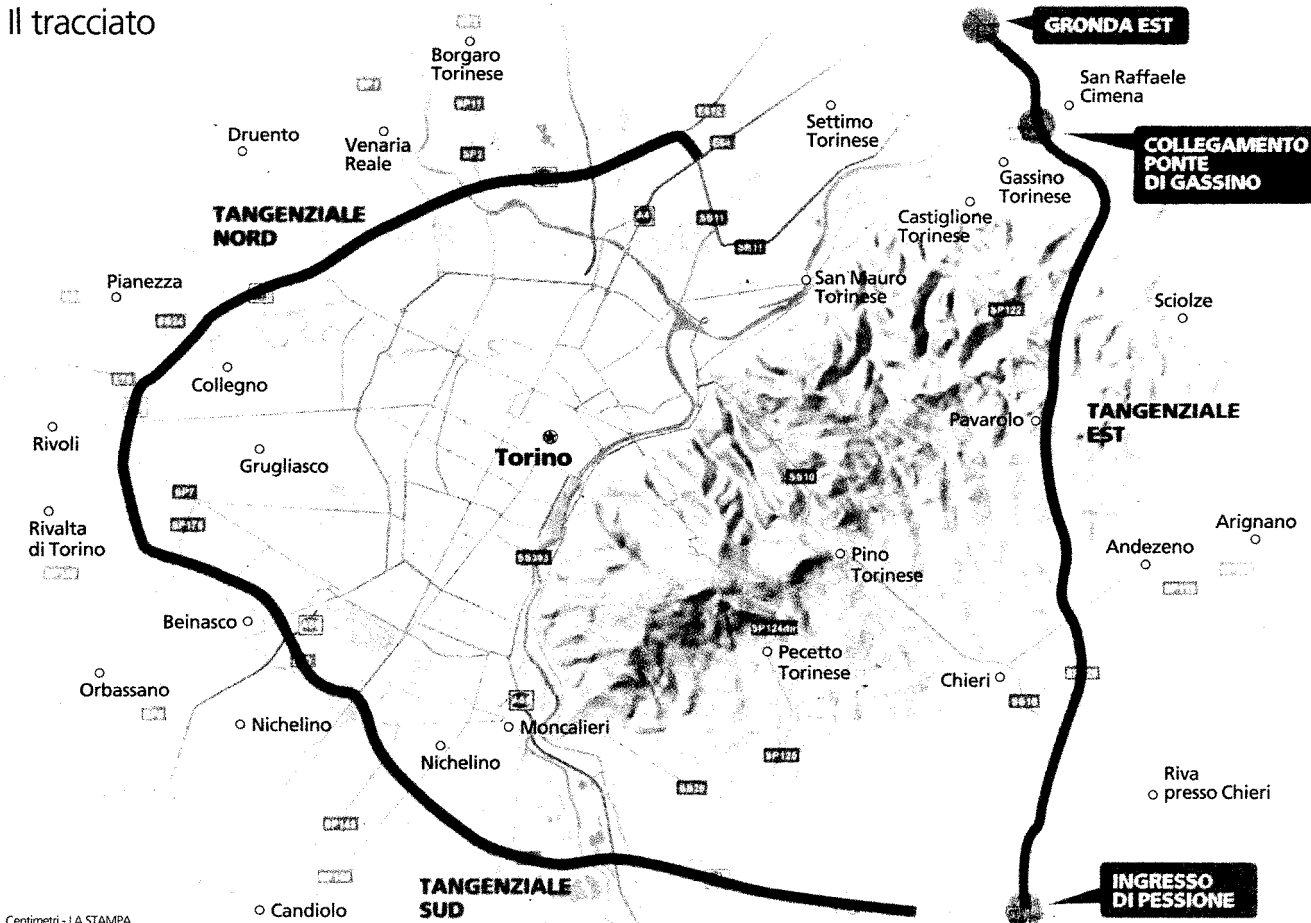


Il tracciato



Meno tasse per i costruttori Tangenziale Est più vicina

Sgravi fiscali nella legge di stabilità. La Provincia: è ora di realizzare il progetto



Antonio Saitta
Presidente della
Provincia:
«C'è anche
il consenso
dei sindaci»



Barbara Bonino
Assessore
regionale:
la giunta vuole
prorogare la
concessione in
capo ad Ativa

ALESSANDRO MONDO TORINO

L'uovo di Colombo è contenuto in un articolo della torrenziale «legge di stabilità» approvata in fretta e furia nei giorni scorsi da tutte le forze politiche sotto i colpi dei mercati e a un passo dalle dimissioni di Berlusconi: incentivare la costruzione di infrastrutture autostradali in «project financing», e quindi lo sviluppo del Paese, defiscalizzando Ires, Irap e Iva a ca-

rico delle società concessionarie per tutta la durata della concessione. Il che permetterà di ridurre o azzerare i contributi pubblici.

Quanto basta, secondo la Provincia, per riattivare il volano delle grandi opere - anche in Piemonte e nel Torinese - sdoganando in primis l'ormai famosa Tangenziale Est: 22 chilometri attesi da almeno trent'anni, 8,5 in galleria, necessari al completamento del sistema tangenzia-

le prossimo al collasso. L'ultimo progetto interessa otto Comuni: Chieri, Andezeno, Montaldo Torinese, Marentino, Sciolze, Gassino, Rivalba, San Raffaele Cimena. Antonio Saitta ne è convinto, con buona pace di quanti - nel settore pubblico e privato - ritterrebbero più conveniente, a parità di benefici, dare la priorità all'asse di corso Marche: «I tempi sono maturi, finalmente c'è il consenso dei sindaci, è ora di dare l'accele-



razione finale».

L'invito è rivolto a piazza Castello: «La Regione deve attrezzarsi e tramite Cap, la società partecipata da Anas, imboccare con decisione la strada della gara». Il punto di svolta, secondo il presidente della Provincia, è l'articolo 18 della nuova legge: prezioso perché permetterà di fi-

L'invito alla Regione: procedere con la gara E l'assessore vola

in missione a Roma

nanziare l'opera colmando il «gap» tra il costo di costruzione e i ricavi derivanti dai pedaggi (quando la TangEst entrerà in funzione, che prima bisognerà per forza di cose accendere fior di mutui). Un miliardo la spesa complessiva prevista, 750-800 milioni il gettito da pedaggio: mancano all'appello 200-250 milioni (almeno il doppio, stando ai calcoli della Regione) che ad oggi nessuno sa dove trovare. La risposta sarà la defiscalizzazione (definita da un decreto attuativo), integrata dalle altre novità della legge: via libera alla riduzione di una parte del canone che il privato deve pagare al concedente (2,4% netto dei proventi messi a pedaggio); tetto massimo del 50% per i contributi pubblici a fondo perduto, che andranno messi a gara.

Non solo. Secondo la Provincia i margini offerti dalla normativa permetteranno di dribblare un altro ostacolo: la necessità di «legare» la costruzione della TangEst alla proroga della concessione del sistema tangenziale attuale (quella di ~~Ativa~~ scadrà nel 2016), operazione necessaria per assicurare gli istituti di credito con un orizzonte temporale di lungo periodo. Avanti tutta, insomma.

Se è per questo, nemmeno la Regione - fatti salvi alcuni «distinguo» - sta con le mani in mano. Ieri mattina l'assessore ai Trasporti e alle Infrastrutture Barbara Bonino è volata a Roma per incontrare Pietro Ciucci, numero uno di Anas. Obiettivo: valutare, checché ne pensi Palazzo Cisterna, la possibilità di indire tramite Cap una gara unica in grado di tenere insieme la costruzione del nuovo tratto di tangenziale e la proroga della concessione

oltre il 2016. Soluzione sulla quale spingono gli operatori privati interessati alla partita: in primis Ativa, attuale concessionaria del sistema tangenziale Nord e Sud nonché dell'autostrada Torino-Quincinetto (la A5). «L'incontro con Anas è stato positivo - spiega l'assessore -. Si tratta di capire se possiamo far confluire in un'unica gara un'opera "calda" come la concessione oggi in capo ad Ativa, che produce utili, e un'opera "fredda" come la TangEst per il momento sulla carta. Entro un mese dovremo avere il parere tecnico-legale».

L'incontro ha rappresentato l'occasione per affrontare una serie di altre partite: cominciando dalla classificazione del «corridoio» fra Torino e Caselle, che in base alle indicazioni dell'ultimo governo Berlusconi dovrebbe essere elevato al rango di raccordo autostradale e quindi essere pedaggiato. Su questo fronte la situazione è al palo.