

**MISURE PER LA CRESCITA**

Per le infrastrutture servono 5 miliardi nel 2013: priorità a sette grandi opere

Giorgio Santilli ▶ pagina 10

L'allegato al Def. Fabbisogno di 11,5 miliardi per i triennio 2013-2015: le richieste all'esame del ministero dell'Economia e del Cipe

# Infrastrutture, servono 5 miliardi nel 2013

## SETTE OPERE PRIORITARIE

Mose, Torino-Lione, tunnel del Brennero e i quattro assi autostradali Orte-Mestre, Termoli-San Vittore, Telesina e Salerno-Reggio Calabria

Giorgio Santilli

ROMA

Alle infrastrutture servono 11,5 miliardi nel triennio 2013-2015 di cui 4,9 per l'anno 2013. È il conto che il ministero delle Infrastrutture presenta, in vista della legge di stabilità, al ministero dell'Economia con il 10° «Def infrastrutture», il documento annuale che aggiorna la programmazione delle grandi opere e quantifica le esigenze finanziarie. Secondo la bozza ormai definitiva del rapporto, che dovrà passare al Cipe, queste risorse dovranno andare a finanziare soltanto sette opere puntuali superprioritarie e un certo numero di programmi diffusi. Le sette opere che restano, a questo punto, nella "serie A" della legge obiettivo sono il Mose, la ferrovia Torino-Lione, il nuovo tunnel del Brennero e i quattro assi autostradali Orte-Mestre, Termoli-San Vittore, Telesina e Salerno-Reggio Calabria.

Tra i programmi diffusi sarebbero premiati, secondo

questo schema, i contratti di programma 2013 di Anas e Fs, un capitolo per la messa in sicurezza dei ponti e dei viadotti Anas, l'intervento di completamento di «opere già cantierate», tre iniziative generiche su «assi viari», «nodi metropolitani» e «nodi logistici di particolare rilievo (porti, aeroporti e interporti)».

Una tranche delle risorse per il 2013, pari a 400 milioni, dovrebbe andare poi a sbloccare il programma delle «piccole e medie opere del Mezzogiorno», mentre 750 milioni in conto esercizio comprenderebbero anche le «agevolazioni fiscali ai project bond». Due capitoli di spesa, infine, nulla hanno a che fare con la realizzazione di opere: sono un fondo «mirato a evitare l'ennesima proroga degli sfratti» e gli interventi a sostegno dell'auto-transporto.

Un piano ambizioso che ha a monte un duro lavoro di selezione dell'originario programma della legge obiettivo, già tentata, con risultati meno netti, negli anni scorsi. La «due diligence» fatta quest'anno mira «non solo alla ricerca di priorità, ma anche alla presa di coscienza contestuale dell'enorme lavoro fatto in un decennio» e soprattutto «alla esigenza

di misurare davvero la possibilità di copertura alla luce, anche, delle norme assunte dall'attuale Governo». Forbici per ridurre i costi, quindi, senza «mettere in dubbio la strategicità dei vari interventi» ma facendo piuttosto «una rivisitazione delle fasi attuative e dei tempi di programmazione». Fatto sta che stavolta, al di là dei buoni propositi, ci sono le cifre. «Nel medio periodo – afferma il documento – siamo passati da un'esigenza di risorse di 57.099 milioni ad un'esigenza di 20.929 milioni».

Prende corpo, quindi, il metodo della «fasizzazione», già usato per opere come la Torino-Lione. Si fa solo quello che le risorse consentono di fare, il resto si rinvia a tempi migliori. Il metodo ora si usa a livello di programma generale sulle grandi opere.

Il «Def infrastrutture», predisposto dal ministero di Porta Pia, andrà ora in visione al ministero dell'Economia e farà un passaggio al Cipe. Almeno sulla carta, il documento dovrebbe essere la bussola dell'intero Governo nella definizione delle priorità e delle risorse finanziarie per la politica infrastrutturale, stanziamenti della legge di stabilità compresi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



### Sette infrastrutture prioritarie



**4,9 miliardi**  
il fabbisogno per le grandi opere nel 2013

**11,5 miliardi**  
il fabbisogno per le grandi opere nel triennio 2013-2015