

IL COMMENTO

Giorgio Santilli

Infrastrutture e concessioni, segnali confusi e insufficienti

Era cominciata bene la manovra per il capitolo infrastrutture. Fin dalle prime bozze erano state previste nuove risorse che porteranno investimenti alle grandi opere per circa 5 miliardi in più. Inattese, in un periodo di sacrifici, quindi gradite.

Poi si è capito che queste risorse sarebbero state limitate a tre grandi opere ferroviarie, il terzo valico, la Treviglio-Brescia e il Brennero. Poco male, si è detto, si tratta certamente di priorità per il Paese e l'esigenza di concentrare risorse su poche opere prioritarie è molto forte.

Si è aggiunta la straordinaria manovra a tutto campo di revoca di risorse non spese e di riassegnazione delle stesse risorse, che potrebbero arrivare a 4-5 miliardi, a nuove priorità. Anche qui, lo spirito è positivo. Poi si è scoperto che tra gli investimenti penalizzati dovrebbe esserci la Pedemontana lombarda e, senza entrare nel merito di un'opera che ha non poche difficoltà a varare un piano finanziario ormai da anni, ci si è chiesti se è politicamente percorribile la cancellazione di un'opera cui la Regione Lombardia e la stessa Lega danno così grande importanza. Di tutto il settore ha bisogno meno che di avvitarsi in un balletto che duri magari un anno per non portare ad alcuna conclusione. Infine è arrivata, a cambiare il segno generale del decreto legge, la norma sulle concessioni autostradali. Come era scritta nella prima versione - con il tetto all'1% delle quote di ammortamento deducibile e l'allungamento da 30 a 100 anni della "spalmatura" del beneficio fiscale - avrebbe di fatto bloccato ogni partecipazione del

capitale privato alla realizzazione delle infrastrutture. Bene quindi che la norma sia stata riscritta e l'onere sulle concessionarie sia stato alleggerito e indirizzato verso obiettivi meno sensibili, quale l'ammortamento delle quote destinate al fondo di ripristino. Resta il dubbio sull'utilità di una manovra - definita una «svista» da qualche uomo di governo - che ha ingenerato grande diffidenza, di nuovo, nei potenziali investitori privati del settore infrastrutturale. Il cambiamento delle regole in corso è sempre devastante per investimenti che durano molti anni.

L'accanimento sugli ammortamenti, poi, era incomprensibile. Proprio ieri si è tenuta, con i rappresentanti dell'Economia e delle Infrastrutture, una riunione con molti soggetti del settore, pubblici e privati, amministrazioni e imprese. Oggetto era la possibilità di elaborare un quadro culturale e normativo tale da favorire la partecipazione privata agli investimenti infrastrutturali. Il documento presentato due mesi fa a Tremonti dalle fondazioni Astrid, Italiadecide e Res Publica, è stato asciugato e reso più "praticabile" sul piano legislativo. Un bel passo avanti rispetto alla frammentazione di oggi, ma non vorremmo che ci si abituasse a un atteggiamento schizofrenico per cui da una parte si studiano scenari favorevoli all'investimento privato che vengono puntualmente riportati nei documenti di finanza pubblica e dall'altra si varano norme concrete che vanno in direzione esattamente opposta. Speriamo invece che l'ammorbidente della norma e il documento varato ieri aprano finalmente una stagione nuova dove le politiche siano coerenti e conseguenti agli scenari culturali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

