

Le vie della ripresa
CANTIERI E MEZZOGIORNO**Il piano.** Il governo pronto ad accelerare
ma restano da superare i passaggi decisivi**Concessioni.** Il ruolo di Cdp per chiudere
il piano finanziario di Brebemi e Pedemontana

Piano casa e grandi opere al test Cipe

Da sbloccare 378 milioni per l'edilizia e i mutui revocati per le infrastrutture

Giorgio Santilli
ROMA

Il governo ora rilancia le infrastrutture. Con il timbro di Giulio Tremonti sarà una delle priorità del pacchetto per la crescita. Non sono ancora chiari, però, i tempi in cui l'impegno si tradurrà in cantieri perché le riprogrammazioni dei fondi Fas e Ue previste nel piano sud sono procedure complesse che necessitano di accordi con i governatori, mentre la riforma dei meccanismi di appalto cui ha fatto riferimento lo stesso Tremonti richiede passaggi legislativi e forse di confronto europeo (se in deroga alle direttive Ue) po-

LOTTI «COSTRUTTIVI»

Le delibere per le ferrovie Treviglio-Brescia e Milano-Genova aspettano la firma di Tremonti
Terzo valico in stand-by

PICCOLE OPERE

Per evitare un'altra fase di stallo le Infrastrutture dovranno dare il via agli appalti e l'Economia alle risorse di cassa

co compatibili con la partenza immediata di opere grandi e piccole.

La volontà di rilanciare i cantieri è però stata manifestata chiaramente dall'esecutivo e non mancano i dossier in attesa di essere approvati al Cipe, al ministero dell'Economia, al ministero delle Infrastrutture. Già dal prossimo Cipe, in programma fra un paio di settimane, si capirà se il governo fa sul serio.

Il piano casa, anzitutto, più volte tirato in ballo dallo stesso Berlusconi. Qui si parla non dell'ampliamento delle villette private e delle trasformazioni urbane, che avranno bisogno di un altro passaggio nel decreto legge Calderoli, ma del piano più tradizionale di

edilizia residenziale pubblica: 378 milioni stanziati dal Cipe che ora aspettano gli accordi di programma con le singole regioni. Il ministero delle Infrastrutture ha dato una consistente accelerata firmando accordi con dieci regioni, che ora aspettano l'approvazione definitiva del Cipe quando l'Economia metterà a disposizione anche la cassa. Questi progetti, che dovrebbero portare alla messa a disposizione di 5.998 alloggi a canone sociale o sostenibile, consentirebbero di spendere rapidamente 200 milioni.

C'è poi il piano delle grandi opere, sempre in ritardo sulla tabella di marcia (si veda la carta a fianco). Due i fronti aperti. Sul piano finanziario, c'è la partita della revoca dei mutui concessi in passato e mai attivati. Prevista dalla manovra di fine maggio (decreto legge 78/2010, articolo 46), la torta di risorse riattivabili era stata stimata prudentemente intorno a 1,5-2 miliardi. Per ora il Cipe ha assegnato il 18 novembre scorso soltanto 230 milioni al Mose. Se si volesse accelerare, ci sarebbero risorse per spingere lavori già in cantiere.

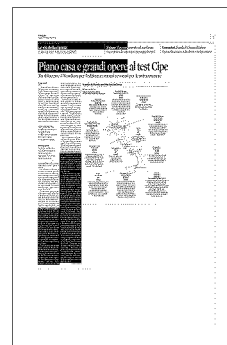
L'altro fronte è quello dei "lotti costruttivi": la brillante idea dell'Economia è stata di rompere il vecchio appalto unico del general contractor in lotti finanziabili un po' alla volta. Il Cipe ha già deciso per le ferrovie Treviglio-Brescia e Milano-Genova, ma le delibere aspettano la firma di Tremonti. Il progetto del terzo valico è pronto dal 2005: sarebbe ora di decidere se si vuole finanziare oppure no. L'asse est-ovest dell'alta velocità fra Milano e Venezia, fermo per mancanza di decisioni sulle risorse, è reclamato dalle imprese locali.

Non va dimenticato il piano delle piccole opere. La delibera Cipe che assegna una prima tranche di 413 milioni al piano delle piccole opere è stata pubblicata in Gazzetta ufficiale il 18 dicembre 2010. La prima delibera di programmazione del-

le risorse, che per altro prevedeva un miliardo, era del 26 giugno 2009. Un anno e mezzo per dare seguito alle promesse. Ora si capirà se il ministero delle Infrastrutture è pronto con gli appalti e quello dell'Economia con le risorse di cassa o se si entra in un'altra fase di melina.

L'ultimo capitolo che aspetta una risposta è quello delle concessioni, strumento chiave per aumentare la quota di opere a finanziamento privato, ma al tempo stesso strumento delicatissimo sotto il profilo giuridico. In attesa delle autostradali e aeroportuali. **Brebemi** e **Pedemontana** lombarda, opere che valgono rispettivamente 2,4 e 5 miliardi, a dispetto delle accelerazioni che ci sono state, non riescono a chiudere il piano finanziario (su Brebemi si veda l'articolo a pagina 33). La **Cassa depositi e prestiti**, chiamata in ballo come salvagente anche dalla Lega, sta studiando come e fino a che punto entrare nelle operazioni che comporterebbero un impegno superiore ai due miliardi. Sul tavolo di Tremonti c'è l'atto aggiuntivo della Pedemontana lombarda che prevede il meccanismo del subentro e una redditività considerata elevata. Questioni delicatissime su cui Tremonti vuole veder bene, come accade anche con i piani di investimento degli aeroporti di Fiumicino, Malpensa/Linate e Venezia. Più di una volta il ministro ha bocciato l'istruttoria con cui **Imac** e ministero delle Infrastrutture chiedevano di portare al Cipe i piani e i relativi aumenti tariffari, obiettivo primario dei gestori per accrescere il cash flow e sbloccare quei finanziamenti che altrimenti le banche non sono più disposte a dare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

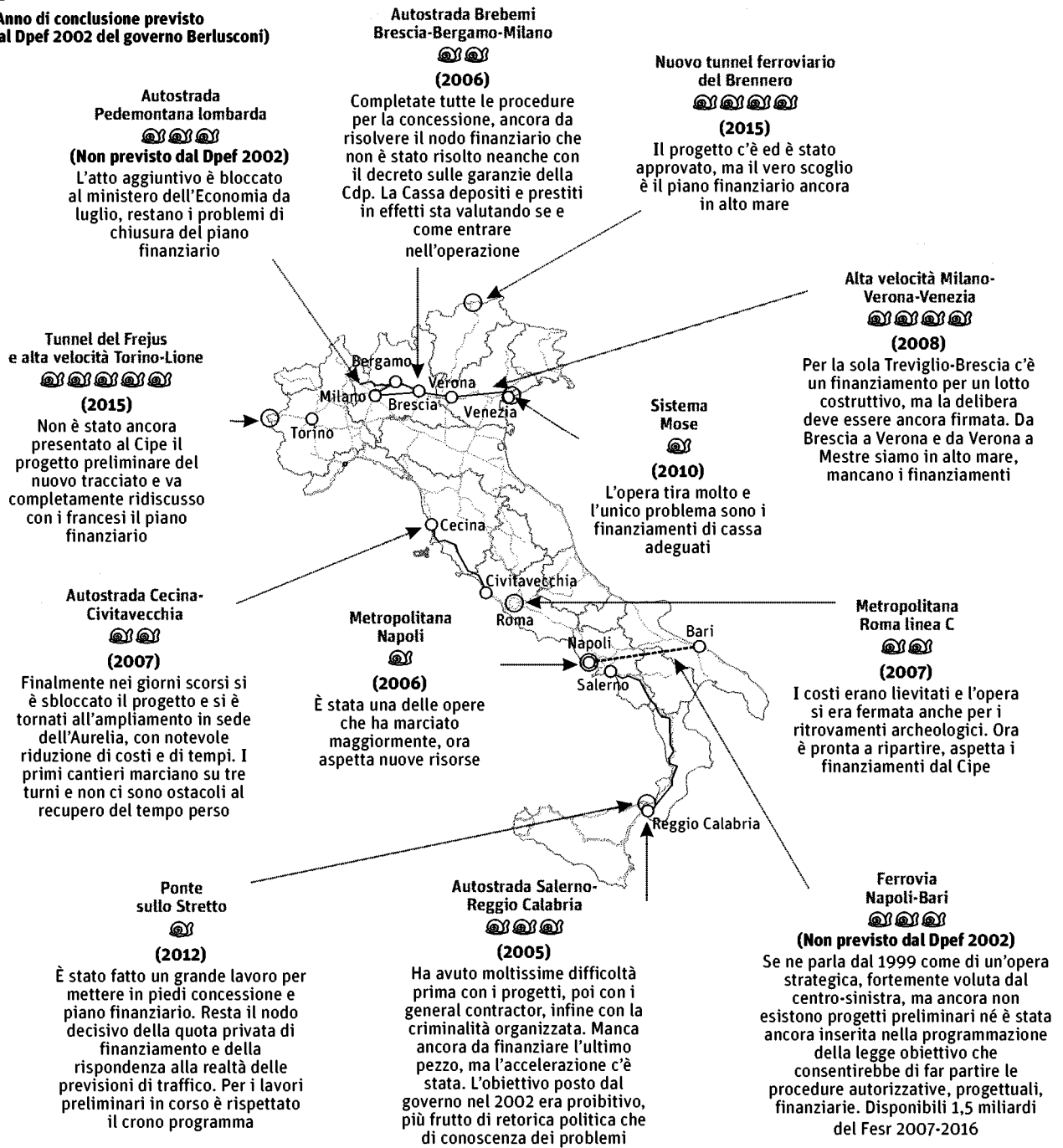


■ SELPRESS ■
www.selpress.com

Il quadro dei ritardi a quasi dieci anni dall'avvio

Lentezza dell'iter

(Anno di conclusione previsto dal Dpef 2002 del governo Berlusconi)



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.