



Prof. Sen. Mario Monti  
Presidente del Consiglio dei Ministri  
Palazzo Chigi  
00187 ROMA

Dr. Vittorio Grilli  
Ministro dell'Economia e delle Finanze  
Via XX Settembre, 97  
00187 ROMA

Dr. Corrado Passera  
Ministro per lo Sviluppo Economico  
Via Veneto, 33  
00187 ROMA

Dr. Fabrizio Barca  
Ministro della Coesione  
Largo Chigi, 19  
00187 ROMA

**e p.c.** Dr. Mario Ciaccia  
Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Ministero per lo Sviluppo Economico  
Piazzale Porta Pia, 1  
00198 ROMA

Roma, 30 ottobre 2012  
Prot.DG538/12-wwf

**Oggetto: osservazioni su *ratio* ed obiettivi dell'art. 33, commi da 1 a 3, del decreto legge n. 179/2012 recante "Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese"**

In questa nostra nota - **preoccupati delle ricadute sul territorio, sul paesaggio e sull'ambiente di grandi opere da realizzare *ad ogni costo*** - intendiamo sottoporre ad una **critica severa i contenuti delle disposizioni proposte dal Governo in carica con l'art. 33, commi da 1 a 3, del decreto legge n. 179/2012.**

Leggiamo nella **Relazione introduttiva dell'AS n. 3533**, trasmesso negli scorsi giorni a Palazzo Madama, che l'art. 33 del d.l. n. 179/2012 contiene nei commi da 1 a 3 un pacchetto di agevolazioni per ***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 raggiungere l'equilibrio.***

Se si volesse ridurre la questione agli aspetti essenziali, alla luce del fatto **che si tratta di interventi in partenariato pubblico e privato** (più avanti entreremo meglio nel dettaglio), deduciamo da quanto abbiamo letto che **lo Stato intende indebitarsi per garantire una rendita ai privati (società di progetto, di costruzione, banche) attraverso un pacchetto di finanziamenti e agevolazioni per:** a) **le opere di interesse strategico** affidate o in corso di affidamento, che godano di finanziamenti a fondo perduto (comma 3 dell'art. 33 del d.l. n. 179/2012) e b) **attraverso un credito di imposta IRES o IRAP da introdurre "in via sperimentale" per le nuove opere, con progetto definitivo approvato entro il 31/12/2015, di importo superiore ai 500 milioni di euro, che non godano di finanziamenti a fondo perduto (commi 1 e 2 dell'art. 33 del d.l. n. 179/2012).**

**Il presupposto irrinunciabile di sapore orwelliano per attivare le misure appena descritte è che sia dimostrata la non sostenibilità del Piano Economico Finanziario – PEF delle opere in questione!**

Ed è bene subito chiarire che, in assenza di paletti normativi contenuti nelle disposizioni proposte, ma anche se questi ci fossero, **non costituisce assolutamente una garanzia sufficiente** il fatto che, come si legge nella Relazione tecnica dell'AS n. 3533 **il credito di imposta sia circoscritto alle opere non sostenibili sotto il profilo economico finanziario che lo diverrebbero in virtù del riconoscimento del credito di imposta a favore del realizzatore, né che l'ammissibilità dei requisiti richiesti passi al vaglio del CIPE, previo parere del NARS.**

Infatti, come vedremo meglio qui di seguito: da un lato, non si capisce comunque perché lo Stato dovrebbe arrivare a sostenere, sia nella fase costruttiva che anche in parte nella fase di gestione, nuove opere in perdita; dall'altro, è bene specificare, e qui le perplessità aumentano, che quando si parla di opere affidate e in corso di affidamento non si prevede di attivare solo crediti di imposta, ma una serie di misure onerose di sostegno, a carico dello Stato.

Per fare degli esempi concreti che chiariscano meglio quali siano le opere che, a quanto risulta, beneficerebbero dei meccanismi previsti da queste disposizioni:

- **nella prima casistica** (dei commi 1 e 2) rientrerebbero al momento, secondo quanto documentato da Il Sole 24 Ore del 7 ottobre 2012, la **linea ad AV Verona-Padova, le due nuove linee C e D della metro romana, l'autostrada Fano-Grosseto, l'autostrada della CISA, la Pedemontana piemontese, la metropolitana sub lagunare di Venezia.** E nel prossimo futuro, immaginiamo, l'autostrada **Nuova Romea**, opera valutata attualmente attorno ai 10 miliardi di euro.

- **nella seconda casistica** (comma 3), come conferma sempre Il Sole 24 Ore del 7 ottobre 2012, sarebbero ricomprese **Bre.Be.Mi.** (costo 2001, 774,685 mln di euro; costo, all'aprile 2011: 1,611 mld di euro - Fonte Servizio Studi della Camera dei Deputati), **tangenziale Est di Milano – Tem** (1,578 mld di euro all'aprile 2011 - Fonte Servizio Studi della Camera dei Deputati) e **Pedemontana lombarda** (5,6 mld di euro all'aprile 2011 - Fonte Servizio Studi della Camera dei Deputati). **A puro titolo di cronaca, facciamo notare, a quanto ci risulta, che Banca Intesa San Paolo è il primo azionista di Autostrade Lombarde (39,7% del capitale) che a sua volta controlla Bre.Be.Mi., ha in portafoglio (attraverso le società del Gruppo Equiter e Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo) il 26% di Pedemontana e il 5% di Tem Spa (che controlla Tangenziale Esterna).**

Visti gli intrecci appena descritti, quindi **non conforta il fatto che si tratti di applicare, come scritto nella Relazione introduttiva dell'AS n. 3533, il pacchetto di agevolazioni e finanziamenti statali previsti dal comma 3 dell'art. 33 del d.l. n. 179/2012 ad un numero chiuso di opere.**

**Proprio non capiamo la ratio e gli obiettivi delle disposizioni proposte nei commi 1, 2 e 3 dell'art. 33 del Decreto Sviluppo, d.l. n. 179/2012 che hanno lo scopo di far tornare i conti dei PEF in squilibrio di opere da realizzare o in via di realizzazione in partenariato pubblico-privato.**

Vale la pena ricordare, a questo punto, che il **PEF si concentra sulla sola sostenibilità finanziaria ed è il documento che dovrebbe rendere possibile la "bancabilità" dell'opera che si vuol finanziare. Questo Piano deve contenere una stima credibile dei costi di investimento e di esercizio, delle fonti di finanziamento e dei tempi di rientro. E il PEF, come detto giustamente nella Relazione tecnica dell'AS n. 3533, per definizione non può essere in squilibrio.**

Come abbiamo visto e vale la pena ribadire **la norma risulta essere pittoresca** di per sé nella parte in cui, nella sostanza, si propone di garantire una rendita ai privati che propongono investimenti su nuove opere con PEF in squilibrio e quindi non redditizie (commi 1 e 2), **ma diventa scandalosa** quando si esaminano i contenuti del **pacchetto** di misure di sostegno per le opere affidate o in corso di affidamento (comma 3).

Nell'esaminare i contenuti dei commi 1 e 2 dell'art. 33 del d.l. n. 179/2012 si osserva inoltre che l'intervento dello Stato, seppur solo *in via sperimentale* in favore di PEF non sostenibili, anche se *entro il limite massimo del 50 per cento del costo di investimento*, per realizzare infrastrutture tramite contratti di partenariato pubblico-privato, è **un'operazione a dir poco incomprensibile nell'ottica della tutela dell'interesse pubblico e del contenimento della spesa pubblica**. Infatti, non è assolutamente vero, come detto nella Relazione introduttiva dell'AS n. 3533, che il credito di imposta previsto non incida *sul bilancio pubblico e sui cittadini*.

A rigor di logica, se si decide di intervenire su opere di tal fatta, dovrebbe essere lo Stato a farsene carico direttamente, senza coinvolgere i privati: **perchè garantire una rendita ai privati che investono in opere non redditizie (che non presentino introiti credibili da pedaggi o canoni) non ha significato alcuno e, se non subito, rischia comunque nell'immediato futuro e per molti anni di incrementare il debito pubblico, non tanto per garantire un servizio, quanto per assicurare un profitto che il mercato non determina**.

Si osserva tra l'altro che il **meccanismo previsto dai commi 1 e 2 dell'art. 33 del d.l. n. 179/2012** - nel momento in cui si pensa di accompagnare gli interventi la cui progettazione definitiva sia approvata entro il 31/12/2015 - **può rappresentare un gravissimo incentivo a "forzare" i PEF nella fase di maggiore definizione della progettazione**, in modo da farli apparire positivi. Salvo poi rivederli in corso d'opera (con aggiornamenti dei costi o revisione delle prospettive di utilizzo dell'infrastruttura). Il gioco è semplice: basterebbe fingere una sostenibilità finanziaria inesistente con mirabolanti previsioni o con straordinari ribassi e poi, in corso d'opera, spiegare che qualcosa è cambiato, che è necessario rivedere gli accordi e che occorre attivare il credito d'imposta per poter realizzare completamente ed esercizio dell'infrastruttura

Se si passa ad esaminare, poi, il **contenuto del comma 3 dell'art. 33 del d.l. n. 179/2012**, si rileva che lo **Stato**, per venire in soccorso dei privati che stanno realizzando opere affidate o in corso di affidamento *il cui piano economico non risulti più in equilibrio*, **può intervenire, senza nemmeno che si faccia riferimento al limite del 50% del costo di investimento, assicurando fondi pubblici o agevolazioni per:**

- 1. la ri-determinazione dell'importo pubblico a fondo perduto;**
- 2. l'importo necessario a riequilibrare il piano economico-finanziario;**
- 3. l'ammontare delle risorse disponibili a legislazione vigente utilizzabili (???);**
- 4. le misure di defiscalizzazione da riconoscere a compensazione della quota di contributo mancante;**
- 5. i criteri e le modalità per la rideterminazione della misura delle agevolazioni in caso di miglioramento dei parametri posti a base del PEF (pura poesia quest'ultima).**

Letto il contenuto del comma 3 e appurato che, a quanto si deduce, si va ben oltre al credito di imposta, **ci si domanda come si pensi nemmeno lontanamente, con tanti e tali impegni a carico della parte pubblica, di non correre il rischio di incrementare il debito pubblico o come si intenda rispettare le regole della concorrenza stabilite in ambito comunitario, data l'entità e il numero di potenziali favori di cui potrebbero beneficiare i privati operanti sul territorio nazionale**.

**C'è inoltre da precisare che la defiscalizzazione prevista nel testo originario dell'art. 18 della legge n. 183/2011, che si intende modificare con il comma 3 dell'art. 33 del d.l. n. 179/2012, non si applicava certo ad opere che avessero un PEF non più in equilibrio e che è proprio questo nuovo criterio che fa la differenza, cambiando radicalmente la natura della norma.**

Infine, si osserva che questi meccanismi, seppur filtrati dal parere reso dal NARS e dalla decisione del CIPE, attribuiscono un **potere di arbitrio al decisore pubblico**, che così può scegliere a favore di quale soggetto privato indirizzare una rendita semi-vitalizia finanziata coi soldi dei contribuenti.

Altro che beneficio per l'erario per gli introiti derivanti da imposte su opere che altrimenti non verrebbero realizzate (come scritto nella Relazione tecnica che accompagna l'AS n. 3533!

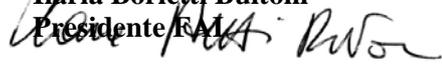
Così si rischia di *agevolare* la costruzione di opere che ingenerano un debito nascosto e dilazionato a carico dello Stato, nel momento in cui per coprire **una gestione deficitaria degli interventi così realizzati** (ad es, per insufficienza degli introiti derivanti dai pedaggi) si ricorra ai meccanismi previsti dal provvedimento, per scaricare più avanti nel tempo anche altri oneri sulla parte pubblica magari utilizzando lo **strumento del subentro** nel caso delle opere autostradali in concessione per scaricare sul soggetto subentrante (perché non pubblico?) gli squilibri di gestione.

**Pertanto, si chiede la cancellazione dei commi 1, 2 e 3 dell'art. 33 del d.l. n. 179/2012 e un ripensamento degli orientamenti del Governo in merito.**

Le sottoscritte associazioni restano in attesa di un gradito riscontro a quanto sin qui argomentato e osservato.

In fede,

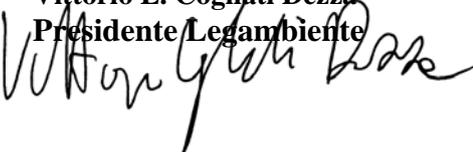
**Ilaria Borletti Buitoni**  
Presidente FAI



**Marco Parini**  
Presidente Italia Nostra



**Vittorio L. Cogliati Dezza**  
Presidente Legambiente



**Stefano Leoni**  
Presidente WWF Italia

