

Ecco il project **financing**: la formula giusta per fare **strada**

di Paolo Cacciari

PROJECT FINANCING, ovvero finanza strutturata o di progetto: è una formula magica molto in voga tra i fedeli del dio Mercato. Pronunciandola, ministri, sindaci, presidenti ricevono [dal sistema bancario] il denaro necessario a realizzare le agognate opere «di interesse pubblico». Autostrade e trasporti in generale, parcheggi e cimiteri, attrezzature per le public utilities, ospedali e acquedotti, teatri e persino carceri. L'anno scorso, il 25 per cento degli appalti avviati dalle pubbliche amministrazioni rientravano nella tipologia della finanza di progetto. **D'un botto, la storica «crisi fiscale» delle economie mature svanisce, i parametri di sostenibilità del debito pubblico non contano più, le spese per investimenti spariscono dai bilanci di bilancio. Un vero miracolo.** I nuovi sciamani - i promotori finanziari - affermano che in tal modo la «leva finanziaria» aiuta a realizzare le infrastrutture e i servizi di pubblica utilità. Ovviamente avviene esattamente il contrario: è l'economia reale che supporta quella dei pezzi di carta.

Il project financing è uno strumento per mettere le mani sui flussi certi di denaro cash dei servizi pubblici locali, un modo per drenare quattrini dalle tasche della gente per alimentare l'insaziabile voracità del mercato finanziario. È stato calcolato che le «risorse» finanziarie - azioni, obbligazioni, depositi, ecc. - negli ultimi quaranta anni sono aumentati di 14 volte. Buon per i possessori di titoli che generano rendite. Ma qualcuno si è mai domandato chi li paga?

Dal punto di vista finanziario il project financing è in realtà una semplice operazione di anticipazione del denaro necessario alla realizzazione di un'opera. **Istituti di credito specializzati - in gergo Infrastructure equity fund, in Italia ve ne sono una quindicina - una volta individuata l'opera da realizzare, emettono titoli obbligazionari, bond e li collocano nel mercato, infilandoli nei fondi di investimento che a loro volta banche, assicurazioni, fondi pensione e risparmiatori vari compreranno** allettati dalla promessa di buoni rendimenti. I denari necessari alla costruzione dell'opera vengono quindi rastrellati e i cantieri possono partire, con gaudio dei nostri politici. Il rischio per gli intermediari finanziari è zero, la loro parcella per il prezioso servizio è sicuro. Per capire l'intreccio tra finanza e opere di interesse pubblico basta seguire la carriera di Vito Gamberale, passato da amministratore delegato di Autostrade Spa della famiglia Benetton al Fondo dedicato alle infrastrutture creato dalla Cassa Depositi e Prestiti.

Ma come viene garantito il ritorno con gli interessi dell'investimento?

I nostri promotori di project financing incominciano qui a fare delle **distinzioni interessanti tra «opere calde», «opere fredde» e «opere tiepide»** [le chiamano proprio così, vedi la relazione della dottoressa Ilaria Bramezza per la realizzazione del Sistema delle tangenziali lombardo-veneta proposto dalla Società autostrada Brescia-Padova].

Quelle «calde» si finanziano completamente con i proventi tariffari, con i cespiti da sbigliettamento, con i ticket, ecc. Quelle «fredde» - scuole, carceri, ecc. - continuano ad avere bisogno di flussi di denaro pubblico. Quelle tiepide, bastardine, sono destinate a diventare «semipubbliche». Succede però che alcune opere pensate dai promotori e certificate dai valutatori come molto «calde», come il treno ad Alta velocità che avrebbe dovuto finanziarsi per almeno il 60 per cento, si sono rivelate delle sole, come direbbero i nostri amici romani, da decine di miliardi di euro, regolarmente ripianati nelle varie finanziarie. **Per sbagliare le previsioni basta poco: una sottovallutazione dei costi di realizzazione, una sopravvalutazione del numero delle utenze, una lungaggine nei tempi di realizzazione. Poi, ovviamente, non si può lasciare una «incompiuta», e così subentra lo Stato.**

«Come «semplificare» le **procedure** e impadronirsi del denaro **pubblico**. Una formula **magica** finanziario-affaristica»

Per mettere in piedi una operazione di project financing serve un promotore, una «società veicolo» - Special purpose vehicle - che sappia creare quel Partenariato tra Pubblico e Privato [PPP] tra i soggetti autorizzatori e concessionari e le imprese di costruzione, gli sponsor finanziari e le società di gestione. Nel settore delle autostrade questo compito è ambito dalle società di gestione, che da semplici prestatori di servizi [casellanti, manutentori, ecc.] diventano veri imprenditori, volano per distribuire grandi affari alle società di progettazione e costruzione [a nord-est i nomi sono sempre quelli: Studio Altieri, Ing. E. Mantovani, Astaldi, Impregilo...], per di più potendo seguire procedure senza gare, con affidamenti negoziati che ora si chiamano di «dialogo competitivo» tra aziende.

Troppo potere alle piccole società - la Venezia Padova, la Padova Brescia, la Autovie Venete - anche per un liberista come Galan. Il quale, così come ha già ottenuto il collega Formigoni, nel nome del «federalismo autostradale» preferisce infatti mantenere il controllo della realizzazione e gestione di tutte le nuove tratte autostradali attraverso la «Cav», la nuova società Regione-Anas, che funzionerà da stazione appaltante. Lo scontro è gustoso: riferendosi agli amministratori delle società autostradali nati nella politica - Vittorio Casarin, Lino Brentan, Giustina Destro, ecc. - e che ora si candidano a progettare servizi e affari, Galan ha detto: «Sono una casta che difende i suoi privilegi» [Alessandra Carini, Mattino di Padova del 16 luglio]. ■