

IL TRUCCO DEL PROJECT FINANCING

GRANDI OPERE, PASSERA PREPARA ALTRI 50 MILIARDI DI DEBITI

Un nuovo regalo ai costruttori: sconto fiscale del 50 per cento sul valore delle infrastrutture di Giorgio Meletti

Il primo affare con il nuovo sistema è l'autostrada Orte-Mestre, detta anche Nuova Roma: 400 chilometri, 10 miliardi di costo, promossa da una lobby trasversale che va dall'eurodeputato Udc Vito Bonsignore a Pier Luigi Bersani. Già, mentre si festeggia lo sblocco del fondo Salva Stati, il ministro dello Sviluppo economico, Corrado Passera, innesca con animo sollevato la nuova bomba di debito pubblico a scoppio ritardato: una cinquantina di miliardi, stando alle sue rivendicazioni.

Già quest'estate è arrivato il *project bond*: dietro l'*inglesorum* si nasconde il vecchio sistema di un debito apparentemente privato ma garantito dallo Stato. Adesso l'ultima novità è lo sconto fiscale per le grandi infrastrutture. Il privato che costruirà un'autostrada, un ospedale o che altro, per un valore di almeno 500 milioni, avrà diritto a un credito d'imposta fino al 50 per cento del valore dell'opera, cioè a pagare meno tasse per 250 milioni. Secondo il governo si tratta di incoraggiare i privati a investire in quelle irrinunciabili opere pubbliche che lo Stato non è più in grado di finanziare.

A dispetto del governatore Ignazio Visco, che chiede di investire in piccole opere di manutenzione per far ripartire l'economia, Passera e Ciaccia vogliono fare solo quelle grandi e talvolta inutili. E allora avanti con i trucchi contabili, gli stessi che hanno portato l'alta velocità ferroviaria, nata con le stesse premesse ("tutto a carico dei privati"), a pesare per 90 miliardi sullo Stato: circa il 5 per cento del debito pubblico.

Per far maturare altro debito a carico dei suoi e nostri figli, Passera può contare sul lavoro del suo vice per le Infrastrutture, Mario Ciaccia, che era con lui a Banca Intesa. Si occupava di costruire fantasiosi progetti detti *project-financing*, che servono appunto a fare grandi opere in cemento armato fingendo che siano finanziate dai privati. Il meccanismo teorico è questo: costruisco l'autostrada con soldi miei o che prendo in prestito, lo Stato me la dà in concessione per un certo numero di anni, durante i quali, incassando i pedaggi, ripago i debiti. Peccato che in tutti i contratti di questo tipo - sempre segreti - c'è la clausola che garantisce il privato: se il traffico sarà minore del previsto ed egli non sarà in grado di rimborsare le banche, sarà lo Stato a metterci una pezza.

ANCORA più evidente si manifesta l'imbroglio sulle linee ferroviarie, per esempio la nuova Napoli-Bari. Siccome non c'è abbastanza traffico per ripagarla in termini di mercato, si pensa all'innovativo contratto di disponibilità: il rischio di mercato del privato consisterà

nel fare un contratto con le Fs, che si obbligheranno a pagare per qualche decina d'anni un affitto a cifra fissa di quella linea ferroviaria. Che significa un debito a valere sui prossimi decenni.

Esempio ancora più chiaro. La nuova sede del comune di Bologna è stata fatta in *project-financing*: qualcuno l'ha costruita e il comune si è impegnato a pagargli un affitto di 9,5 milioni all'anno per 28 anni. L'opera è costata 70 milioni, il comune apparentemente non ha investito un euro, il patto di stabilità è rispettato, ma di fatto al contribuente è stato accollato un debito di oltre 250 milioni che non figura in nessun bilancio.

In questo quadro lo sconto fiscale è un regalo ulteriore ai costruttori e alle banche. Curiosamente la bozza di decreto che circola dice che ne ha diritto solo chi riesce a dimostrare che il suo piano finanziario non sta in piedi. Così, anziché dare cifre di traffico fantasiose come quelle inventate per dire che il Ponte sullo Stretto era un affare, i costruttori e le banche diranno che l'opera è in perdita, giusto nella misura dello sconto fiscale massimo previsto, in modo da prenderselo tutto. Secondo il decreto, infatti, se ne avrà diritto proprio "nella misura necessaria al raggiungimento dell'equilibrio del piano economico finanziario".

