

*Il governo annuncia misure per rilanciare il*

# Infrastrutture, un pacchetto

Pagine a cura  
di **GABRIELE VENTURA**

Il mercato delle infrastrutture è un cantiere aperto per gli studi legali. Un settore tornato «caldo» proprio in questi ultimi giorni in cui si sono susseguiti gli annunci, da parte del governo e degli operatori, di grandi opere e nuove iniziative. E se alle parole seguiranno i fatti per gli avvocati saranno affari a nove zeri. A partire da operazioni come la Salerno-Reggio Calabria e il Ponte sullo Stretto, rilanciate dal presidente del consiglio, **Silvio Berlusconi**, nel programma di governo presentato settimana scorsa al Parlamento per la richiesta di fiducia. «Nei prossimi tre anni», ha detto il premier, «saranno investite nel Mezzogiorno risorse per circa 21 miliardi di euro, pari al 40% degli investimenti complessivi che abbiamo deciso per tutta l'Italia, raggiungendo così nel 2013 alcuni risultati importanti, come ad esempio il completamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria». Ed entro dicembre, ha promesso ancora Berlusconi, sarà pronto il progetto esecutivo del ponte sullo Stretto di Messina. Ma vediamo i principali progetti in ballo e come gli studi legali si stanno concentrando sull'infrastruttura.

## I progetti

Tra le maggiori potenzialità del settore, troviamo l'atteso sblocco della normativa riguardante le nuove infrastrutture sportive, ovvero gli stadi, e l'Expo 2015, una volta sciolte le problematiche politiche. Cassa depositi e prestiti,

Cdc, Kfw e Bei hanno presentato invece settimana scorsa all'Unione europea una proposta per sbloccare il settore delle infrastrutture. Si tratta, nel dettaglio, di agevolazioni fiscali, nuovi strumenti d'investimento come i project bond e la rimozione di ostacoli e disincentivi normativi e contabili già presenti nei criteri di vigilanza Basilea3, nei principi di contabilità Ifrs-9 e nelle regole del nuovo Solvencyll per assicurazioni e fondi pensione.

Questi i principali interventi che dovranno essere attuati in Europa per incoraggiare gli investimenti di lungo termine dei privati nel finanziamento delle infrastrutture di interesse generale.

Per quanto riguarda invece l'Italia, il Cipe ha in ballo tre delibere in Commissione trasporti del Senato: la n. 83 «provvede a ridurre l'ammontare di risorse destinate nel triennio ad alcuni interventi nel Mezzogiorno»; la delibera n. 103 prevede invece che, in base al quadro aggiornato, l'ammontare delle risorse destinate alla voce «Opere medio piccole nel Mezzogiorno» sia ridimensionato da 801 a 438 milioni di euro. Mentre la delibera n. 121 prevede che alla voce «Adeguamento rete ferro-

viaria meridionale, partecipazione delle ferrovie ad interventi a terra Ponte sullo Stretto», venga ridotta di 218 milioni, passando da 588 a 370.

## Gli studi legali

Tra gli studi impegnati nell'infrastruttura c'è sicuramente **Chiomenti**, che, tra l'altro, ha seguito, in Italia, la ristrutturazione del finanziamento del

Quadrilatero autostradale Marche-Umbria e il rifinanziamento per la Ss Jonica 106. Mentre all'estero ha assistito due fondi strutturali, «Marguerite» e «Inframed», promossi e partecipati da Cassa depositi e prestiti. «Tra le problematiche relative al settore», spiegano **Giovanni Diotallevi** e **Luca Raffaello Perfetti**, «spiccano le prescrizioni del Cipe in materia di concessioni autostradali, con i relativi effetti sulla bancabilità delle operazioni, oltre che le tempistiche di approvazione dei progetti preliminari e definitivi delle opere ex lege obiettivo. Una delle maggiori potenzialità, invece, è l'atteso sblocco della normativa riguardante le nuove

Supplemento a cura  
di **ROBERTO MILIACCA**  
[rmiliacca@class.it](mailto:rmiliacca@class.it)



infrastrutture sportive».

Non mancano le criticità anche per **Legance**. «Il settore è caratterizzato da una notevole complessità delle operazioni», dice **Monica Colombera**, «che richiedono competenze di diritto pubblico, societario e finanzia-

rio, che quindi necessitano di essere seguite da uno studio con un team multidisciplinare. Il settore delle infrastrutture offre sicuramente grandi opportunità di sviluppo anche se non mancano le criticità. La maggior criticità deriva dall'enorme dilatazione dei tempi di chiusura delle operazioni, che sono frequentemente allungati a causa dei contenziosi in fase di gara, dalla poca stabilità della posizione dell'amministrazione pubblica nei contributi finanziari e dallo spettro dei mutamenti legislativi».

Attivo nell'infrastruttura anche **Allen & Overy**, che, tra l'altro, ha seguito un pool di banche per le attività di project finance relative allo sviluppo, costruzione, funzionamento e manutenzione di una centrale eolica situata in Sardegna. «L'operazione», afferma **Catia Tomasetti**, «è stata un successo in particolare perché Geopower è il più importante project financing italiano dell'an-

no nel settore eolico e si è chiuso proprio mentre a livello governativo pesava una grave incertezza sul prezzo dei certificati verdi».

Punta sul settore **Linklaters**. «Nel corso dell'ultimo anno», spiega **Tessa Lee**, «il dipartimento di energy & infrastructure è stato particolarmente attivo in Italia, alla luce di un rinnovato interesse per il settore infrastrutturale anche da parte di soggetti esteri, quali fondi di private equity e fondi sovrani specializzati nel settore delle infrastrutture».

Secondo **Nctm** la via da seguire è quella della finanza di progetto, coinvolgendo gli investimenti privati. «È chiaro», dice **Giuliano Berruti**, «che si deve trattare di infrastrutture idonee a generare reddito per l'impresa privata, in quanto il finanziamento privato deve essere comunque recuperato». I progetti assistiti dal team infrastructure di **Ashurst** comprendono invece, tra l'altro, autostrade come BreBeMi, Pedemontana Veneta, Pedemontana



settore. E le law firm stanno a guardare

# per le opere da 21 miliardi

Lombarda e Salerno-Reggio Calabria. «È frustrante vedere», commenta **Franco Vigliano**, «come sia più facile concludere progetti di infrastrutture all'estero che in Italia. La quantità della burocrazia coinvolta, i tempi smisurati dei processi autorizzativi che ne conseguono e una certa propensione all'approssimazione finiscono per dilatare i tempi di realizzazione delle opere e farne lievitare i costi in modo esagerato».

Punta su autostrade e metropolitane **Norton Rose**. «Per il resto», spiega **Stefano Maria Zappalà**, «l'ammodernamento della rete ferroviaria, salvo l'eccezione della tratta d'alta velocità Roma-Milano, non ha avuto sviluppi, per non parlare delle infrastrutture portuali, per le quali non mi sembra che ci sia un piano di sviluppo di lungo periodo che abbia alla base delle scelte strategiche volte ad incentivare l'uso delle vie del mare come alternativa al trasporto su gomma».

Per **Simmons & Simmons** il mercato delle infrastrutture rap-

presenta un settore nevralgico per lo sviluppo del paese. «In un'ottica prospettica», afferma **Richard Conrad Morabito**, «auspichiamo che il processo di semplificazione in corso possa contribuire ad attrarre maggiori capitali da investire nella implementazione nel settore delle infrastrutture». Il team di **Eversheds** lavora invece nella sede di Tirana dello studio. «La scelta strategica di avere un team dedicato in Albania», spiega **Marco Lacaita**, «è collegata alle opportunità di mercato collegate al forte boom di progetti nel settore delle infrastrutture nell'area balcanica di Kosovo e Albania».

Secondo **Elvezio Santarelli**, partner di **Watson Farley Wil-**

**iams** è necessario sviluppare la cultura del project financing. Mentre per **Guido Molinari**, partner di **Carnelutti** (Roma), «il nuovo art. 23 bis rappresenta una storica svolta, ed insieme una straordinaria opportunità, per la privatizzazione dei servizi pubblici locali».

— © Riproduzione riservata — ■