

Cipe: incentivi fiscali al project financing, piccole opere escluse

Giorgio Santilli
ROMA

Il Cipe vara le linee guida sugli incentivi fiscali al finanziamento privato di infrastrutture ma passa ancora una volta la linea restrittiva del ministero dell'Economia. Ieri il Cipe ha approvato i criteri per la defiscalizzazione delle imposte sui redditi, dell'Irap, dell'Iva e alla compensazione del canone concessorio con tre sostanziali limitazioni: ha circoscritto l'ambito di applicazione del beneficio alle grandi opere strategiche della legge obiettivo, escludendo ancora una volta una generalizzazione dell'agevolazione a tutte le opere; ha escluso dall'ambito di applicazione le opere già affidate e in esercizio, per cui l'intero investimento sia stato completato, ammettendo invece nuove opere e opere già affidate o in corso di affidamento «nel caso in cui risulti necessario ripristinare l'equilibrio del piano economico-finanziario»; ha disciplinato le modalità di calcolo del tetto massimo della contribuzione pubblica rispetto al costo

dell'opera. In sostanza, lo sconto fiscale protratto nel tempo andrà attualizzato e tradotto in un equivalente contributo pubblico teorico che comunque, secondo le regole Eurostat, non potrà cumulativamente superare il 50% del costo dell'opera.

Il documento approvato dal Cipe, fondamentale per avviare almeno la sperimentazione degli incentivi fiscali, ha inoltre imposto un termine di dodici mesi dall'approvazione del progetto definitivo al closing finanziario, cioè alla firma del contratto di finanziamento bancario o all'emissione di un project bond. Termine piuttosto restrittivo da cui sarebbero state tagliate fuori tutte le grandi opere varate finora in project financing, considerando i tempi lunghi degli accordi delle società di progetto o dei concessionari con il sistema bancario.

Il Cipe ha anche dato un segnale importante sulle grandi opere, approvando nuovi, importanti stati di avanzamento del tunnel del Brennero, della ferrovia veloce Napoli-Bari e del pacchetto «Expo 2015».

BRENNERO E NAPOLI-BARI

Approvati il secondo lotto del tunnel da 638 milioni e due tratte della linea Av da 1.543 milioni. Al via anche la stazione tra Linate e Passante

Per il secondo lotto costruttivo del tunnel del Brennero sono stati approvati il progetto definitivo e il finanziamento per un valore di 638 milioni rispetto a un costo totale di 4.865 milioni (quota italiana). Il Cipe ha anche approvato l'aggiornamento del costo a vita intera dell'opera: 9.730 milioni rispetto ai precedenti 6.890 milioni. La differenza è data dall'adeguamento monetario (la precedente stima era a prezzi 2006) e dall'impatto monetario futuro generato dall'allungamento dei tempi di realizzazione che ora arrivano al dicembre 2025.

La copertura finanziaria del secondo lotto costruttivo riaccherà per 300 milioni sulla legge di stabilità e per 338 milioni sugli accantonamenti della società Autobrennero. Il Cipe ha inoltre assegnato 25 milioni al 1° lotto costruttivo a valere sulle risorse accantonate dall'Autobrennero e 36,5 milioni, a valere sulla legge di stabilità 2013, per la copertura del quadruplicamento della tratta di accesso al tunnel Fortezza-Verona.

Per la Napoli-Bari sono stati approvati i progetti prelimi-

nari di due tratte fondamentali, la Napoli-Cancello (813 milioni) e la Cancello-Fraso Telsino (730 milioni). La prima tratta è finanziata per 201 milioni con il Fondo sviluppo e coesione (ex Fas), 305 milioni dal Piano azione coesione che ha ridotto il cofinanziamento nazionale sulla spesa dei fondi Ue, 307 milioni dal contratto di programma Fs. In queste spese sono ricompresi 83 milioni già spesi dalla Tav nell'ambito della Roma-Napoli. La seconda tratta è finanziata per 200 milioni dal Fondo sviluppo e coesione, 100 milioni dalla riduzione del cofinanziamento nazionale, 330 milioni a valere su altre risorse statali.

Importante approvazione anche nelle opere del pacchetto Expo 2015. È stato approvato il progetto della nuova fermata Forlanini, lungo il ramo Lambro del Passante ferroviario e la cintura di Lambrate-Porta Romana. L'opera, che ha un costo di 15,8 milioni, è una priorità dell'Expo 2015 che consentirà di connettere l'aeroporto di Linate al servizio ferroviario.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE OPERE APPROVATE

Tunnel del Brennero

Il Cipe ha approvato l'aggiornamento del costo a vita intera dell'opera: 9.730 milioni di cui 4.865 milioni per la quota italiana (il 50%) rispetto ai precedenti 6.890 milioni del progetto 2006. La differenza è data dall'adeguamento monetario e dall'impatto generato dall'allungamento dei tempi di completamento (dicembre 2025). Il Cipe ha poi approvato il 2° lotto costruttivo (638 milioni) e dovrebbe essere cantierizzato a novembre. È stata trovata la copertura finanziaria: 300 milioni dalla legge di stabilità, 338 dagli accantonamenti della società

Autobrennero. Il Cipe ha anche assegnato 36,5 milioni per la copertura della tratta di accesso al tunnel Fortezza-Verona.

Napoli-Bari

Approvati i progetti preliminari delle tratte Napoli-Cancello (813 milioni) e Cancello-Fraso Telsino (730 milioni). La prima è finanziata per 201 milioni con il Fondo sviluppo e coesione (ex Fas), 305 milioni dalla riduzione del cofinanziamento nazionale sulla spesa dei fondi Ue, 307 milioni dal contratto di programma Fs. La seconda tratta è finanziata per 200 milioni dal Fondo sviluppo e coesione, 100 milioni dal cofinanziamento

nazionale, 330 milioni da altre risorse statali.

Passante ferroviario Milano

Approvato il progetto della nuova fermata Forlanini, lungo il ramo Lambro del Passante ferroviario e la cintura di Lambrate-Porta Romana. L'opera, che ha un costo di 15,8 milioni, è una priorità dell'Expo 2015 che consentirà di connettere l'aeroporto di Linate al servizio ferroviario.

