

N *NEWSLETTER* "FINANZIARE-INFRASTRUTTURE"

- Grandi opere
- Notizie dalle Regioni
- Investimenti & investitori
- Eventi, commenti & opinioni

GRANDI OPERE

Matteoli, 15 mld per grandi opere

6 giugno

<http://www.borsaitaliana.it/bitApp/news.bit?target=NewsViewer&id=455404&lang=it>

Nove infrastrutture prioritarie e la richiesta di una dote di 15 mld di euro nel biennio 2009-2010 per le grandi opere e per il sistema italiano dei trasporti. Secondo il Sole 24 Ore, queste le richieste contenute in un documento riservato del ministero delle Infrastrutture con cui il ministro Altero Matteoli imposterà nei prossimi giorni la politica delle grandi opere per la prima parte della legislatura.

Nell'elenco delle opere ci sono tutti gli assi nazionali e di collegamento con l'Europa più importante e già presenti nella legge Obiettivo, tra questi: la Torino-Lione, il terzo valico dei Giovi, gli assi ferroviari ad alta velocità Milano-Verona e Verona-Padova, il sistema autostradale lombardo, l'asse autostradale tirrenico, il completamento della Salerno-Reggio Calabria, e il Ponte sullo Stretto. Da questa lista per ora mancano il Mose e il tunnel del Brennero.

A fronte di queste nuove richieste il ministro richiede il rilancio della legge obiettivo che è stata fortemente penalizzata dal governo Prodi, con un rallentamento o un blocco di queste opere che ora si vogliono rilanciare.

Grandi opere, servono 15 miliardi

6 giugno

<http://www.ilsole24ore.com/art/SoleOnLine4/Economia%20e%20Lavoro/2008/06/grandi-opere.shtml?uuid=74088ba8-3392-11dd-b639-00000e251029&DocRulesView=Libero>

Nove infrastrutture prioritarie e la richiesta di una dote di 15 miliardi nel biennio 2009-2010 per le grandi opere e per il sistema italiano dei trasporti. È il documento ancora riservato del ministero delle Infrastrutture con cui Altero Matteoli imposterà nei prossimi giorni la politica delle grandi opere strategiche nazionali per la prima parte della legislatura. La relazione, di cui il ministro dovrebbe riferire nel prossimo Consiglio dei ministri, prima di andare in Parlamento per l'audizione programmatica, costituirà anche il capitolo introduttivo del «Dpef infrastrutture» che, come ogni anno, sarà allegato a fine giugno al Dpef predisposto dal ministero dell'Economia.

Nell'elenco delle opere della nuova serie A ci sono tutti gli assi nazionali e di collegamento con l'Europa più importanti e già presenti nella legge obiettivo: la Torino-Lione che vale 9,7 miliardi secondo gli ultimi studi ministeriali; il terzo Valico dei Giovi sul collegamento ferroviario Milano-Genova (5,1 miliardi); gli assi ferroviari ad Alta velocità Milano-Verona (4,8 miliardi) e Verona-Padova (5,1 miliardi); il sistema autostradale lombardo con la Brebemi Brescia-Bergamo-Milano (1,5 miliardi) e la tangenziale est di Milano (Tem); l'asse autostradale tirrenico con la Cecina-Civitavecchia (3,6 miliardi di costo a carico della concessionaria Sat) e la Roma-Formia (2 miliardi); il completamento dell'asse autostradale Salerno-Reggio Calabria per cui mancano oggi 2,1 miliardi di ulteriori finanziamenti; e, infine, il Ponte sullo Stretto che valeva 6,1 miliardi a costi 2005 ma va aggiornato.

Da questa nuova "serie A" delle grandi opere mancano, almeno per ora, soltanto il Mose (largamente finanziato negli anni scorsi) e il tunnel del Brennero, un'opera che costerebbe 2,7 miliardi a carico dell'Italia. Il progetto definitivo è già pronto e potrebbe essere appaltato nel 2009. Si capirà dai giorni prossimi, se le due opere sono destinate a rientrare nell'elenco delle superpriorità, come sembra scontato, considerando che il Brennero è una delle tre opere finanziate anche in sede europea.

A fronte di questa selezione delle opere, che supera il vecchio problema di un elenco eccessivamente lungo di opere da finanziare, Matteoli chiede un rilancio complessivo della legge obiettivo che – sostiene la relazione – è stata fortemente penalizzata nella fase del Governo Prodi, con un rallentamento o un blocco proprio di queste opere che ora si vogliono sbloccare. La relazione ministeriale arriva anche a quantificare il danno prodotto dalla paralisi di questi cantieri nei 23 mesi scorsi: 4.300 milioni.

Ora è fondamentale per il ministro continuare il processo di infrastrutturazione organica del Paese, il più velocemente possibile e «nell'interesse di tutta la Nazione» perché - è il concetto che sta a cuore a Matteoli - «le infrastrutture non hanno colore politico». Questa priorità strategica dovrà necessariamente essere «supportata dal rilancio procedurale e finanziario della legge obiettivo»: e qui è evidente che Matteoli parla soprattutto al ministro dell'Economia, Giulio Tremonti, che per ora gli ha tolto circa tre miliardi destinati prevalentemente alle opere delle Regioni Calabria e Sicilia. Per altro, proprio ieri sul «decreto Ici» è intervenuto pesantemente il Governo regionale siciliano, che ha autorizzato il presidente della Regione, Raffaele Lombardo, a proporre ricorso contro il provvedimento presso la Corte costituzionale. Una conferma che le coperture individuate da Tremonti hanno creato non poche tensioni nella maggioranza e nel Governo. Lo stesso Matteoli ne sta parlando in questi giorni con il titolare di Via XX Settembre per trovare alcune

soluzioni nel corso dell'esame parlamentare. In particolare, Matteoli cercherebbe di recuperare subito i fondi destinati all'intermodalità e all'autotrasporto per non presentarsi a mani vuote all'incontro di lunedì con le associazioni dei Tir.

NOTIZIE DALLE REGIONI

Imprese: oltre 20 mln per infrastrutture aree industriali

11 giugno

<http://www.asca.it/moddeltregione.php?id=292627&img=&idregione=&nome=&articolo=ABRUZZO/IMPRESA:%20OLTRE%20%20MLN%20PER%20INFRASTRUTTURE%20AREE%20INDUSTRIALI>

Risorse per oltre due milioni di euro per il completamento di infrastrutture a servizio delle aree industriali regionali, come previsto dalla delibera di Giunta regionale abruzzese del 12 novembre scorso, saranno utilizzabili per effetto del nulla osta che la Regione ha ottenuto dal Ministero dello Sviluppo economico. Lo ha annunciato stamane l'assessore alle Attività produttive, Antonio Boschetti. Le amministrazioni beneficiarie delle risorse sono i Comuni di Miglianico, Loreto Aprutino, Civitella del Tronto, Sant'Egidio alla Vibrata, Fossacesia, Scerni, Navelli, Mosciano S. Angelo, Pratola Peligna, Silvi, Montesilvano, Oricola, Fossa, S. Demetrio, Sante Marie, Pizzoli, Castelfrentano, Carsoli, Civitella Casanova, Pescasseroli e i Consorzi per lo sviluppo industriale dell'Aquila, del Vastese e di Sulmona.

32 mln per ammodernamento Circumetnea di Catania

4 giugno

<http://www.trasporti-oggi.it/archives/00020951.html>

Trentadue milioni di euro per la Ferrovia Circumetnea in provincia di Catania. I fondi, stanziati dalla Regione, saranno utilizzati per completare l'ammodernamento della tratta Paternò-Adrano della Ferrovia Circumetnea, prima fase di esercizio. L'intervento ricade nei territori di Santa Maria di Licodia e Adrano con uno sviluppo di 11 chilometri. Il finanziamento, a valere sulle risorse liberate del Por Sicilia 2000-2006, consente di realizzare l'armamento e le tecnologie di linea della tratta, per metterla in esercizio completamente ammodernata garantendo, tra l'altro, maggiore sicurezza e una più elevata velocità di esercizio.

Per il presidente della Regione, Raffaele Lombardo questo intervento *"conferma la volontà del governo di perseguire la riqualificazione e il completamento del sistema a guida vincolata della città di Catania e del suo hinterland"*. Per Titti Bufardecì, neo assessore ai Trasporti, *"va sottolineato il valore dell'investimento anche per il benefico impatto che avrà nel decongestionamento del traffico urbano, a tutto vantaggio della salvaguardia ambientale"*. (AGI)

51 milioni di euro per 133 interventi diffusi sul territorio molisano

29 maggio

<http://www.termolionline.it/notizie/trasporti-e-infrastrutture-51-milioni-di-euro-per-133-interventi-diffusi-sul-territorio-molisano-2743.html>

È stato firmato oggi a Roma l'Atto Integrativo dell'Accordo di Programma Quadro in materia di trasporti e infrastrutture viarie tra la Regione Molise e i Ministeri dello Sviluppo Economico e delle Infrastrutture e Trasporti.

Si chiude con questo risultato un lungo periodo di confronto con il Governo che ha visti impegnati il Presidente Iorio e l'Assessore alla Programmazione Vitagliano.

L'accordo impegna oltre 51 milioni di euro per la realizzazione di 133 interventi, di cui:

- N. 127 progetti per un importo di 13 milioni di euro, finalizzati alla messa in sicurezza delle reti viarie comunali;
- N. 4 progetti per un importo di 29 milioni di euro, relativi a progetti inseriti nel primo programma delle infrastrutture strategiche;
- N. 1 progetto di 7 milioni di euro relativo al miglioramento dell'accessibilità al capoluogo regionale (tangenziale nord – 1° stralcio) che sarà attuato dal Comune di Campobasso;
- N. 1 progetto di 2,5 milioni di euro per l'accessibilità della S.P. 73 diramazione Colletorto.

«Immettiamo con il varo definitivo di questo Accordo Quadro - ha dichiarato il Presidente Michele Iorio - oltre 51 milioni di Euro per la infrastrutturazione della rete viaria e trasportistica della regione. Il programma finanziato consente la realizzazione di infrastrutture ritenute strategiche per lo sviluppo economico e sociale sia dalla Regione, che dai singoli comuni in cui verranno costruite queste opere. Gli interventi inseriti nel programma, infatti, consentiranno alle imprese, come ai singoli cittadini, di fruire di infrastrutture moderne e di risolvere vari problemi di mobilità che atavicamente scontavano».

INVESTIMENTI & INVESTITORI

CDP: al via due nuovi fondi per infrastrutture da 7 mld

13 giugno

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/rubriche/investimenti/20080613200634672841.html>

Cassa Depositi e Prestiti ha varato due nuovi fondi per il finanziamento delle infrastrutture nazionali da un valore complessivo che si aggira sui 7 miliardi di euro. Gli strumenti, presentati oggi a Roma, sono il Fondo rotativo per le infrastrutture strategiche (Fris) e il Fondo di garanzia per le opere pubbliche (Fgop). Il primo interviene nelle opere del programma infrastrutture strategiche della legge obiettivo, che prevedono la partecipazione dei capitali privati, che in alcuni casi generano flussi di cassa insufficienti alla copertura dei costi di investimento. Nel secondo la Cdp interviene a copertura del rischio nel caso in cui il soggetto aggiudicatore di un'opera non sia in grado di ottemperare agli obblighi contrattuali assunti.

Infrastrutture, non perdetevi questo treno

4 giugno

http://www.wallstreetitalia.com/articolo.asp?art_id=581161

Se il 2007 per gli investitori che guardano alle novità proposte dal segmento dei certificati di investimento è stato l'anno delle energie alternative, il 2008, almeno in questi primi cinque mesi, è nel segno delle numerose emissioni di strumenti legati ai settori dell'agricoltura e delle infrastrutture. In particolare per quest'ultimo gli analisti prevedono un roseo futuro basando le loro proiezioni su una semplice teoria: alla crescita economica dell'ultimo decennio non è corrisposto un adeguato, e necessario, sviluppo della rete di infrastrutture. E' quindi plausibile la previsione di una pianificazione a livello globale di investimenti da dedicare alle infrastrutture stimato in tre trilioni di dollari.

Sulla spinta di un possibile Cash Flow elevato il segmento dei certificati ha registrato un aumento delle emissioni capaci di far partecipare l'investitore all'atteso megatrend. Una di queste è un certificato a capitale protetto, per la prima volta arricchito dell'opzione Autocallable per permettere a determinate condizioni il rimborso anticipato sulla scadenza naturale. Proposto in collocamento sul mercato italiano da UniCredit - HVB, il Protection Express è legato all' S&P Global Infrastructure Index, un indice calcolato dalla Standard&Poor's composto da 75 titoli che rappresentano le maggiori società a livello mondiale coinvolte nei settori delle utilities, dei trasporti e dell'energia.

Entrando nei dettagli dell'emissione il Protection Express consentirà al termine dei cinque anni di durata di partecipare al 100% della performance segnata dal sottostante e di poter contare, nella peggiore delle ipotesi, sulla restituzione del 90% del capitale investito. Ma prima della naturale scadenza, ed è questa la novità introdotta in una struttura altrimenti ampiamente collaudata, è prevista la possibilità del rimborso anticipato del certificato se il 17 giugno 2011, a tre anni dall'emissione, l'indice sarà pari o superiore al livello iniziale. Se l'esito della rilevazione sarà positivo il certificato verrà richiamato dall'emittente che restituirà il capitale nominale maggiorato di un coupon del 22%.

E' opportuno precisare che essendo l'indice l'S&P Global Infrastructure quotato in euro, l'investimento non espone al rischio cambio tra certificato e indice. La quotazione del certificato è prevista sul sistema multilaterale di negoziazione di EuroTLX e sul circuito di internalizzazione sistematica di Fineco.

Con riferimento ai rischi presentati da questa inedita proposta, se non interverrà il rimborso anticipato al terzo anno, a scadenza si potrà subire una perdita massima del 10%. In caso di andamento molto positivo del sottostante, il 22% di rendimento riconosciuto al termine dei primi tre anni potrebbe risultare non adeguato all'effettivo progresso messo a segno dall'indice di settore. La performance degli ultimi 5 anni segna un rialzo dell'87% anche se negli ultimi 12 mesi il saldo è negativo per 12 punti percentuali. D'altro canto con questo certificato viene presentata un'ottima opportunità di diversificazione del portafoglio. In particolare la struttura sarà maggiormente premiante nel caso il sottostante sia almeno al valore iniziale al termine dei primi tre anni.

*[opinione-commento di Pierpaolo Scandurra,
Managing Director di www.certificatiederivati.it]*

ANAS pubblica bando lavori per 4 milioni

20 maggio

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/rubriche/investimenti/20080520191334656417.html>

L'Anas pubblicherà domani sulla Gazzetta Ufficiale un bando riguardante tre gare per lavori di manutenzione straordinaria sulla strada statale 106 "Jonica" e su altre strade statali in Calabria per un importo di oltre 4 milioni di

euro. I tre appalti, che sono finanziati - è scritto in una nota dell'Anas - con risorse del bilancio dell'Anas, saranno aggiudicati secondo il criterio del prezzo più basso, inferiore a quello posto a base di gara, e interessano in particolare: lavori di sistemazione del piano viabile e di rifacimento di giunti trasversali e longitudinali delle strade statali 106 "Jonica", 109 "della Sila Piccola", 109bis, 179 "del lago Ampollino", 179dir, in provincia di Catanzaro. L'importo totale lordo dei lavori è di 2.277.000 euro ed il termine di esecuzione è di 60 giorni; interventi di ripristino e di rafforzamento del piano viabile tra i km 60,400 e 91,400 della strada statale 182 "Trasversale delle Serre", in provincia di Catanzaro. L'importo totale lordo dei lavori è di 1.501.332 euro ed il termine di esecuzione è di 60 giorni; lavori di risanamento del piano viabile della strada statale 106 "Jonica" in tratti saltuari compresi tra i km 394,200 e 406,300, in provincia di Cosenza. L'importo totale lordo dei lavori è di 620.000,00 euro ed il termine di esecuzione è di 60 giorni. COM-LE/MED

EVENTI, COMMENTI & OPINIONI

Come finanziare le grandi infrastrutture? L'esempio cinese

13 giugno

<http://www.movisol.org/cina2.htm>

La proposta dei grandi progetti infrastrutturali come soluzione al problema della disoccupazione dilagante in Europa e come requisito indispensabile per il rilancio delle attività economiche che hanno contenuto reale suscita immancabilmente questa domanda: "E da dove dovrebbero venire i capitali? Chi li mette tutti questi soldi?". Il problema in effetti è serio: mentre i progetti in questione per il rilancio dell'economia nell'intera sfera eurasiatica richiedono nel prossimo decennio investimenti annui dai 100 ai 200 miliardi di euro almeno nei maggiori paesi dell'UE, questi stessi paesi hanno firmato un pezzo di carta a Maastricht dove c'è scritto in pratica che i governi non hanno più il diritto di emettere i crediti di cui c'è bisogno per la ricostruzione economica: hanno abdicato alla propria sovranità in materia creditizia. Questa è la cosa da cambiare, e subito.

La Cina è lontana da Maastricht

Il "New Deal" di Roosevelt e la ricostruzione tedesca finanziata dalla KfW nel dopoguerra sono gli esempi storici che dimostrano come il credito dirigistico statale alle grandi infrastrutture sia la via d'uscita sicura dalle crisi economiche. Ad essi si aggiunge l'esempio contemporaneo della Cina, paese impegnato in un'impresa titanica di costruzione di grandi infrastrutture che non ha paragoni nella storia recente. Certo, si fa presto a dire che in Cina questo è possibile perché c'è un regime che usa le maniere forti, ma in tal modo si manca il segno: in materia di credito la Cina ha saputo far propria l'esperienza del sistema americano di economia politica e la migliore tradizione europea in fatto di ricostruzione. Le soluzioni positive di tanti problemi politici e sociali, in Cina ed altrove, possono essere concepibili solo in una economia in sviluppo.

Credito senza inflazione

In due parole: il governo cinese ha bisogno di capitali per finanziare le grandi opere e se li crea da sé. La politica di "espansione monetaria" diretta dal governo di Pechino si traduce in un aumento annuo del 15% del circolante e dei depositi bancari d'ogni tipo (l'M2 per economisti e banchieri). La massa del denaro aumenta dunque ad una velocità che è quasi il doppio di quella del PIL che nel 2003 è aumentato dell'8,6%.

Molti però, soprattutto gli economisti "professionisti", si stracciano le vesti: una tale espansione monetaria, dicono le loro regolette, porta automaticamente all'inflazione e all'incertezza monetaria. Nella realtà è accaduto l'opposto: i prezzi in Cina sono rimasti complessivamente stabili e in qualche caso sono scesi e la moneta cinese, lo Yuan, è tra le divise più forti del mondo!

Il paradosso è facile da spiegare: il governo cinese convoglia dirigisticamente il grosso del denaro in eccesso, sotto forma di credito, nel settore produttivo - industria, agricoltura e infrastrutture - facendo in modo di creare un'offerta di beni e servizi che cresce più rapidamente della domanda. Questo allargamento della produzione è accompagnato da una crescente attenzione all'introduzione di tecnologie moderne e alla qualificazione della manodopera, tanto che la produttività dell'industria aumenta di più del 4% l'anno. L'effetto complessivo è quello di una generale tendenza deflativa dei prezzi interni, sebbene la massa di credito e di denaro in circolazione cresca rapidamente.

Il governo ha preso chiare misure per arginare il possibile "travaso" del credito nei settori speculativi, per cui la produzione effettiva, le infrastrutture ed i servizi essenziali crescono in maniera tale da "coprire" tutto il denaro generato, gli danno cioè un corrispettivo reale.

Il modello della KfW tedesca

L'espansione del credito diretta dalla banca centrale passa soprattutto attraverso le "grandi quattro" banche statali:

Bank of China, Construction Bank of China, Agricultural Bank of China e Trade and Industry Bank of China.

Un ruolo molto importante è ricoperto dalla China Development Bank (CDB, che in passato era la banca statale di sviluppo), un istituto che in pratica funziona come un ministero che estende il grosso del denaro alle industrie ed alle infrastrutture. La CDB, sostenuta dal ministero delle Finanze e dalla banca centrale, riproduce sotto diversi aspetti le stesse funzioni della KfW tedesca, la banca delle ricostruzioni Kreditanstalt für Wiederaufbau. Non si tratta di una coincidenza, ma di scelte precise fatte dalle autorità cinesi dopo attenti studi.

La banca centrale ha inoltre promosso una politica che attira investimenti stranieri attraverso l'emissione di denaro detto high-power money. Ogni anno affluiscono in Cina più di 70 miliardi di dollari in divise straniere: 20-30 di surplus commerciale e 50 miliardi di afflusso netto di capitali. Un altro aspetto decisivo della politica creditizia è quello di bassi tassi d'interesse per categorie di credito specifiche.

Inoltre il governo fa molti investimenti diretti nell'economia, limitando nel contempo il deficit a circa il 3% del PIL. Si tratta di emissione di buoni del Tesoro sui 100-150 miliardi di Yuan, a fronte di un gettito fiscale annuo di 1000 miliardi di Yuan. I titoli di stato comportano un indebitamento dello stato che si aggira intorno al 17% del PIL. Si tratta di un debito ben garantito poiché all'aumento delle attività economiche corrisponde un allargamento della base fiscale, un aumento delle entrate.

Le infrastrutture

Con almeno 200 miliardi di investimenti annui, le infrastrutture sono la chiave di volta del miracolo cinese e sono la premessa per nuova espansione delle imprese agricole e industriali: oltre a creare direttamente nuovi posti di lavoro, aprono anche intere regioni vergini a nuovi insediamenti produttivi.

Nel caso tipico, queste grandi opere attingono a tre fonti di finanziamento:

- Credito statale direttamente dal bilancio del ministero delle finanze che solitamente copre circa un terzo dell'intero finanziamento.

- Credito delle banche statali e dalle cosiddette "banche politiche" alla testa delle quali c'è la CDB che operano su ordine del governo. Questi mezzi finanziari vengono concessi agli enti (la cui gestione spesso è pubblica) e alle imprese interessate alla realizzazione e gestione delle opere.

- Stanziamenti per progetti specifici da parte di autorità e imprese locali che solitamente raccolgono i fondi con emissioni di bonds all'estero.

Il diritto ad emettere obbligazioni è rigorosamente regolato ed è concesso a imprese come quelle ferroviarie o gruppi statali come quello che gestisce il progetto della diga delle Tre Gole.

Altri finanziamenti arrivano anche attraverso l'emissione di obbligazioni interne note come "buoni-costruzioni".