

Inchiesta sui project financing: saltano i piani finanziari e parte la corsa alle agevolazioni per i concessionari, appena sbloccate

Autostrade, miraggio sconti fiscali

Salvagente per le nuove opere e quelle in corso che faticano. Ma tutto è rinviato al prossimo Governo

Gli sconti fiscali previsti per i project financing dall'articolo 18 della legge 183/2011, ma sbloccati solo con le Linee guida Cipe il 18 febbraio scorso, cominciano a essere viste dal settore come la ciambella in grado di salvare le molte operazioni il cui piano economico-finanziario non regge più.

Dall'inchiesta di «Edilizia e Territorio» sui Pf autostradali (sul sito la tabella completa,

opera per opera) emerge infatti una generale difficoltà, dovuta al credit crunch bancario, ai tempi lunghi delle procedure e alle prescrizioni (entrambi fattori che fanno salire i costi), alle previsioni di traffico in calo.

Ed ecco allora l'ipotesi articolo 18. Tuttavia tutto dovrà passare dal Cipe, e l'istruttoria e le scelte spetteranno al prossimo Governo. ■

SERVIZI ALLE PAGINE 2-3

I PAPABILI

I progetti di autostrade in Pf su cui è allo studio l'utilizzo degli sconti fiscali

IN ISTRUTTORIA	
Opere	Costo mln di euro
Orte-Mestre	8.700
Pedemontana Piemonte	800
Tirrenica	2.000
ALLO STUDIO	
Opere	Costo mln di euro
Asti-Cuneo	1.640
Pedemontana Lombarda	4.166
Tem	1.659
Ragusa-Catania	898
Bretella di Ancona	574
Calanello-Benevento	768

Inchiesta sullo stato dei progetti: tempi lunghi e piani finanziari che saltano, poche eccezioni - Le cause: stop procedurali, costi più alti, restrizione del credito, previsioni di traffico in calo

La crisi azzoppa le autostrade in project finance

Previste 23 nuove tratte per 39 miliardi, solo 6 in cantiere - Sconti fiscali come salvagente: ci pensano i concessionari di almeno 6 progetti

DI ALESSANDRO ARONA

I piani economico-finanziari dei project financing autostradali sono tutti da rivedere. E moltissimi concessionari, dopo il via libera Cipe alle Linee guida il 18 febbraio scorso, stanno pensando agli sconti fiscali "articolo 18" (legge 183/2011) come ciambella di salvataggio per aggiustare i loro piani (tabella in prima pagina).

Quali le cause della crisi? Fino al 2009 i tempi lunghi delle procedure e le prescrizioni degli enti locali che hanno spesso (entrambi i fattori) fatto salire i costi. Dal 2009 il credit crunch, con le banche a chiedere più equity, tassi più alti, durate più brevi, più garanzie. Infine, negli ultimi due anni, anche il traffico autostradale sceso dell'8% (2010-2012), che costringe a rivedere al ribasso le previsioni di traffico.

Sullo sfondo una programmazione, sia da parte dello Stato che delle Regioni del Nord, che negli anni 2000-2009 ha messo in pista 23 nuove tratte autostradali in project financing, per un costo che a dati attuali vale 39 miliardi di euro, di cui 7 miliardi da coprire con contributo pubblico (si veda il tabellone opera per opera, sul nostro sito, in Infrastrut-

ture24). Opere che anche alla luce dell'attuale crisi, forse, si rivelano non tutte così prioritarie.

Sui 7 miliardi di contributi pubblici previsti, circa tre sono ancora da reperire; anche tra i 4 disponibili, comunque (3,5 statali e 500 milioni dalle Regioni interessate), la quota effettivamente spesa non supera gli 8-900 milioni (in gran parte Asti-Cuneo, più 150 mln sulla Pedemontana Lombarda). Nel computo vanno poi considerati 2,4 miliardi di valore di subentro per Brebemi e Pedemontana Lombarda, su cui in ultima istanza è garante lo Stato.

I cantieri sono a oggi avviati solo su sei delle 23 tratte (Brebemi, Pedemontana Lombarda 1° lotto, Tem, Pedemontana Veneta primi due lotti, Tirrenica prime due tratte), per un valore di circa 8 miliardi, sui 39 programmati.

Non una sola delle nuove autostrade in project financing ha ancora fatto il closing bancario, comprese quelle con cantieri in corso (Asti-Cuneo si finanzia corporate); nessuna banca ha cioè ancora firmato impegni a lungo termine per prestiti in project financing alle nuove tratte autostradali. È allora sostenibile che si possa andare avanti con tutti questi pro-

getti, per 39 miliardi di euro?

La crisi sta colpendo duramente anche le opere con lavori in corso. **Pedemontana Lombarda** rischia seriamente lo stop dei cantieri sul 1° lotto (l'unico aperto) perché l'incapacità del socio pubblico Provincia di Milano di ricapitalizzare ha indotto le banche a non concedere il prestito ponte (si veda il servizio qui a destra sulle autostrade lombarde).

Brebemi è in fase avanzata con i lavori, a circa un anno dalla fine, ma il closing bancario, più volte annunciato, non è ancora arrivato (si va avanti con prestiti ponte).

Tem ha avuto il prestito ponte, ma il closing è lontano sempre per la debolezza del socio pubblico.

Pedemontana veneta (2,4 miliardi, gara 2006, convenzione 2009, avvio lavori fine 2011) ufficialmente procede come da programma, ma dietro le quinte emergono extraoneri da 300 milioni

e la necessità di riequilibrare il piano economico-finanziario (Pef), e l'idea è di chiedere al Cipe gli sconti fiscali (Ires, Irap, Iva) di cui all'articolo 18 legge 183/2011 (si veda il servizio sul sito).

Asti-Cuneo (servizio sul sito), bando 2003, convenzione 2007, è in fase avanzata di realizzazione, ma deve coprire extracosti per circa 200 milioni, rinviando di fatto sine die un lotto su Alba e uno su Asti. Anche qui si pensa all'articolo 18.

La **Cispadana**, autostrada regionale Emilia Romagna (gara 2008, convenzione 2010), sembrava un anno e mezzo fa a un passo dal via, ma l'iter procede lentamente e l'avvio lavori è prevedibile solo nel 2014 (servizio sul sito).

Per la **Tirrenica**, di cui si discute da trent'anni ed è stata rilanciata nel 2001 con la legge obiettivo, questi mesi hanno dimostrato che il via libera Cipe del 3 agosto 2012 era "finto", e che l'ope-



ra venga interamente realizzata è ancora in forse (si veda qui sotto).

Passi avanti sembrano in vista per la Roma-Latina (si veda qui sotto), ma anche qui mancano finanziamenti pubblici.

In forte ritardo sono poi tutti i Pf autostradali lanciati dall'Anas nel 2007-2010 (si veda il tabellone sul sito), rallentanti anche dal passaggio di consegne al ministero delle Infrastrutture il 1° ottobre scorso. A un passo dalla firma della convenzione è il Collegamento con il porto di Ancona, 574 milioni (firma della convenzione in vista), Mesi di stop anche per Campogalliano-Sassuolo (esame offerte ancora in corso) e Ragusa-Catania (non aggiudicata, a un anno gare fase 2 deserta). Di fatto bloccata la Caianello-Benevento, e ancor più la A1-Grazzanise-Domitiana e la Ferrara-Mare. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA SITUAZIONE		Principali autostrade in project	financing. In neretto quelle in difficoltà o in ritardo
Opera	Costo (milioni)		Situazione
Asti-Cuneo	1.640		Costi aumentati , piano economico-fin. (Pef) da equilibrare
Brebemi	1.611		Niente closing bancario, ma i cantieri procedono bene
Pedemontana Lombarda	4.166 (senza oneri fin.)		Grave crisi finanziaria , rischio stop cantieri
Tem	1.659		Debolezza socio pubblico, no closing , cantieri in ritardo
Pedemontana veneta	2.391		Aumento costi da 300 mln da coprire
Cispadana	1.150		Aggiudicata 2010, lavori al via solo nel 2014
Cremona-Mantova	1.000		In ritardo. Iter ancora in corso a 6 anni dalla convenzione
Tirrenica (Li-Civitavecchia)	2.000		Progetto da completare . Serve ok Cipe su esenzione residenti
Pedemontana Piemontese	800		In arrivo al Cipe, ma con costi aumentati (art. 18?)
Nogara-mare	1.406		Gara in aggiudicazione, ma tempi lunghi per cantieri
Ragusa-Catania	898		Ancora non aggiudic. gara fase 2, Pef da sistemare con art. 18
Porto Ancona	574		A breve l'aggiudicazione, ma serviranno sconti art. 18
A1-Grazzanise-Domitiana	305		Procedura (gara) ferma dal 2010. Mancano soldi pubblici
Ferrara-mare	672		Gara unica bloccata da un anno per mananza quota pubblica
Campogalliano-Sassuolo	234		Gara in corso, a oltre due anni da bando
Caianello-Benevento	768		Pef e copertura da definire , a 6 anni da avviso: fase 2 lontana
Termoli-San Vittore	1.354		Mancano 321 mln Stato , a 6 anni da avviso, fase 2 lontana
Orte-Mestre	8.700		Pronta per il primo ok Cipe, ma resta opera ardua
Roma-Latina	1.838 (tratta prioritaria)		Contenzioso risolto, riparte la gara. Mancano 250 milioni