

La super iniezione di denaro: dalla Tav alla Pedemontana lombarda

➔ L'ALTA VELOCITÀ
TORINO-LIONE
1 Sta facendo infuriare i No Tav, ma potrebbe diventare realtà



➔ I PORTI DI TRIESTE E VENEZIA
2 Ecco due strutture in pole position per il mega finanziamento



➔ LA PEDEMONTANA IN LOMBARDIA
3 Costituita da 157 km: 87 di autostrada e 70 di viabilità locale

Retroscena

ROSARIA TALARICO
ROMA

Si chiama project bond la via d'uscita per l'Italia dalla cronica mancanza di liquidità per completare infrastrutture vitali al Paese. Nel prossimo triennio in Italia i project bond possono finanziare opere per 50 miliardi di euro. La novità sarebbero i «bond in pool» cioè in gruppo che permetterebbero interventi multipli su autostrade, ferrovie, porti.

L'idea è quella di contribuire allo sviluppo di un intero distretto, più che di un singolo progetto. Sarebbe questo l'orientamento del governo che entro fine mese si appresta a varare un decreto interministeriale proprio sui project bond.

INTERESSE INTERNAZIONALE

Oltre ad un costruttore australiano, attivi anche gli Emirati e il Qatar

Il finanziamento privato è una delle carte da giocare secondo il viceministro alle Infrastrutture Mario Ciaccia «senza sognare il ricorso alla finanza pubblica. Siamo il primo paese al mondo che introduce i project bond per finanziare opere infrastrutturali. È una

norma che crea appetito. Questa idea il mondo la vuole e ce la invidia».

Secondo quanto risulta a «La Stampa», a livello internazionale ci sarebbero diversi fondi interessati ai «super project bond»: in primis quello australiano, ma anche quelli asiatici, degli Emirati e del Qatar (tra i più attivi nel settore delle infrastrutture). Project bond di questo tipo, sono richiesti e attesi sul mercato perché sono prodotti strutturati e garantiti,

quindi appetibili per chi dispone di enorme liquidità.

Tra le opere in pole position per il finanziamento troviamo i porti di Venezia e Trieste, l'alta capacità ferroviaria (proprio dai project bond potrebbe arrivare la soluzione per la Tav e la mancan-

za di risorse per il completamento della Torino-Lione). Tra le altre infrastrutture strategiche la Pedemontana lombarda e il passante di Mestre.

Lo strumento finanziario dei project bond è appetibile anche per l'Europa, tanto che la Commissione ha proposto al Consiglio un'ulteriore assegnazione di risorse per i project bond pari a due miliardi di euro, a decorrere dal 2014, che a loro volta possono fare da leva per investimenti fino a 40 miliardi di euro.

Per il presidente dell'Ance (Associazione nazionale dei costruttori edili), Paolo Buzzetti, i project bond rappresentano un'opportunità, ma ad alcune condizioni: «Per noi è fondamentale che vengano usati non solo per poche, grandissime infrastrutture, ma anche per le numerose opere di media dimensione, delle quali il Paese ha un'assoluta necessità».

E secondo Ciaccia non occorre neanche aspettare i tempi ministeriali, per quanto compressi dalla volontà del governo di dare un'accelerata alle procedure. «Nulla toglie, però, che un soggetto possa decidere di investire da subito in project bond - secondo il viceministro - se non chiede garanzie particolari, andando incontro a un rendimento più alto a fronte di un maggiore rischio». Che aggiunge come in attesa del perfezionamento del decreto, «grazie alle agevolazioni fiscali concesse, la normativa sulla emissione dei project bond può ritenersi immediatamente operativa, può da subito ipotizzarsi l'interesse da parte di potenziali investitori a sottoscrivere tali obbligazioni».

E dal punto di vista del governo l'aspetto più seducente è rappresentato dal fatto che i project bond sono a impatto zero sul debito pubblico.

Al via i project bond da 50 miliardi in 3 anni

I soldi per le opere pubbliche. Decreto pronto entro fine mese