

Davvero il decreto Sviluppo rilancia le infrastrutture?

Per capire il contributo che il prossimo decreto Sviluppo potrà dare all'investimento nelle infrastrutture in Italia, vorrei chiarire alcuni punti in merito alla diatriba ricorrente e al dubbio se gli investimenti non si effettuino per carenza di risorse o per inefficienza della pubblica amministrazione. Sebbene un problema non escluda l'altro, oggi l'ostacolo principale è rappresentato dalla carenza di risorse pubbliche. Da tempo, infatti, gli stanziamenti disponibili sono stati ridotti e il Patto di stabilità, dal 2005, censura gli enti locali, che gestiscono i due terzi della spesa per investimenti, in qualsiasi passo essi muovano. Sul fronte finanziario, il contributo che il decreto Sviluppo garantisce è sì rappresentato dalla previsione di un set di iniziative e di incentivi, che tuttavia solo apparentemente risultano cospicui. Andando ad analizzare gli interventi più significativi, infatti, gli stessi si presentano meno generosi. L'agevolazione fiscale riconosciuta alle obbligazioni emesse dalle società di progetto non fa altro che ristabilire la tassazione del 12,5% rispetto all'attuale 20% da poco modificato con il decreto n. 138 del 13 agosto scorso. Se l'agevolazione ai project bonds non aggiunge nulla al passato, non si può dire diversamente per il

DI MARCO NICOLAI*

gettito Iva previsto per i concessionari di nuove infrastrutture, che è testualmente previsto in sostituzione totale o parziale del contributo pubblico. L'intervento sull'Iva - che sembrava un'ottima intuizione - non rappresenta quindi uno sforzo aggiuntivo a supporto del project financing (pf) ma semplicemente tampona, facendo di necessità virtù, l'assenza di risorse per le infrastrutture sostituendo

I supposti incentivi in realtà consistono in esenzioni Iva e bond tassati al 12,5%

dole con il gettito Iva prodotto dalla gestione dell'opera. Inoltre, l'iniziativa è oltremodo frustrata nelle sue potenzialità dal fatto che il gettito Iva prodotto dalla gestione potrà essere incassato solo in una fase successiva alla realizzazione dell'investimento con il risultato che del beneficio non si potrà fruire nel momento più rischioso e di maggiore esigenza di cassa del progetto, ma solo successivamente, sostanzialmente un contributo postergato e per di più incassato a rate e per non oltre 15 anni. Che dire poi della previsione di un tetto a tale incentivo in misura proporzionale al gettito (25%)? Ciò penalizzerà le opere con minore gettito e le esporrà a un rischio mercato anche per la quota contributiva. Infine, considerato che di

gettito aggiuntivo Iva si tratta, speravo in un incentivo automatico e non selettivo, una sorta di promozione generalizzata del pf, laddove è invece previsto solo per i progetti per cui il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Mef, su proposta del concedente interessato, rilascerà autorizzazione con uno specifico decreto. Insomma, un modo per dare solo ad alcuni pochi grandi progetti per la mobilità un'alternativa al vecchio contributo.

Tutto questo è poca cosa per un legislatore che a oltre dieci anni dal recepimento del pf nel nostro ordinamento ancora discrimina tale istituto assoggettandolo a un'aliquota Iva doppia rispetto a un appalto tradizionale, per non parlare dell'Irap. Sebbene utili e ben articolate, non è certo il complesso delle misure previste che può sanare la disattenzione di cui ha sempre sofferto la finanza di progetto da parte della normativa tributaria. Per finanziare i 70 miliardi di infrastrutture recentemente riconosciuti anche dall'Ue nella mappa definitiva dello sviluppo infrastrutturale bisogna sperare che la bozza finale del decreto Sviluppo contenga notizie più confortanti. (riproduzione riservata)

*professore di Finanza aziendale straordinaria presso l'Università degli Studi di Brescia

