

Finanza di progetto, dubbi delle stazioni

Le nuove regole sul project financing aiutano. Ma la carenza di denaro è un ostacolo: prima non c'erano risorse private per le infrastrutture pubbliche. Figurarsi ora». È Pietro Ciucci, presidente di Anas, principale stazione appaltante italiana, a fotografare la situazione in maniera così impietosa. Dal convegno Igi dello scorso 28 ottobre, nel quale si è parlato proprio di Pf, sono venuti fuori sentimenti contrastanti: consenso generale per il ritorno alla prelazione; scetticismo da parte delle stazioni sull'applicabilità dello strumento ad alcune opere. In particolare, a quelle che esigono forme "fredde" di project financing.

«Anzitutto – spiega Ciucci – una buona fetta di opere non ha la redditività minima che serve per il Pf: Brebemi ne è un esempio. E la maggior parte richiede tempi troppo lunghi». Il limite fissato dal presidente Anas è 5-10 anni come tetto massimo per un'operazione in finanza di progetto. Continua: «Chi investirebbe i propri soldi in un'operazione a trent'anni, rischiosa e spesso a rendimento basso?». Il secondo ostacolo è rappresentato dai tempi troppo lunghi. Oggi Anas ha cinque operazioni in project partite lo scorso anno, per un totale di quattro miliardi. Spiega Ciucci «Quattro di queste, Caianello-Benevento, San Vittore-Campobasso, Catania-Ragusa e Porto di Ancona, arriveranno solo nel 2010 all'assegnazione della concessione». Insomma, il project financing non accelera i tempi.

Sulla stessa linea Barbara Morgante della direzione centrale Strategie e pianificazione di Fs. «I project financing per noi si contano sulle dita di una mano: sono pochi e si limitano quasi esclusivamente alla valorizzazione delle aree antistanti le stazioni». Messa in soffitta l'idea di costruire l'alta velocità con capitali privati, «perché non hanno voluto partecipare al rischio», restano solo progetti piccoli: «Il prossimo riguarderà le tecnologie del tunnel ferroviario del Brennero, che costruiremo con il Pf». Alla base della diffidenza di Morgante, due fattori: «I tempi troppo lunghi delle opere ferroviarie e la scarsa attrattività delle tariffe». ■

G.I.L.