



Convegno

La valutazione economica delle infrastrutture di trasporto tra errori passati e prospettive future

Come evitare «il triangolo delle Bermuda» : 7 mosse per le infrastrutture in Italia

Prof. Paolo Costa

Milano, 6 giugno 2014

Il “triangolo delle Bermuda” delle infrastrutture /1

Affinché un’infrastruttura strategica si realizzi è necessario evitare che il processo di realizzazione della stessa si blocchi negli scogli:

- A. Delle regole**
- B. Del consenso**
- C. Del finanziamento**

o che lo scoglio che determina il naufragio scarichi la responsabilità agli altri due.

A. Regole

1. Chiudere il programma e delle opere strategiche e autorizzarne la progettazione anche in assenza di totale copertura finanziaria per la realizzazione
2. Allineare la qualità del progetto a quella richiesta in altri sistemi (es. USA)
3. riequilibrare i poteri della stazione appaltante rispetto alle ditte appaltatrici
4. rafforzare ed utilizzare i criteri di esclusione dall’aggiudicazione per “offerta anomala”

B. Consenso

1. prevedere, per le opere nuove, una procedura di inchiesta pubblica (alla francese) anziché una strategia DAD (decidi, annuncia, difendi)
2. valorizzare per le opere di interesse nazionale l'intesa Stato-Regione
3. prevedere una regola di chiusura di ultima istanza in caso di impasse nell'intesa Stato-Regione
4. definire i limiti della democrazia di prossimità che decide sui progetti di esclusivo interesse locale (la scuola elementare o la discarica comunale), ma dà solo pareri sui progetti di interesse “anche” locale

C. Finanziamento

1. insistere per il ricorso a un fondo “sovrano” europeo per il finanziamento delle infrastrutture di “interesse europeo”. Le risorse nazionali non sono sufficienti. Le ragioni di tanta timidezza finanziaria: per l’Italia, un deficit spending più aggressivo comporterebbe la sua copertura con un maggior debito per l’UE, tali ragioni stanno principalmente nella “paura dell’integrazione finanziaria”
2. A maggior garanzia dei Paesi che temono che questa politica porti i Paesi finanziariamente virtuosi ad addossarsi i problemi dei Paesi che finanziariamente virtuosi non sono (o non sono stati), si può immaginare che la garanzia europea sia temporanea e che il “fondo sovrano europeo” venga utilizzato solo per co-finanziare progetti in partnership pubblico privata.

Il “triangolo delle Bermuda” delle infrastrutture/ 3

Ma come stimolare la **partnership tra pubblico e privato**, PPP, di fronte ad **opere fredde** come gli investimenti in infrastrutture ferroviarie?

- ❑ **L'Unione deve impegnarsi a creare le condizioni per il massimo coinvolgimento del capitale privato nel finanziamento dei Progetti Prioritari TEN-T**
- ❖ **definendo un quadro giuridico favorevole** al ricorso a forme di PPP contrattuali riconducibili alla tipologia DBFM (Designing, building, financing and maintaining) basata su pagamenti unitari : PPP di disponibilità;
- ❖ **Introducendo** accanto allo « strumento di garanzia sui prestiti » che assiste le PPP basate sui diritti d'utenza **uno « strumento di garanzia di disponibilità »** a sostegno delle PPP di disponibilità e del differimento effettivo e contabile dell'indebitamento che esso comporta.
- ❑ **Il PPP di disponibilità consente di addossare per tutto il periodo della costruzione l'onere e la responsabilità finanziaria al partner privato.** Il partner pubblico dovrà effettivamente sostenere il pagamento della sopravvenienza passiva solo al momento dell'accertata disponibilità. Una sapiente gestione di questa tipologia di contratti può risolvere almeno in parte i nostri problemi.

7 mosse per le infrastrutture in Italia

- 1) Far coincidere le opere di interesse strategico nazionale con quelle parti delle reti essenziali TEN** che riguardano l'Italia. Per farlo basta modificare l'art. 41 del DL 201/2011 che impone al MIT di selezionare le infrastrutture prioritarie sulla base dei criteri
- a) di coerenza con le reti europee,
 - b) di maturità del procedimento e
 - c) di possibilità di prevalente finanziamento con capitale privato.

Basta subordinare i criteri b) e c) al criterio a).

Si concentrerebbero così l'attenzione e le risorse sulle priorità europee sfuggendo al pericolo di "costruire per costruire" e "costruire ciò che si può finanziare invece di ciò che serve".

7 mosse per le infrastrutture in Italia

2) prender atto della inderogabilità dei predetti regolamenti europei, in ciò superando –in attesa della modifica dell'art. 117 della Costituzione -- il vulnus creato dalla riforma del titolo quinto della Costituzione che ha, di fatto, consegnato nelle mani delle Regioni e delle intese perfette tra ognuna di esse e lo Stato la programmazione anche delle infrastrutture strategiche del paese.

3) dichiarare che l'intersezione tra l'insieme di infrastrutture definite dai regolamenti europei inderogabili e la lista delle opere già comprese nel 10° Allegato Infrastrutture ex legge obiettivo costituisce un insieme di opere non più discutibili per il "se" (ma non per il "come" da sottoporre al confronto pubblico e alla territorializzazione) e per le quali si può e si deve organizzare e finanziare la progettazione e realizzazione nell'arco di tempo che va da oggi al 2030.

4) ricomporre il programma delle infrastrutture strategiche nazionali in un quadro di coerenza sistemica, di “linee fondamentali di assetto del territorio nazionale” , che aggiorni un quadro analitico ormai obsoleto.

E' evidente che il Mezzogiorno va meglio **integrato nelle reti trans-europee** per interromperne il processo di periferizzazione oggettiva, che occorre attrezzarsi per intercettare al più presto **i nuovi mercati dell'est Europa** con un maggior impegno lungo i **corridoi Core Mediterraneo e Baltico-Adriatico** e che per sfruttare la crescente integrazione dell'Italia e dell'Europa nell'economia mondiale occorre **investire su sistemi portuali e aeroporti**.

7 mosse per le infrastrutture in Italia

5) stimare il costo dell'intero programma “Infrastrutture 2030” e definirne le modalità di reperimento dei fondi necessari nei tempi utili, usando ogni tecnica di finanziamento privato, ma senza dimenticare che ogni finanziamento privato (*financing*) richiede di essere ripagato (*funding*) e che il costo delle opere non può alla fine che ricadere o sul contribuente o sull'utente, di oggi o di domani; sfruttare il fatto che il *funding* può essere spalmato sui bilanci statali di almeno 17 anni !

6) ottenere dall'Unione Europea l'autorizzazione a finanziare questo programma con “debito buono” servito fuori bilancio - cioè con quote di spesa corrente non computate ai fini del vincolo di deficit—e solo qualora l'Unione non ritenesse di assumersi il compito di emetterlo in proprio.

7) affidare la gestione dell'intero programma

"Infrastrutture Italia 2030" a una nuova architettura

istituzionale simile a quella proposta per la Gran Bretagna dalla **Growth Commission** della **London School of Economics** e costituita da:

a) *Infrastructure Strategy Board*

b) *Independent Planning Commission*

c) *Infrastructure Bank*

Una istituzione dotata di poteri simili a quelli della Banca d'Italia e per questo capace per statuto di "difendere" il programma infrastrutturale anche dalle vicende del ciclo politico.

Grazie per l'attenzione!

Prof. Paolo Costa

apv.presidenza@port.venice.it