

OSSERVATORIO
collegamento ferroviario
Torino-Lione

Collegamento ferroviario
Torino-Lione

**I possibili schemi di
Partenariato Pubblico
Privato**

Torino, 30 Ottobre 2007

Unità Tecnica Finanza di Progetto



L'analisi dei rischi nelle operazioni di PPP

Remunerazione dell'investimento

Fase di costruzione:

- ✓ Eventuale contributo pubblico (“prezzo”)

Fase di gestione:

- ✓ Tariffazione diretta agli utenti dei servizi erogati, *od in alternativa:*
- ✓ Pagamenti a carico della Pubblica Amministrazione:
 - ❖ Canone di disponibilità (*availability payment*), per l'utilizzo della struttura, variabile in funzione del grado di agibilità, che a sua volta è determinato da fattori quali la manutenzione della struttura, lo stato di efficienza degli impianti, ecc.
 - ❖ Canone per servizi (*service fee*), variabile in funzione della quantità e della qualità delle prestazioni erogate.
- ✓ Ricavi aggiuntivi (es. sfruttamento spazi commerciali, ecc.).



Ripartizione dei rischi

- ✓ E' inefficiente tanto la ritenzione di tutti i rischi alla parte pubblica, quanto il suo trasferimento integrale alla parte privata;
- ✓ Attenta valutazione ed allocazione dei rischi, con metodi quantitativi adeguati;
- ✓ Un rischio specifico va allocato alla parte che lo sostiene al costo minore;
- ✓ Con la decisione dell'11.2.2004, Eurostat ha proposto una semplice allocazione dei rischi con effetto sui conti pubblici.



Caratteristiche generali e campo di applicabilità

La decisione di Eurostat riguarda il trattamento contabile nei conti nazionali dei contratti firmati da Enti pubblici nel quadro di operazioni di PPP.

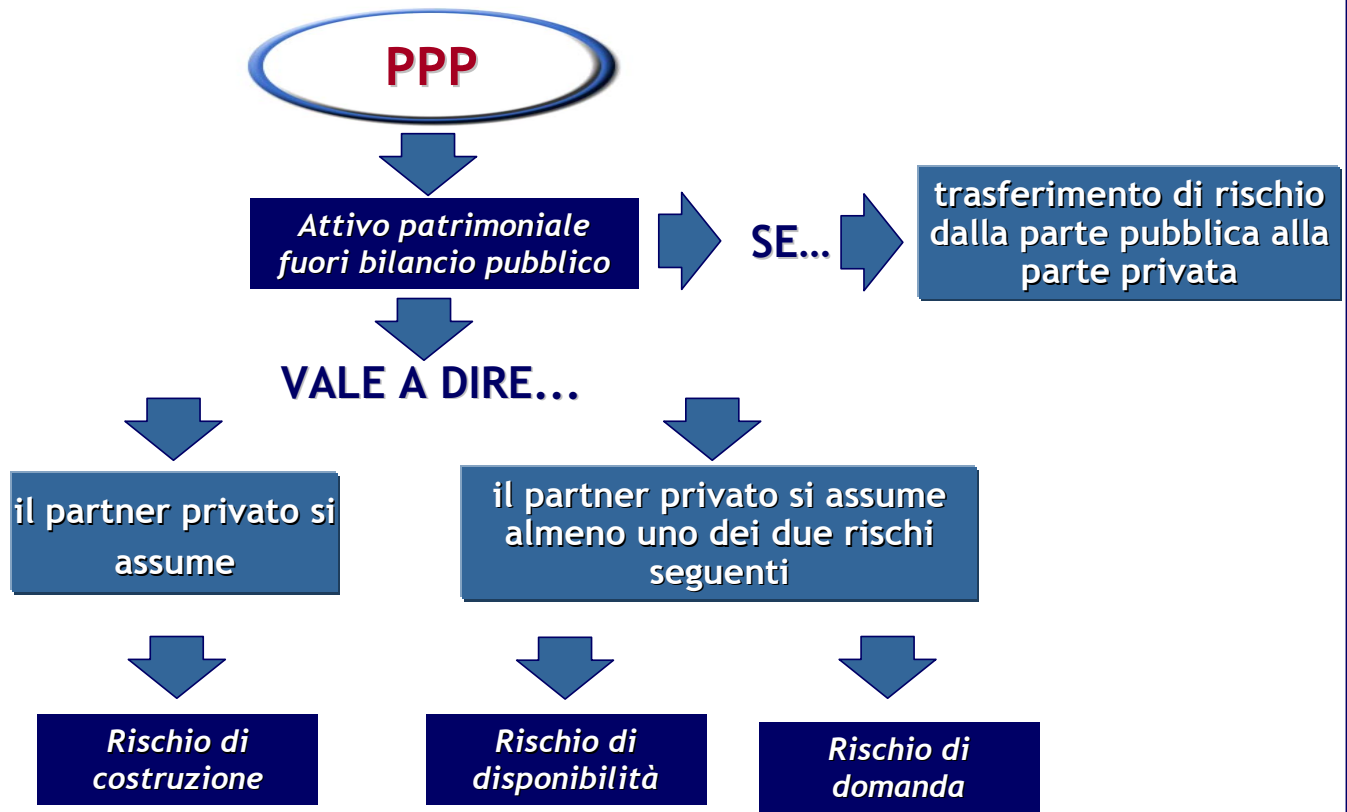
La decisione si applica nel caso in cui lo Stato sia il principale acquirente dei beni e servizi forniti (cd. PPP "freddo"):

ESEMPI**SANITA'****ISTRUZIONE****AUTOSTRADE
(shadow toll)**

L'applicabilità della decisione Eurostat 11.2.2004 è da verificare per il singolo caso. Essa propone comunque una trattazione dei rischi di validità generale



Tipologie di rischio



Rischio di costruzione

Il rischio di costruzione (*construction risk*) copre eventi quali:

- ✓ ritardo nei tempi di consegna;
- ✓ non rispetto degli standard di progetto;
- ✓ aumento di costi in corso d'opera;
- ✓ inconvenienti di tipo tecnico nell'opera;
- ✓ mancato completamento dell'opera.

Assunzione del rischio da parte del privato



Non sono ammessi pagamenti pubblici non correlati alle condizioni prestabilite di costruzione dell'opera



Rischio di disponibilità

Il rischio di disponibilità (*availability risk*) è legato alla capacità, da parte del concessionario, di erogare le prestazioni contrattuali pattuite, sia per volume che per standard di qualità.

I pagamenti pubblici sono correlati all'effettivo grado di disponibilità fornito dal privato, al loro volume e secondo la qualità predeterminata, in applicazione del principio del *take-and-pay*.

Assunzione del rischio da parte del privato



Non sono ammessi pagamenti pubblici sotto forma di canoni invariabili, indipendenti dalla performance



Rischio di domanda

Il rischio di domanda (*risk on demand*) NON dipende dalla qualità del servizio prestato dal concessionario.

La variabilità della domanda dipende da altri fattori, quali:

- ✓ la presenza di alternative più convenienti per gli utenti;
- ✓ il ciclo di business;
- ✓ nuove tendenze del mercato.

Assunzione del rischio da parte del privato



Incasso diretto delle tariffe; assenza di contratti pubblici a "minimo garantito" o *take-or-pay*



Conseguenze dell'assunzione dei rischi

Rischio costruttivo:

- ✓ Riduzione al minimo dei rischi di natura tecnica in fase di progettazione, attraverso l'esecuzione di tutte le indagini (geognostiche, idrauliche, ambientali, compatibilità urbanistica, ecc.)
- ✓ Project management e cost control in corso d'opera;
- ✓ Copertura dei rischi con polizze assicurative specifiche.

Rischio di disponibilità (*availability*):

- ✓ Definizione degli obiettivi funzionali dei servizi;
- ✓ Sistemi di misura della qualità/quantità delle prestazioni erogate;
- ✓ Meccanismi di incentivi/penalità;
- ✓ Misure atte a prevenire l'obsolescenza dei servizi prestati

Rischio di mercato:

- ✓ Incasso diretto delle tariffe dall'utenza



Il Value for Money assessment

E' un metodo quantitativo per valutare la migliore convenienza per l'Amministrazione nella acquisizione di servizi mediante la comparazione fra diverse opzioni contrattuali.

Calcola il VAN dei pagamenti della PA nelle diverse opzioni: quella con il VAN più basso risulta la più conveniente per la PA.

Sono generalmente due le opzioni (*procurement options*) che vengono poste a confronto:

- ✓ Opzione “tutto pubblico” (*PSC, Public Sector Comparator*): affidamento di contratti di appalto per la progettazione e costruzione dell'infrastruttura; esercizio pubblico
- ✓ Opzione “PPP” (*Public Private Partnership*): ricorso al capitale privato attraverso forme di concessione (PPP contrattuale) o di società mista (PPP istituzionalizzato)



Il Value for Money assessment

Nel *VfM assessment* si mettono a confronto i seguenti costi nelle due opzioni (“tutto pubblico” e “PPP”):

Il costo base dell'opera:

Composto da costi di progettazione, costruzione, finanziari e di gestione.

I rischi trasferibili:

Sono i rischi che possono essere trasferiti al privato, qualora in grado di gestirli in maniera più efficiente rispetto alla P.A.

Es. rischio di costruzione, disponibilità, mercato

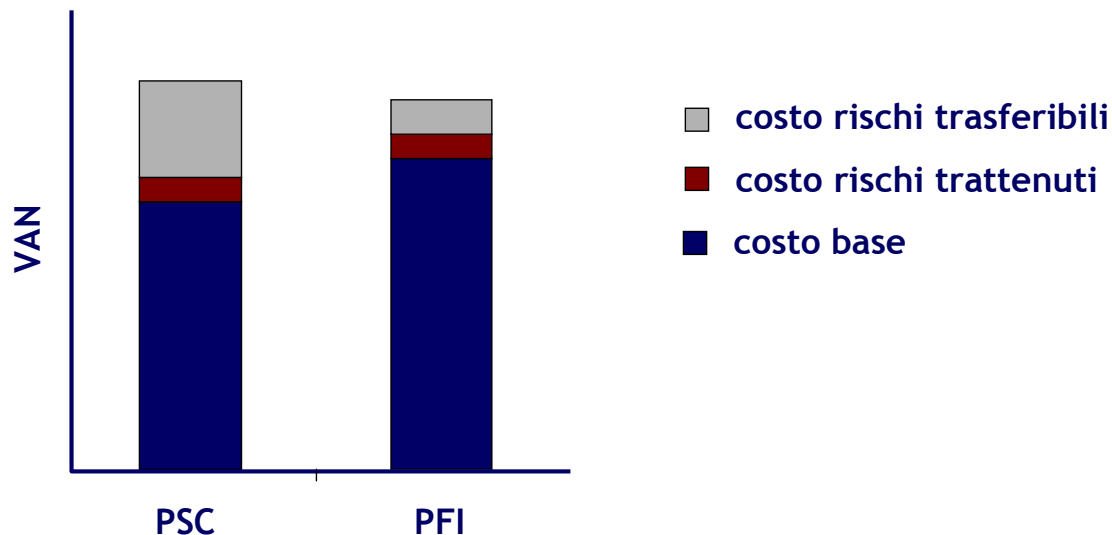
I rischi trattenuti:

Sono i rischi che il privato non è in grado di gestire efficientemente e che rimangono in capo alla P.A.

Es. rischio legislativo, rischio politico, ecc.



Il Value for Money assessment



Il costo base potrebbe essere più basso nell'opzione "tutto pubblico"

Il costo dei rischi trattenuti è indifferente

La convenienza per la PA risiede nel valore dei rischi trasferibili

Gli schemi To-Li in ottica PPP

Schema	Attività					
	Progettazione	Costruzione OO.CC.	Costruzione sovrastruttura	Gestione tecnica OO. CC.	Gestione tecnica sovrastruttura	Commercializz.
Zero	Pubblico	Pubblico	Pubblico	Pubblico	Pubblico	RFI/RFF
Zero Zero	Pubblico	Pubblico	Pubblico	RFI/RFF	RFI/RFF	RFI/RFF
Uno	Privato	Privato	Privato	Privato	Privato	Privato
Due	Pubblico	Pubblico	Privato	Privato	Privato	Privato
Tre	Privato	Privato	Privato	Privato	Privato	RFI/RFF
Quattro	Pubblico	Pubblico	Privato	Privato	Privato	RFI/RFF
Zero Zero Var	Pubblico	Pubblico	Privato	RFI/RFF	Privato	RFI/RFF
Tre misto	Pubblico	Pubblico (stesso privato)	Privato	Privato	Privato	RFI/RFF

Fonte: Clifford Chance - Schemi giur. fin sintesi 14.6.2002
 LTF Consegna n. 67 Sintesi studi giuridici e finanziari
 LTF Documento Riunione RFF/RFI 21 maggio 2007

Gli schemi To-Li in ottica PPP



Rischio del privato crescente

Schema	Allocazione rischi al privato				Giudizio sintetico
	Progettazione	Costruzione	Gestione tecnica	Commercializz.	
Uno					<i>Project finance</i>
Due					<i>Project finance parziale</i>
Tre					PPP
Quattro					PPP parziale
Tre misto					PPP parziale
Zero Zero Var					PPP parziale
Zero Zero					Appalto
Zero					Appalto

Fonte: Clifford Chance - Schemi giur. fin sintesi 14.6.2002
 LTF Consegna n. 67 Sintesi studi giuridici e finanziari
 LTF Documento Riunione RFF/RFI 21 maggio 2007

Legenda	
	Rischio allocato al privato
	Rischio non allocato al privato
	Stesso privato per appalto e PPP



Case studies di progetti ferroviari europei

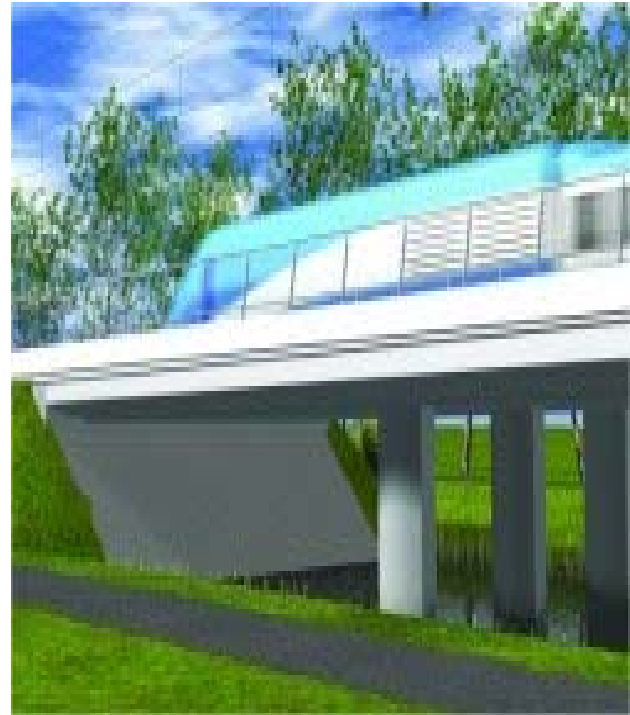
HSR TRATTO PERPIGNAN – FIGUERAS (TEN-T Francia-Spagna)

- ✓ Lunghezza totale: 48 km, incluso un tunnel a doppia canna di 8 km.
- ✓ contratto di tipo DBFO di durata pari a 50 anni
- ✓ Investimento: 952 Meuro (al gennaio 2003), ripartito fra fondi nazionali ed europei (57%), sponsor equity (11%) e debito (32%).
- ✓ **Allocazione integrale al privato dei rischi di costruzione, disponibilità e mercato:** il privato incassa i pedaggi dalle compagnie di trasporto
- ✓ Rispetto del principio europeo di concorrenzialità nella gara



HIGH SPEED LINK ZUID (TEN-T Olanda)

- ✓ 96 km.- 3.900 Meuro (28% priv.)
- ✓ Affidamento della (i) costruzione delle opere civili tramite appalto tradizionale, e della (ii) sovrastruttura e gestione tecnica integrale tramite concessione di 30 anni;
- ✓ Separazione del rischio costruttivo delle OO.CC. (pubblico) da quello della sovrastruttura, armamento, elettrif., SSC (privato);
- ✓ Trasferimento del rischio di disponibilità al privato: pagamento di un canone pubblico variabile in relazione al livello di performance;
- ✓ Ritenzione pubblica del rischio di mercato



STOCKHOLM AIRPORT ARLANDA RAILWAY LINK (Svezia)

- ✓ 20 km. - 497 Meuro (76% priv.)
- ✓ contratto di tipo DBFO di durata pari a 45 anni;
- ✓ **Allocazione integrale al privato dei rischi di costruzione, disponibilità e mercato: il privato incassa i pedaggi dalla vendita dei biglietti;**
- ✓ **contribuzione pubblica (24%) in forma di investimento finanziario: A-Train ripaga lo Stato con un interesse variabile in funzione dell'IRR effettivo (*profit-sharing clause*).**

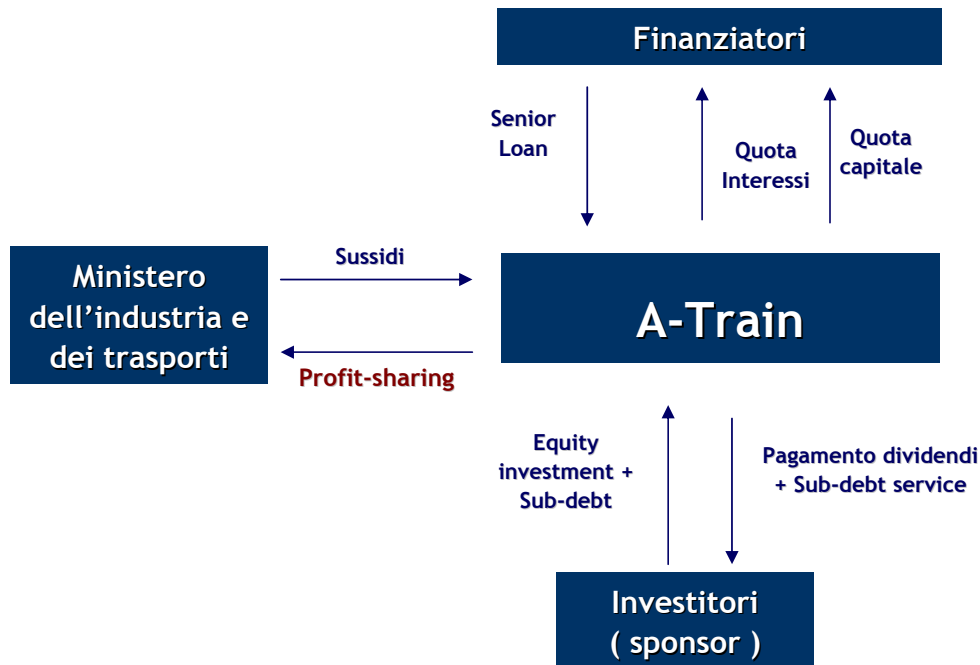


Per gentile concessione di Galaxy Fund

Esempi di project finance europei nel settore trasporti

STOCKHOLM AIRPORT ARLANDA RAILWAY LINK (Svezia)

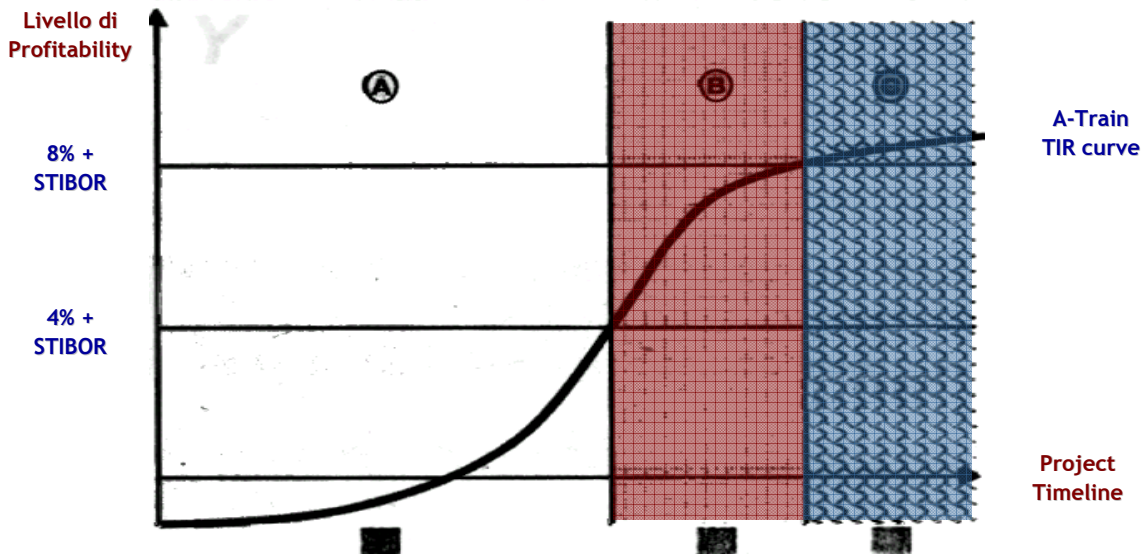
Struttura finanziaria



STOCKHOLM AIRPORT ARLANDA RAILWAY LINK (Svezia)



Financial leverage



TIR (A-train) < 4% + STIBOR

TIR (A-train) > 4% + STIBOR

TIR(A-train) > 8% + STIBOR

- ✓ **Priorità di ripagamento :**
- 1) senior debt
- 2) Subordinated debt
- (Non c'è per Equity e Subsidies)

- ✓ **A-Train paga allo Stato : MAX**
- 5% (Ricavi); 15% (Dividendi)

- ✓ **A-Train paga allo Stato : MAX 15%**
- (Ricavi); 50% (Dividendi)

UNITA' TECNICA FINANZA di PROGETTO

Via della Mercede, 9 - 00187 Rome, Italy

Tel. +39 06 6779 6394; Fax. +39 06 6779 6573

Sito web: www.utfp.it

Ing. Alberto Germani

Tel. +39 06 6779 6512

email: a.germani@governo.it

