

Cassa limitata. Solo 250 milioni nel 2012, se li divideranno Milano-Genova, Treviglio-Brescia e Brennero

Infrastrutture, parte il terzo valico

Giorgio Santilli
ROMA

Si chiarisce la reale portata della manovra in favore delle infrastrutture e gli entusiasmi iniziali generati nelle prime bozze vengono in parte raffreddati. Anzitutto, i fondi nuovi destinati alle grandi opere per 4.930 milioni: teoricamente sono impegnabili tutti dal 2012, ma la relazione tecnica chiarisce che la

PARTECIPAZIONE PRIVATA

Con il tetto all'ammortamento delle opere in concessione uno stop al project financing. Pedemontana lombarda a rischio di revoca fondi

cassa, cioè la somma effettivamente spendibile, ammonterà a soli 250 milioni per il 2012, 500 milioni per il 2013 e 800 milioni per il 2014. Anche per gli impegni questo sarà un freno. Tanto più che nella versione definitiva dell'articolo 32 sono stati introdotti anche i nomi e cognomi dei beneficiari: i «lotti costruttivi» ferroviari del terzo valico Milano-Genova, della Treviglio-Brescia e del tunnel del Brennero più una quota ai contratti di programma di Fs e Anas con particolare riferimento alle manutenzioni. Scelta molto selettiva. In pratica, le risorse serviranno a sbloccare il terzo valico, come dicono alle Fs da qualche settimana, risolvendo anche i problemi di contenzioso con il general contractor Cociv. Era stato l'amministratore delegato di Fs, Mauro Moretti, ad anticipare, 15 giorni fa, di essere pronto ad avviare la trattativa finale per fissare il prezzo.

A cambiare il segno della manovra per le infrastrutture resta, pesantissima, la stangata che prevede, ai commi 10 e 11 dell'articolo 23, un tetto dell'1% alla fiscalizzazione degli ammortamenti delle opere in concessione. La norma ha scatenato le proteste non solo dei concessionari autostradali, che oggi si faranno sentire all'assemblea annuale dell'Aiscat, ma anche di Confindustria e dell'intero mondo delle costruzioni.

È un segnale per molti versi sorprendente, in netta contro-

tendenza rispetto alla volontà, che sembrava prevalere dalle ultime mosse del ministro dell'Economia, **Giulio Tremonti**, di creare un quadro normativo favorevole al project financing e alla partecipazione di capitali privati alle infrastrutture. L'ammortamento annuo si ridurrà da 453,7 milioni a 195, con un effetto per le casse dello Stato di 218,4 milioni nel 2012 e 124,8 milioni dal 2013. A ben guardare, con la stangata sulle concessionarie, il bilancio per le infrastrutture, almeno per la cassa 2012, assume un carattere fortemente "modale" con il trasferimento di risorse dalla strada alla rotaia. A questo si aggiunge che alcune grandi opere stradali e autostradali, come la **Pedemontana** lombarda, rischiano di essere le vittime illustri della grande operazione di revoca di fondi assegnati prima del 31 dicembre 2009 e non ancora impegnati né attivati presso la Ragioneria.

Il vero rischio politico della manovra è, però, quello di una ripubblicizzazione del settore stradale. Oltre al freno fiscale posto alle concessionarie, anche norme che riguardano la nascente Agenzia delle strade costituiscono segnali che vanno in quella direzione. L'Agenzia di fatto diventerà una direzione del ministero e l'indipendenza del regolatore non è ormai più neanche sulla carta. L'Agenzia, che può avvalersi del contributo della ridimensionata Anas Spa, invaderà pesantemente la sfera delle attività di mercato: effettuando, per esempio, «a pagamento, consulenze e progettazioni per conto di altre amministrazioni od enti italiani e stranieri».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

INVESTIMENTI IN FORSE Ft: concessionari penalizzati dalla «stretta»

FINANCIAL TIMES

Italian Infrastructure

Italy's government is leaving no stone unturned in its search for extra revenue. Given the scale of the country's debt and its endemic tax evasion, that is understandable. Yet one measure in last week's proposed €47bn fiscal adjustment package, concerning the amortisation of infrastructure assets, risks costing the nation more in the long run, in lost investment, than it will raise in tax receipts in the short term. The proposal is to cut the

Concessionari colpiti dalla norma sugli ammortamenti finanziari contenuta nella manovra. Il tema ha trovato ieri spazio anche sulla Lex Column del *Financial Times* che cita il calo in Borsa di **Atlan** e **Stas**. «Ft» sottolinea come la stretta sulla quota di ammortamento finanziario deducibile per le opere in concessione da un lato rischia di tagliare i profitti degli attuali investimenti, dall'altro minaccia quelli futuri.

