

Il viceministro Ciaccia: ora la defiscalizzazione - Il premier sprona i ministri: subito le misure per il rilancio

Infrastrutture, niente Iva per i privati

Squinzi: nella giusta direzione le ulteriori misure a sostegno della crescita

Una defiscalizzazione per le nuove infrastrutture attraverso un ddl: è la proposta del viceministro Ciaccia. E il premier Monti ai ministri: fare presto sul ri-

lancio. Per il presidente di Confindustria Squinzi le ulteriori misure per la crescita «vanno nella giusta direzione».

Servizi ► pagine 6-7

L'agenda per la crescita

LE GRANDI OPERE

L'effetto

Si potrebbero liberare risorse per 50 miliardi su opere che altrimenti non vedrebbero la luce

Le arterie in arrivo

Il viceministro ha annunciato la Orte-Mestre dopo gli interventi su Tirrenica e Pontina

«Cantieri, esenzione Iva ai privati»

La proposta Ciaccia: defiscalizzare le nuove infrastrutture - Il dossier a Palazzo Chigi

Mariano Maugeri

RIMINI. Dal nostro inviato

Mario Ciaccia, viceministro per le Infrastrutture, si presenta al meeting ricalcando lo stile degli ex banchieri di Intesa inaugurato lunedì da Corrado Passera. Un nuovo lessico («i mercati strappano di soldi, sta a noi andarceli a prendere») e maniche di camicia, sempre botton down ma stavolta bianca invece che azzurra.

Il viceministro, abbronzatissimo, partecipa a un dibattito sui «Lavori in corso». Ciaccia va per punti. Il primo: da qui al 2015 ci sarà bisogno di 100 miliardi di investimenti per le infrastrutture, che entro il 2020 toccheranno la cifra di 300 miliardi. Secondo punto: all'esecutivo va ascritto il merito di aver riscritto cento nuove norme strategiche che i precedenti governi non avevano approvato lungo l'arco di tre legislature. Queste norme velocizzeranno i lavori («prima occorre- vano 14 mesi perché una pratica approvata dal Cipe ottenesse il visto della Corte dei conti. Ora basta qualche settimana», ha ricordato il numero due di Passera) e innoveranno radicalmente l'approccio ai lavori pubblici. I **project bond** (avranno un trattamento fiscale del 12,5% pari a quello dei titoli di Stato) che potranno emettere le società di progettazione e costruzione delle nuove infrastrutture (tra le società che si stanno attrezzando per l'emissione il viceministro cita la società Tangenziale esterna Spa di Milano), ma anche la defi-

scalizzazione dell'Iva per le nuove infrastrutture non remunerative sul quale si è soffermato lungamente.

Spiega: «Ci sono grandi opere che non raggiungono il delta in base al quale diventano economicamente vantaggiose, eppure sono opere strategi-

LE RISORSE

«Il fabbisogno per le grandi opere da qui al 2015 è di 100 miliardi che arriverà a 300 miliardi entro il 2020»

L'ACCELERAZIONE

«Prima occorre- vano 14 mesi perché una pratica approvata dal Cipe ottenesse l'ok della Corte dei conti. Ora basta qualche settimana»

che, in grado di generare ricchezza, occupazione e far crescere il Pil. Un esempio è l'alta velocità tra Milano e Venezia. Chi li mette i soldi? In questo, come in tanti altri casi, una commissione indipendente e neutrale dovrà valutare se queste opere potranno accedere all'esenzione dell'Iva. È un'idea che sottoporremo ai partner europei, perché secondo noi dovrebbe essere adottata dall'intera Unione. In ogni caso entro pochi mesi saremo in grado di presentarla corredata di tutti i suoi dettagli operativi». Giovanni Castellucci, ad di Autostrade, ap-

prova incondizionatamente l'iniziativa. E aggiunge che quest'anno la sua società investirà 1,5 miliardi, ancora più dell'anno scorso.

Lo sconto dell'Iva, nei piani del Governo, potrebbe generare investimenti aggiuntivi per 50 miliardi. Infrastrutture che altrimenti non vedrebbero mai la luce. I vantaggi, sia nel caso dei **project bond** sia nel caso della defiscalizzazione, sono evidenti: non impattano sulla finanza pubblica né sulle tasche dei cittadini. Nel caso dell'Iva il gettito inferiore verrebbe ampiamente compensato dal volano economico e occupazionale che opere di decine di miliardi sarebbero in grado di mettere in moto. L'aspirazione del governo, neanche tanto segreta, è che a comprare i project siano società straniere, «magari le stesse società di rating come Moody's e Fitch» dice scherzando - ma neanche troppo - il viceministro. Il retropensiero è chiaro: difficile a quel punto scommettere contro l'Italia se hai acquistato obbligazioni di società di progetto.

Inutile chiedere a Ciaccia quali siano le opere prioritarie. Lui risponde imperturbabile: «Quelle indicate dai programmi dei dieci corridoi di interconnessione europea, di cui ben quattro in Italia. Ci atteniamo a quelli così potremo contare sul cofinanziamento europeo per una cifra oscillante tra il 30 e il 40% del costo totale. Nelle reti strategiche ci sono 12 porti, con l'ultimo ingresso recente di Taranto come

pietra logistica del corridoio Helsinki-LaValletta, dieci aeroporti, due corridoi fluviali, l'Alta velocità tra Napoli e Bari, il Brennero e la **Torino-Torino**. E poi, tra le autostrade, la Salerno-Reggio Calabria e la **Treviglio-Brescia**».

Non è finita. I grandi lavori non sono grandi solo nominalmente. Il viceministro, in una conferenza stampa seguita al convegno, annuncia che sono state sottoposte al Cipe altre tre nuove arterie stradali: la nuova Tirrenica, la nuova Pontina e la Orte-Mestre «che nel suo percorso attraverserà ben cinque regioni italiane». Di tutto questo nulla sarà discusso al Consiglio dei ministri di domani, anche se Ciaccia ha assicurato che a Palazzo Chigi ci sarà una riflessione collegiale sulla defiscalizzazione. A strappare, per ora, sono solo i cervelli.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



■ SELPRESS ■
www.selpress.com

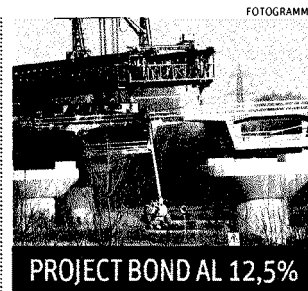
Il piano sulle opere



Il viceministro Ciaccia si è soffermato lungamente sull'ipotesi di una defiscalizzazione dell'Iva per le nuove infrastrutture non remunerative. Uno sconto che, nei piani del Governo, potrebbe generare investimenti aggiuntivi per 50 miliardi su infrastrutture che altrimenti non vedrebbero la luce, senza impattare sulla finanza pubblica o sui cittadini



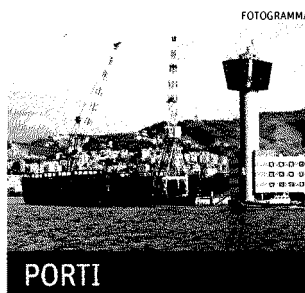
Nel decreto Sviluppo la possibilità di sostituire i contributi pubblici al project financing con sconti fiscali – oltre che sull'Iva – anche su Irap e Ires era stata potenzialmente allargata a tutte le nuove infrastrutture da realizzare con contratti di partenariato pubblico-privato. Si attende l'emanazione del relativo decreto da parte dell'Economia e delle Infrastrutture



Sempre il decreto Sviluppo ha disposto che le obbligazioni emesse da società di progetto pagheranno il 12,5% sugli interessi e come imposta sostitutiva, anziché il 20%. In precedenza il decreto cresci-Italia aveva tolto a questi strumenti finanziari i vincoli in materia di obbligo di ipoteca e ha consentito di emettere bond anche nella fase costruttiva



Per il Piano città «che punta a mobilitare non meno di 2 miliardi di risorse pubbliche nazionali, sono già circa 50 le città che hanno fatto pervenire all'Anci le prime proposte, che saranno selezionate e potranno concretizzarsi già a partire da ottobre», ha detto ieri il viceministro Ciaccia. I Piani devono riguardare **social housing**, edilizia scolastica e sedi di amministrazioni



Per agevolare la realizzazione delle opere previste nei rispettivi piani regolatori portuali e nei piani operativi triennali e per il potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e nei relativi collegamenti, il decreto Sviluppo ha istituito un fondo alimentato dall'1% dell'Iva sulle merci introdotte in ciascun porto



Nella riscrittura di norme strategiche, il governo ha puntato anche allo snellimento delle procedure. Norme che daranno una forte accelerazione alla partenza dei lavori. Afferma infatti Ciaccia che prima occorreva perlomeno 14 mesi affinché una pratica approvata dal Cipe ottenesse il via libera della Corte dei conti. Ora bastano poche settimane