

Manovra e rischio Italia
 INFRASTRUTTURE E DISMISSIONI



Braccio di ferro
 Matteoli ha chiesto di eliminare il numero chiuso ai lavori agevolati

Meccanismo appetibile
 Priorità alle strutture capaci di assicurare vantaggi immediati

Grandi opere, sì agli sgravi

Nel maxiemendamento la «Tremonti infrastrutture» in versione leggera

Giorgio Santilli
 ROMA

Nella gran confusione di ieri sera al Consiglio dei ministri e nell'approvazione di pura facciata che lo ha concluso, una sola certezza per il provvedimento sulle infrastrutture: nel maxiemendamento alla legge di stabilità entrerà certamente la norma che prevede il «finanziamento di opere infrastrutturali mediante defiscalizzazione». È la cosiddetta «Tremonti infrastrutture» che prevede sgravi Ires e Irap per i soggetti che parteciperanno al capitale per la realizzazione di opere pubbliche.

Fino a tarda serata è continuato il braccio di ferro tra il ministero dell'Economia e quello delle Infrastrutture su alcuni aspetti fondamentali di quell'articolo. Per esempio si è discusso se le agevolazioni fiscali si applichino soltanto a un numero ristretto di otto opere, come proponeva Tremonti fin dall'inizio, oppure se si possano applicare a tutte le opere potenzialmente finanziabili con capitali privati, co-

me ha chiesto Altero Matteoli in rappresentanza di un ampio schieramento di forze sociali, soggetti finanziari e tecnici che hanno contribuito alla predisposizione del testo nelle ultime settimane.

Solo oggi, poi, si potrà capire quali degli altri 15 articoli che ieri erano stati risistemati nello schema di decreto legge portato dal ministero delle Infrastrutture al Consiglio dei ministri potranno essere effettivamente travasati nel maxiemendamento alla legge di stabilità. Perché è chiaro che ieri sera si è usciti dalla riunione soltanto con una cartellina vuota e un titolo al provvedimento: nessuno dei presenti a Palazzo Chigi era in grado di dire da quali norme fosse composto il provvedimento.

I tecnici del ministero di Porta Pia che fino a tarda notte hanno seguito il lavoro a Palazzo Chigi erano scettici sulla possibilità di poter travasare nel maxiemendamento tutte o gran parte delle norme preparate come decreto. I "paletti"

previsti per la legge di stabilità impediscono per esempio di inserire le norme ordinarie. Potrebbero entrare, viceversa, le disposizioni che consentono alle compagnie assicurative di considerare tra le riserve tecniche gli investimenti in opere pubbliche e quelle che rendono più agevole l'emissione di project bond da parte dei concessionari.

Braccio di ferro anche sulla marcia indietro proposta dalle Infrastrutture sui tetti posti alle riserve tecniche e alle varianti in corso d'opera: a Tremonti l'idea di rinunciare alle norme che lui stesso aveva imposto con il decreto allo sviluppo di maggio non va proprio giù. Anche sulla semplificazione delle procedure di approvazione dei nuovi investimenti dei concessionari autostradali c'erano parecchi dubbi in Via venti settembre.

Dopo giorni di sbandamento e isolamento del ministro Tremonti nelle riunioni di governo, ieri il "boccino" è tornato nelle sue mani ed è quindi probabile che le norme conte-

nute nel decreto legge saranno passate a un severo setaccio. Alla fine, del progetto organico di riforme che avrebbe dovuto rilanciare gli investimenti in infrastrutture e la partecipazione dei capitali privati resterà ben poco.

Anche sull'efficacia delle agevolazioni fiscali della «Tremonti infrastrutture», i dubbi sono oggi molto forti anche tra quegli esperti che lo stesso Tremonti aveva messo in campo (la Cassa depositi e prestiti e le fondazioni politiche Astrid, Respubblica e Italiadecide). In particolare si considerano insufficienti i soli sgravi Ires e Irap ad attrarre capitali privati, soprattutto se queste agevolazioni sono sostitutive dei contributi diretti già assegnati dal Tesoro. Sono in molti a ritenere che sarebbe utile per rendere «bancabili» molti investimenti l'inserimento di una norma che consenta il trasferimento al finanziamento dell'opera di una parte dell'Iva prodotta dal traffico aggiuntivo generato dall'opera stessa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE VERIFICHE

Le norme proposte da Matteoli per il Dl sviluppo al «setaccio» dell'Economia: alla fine resterà ben poco della riforma iniziale

INFRASTRUTTURE

DEFISCALIZZAZIONE
 È una delle poche certezze: la norma che prevede la defiscalizzazione per il finanziamento delle opere infrastrutturali

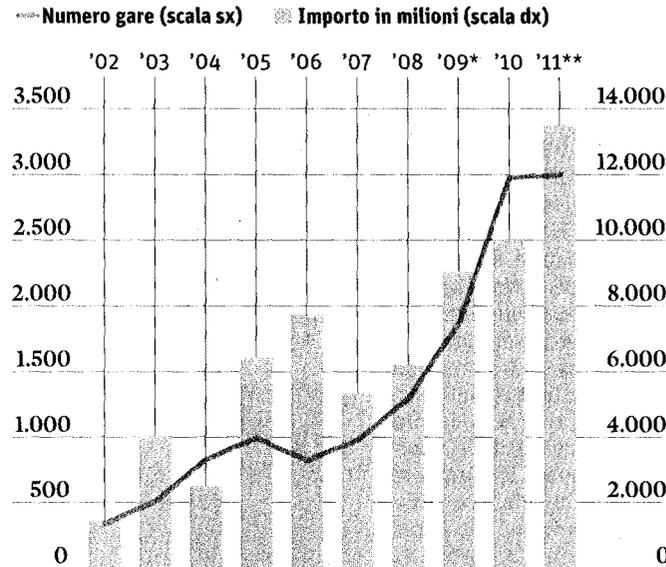
ATTRATTIVITÀ
 Difficile che i soli sgravi Ires e Irap riescano ad attrarre capitali privati. Per rendere le opere bancabili occorrerebbe agire anche su una parte dell'Iva



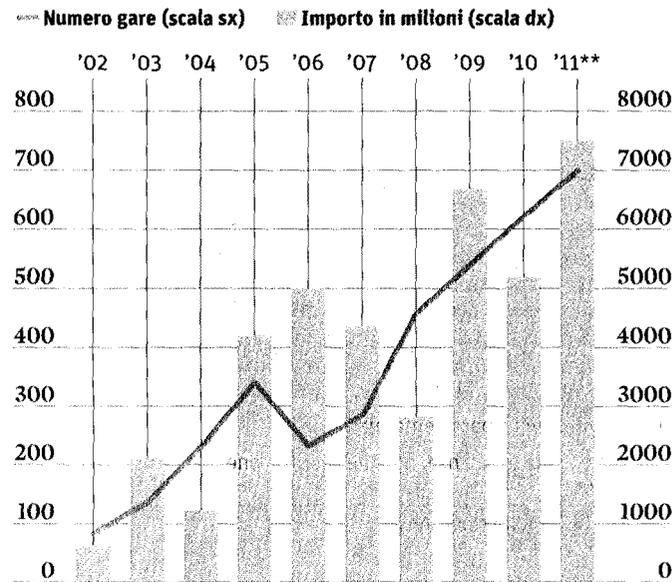
Il partenariato pubblico-privato

Dati 2002-2011

L'EVOLUZIONE DELLE GARE



LE AGGIUDICAZIONI



(*) il dato 2009 comprende la gara, indetta ad agosto, per la realizzazione della nuova linea D della metropolitana di Roma, dell'importo complessivo di 3,2 mld. Tale gara, a distanza di un anno (agosto 2010) è stata temporaneamente sospesa
 (**) previsioni
 Fonte: www.infopieffe.it