

Sempre più difficili le partnership tra Stato e aziende per finanziare le infrastrutture che necessitano al Paese

Grandi opere, la via del project financing

di Elia Colabraro

Pubblichiamo un brano tratto da Il pubblico, la banca, il privato di Elia Colabraro (Spirali editore, 144 pagine, 18 euro). Colabraro, già manager dell'Imi e fondatore di Banca Opi, è uno dei pionieri in Italia del project financing.

Il project è uno strumento di finanza abbastanza innovativo che, per forza di cose, nei prossimi anni dovrà prendere piede, anche perché c'è il problema di ridimensionare l'indebitamento pubblico. Attualmente, a livello governativo si parla di ricondurlo sotto il 100 per cento del Pil entro il 2011, mentre per il 2007 si è collocato al 104 per cento e si conta su una riduzione al 103 per cento nel 2008. Lo stesso discorso vale per gli enti locali, che fino a qualche anno fa potevano indebitarsi sino a che gli interessi passivi non raggiungevano il 25 per cento del totale dei primi tre titoli delle entrate di bilancio; adesso, dal 2005, non possono superare il 12 per cento. Quindi, è gioco forza che le nuove infrastrutture — quelle che servono all'Italia per ridurre il gap infrastrutturale esistente con gli altri paesi dell'Unione Europea — debbano passare attraverso la finanza di progetto, che comporta sia il coinvolgimento di imprenditori privati che credono in quel tipo di attività sia il sistema bancario, il quale deve sostenere adeguatamente gli imprenditori che si assumono l'onere di realizzare le infrastrutture.

In particolare, si parla da tempo di grossi investimenti nel settore autostradale in Piemonte, in Lombardia, in Veneto, in Toscana, nel Lazio e nelle regioni meridionali, che richiedono risorse per molti miliardi di euro; siccome né lo Stato né gli enti locali hanno la forza per concorrervi in misura consistente, bisogna creare i presupposti per un massiccio intervento del project financing.

In Italia, nel quinquennio 2002-2006 il mercato delle partnership pubblico-private si è concretizzato in oltre 3 800 gare,

per una cifra d'affari (riferita a 2 300 gare d'importo noto) superiore a 34 miliardi di euro. Sotto il profilo della spesa, la quota principale spetta alle utility, all'edilizia sanitaria e ai trasporti che, con oltre 26 miliardi di euro, rappresentano insieme l'80 per cento del mercato dell'ultimo quadriennio. A fronte, però, di un consistente numero di iniziative avviate, l'entità delle gare aggiudicate e degli interventi poi realizzati rimane modesto. Si sa che nel quinquennio 2002-2006 solo il 32 per cento delle gare è arrivato all'aggiudicazione, segnale indicativo di come le partnership pubblico-private siano ancora carenti dal punto di vista del completamento procedurale; il restante 68 per cento, non concludendosi con il raggiungimento dell'obiettivo prefissato, crea grave danno al livello infrastrutturale del paese. Non è possibile, poi, ricostruire quante opere siano state effettivamente realizzate in rapporto a quelle aggiudicate, pur dovendo ipotizzare che a conclusione sia pervenuta una quota ancora più bassa. L'elevata mortalità delle iniziative non va comunque considerata un fattore fisiologico, ma rappresenta una patologia che richiede cure adeguate; basta tenere presente che nei mercati anglosassoni la quasi totalità dei progetti messi a gara viene aggiudicata e poi realizzata secondo i programmi. Le principali cause possono essere sintetizzate in due grandi capitoli: le carenze della pubblica amministrazione nella preparazione e nella gestione delle procedure di gara e il contesto normativo che accentua l'alea di varianti in corso d'opera e i ricorsi dei non aggiudicatari.

Il problema si pone in tutta evidenza anche a livello europeo: basta scorrere l'elenco delle reti di trasporto su rotaia messe in cantiere dall'Unione Europea e confrontarlo con le risorse disponibili. Sul tavolo, oltre a Torino-

Lione, Berlino-Palermo, Genova-Rotterdam, ci sono la Parigi-Bratislava e il corridoio baltico. Si tratta di opere per oltre 300 miliardi di euro, per le quali la Commissione europea ha a disposizione poco più di 8 miliardi di euro. Personalmente, sono abbastanza ottimista sullo sviluppo del project, sopra tutto nel centro-nord dell'Italia, anche perché, in certi settori, bisogna rendersi conto che è nell'interesse di tutti realizzare opere infrastrutturali, specie nel settore viario. Un altro filone che dovrebbe poter prendere piede è il finanziamento di opere nel settore antinquinamento, onde creare le condizioni che consentano di rientrare nei limiti fissati dal Trattato di Kyoto. Tra l'altro, in questo caso, è sorto uno specifico mercato dei diritti, perché il Trattato prevede che, per ogni riduzione di un'unità del livello d'inquinamento, il Paese o la zona che l'ha ridotto abbia diritto a un certo compenso. E questo compenso è negoziabile: in sostanza, è sorto un mercato per cui, se, per esempio, la Francia è riuscita ad abbattere il livello d'inquinamento di una certa percentuale, emerge a suo favore un credito che potrà negoziare, per esempio, con l'Italia, se quest'ultima, invece, non è riuscita a rientrare nei parametri di Kyoto. Vista la situazione in cui ci si trova sul fronte ecologico, si fa molto affidamento sul fatto che questo mercato possa avere sviluppi importanti, che potranno scaturire dagli impianti, dagli investimenti che si faranno per abbattere il livello d'inquinamento. Sono tutti settori che vanno sulla strada dell'interesse pubblico. Quindi, stando così le cose, si è portati a essere ottimisti sullo sviluppo di questa forma di finanziamento.

◆ In "Il Pubblico, la banca, il privato"
Elia Colabraro denuncia che alla base del mancato sviluppo dello strumento ci sono ritardi burocratici nella gestione delle gare e il caos normativo

