

**Art. 51 e 52 della Bozza di decreto sviluppo
versione 28 settembre 2012**

Art. 51 Disposizioni per incentivare la realizzazione di nuove infrastrutture

1. Per favorire la realizzazione di nuove opere infrastrutturali, mediante l'utilizzazione dei contratti di partenariato pubblico-privato di cui all'articolo 3, comma 15-ter, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, per le quali non sono previsti contributi pubblici a fondo perduto ed è acclarata, in esito alla procedura di cui al comma 2, la non sostenibilità del piano economico finanziario, è riconosciuto al soggetto titolare del contratto di partenariato pubblico privato, ivi comprese le società di progetto di cui all'articolo 156 del medesimo decreto legislativo n. 163 del 2006, un credito di imposta a valere sull'IRES e sull'IRAP generate in relazione alla costruzione e gestione dell'opera. Il credito di imposta è stabilito per ciascun progetto nella misura necessaria al raggiungimento dell'equilibrio del piano economico finanziario e comunque entro il limite massimo del 50% del costo dell'investimento. Il credito di imposta non costituisce ricavo ai fini delle imposte dirette e dell'IRAP. Il credito di imposta è posto a base di gara per l'individuazione dell'affidatario del contratto di partenariato pubblico privato e successivamente riportato nel contratto.

2. La valutazione della non sostenibilità del piano economico finanziario e dell'entità del credito di imposta entro il limite di cui al comma 1, al fine di conseguire l'equilibrio del piano medesimo anche attraverso il mercato, è effettuata dal CIPE, su proposta dell'Unità tecnica finanza di progetto di cui all'articolo 7 della legge 17 maggio 1999, n. 144, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le procedure di valutazione da parte dell'Unità tecnica sono stabilite con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto.

3. All'articolo 18, comma 1, alinea, della legge 12 novembre 2001, n. 183, le parole: "previste in piani o programmi di amministrazioni pubbliche", sono sostituite dalle seguenti: "incluse in piani o programmi di amministrazioni pubbliche previsti a legislazione vigente" e, dopo le parole: "per il soggetto interessato," sono aggiunte le seguenti: "ivi inclusi i soggetti concessionari".

4. I canoni di cui all'articolo 1, comma 1020, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, e successive modificazioni, derivanti dalla realizzazione del completamento dell'autostrada Livorno- Civitavecchia, tratto Cecina – Civitavecchia, sono trasferiti alla regione Toscana, per i primi dieci anni di gestione dell'infrastruttura, fino alla quota massima annua del settantacinque per cento. Il trasferimento avviene a titolo di concorso al finanziamento da parte della regione di misure di agevolazione tariffaria in favore dei residenti nei comuni dei territori interessati.

Relazione illustrativa

Ai commi 1 e 2 si prevede il riconoscimento a favore del soggetto realizzatore in partenariato pubblico privato di nuove opere pubbliche infrastrutturali di importo superiore ai 500 milioni di euro, per le quali non siano previsti contributi pubblici a fondo perduto e sia acclarata la non sostenibilità del piano economico finanziario, di un credito di imposta a valere sull'IRES e sull'IRAP direttamente generate dalla costruzione e gestione dell'opera, nel limite del 50% del costo dell'investimento. Ciò al fine di consentire la realizzazione di nuove infrastrutture che, stante la non sostenibilità del PEF, non sarebbe possibile realizzare ma che, attraverso il credito di imposta, potrebbe conseguire l'equilibrio; ne consegue che la previsione normativa non produce effetti finanziari andando a incidere su imposte che, in assenza della realizzazione dell'opera, non sarebbero incamerate dall'erario. L'ambito oggettivo di applicazione è stato individuato nelle opere che superano l'importo di 500 milioni di euro, intendendosi in tal modo conseguire la realizzazione di opere di notevole rilevanza sotto il profilo del valore economico, anche al di là del fatto che rientrino o meno tra quelle inserite nel programma delle opere di interesse strategico.

Si tratta quindi di consentire la realizzazione di quelle infrastrutture di notevole rilevanza il cui piano economico-finanziario presenta dei costi di investimento che impediscono al piano stesso di poter funzionare. Il riconoscimento del credito di imposta è pertanto limitato a quelle opere il cui piano economico-finanziario, proprio in virtù di tale riconoscimento, possa essere posto in equilibrio – e solo entro tale limite - al fine di conseguire la sostenibilità economica e finanziaria necessaria per il successo dell'operazione, diversamente non raggiungibile. La misura proposta investe la fase della costruzione dell'opera e in taluni casi, anche parte della gestione dell'opera stessa, limitatamente, però, all'arco di tempo necessario a concorrere con il mercato al riequilibrio del piano economico finanziario, entro una percentuale massima del 50% del costo dell'investimento, in conformità a quanto previsto dall'articolo 18 comma 2, della legge 183 n. 2011 (legge di stabilità).

Il credito di imposta è posto a base di gara per l'individuazione dell'affidatario del contratto di partenariato pubblico privato e successivamente riportate nel contratto.

Il credito di imposta secondo il meccanismo proposto non solo è a costo zero per i conti pubblici, ma può generare maggiori entrate per effetto della realizzazione di nuove opere che non avrebbero avuto la possibilità di raggiungere la sostenibilità economico finanziaria dei relativi piani. A tale riguardo occorre partire dal corretto principio che la fiscalità generata da nuove infrastrutture, cioè da opere che non partirebbero se non ci fossero le agevolazioni, è completamente addizionale e che quindi non può determinare riduzione di entrate per l'erario. In altri termini, non può configurarsi come minore entrata la mancata riscossione delle imposte per la quale non esiste il presupposto, non potendosi, per definizione, realizzare opere in partenariato pubblico-privato con piani economico finanziari in squilibrio. Al contrario, deve ammettersi che l'indotto creato dalla infrastruttura così realizzata può essere tale da generare entrate di gran lunga superiori all'agevolazione concessa.

Questo è in linea con la direzione seguita dal legislatore con il decreto-legge 83/2012 (decreto crescita) nel varare i benefici fiscali a favore dei project bond, per i quali non è stato necessario individuare una copertura finanziaria, atteso che tale strumento non risultava presente sul mercato e quindi la previsione di un regime fiscale agevolato non veniva a comportare un minor gettito per la finanza pubblica.

Il credito di imposta nei termini, anche temporali, sopra descritti, senza incidere sulle entrate erariali, sul bilancio pubblico e sui cittadini, può dunque conseguire l'obiettivo di favorire la realizzare un considerevole numero di infrastrutture, diversamente non realizzabili, in grado di stimolare un indotto tale da generare effetti positivi anche per le entrate pubbliche.

L'ammissibilità dei benefici richiesti avviene a valle della valutazione tecnica, da parte dell'Unità tecnica finanza di progetto di cui all'articolo 7 della legge 17 maggio 1999, n. 144, della capacità del piano economico - finanziario di porsi in equilibrio con il concorso del credito di imposta, nonché della determinazione dell'entità del credito di imposta necessaria al raggiungimento dell'equilibrio. La valutazione è rimessa, senza oneri aggiuntivi per la finanza pubblica, all'Unità tecnica finanza di progetto, neutrale rispetto alle procedure e in grado di valutare la capacità dei piani economico - finanziari, proprio per effetto del credito di imposta, di conseguire, anche attraverso il mercato, la sostenibilità necessaria per la realizzabilità degli obiettivi programmati. Si tratta, dunque, di valutazioni che richiedono requisiti di alta professionalità da parte di un soggetto tecnico. La valutazione non comporta peraltro nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, essendo tale valutazione riconducibile ai compiti già attribuiti all'Unità tecnica finanza di progetto a legislazione vigente. Le procedure di valutazione sono demandate a un d.P.C.M. da emanarsi, su proposta del MIT, entro 60 giorni dall'entrata in vigore del decreto.

Dalla presente disposizione nel suo complesso non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Al comma 3 la disposizione è volta a meglio chiarire l'ambito oggettivo e soggettivo di applicazione dell'articolo 18 della legge n. 183/2011 che prevede misure di defiscalizzazione in sostituzione totale o parziale del contributo pubblico a fondo perduto al soggetto che realizza in partenariato pubblico-privato opere infrastrutturali incluse in piani e programmi di amministrazioni pubbliche. La disposizione è di carattere ordinamentale e pertanto non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

AL comma 4 si prevede che, per i primi 10 di gestione della nuova tratta Cecina – Civitavecchia dell'autostrada Livorno-Civitavecchia, sia trasferito alla Regione Toscana una quota fino al

75% del canone annuo versato ai sensi dell'articolo 1, comma 1020, legge 296/2006, che prevede che il concessionario versi un canone fissato nella misura del 2,4% dei proventi netti da pedaggio.

La disposizione comporterebbe un trasferimento dell'ammontare massimo di 15 milioni di euro all'anno, tenuto conto che il 2,4% dei proventi netti da pedaggio per la tratta Cecina – Civitavecchia dell'autostrada Livorno-Civitavecchia, è stimato pari a complessivi 20 milioni di euro l'anno.

L'importo di 15 milioni di euro corrisponde infatti al 75% dei predetti 20 milioni corrispondenti al canone fissato dall'articolo 1, comma 1020, legge 296/2006.

Con detto trasferimento lo Stato concorre al finanziamento da parte della Regione di misure di agevolazione tariffaria per i residenti dei comuni interessati.

Art 52 Misure urgenti per le infrastrutture e i trasporti

6. All'articolo 11, comma 5, secondo periodo, del decreto-legge 29 dicembre 2011, n. 216, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 febbraio 2012, n. 14, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: “, nonché delle altre strutture dell'ANAS che svolgono le funzioni di cui all'articolo 36, comma 2, lettere b, c), d), e ed f)”.

Relazione.....La disposizione di cui all'ultimo comma è volta a consentire l'effettiva operatività del trasferimento delle funzioni di concedente della rete stradale e autostradale di interesse nazionale da parte di Anas, prevedendo che unitamente alle predette funzioni transitino nell'Amministrazione, oltre alle risorse strumentali, umane e finanziarie relative ad IVCA (struttura di Anas deputata a compiti di ispezione e vigilanza sulle concessionarie autostradali), anche le risorse delle strutture di Anas attualmente impiegate nelle funzioni proprie del concedente che consistono in compiti e attività ulteriori rispetto a quelli di vigilanza.

.....