

Project bond, innovazione per finanziare le infrastrutture

DI SIMONETTA SCARANE

Il governo Monti intende rilanciare le infrastrutture, un piano da 100 miliardi di euro per il triennio 2013-2015, introducendo l'innovazione dei project bond, strumento finanziario che non impatta sul debito pubblico perché finanziato dai privati. È conciliabile con i finanziamenti della Bei, capace di aumentare il rating e di contribuire a ridurre lo spread, e apre al nuovo mercato dei capitali degli investitori istituzionali, secondo quanto ha sostenuto Mario Ciaccia, viceministro alle infrastrutture. «Il profilo fiscale che equipara il trattamento dei project bond a quello dei titoli di stato è determinante per renderlo attrattivo», ha aggiunto Ciaccia. Il viceministro ha spiegato anche che le garanzie sono dei privati e che i project bond niente hanno a che vedere con gli eurobond cui tanto si oppone in Europa la Germania di Angela Merkel attenta a tenere sotto controllo i conti pubblici dei 27 paesi dell'Eurozona. Il decreto Sviluppo, ha detto, prevede una norma che consentirà alle società di progetto che costruiscono le opere di emettere i project bond: obbligazioni destinate a reperire sul mercato dei capitali privati le risorse sufficienti a finanziare la realizzazione di autostrade piuttosto che opere nei settori dell'energia, trasporti, tlc e servizi come gli ospedali. E anche rifinanziare il debito per il Passante di Mestre già realizzato dalla Cav, società mista di Anas e regione Veneto. Il decreto sarà approvato oggi dal consiglio dei ministri, ha annunciato Ciaccia intervenendo ieri a Milano, al convegno «Project bond e finanziamento delle infrastrutture» organizzato dal Dipartimento Finanza di Centrobanca con l'a.d. Massimo Capuano tra i relatori insieme a Dario Scannapieco, vicepresidente della Bei (Banca europea per gli investimenti), Matteo Del Fante, d.g. della Cassa depositi e prestiti, Alessandro Castellano, a.d. di Sace Infrastrutture e trasporti, Gianni Armani, a.d. di Terna rete Italia, Raffaele Cattaneo, assessore alle infrastrutture e mobilità della regione Lombardia, Mario Massari, direttore del dipartimento Finanza della Bocconi con il consigliere delegato dell'ateneo, Bruno Pavesi, a fare da padroni di casa. Ciaccia ha spiegato che in tempi di scarsità di risorse pubbliche e impossibilità di aumentare il debito pubblico, e con il project financing di fatto quasi bloccato dalla difficoltà delle banche a finanziare a medio e lungo termine la costruzione di opere, non c'è altra strada per convogliare i capitali privati nel settore delle infrastrutture che quella di introdurre anche in Italia lo strumento innovativo del project bond, già utilizzato in Usa e Canada. I prestiti obbligazionari sono emessi dalle società di progetto per realizzare opere pubbliche che generano reddito sotto forma di pedaggi o canoni di concessioni o leasing. E vanno a pescare risorse nella liquidità di investitori istituzionali, italiani ed esteri, come i fondi pensione piuttosto che le assicurazioni e le sgr che ora diventano cruciali per finanziare i progetti di partenariato pubblico privato (Ppp). Soggetti che tradizionalmente non finanziano opere pubbliche perché in Italia la legge finora non lo ha consentito. La svolta, dunque, apre a un altro mercato dei capitali, per le infrastrutture, come ha osservato Matteo Del Fante, offrendo garanzie fiscali importanti come l'equiparazione del trattamento riservato ai titoli di stato e basse imposte fisse per gli obbligazionisti. Secondo Ciaccia potrebbero avere anche la garanzia della Bei, «possibile, ma dipende dai progetti», per Scannapieco. C'è un rischio perché la realizzazione di infrastrutture in Italia ancora non vede garantiti tempi e risorse certe. Rischio ben presente anche a Sace, che pure ha garantito il campo fotovoltaico a Montalto di Castro, prima opera realizzata con i project bond.

© Riproduzione riservata

