

**Dopo il no della Ragioneria**

Tensione nel Governo, poi l'accordo finale: il testo va al Quirinale con l'articolo 19 modificato

**I paletti**

Sarà il Cipe ad approvare la lista delle opere agevolate: potrà anche fissare un tetto

# Infrastrutture, confermato il credito di imposta più largo

Palazzo Chigi difende la soglia ridotta da 500 a 200 milioni

ROMA

Momenti di tensione nell'ultimo miglio del "decreto del fare": a contrapporre la Ragioneria generale al ministero delle Infrastrutture è stato - proprio come ai tempi dei duelli Grilli-Passera - l'allargamento del credito di imposta per le infrastrutture finanziate dai privati mediante l'abbassamento della soglia di accesso da 500 a 200 milioni. Stavolta, però, dopo una notte di tensione seguita alla mancata «bollinatura» dell'articolo 19, l'epilogo è diverso: la norma passa, anche grazie all'intervento di Palazzo Chigi che la difende come prioritaria. Il presidente del Consiglio, Enrico Letta, vuole dare il segno che la musica è cambiata quando si parla di crescita. Alla fine, si trova il compromesso su un nuovo testo che prevede comunque dei paletti all'uso dell'agevolazione, ma lascia l'abbassamento della soglia. Si evita così anche di scaricare la tensione interna al Governo sul Quirinale, che ha ricevuto ieri il testo definitivo del decreto legge senza più la riserva della Ra-

gioneria sulla copertura dell'articolo 19. Il decreto è stato pubblicato ieri in Gazzetta ufficiale.

Il compromesso sul terzo comma dell'articolo 19 allarga la platea delle opere potenzialmente interessate al credito di imposta a valere su Ires e Irap. Val la pena di ricordare, anzitutto, che l'agevolazione fiscale prevista dall'ar-

**IN VIGORE**

Il decreto già in Gazzetta ufficiale, ora comincia la battaglia parlamentare su possibili, ulteriori estensioni dell'agevolazione

ticolo 33 del decreto legge 179/2012 (sviluppo-bis) riguarda opere che non abbiano avuto alcun contributo pubblico e non raggiungano l'equilibrio economico-finanziario. Il credito di imposta non può superare il 50% del costo dell'investimento.

Fin qui la norma originaria che era limitata a investimenti di costo superiore a 500 milioni. Il pre-

cedente governo, "padre" della norma, aveva già individuato sette grandi opere agevolabili: Fano-Grosseto (3,2 miliardi), Pedemontana piemontese (700 milioni), Autostrada della Cisa (1,8 miliardi), metrò C tratta T2 di Roma (2,4 miliardi), metrò D di Roma (1,9 miliardi), sublagunare veneta (800 milioni) e Alta velocità Verona-Padova (5 miliardi).

Passa, dunque, l'abbassamento della soglia da 500 a 200 milioni. Modifica ancora insufficiente che, tuttavia, costituisce un primo passo verso un ampliamento dell'incentivo. Resta un altro paletto che il ministro delle infrastrutture, Maurizio Lupi, aveva tentato di scardinare: l'incentivo riguarda solo «nuove opere». Quindi non opere già cantierate, come avrebbe potuto consentire l'eliminazione di questo limite. Lupi ha però ottenuto che il progetto di queste opere possa essere approvato entro il dicembre 2016, un anno più di quanto previsto oggi. Viceversa non è passata l'eliminazione *tout court* della data.

Ma a impedire una generaliz-

zazione del credito di imposta a tutte le opere a finanziamento privato è il filtro del Cipe, che viene rafforzato rispetto alla norma originaria. Nel decreto sviluppo-bis del governo Monti, il Cipe valutava la «non sostenibilità» del piano economico-finanziario dell'investimento, condizione necessaria per garantire l'assegnazione del credito d'imposta. Ora il Cipe definisce anticipatamente una vera e propria lista chiusa delle opere agevolabili. Il comitato interministeriale potrà, inoltre, sancire «il valore complessivo delle opere che possono accedere alle agevolazioni»: un tetto, in sostanza, dell'importo massimo agevolabile. Le opere, infine, potranno essere scelte solo tra quelle «di rilevanza strategica nazionale», quindi inserite nella legge obiettivo. Tutti paletti che ora passano all'attenzione del Parlamento, dove la partita non sembra avere l'esito scontato negativo che si sarebbe potuto pronosticare in passato.

G. Sa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Project financing dimezzato**

Gli importi delle gare di partenariato pubblico privato. In milioni di euro

**GENNAIO - APRILE 2012**

Concessione di lavori pubblici 2.559,2

Leasing immobiliare in costruendo 8,5

Totale

3.119,4

**GENNAIO - APRILE 2013**

Concessione di lavori pubblici 726,9

Leasing immobiliare in costruendo 17,9

Concessione di servizi 479,6

Altre gare 72,2

1.295,2

Concessione di servizi 446,6

Altre gare 103,8

Fonte: www.infopieffe.it promosso da Unioncamere, Dipe-Ultp e Ance e realizzato dal Cresme