

# Infrastrutture e burocrazia zero per la crescita

Allo studio una nuova legge obiettivo  
e titoli per raccogliere fondi sui mercati

**Filippo Galeri**  
f.galeri@iltempo.it

■ **Infrastrutture.** La parola magica per rilanciare la crescita passa per i lavori di adeguamento della rete di trasporto italiana. Che non significa solo strade e autostrade. Ma anche ferrovie, porti, raccordi e bretelle di collegamento tra questi. A questo pensa il ministro Giulio Tremonti che negli ultimi giorni, dopo aver quasi portato a termine il percorso della manovra, sta mettendo a punto misure per lo sviluppo. A questo pensano anche il trio Berlusconi, Draghi e Napolitano che nei giorni più acuti della crisi finanziaria di agosto hanno preso in mano di fatto, la regia della risposta italiana alle speculazioni internazionali.

Stretto dalle richieste della Ue e della Banca Centrale Europea il responsabile del dicastero di via XX settembre ha consultato i suoi esperti in sviluppo e ha riportato alla luce un dossier in parte già scritto. Un riformulazione della legge obiettivo allargata al consenso delle istituzioni europee. Si tratterebbe di attivare un canale di consultazione con l'Ue per stilare una lista di opere pubbliche necessarie (questa la motivazione che sconfiggerebbe sul nascere qualunque opposizione) ad assicurare la coesione tra gli stati europei. Nel linguaggio dei tecnici sono i «corridoi europei». Grandi linee di comunicazione che attraversano le frontiere d'Europa. Nella maggior parte dei casi sono solo tratti parziali e quelli da completare attraversano un po' in tutti i Paesi dell'Unione. In Italia basterebbe inserire nell'elenco il com-

pletamento della terza corsia sulla Salerno-Reggio Calabria, o anche l'asse che dal Brennero arriva a Modena, l'avvio definitivo dell'intero asse che dalla Francia arriva a Torino per portarsi a Trieste prima di uscire dall'Italia e puntare all'est europeo. O infine il corridoio dei due mari che collegherà il porto olandese di Rotterdam con quello di Genova.

Si tratta di opere in parte già progettate e in alcuni casi anche cofinanziate dall'Europa.

L'obiettivo dopo il via libera da Bruxelles è quello della velocizzazione della realizzazione attraverso nuovi meccanismi di finanziamento. Questo resta, infatti, il punto debole delle operazioni. I cordoni della borsa statale sono talmente stretti che non può uscire nemmeno un euro di finanziamento per le opere. La soluzione prospettata a Tremonti però potrebbe convincere anche i burocrati più duri di Bruxelles. Si tratterebbe di utilizzare il «close to balance» ovvero la non stretta necessità di raggiungere il perfetto pareggio di bilancio per utilizzare una piccola parte di deficit pubblico in maniera virtuosa. E cioè proprio per velocizzare la realizzazione delle opere. A quel punto per reperire i fondi necessari sarebbe praticata la via dell'Eurobond, in versione prima maniera, però. Non per ripianare gli squilibri finanziari nei bilanci degli Stati europei (e per questa ragione fortemente contestati dalla Germania) ma per avviare investimenti produttivi di ricchezza e occupazione. In definitiva di Pil (prodotto interno lordo) e dunque il denomi-

natore di quel rapporto con il disavanzo che costringe da anni l'Italia a tagliare senza creare sviluppo.

Il meccanismo prospettato è quello delle euroobbligazioni vincolate a scopi precisi. Per garantire la massima trasparenza e l'economicità delle emissioni i governi potrebbero appoggiarsi anche alla Banca Europea degli Investimenti. Un'organizzazione finanziaria comunitaria già specializzata nelle infrastrutture che godrebbe di due vantaggi non indifferenti: la tripla A del rating e dunque risparmi nella raccolta dei fondi e la possibilità di emettere bond in valuta anche diverse dall'euro per approfittare delle condizioni favorevoli sul mercato dei cambi. Non solo. Eurobond di questo tipo potrebbero essere legati, per la restituzione del capitale e degli interessi, anche alle tariffe di pedaggio delle vie di comunicazione aperte anche parzialmente. Il caso di scuola è la Salerno-Reggio Calabria. Il pezzo già completato e pedaggiato fornirebbe da subito flussi finanziari per remunerare i prestiti accesi per completarla. Tra gli interventi immediatamente cantierizzabili con queste modalità ce ne sarebbe uno per la velocizzazione dei treni sulle linee che scendono al Sud. È basato sulla messa in sicurezza e su un sistema di segnalazione elettronico che farebbe aumentare la velocità media di percorrenza dei treni con un taglio dei tempi di percorrenza per l'Alta Velocità di circa il 30%. Costerebbe 280 milioni di euro a fronte dei 100 milioni a chilometro della linea nuova di

Av. Sono tutte ipotesi di lavoro che Tremonti valuterà nei prossimi giorni insieme a un ventaglio di altre opzioni. Come ad esempio la possibilità di lavorare sempre in sede Ue per consentire l'utilizzo di una quota parte dei fondi comunitari per finanziare il credito d'imposta alle imprese che investono nel Mezzogiorno. Oltre allo

sblocco dei lavori delle concessionarie autostradali. In cantiere ce ne sono per 15 miliardi. Anche se uno degli effetti indesiderati di questa mole di denaro potrebbe essere un rialzo delle tariffe.

Allo studio anche una nuova lenzuolata di liberalizzazioni nelle professioni, semplificazioni burocratiche e degli accertamenti fisca-

li. Le cosiddette riforme a costo zero. Infine la creazione di condizioni fiscali di vantaggio per la valorizzazione degli asset culturali e turistici del Belpaese. Le città d'arte italiane continuano a segnare record di presenze. È il momento di sfruttare seriamente i circuiti minori e il potenziale inespresso del Sud con incentivi fiscali ad hoc.

## Progetti Con i bond si potrebbe finire la Salerno-Reggio Calabria Dalle tariffe dei pedaggi le risorse per remunerare i sottoscrittori

### Salerno-Reggio

Un bond consentirebbe la sua conclusione in tempi certi. Potrebbe essere emesso dalla Bei anche in altre valute. Pedaggi utilizzabili per i rimborsi

### Fisco «light» per l'arte

Tra le misure per lo sviluppo la fiscalità di vantaggio per le città d'arte e per la valorizzazione di asset culturali e turistici

### Credito d'imposta

La fiscalità di vantaggio per le imprese che investono al Sud potrebbe essere finanziata con i fondi Ue previa deroga di Bruxelles

