

Alle grandi opere risorse in cinque anni, ma la cassa certa è solo di 1,5 miliardi nel 2012-2014

Finanziamenti per 4,9 miliardi

Nasce l'Agenzia per le strade, tetto dell'1% agli ammortamenti deducibili

DI ALESSANDRO ARONA

La stangata fiscale sui concessionari di project financing (125 milioni di euro di tasse in più all'anno per le sole società autostradali, a regime) compatta buona parte del settore delle costruzioni (Ance, Agi, Aiscat, Ancpl, Finco, Federprogetti), che insieme a Confindustria parla in un comunicato congiunto di «vincolo insostenibile all'ammortamento degli investimenti dei concessionari privati».

All'interno della (ennesima) riforma dell'Anas compare inoltre la possibilità, per la costituenda «Agenzia delle strade», di «effettuare a pagamento consulenze e progettazioni per conto di altre amministrazioni o enti italiani e stranieri». Una possibilità contro cui si è scagliata l'Oice, l'associazione delle società di ingegneria, che parla di «nuova statalizzazione del settore».

Per le infrastrutture c'è però, di positivo, il rifinanziamento delle grandi opere per 4,9 miliardi di euro, anche se con risorse di cassa per soli 250 milioni nel 2012, 500 nel 2013 e 800 nel 2014.

TETTO AGLI AMMORTAMENTI

L'articolo 23, comma 10 della manovra (decreto legge 6 luglio 2011, n. 98) introduce – modificando il testo unico delle imposte sul reddito (Tuir) – una limitazione prima non esistente (1% del costo dei beni) alla deducibilità delle quote di ammortamento dei beni «gratuitamente devolvibili» alla scadenza di una concessione. Cioè gli investimenti effettuati per una nuova opera in project financing, o per ammodernare (ad esempio) la rete idrica data in gestione.

Poter dedurre dai ricavi, come ammortamento, solo l'1% all'anno, comporta che per ammortizzare interamente un investimento ci vorrebbero 100 anni. La durata media delle concessioni di costruzione e gestione è però normalmente molto più bassa, 30 anni in media per le autostrade.

La stessa relazione tecnica del Governo al decreto fa una stima dell'impatto della norma per il solo settore autostradale. Dai dati Aiscat emerge un valore storico di 19,5 miliardi di euro dei beni devolvibili, con un valore annuo di ammortamento pari a 648 milioni, con aliquota di ammortamento al 3,33 per cento. Fissando il tetto dell'1% gli ammortamenti annui dovrebbero scendere a 195 milioni l'anno, perdendo così la

possibilità di dedurre dal reddito 453 milioni di euro. Il che comporterebbe (con aliquota Ires 27,5%) maggiori imposte a regime per 124,8 milioni di euro (con stangata nel primo anno di 218,4 milioni, il 100% per il 2012 e l'acconto al 75% per il 2013). Un dato elevato, ma che va rapportato agli alti utili delle concessionarie autostradali, pari a 1.123 milioni di euro nel 2008 (ultimo dato complessivo).

La norma della manovra con il tetto agli ammortamenti tuttavia, lo ha sottolineato anche il «Financial Times» nei giorni scorsi, oltre a ridurre gli utili nelle concessioni in corso (e non tutti hanno i profitti record delle vecchie concessionarie) potrebbe avere l'effetto di scoraggiare le nuove operazioni in project financing.

Lo stesso presidente dell'Aiscat, Fabrizio Palenzona, dopo aver sparato a zero contro la misura, ha proposto al Governo una mediazione. «Se servono

350 milioni – ha spiegato – sediamoci intorno a un tavolo e parliamone. Noi ci impegniamo a trovare questi soldi e a fare i sacrifici che ci vengono chiesti ma senza distruggere la possibilità dello sviluppo futuro del Paese».

FONDO INFRASTRUTTURE

L'articolo 32 del decreto legge istituisce il nuovo «Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali», con una dotazione di 930 milioni per l'anno 2012 e mille milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2013 al 2016. In tutto 4.930 milioni in cinque anni. Tali risorse saranno assegnate (da parte del Cipe, su proposta del ministero delle Infrastrutture, di concerto con il ministro dell'Economia) «prioritariamente» ai lotti costruttivi dell'alta capacità definiti dalla legge 23 dicembre 2009, n. 191 (Terzo valico, Treviglio-Brescia, Brennero, si veda la tabella qui sotto).

La norma non dice se tali fondi siano tutti immediatamente impegnabili dal 2012, ma la relazione tecnica precisa che la cassa (la quota effettivamente spendibile) sarà limitata a 250 milioni nel 2012, 500 nel 2013 e 800 nel 2014. La priorità tra i lotti costruttivi andrà probabilmente al Terzo valico, dove la presenza di finanziamenti per un secondo lotto (vale 1,1 miliardi) è fondamentale per poter chiudere il contenzioso pregresso con il general contractor Covic e avviare lo stesso primo lotto.

L'articolo 32, commi 3 e 4, stabilisce anche che saranno revocati i finanziamenti statali a opere della legge obiettivo per le quali non sia stato poi emanato il Dm di autorizzazione, o i cui soggetti beneficiari autorizzati con il Dm alla data del 31 dicembre 2008 all'utilizzo dei

limiti di impegno, non abbiano assunto obbligazioni giuridicamente vincolanti, né bandito la gara per il mutuo.

I fondi revocati affluiranno su un apposito fondo del Mit. La mancanza di indicazioni nel Dl sulla copertura dei 4,9 miliardi fa ritenere – spiegano all'Ufficio studi Ance – che di fatto le risorse verranno proprio da questi vecchi fondi revocati.

RIFORMA DELL'ANAS

L'articolo 36 della manovra vara l'ennesima riforma dell'Anas. Lo scopo è rispondere all'annosa questione del doppio ruolo giocato dalla Spa, soggetto regolatore e controllore da una parte e società operativa dall'altra. Nascerà così presso il ministero delle Infrastrutture, dal 1° gennaio 2012, l'**Agenzia per le infrastrutture stradali**

e autostradali. Sarà lo stesso Mit, oltre a nominare il direttore generale, a esercitare sull'Agenzia i poteri di indirizzo, vigilanza e controllo.

I principali compiti dell'Agenzia saranno: a) fare proposte al Ministero sulla programmazione in materia di strade e autostrade; b) fare da amministrazione concedente sulle autostrade, facendo le gare per le nuove concessioni, facendo la vigilanza su quelle in corso, affidando direttamente all'Anas le concessioni in scadenza o revocate, ovvero le concessioni per nuove opere (qui sembra che l'affidamento all'Anas come concessionario di nuove tratte possa avvenire senza gara); c) approvare i progetti su strade e autostrade; d) «effettuare a pagamento consulenze e progettazioni per conto di altre ammi-

nistrazioni o enti italiani e stranieri».

All'Anas rimane fondamentalmente il compito di costruire e gestire le strade e le autostrade statali (quelle in concessione propria), incassandone i relativi pedaggi. Entro il 21 luglio il Governo dovrà nominare un amministratore unico di Anas Spa, con il compito di spaccettare il personale per formare l'Agenzia e poi concordare con Mit e Mef il nuovo statuto da approvare (da parte del ministro dell'Economia) entro il 1° gennaio 2012.

Contro la riforma dell'Anas si è scagliata l'**Oice (società di ingegneria)**: «Si va verso una nuova statalizzazione del settore», «l'Agenzia delle strade sembra diventare una nuova Italstat, e l'Anas un organo "in house" dell'amministrazione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA MASSA SPENDIBILE

Fondo infrastrutture, risorse di cassa (in milioni)

	2012	2013	2014
Competenza	930	1.000	1.000
Cassa	250	500	800

Fonte: Relazione tecnica Dl 6 luglio 2011, n. 98

PRIORITÀ AI LOTTI COSTRUTTIVI

I 4,9 miliardi alle grandi opere andranno prioritariamente ai lotti costruttivi – Dati in milioni

	Costo totale	Fondi disponibili	Da finanziare	Opere in corso	Lotti costruttivi					
					1°	2°	3°	4°	5°	6°
Av/Ac Milano Verona: tratta Treviglio-Brescia	2.050	1.131	919		1.131	919				
Galleria del Brennero	4.140	728	3.412	260	280	2.726	872			
Av/Ac Milano-Genova: Terzo valico	6.200	720	5.480		500	1.100	1.270	1.340	1.200	650
TOTALE	12.390	2.579	9.811	260	1.911	4.745	2.142	1.340	1.200	650