

Infrastrutture. Allarme del rapporto Oti: molte opere avanzano a rilento o sono in stallo - Pesano i maxi-costi e la complessità delle procedure

Il Nord-Ovest è a rischio paralisi

Asperti (Assolombarda): agevolazioni fiscali per favorire gli investimenti dei capitali privati

Marco Morino
MILANO

Avanti di questo passo il Nord-Ovest si troverà alla paralisi. Con ripercussioni gravissime per la mobilità di merci e persone. Molte delle opere infrastrutturali strategiche per la macro regione formata da Piemonte, Liguria e Lombardia avanzano a rilento o sono in stallo. Per alcune (connessioni ferroviarie al nuovo tunnel di base del Gottardo, Pedemontana piemontese, nodo viabilistico di Torino) non è neppure possibile indicare con certezza la data di ultimazione dei lavori. Per altre, i tempi di chiusura dei cantieri restano comunque lontanissimi, tra il 2020 e il 2025. In qualche caso anche oltre.

Tocca al rapporto Oti Nord-Ovest 2012 (Osservatorio trasporti infrastrutture), il report annuale curato da Assolombarda, Confindustria Genova e Unione industriale di Torino, sollevare l'ennesimo allarme sul ritardo infrastrutturale che pesa su una delle aree più industrializzate del Paese. Il report, presentato ieri in Assolombarda dal presidente Alber-

to Meomartini e dal vicepresidente Giuliano Asperti, analizza in modo analitico lo stato di avanzamento delle opere stradali e ferroviarie di importanza strategica per il Nord-Ovest.

In Lombardia, nell'ultimo anno, è stata completata un'opera, la ferrovia Saranno-Seregno, 11 opere hanno avuto avanzamenti mentre otto sono rimaste ferme. È ormai impossibile (si veda l'altro articolo in pagina) che Pedemontana e Tangenziale esterna di Milano siano disponibili per il 2015, l'anno dell'Expo, nella loro interezza.

Si aggrava la fase di stallo per numerosi progetti ferroviari: la tratta ad alta velocità Brescia-Vercelli, le connessioni al tunnel del Gottardo, il nodo di Novara, il collegamento da nord a Malpensa, il potenziamento Rho-Gallarate, la linea 2 della metropolitana torinese. Altrettanto si riscontra sulla rete stradale e autostradale del Nord-Ovest, in particolare per la Pedemontana piemontese, la tangenziale est di Torino, per Corso Marche, per alcune opere di accessibilità a Expo 2015. Anche per

il nodo genovese l'ultimazione di numerosi lavori stradali e ferroviari slitta ben oltre il 2020.

Passo avanti invece per la Tav Torino-Lione. Il cda di Ltf (Lyon Turin Ferroviaria) ha approvato ieri il progetto definitivo della parte italiana della sezione transfrontaliera della nuova ferrovia, da Bussoleno al confine di Stato. Il progetto verrà inviato alla commissione intergovernativa e, al termine dell'iter di Via (valutazione impatto ambientale), verrà sottoposto all'approvazione definitiva da parte del Cipe. Nei cantieri per la Tav Torino-Lione ci saranno mille posti di lavoro diretti all'anno, per dieci anni.

Due le ragioni principali dei ritardi: la complessità degli iter burocratici/amministrativi e la difficoltà a reperire i finanziamenti. Si tratta di progetti costosissimi, che richiedono una forte mobilitazione dei capitali privati accanto ai finanziamenti pubblici, sempre più esigui. «La situazione - dice Asperti - obbliga a un ragionamento sulla fiscalità di queste opere. Le norme nazionali sui project bond, il credito d'imposta e le defiscalizzazioni vanno nella

direzione più volte auspicata da Assolombarda e da Confindustria. Ma quanto fatto non basta. Infatti l'intervento sul credito d'imposta resta timido sotto diversi punti di vista, a partire dal fatto che vale solo per opere sopra i 500 milioni di euro e già aggiudicate: le autostrade lombarde ne sono pertanto escluse e in generale sono troppo pochi i casi concreti a cui si potrà applicare. Occorre maggior coraggio e un sostegno superiore alla redditività. Basta poco per stimolare gli investimenti in equity, fondamentali per attivare questi project financing. Va ricordato - aggiunge Asperti - che dal punto di vista del gettito fiscale l'indotto creato dall'infrastruttura potrà generare entrate di gran lunga superiori all'agevolazione concessa».

Gli industriali però non demordono. «La nostra linea - incalza Meomartini - è quella di insistere, chiamando tutti gli interlocutori coinvolti, pubblici e privati, a una forte assunzione di responsabilità per sciogliere i nodi che ancora rallentano la realizzazione delle opere».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Project bond

ALTA VELOCITÀ

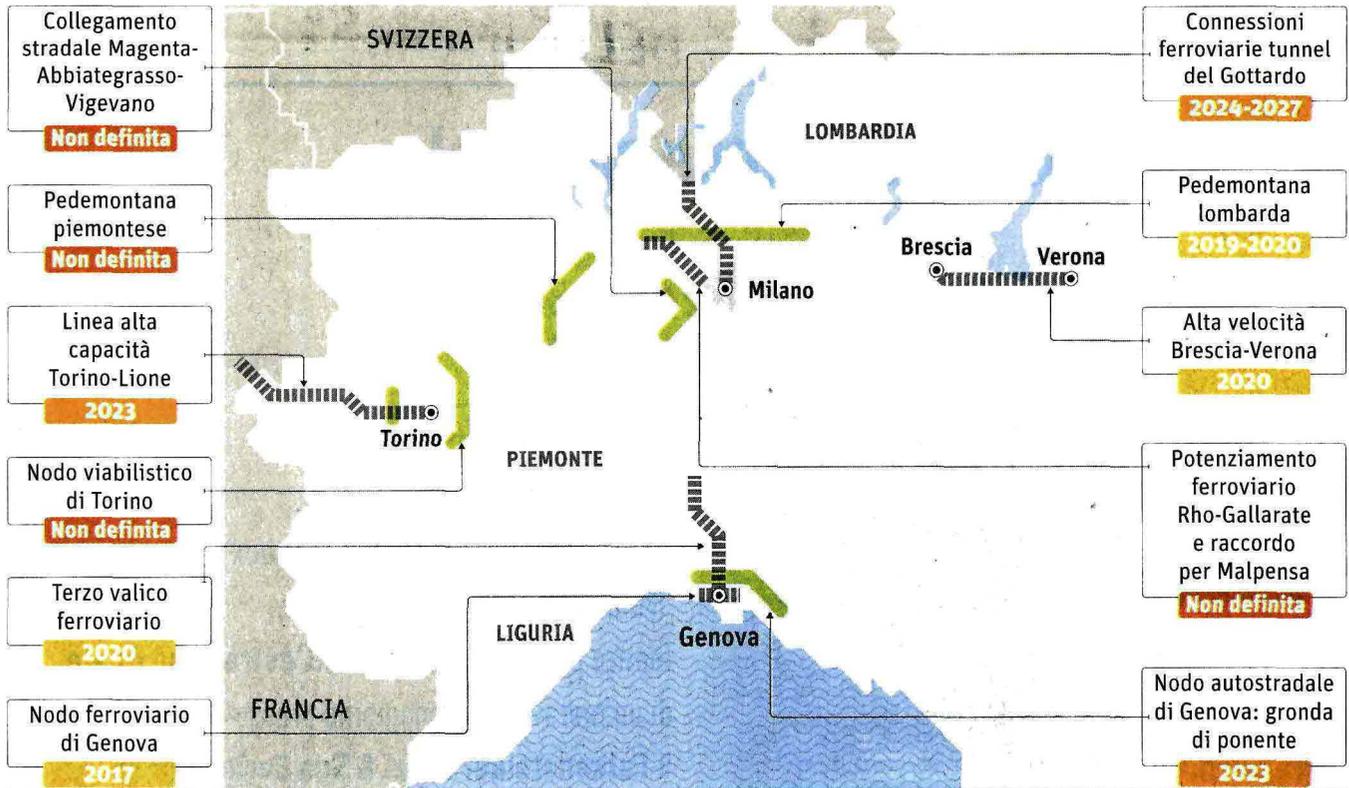
Passo avanti per la Tav Torino-Lione: Ltf approva il progetto definitivo; nei cantieri mille posti di lavoro diretti all'anno

• I project bond sono prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti infrastrutturali. Possono riguardare il finanziamento di nuove opere (*greenfield*) oppure il rifinanziamento del debito di opere già finanziate (*brownfield*)



La mappa dei ritardi

Date previste di ultimazione dei lavori



Fonte: Rapporto Oti Nord-Ovest 2012