

Infrastrutture. Studio dell'Istituto Bruno Leoni

Project financing, troppi i salvataggi

Alessandro Arona

Nelle grandi opere infrastrutturali, in Italia come nel mondo, è pressoché generale il fenomeno della crescita dei costi dal budget iniziale al valore effettivo finale. Se poi l'opera è in project financing è frequente anche la sovrastima dei ricavi da pedaggio. La differenza è che all'estero se i conti dell'investimento privato "sballano" le società concessionarie falliscono, mentre in Italia le società concessionarie vengono salvate con denaro pubblico.

L'analisi viene dall'Istituto Bruno Leoni di Milano (centro di ricerca che promuove «idee per il libero mercato»), nel focus «Infrastrutture: privatizzare i profitti ma anche le perdite» che sarà pubblicato oggi (www.brunoleoni.it).

Un'impostazione, quella di Ibl, in fondo non dissimile da quella più volte annunciata dal Ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio («Basta usare lo Stato come un bancomat nei project financing»), ma difficile da applicare per le opere già aggiudicate (per le quali vale ancora una norma del vecchio Codice che dava "diritto" al riequilibrio del piano).

«Il nostro non è un approccio giuridico - ammette il vice direttore dell'istituto, Serena Sileoni - ma un ragionamento di efficienza economica». Lo studio, firmato dal ricercatore Ibl Francesco Ramella, sostiene infatti che i salvataggi pubblici dei project financing (Pf) finiscono per dare via libera, per il futuro, ad altri interventi «privi di solide fondamenta», mentre solo «lasciando che operino i normali meccanismi di mercato» «saranno premiati gli imprenditori più avveduti e puniti quelli più avventati (o anche solo sfortunati)».

Nel mirino c'è soprattutto Brebemi, l'autostrada direttissima Milano-Brescia costruita

tra il 2009 e il 2014, con costi (ricorda Ramella) cresciuti da 870 milioni a 1,7 miliardi, e previsioni di traffico sovrastimate. Risultato: due anni di perdite consecutive, 35,4 milioni nel 2014 (ricavi per 11,7 milioni, ma solo su metà anno) e 68,9 nel 2015 (ricavi per 40,7).

Ma lo Stato è intervenuto, con il fondo salva-Brebemi della legge di Stabilità 2015 (Renzi premier, Maurizio Lupi Ministro), reso operativo con la delibera Cipe 60 del 6 agosto 2015 (Delrio Ministro), in Gazzetta il 29 gennaio scorso, che ha stanziato 260 milioni di euro a fondo perduto (+ 60 della Regione Lombardia), e allungato la concessione da 19,6 a 25,6 anni.

IL CASO

Per la Brebemi, dopo due anni consecutivi di perdite, stanziati 260 milioni a fondo perduto più 60 milioni della Lombardia

Vari studi internazionali (citati da Ramella), rilevano che il fenomeno dei costi sottostimati delle infrastrutture è diffuso a livello mondiale, ma lo studio Allen 2007 sull'Australia dimostra che tali incrementi sono più ridotti dove i project financing sono rigorosi: +45% nelle opere pubbliche e +14% nei Pf. In alcuni casi i concessionari andati in disequilibrio sono stati lasciati fallire, senza causare disastri. Il tunnel sotto la Manica, un'autostrada di 32 km tra Usa e Messico, il Cross city tunnel di Sidney: nel primo caso le azioni sono crollate ma è stata solo allungata la concessione, negli altri due le società sono fallite e passate in mano ai creditori, che hanno trovato nuovi gestori senza abbandonare l'opera.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

