

**Intervento**

**Pietro Ciucci**

**Presidente**

**ANAS**

**Seminario**

**TERRITORIO E CREAZIONE  
DI VALORE:  
LE INFRASTRUTTURE TRA  
QUALITA' DEI PROGETTI E  
NUOVE MODALITA' DI  
FINANZIAMENTO**

**Sala Camerana**

**Assolombarda**

**10 febbraio 2009**

Tutte le relazioni e le documentazioni della Mobility Conference saranno rese disponibili sul sito **[www.mobilityconference.it](http://www.mobilityconference.it)**

## **Convegno Assolombarda**

**“Territorio e creazione di valore: le infrastrutture  
tra qualità dei progetti e nuove modalità di finanziamento”**

**Milano 10 febbraio**

### ***Abstract dell'intervento del Presidente dell'Anas Pietro Ciucci***

#### **1. Anas per lo sviluppo**

L'Anas nel biennio 2007-2008 è tornata ad essere la prima stazione appaltante italiana e ha messo in moto investimenti per circa 8 miliardi di euro, che si sono già trasformati o si stanno trasformando in cantieri e in produzione e costituiscono quindi un vero piano straordinario, concreto e non virtuale, capace di dare immediatamente un contributo a risollevare le sorti della nostra economia e del nostro prodotto interno lordo.

Basti pensare che attualmente siamo impegnati in tutto il Paese con lavori in 145 cantieri, per investimenti complessivi pari ad oltre 12 miliardi di euro.

Le grandi opere su cui stiamo lavorando sono la A3 Salerno-Reggio Calabria, dove sono stati ultimati e resi fruibili agli

utenti circa 190 km di nuova autostrada; il Passante di Mestre, che abbiamo aperto al traffico due giorni fa; l'autostrada Catania-Siracusa, che sarà completata entro il 2009; la Grosseto-Fano, che è già aperta al traffico o in fase di realizzazione per oltre la metà del suo tracciato; la strada statale Jonica, per la quale abbiamo in corso investimenti per oltre 1 miliardo e mezzo di euro.

A questi investimenti già in corso o in fase di avvio da parte dell'Anas, vanno sommati quelli previsti dalle nuove convenzioni autostradali già stipulate o di prossima stipula, che valgono quasi 40 miliardi euro e rappresentano a loro volta un supporto fondamentale per la ripresa economica del nostro Paese.

L'Anas ha oggi una capacità di investimenti di almeno 4 miliardi di euro all'anno ed una banca progetti ricca di interventi immediatamente "appaltabili", come si dice in gergo tecnico.

## **2. La variabile economico/finanziaria**

L'attuale modello di finanziamento dell'Anas è molto rigido poiché non consente alla Società di reperire autonomamente risorse sul mercato dei capitali e prevede in sostanza, che il fabbisogno per gli investimenti e l'esercizio della rete stradale resti totalmente a carico dello Stato o di altri Enti Pubblici, i cui flussi finanziari dipendono dai contingenti vincoli del bilancio pubblico.

Ecco la ragione per cui sono convinto che per il finanziamento delle opere infrastrutturali si debbano percorrere strade nuove, attraverso il ricorso ai capitali privati e il coinvolgimento del territorio, come avviene con il Project Financing o le tecniche di 'cattura di valore' (sperimentate per la prima volta con l'asse viario Quadrilatero Marche-Umbria) e con la costituzione di Società miste con le Regioni.

### **3. Project financing: l'esperienza Anas**

Le opere che realizzeremo in Project Financing (valore circa 4 miliardi di euro), per le quali abbiamo già individuato i promotori finanziari, sono: il collegamento autostradale Benevento-Caianello; il collegamento San Vittore-Bojano-Campobasso (prima tratta dell'autostrada Termoli-San Vittore); il collegamento Porto di Ancona-A14 e la Ragusa-Catania.

L'Anas ha avviato tutte le attività previste dalla legge per pervenire all'approvazione da parte del Cipe dei progetti preliminari, con la relativa copertura finanziaria, cui farà seguito l'indizione della gara per la scelta del concessionario, nell'ambito della quale il promotore avrà il diritto di prelazione.

Inoltre, lo scorso dicembre il Consiglio di Amministrazione dell'Anas ha deliberato l'inserimento nel Master Plan delle opere da realizzare attraverso lo strumento del Project Financing di tre nuove infrastrutture: il collegamento autostradale Ferrara-Porto Garibaldi, il collegamento tra la A1, l'aeroporto di Grazzanise e la direttrice Domitiana e il tratto

Arezzo-Fano dell'itinerario Grosseto-Fano, per un importo complessivo di circa 4 miliardi di euro.

Saranno le prime iniziative in Italia che utilizzeranno le nuove procedure introdotte recentemente dal terzo decreto correttivo, che consentono di abbreviare notevolmente i tempi di affidamento procedendo ad una gara unica per la scelta del promotore cui affidare direttamente la concessione senza ulteriori fasi concorsuali.

#### **4. Le società miste Anas-Regioni**

Le società miste rappresentano il modo concreto attraverso il quale realizzare il cosiddetto "federalismo autostradale". Ne abbiamo costituite già cinque (paritariamente al 50%), con le Regioni:

- Lombardia (per realizzare tre arterie autostradali: la Pedemontana Lombarda, la Brescia-Bergamo-Milano e le Tangenziali Esterne di Milano);
- Piemonte (per realizzare la tratta Biella-A26 Casello di Romagnano-Ghemme della Pedemontana Piemontese; la Biella-A4 Torino-Milano casello di Santhià della Pedemontana Piemontese; il collegamento multimodale di corso Marche a Torino; la tangenziale est di Torino; il raccordo Strevi-Predosa, per un investimento complessivo di oltre 2,4 miliardi di euro);
- Veneto (per la gestione del Passante di Mestre, nonché della tratta autostradale Venezia-Padova);

- Lazio (per realizzare il progetto integrato Corridoio intermodale Roma-Latina e il Collegamento Cisterna-Valmontone, costo stimato due miliardi di euro);
- Molise (per la realizzazione dell'autostrada di collegamento A1-A14 tra S. Vittore e Termoli, importo complessivo dell'investimento necessario ammonta a circa 3.500 milioni di euro).

## **5. Il Ponte sullo Stretto**

Si può considerare la maggiore delle opere pubbliche da realizzate in Italia attraverso la finanza di progetto.

Il fabbisogno complessivo, che comprende tra l'altro gli oneri finanziari, gli accantonamenti rischi, gli aggiornamenti dei costi delle materie prime, era stato calcolato in via largamente prudentziale in 6 miliardi di euro, importo riconfermato dal Cipe del 30 settembre 2008. Le modalità del piano finanziario, confermando nella sostanza quanto a suo tempo predisposto, dovrebbero prevedere la copertura del 40 per cento del fabbisogno attraverso contributo pubblico e/o aumento di capitale della società Stretto di Messina e del restante 60 per cento tramite finanziamenti da reperire sui mercati nazionali ed internazionali dei capitali secondo lo schema tipico del project finance.

Il valore della gara effettuata nel 2004 era di 4,4 miliardi di euro, per effetto del ribasso offerto si è ridotto di circa il 12% pari a 3,9 miliardi di euro.

Nel 2009 daremo inizio alle attività di progettazione definitiva, con l'obiettivo di cantierare i lavori entro la metà del 2010 e di inaugurare la nuova opera entro il 2016.

## **6. Il modello Quadrilatero Marche-Umbria**

Progetto pilota, nella forma del Partenariato Pubblico Privato (inserito tra le Opere della Legge Obiettivo), della Società Quadrilatero Marche-Umbria, facente parte del Gruppo Anas, per la realizzazione dei due principali assi viari umbro marchigiani, ovvero le Statali 77, 76 e 318, per un importo complessivo di 2.185 milioni di euro.

L'idea che è alla base del progetto è molto semplice: il potenziamento o la realizzazione delle infrastrutture viarie, oltre che migliorare la qualità della vita del territorio, crea le condizioni per un incremento dello sviluppo economico. Una parte di questo beneficio economico viene intercettato per co-finanziare i lavori sull'infrastruttura stessa che viene così realizzata senza dover ricorrere al pedaggio.

Tale idea è stata sviluppata nel cosiddetto Piano di Area Vasta che prevede l'insediamento di nuove attività produttive, svolte da privati per mezzo di concessioni, in

predeterminate Aree adiacenti e connesse alle infrastrutture viarie da realizzare.

Il meccanismo di cofinanziamento impiegato è quello del "*Value Capture*" (Cattura di valore) da attuarsi nell'arco temporale di trenta anni. E' previsto che una quota dei finanziamenti sia generata tramite il pagamento di un canone per la concessione dei terreni destinati agli insediamenti produttivi. Per queste Aree (le cosiddette Aree Leader, sono 15, di cui 8 già approvate dal Cipe), sono previste ulteriori fonti di cattura di valore che coinvolgono anche il Territorio. Si tratta di un contributo annuo, sempre per la durata di trenta anni, di importo pari al gettito ICI generato dagli immobili destinati alle attività produttive da svilupparsi nelle suddette Aree, nonché un contributo *tantum commisurato* al 70 per cento degli oneri di urbanizzazione secondaria e del costo di costruzione.

Oltre alle fonti ora descritte, canoni, gettito ICI, oneri di costruzione, il Piano di Area Vasta della Società Quadrilatero ne comprende una quarta disciplinata dalla legge 580 del 1993. In particolare il legislatore ha previsto che, per opere come il progetto Quadrilatero, generanti aumento della produzione e miglioramento delle condizioni socioeconomiche del territorio, le Camere di Commercio possano aumentare per gli esercizi di riferimento la misura del diritto annuale fino a un massimo del 20 per cento da destinare interamente alla realizzazione di tali infrastrutture.