

Legge di stabilità: ulteriori tagli agli investimenti pubblici

24 Ottobre 2011

[Il Sole 24 Ore - 23/10/2011 - di Giorgio Santilli]

Con la legge di stabilità si passa dai 42,8 miliardi del 2011 ai 35,2 miliardi del 2012

Altri 7,6 miliardi di tagli agli investimenti pubblici

Su una sola cosa per il momento c'è unanimità all'interno del Governo, ministero dell'Economia compreso, a proposito del decreto legge sulla crescita: sarà soprattutto un provvedimento per rilanciare le infrastrutture. In effetti, 35 articoli sono già scritti e pronti per il vertice previsto per inizio settimana. Eppure, il contesto di finanza pubblica in cui questo rilancio delle infrastrutture dovrebbe avvenire è in totale contraddizione rispetto all'auspicio enunciato: la legge di stabilità ha operato un ulteriore taglio di 7,6 miliardi per il prossimo anno alla spesa pubblica in conto capitale, portandola dai 42,8 miliardi messi a consuntivo del 2011 ai 35,2 miliardi previsti per il 2012. Le cifre sono contenute nell'allegato 4 del ddl di stabilità. La spesa pubblica in conto corrente, intanto, continua a crescere: dai 367,6 miliardi del consuntivo 2011 ai 375,8 miliardi previsti per il 2012 ai 375,5 miliardi del 2013 mentre una prima leggerissima flessione è prevista solo per il 2014 con 369,6 miliardi.

Per il lavoro di messa a punto del decreto, resta il nodo degli incentivi fiscali su cui il ministero dell'Economia non ha ancora scoperto le carte. Secondo indiscrezioni, Via XX settembre starebbe valutando di aggiungere agli sgravi Ires e Irap anche la destinazione di una parte dell'Iva generata dal traffico aggiuntivo, come proponeva il ministero delle Infrastrutture, ma altre valutazioni provenienti dalla Cassa depositi e prestiti chiariscono che la norma sarebbe efficace solo per i porti e non, per esempio, per le autostrade. I temi critici sono semmai l'eccessiva durata del debito (30 anni) per il sistema bancario, costo del debito non coerente con gli attuali valori del mercato, rapporti di coperture del debito (flusso di cassa/servizio del debito) inadeguati al tipo di rischio espresso dal progetto. In altre parole, per rendere bancabile il progetto occorrono misure che possano contribuire a migliorare il rendimento del progetto.

Nell'ultima versione del testo manca ancora l'articolo 1 sugli incentivi fiscali, ma c'è una bozza di relazione che sembra sintetizzare i desideri del ministero delle Infrastrutture: l'elenco delle opere agevolabili sperimentalmente dovrebbe essere messa a punto dallo stesso ministero delle Infrastrutture, per superare l'ipotesi di otto opere messa a punto dal ministero dell'Economia; inoltre la defiscalizzazione dovrebbe essere «a copertura parziale o totale del contributo pubblico» per superare l'atteggiamento del ministero dell'Economia che invece ancora

considera l'agevolazione integralmente sostitutiva del contributo pubblico. Per il resto, l'ultima bozza messa a punto da Porta Pia introduce alcune novità: introduce incentivi per gli investimenti a favore dei parcheggi, elimina la quota di subappalti alle piccole e medie imprese nei lavori dei general contractor, rilancia gli investimenti nei porti, elimina la variante urbanistica automatica in caso di cessione di immobili pubblici come contropartita delle concessioni, perfeziona le modifiche al decreto legge sullo sviluppo di maggio sul costo del lavoro e sul tetto alle varianti e alle riserve, semplifica l'approvazione delle procedure per gli aggiornamenti delle convenzioni autostradali.