

Le opere «private». Confronto Bei su interventi realizzati tra il 1990 e il 2009

# Project financing: molte gare, pochi «closing»

## IL RITARDO DA COLMARE

Difficoltà per chiudere il finanziamento e mancanza di linee guida o standard contrattuali che aiutino la Pa nel rapporto con i privati

Alessandro Arona

ROMA

■ Il Governo tenta la carte del project financing per far ripartire le opere pubbliche. Lo strumento della concessioni di costruzione e gestione è cresciuto finora in Italia in termini di bandi di gara fino a coprire in valore circa il 20% del mercato delle opere pubbliche, contro il 5% del 2002 (dati Cresme). Tuttavia in un confronto internazionale (dati Bei) basato sui closing finanziari (contratti di finanziamento con le banche) l'Italia resta ancora molto indietro. Tra il 1990 e il 2009 - ha spiegato Cristina Giorgiantonio, ricercatrice di Bankitalia coordinatrice degli studi 2009 e 2010 sul project financing - in Europa sono state realizzate in project financing 1.340 progetti, per un valore complessivo di 253,7 miliardi di euro. Di questi il 53% (in valore) è stato realizzato nel Regno Unito; il 12% in Spagna; il 5 e il 4% rispettivamente in Francia e in Germania; in Italia solo il 3 per cento.

Dove sono i punti critici del sistema italiano? In Italia capita spesso che le gare si aggiudichino, o anche si firmino i contratti tra Pa e privati, ma poi non arrivano i finanziamenti delle banche, bloccando così l'operazione o alzandone di molto gli oneri. Dal 2008-2009, inoltre, come rileva lo studio 2010 dell'Unità tecnica finanzia di progetto (Utpf, Presidenza del Consi-

glio), e come conferma l'indagine Ance del settembre scorso, i rapporti con le banche sono diventati ancora più difficili, con aumento dei tassi di interesse, riduzione della durata dei finanziamenti, richiesta di maggiore equity. I cantieri per le nuove autostrade in Pf Brebemi e Pedemontana Lombarda sono partiti nel 2009 e 2010 ma ancora oggi non sono stati firmati i closing con le banche. La firma è comunque vicina, e decisivo si è rivelato l'intervento di Cassa Depositi e prestiti e Bei per alleggerire la quota delle banche private. Un ruolo che si potrebbe cercare di allargare ad altre opere.

Sulla strada di rafforzare la struttura finanziaria dei project financing alcune novità arrivano già dal decreto Monti (legge 214/2011). Da una parte, all'articolo 42 commi 6-7, si cerca di facilitare l'apporto di risorse delle assicurazioni nel Pf, consentendo di farle rientrare tra le "riserve tecniche"; dall'altra (articolo 41 comma 5-bis) si obbligano i promotori privati a coinvolgere le banche fin dalla fase della presentazione del progetto; e infine (art. 42 c. 2) si consente al privato di avere introiti immediati tramite la gestione di opere connesse.

Un altro dei limiti del Pf in Italia è che quasi sempre viene utilizzato solo come strada obbligata per mancanza di risorse pubbliche, gestito da enti (quelli locali) che non hanno adeguate competenze. Sarebbe opportuno - sottolineano Bankitalia e Utpf - che venissero sviluppate linee guida e standard contrattuali, che aiutino le Pa a valutare preliminarmente la convenienza del project financing e a stipu-

lare contratti con i privati con una corretta allocazione dei rischi, e premi e penalità legati alla gestione. Il rischio di operazioni improvvisate, infatti, è che il costo globale effettivo per l'ente pubblico si alzi enormemente e gli oneri semplicemente rinviati al futuro.

Anche gli sconti fiscali al Pf messi da Tremonti nella legge di stabilità servivano soprattutto a sostituire contributi già assegnati a un pacchetto di nuove autostrade; ora invece - con il decreto Monti - la norma (che dovrà essere attuata con un decreto dell'Economia) è stata estesa a un vasto raggio di opere stradali e ferroviarie, assumendo così l'aspetto di una vera misura di incentivo.

Uno dei nodi più pesanti, inoltre, è l'incertezza degli iter procedurali. Capita cioè quasi sempre che la gara si aggiudichi sul progetto preliminare, e poi questo venga sottoposto a infinite revisioni in conferenza di servizi o legate alla Via, che rimettono in discussione i costi e dunque il piano finanziario dell'opera. Da anni l'Unità tecnica insiste per avere Pa con le idee ben chiare su progetto e bozza di convenzione prima di mettere a gara un'opera in Pf, e Bankitalia suggerisce di effettuare la conferenza di servizi prima della messa in gara del progetto, inserendone nel bando le prescrizioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA