



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 36

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

COMUNICAZIONI DEL VICE MINISTRO DELLE
INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI MARIO CIACCIA
SULL'ATTUAZIONE DELLA NUOVA NORMATIVA
IN MATERIA DI *PROJECT BOND*

439^a seduta: mercoledì 10 ottobre 2012

Presidenza del presidente GRILLO
indi del vice presidente RANUCCI

INDICE**Comunicazioni del vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti Mario Ciaccia sull'attuazione della nuova normativa in materia di *project bond***

PRESIDENTE:

- * – GRILLO Pag. 3, 14, 15 e *passim*
- RANUCCI 25, 26, 27 e *passim*
- * CIACCIA, vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti 3, 16, 18 e *passim*
- DE TONI (*IdV*) 17, 26
- FILIPPI Marco (*PD*) 17, 20, 26 e *passim*
- GALLO (*PdL*) 18
- LADU (*PdL*) 22
- RANUCCI (*PD*) 14, 15
- VIMERCATI (*PD*) 24, 25, 26 e *passim*
- ZANETTA (*PdL*) 23

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: *Coesione Nazionale (Grande Sud-Sì Sindaci-Popolari d'Italia Domani-Il Buongoverno-Fare Italia): CN:GS-SI-PID-IB-FI; Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; Per il Terzo Polo (ApI-FLI): Per il Terzo Polo:ApI-FLI; Unione di Centro, SVP e Autonomie (Union Valdôtaine, MAIE, Verso Nord, Movimento Repubblicani Europei, Partito Liberale Italiano, Partito Socialista Italiano): UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS; Misto-Partecipazione Democratica: Misto-ParDem; Misto-Movimento dei Socialisti Autonomisti: Misto-MSA; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-P.R.I.; Misto-SIAMO GENTE COMUNE Movimento Territoriale: Misto-SGCMT.*

Interviene il vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti Mario Ciaccia, accompagnato dalla dottoressa Valentina Toscani.

Presidenza del presidente GRILLO

I lavori hanno inizio alle ore 14,40.

PROCEDURE INFORMATIVE

Comunicazioni del vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti Mario Ciaccia sull'attuazione della nuova normativa in materia di *project bond*

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ai sensi dell'articolo 46 del Regolamento le comunicazioni del vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti Mario Ciaccia sull'attuazione della nuova normativa in materia di *project bond*.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso e la trasmissione radiofonica e che la Presidenza del Senato ha preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Abbiamo tenacemente inseguito questa audizione perché ci pareva utile far venire il vice ministro Ciaccia – che ringraziamo per la sua presenza – per approfondire alcuni strumenti normativi recentemente introdotti, in particolare questo fatto fortemente innovativo costituito dal *project bond* (siamo gli unici Paesi in Europa che lo utilizzano). Do atto al Vice Ministro della sua capacità propositiva e di avere voluto con insistenza che i *project bond* diventassero uno strumento legislativamente protetto. Sappiamo della sua visita a Londra, dove ha incontrato investitori istituzionali molto importanti e molto interessati ad investire in Italia.

Dobbiamo dare atto a questo Governo del fatto che nel 2012 esso ha prodotto una serie di norme che hanno innovato; anche su queste problematiche sarà molto interessante sentire l'opinione del Vice Ministro. Cedo pertanto la parola al vice ministro dottor Mario Ciaccia.

CIACCIA, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, onorevoli senatori, sono qui per illustrare a voi l'enormità della portata di questo strumento finanziario, di cui questo Paese può disporre grazie alle norme che avete approvato, al fine ottimizzare risorse

pubbliche e risorse private, attraendo nello stesso tempo forti investimenti privati dall'estero. A tale riguardo, il presidente Grillo ha fatto menzione di una mia visita a Londra, su cui credo di dovermi soffermare subito dopo aver illustrato – se non vi è nulla in contrario – le articolazioni attraverso le quali si può muovere la disciplina sui *project bond*.

Per quanto riguarda il potenziale e le caratteristiche del *project bond*, mi permetto di integrare quanto ha detto il presidente Grillo. Noi non siamo tra i Paesi che fanno *project bond*; il *project bond*, con queste caratteristiche, credo costituisca uno strumento oggi unico al mondo, non soltanto in Europa, perché unisce diversi aspetti che, quanto a caratteristiche positive ed interessanti per poter attrarre capitale di rischio, hanno una loro unicità. In altri Paesi, ad esempio in Inghilterra, c'è qualcosa di simile, ma certamente non di uguale. Ho deciso di consentire – con il vostro permesso – la proiezione di specifiche *slide*, perché un conto è ascoltare chi riferisce, che a volte stanca nella sua esposizione, altro è avere visibilità di quello che viene detto.

Nel primo periodo di esistenza di questo Governo, voi avete favorito l'approvazione di numerose norme (oltre un centinaio), che hanno fornito certezze, hanno garantito la semplificazione delle procedure ed hanno favorito l'allargamento della concorrenza, aumentando per l'operatore privato le certezze necessarie perché si potesse incentivare effettivamente il partenariato.

Parliamo – a titolo esemplificativo – di finanza di progetto, di gestione anticipata nelle concessioni di parti di opere già realizzate, del contratto di disponibilità (altro strumento che credo debba essere riscoperto dalle nostre realtà territoriali perché non tocca il Patto di stabilità), della messa in sicurezza delle grandi dighe, del *project bond*, delle obbligazioni di scopo (altro grande strumento per favorire, senza toccare il patto di stabilità, la realizzazione di opere aventi valenza locale, ma ugualmente importanti; le obbligazioni di scopo possono essere emanate dai Comuni, segregando specifici *asset* patrimoniali) e del collegamento tra porti e aree retro portuali.

Senza dubbio abbiamo fatto un sacco di roba e di questo credo possiamo esserne orgogliosi insieme, perché abbiamo fornito un quadro di riferimento molto chiaro per gli operatori e per gli investitori.

Oltre a questo centinaio di norme – come potrete leggere – l'ultimo decreto sullo sviluppo ne ha portate altre diciassette, di grande interesse per infrastrutture, trasporti ed edilizia, perché si possano rafforzare le certezze e, allo stesso tempo, si possano rendere maggiormente attrattivi gli investimenti per il capitale privato, anche attraverso specifici benefici fiscali.

Una disposizione volta a favorire la concorrenza è, ad esempio, quella che riguarda l'elevazione al 60 per cento dei lavori che i concessionari autostradali titolari di concessioni sono tenuti ad affidare a terzi. Ciò significa far lavorare anche le tante piccole e medie imprese che sono sul territorio.

C'è poi una norma specifica che sta suscitando grande interesse sul territorio, quella sul piano città, che risponde all'obiettivo di fare sistema tra tutti i livelli di intervento del territorio per riqualificare le aree urbane, evitando di consumare territorio e riprendendo a pieno titolo il recupero del territorio medesimo.

Nel comparto dei porti, per quanto ha riguardato la prima parte della riforma (l'altra speriamo veda la luce in tempi brevi, visto che avete appena varato il disegno di legge sui porti), per dare il nostro contributo a questa riforma si è dato corpo all'autonomia finanziaria delle autorità portuali, destinando a questa parte dell'IVA e delle accise.

Si è dunque fornito un quadro di certezze agli operatori. Certamente qualcuno di voi, per esperienze professionali dirette, sa che senza un quadro di certezze non si investe; il capitale di rischio non va dove non ci sono certezze. Ebbene, in questo quadro di certezze migliorate c'è questa norma assolutamente nuova di cui parlavo in premessa, che ha istituito il *project bond* italiano e che ha consentito di creare questo strumento fortemente attrattivo, che è all'avanguardia in Europa e non solo in Europa.

Mi sembra che qualcosa di simile vi sia attualmente in Canada, dove si sta cercando di realizzare un *mix* tra strumenti di *bond* che fanno riferimento alle infrastrutture e strumenti di tipo tradizionale. Da quello che mi risulta, stanno facendo studi in tal senso anche all'estero.

La peculiarità è che questo strumento riguarda obbligazioni che vengono emesse non dal settore pubblico, ma da quello privato, che come tale non impatta e non tocca la finanza pubblica. Non bisogna chiedere nulla all'Europa perché riguarda direttamente la società che realizza il progetto, quindi la società di progetto (siamo nell'ambito degli articoli 156 e 157 del codice dei lavori pubblici), nonché le società titolari di un contratto di partenariato pubblico-privato, che hanno comunque questa qualificazione (siamo sempre nell'ambito pubblico o del rapporto pubblico-privato).

Come si può evincere dai grafici riportati alle pagine 5 e 6 del documento a vostra disposizione, si va a coprire anche la parte di tempo in cui il progetto non ha ancora iniziato a generare flussi di cassa. Questo è il periodo più «tosto» e più faticoso, perché vi è il rischio di costruzione e non si è ancora di fronte ad un'infrastruttura o ad un'opera che genera *cash flow*. Si deve riuscire a coprire questo periodo che, fino ad oggi, è stato difficilissimo, a volte quasi impossibile, coprire.

Guardando il grafico contenuto nella documentazione consegnata agli Uffici della Commissione è possibile seguire la curva che descrive l'andamento del *cash flow*, che nella fase di costruzione decresce, sprofondando verso il basso, per poi risalire nel momento in cui l'opera entra a gestione, nella fase operativa, e di conseguenza consente di produrre ciò che serve per remunerare il capitale investito.

Nello stesso grafico si può vedere che, con il nuovo *project bond* italiano, l'andamento delle curve relative al *cash flow* si inverte. Dunque non c'è più il problema di «coprire» la fase di costruzione, se la strutturazione ha il quadro di certezze di cui abbiamo parlato e se siamo di fronte a un

progetto che ha esaurito le fasi endo-procedimentali e che è di fatto arrivato alla fase della registrazione della Corte dei conti. Siamo di fronte, cioè, a una figura soggettiva, che virtualmente ha il cantiere «in tasca» e si deve affacciare al mercato per ottenere le risorse.

Ad oggi questo soggetto trova (o trovava) le risorse nel sistema finanziario, che però, come sapete, fa fatica ad allungare i tempi dei crediti, per soddisfare le esigenze connesse alle infrastrutture. Figuriamoci che cosa accadrà se andremo ad accelerare la realizzazione di tante opere, come abbiamo invece bisogno di fare.

Visto che l'Europa sta ancora discutendo sui *project bond* europei, su chi si assume il debito e sugli *eurobond*, il *project bond* italiano consente di arrivare a questo risultato. L'analisi che vi ho proposto nella documentazione è stata realizzata dal professor Gatti, che – lo ricordo a me stesso – è un economista di chiara fama.

Una volta individuate le potenzialità del *project bond*, occorre chiedersi quali potranno essere i soggetti emittenti. Come abbiamo già visto, non possono che essere società di progetto, ovvero società che possono realizzare il progetto, secondo le modalità che conosciamo bene (voi siete maestri in questo aspetto, tanto che il Presidente della Commissione, il senatore Grillo, ha realizzato *project financing* di terza e di quarta generazione) e società che, a loro volta, sono titolari di un contratto di partenariato pubblico privato (PPP), come la concessioni di lavori, la concessione di servizi, il *leasing*, le società miste e l'affidamento al contraente generale.

Nell'ambito delle opere e dei servizi di carattere pubblico, ci si riferisce a tutte le società titolari delle autorizzazioni alla costruzione di infrastrutture di trasporto di gas (stiamo parlando dunque della realizzazione delle infrastrutture) e delle concessioni di stoccaggio, alle società titolari di autorizzazione alla costruzione di infrastrutture facenti parte del Piano di sviluppo della rete di trasmissione dell'energia elettrica, alle società titolari delle autorizzazioni per la costruzione e l'esercizio di terminali di rigassificazione di gas naturale liquefatto.

Tutto ciò è indicato nell'articolo 3 del codice di cui al decreto legislativo n. 163 del 2006, menzionato dall'articolo 41 del decreto-legge n. 1 del 2012. Si tratta dunque di riferimenti presenti nel codice degli appalti che cito però per offrire un quadro chiaro a chi deve capire per che cosa e in quale ambito può essere utilizzato tale strumento.

Per emettere dei *project bond*, si devono verificare due condizioni: dal punto di vista soggettivo, che l'emittente sia una società (gli imprenditori persone fisiche, dunque, non possono fare «questo mestiere») e, dal punto di vista oggettivo, si deve trattare della realizzazione di una infrastruttura nuova o di un servizio di pubblica utilità, chiarendo quindi che vengono escluse opere o servizi di carattere privato. Su questo aspetto non bisogna fare confusione. Non bisogna certo dirlo ai membri della Commissione, ma l'ho detto, nelle sedi proprie, agli investitori.

Ciononostante, possono essere emesse obbligazioni o titoli di debito per il rifinanziamento del debito precedentemente contratto per la realiz-

zazione dell'infrastruttura o delle opere connesse al servizio di pubblica utilità. Cito un'opera, a titolo meramente esemplificativo. Per realizzare il Passante di Mestre si è fatto ricorso al mercato bancario e al sistema finanziario, per alcune migliaia di euro e per un certo periodo. Una volta arrivati alla fine di tale periodo, la società che ha già realizzato l'infrastruttura – che genera *cash flow* poiché è tariffata – si deve ovviamente rivolgere nuovamente al mercato per ottenere il rifinanziamento.

In questo caso il mercato si allarga non essendo limitato al solo sistema finanziario (con il costo che può avere oggi il denaro per le banche), ma si amplia anche ai *project bond*. Ciò costituisce una grande opportunità per la società, che ha già realizzato le infrastrutture (in questo caso parliamo dunque del settore *brownfield* e non di quello *greenfield*) e può ampliare il proprio spettro di azione con costi che, almeno ad oggi, sono certamente minori rispetto a quelli derivanti dal sistema finanziario tradizionale.

Gli investitori che possono essere interessati a tale strumento sono ancora quelli qualificati. Ho usato l'avverbio «ancora» perché in prospettiva si potrà ampliare la sfera di azione. A legislazione vigente, però, la sottoscrizione è possibile soltanto da parte degli investitori qualificati, che sono soltanto quelli previsti dal regolamento della Consob – lo ricordo prima di essere tacciato di fare riferimenti *aliunde* – ovvero le banche, le imprese di investimento, le assicurazioni, eccetera.

Occorre chiedersi dunque quali siano i vantaggi derivanti dal *project bond* italiano. Abbiamo detto più volte che il fabbisogno complessivo di opere pubbliche, per il periodo fino al 2020, si aggira intorno ai 300 miliardi di euro – *more or less* - e dunque la domanda di capitale per investimenti a lungo termine tenderà a crescere, mentre l'offerta non riuscirà a soddisfare la domanda.

Con la crisi finanziaria – che è giunta dall'altra parte dell'Oceano e ha infettato l'economia reale, causando tutto ciò che purtroppo conosciamo e che stiamo pagando sulla nostra pelle – assistiamo al seguente fenomeno: i coefficienti patrimoniali delle banche segnano una riduzione sia dell'*equity* che delle attività di rischio, anche in relazione agli *stress test*, che ben conoscete, e agli strumenti della *European banking authority* (EBA).

Per quel che riguarda i coefficienti patrimoniali, infatti, al numeratore diminuisce l'attività *equity* e al denominatore diminuisce l'attività di rischio. È facile immaginare che, alla luce del rapporto tra tali indicatori, non si riesca ad andare molto avanti. Quindi, il Governo, con le norme approvate dal Parlamento, ha scelto una via che si sta manifestando vincente, modellando una forma del tutto peculiare di *project bond*, adattandola sia alla situazione dell'economia sia a quella della finanza pubblica italiana, offrendo una risposta in questi due sensi.

Un vantaggio ulteriore del *project bond* è quello di introdurre una classe attrattiva intermedia. Nel mondo esistono infatti i *governance bond*, garantiti dal Governo e dallo Stato, e i *corporate bond*, a cui si af-

facciano le società per finanziarsi: quella proposta dal nuovo strumento è dunque una classe intermedia.

I primi strumenti, come dicevamo in precedenza, sono quelli che hanno un impatto sul debito, quindi dobbiamo lasciarli da parte; i secondi presentano invece un costo notevolmente più elevato. Basta leggere le pagine relative ai costi per un finanziamento *corporate* per avere un'idea di quanto costi ricorrere al mercato.

Ci sono dunque due importanti vantaggi: si hanno dei costi di finanziamento più bassi nei confronti dei prestiti bancari e temporalità più estese rispetto ai prestiti medesimi. Quando parliamo di grandi infrastrutture, parliamo infatti di richieste di finanziamento che durano a lungo nel tempo. Non a caso abbiamo allungato i termini relativi alle concessioni per le grandi infrastrutture fino a 50 anni, perché ci deve essere il tempo per rientrare delle somme investite. È dunque necessario un finanziamento a lungo termine, ma il sistema bancario e finanziario, per le oggettive difficoltà che incontra nel concedere prestiti che durano a lungo nel tempo, non è certamente nella condizione di offrire assistenza per questo tipo di finanziamento.

Un altro vantaggio è che la società di progetto può emettere obbligazioni e titoli di debito anche oltre il limite del doppio del capitale sociale e delle riserve disponibili previste dal codice civile, e quindi in misura adeguata al progetto da realizzare.

Ricordo che l'articolo 41 della norma a suo tempo approvata con il decreto-legge n. 1 del 24 gennaio 2012, proprio per consentire questo ha derogato ai limiti previsti dagli articoli 2412 e 2483 del codice civile, che non consentivano di superare un livello ragionevole che permettesse di emettere *bond* nella misura richiesta, che è facile immaginare.

Tra gli altri vantaggi del *project bond* italiano – giacché, come ho detto agli investitori esteri, questo sarà il mercato internazionale – vi è che si tratta di uno strumento flessibile, perché integrativo e non sostitutivo di altre forme di finanziamento. Può quindi dar luogo alla creazione di modelli di *fundings* innovativi, e quindi di raccolta sul mercato, costituiti dal ricorso congiunto all'*equity* (e quindi alla quantità di capitale disponibile da parte di colui che vuole emettere i *bond*), al mercato bancario ed a quello dei capitali.

Attraverso il ricorso al *project bond* si può quindi massimizzare la leva finanziaria, generare un valore aggiunto in termini di garanzie e di costi e superare, attraverso i *bond*, la naturale avversione al rischio degli investimenti a lungo termine nel mondo bancario.

Il nuovo strumento del *project bond* consente inoltre di conciliare i requisiti degli investitori istituzionali, come i fondi pensione e le compagnie di assicurazione, che hanno l'esigenza di avere attività di lungo termine per fronteggiare i loro impegni, con le esigenze di finanziamento di lungo termine dei progetti.

Le garanzie, come sappiamo, non sono una prescrizione medica né normativa: non sono obbligatorie. Tuttavia, abbiamo previsto strumenti che, proprio perché arricchiti dalle garanzie, possono facilitare, anzi spin-

gere l'attrattività del capitale di rischio verso questo strumento. La norma istitutiva del *project bond* prevede quindi che le obbligazioni e i titoli di debito possano essere assistiti da specifiche garanzie, al fine di consentire una riduzione del rischio e il conseguente miglioramento del merito di credito.

Ovviamente – lo dico per coloro che non sono addetti ai lavori dall'inizio – le garanzie hanno ad oggetto il corretto adempimento delle obbligazioni e non il progetto. A volte infatti, nei primi studiosi od esploratori della materia, una volta che abbiamo adottato lo strumento, si è ingenerata la convinzione che la garanzia fosse per il progetto e c'è qualcuno che ha parlato anche di *rating* del progetto della infrastruttura. Questo è fuor di luogo, perché vengono emesse obbligazioni riferite ad una infrastruttura, il mercato effettuerà una valutazione alla luce della sostenibilità del progetto – che, ricordo, deve essere bancabile, assistito dalla definizione della sua praticabilità sul mercato, da una asseverazione economico finanziaria della capacità di generare flussi e quant'altro – e del *rating* della società emittente, ed in base a tale valutazione verrà accordata la garanzia.

Con il decreto ministeriale del 7 agosto 2012, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* dell'8 settembre, sono state disciplinate le modalità con le quali a tutela del mercato possono essere concesse tali garanzie, al fine di assicurare maggiore trasparenza alle operazioni e tutela ai sottoscrittori delle obbligazioni e dei titoli. Ricordo che i sottoscrittori non potranno che essere gli investitori qualificati di cui al Regolamento Consob.

Il provvedimento in questione ha stabilito che le garanzie sono rilasciate sulla base della valutazione del merito di credito del soggetto emittente e della adeguata sostenibilità economico finanziaria degli investimenti, tenendo conto della redditività potenziale dell'opera. Quindi quella asseverazione economico finanziaria sul progetto, quella bancabilità dell'operazione che, unitamente alla posizione del soggetto emittente, possono rendere attrattiva l'iniziativa sul mercato.

Questo stesso decreto pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* ha individuato i possibili soggetti garanti: banche italiane, comunitarie ed extracomunitarie autorizzate ad operare in Italia (naturalmente parliamo della *white list*); intermediari finanziari; imprese di assicurazione autorizzate; Cassa depositi e prestiti; Sace e BEI. Per ora, sempre a tutela del mercato, per le fondazioni ed i fondi pensione, pure previsti nella normativa approvata, abbiamo ritenuto di rinviare ad un ulteriore decreto, per approfondire la tipologia di fondazioni e fondi pensioni che possono prestare garanzia.

In definitiva, i *project bond*, pur non impattando sul debito, sono garantiti da *rating* equiparabili a quelli pubblici per importi anche molto più alti dei *project bond* europei che, come è noto, non superano il 20 per cento della quota di debito privilegiato del progetto.

Per chi non fosse aggiornato in materia, ricordo che l'Unione europea sta cercando di inseguire il progetto dei *project bond* ed ha conferito alla BEI 230 milioni di euro affinché, a titolo sperimentale, essa possa assistere la formazione di *project bond* nei Paesi europei nei quali riterrà que-

sto tipo di investimento più sicuro possibile, ma ponendo un limite: la BEI non potrà assicurare più del 20 per cento della quota di debito e si dovrà assicurare anche la quota di debito privilegiato, quella più sicura, cioè che può essere escussa per prima. Il campo di operatività della BEI è quindi ancora a livello sperimentale, anche se gli addetti al settore sanno che 230 milioni hanno un effetto leva di 18-20 volte e quindi possono attivare investimenti intorno ai 4,5 miliardi per l'intera Europa.

Noi non abbiamo questo tipo di impatto. Anzi la BEI, dai contatti informali finora avuti, si è mostrata interessata, per i *project bond*, a fare sistema con noialtri quanto alle garanzie, perché la costruzione è tale da offrire il massimo della garanzia possibile.

Il profilo del migliorato quadro delle certezze, che costituisce una variabile macroeconomica molto importante per lo *spread*, rende in tal modo più agevoli gli interventi delle istituzioni finanziarie e delle banche. Come ho detto, esso facilita un più ampio ventaglio di interventi del sistema finanziario, che finora ha investito più in *brownfield*, ovvero in realizzazioni già effettuate, e meno in iniziative *greenfield*, cioè per la costruzione e gestione di nuove opere. Quest'ultimo è invece un settore che vogliamo stimolare al massimo, sia per colmare il nostro *gap* infrastrutturale, sia per giustificare in ambito europeo la nostra insistenza per avere quattro corridoi a rete con il tema delle grandi infrastrutture, sia perché, non in ultimo, esso è un volano incredibile per lo sviluppo della nostra economia in termini di indotto e di posti di lavoro. Non vi è infatti economia che possa avere una sua evoluzione positiva senza una ragionevole capacità di mobilità di merci e di persone sul proprio territorio.

Le iniziative *greenfield* possono inoltre assumere rilievo attraverso una ristrutturazione del debito precedentemente contratto, sempre però per la realizzazione di infrastrutture o di opere connesse al servizio di pubblica utilità. Oggi questo è un tema molto caldo, perché è cambiato il mondo; molte opere infrastrutturali realizzate prima della fine del mondo precedente oggi ovviamente incontrano un problema di rifinanziamento del debito contratto per la loro realizzazione, pur essendo in presenza di un'infrastruttura che genera *cash flow*. Qui si tratta anche di risolvere un problema determinato da una crisi alla quale bisogna far fronte; e questa è un'idea forte per farvi fronte. Si possono aprire opportunità molto interessanti per società che sono anche titolari di servizi pubblici locali, le quali, pur disponendo di una solida struttura patrimoniale e di una notevole spinta all'internazionalizzazione, soffrono di liquidità (per i motivi che ho sommariamente detto), specie nella congiuntura attuale, per effetto dei debiti contratti per la realizzazione delle infrastrutture. Ma insieme l'abbiamo pensata meglio, per rendere realmente attrattivo questo strumento, che altrimenti avrebbe avuto un'appetibilità scarsa.

Mi riferisco ai *project bond* emessi entro il 26 giugno 2015. Naturalmente questa data non riguarda la durata dei *bond*, che può andare ben oltre; si tratta di una data individuata in accordo con il Ministero dell'economia, a titolo sperimentale, perché si voleva verificare l'impatto dei *project bond* sul nostro sistema.

Con questa disciplina, che è l'ultima e che è stata prevista dal decreto-legge approvato a giugno, c'è la piena esenzione per gli investitori residenti in Paesi inclusi nella *white list*, con i quali abbiamo informazioni in materia fiscale; tali investitori quindi saranno assoggettati a tassazione solo nel loro Paese. Agli altri è stato accordato lo stesso trattamento fiscale agevolato previsto per i titoli di Stato (12,50 per cento), oltre alla piena deducibilità degli interessi ai fini dell'imposta sul reddito delle società e all'applicazione delle imposte di registro, ipotecarie e catastali in misura fissa per la concessione delle garanzie e degli atti connessi, analogamente al finanziamento bancario. Si tratta quindi di una cosa importante da questo punto di vista: un'opera infrastrutturale che è stata studiata, che ha superato una procedura e che cerca finanziamento ha la possibilità di attrarre, rispetto al sistema tradizionale, capitale di rischio, con un trattamento fiscale che certamente può invogliare (e vivaddio se ne arriva!).

Ho predisposto qualche ipotesi applicativa. In primo luogo c'è l'emissione congiunta di un unico prestito obbligazionario da parte di due o più società di progetto. Li ho chiamati *project bond in pool*, per darvi l'idea del potenziale della disciplina sui *project bond*, con una visione non limitata soltanto alla singola società di progetto. Un'emissione congiunta può mirare a realizzare più opere interconnesse tra di loro: ad esempio, un'opera portuale o aeroportuale con i relativi raccordi ferroviari e stradali e le opere complementari ed accessorie. Oppure può mirare a realizzare parti di una stessa opera, come ad esempio le diverse tratte di un'autostrada. A questo punto, per l'investitore estero e per il capitale di rischio può diventare motivo di maggiore attrattività sapere che c'è un sistema di opere che poi nel tempo (30, 40 o 50 anni) potranno garantire all'investimento di non subire scossoni. Pensate ad esempio a quei fondi di investimento come i fondi pensione, le assicurazioni e quant'altro, i quali vogliono investimenti lunghi che non soffrano di effetti sismici. Quindi, quanto più la visione è ampia, tanto più può essere attrattiva per chi la vuol fare. Naturalmente non è una regola; queste sono ipotesi rappresentate sulla base di esperienze che si possono fare mettendosi a tavolino e valutando qual è il campo di applicazione dei *project bond*.

Si può inoltre mirare a realizzare più opere strettamente integrate, che facciano parte di un grande progetto. Sapete che abbiamo avviato il Piano città, che assegna risorse ai Comuni per provvedere ad interventi di riqualificazione urbana e ad opere quali l'edilizia pubblica, il miglioramento delle dotazioni infrastrutturali e quant'altro.

I singoli soggetti che operano nell'ambito del progetto o dei progetti che verranno approvati dai Comuni non hanno la massa critica per fare un *project bond*; tuttavia, messi assieme, possono diventare anch'essi attrattivi per la strutturazione di un *project bond*.

È qualcosa di simile all'esperienza fatta a suo tempo in occasione della multiemissione dei BOC. I piccoli Comuni, che da soli non avevano né la massa critica né il *rating* per potersi rivolgere al mercato dei titoli, riunendosi intorno ad una Provincia dotata di *rating* hanno potuto raggiungere la massa critica per presentare al mercato un'unica emissione

di BOC, salvo poi provvedere al tiraggio delle proprie esigenze secondo quanto convenuto nella convenzione che li legava alla Provincia.

Diciamo che questo strumento lucra un po' sulle esperienze tecniche fatte in altre attività, che possono dimostrare qual è il suo potenziale; ce ne possono poi essere altri di potenziali e speriamo che il tempo man mano ci offra queste possibilità, perché ogni capitale di rischio che venga investito in quest'ottica di regole è benvenuto nel nostro Paese.

L'emissione congiunta può generare ulteriori vantaggi dal punto di vista dell'attrattività, sia in entrata che in uscita: ad esempio, un impatto positivo sulla sostenibilità finanziaria dei progetti che siano conformi al programma delle reti prioritarie di interesse per l'Europa e per il sottoinsieme italiano e, più in generale, agli altri obiettivi di programmi pubblici.

C'è poi un ulteriore valore aggiunto in termini sia di condizioni finanziarie più favorevoli derivanti dal merito di credito complessivo (questa è la parte *bond*), sia di appetibilità di effetto moltiplicatore del progetto in quanto integrato (questa è la parte *project*). Parliamo quindi di un'evoluzione che guardi ad una messa a sistema delle potenzialità del *project bond*. Pensate soltanto, in tema di certezze sul volano dello sviluppo, alla proiezione degli effetti sulle opere accessorie di minori dimensioni (quali esempio edifici da destinare a servizi, centri commerciali, alberghi), da realizzare sul territorio circostante dall'imprenditoria privata con gli strumenti ordinari diversi dal *project bond*.

È chiaro che è importante, per l'investitore del capitale di rischio (ad esempio per il fondo pensioni), sapere che non c'è un'infrastruttura che cammina nel deserto, ma che intorno a quell'infrastruttura ci sono una serie di attività economiche che generano traffico e che rendono l'infrastruttura stessa illuminata da questi valori economici realizzati con capitale privato (che quindi non c'entrano nulla con il *project bond*). Sarà possibile una migliore visibilità di come si vanno a collocare le infrastrutture; il cinese non sa dove si trova una certa infrastruttura, ma sapere che si trova in un territorio ricco di economia certamente genera un impatto positivo per l'investitore estero e genera un impatto positivo per colui che in realtà vuole realizzare delle nuove attività economiche, perché queste si collocano in un quadro economico più definito.

In questa parte della mia esposizione ho voluto evidenziare e sottolineare talune potenzialità; vi chiedo scusa se sono andato trascinando rispetto a quello che mi era stato chiesto, cioè un'illustrazione in termini strettamente applicativi del *project bond*.

Devo dire che questo strumento italiano sta suscitando un'enorme interesse da parte della comunità finanziaria internazionale, che – come sapete – per quanto riguarda le infrastrutture non ci credeva molto in termini di certezze. Sono stato richiesto al riguardo non una sola volta. Sono andato una prima volta alla Bocconi, poi sono andato presso *think tank* dove c'erano degli operatori che volevano capire.

Infine, nei giorni scorsi mi sono recato all'Ambasciata italiana a Londra, per un incontro in cui erano presenti circa trenta persone, titolari di funzioni esponenziali all'interno di fondi – in particolare per infrastrutture

– di banche, come ad esempio Morgan Stanley, Goldman Sachs e UBS, di assicurazioni, fondi e quale Arcus Infrastructures. Non a caso si tratta di investitori che fanno parte del mercato finanziario, ma anche di quello assicurativo, dei fondi pensioni e dei fondi di investimento.

Come sapete, quando si svolge un incontro o un evento importante nel Paese a cui è assegnato, l'ambasciatore provvede a fare uno specifico *report* al Ministro degli esteri: desidero dunque citare almeno i passaggi più significativi del *report* in questione, affinché io non sembri troppo «innamorato» di uno strumento giuridico che abbiamo costruito insieme. In questo caso, il 28 settembre del 2012 – in un momento in cui la Commissione non mi aveva ancora chiesto di partecipare alla presente audizione – l'ambasciatore ha scritto che: «Nel corso di un seminario ospitato presso questa residenza e organizzato in collaborazione con la sede di UBS, il vice Ministro dei trasporti e delle infrastrutture, Mario Ciaccia, ha illustrato a una nutrita platea di rappresentanti di fondi internazionali di investimento infrastrutturale, di società di assicurazione, di fondi pensione, di fondi sovrani, di società di consulenza e di *asset management* presenti nella City di Londra, le opportunità offerte dal nuovo strumento finanziario dei *project bond* italiani». Come specificherò in seguito, ha partecipato anche la rappresentante di *Moody's*, una delle agenzie di *rating* che in genere sono molto severe. Ciò che ho preliminarmente sottolineato in quell'incontro e che è riportato in sintesi nel *report* è, almeno in buona parte, quello che ho appena descritto alla Commissione. Nel *report* si dice infatti che: «Scopo precipuo di questo nuovo e flessibile strumento di finanziamento è quello di agevolare sia gli investimenti *greenfield*, ovvero le nuove opere infrastrutturali, sia gli investimenti *brownfield*, ovvero quelli per le opere già realizzate: in quest'ultimo caso il *project bond* può rappresentare un valido strumento per realizzare progetti *greenfield*, mediante la ristrutturazione del debito già in essere per la realizzazione, da parte delle società di progetto, di altre infrastrutture connesse».

Il passaggio successivo è di particolare rilevanza, perché dà il senso dell'interesse suscitato: «Nei successivi interventi, il responsabile del settore *Infrastructure and private equity* di UBS ha apprezzato l'originalità del nuovo strumento finanziario rappresentato dal *project bond*, pur riscontrando, nell'attuale contesto economico, la discrasia tra lo sviluppo di investimenti infrastrutturali *greenfield* propugnato dai Governi e un interesse ancora limitato solo a una ristretta cerchia di investitori internazionali per tale tipo di investimento. Egli ha quindi suggerito» – alcuni vogliono infatti che i Ministri facciano dei *talk show*, ma il tempo assegnato per svolgere l'attività di Governo non è così lungo: spero che qualcun altro possa svolgere anche questa attività – «di presentare dei *successful project* nei quali questi strumenti innovativi giochino un ruolo chiave, al fine di rafforzare le prospettive di successo anche per altri progetti in tal modo finanziati in un lungo periodo.

È importante, in questa ottica, il livello di trasparenza nelle procedure, la necessità di operare *on a level playing field* tra investitori internazionali locali e l'intervento di soggetti garanti» – è quello che dicevamo

in precedenza – «quali la Sace, la Cassa depositi e prestiti e la Banca europea per gli investimenti (BEI)».

Mi corre l'obbligo di richiamare la vostra attenzione sul fatto che la rappresentante di Moody's ha posto in evidenza alcune differenze tra le lacune riscontrate per il settore infrastrutturale italiano nel recente passato – quali il congelamento e l'incremento tariffario per la gestione autostradale, ovvero il cambio di regole che si è verificato con una certa relativa frequenza negli anni scorsi – e i notevoli passi in avanti fatti dall'attuale Governo in questo stesso settore, con l'introduzione di misure più chiare e trasparenti, nella sua regolamentazione e in quello delle concessioni del gas e dell'elettricità, ormai allineati a *benchmark* internazionali.

Anche Moody's ha giudicato positivamente le nuove iniziative – non lo dico per parlar bene di quello che stiamo facendo, ma mi è stato chiesto di riferire in proposito – promosse in questa direzione dall'attuale Governo, rimarcando sempre l'esigenza di poter contare sulla *robustness* e sulla trasparenza della cornice regolamentare, degli aspetti concessionario-contrattuali dei progetti, sulla certezza e sulla continuità dei provvedimenti legislativi e sulla concreta applicabilità della garanzia prevista per i progetti nell'intero arco della loro operatività.

L'ambasciatore conclude dunque definendo «positiva la reazione raccolta presso gli investitori presenti al seminario, che hanno riconosciuto le potenzialità insite nel nuovo strumento del *project bond*, in grado, se opportunamente veicolato e assistito da un quadro di riferimento giuridico procedurale certo e trasparente, di offrire una significativa opportunità di investimento per le imprese italiane nel settore infrastrutturale, superando le persistenti criticità del debito pubblico e della stretta creditizia».

PRESIDENTE. Come era facile prevedere, nell'illustrazione del tecnico vice Ministro – lo definisco così per esprimere il mio apprezzamento – abbiamo messo a fuoco uno strumento che giudico importantissimo. Stiamo tenacemente perseguendo questa filosofia dal 2002: l'Italia ha un *deficit* infrastrutturale, ma da diversi anni non ha le risorse pubbliche per recuperare questo *deficit*. D'altro canto, la nostra competitività è messa a repentaglio, perché se non dotiamo il Paese di infrastrutture moderne è inutile discutere delle prospettive di crescita e di come trovare le condizioni per competere con gli altri Paesi. Desidero però ribadire il mio apprezzamento, perché siamo in presenza di uno strumento molto sofisticato, che ha tre caratteristiche molto importanti: non impatta sulla finanza pubblica, prevede obbligazioni emesse dai privati e copre finanziariamente il periodo cui l'opera pubblica non genera ancora flussi di cassa. Si tratta dunque di uno strumento preziosissimo, che fino a pochi mesi fa non avevamo.

RANUCCI (PD). Innanzitutto voglio ringraziare il vice Ministro per la sua ampia descrizione di uno strumento che, come diceva il Presidente, tutti riteniamo molto importante, soprattutto in un momento in cui il *pro-*

ject financing stenta, per i motivi che conosciamo, in quanto gli istituti bancari hanno difficoltà a seguire i progetti.

Vorrei porre alcune domande e chiedere delle delucidazioni sul funzionamento di tale strumento. Il vice Ministro ci ha detto che i costi del finanziamento saranno più bassi: sappiamo però che i *project bond* vengono offerti al mercato e agli investitori istituzionali, ovvero alle banche, alle assicurazioni e ai fondi pensione. Quando si parla di banche e di assicurazioni sappiamo benissimo che si tratta di soggetti che non regalano nulla: quindi vorrei sapere che cosa ci può far pensare che banche e assicurazione possano proporre finanziamenti ad interessi e a costi più bassi.

PRESIDENTE. C'è la garanzia.

RANUCCI (PD). Dopodiché c'è la garanzia, che viene data più o meno dagli stessi soggetti, se non lo stesso nello specifico, dalle stesse categorie. Vorrei allora capire come viene data la garanzia, proprio perché questa doppia veste può influenzare il tasso più basso. Peraltro, da quanto ho capito, la garanzia viene data non sul progetto ma sulla gestione. È come la vecchia asseverazione che veniva emessa su un *project financing*: per accedere ad un *project financing* dovevo farmi asseverare da una banca il mio *project* e dimostrare che i flussi di cassa erano sufficienti per ripagare l'investimento e la successiva gestione.

Se i *project* sono per la costruzione, terranno in considerazione la successiva gestione? E nel caso, visto che possono entrare nelle situazioni già esistenti, entreranno anche a sostegno della gestione?

Mi sembra molto importante – come da lei sottolineato – che i *project bond* possano essere utili per i servizi pubblici locali. In questo caso credo ci sia una doppia garanzia, perché quando parliamo di servizi pubblici locali è l'ente locale che può garantire. Credo pertanto che possano funzionare molto bene e lei, infatti, ha giustamente parlato di riqualificazione urbana.

A proposito della riqualificazione urbana, lei ha parlato di edilizia pubblica, di infrastrutture e di scuole. Ho letto che questo strumento è dedicato ad investimenti superiori ai 500 milioni: non lo ritiene un limite troppo elevato per il nostro Paese? Allo stato, si tratterebbe di uno strumento sostanzialmente dedicato ad infrastrutture autostradali, ferroviarie e di trasporto di energia, mentre il nostro Paese in questo momento ha bisogno anche di infrastrutture più piccole, come ospedali, carceri e porti.

Per promuovere la crescita dei territori, non ritiene sia il caso di portare il limite ad un livello di investimento inferiore, di 100 o 80 milioni? Gli investimenti di questo livello possono essere più importanti per lo sviluppo del territorio e dei vari enti locali. Lei, infatti, ha parlato dei Piani Città, cioè di un ambito in cui gli investimenti possono essere più circoscritti. Ben vengano quindi i *project bond* per le grandi infrastrutture, che sono importanti per il nostro Paese, ma altrettanto le piccole e medie infrastrutture possono rappresentare un volano per la nostra economia.

PRESIDENTE. Senatore Ranucci, vorrei chiarire che il parametro dei 500 milioni non si riferisce ai *project bond*; tale limite è previsto nella norma approvata dal Governo sul credito di imposta per la realizzazione di nuove infrastrutture. Il *project bond* è stato normato con un provvedimento addirittura di gennaio, che non ha posto un tetto, mentre è di questi giorni un decreto per lo sviluppo che reca appunto la norma sul credito di imposta ed il relativo limite di 500 milioni.

Il Vice Ministro ha reso una panoramica di tutti i provvedimenti adottati dal Governo da gennaio ad oggi, che sono assai numerosi nel comparto delle infrastrutture, e ha fatto una sintesi nella quale è stato ricompreso anche il decreto per lo sviluppo quale ultimo atto prodotto.

CIACCIA, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, ringrazio il senatore Ranucci, che ha posto domande di grande interesse.

Quanto al chiarimento richiesto, se vi fosse stato il limite di 500 milioni per attivare i *project bond*, la esemplificazione che da ultimo ho fatto non sarebbe stata possibile. Ho parlato infatti di tante piccole opere che possono costituire la massa critica minima per giustificare una emissione di *bond* e, non a caso, ho parlato anche del Piano Città. Se fossimo stati sul piano delle grandi infrastrutture sarebbe stato uno strumento mortificato al riguardo.

Vi sono poi le altre domande, che meritano una risposta puntuale. Sul tema dei costi per reperire i finanziamenti, essi possono essere, debbono essere e probabilmente sono più bassi dei prestiti bancari, altrimenti l'investitore non sarebbe interessato, né lo sarebbe il soggetto emittente che – non dimentichiamolo – è un soggetto privato e non lo Stato, il Comune o un ente pubblico.

Il soggetto privato emette *bond* in quanto può contare su un costo più basso e la banca è soltanto uno dei possibili soggetti acquirenti. Le banche, infatti, potranno essere interessate per periodi limitati ovvero per strutturare l'operazione, mentre sono i grandi fondi che dispongono di questi capitali.

Come ho detto nella illustrazione, oggi il sistema finanziario non è, di norma, nella oggettiva condizione – almeno per quanto mi è dato leggere dagli organi di stampa – di sostenere finanziariamente crediti a 20, a 30 o a 50 anni. La strutturazione del *project bond* non richiede di fissarne una durata, trattandosi di uno strumento che si modula secondo le esigenze del titolare della società in questione e che può essere rinnovato o rimesso. Ciò fa sì che il *project bond* interessi un *mix* di potenziali acquirenti, tra i quali vi possono essere le banche, ma non solo. Del resto, non si può immaginare di vietare alle banche di comprare i *project bond*.

Ragionando su periodi più brevi, il costo del finanziamento diminuisce, così come si contrae quanto maggiore è la copertura del rischio, che è calibrata esclusivamente dal soggetto emittente.

La straordinarietà di questo strumento che insieme abbiamo portato avanti è che la società emittente può raggiungere un *rating* addirittura superiore a quello di uno Stato sovrano.

Immaginiamo ad esempio che la società emittente chieda ed ottenga la garanzia dalla BEI, dalla Cassa depositi e prestiti, dalla SACE, dagli intermediari finanziari e dalle banche. Ebbene, prima di poter emettere obbligazioni il veicolo va prezato ed il misuratore in questo caso è il *rating* che viene assegnato, che si basa sulla capacità di *default* o meno, quindi sull'affidabilità, del soggetto che chiede credito, il quale può ottenere un *rating* particolarmente elevato, se lo ritiene, quanto più è importante e lungo il finanziamento.

Il costo è a sua volta il misuratore del rischio, perché è tanto più alto quanto più alto è il rischio ed è tanto minore quanto più il rischio, che può diventare anche un rischio *junior*, è contenuto. Questo sta alla tipologia e alla modulazione del soggetto emittente, che ovviamente dovrà mostrare le due facce: chi è lui e qual è il progetto di infrastruttura, che abbia a sua volta una capacità, a maggior ragione dopo il periodo di costruzione, di generare *cash flow* adeguato.

Non vorrei adesso entrare nel merito di un aspetto interessante ma più tecnico e lungo da spiegare, vale a dire come strutturare l'operazione finanziaria di un'obbligazione. Teniamo presente che non è che l'operazione sia molto lontana da quel che fanno sul mercato *corporate* l'ENI, la Fiat o una banca: devono dimostrare al mercato che l'obbligazione è affidabile e c'è un grado di affidabilità diversa in relazione al soggetto emittente, al rischio ed alle caratteristiche, a come viene prezata quella determinata società.

DE TONI (*IdV*). Ringrazio il Vice Ministro per la illustrazione e mi inserisco nel ragionamento concreto. Al di là di tutte le ipotesi, chi decide l'opera da realizzare? Chi si carica il progetto? Chi decide la bancabilità? Chi, in sostanza, garantisce l'operazione? A me sarebbe piaciuto, signor Vice Ministro, che lei ci avesse proposto un esempio concreto.

FILIPPI Marco (*PD*). Non lo può fare.

DE TONI (*IdV*). Sì, lo può fare benissimo. Si prenda, ad esempio, un'opera da 200 milioni di euro ...

PRESIDENTE. Lo facciamo, lo facciamo noi.

DE TONI (*IdV*). La mia non è una battuta. Siccome ha detto che è stato alla Bocconi e io sono un bocconiano, mi piacerebbe non soltanto prendere atto, ma, soprattutto per chi ci sta ascoltando, vorrei che si capisse concretamente cosa significa. Abbiamo forzato il codice civile, dicendo che si possono emettere obbligazioni pari al doppio dell'*equity*, e stiamo parlando di garanzie; non vorrei che questa interessantissima capacità di far fronte alla mancanza di denaro da parte del pubblico si trasfor-

masse un domani in fallimenti o quant'altro. Ci tengo a dirlo: mi sarebbe piaciuto vedere in concreto e sentire un'ipotesi concreta illustrata a noi umili senatori e legislatori di questo Stato.

CIACCIA, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ho l'impressione di aver dato forse per scontato quello che invece sta scritto nella norma. Qui siamo nella fase finale del procedimento. Cancelli per un attimo i *project bond*, senatore De Toni, e si immagina che, ad un certo punto, il soggetto che ha vinto la gara, che è andato al CIPE e che ha avuto la registrazione della Corte dei conti si debba affacciare al mercato per avere la risorsa finanziaria. Quindi chi decide non è il soggetto che ha messo a gara la procedura, ma il soggetto destinatario, il soggetto finale che cerca danaro sul mercato. Il problema dei fallimenti non può che riguardare in termini particolari questo tipo di soggetto. A sua volta se uno presta danaro, è chiaro che ovviamente si garantirà per verificare se effettivamente la sua obbligazione (il *bond*) sarà pagato.

PRESIDENTE. Signor Vice Ministro, il collega ha posto un quesito al quale, a mio modo di vedere, si può rispondere in modo sintetico. Questo è l'ultimo stadio del missile che è partito. Noi dobbiamo farci carico di tutto quello che il Parlamento ha prodotto dal 2002 ad oggi. Nel 2002 è stata approvata la prima norma sul *project*; le procedure sono quelle lì, modernizzate con gli interventi del 2006 e del 2008. Parte l'iniziativa del privato, che dice di voler costruire una metropolitana, poi c'è il riconoscimento di promotore, infine fa la gara e la vince. A quel punto, deve reperire i finanziamenti. Siccome il sistema bancario è forte in Italia ed è il più forte in Europa – mi scusi, signor Vice Ministro, non c'è nessun riferimento alla sua precedente attività, ma sono convinto che sia così – a quel punto, se il privato non ha i soldi (e nemmeno lo Stato), si inventa uno strumento molto sofisticato e molto avanzato, che ha queste tutele e queste garanzie, peraltro decise da un decreto. Quindi siamo al perfezionamento; ma tutto quello che succedeva prima è ovvio e consolidato, perché le procedure sono quelle.

GALLO (*PdL*). Signor Presidente, io mi sento responsabile dell'andamento dell'economia in Italia e credo che il Governo che abbiamo insieme avallato sinora si muova con il nostro consenso. Finora l'ha avuto; credo e spero che possa andare avanti con risultati ottimali. L'intervento va in questa logica. Abbiamo tante volte discusso di *project* e di questo va dato atto al presidente Grillo in particolare, che magari ha anche enfatizzato la necessità (unica sotto certi aspetti) di movimentare il mercato ricorrendo ai capitali privati. Nella consapevolezza che diventa sempre più difficile trovare risorse nel pubblico, è chiaro che lo sguardo rivolto al mercato privato deve essere reso accattivante, offrendo opportunità e rendendo appetibili le prospettive e le occasioni. Il *project*, le defiscalizzazioni e le obbligazioni di scopo sono tutti argomenti che sono stati portati avanti in termini di collaborazione e di impegno a dare un contributo,

in questa logica di superamento delle difficoltà. In questa direzione, va dato atto a questo Governo di aver recepito l'autonomia finanziaria nei porti; abbiamo discusso pochi giorni fa in Aula della portualità.

Si tratta quindi di un discorso complessivo sulle infrastrutture, che va dalla portualità ai corridoi, agli interporti (stamattina abbiamo parlato anche di interporti), agli aeroporti, agli *hub* portuali, ai nodi urbani. Abbiamo una visione complessiva già ben definita, attraverso l'agenda Europa 2020, e quindi anche una programmazione italiana inquadrata in questa logica; ciò ci porta a guardare ad un piano generale da realizzare. Allora io dico che l'integrazione pubblico-privato deve essere posta accanto al momento importante e positivo del *project*. Poi chiederò qualche approfondimento sul Piano città; vorrei capire meglio in che modo la riqualificazione delle aree urbane e le strutture scolastiche si possano inserire fra le infrastrutture.

Ci tengo inoltre a mettere in evidenza il fatto che, accanto a questa sollecitazione dei mercati e del privato, esistono anche delle risorse. Mi sembra di non avere riscontri, anche se verbalmente le risposte sono sempre positive. La programmazione è già stata effettuata e il Governo stesso (ho già avuto modo di dirlo anche in Aula), per bocca del presidente Monti, del ministro Passera ed anche sua, signor Vice Ministro, ha detto più volte ed ha sempre confermato la necessità di utilizzare con immediatezza le risorse impegnate dal CIPE, per immetterle sul mercato. È stata anche presentata un'interpellanza parlamentare su questo punto. I diversi stanziamenti di queste risorse partono dalla prima delibera del 3 agosto 2011, per andare avanti lungo tutto il 2012. Nella prima delibera sono stati stanziati 7,5 miliardi, in quella di novembre sono stati stanziati 1,2 miliardi e così via. Con l'ultima delibera del CIPE, le risorse impegnate sono arrivate a 15 miliardi di euro. Allora credo che, per dare al mercato quella scossa di cui ha bisogno e per guadagnare la fiducia dei privati, l'incentivazione ad essere sul mercato debba essere legata ad un'azione di rottura di questa cappa di piombo che è calata, in cui la spinta a produrre, a realizzare e a fare, con tutto un programma così ampio è vasto, è frenata dall'incertezza e dall'impossibilità di guardare con maggiore sicurezza al domani.

Vi sono poi i problemi che riguardano la finanza e il freno rappresentato dalle banche; queste ultime, in teoria, da un lato possono dare tanto, ma sono anche frenate da quello che è l'andamento finanziario dei mercati, al di là di questo tipo di programmazione sicuramente validissima. Noi vorremmo sbloccare questo stato di blocco utilizzando anzitutto le risorse disponibili ed impegnate, per sollecitare meglio l'immissione sul mercato dei capitali privati. A me sembra che vi siano più stimoli ad inserirsi in un mercato che si muove che non invece a sbloccare un mercato con propri capitali, che è sempre un fattore frenante, anche dal punto di vista psicologico. Su questo punto vorrei che ci fosse una riflessione, ma anche un'operazione tranquillità.

FILIPPI Marco (PD). Signor Presidente, anch'io voglio ringraziare molto sinceramente il Vice Ministro, sia per l'esposizione esaustiva, sia – senza retorica – anche per la passione che ci mette nel lavoro sullo specifico tema. Devo dirle, signor Vice Ministro, che alle mie orecchie è suonata davvero una musica nuova rispetto al passato. La prima sensazione che avverto mi porta a pensare a cosa sarebbe successo se questa filosofia e questo approccio vi fossero stati anche in passato, in ragione di situazioni e di esperienze che qualificano il nostro Paese più come il Paese degli sprechi che non come il Paese delle efficienze e delle realizzazioni.

Per non limitarmi al plauso, credo che l'approccio giusto nei confronti del modello che ci ha presentato il vice ministro Ciaccia, sia quello di evitare sia lo scetticismo di maniera sia gli atti di fede, che la situazione oggettivamente non richiede. Ho apprezzato l'esposizione del vice Ministro, perché con molta chiarezza ha ammesso che i soldi pubblici per la realizzazione delle opere non ci sono più – finalmente lo si dice in modo chiaro – e che dunque si cerca di fare di necessità virtù, attraverso strumenti finanziari estremamente sofisticati, creati ovviamente non per carpire ulteriori risorse pubbliche, ma per mettere in gioco capitali privati e – immagino – segnatamente capitali stranieri.

Pur non essendo un esperto di finanza, ritengo affascinante il modello che ci ha presentato, dal punto di vista teorico. La sensazione che avverto, di fronte ad alcuni grafici che ci sono stati presentati, è che ci si trovi di fronte a una sorta di uovo di Colombo: quella però era una metafora, mentre a noi interessano i risultati effettivi. Mi rendo conto infatti che questo tipo di progetto richiede, in qualche modo, la cosiddetta «prova del budino»: come si suole dire, sappiamo se il budino è buono, solo dopo averlo assaggiato. Capisco perfettamente che in questa fase non possiamo chiedere al vice Ministro quali sono i risultati attesi, in seguito alle norme che abbiamo varato e capisco anche che, oggettivamente, il nostro audit non si può sbilanciare su quante risorse possano essere attivate e messe in gioco. Sarebbe però stato interessante capire – anche se mi rendo conto che il ragionamento costituisce un po' un azzardo – quali sono i progetti che pensa sarà possibile attivare o mettere in gioco. Signor vice Ministro, sarebbe interessante capire se, da questo punto di vista, esiste una selezione, che più di una volta abbiamo richiamato negli strumenti di pianificazione classici, come l'Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza o, più in generale, il Piano generale dei trasporti e della logistica, non più per offrire una visione generale delle opere necessarie, ma per definire elementi di priorità.

Anche in ragione dell'esposizione del nostro audit, si delineano infatti due livelli di priorità del Paese. Da una parte c'è il livello di priorità delle opere che possiamo definire «calde», per cui dobbiamo ricercare l'apporto del finanziamento privato, e c'è quindi uno sforzo proteso alla realizzazione dell'opera tramite il capitale privato. Dall'altra ci sono le altre opere, che non definisco necessariamente «fredde»: penso ad esempio ad una diga, che deve necessariamente essere realizzata dal pubblico, perché non si può trovare nessun soggetto privato che la realizzi e nessuna

agenzia di *rating* che lo sostenga, a meno che non si imbrogli. Da questo punto di vista, la selezione della priorità delle opere non costituisce un esercizio teorico, ma un reale metodo di selezione degli interventi pubblici.

Capisco che, giustamente, rispetto all'impianto che ci ha presentato, le garanzie per la gestione del rischio vengano necessariamente limitate alle emissioni e sono poi il mercato e i soggetti interessati a definire la praticabilità del capitale di rischio, non valutando quindi il progetto. Richiamo a uno sforzo di selezione delle priorità perché è evidente che non c'è da fare solo un'opera di accreditamento delle opere da realizzare e che ciò non può essere messo solo in capo al soggetto privato, che metaforicamente si reca dalle finanziarie «con il cappello in mano», per chiedere i capitali per la copertura delle opere. Credo che, per quanto si eluda l'aspetto della selezione delle priorità, si tratta di un elemento che, sia pur indirettamente, ci tornerà addosso, perché qualsiasi banca farà la sua valutazione non avendo riguardo solo alla sostenibilità del progetto finanziario, ma andando anche a vedere una serie di aspetti di corredo, dal punto di vista normativo, che ad oggi credo che il nostro Paese non garantisca.

Faccio un esempio per esporre più chiaramente la questione: occorre chiedersi se il codice degli appalti ha ancora una sua attualità, come strumento per la realizzazione delle opere, o se sia necessario intervenire con una forte e profonda semplificazione di tale strumento normativo, che, tra la normativa primaria e il regolamento di attuazione, annovera circa 600 articoli e migliaia di commi, in alcuni casi in contraddizione tra loro e che in altri casi contengono dei rimandi. Si tratta di una selva giuridica e normativa, che non semplifica le procedure, per ciò che riguarda le garanzie finanziarie di chi deve compiere un investimento.

Credo davvero che, comunque, il modello presentato dal nostro auditò sarà utile al Paese. Lo dico perché avverto indubbiamente un salto di scala rispetto al lavoro fatto fino al 2008, che richiamava il Presidente, e rispetto alle prime, alle seconde e alle terze generazioni della finanza di progetto, che sostengo abbiano costituito, in alcuni casi, delle degenerazioni. Credo però che sarà difficile, almeno in una prima fase, eludere alcuni meccanismi più «facili», messi in atto da chi deve investire. Sostengo infatti che la finanza di progetto tenda ad addensarsi inevitabilmente laddove le realizzazioni sono più facili e i profitti sono più alti. Lo strumento del *project financing* ha ricevuto un grande finanziamento, ma lo ha avuto prevalentemente per la costruzione dei parcheggi e dei loculi nei cimiteri, visti la loro semplicità realizzativa e i profitti che generano: questo è il punto. Ho apprezzato l'esposizione del vice ministro Ciaccia, perché credo che questo strumento costituisca una *chance* in più per progetti estremamente complessi, ma siamo ancora nell'alveo delle potenzialità e delle possibilità: è ancora poco, rispetto alla realizzazione di meccanismi concreti.

Infine, voglio fare un accenno al riferimento fatto dal nostro auditò ai progetti di partenariato pubblico-privato, che rappresentano un punto nodale. Come ho detto in precedenza, l'approccio migliore è quello di non

essere scettici e di non fare atti di fede. A causa però di una cattiva cultura accumulatasi nel Paese, mantengo qualche diffidenza personale per ciò che riguarda i progetti di partenariato pubblico-privato e la commistione tra pubblico e privato, nel rapporto tra investimenti e profitto. Troppo spesso abbiamo assistito a una socializzazione degli investimenti e delle perdite e, purtroppo, a una privatizzazione dei profitti.

Non attendo una risposta da parte del nostro auditore, ma voglio segnalare una questione. I giornali e i *mass media* hanno alzato il livello di attenzione – verificheremo in seguito il livello di attendibilità di tali notizie – in rapporto all'utilizzo della finanza di progetto per un'opera faraonica, la cui realizzazione sapevamo oggettivamente essere impossibile: il Ponte sullo Stretto di Messina. Questo fatto ci deve spingere dunque a guardare in maniera molto più dettagliata a questo aspetto. Desidero fare questa segnalazione, ricordando al Presidente che abbiamo chiesto da tempo di realizzare un'indagine conoscitiva su tale questione e ricordando al vice Ministro, qualora ce ne fosse bisogno, che abbiamo presentato un'interrogazione che sommariamente definisco non banale, sia per la quantità e per la qualità dei sottoscrittori, sia per i temi che vengono affrontati.

Presidenza del vice presidente RANUCCI

(Segue FILIPPI Marco). C'è poi un aspetto fondamentale su cui i *mass media* sono tornati a più riprese, parlando di un contratto di servizio e di affidamento dei lavori alla società per la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina. Lo chiedo in modo brutale: quel contratto vorremmo vederlo, per capire se davvero ci sono penali, se esso è stato assunto in mancanza di copertura e per capire se ci sono elementi di rischio per quanto riguarda l'esistenza di un danno all'erario.

LADU (PdL). Signor Presidente, ho ascoltato molto attentamente la relazione del vice ministro Ciaccia e sono sempre più convinto che il *project bond* sia uno strumento utile ed importante. Peraltro, giungendo in un momento in cui non ci sono più risorse pubbliche, esso può rappresentare una soluzione per non bloccare gli investimenti in opere pubbliche, che sono assolutamente indispensabili. Infatti, in un Paese moderno le opere pubbliche e le infrastrutture sono la cosa più importante ed un Paese non può essere moderno, se non è avanti dal punto di vista della infrastrutturazione.

Dal momento che occorre qualcuno che investa nella realizzazione delle opere, credo che oramai il Ministero sia nelle condizioni di effettuare una analisi e dire quali siano le richieste avanzate da parte dei privati. So che oggi si ha un quadro delle infrastrutture da realizzare, ma non so se si

sia in condizione di conoscere o perlomeno avere una proiezione di coloro che desiderano investire nella loro realizzazione.

Come il senatore Ranucci, anch'io nutro qualche dubbio circa le banche, nel senso che non so se con i *project bond* cambieranno completamente il loro atteggiamento. L'esperienza maturata fino adesso ci dice che le banche non rischiano e spesso, più che agevolare, intralciano il percorso della infrastrutturazione.

Mi pongo poi un'altra domanda. Sicuramente il *project bond* è un'evoluzione del progetto di finanza, che in questi anni ha dato risultati importanti, attivando numerosi interventi, ma con alcuni effetti che stanno cominciando a delinearsi. Ad esempio, nella mia zona è stato avviato un progetto di finanza per la realizzazione di alcune infrastrutture della ASL, con una Convenzione della durata di 27 anni. Si tratta quindi di un progetto importante. Ebbene, quello che sta emergendo è che la società che si è aggiudicata il progetto di finanza paga il personale infermieristico ed ausiliario degli ospedali con tariffe da fame.

Ora, poiché una volta che queste società verranno autorizzate a realizzare le opere ne avranno anche la gestione, vorrei fosse garantito che nella gestione seguiranno le norme previste dal contratto di lavoro. Mi preoccupa molto quanto sta emergendo in alcune realtà dove è stato avviato il progetto di finanza e vorrei capire se si stanno facendo i passi giusti per far sì che le società non siano libere di fare tutto quel che vogliono una volta ottenuta l'autorizzazione a realizzare un'opera.

Infine, nonostante le spiegazioni del Vice Ministro non sono ancora del tutto convinto del fatto che l'emissione di titoli di debito od obbligazioni possa superare il limite del doppio del capitale sociale o delle riserve disponibili. Vorrei quindi che mi tranquillizzasse in proposito.

ZANETTA (*PdL*). Signor Vice Ministro, la voglio ringraziare per il lavoro che sta svolgendo, soprattutto perché si incasella in quel percorso che partendo dalla legge obiettivo, con l'evoluzione del *project*, giunge oggi alla messa a punto degli strumenti finanziari. Credo sia il corollario di un lavoro di cui lei riconosce il merito al Parlamento, e questo ci fa molto piacere, tuttavia la voglio ringraziare perché l'accelerazione che lei ha impresso è sicuramente meritevole.

Nel contempo, collegandomi all'ultimo decreto sviluppo, le voglio rivolgere un altro ringraziamento per aver accelerato le gare per le concessioni autostradali, così come ringrazio il presidente Grillo, che ha accolto un mio ordine del giorno in tal senso. Credo che questo stimoli e crei competizione, perché tutti questi strumenti si devono calare all'interno di quella sana competizione che questo Governo vuole animare.

Del pari, siccome lei ha richiamato l'ampia possibilità operativa del *project bond*, ricordo un altro aspetto dello stesso ordine del giorno che è quello relativo alle concessioni idroelettriche, un aspetto che forse non riguarda nello specifico la sua competenza ma quella del Ministero. Credo che anche quel settore possa in qualche misura beneficiare di questo stru-

mento, ovviamente sempre in una sana competizione, e mi auguro che si avviino le gare anche in quell'ambito.

Riguardo alle opere ferroviarie, cui lei ha fatto riferimento, abbiamo sempre ambito che determinate opere ferroviarie potessero trovare sostegno nei *project*. Al riguardo, sapendo che le criticità esistenti sono legate anche al problema tariffario, penso che all'attraversamento delle Alpi si possano applicare tariffe che giustifichino investimenti, magari da attingersi attraverso questi strumenti a fronte di oneri finanziari molto pesanti.

Altro tema che ci sta a cuore è quello dell'*Expo* Milano 2015 e dell'ambizione che nutriamo rispetto alle opere attorno a Milano, per le quali sappiamo esservi difficoltà finanziarie oggettive. Formuliamo l'augurio che questi strumenti, magari accelerandone l'operatività, possano aiutare a rispettare i tempi di esecuzione di tali opere.

Da ultimo c'è il credito di imposta, con il limite dei 500 milioni. Leggendo «Il Sole 24 Ore», sembra che solo alcune di queste opere ne possano in qualche misura beneficiare, quelle al di sopra di 500 milioni che stanno all'interno di quel progetto. Tutto sommato, i vari Governi hanno portato avanti il disegno di opere contenuto nella legge obiettivo, non smentendolo, salvo forse per quanto riguarda il tema dello Stretto di Messina, che è stato dibattuto. Su tutto il resto, la pianificazione è quella che regge a far data dalla stesura di quel piano. Ne possono dunque beneficiare tutte le opere che stanno al di sopra di quella soglia e che si trovano all'interno del progetto della legge obiettivo.

Infine, per tornare al concetto delle gare, credo sia preferibile che i *project* che sono stati depositati vengano messi in gara il prima possibile. Ciò rientra nell'ambito del suo grande lavoro di approvvigionamento finanziario, di cui ancora la ringrazio, signor Vice ministro, perché si tratta di uno straordinario lavoro.

VIMERCATI (PD). Signor Presidente, anch'io vorrei ringraziare il Vice Ministro. Lei ha fatto una *lectio magistralis* sulla questione del *project bond*, signor Vice Ministro, e mi sembra che abbia avuto anche grandi riscontri internazionali, una specie di *rating* da tripla «A» rispetto a questo progetto; noi ne siamo ovviamente contenti. Quello che non è chiaro è un'altra cosa, cioè se questa opportunità verrà colta da tutte le società di progetto che hanno in animo di realizzare progetti che sono già stati deliberati dal CIPE, a partire dalle infrastrutture che riguardano la Lombardia e che sono in una fase di grande criticità dal punto di vista finanziario. Ora non abbiamo più un interlocutore regionale, perché il presidente Formigoni è impegnato in tutt'altro; vorremmo tuttavia capire dal Governo se questi interventi possono confortarci rispetto alla soluzione dei problemi finanziari, se si chiuderà la fase dei prestiti ponte per queste opere e se si potrà immaginare che possano giungere a compimento in un tempo ragionevole, anche se non in tempo per Expo 2015. Mi sembra che ormai su questo nessuno ci scommetta più, nonostante le affermazioni contrarie, dall'allora sindaco Moratti al presidente Formigoni. Spero tuttavia che almeno vengano compiute in un tempo ragionevole, con risultati

per i lombardi e per la comunità italiana più in generale. È evidente il limite di questo tipo di intervento: i progetti si possono fare solo nelle aree forti. Questo è uno dei limiti e credo che il Governo si debba interrogare su come realizzare infrastrutture importanti in aree deboli; probabilmente non è questo lo strumento utilizzabile.

Passando alla seconda domanda, vorrei capire quali sono le ricadute di questo strumento (se è possibile stimarle, naturalmente) sul piano del contributo al PIL nazionale e quali sono le possibili ricadute sul piano occupazionale (per questo è necessario capire chi se ne gioverà). Per alcune di queste grandi opere (penso alla pedemontana) c'è già una stima di un certo tipo di ricaduta. L'interrogativo che tutti si pongono, anche i comuni cittadini con cui noi parliamo, è appunto questo: il Governo fa tante belle cose, però non c'è una ricaduta. È chiaro che per passare dall'enunciazione, dal progetto di legge e dagli accordi internazionali alla ricaduta sul piano operativo c'è tanta acqua da attraversare. Però è importante dare una risposta anche a questo. Se è vero che il presidente Monti ha detto che c'è un lumicino in fondo al tunnel, ci piacerebbe capire quanto è lungo questo tunnel; altrimenti molti rischiano di non arrivare a percorrerlo tutto.

PRESIDENTE. Vorrei fare anch'io un breve intervento per sollevare il Vice Ministro, lodato da tutti ed anche da me; due rapidi *flash*, altrimenti non ci intendiamo, nel senso che non riusciamo a capire dove va il treno. Primo schemino scolastico: in Italia negli ultimi cinque anni, a tutti i livelli (comunale, provinciale e regionale), sono state realizzate mediamente opere pubbliche da 45 a 50 miliardi. In Italia (secondo schemino), dal 1948 al 2003, il 100 per cento delle opere pubbliche è stato realizzato con risorse pubbliche. Siccome si avvertiva già allora che le risorse erano sempre di meno, abbiamo fatto una terza constatazione: visto che siamo un Paese tra i primi al mondo per quantità di risparmio, con banche forti e milioni di imprenditori, abbiamo stimolato gli imprenditori a fare una cosa diversa.

VIMERCATI (PD). E siamo tutti felici.

PRESIDENTE. Lasciatemi arrivare alla conclusione, così vengo incontro alla sua osservazione, senatore Vimercati. La polemica tra noi e voi era basata sull'affermazione che il Governo avesse stanziato meno risorse per le opere pubbliche. È vero; però, se andiamo a vedere la statistica, notiamo che negli ultimi anni la quantità di opere pubbliche realizzate è la stessa degli anni precedenti. È successo che, mentre gli stanziamenti statali diminuivano, cresceva l'intervento dei privati. Nel 2011, secondo quanto dice l'unità tecnica sulla finanza di progetto...

VIMERCATI (PD). Magari fosse così; tutte le lamentele di ANCE non sarebbero motivate. C'è stato un colossale calo degli investimenti.

FILIPPI Marco (*PD*). Ci farebbe piacere se fosse così, signor Presidente.

PRESIDENTE. Il *trend* è questo; poi possiamo anche approfondire questo discorso ed organizzare un seminario. Nel 2011 sono stati banditi e sono stati sottoscritti accordi in partenariato pubblico-privato per circa 10 miliardi. Che poi questi 10 miliardi non si siano visti, nel senso che non sono stati aperti i cantieri, penso che ciò sia vero; ma 10 miliardi vuol dire il 25 per cento del montepremi annuale. Il taglio c'è stato, sicuramente, ma è stato compensato da questo.

Il problema delle aree deboli e delle aree forti esiste, certo. Gli strumenti di *project*, come anche il *project bond*, vanno laddove c'è un'opera che produce reddito; però, nel momento stesso in cui tale opera viene realizzata con il capitale dei privati, è ovvio che lo Stato ha la possibilità di avere più risorse per realizzare gli interventi nelle aree svantaggiate (nel Sud e nelle zone montane). Questa deve essere la filosofia.

C'è poi un'ulteriore osservazione. Quello che abbiamo sentito quest'oggi si inserisce benissimo in una filosofia, che è la seguente: deve cambiare la cultura dominante in questo Paese e dobbiamo immaginare che i privati, proprio perché privati, abbiano a cuore la trasparenza delle regole, l'efficienza e la funzionalità. La cosa che mi è chiara – e che nessuno dice con forza – è che in Italia deve nascere una nuova figura di imprenditore, che adesso non c'è: l'imprenditore che gestisce un'opera pubblica. Non colui che costruisce l'opera pubblica, non il costruttore che mette il cemento o mette il ferro, ma il gestore di un'opera pubblica. Nascerà, non so tra quanto (secondo me tra non molto), un mercato dei gestori delle opere pubbliche, che è diverso dal costruire le opere pubbliche.

VIMERCATI (*PD*). A Milano non sta facendo grandi prove di efficienza, in questo momento.

PRESIDENTE. Perché questo strumento è importantissimo? Perché, tra le varie cose che il Vice Ministro ha detto e che io vorrei sottolineare, c'è il fatto che questo strumento si offre ai mercati internazionali. I soldi nel mondo non sono scomparsi; c'è la stessa quantità di soldi di prima, ma si sono dislocati. Ce ne sono meno in Europa e più in Arabia, in Russia, in Brasile o in Cina; ma i soldi circolano sempre e in quantità sempre maggiore. Bisogna allora garantire certezze nel rispetto delle regole. Bisogna sperare – non me ne voglia, senatore De Toni, la mia è una provocazione – che Di Pietro non torni a fare il Ministro dei lavori pubblici, perché, se vengono cancellate le concessioni già sottoscritte, com'è stato fatto...

DE TONI (*IdV*). Siamo lì tra sei mesi.

PRESIDENTE. Bisogna garantire certezza nelle regole e un quadro normativo certo. Dopodiché gli investitori stranieri, secondo la mia opinione, possono venire; e verranno usando questo strumento.

CIACCIA, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, sono io che ringrazio gli onorevoli senatori, perché gli interventi svolti dimostrano l'alto interesse del Parlamento alla materia in esame, che ha favorito e ha stimolato la produzione di un sistema normativo, che non è costituito da norme «*spot*», ma da un vero e proprio *corpus iuris*, che spero il Parlamento stesso possa completare, nelle prossime settimane, approvando un disegno di legge – e non un decreto-legge – che, come probabilmente ho detto in altre occasioni, sto finendo di scrivere e che sarà di tipo ordinamentale, con il fine di dare un assetto complessivo alle numerose norme fino ad ora emanate, che sono circa 120.

Ciò detto, desidero tornare nell'alveo dell'oggetto del mio intervento e spero mi perdonerà, signor Presidente, se dovrò farlo al netto di alcune questioni, che non rientrano nel tema trattato nella presente audizione e che dunque, pur essendo di grande interesse, non è possibile affrontare in questa sede. Non mi dedicherò alla discussione sulla validità della scelta ordinamentale fatta a suo tempo dal legislatore – quindi dal Parlamento e da chi mi ha preceduto al Governo – circa la validità degli strumenti dei contratti di partenariato pubblico privato (PPP) o dei *project financing*. Si tratta di scelte fatte a suo tempo e dunque non le affronterò in questa sede, così come evidentemente non potrò rispondere al senatore Filippi, che citava la metafora dell'uovo di Colombo. Spero però che ciò di cui si tratta sia proprio come l'uovo di Colombo, perché proprio un'intuizione del genere ha consentito a Cristoforo Colombo di scoprire che la terra non è piatta. Credo infatti che il *project bond* costituisca uno strumento particolarmente capace di sviluppare una potenza e un'energia, che fa bene al nostro Paese, alla nostra occupazione e al nostro Prodotto interno lordo. Non possiamo certamente stimarne gli effetti nell'immediato: ricordo infatti che la normativa è stata completata soltanto l'8 settembre e dunque mi trovo qui, davanti alla Commissione, a circa un mese da quella data. Mi assumo però la responsabilità di dire che, attraverso tale strumento, potremo assistere ad investimenti cospicui, che potranno ammontare ad alcune decine di migliaia di euro e credo dunque che potranno offrire risposte importanti per il Paese e per l'occupazione.

Se è vero che le opere che abbiamo portato alla vostra attenzione, attraverso il Programma di infrastrutture strategiche (PIS) contenuto nell'Allegato infrastrutture al Documento di Economia e Finanza, hanno un valore di diverse centinaia di miliardi di euro – non stiamo certo scherzando, visto che si parla di 300 miliardi di euro – o abbiamo compiuto una mera esercitazione scolastica, oppure dobbiamo vedere come riuscire a realizzare effettivamente tali obiettivi. Dobbiamo dunque farlo stimolando le risorse, anche pubbliche, che non sono del tutto esaurite: ce ne saranno poche, saranno mirate, ma credo che alcune, che abbiamo voluto con tenacia, saranno previste anche nella legge di stabilità.

PRESIDENTE. Questa è una bella notizia.

CIACCIA, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Credo che nel disegno di legge di stabilità saranno previste delle risorse, anche perché abbiamo degli impegni internazionali da mantenere e gli impegni internazionali devono essere rispettati: non voglio entrare nel merito di questo tema, che prima dovrà essere esaminato nelle sedi competenti, una volta che il disegno di legge di stabilità verrà portato anche alla vostra attenzione.

Per ciò che riguarda i destinatari di questo potente strumento finanziario, non esiste il problema citato in precedenza dal senatore Ranucci a proposito del limite dei 500 milioni di euro: lo strumento potrà essere utilizzato per ogni opera, dai soggetti che saranno in grado di convincere il mercato, nazionale e internazionale, che è molto attento e freddo dal punto di vista dell'analisi, che non si lascia trascinare dall'entusiasmo delle affermazioni che ciascuno fa – nel proprio ruolo – con passione, ma che guarda ai conti utilizzando il «misurino del farmacista» e che, se investe del denaro, sa di essere effettivamente garantito, in un quadro di certezze, da un'infrastruttura che nel tempo può essere generatrice di *cash flow*.

A tale riguardo direi che si fa bene a guardare alle infrastrutture del Nord, perché sono molte quelle per cui ci sarà bisogno di rivolgersi al sistema finanziario e al mercato: penso ad esempio alla Tangenziale est esterna di Milano (TEM), all'autostrada Pedemontana e all'autostrada Bre-BeMi (Brescia Bergamo Milano). Di certo però non posso essere io e non può essere il Governo ad indicare verso quali opere indirizzare il mercato degli investitori: credo che ciò sarebbe improprio, dal momento che il Governo non si occupa di *fund rising*, ma offre uno strumento giuridico.

VIMERCATI (PD). Vorrei sapere se il Vice Ministro ha notizia di società che hanno chiesto di accedere a tale strumento.

CIACCIA, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Spero che le società stiano approfondendo il funzionamento di tale strumento. Lo strumento è forte, la sua nascita è recente – dunque tutte le società hanno bisogno di capirlo – e le garanzie sono state definite, sia pure «a passo di corsa», lo scorso 8 settembre. Auspico dunque che tutte le società di progetto titolari di un rapporto di concessione in partenariato pubblico-privato, che siano nella condizione di dover realizzare o di rifinanziare il debito scaduto, guardino e soppesino con attenzione questa possibilità alternativa che viene loro concessa. Non si tratta di uno strumento che si sostituisce a quelli esistenti, ma si aggiunge ad essi, senza sottrarre nulla. Spero dunque che giunga uno stimolo anche da parte degli esponenti politici del territorio, che esortino le società che operano nel loro territorio ad avvalersi di tutti gli strumenti che il Parlamento ha messo a disposizione.

Tornerò poi su quanto detto dal senatore Filippi: credo che la settimana prossima il Consiglio dei Ministri avrà modo di occuparsi della vicenda relativa al Ponte sullo Stretto di Messina.

FILIPPI Marco (PD). Quando vuole, la aspettiamo in Senato per parlarne.

CIACCIA, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Verrà presa una decisione in merito: la notte appena trascorsa è stata faticosa e un po' lunga, abbiamo affrontato tanti temi e quindi lasciamola perdere.

Sempre facendo riferimento all'intervento del senatore Filippi, occorre fare attenzione: sono convinto che le opere che verranno finanziate attraverso lo strumento del *project financing* – alla luce delle diverse disposizioni che sono state emanate ed essendo tale strumento bisognoso di risorse cospicue – non saranno solo i loculi o i parcheggi. Abbiamo provveduto insieme, nella normativa recentemente emanata in materia, ad allungare a 50 anni il termine per le concessioni: tale termine sarebbe eccessivo sia per i loculi sia per i parcheggi, dal momento che in un periodo così lungo si fa in tempo a cambiare tre generazioni di autovetture.

Abbiamo un *gap* infrastrutturale che conosciamo: l'economia cammina sulle gambe delle infrastrutture, che sono a rete, come è stato ricordato. Il Sud rappresenta dunque una grossa opportunità, in una visione strategica, per cui non si deve pensare solo alle autostrade e alle ferrovie. Non dobbiamo però dimenticare che ci muoviamo e ci dobbiamo muovere per la realizzazione delle opere delle società aggiudicatrici dei progetti che fanno parte delle reti e dei corridoi europei. Dopo forti discussioni svolte in sede europea, nei quattro corridoi europei abbiamo ora 12 porti strategici; non dimentichiamo che una parte di essi si colloca nel Sud del Paese, come il Porto per le acque profonde di Gioia Tauro.

PRESIDENTE. Questa è musica per le nostre orecchie.

CIACCIA, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Tra poche settimane parteciperò nuovamente al Consiglio dei Ministri europei e mi sto battendo affinché venga data forza a questo aspetto e venga incrementata la dotazione infrastrutturale prevista dai corridoi a cui concorre l'Europa – che non regala nulla – fino ad arrivare a dei co-finanziamenti del 40 per cento. Nel Sud ci sono alcuni porti marittimi importanti, tra i 12 previsti – mentre due sono fluviali – ci sono 11 aeroporti e infrastrutture ferroviarie.

Non posso fare una elencazione. Essa è ricompresa in larga parte nell'allegato infrastrutture, in parte nei programmi relativi alla pubblicazione che ciascun territorio fa per le opere che ritiene importanti, in parte sono anche nelle società che hanno vinto una gara o che stanno partecipando a gare per quelle opere per le quali sono intervenute le destinazioni del CIPE.

Sul sito del Ministero c'è la tracciabilità di quelle destinazioni, ed è riportato se sono in corso di gara, se la gara è stata espletata, qual è la società titolare di ogni realizzazione progettuale. In diversi documenti poi si può ravvisare la possibilità di coniugare l'esigenza finanziaria di chi la chiede con chi la offre. Senza contare le numerose società – di

cui non voglio fare il nome, altrimenti dovrei fare comparazioni o potrei dimenticarne qualcuna – che sono oggi nella condizione di dover realizzare nuove infrastrutture di distribuzione di energia o altri prodotti.

Certamente, non dobbiamo immaginare che questo strumento sia a disposizione di soggetti che devono realizzare con soldi privati, sono concessioni, sono rapporti pubblici e quant'altro.

Infine, rispondendo al quesito del senatore Gallo, per il Piano Città, in quanto aggregazione di tante opere che si possono realizzare per il recupero del degrado urbano e di interi quartieri, si potrà realizzare un collegamento tra i soggetti destinatari, come riportato nel documento che lascio agli atti della Commissione, e costituire quella massa critica che consenta di rivolgersi a questo tipo di strumento.

PRESIDENTE. Ringrazio il vice ministro Ciaccia per le sue comunicazioni e dichiaro conclusa la procedura informativa in titolo.

I lavori terminano alle ore 16,30.

