

Il partenariato pubblico-privato: dal fallimento del Not ai ritardi per il nuovo ospedale di Cavalese

Il “project financing” non decolla

Autostrada, centrali idroelettriche, ospedali, stadio del ghiaccio, tramvie, funivie, piscine, reti del metano... Per ogni piccola, grande opera pubblica, da realizzare e/o gestire, la formula magica degli amministratori pubblici - si chiamano Fugatti a Trento o Draghi a Roma - è sempre più racchiusa in una formula: PPP. Ovvero partenariato pubblico-privato, declinato anche come finanza di progetto. Alla base, il concetto è semplice: il pubblico non “tira fuori” i soldi, perché ad investire è l'operatore privato, che si accolla i rischi. Ed anche in Trentino la formula magica è sempre più all'ordine del giorno. Tutto bello e piano, in teoria. Perché l'ente pubblico può realizzare un'opera anche se è privo di risorse (e non può indebitarsi per ottenerle) per realizzare un investimento. E quindi ricorre al privato, che ha il *know how*, è (sulla carta) più efficiente e trova conveniente mettersi in gioco, realizzando e gestire l'opera, facendo *business* con i ricavi di gestione: introiti diretti, com'è il caso dei pedaggi di un'autostrada o degli abbonamenti e ticket di una piscina (in questo caso di parla di “opere calde”) o che provengono dai canoni riconosciuti dalla pubblica amministrazione, ad esempio per la realizzazione di un ospedale (“opera fredda”).

La formula magica, però, in Trentino stenta a dare frutti, vuoi perché la procedura è oggettivamente complessa, vuoi perché mancano le professionalità in grado di concretizzarla. È un dato di fatto: il PPP arranca. Presso l'Apac (Agenzia provinciale per gli appalti e i contratti) è stato pure istituito uno sportello ad hoc per gli operatori economici. E lo scorso marzo Provincia e Comune di Trento (che ha creato un servizio specifico) hanno sottoscritto un'intesa per il coinvolgimento di capitali privati nella realizzazione di investimenti pubblici. L'intesa rimanda al Navip (Nucleo di analisi e valutazione degli investimenti pubblici con il PPP) per l'istruttoria tecnico-economica. L'emblema del mancato decollo del “partenariato” è il Not, il Nuovo ospedale trentino. Lo ha

ricordato l'ex dirigente della sanità trentina, Giorgio Paolino (*l'Adige*, 21 aprile): nel 2000, la prima giunta Dellai, divisa al suo interno (Roberto Pinter era contrario, Silvano Grisenti favorevole) scelse la finanza di progetto per il Not. Certo, la responsabilità non è tanto nel PPP. Ma il risultato è che dopo 22 anni l'ospedale ancora non c'è. La giunta Rossi (2016) tentò di rilanciare il progetto evitando il PPP, ma una sentenza del Consiglio di Stato costrinse la Provincia a ripescare la finanza di progetto. Oggi, tutto è ancora bloccato, in attesa che il Rup (responsabile unico del procedimento), Raffaele De Col, scelga tra continuare con il progetto Guerrato (bocciato dalla conferenza dei servizi) o quello di Pizzarotti.

Il codice degli appalti che ha innovato nel 2016 la norma sul partenariato pubblico-privato stabilisce il termine di 90 giorni, presso il Navip, per la valutazione delle proposte fatte dagli operatori privati: il Navip deve valutare la sostenibilità economico-finanziaria e i profili di rischio della proposta, in modo poi che la giunta provinciale possa dichiararne l'interesse pubblico e metterla a gara. Il vantaggio, per il proponente, è che in caso di soccombenza, potrà poi esercitare il diritto di prelazione. Il termine di 90 giorni, in realtà, mai è rispettato. La cordata capitanata da Mak Costruzioni, con Siram, Dolomiti Solutions e Banca Intesa come partner finanziario, ha presentato una proposta di PPP per il nuovo ospedale di Masi di Cavalese nella primavera 2021. La giunta Fugatti ha fatto il punto sulla proposta nella seduta di venerdì scorso. L'orientamento è positivo: nuovo ospedale a Mase e nuova casa della salute a Predazzo. Di certo, l'importo aggiornato per questo PPP sarà superiore ai **200 milioni** di euro (in luogo dei **47** previsti per la ristrutturazione dell'ospedale esistente). Ad ogni modo, la procedura non è ancora chiusa: se va bene, il Navip si esprimerà entro maggio, inizio giugno, lasciando poi alla giunta Fugatti la decisione politica di ricorrere ai capitali privati per l'ospedale. **Do. S.**

La giunta Fugatti orientata a dare l'ok per la grande opera nella piana di Masi. Ma servono gli ultimi passaggi presso il Navip

L'area del Not, il Nuovo ospedale trentino a Trento sud, concepito con la finanza di progetto



Partenariati

Tra i progetti ritardati o azzerati anche la funivia Monea-Lusia e il Medical Wellness di Levico

Tramvia e Ice Rink: opere “ferme”



Per il nuovo tram tra Spini e il centro città, Alstom Ferroviaria ha presentato una proposta di partenariato pubblico-privato da 280 milioni

Certo, vi sono proposte di PPP-partenariato pubblico-privato andate a buon fine, com'è il caso della gestione delle piscine di Levico Terme e Borgo Valsugana, o quelli delle colonie di Candriai e Cosenatico affidate in gestione alla cooperativa Aerat. Ma presso il Navip, il Nucleo di valutazione degli investimenti pubblici da con il PPP, c'è anche un elento di proposte sospese, ferme al palo, “benedette” per la loro sostenibilità economico-finanziaria e poi non realizzate. Ecco alcuni

esempi. Della cabinovia per collegare Moena e l'Alpe di Lusia si parla dal 2016, quando fu messa a punto da Funivia Moena spa la proposta di finanza di progetto, valutata positivamente dal Navip due anni dopo e poi dichiarata di pubblico interesse dalla giunta provinciale. Qui, a complicare le cose, ci si è messo lo stravolgimento dei prezzi delle materie prime, che ha fatto impennare da **10 a 12 milioni** di euro i costi di realizzazione, cosicché nell'agosto scorso la Provincia ha chiesto di pre-

sentare un nuovo piano finanziario. Tutto fermo, quindi. Definitivamente archiviato, invece, il progetto di partenariato pubblico-privato per il nuovo centro “Medical Wellness” di Levico Terme. **12 milioni** di investimento e le due polizze che Levico Terme spa avrebbe dovuto presentare alla Provincia, sono alla fine diventati insostenibili, e ad inizio marzo c'è stato il dietrofront. Sospesa presso il Navip (e non è chiaro fino a quando) la proposta di partenariato pubblico-privato depositata nell'agosto 2021 da Alstom Ferroviaria e altri operatori per realizzare la nuova tramvia di Trento Nord, tra Spini ed il centro città. La proposta presenta due controindicazioni. Primo, il costo appare eccessivo: **280 milioni** di euro. Secondo: non si capisce perché il Comune dovrebbe affidarsi a capitali privati quando potrebbe fare ricorso al Fondo per il trasporto rapido di massa del governo, ottenendo il 100% delle risorse a fondo per-

duto, come hanno fatto Bologna e altre città per realizzare nuove linee del tram. È stata la stessa Alstom Ferroviaria a chiedere la sospensione della valutazione del Navip, dopo che il Comune, in accordo con la Provincia, si è affidato ad una consulenza sul Nordus, per valutare quale sia la migliore soluzione: tram o interrimento della Trento-Malé.

Nemmeno ha fatto, fin qui, una buona fine la proposta di partenariato pubblico-privato fatta da Fincantieri (su progetto dell'archistar Carlo Ratti) per il nuovo Ice Rink Piné. Il Navip ha ritenuto in prima battuta la proposta della nuova opera per i Giochi olimpici invernali del 2026 decisamente fuori scala: **180 milioni** di euro che rischiano di “tirare su” una cattedrale nel deserto. Attenzione, però: non è un no definitivo, e la proposta Fincantieri è ancora sul tavolo del Navip. Ridimensionata, potrebbe rimanere ancora in gioco. **Do. S.**