

La proposta italiana. Il ministro Lupi spera di arrivare a 70 miliardi: nel gruppo Torino-Lione, Brescia-Padova, Terzo valico e Battipaglia-Reggio Calabria

Fuori dai vincoli 39 miliardi di infrastrutture

Giorgio Santilli
 ROMA

Il Governo va avanti sulla golden rule e sulla proposta da presentare a Bruxelles di "sterilizzare" dal deficit tutte o almeno una quota delle opere infrastrutturali finanziate dallo Stato italiano ma inserite nei corridoi europei strategici (prima Trans European Network, ora Core Network). L'idea partorita dai tecnici del ministero delle Infrastrutture nel finale del governo Monti e inserita nell'allegato del Def sulla legge obiettivo (si veda Il Sole 24 Ore del 1° maggio) è piaciuta al nuovo ministro Maurizio Lupi e al presidente del consiglio, Enrico Letta, che hanno intenzione di presentarla all'Ue nella partita sui margini di flessibilità che si aprirà da domani, dopo la chiusura della procedura di infrazione. Lupi ha parlato nell'audizione alla Camera della settimana scorsa di 70 miliardi di nuovi investimenti da realizzare

nei prossimi anni e ha poi precisato in queste ore che questi lavori potrebbero essere scomputati dal deficit. La linea sulla cifra da presentare a Bruxelles non sembra, però, definita, anche perché nel "Def infrastrutture" ci sono altre due cifre che l'Italia potrebbe giocare nella partita con Bruxelles.

La prima cifra riguarda i 39,5 miliardi che lo Stato italiano ha già speso per finanziare le opere inserite nei grandi corridoi infrastrutturali europei in Italia. In queste spese già "contabilizzate" pesano soprattutto le opere ferroviarie: 14.498 milioni sul corridoio Helsinki-La Valletta, dal Brennero fino a Bologna e poi l'Alta velocità fino a Napoli e la ferrovia Messina-Palermo. Importo analogo (13,2 miliardi) per le ferrovie della Torino-Lione-Venezia con la Torino-Lione, la Torino-Milano e la Milano-Brescia. Per il corridoio Genova-Rotterdam pesa per 1.570 milioni il

Terzo valico Genova-Milano. Tra le opere stradali il peso maggiore arriva dalla Salerno-Reggio Calabria con 7.360 milioni. Come si vede, il conteggio è effettuato con un criterio molto largo. Se non c'è dubbio che queste opere siano inserite nei corridoi europei, è altrettanto vero che molte sono state concepite addirittura prima dei corridoi europei stessi (basti pensare all'Alta velocità fra Milano e Napoli e all'autostrada Salerno-Reggio Calabria) e non sarebbe facile convincere Bruxelles che sia corretto stralciare proprio queste opere passate dai deficit futuri. Anche dalle parole del ministro Lupi questa categoria di opere già "contabilizzate" sembra ormai superata e fuori del discorso che l'Italia farà a Bruxelles.

Più interessante l'altro numero del Def, i 23,7 miliardi certificati come cifra da spendere entro il 2020. È evidentemente una parte di quei 70 miliardi di cui parla Lu-

pi prendendo un orizzonte più ampio (almeno dieci anni). In tutto si tratta di un'ottantina di opere sui tre corridoi europei Helsinki-Brennero-Palermo-La Valletta, Lione-Torino-Venezia-Kiev e Genova-Rotterdam. Anche su queste spese programmate a pesare sono prevalentemente le ferrovie: 6.509 milioni sull'asse nord-sud con una tranche importante per l'ammmodernamento e la velocizzazione della Battipaglia-Reggio Calabria; 9.480 milioni sull'asse est-ovest con 3.060 milioni sulla Torino-Lione e 4.640 milioni sulla Brescia-Verona-Padova; 3.550 milioni sul Terzo Valico tra Milano e Genova. Si tratta - precisa il documento del governo - delle sole «quote pubbliche» della spesa. Il conto per la golden rule da portare a Bruxelles potrebbe crescere, quindi, per le sole spese programmate al 2020, fino a 88,6 miliardi qualora si inserissero anche le «quote private».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA «GOLDEN RULE»



Sul Sole-24Ore del primo maggio le cifre inedite (39 miliardi) delle spese per infrastrutture europee da escludere dal disavanzo

