



Unità Tecnica Finanza di Progetto

UTFP NEWS

Dipartimento per la Programmazione
e il Coordinamento della Politica Economica

NEWS E APPROFONDIMENTI SUL PPP E IL PROJECT FINANCE



Sommario

News

- L'UTFP assiste il DAP per la realizzazione del Piano Carceri
- ANAS approva il "Corridoio Orte-Mestre"
- Nuova collaborazione tra UTFP e AVCP sul PSC
- Le nuove determinazioni dell'AVCP n.3 e n.4 del 20 maggio 2009 – Il contributo dell'UTFP
- Presentazione del rapporto sulla finanza immobiliare 2009
- Un futuro sostenibile per i trasporti: la nuova comunicazione della Commissione Europea
- L'UTFP al convegno "urbanista contemporanea tra reti e strutture"
- L'UTFP al Forum Finanza e Sanità 2009

Approfondimenti

- La crisi finanziaria e l'impatto sul PPP
- Le autostrade del mare nella politica di sviluppo delle RT dell'UE

Rubrica - uno sguardo alla sentenza

- Gli studi di fattibilità nel PF hanno la meglio sulle realizzazioni private

Presentazione

Siamo al sesto numero di UTFP News, riscontriamo con piacere che continuano a crescere i nostri lettori, questo ci è di conforto nel prosieguo del lavoro di ricerca ed approfondimento in materia di finanza di progetto e partnership pubblico privato. La ricerca e lo studio sono alla base di tutta la nostra attività volta a favorire la diffusione e l'utilizzo delle tecniche più adeguate di project finance da parte della Pubblica Amministrazione.

In questo numero tra le news, segnaliamo l'assistenza che l'Unità Tecnica fornisce al Ministero di Grazia e Giustizia in particolare al DAP per la realizzazione del piano straordinario carceri in Legge Obiettivo. Inoltre la presentazione a UTFP di Jessica, strumento della Banca Europea per gli Investimenti e della Commissione Europea per promuovere crescita e investimenti sostenibili nelle aree urbane. La collaborazione sempre aperta e costruttiva con l'Autorità di Vigilanza dei Contratti Pubblici.

Si segnalano anche le rubriche, "Uno sguardo alla sentenza", affiancata da una nuova rubrica "Caso Studio" che si inaugura con il Termovalorizzatore di Gerbido – Torino.

Manfredo Paulucci de Calboli

Coordinatore UTFP

Il presente documento di proprietà UTFP – DIPE - Presidenza del Consiglio dei Ministri, ha scopo informativo e divulgativo. I contenuti sono utilizzabili citando obbligatoriamente la fonte. Non sono consentite la pubblicazione e la vendita anche parziale del contenuto. I contenuti di UTFP News non impegnano l'Unità Tecnica Finanza di Progetto e le istituzioni di appartenenza. La pubblicazione irregolare

NEWS

L'UTFP assiste il DAP per la realizzazione del Piano straordinario carceri in Legge Obiettivo

Il dott. Franco Ionta, Capo Dipartimento dell'Amministrazione penitenziaria del Ministero della Giustizia (DAP), a seguito della nomina a Commissario per l'attuazione del Piano straordinario carceri (Piano), ha chiesto l'assistenza dell'UTFP al fine di portare a conclusione l'importante incarico con i poteri, nei tempi e nelle condizioni dettate dall'art. 44-bis del DL 207/2008.

Il Piano rappresenta in assoluto il primo intervento settoriale, integrato a livello nazionale, per rispondere sistematicamente ad una domanda pubblica, che sia mai stato attuato in Italia, da realizzare con una logica di partenariato pubblico-privato. Ciò non significa utilizzare esclusivamente i contratti di concessione o di locazione finanziaria ma, soprattutto, applicare ad un disegno organico di necessità infrastrutturali delle logiche di efficienza, convenienza ed efficacia. L'UTFP assiste il Commissario Ionta in tutte le fasi, dalla programmazione sino all'aggiudicazione con riguardo agli aspetti giuridico-amministrativi e a quelli economico finanziari, di un procedimento particolarmente complesso sia perché le infrastrutture carcerarie sono inserite nella Legge Obiettivo, sia perché sono opere soggette a segretezza.

L'aumento della capienza delle infrastrutture carcerarie esistenti, o la realizzazioni di nuove, dovranno garantire una migliore condizione di vita dei detenuti ed essere realizzate con ricorso alla migliore tecnologia ecocompatibile e di contenimento energetico.

All'incontro tenutosi il 7 maggio 2009, il Ministro della Giustizia Angelino Alfano, dopo avere ricevuto il programma degli interventi necessari dal Commissario Ionta nei sessanta giorni previsti dalla legge, ha presentato l'iniziativa ai vertici di Confindustria e di ANCE indicando nel Ministero

delle Infrastrutture e nell'UTFP i partner pubblici operativi dell'operazione.

Massimo Ricchi

ANAS approva la più importante opera in PF per un importo di 9 miliardi di euro "Corridoio Orte-Mestre"

Il Consiglio di Amministrazione dell'Anas, presieduto da Pietro Ciucci, ha approvato il progetto preliminare per la realizzazione del Corridoio di Viabilità Autostradale dorsale Civitavecchia-Orte-Mestre Tratta E45-E55 Orte-Mestre, di cui alla proposta presentata dalle Società Banca Carige S.p.A., Efibanca S.p.A., Egis Projects S.A., ILI Autostrade S.p.A., Gefip Holding S.A., MEC S.r.l., Sctaroute S.A., Technip Italy S.p.A., Transroute International S.A.

A febbraio il CdA dell'Anas aveva approvato il progetto definitivo dell'asse Est-Ovest del Nodo di Perugia, richiedendo al promotore di stralciarla dalla proposta e conferendolo comunque in gestione al futuro concessionario dell'intero collegamento.

La Orte-Mestre costituisce un segmento fondamentale dell'itinerario internazionale, per il collegamento infra-europeo, tra le regioni centrali e meridionali d'Italia e il cuore del continente, destinato a costituire elemento di interconnessione sia con il Corridoio Europeo V, (itinerario al servizio dei traffici commerciali con i Paesi dell'Est), sia con il corridoio marittimo Barcellona-Civitavecchia, che un ulteriore collegamento stradale tirreno-adriatico. L'investimento complessivo stimato per la realizzazione dell'infrastruttura supera i 9 miliardi di euro e rappresenta la più importante opera che l'Anas affiderà in concessione tramite l'istituto della finanza di progetto. Il contributo pubblico richiesto per la realizzazione dell'opera ammonta a circa 1,4 miliardi di euro, con una durata della concessione di 49 anni. La realizzazione completa del corridoio è distribuita nell'arco di 9 anni, con fasi distinte che consentiranno l'apertura di lunghi tratti prima della completa realizzazione.

Il progetto rappresenta una delle più imponenti opere viarie contenute nel programma delle infrastrutture strategiche varato a seguito della legge obiettivo.

Una volta ottenuto il via libera del CIPE, che dovrà deliberare anche in merito allo stanziamento del contributo pubblico previsto nel piano economico finanziario, si avvieranno le procedure per l'affidamento della concessione di progettazione, costruzione e gestione dell'opera.

In nove anni si realizzerà una moderna autostrada di circa quattrocento chilometri dotata di innovativi sistemi di esazione del pedaggio adeguati alle moderne esigenze dell'utenza. L'opera attraverserà la dorsale appenninica del centro Italia e la pianura padana veneto-emiliana, interconnettendosi con la rete esistente, a nord nell'area veneziana ed in quella romagnola ed a sud in quella prossima al confine umbro-laziale. Una soluzione che, canalizzando il traffico di lunga percorrenza su una nuova infrastruttura autostradale, risolverà i noti problemi di viabilità e di sicurezza della Romea commerciale.

Un'iniziativa che rilancia in modo significativo la finanza di progetto in Italia, che in tal modo consente di raggiungere rilevanti obiettivi infrastrutturali.

Enrico Menduni de Rossi

La collaborazione tra UTFP e Autorità di Vigilanza dei contratti pubblici per incentivare l'uso del PSC nelle amministrazioni pubbliche

L'Autorità di Vigilanza dei contratti Pubblici, con la Determinazione n.1/2009 "Linee Guida sulla Finanza di Progetto dopo l'entrata in vigore del c.d. terzo decreto correttivo", definisce in dettaglio i contenuti dello studio di fattibilità che le amministrazioni sono obbligate a redigere per poter avviare un'operazione in finanza di progetto.

Tale Determinazione, nell'ambito delle Linee Guida per la redazione degli studi di fattibilità, prevede la verifica del perseguimento del Value for Money (VfM), indicando il Public Sector Comparator (PSC) come uno dei metodi più diffusi per valutarne l'entità. Di fatto il PSC costituisce uno strumento utilizzato da tempo in molti paesi (Australia, Inghilterra, ecc.) per quantificare il VfM di un'iniziativa in Project Financing ed individuare ed allocare i principali rischi di progetto.

Al fine di incentivare l'uso del PSC da parte delle amministrazioni Italiane impegnate nella redazione

degli SdF, l'Autorità di Vigilanza dei Contratti Pubblici e l'UTFP hanno costituito un tavolo di lavoro congiunto volto a redigere un documento che illustri le modalità di calcolo di questo indicatore e fornisca suggerimenti utili a rendere meno soggettiva la quantificazione della probabilità di accadimento di certi rischi (es. ritardi, aggravio dei costi di costruzione). Saranno a tal fine elaborate, con finalità statistica, alcune informazioni in possesso dell'Autorità di Vigilanza sull'andamento dei principali contratti per la realizzazione di infrastrutture.

Il documento sarà pubblicato, a breve, nel sito dell'Autorità di Vigilanza dei Contratti Pubblici.

Laura Martiniello

Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici: Determinazioni n. 3 e n. 4 del 20 maggio 2009. Il contributo dell'UTFP

Dopo la determinazione n. 1 del 2009, contenente le linee guida per l'affidamento delle concessioni secondo le procedure introdotte dal c.d. terzo correttivo all'articolo 153 del Codice dei contratti pubblici e per la redazione dello studio di fattibilità, l'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture, ha offerto un ulteriore contributo all'orientamento delle stazioni appaltanti nella scelta e nell'applicazione delle nuove procedure.

Il 20 maggio u.s. l'Autorità ha, infatti, approvato le determinazioni numeri 3 e 4 aventi ad oggetto, rispettivamente, le linee guida per i documenti di gara e per l'utilizzo del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa nelle suddette procedure.

Anche in quest'occasione l'Unità tecnica finanza di progetto ha contribuito alla stesura delle linee guida, in particolare con riferimento agli schemi tipo dei documenti di gara che costituiscono dei modelli per la regolamentazione delle gare per l'affidamento delle concessioni di lavori pubblici, secondo le procedure a gara unica ovvero a doppia gara ai sensi dell'art. 153 del Codice.

Come precisato dall'Autorità, i documenti presentano carattere orientativo e contengono diverse soluzioni alternative ammesse dalla normativa in relazione agli elementi che devono figurare nei bandi ed al contenuto dei contratti da affidare. In tal senso i modelli, pur non avendo

carattere esaustivo e dovendo essere adattati alle specificità di ciascun caso concreto, contribuiscono in maniera significativa al corretto avvio delle procedure di aggiudicazione in questione, del tutto nuove per le amministrazioni.

Ilaria Paradisi

Presentazione del “Rapporto sulla Finanza Immobiliare 2009”

Il 18 giugno 2009 è stato presentato da Nomisma – uno tra i principali istituti privati di ricerca economica a livello nazionale ed europeo - il “*Il Rapporto sulla Finanza Immobiliare 2009*”. Il Rapporto fa il punto sui diversi segmenti che costituiscono il cosiddetto “*Finance Insurance Real Estate*” (FIRE), quali i mutui, il leasing immobiliare, le società immobiliari, i fondi immobiliari ed infrastrutturali oltre che il *project financing*.

La presentazione del Rapporto ha rappresentato un’occasione per discutere di tali tematiche con gli operatori del mercato che hanno approfondito ciascuno il settore di proprio interesse.

Il Rapporto analizza, in particolare, l’andamento del mercato immobiliare italiano a seguito della crisi finanziaria e reale nella quale il mondo si è venuto a trovare a partire dal settembre dello scorso anno. Le conclusioni sono nel senso che il mercato italiano nel suo complesso e, in particolare, nella componente delle transazioni relative a singole unità immobiliari (il mercato al dettaglio), ha mostrato una tenuta maggiore rispetto alla media dei mercati degli altri paesi più sviluppati. Peraltro viene evidenziato come la c.d. “*bolla immobiliare*”, manifestatasi con la caduta dei prezzi degli immobili, inizialmente in USA e UK, si sarebbe evidenziata non tanto per lo *shock* quantitativo offerto inizialmente, a metà 2007, con le insolvenze sui mutui subprime, bensì con il mutare di segno delle aspettative. E’ ormai evidente come la congiuntura attuale debba essere ricondotta a questioni che riguardano soprattutto la regolamentazione dei mercati finanziari piuttosto che la caduta dei prezzi degli immobili, che costituisce effetto e non causa della crisi stessa.

La sottovalutazione degli effetti sulle famiglie dei rialzi dei tassi di interesse - conclude il Rapporto - assieme alla crescita senza governo degli strumenti derivati, sembrano quindi avere una buona parte delle responsabilità di una crisi che, bloccando il

fluire del credito, ha colpito particolarmente settori come l’immobiliare che anche su tale fattore, oltre che su quello reale, poggia le proprie basi.

Relativamente al settore del *project financing* il Rapporto evidenzia come ad oggi il mercato del PPP rappresenti, per importo, una parte rilevante – un quinto – del mercato delle gare per le opere pubbliche. Tuttavia i dati relativi al I trimestre 2009 evidenziano, per l’anno in corso, la prosecuzione di alcuni *trend* già ravvisati nel 2008 (nonostante gli effetti delle modifiche normative):

- ✓ una consistente diminuzione dell’importo complessivo posto a gara;
- ✓ un aumento del numero dei progetti proposti;
- ✓ in particolare, le gare con importo inferiore al milione di Euro sono aumentate numericamente del 45,5% rispetto allo stesso trimestre dello scorso anno, con una diminuzione di importo medio del 29,8%.

L’UTFP ha partecipato alla giornata di lavori con un intervento che ha analizzato gli effetti della crisi sulle operazioni in PPP per la realizzazione di opere pubbliche o di pubblica utilità (sul tema cfr. approfondimento a pg. 6).

Rosalba Cori

Un futuro sostenibile per i trasporti: la nuova Comunicazione della Commissione Europea

La Commissione Europea ha adottato, il 17 giugno, una comunicazione sul futuro della politica dei trasporti che ha l’obiettivo di dare seguito al Libro Bianco del 2001¹, aggiornato nel 2006², in attesa della nuova edizione che sarà elaborata nel 2010.

La Comunicazione prende le mosse da una valutazione dell’impatto della politica europea dei trasporti tra il Libro Bianco del 2001 e la revisione del 2006, osservando che il trasporto è una componente essenziale dell’economia europea, che contribuisce per circa il 7% al prodotto interno lordo europeo e, per oltre il 5%, al totale dell’occupazione.

¹ Libro Bianco “La politica europea dei trasporti fino al 2010”, COM(2001) 370 del 12/09/2001

² “Mantenere l’Europa in movimento - una modalità sostenibile per il nostro continente”. Riesame intermedio del Libro Bianco sui trasporti pubblicato nel 2001, COM(2006) 314 def. del 22/06/2006

La politica europea per i trasporti ha inoltre contribuito sostanzialmente allo sviluppo, all'integrazione e alla crescita del mercato interno, con vantaggi tangibili per l'economia europea ed ha innalzato gli standard del settore per quanto riguarda le condizioni di lavoro e i livelli di sicurezza. Ha permesso, infine, il rafforzamento dei diritti dei passeggeri.

A fronte di questi risultati e delle sfide per una futura politica europea dei trasporti, che è possibile intravedere dai trend di sviluppo osservati di recente, alcune tra le conclusioni principali della comunicazione sono:

- ✓ la politica europea dei trasporti ha contribuito a fornire alla popolazione ed alle imprese dell'UE un sistema di mobilità efficiente. Ora la sfida è assicurare che questa mobilità possa essere sostenuta in futuro.
- ✓ la sostenibilità ambientale, l'invecchiamento della popolazione, la migrazione, la scarsità di combustibile fossile, l'urbanizzazione e la globalizzazione sono i trend prevalenti nella società e costituiranno delle sfide al sistema di mobilità.
- ✓ l'accelerazione dell'introduzione di tecnologie innovative e dell'integrazione completa dei diversi modi di trasporto è determinante per il superamento di queste sfide. In tale contesto, gli utenti dei trasporti ed i dipendenti del settore, con le loro esigenze ed i loro diritti, devono sempre essere tenuti al centro delle decisioni politiche.

Temi centrali della Comunicazione sono, inoltre, la proiezione esterna della politica europea dei trasporti, come un modo per assicurare l'ulteriore integrazione con i paesi limitrofi, e la promozione di interessi economici ed ambientali dell'Europa in un contesto globale.

Uno degli elementi centrali della Comunicazione è, poi, rappresentato dal rafforzamento del principio del "polluters pay" (c.d. principio "chi inquina paga"), ipotizzando di destinare i proventi dell'utilizzo delle infrastrutture per rendere più efficienti e meno inquinanti le infrastrutture di trasporto e incoraggiando, a tal fine, anche l'uso di schemi di PPP per il finanziamento delle stesse.

La comunicazione non comprende un programma dettagliato delle misure politiche, ma piuttosto cerca di identificare una visione strategica per il futuro del

trasporto. La visione e le idee che presenta sono destinate a stimolare un ulteriore dibattito volto ad identificare le eventuali opzioni politiche e che condurrà alla formulazione di proposte politiche concrete ed all'adozione successiva di un Libro bianco prevista per il 2010.

La Commissione incoraggia tutte le parti interessate a contribuire a quest'esercizio presentando entro il 30 settembre 2009 i propri punti di vista sul futuro del trasporto e sulle eventuali opzioni politiche.

Il documento è disponibile sul sito web della Commissione Europea al seguente indirizzo: http://ec.europa.eu/transport/strategies/2009_future_of_transport_en.htm

Micaela Celio

Firenze, l'UTFP al convegno: l'urbanistica contemporanea tra reti e strutture

L'UTFP è intervenuta al convegno "L'urbanistica contemporanea tra reti e strutture", a Firenze nell'ambito delle celebrazioni dei 150 anni della Nazione. Sono intervenuti tra altri il prof. Francesco Guerrieri, ordinario di restauro all'Università di Firenze, la dott.ssa Paola Grifoni, Soprintendente per i beni architettonici ed il paesaggio e per il patrimonio storico ed artistico delle provincie di Firenze, Pistoia e Prato Romano del Nord, ed il Sottosegretario al Ministero delle Infrastrutture, Giuseppe Reina.

E' emersa una caratteristica ambivalente di Firenze: mentre da una parte è città con un inestimabile patrimonio artistico e culturale, dall'altra parte ciò determina evidenti difficoltà di valorizzazione con forme di partenariato pubblico-privato. L'UTFP ha sottolineato come i difetti di coordinamento tra le Pubbliche amministrazioni, che sono la causa principale dell'insufficienza della programmazione in ambiti così complessi, dovrebbe essere parzialmente risolta dal terzo correttivo al Codice dei Contratti, che imprime una accelerazione alle realizzazioni mediante gare più snelle e, soprattutto, un maggiore approfondimento delle operazioni in forma integrata, tramite gli studi di fattibilità ed, infine, un coinvolgimento contestuale di tutte le PA coinvolte mediante le conferenze di servizi.

Massimo Ricchi

Finanza & Sanità 2009

Il 19 giugno 2009 si è tenuta l'ottava edizione del Convegno Finanza e Sanità, promosso come di consueto da Finlombarda e focalizzato, quest'anno, sulla tematica del PPP quale strumento di creazione di valore pubblico.

In apertura della giornata, attraverso l'illustrazione dei dati dell'Osservatorio sul Project Finance in Sanità per l'anno 2009, il Presidente di Finlombarda ha proposto un'analisi del mercato del PPP nel settore dell'edilizia sanitaria. Successivamente, l'attenzione è stata rivolta alla relazione del Consigliere economico per i progetti di investimento in capitale del Ministero del Tesoro inglese, che ha presentato la metodologia con cui le amministrazioni aggiudicatrici del Regno Unito, devono procedere alla verifica del Value for Money per i progetti di edilizia sanitaria da realizzare in PPP.

Hanno fatto seguito le testimonianze delle istituzioni italiane coinvolte nel settore del PPP, in particolare: l'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture, la Corte dei conti e l'Unità tecnica finanza di progetto.

Il Convegno è quindi proseguito con l'analisi dei modelli di PPP utilizzati in Francia, Germania e Grecia, con i contributi dei rappresentanti delle PPP task forces e di alcuni dei principali istituti finanziatori operanti negli stessi Paesi che ne hanno evidenziato punti di forza e criticità.

La giornata si è quindi conclusa con una tavola rotonda tra i rappresentanti di Dexia Crediop, BNP Paribas, UniCredit Medio Credito e SEIEF finalizzata a riflettere e discutere sugli effetti della crisi finanziaria sul mercato del PPP, dal punto di vista degli istituti finanziari.

Ilaria Paradisi

I seminari dell'UTFP per il CESFEL

Nell'ambito della attività di formazione e promozione della Finanza di Progetto presso le Amministrazioni Italiane, l'UTFP ha organizzato con il CESFEL (Centro Servizi Finanza Enti Locali) del Comune di Reggio Emilia, due giornate di formazione dirette al personale delle Amministrazioni.

Nella prima giornata, tenutasi il 19 maggio, sono stati affrontati gli aspetti giuridici delle PPP relativi

alle procedure di affidamento di una concessione di costruzione e gestione, anche alla luce delle novità introdotte dal III correttivo del codice dei contratti ed illustrati struttura e contenuti degli studi di fattibilità, alla luce della Determina 1/2009 dell'Autorità di Vigilanza dei Contratti Pubblici.

Nella seconda giornata, tenutasi l'11 giugno, sono stati approfonditi i temi del contratto dedicando ampio spazio all'analisi della struttura e dei contenuti di questo documento, nonché evidenziando le principali criticità connesse alla contrattazione delle clausole contrattuali con i soggetti privati. Nell'ambito di questa giornata formativa è stato, inoltre, affrontato il tema della valutazione dei piani economico – finanziari e dei principali rischi di progetto.

Laura Martiniello

APPROFONDIMENTI

La crisi finanziaria e l'impatto sul PPP

L'impatto della crisi finanziaria sulle operazioni di PPP

L'approfondimento che segue analizza l'impatto che l'attuale crisi finanziaria ha avuto nel settore infrastrutture ed, in particolare, nelle operazioni di Partenariato Pubblico Privato (PPP).

Premessa fondamentale per una ripresa è l'attuazione di importanti programmi di rilancio dell'investimento in infrastrutture, al fine di incrementare la competitività del Paese e per sostenere la domanda, ponendo un freno alla caduta della produzione. Trattasi, quindi, di una politica economica orientata prevalentemente all'incremento della spesa pubblica per gli investimenti, in particolare per le infrastrutture.

L'incremento della spesa pubblica in infrastrutture come rimedio macroeconomico anticiclico, ha però necessità di garanzie nel mercato della liquidità dei capitali, mentre si assiste alla contrazione del credito nel mercato dei capitali.

L'analisi che segue, infatti, è centrata soprattutto su tale aspetto della crisi nell'economia reale del credito (*credit crunch*).

In particolare vengono messi in evidenza quali possono essere:

- ✓ gli effetti diretti della crisi finanziaria e del *credit crunch* su questo tipo di operazioni;
- ✓ le possibili soluzioni che il settore pubblico può implementare sia a sostegno della redditività di tali operazioni e sia come forme di garanzia ai finanziamenti bancari.

Gli effetti diretti della crisi sul mercato del PPP sono molteplici. In particolare si rilevano i seguenti aspetti:

1. minor numero di operazioni che arrivano alla fase del *closing*. Occorre far notare che, però, le operazioni di dimensioni più piccole (meno di 300 Mln di €) con caratteristiche relativamente standard si sono rivelate più adatte al raggiungimento della fase di *closing*;
2. evidenti difficoltà nel reperire i finanziamenti necessari per le operazioni di PPP, che crescono all'aumentare delle dimensioni del Progetto e pertanto all'importo dei finanziamenti;
3. riduzione dei *senior debt*;
4. aumento significativo dei margini bancari (*spread*) e conseguente incremento dei costi finanziari complessivi del finanziamento del PPP;
5. riduzione della durata dei finanziamenti (da 15-20 a 10-15 anni);
6. richiesta da parte delle banche di un rapporto equity/debito più elevato rispetto al passato;
7. minore redditività (TIR progetto/azionisti)
8. richiesta di maggiori garanzie e minore propensione al rischio;
9. elevato grado di selettività da parte delle banche dei progetti da finanziare ;
10. l'indisponibilità nel mercato dei capitali di soluzioni alternative alla scomparsa delle

imprese *mono-line* che garantivano i *wrapped bonds*;

Incremento dei costi di finanziamento

L'attuale fase di *credit crunch* ha delle conseguenze sull'accesso al credito bancario per la realizzazione di opere pubbliche in PPP e, in particolare tra queste, quelle con finanziamento strutturato in *project financing*.

La risposta delle banche a tali effetti è stata quella di cambiare approccio al finanziamento dei PPP attraverso e soprattutto, un incremento dello *spread* e la riduzione della durata media dei finanziamenti.

A tal proposito si precisa che, nonostante gli interventi di politica economica attraverso la riduzione dei tassi d'interesse della Banca Centrale Europea, non vi è stata una immediata riduzione dei tassi d'interesse applicati ai finanziamenti in *project financing* per due motivi:

- ✓ necessità di tempi tecnici nell'adeguamento dei tassi praticati dalle banche;
- ✓ incremento degli *spread* bancari per compensare tale riduzione e garantire i rientri delle banche.

Tutto ciò si traduce inevitabilmente in un aumento del costo complessivo del finanziamento, risultando privilegiati i progetti con flussi di ricavi più stabili rispetto ad operazioni con livelli di incertezza superiori.

Minori redditività dei progetti

Un mercato dove il costo del debito è più alto, induce i concessionari a mettere a disposizione dei progetti più capitale di rischio, pertanto, a parità di flussi di cassa in entrata, la redditività dei progetti tende a diminuire rispetto al passato a causa di due motivi principali:

- ✓ incremento di costi complessivi del finanziamento a causa dell'incremento dei margini bancari, con conseguente riduzione dei margini di redditività dei portatori di capitale proprio (TIR Azionisti);
- ✓ ribasso dei ricavi da mercato per diminuzione della domanda con conseguente diminuzione del margine operativo lordo (TIR Progetto).

Oltre a questi effetti di carattere generale, si possono verificare effetti differenti sulle operazioni di PPP a seconda della:

1. tipologia di opere;
2. differenze settoriali;
3. dimensione dei progetti.

Tipologia delle opere. Per quanto riguarda la tipologia di opere, per valutare i riflessi della crisi sulla redditività delle operazioni in PPP, occorre fare una distinzione tra le differenti tipologie di opere pubbliche che vengono realizzate e gestite da soggetti privati, anche in relazione alla partecipazione finanziaria dell'amministrazione sotto forma di contribuzione pubblica.

A tal proposito, in sintesi, si fa riferimento alla tipica classificazione delle opere pubbliche in:

- ✓ *Opere fredde:* opere per le quali il soggetto privato trae la propria remunerazione esclusivamente (o principalmente) da pagamenti effettuati dalla amministrazione su base commerciale (contributo finanziario e canoni di gestione);
- ✓ *Opere tiepide:* opere i cui ricavi commerciali da utenza sono di per se stessi insufficienti a garantire l'equilibrio economico finanziario del progetto e pertanto, è prevista l'erogazione di una componente di contribuzione pubblica (contributo finanziario e/o integrazione di ricavi);
- ✓ *Opere calde:* opere in cui i ricavi commerciali consentono al soggetto privato un integrale recupero dei costi di investimento nell'arco della vita della concessione.

Per quanto riguarda le opere fredde, dove l'amministrazione è il *main payer*, il rischio complessivo del progetto può essere minore in quanto il pagamento di canoni da parte dell'amministrazione può abbassare il profilo di rischio del progetto e di conseguenza ridurre il costo complessivo del finanziamento.

E' da rilevare che la certezza del pagamento dei canoni avviene solo a fronte del rispetto degli standard di qualità richiesti dall'amministrazione, ma visto che il rischio di domanda è solitamente

allocato sul soggetto pubblico, i flussi di cassa del concessionario possono assumere una stabilità maggiore rispetto alle altre opere (tiepide, calde).

Tutto ciò dovrebbe permettere l'applicabilità di tassi di interesse più contenuti e livelli di garanzia sui flussi di cassa (valore richiesto dei *cover ratio*) che permettono di ottimizzare comunque la leva finanziaria del progetto.

In relazione alle opere tiepide, probabilmente, in presenza di una redditività inferiore a quella di equilibrio, in alcuni casi è possibile ipotizzare un innalzamento dei livelli di contribuzione pubblica.

Appare di difficile applicazione, in alternativa al contributo pubblico, l'aumento delle tariffe destinate agli utenti, anche se tali scelte potrebbero essere valutate dalle singole amministrazioni. In tal caso, tuttavia, bisognerebbe valutare attentamente la disponibilità a pagare degli utenti per non incorrere in situazioni di incremento di tariffe con flussi di cassa inferiori a quelli preesistenti.

Nelle opere cd. fredde o tiepide, le leve che ha a disposizione l'amministrazione (contribuzione pubblica e/o canoni) potrebbero in alcuni casi, se utilizzate efficientemente, garantire l'attrattività di tali investimenti ed evitare il rischio che le gare vadano deserte.

Infine, per quanto riguarda le opere calde, i progetti di investimento infrastrutturale potrebbero trovarsi in situazioni di minore redditività per le cause sopra descritte ma, comunque, ad un livello superiore alle condizioni di equilibrio economico finanziario. In tali operazioni, in cui l'equilibrio economico finanziario viene raggiunto dalla vendita servizi sul mercato, si è, pertanto, in presenza di livelli di redditività più alti rispetto a quelle operazioni dove la redditività viene indotta dalla contribuzione pubblica.

Differenze settoriali. In relazione alle differenze settoriali è evidente che in quei settori inseriti nella cd. opere fredde (es. ospedali, scuole, etc.), come già detto, il pagamento di canoni da parte dell'amministrazione a fronte dell'erogazione dei servizi richiesti ai soggetti concessionari, nel rispetto della qualità e dell'efficienza del servizio reso, aiuta sicuramente a migliorare il *pricing* di tali progetti. In altri settori (es. parcheggi) ci potrebbero essere invece delle difficoltà più evidenti (diminuzione della domanda), ma tendenzialmente risolvibili.

Dimensione dei Progetti. Ulteriori considerazioni emergono in relazione alla dimensione delle opere.

Come già evidenziato le operazioni di piccola dimensione, con caratteristiche relativamente standard, si sono rivelate più adatte al raggiungimento della fase di *closing finanziario*.

L'importanza di realizzare in tempi brevi piccole infrastrutture al fine di recuperare il *gap* infrastrutturale dell'Italia, attraverso un programma infrastrutturale di opere immediatamente cantierabili, è stato rilevato di recente anche da associazioni di categoria (ANCE³) che auspicano la realizzazione di un programma di opere medio piccole diffuse sul territorio, anche come risposta alla crisi e manovra anticiclica, poiché:

- ✓ può essere attivato in tempi brevi (opere di importo superiori a 50 Milioni di euro presentano tempi di avvio quasi doppi rispetto a quelle di importo inferiore);
- ✓ coinvolge le amministrazioni locali;
- ✓ si ha un impatto capillare sul territorio;
- ✓ consente di realizzare subito opere di riqualificazione territoriale e di manutenzione urbana.

Le piccole opere sono importanti, pertanto, anche per i tempi rapidi di realizzazione. Nell'attesa delle grandi opere è indispensabile avviare opere di piccola media dimensione che possono trasformarsi in cantiere in 4-5 mesi, affinché si rifletta immediatamente nel settore dell'economia reale.

In conclusione, la crisi finanziaria del credito ha comportato un aumento dei costi finanziari delle operazioni in PPP con la diretta conseguenza della diminuzione della redditività di tali operazioni.

Tuttavia, tale redditività potrebbe mantenere dei livelli accettabili per i soggetti privati e non scendere, pertanto, al di sotto di quella di equilibrio economico finanziario, nei casi in cui, per merito delle amministrazioni locali esse intervengono nella definizione delle caratteristiche principali dei progetti.

Ulteriori considerazioni sull'effetto delle conseguenze della crisi sul PPP possono emergere in relazione ai contratti di PPP già concessi dove potrebbero ravvisarsi la revisione dei contratti e la rilevanza delle clausole di revisione del PEF

³ "Ripartire dalle piccole opere" P. Buzzetti – Presidente ANCE (Associazione Nazionale Costruttori Edili). Il Sole 24 ore del 5 marzo 2009.

eventualmente previste nel contratto di concessione.

Le possibili soluzioni

Di seguito vengono proposti alcuni possibili interventi volti a migliorare i progetti in questo periodo di crisi finanziaria:

- ✓ favorire lo sviluppo di forme di finanziamento alternative al finanziamento bancario;
- ✓ prevedere strumenti di garanzia;
- ✓ agevolazioni fiscali;
- ✓ sviluppo del credito multilaterale;
- ✓ interventi di sostegno al credito bancario: il FRIS;
- ✓ interventi di sostegno al credito bancario: Public Debt Fund.

Tali interventi possono divenire la base di una politica complessiva di rilancio del finanziamento delle infrastrutture. In altre parole gli interventi sopra indicati, nel breve periodo, possono essere una risposta di natura congiunturale, mentre nel lungo periodo sono la base di partenza per un approccio strutturale che, comunque, deve incorporare la flessibilità dovuta alle mutevoli condizioni di mercato:

A. Forme di finanziamento alternative al finanziamento bancario

Tale scelta può essere utile al fine di diversificare le forme di finanziamento dei progetti e permettere, pertanto, di ottimizzare la struttura finanziaria. Il coinvolgimento di diverse forme di finanziamento ha come effetto implicito una maggiore attenzione agli aspetti tecnico-progettuali in un incremento della qualità.

In un'operazione di PPP al fine di coprire il fabbisogno finanziario degli investimenti ci si può avvalere anche della raccolta di fondi sui mercati finanziari con l'emissione titoli obbligazionari da parte della Società di Progetto, a tasso fisso o variabile. Il piano di ammortamento per il rimborso è tuttavia meno flessibile rispetto a quello di un prestito bancario, e prevede, generalmente, un rimborso in una soluzione unica. L'emissione obbligazionaria può essere strutturata in *tranches* con scadenze diverse.

Una delle differenze tra il finanziamento bancario e l'emissione obbligazionaria consiste nella temporalità differente del piano di rimborso. Solitamente il piano di ammortamento per il prestito bancario prevede dei rimborsi annuali, la cui entità varia secondo il metodo scelto, mentre per l'emissione obbligazionaria i rimborsi avvengono solitamente per *tranches*, la cui scadenza è distanziata nel tempo (es. a 5, 10, 15 anni).

La totalità del finanziamento viene prelevata al *financial close* e trasferita in una riserva dalla quale avverranno i prelievi durante la costruzione, in base al fabbisogno del progetto. Generalmente le emissioni obbligazionarie hanno margini inferiori ai prestiti bancari e quindi possono essere meno onerose per la Società di Progetto. Tuttavia le commissioni bancarie sono solitamente più alte.

B. Strumenti di garanzia

Un possibile strumento utile al fine di limitare il rischio connesso alle operazioni di PPP, potrebbe essere un fondo di garanzia pubblico avente la finalità di garantire o una parte del debito bancario o le obbligazioni contrattuali del Concedente.

Nel D.L.n. 269 del 30/09/2003 si è agito in tal senso con la previsione di un Fondo di Garanzia per le Opere Pubbliche (FGOP) collocato presso la Cassa Depositi e Prestiti (CDP). Il FGOP è un fondo di garanzia, ed è un'evoluzione del Fondo di Rotazione delle Opere Pubbliche (FROP).

Il rischio che il FGOP si potrà assumere corrisponde al rischio di non liquidità del Soggetto Aggiudicatore (concessionario), con esclusione di qualsiasi rischio di mercato o di altri rischi facenti capo al Concessionario.

In particolare, ci si riferisce al rischio che il concedente non sia in grado di ottemperare nei tempi previsti ad alcune obbligazioni contrattuali di pagamento nei confronti del soggetto concessionario (Es. indennizzo finale).

Si ricorda che l'attivazione del FGOP avviene su richiesta del concedente e presenta i seguenti vantaggi:

- ✓ la garanzia prestata lascia, intatti, gli obblighi del soggetto concedente nei confronti del soggetto concessionario;
- ✓ la garanzia prestata consente al concessionario di attivare, più agevolmente e a costi contenuti, risorse finanziarie di

lungo termine legate al valore terminale che il soggetto aggiudicatore si impegna a riconoscere al concessionario al termine della concessione.

L'attivazione della garanzia del FGOP può avvenire sia prima che dopo l'aggiudicazione della concessione. Viene valutata dalla CDP la capacità del concedente di far fronte agli impegni assunti in relazione alla sua situazione patrimoniale ed economica.

In conclusione è da evidenziare che attualmente lo strumento del FGOP è ancora in attesa di specifici indirizzi da parte del MEF a cui potrà far seguito il regolamento di accesso e utilizzo del fondo che sarà predisposto direttamente da CDP.

C. Agevolazioni fiscali

L'attuale condizione di crisi finanziaria, come evidente, comporta delle difficoltà nella strutturazione del finanziamento.

In tale ipotesi l'intervento della parte pubblica può avvenire con l'erogazione di contribuzione pubblica in conto capitale.

A tal proposito per massimizzare l'effetto positivo dell'intervento pubblico, si potrebbe pensare di prevedere agevolazioni fiscali fino alla totale esenzione dell'IVA. Si ricorda che l'IVA da corrispondere sul contributo pubblico è generalmente pari al 10% e l'onere finanziario grava sul concedente.

D. Credito multilaterale

Le banche con una forte matrice pubblica e con una *mission* volta allo sviluppo dei territori (Es. corridoi transfrontalieri) devono essere maggiormente attive nel finanziare le infrastrutture. Ad esempio, i principali Istituti Finanziatori di natura pubblica potrebbero essere:

- i) Banca Europea per gli Investimenti;
- ii) Banca Europea per la Ricostruzione e Sviluppo;
- iii) Cassa Depositi e Prestiti.

Tali Istituti possono garantire la copertura di una parte dei finanziamenti bancari privati. Tali finanziamenti sono da considerarsi agevolati sia in termini di tasso d'interesse, sia in termini di durata e permettono di ridurre i costi finanziari delle operazioni.

E. FRIS

Tra gli interventi a sostegno del credito bancario è stato ipotizzato da parte di CDP uno specifico strumento finanziario: fondo di mutui agevolati a provvista CDP (Fondo Rotativo Infrastrutture Strategiche - FRIS) a favore di concessionari di costruzione e gestione che sostituisce un contributo a fondo perduto con un equivalente contributo in conto interessi. Il Concessionario dell'opera pubblica, pertanto, in sostituzione totale o parziale del contributo a fondo perduto può ricevere, sotto forma di prestito agevolato, un contributo equivalente in differenziale di interessi tra tasso agevolato e tasso di mercato.

La finalità è quella di favorire l'apporto di capitali privati nella realizzazione delle opere, riducendo conseguentemente gli oneri per trasferimenti a fondo perduto da parte del settore pubblico, con l'introduzione di un finanziamento agevolato CDP con conseguente trasformazione di parte del contributo in conto capitale in contributo in conto interessi.

Tale strumento non incide sul debito dello Stato, né per la sua provvista, né per il differenziale di interessi corrisposto dallo Stato e finanzia congiuntamente ad una Banca, con un'unica valutazione del merito di credito da parte della stessa.

La componente agevolata CDP (con tasso minimo dello 0,5%) e quella bancaria avranno generalmente pari durata.

F. Public Debt Fund

La tipologia del *public debt fund* è assimilabile a quella degli *State Revolving Fund* di provenienza statunitense. In breve si crea un veicolo pubblico che si finanzia sul mercato dei capitali (emissioni obbligazionarie) e offre prestiti a tasso agevolato alle infrastrutture. E' evidente che in questo caso la parte pubblica decide di coprire il *delta* che si determina tra il costo di raccolta e quello di impiego.

Giuliana Bo, Gabriele Ferrante, Pasquale Marasco

Le autostrade del mare nella politica di sviluppo delle reti di trasporto dell'UE.

L'Italia, per la sua naturale configurazione geografica, si pone al centro di numerosi traffici marittimi, in costante sviluppo, ed è di fatto la

naturale piattaforma logistica nel Mediterraneo e porta d'accesso per l'Europa centrale. Per questa sua posizione strategica ne deriva la necessità di promuovere una concreta politica di incentivazione e di sviluppo della modalità marittima, che possa concretamente realizzare una maggiore efficienza, competitività e sostenibilità dell'intera filiera trasportistica.

Nel recente "European Maritime Day", organizzato dalla Federazione del mare in collaborazione con il Censis, tenutosi a Roma lo scorso maggio, è stato confermato come le attività legate allo shipping rappresentano un settore di vitale importanza per il sistema-Italia, che oggi si candida a rappresentare un ruolo decisivo in vista di una ripresa economica che partirà proprio dal Mediterraneo. Queste attività, in Italia, producono beni e servizi per un valore di 36,5 miliardi di euro l'anno, pari al 2,7% del prodotto interno lordo del paese. Di questa cifra, 14 miliardi riguardano le esportazioni (il 5% del totale), mentre gli investimenti e i costi intermedi sono pari a 11,6 miliardi di euro. Gli occupati diretti dell'economia marittima sono 165 mila, quelli dell'indotto risultano 230 mila. In dieci anni il tonnellaggio della flotta mercantile italiana è cresciuto del 62,2%, il fatturato del 61,2%, i dipendenti diretti del 70,2%. In questo stesso periodo il fatturato del terminalismo portuale è aumentato del 300%, i dipendenti del 267%, contestualmente, nel comparto delle spedizioni si è registrato un incremento del 122% del fatturato e del 100% dei lavoratori.

È soprattutto in questo momento che il trasporto marittimo rappresenta una grande risorsa economica e sociale che offre grandi prospettive sia in termini di integrazione, sia in termini di sviluppo, in quanto crocevia delle grandi rotte commerciali. Lo shipping, quindi, come grande risorsa e valore aggiunto del nostro paese che deve necessariamente confrontarsi con le altre ventidue nazioni che si affacciano sul Mediterraneo. Con il 70% della movimentazione delle merci, il trasporto marittimo è il vero motore degli scambi fra paesi dell'area mediterranea, negli ultimi anni i traffici marittimi che hanno origine o destinazione in un paese mediterraneo sono stimati al 15% del movimento internazionale. A conferma di questo dato decisamente interessante, l'Unione Europea sta portando avanti numerosi progetti nel settore dei trasporti con l'obiettivo di creare un network

transmediterraneo e molti di questi progetti riguardano appunto lo shipping.

E' con questi numeri che l'Italia deve necessariamente proporsi come partner privilegiato dei paesi del Mediterraneo, puntando in maniera più incisiva ad un riequilibrio tra le diverse modalità di trasporto, che oggi vedono il trasporto su gomma prevalere in misura determinante sia nel traffico merci che in quello passeggeri, con le inevitabili ricadute negative riguardanti gli incidenti, la congestione del traffico, l'impatto ambientale e lo spreco energetico.

Ne deriva l'assoluta necessità di aumentare gli investimenti nelle "autostrade del mare", termine con il quale ci si riferisce al trasporto combinato strada-mare effettuato con l'utilizzo di navi Ro-Ro, che costituisce un segmento dell'attività di cabotaggio, se realizzato fra porti nazionali, altrimenti rientra nell'ambito dello short sea shipping (navigazione a corto raggio), se viene realizzato anche con porti internazionali.

Purtroppo in Italia, a differenza di quello che avviene già oggi in Europa, dove le autostrade del mare trasportano il 41% della merce che viaggia su gomma, e nonostante la flotta italiana sia una delle più moderne e attrezzate del mondo, la modalità marittima è sottovalutata, malgrado l'Unione Europea ha più volte sottolineato l'importanza delle autostrade del mare.

Sin dal 2002, il Presidente della Repubblica Carlo Azeglio Ciampi, proclamò l'importanza strategica per il nostro Paese e per l'intera Unione Europea delle "autostrade del mare" sottolineando che, nel XXI secolo, nella nuova Europa allargata i confini mediterranei sono confini di tutta l'Unione e non più solo i confini dei paesi che si affacciano sul mar Mediterraneo e, pertanto, rappresentano una risorsa ed un impegno della Comunità tutta.

A livello comunitario sono state definite, successivamente, le linee prioritarie per il potenziamento delle reti trans-europee di trasporto ed il rilancio del sistema intermodale europeo sottolineando quanto sia importante che la rete trans-europea di trasporto assicuri interconnessioni con le reti nazionali, che faciliti gli scambi commerciali, colleghi le zone periferiche, superi gli ostacoli naturali e che integri i collegamenti che mancano, migliorando in tal modo la competitività dell'Unione europea allargata.

Il trasporto marittimo rappresenta oltre il 40% del volume di merce intracomunitaria movimentata, quasi al pari di quello stradale e, pertanto, implementare il trasporto marittimo potrebbe contribuire in modo determinante ad eliminare le criticità rappresentate dalla presenza di mezzi pesanti sulle principali arterie.

Nell'ottica di superare i colli di bottiglia - come le Alpi, i Pirenei, il Mar Baltico o le isole - il ricorso alle cosiddette "autostrade del mare" rappresenta un'alternativa realmente competitiva al trasporto terrestre sia in termini di tutela della vita umana che di tutela ambientale. Per questo, le "autostrade del mare" hanno assunto una valenza strategica tale da essere inserite tra i progetti prioritari definiti durante il Semestre di Presidenza italiana e, quindi, beneficiare di finanziamenti comunitari da distribuire tra quattro aree geografiche: quelle relative ai collegamenti del Mar Baltico, quella relativa al cabotaggio dell'Europa Occidentale e due direttrici marittime del Mediterraneo con inclusione del Tirreno (sud-ovest Europa) e dell'Adriatico (sud-est Europa).

In Europa il concetto di catene logistiche integrate è stato definito nel "Programma Marco Polo", con il quale si persegue l'ambizioso obiettivo di trasferire 12 miliardi di tonnellate-chilometro l'anno dal trasporto stradale verso altri modi, finanziando tutti quei progetti riguardanti i vari settori del trasporto marittimo a corto raggio e indirizzati verso lo sviluppo dell'alternativa marittima.

A livello nazionale è stato possibile definire alcuni provvedimenti che consentano parziali risposte alle esigenze, più volte evidenziate, della domanda di trasporto intermodale.

Il provvedimento più rilevante (e più noto) è il DPR 11.04.2006 n. 205 c.d. Ecobonus, che riconosce alle imprese di autotrasporto un contributo sulle tariffe di trasporto correnti al fine di potenziare il ricorso all'intermodalità, promuovere l'imbarco di camion su navi per rotte marittime prestabilite, sviluppare le catene logistiche, stanziando a tal fine un limite di impegno quindicennale di 20 milioni di euro.

Il 25.10.2007 l'allora Ministro dei Trasporti varò il decreto relativo alle modalità di presentazione delle domande per accedere ai benefici di cui al D.P.R. 205/06.

Il Decreto prevede il riconoscimento del beneficio a favore di quelle imprese di autotrasporto che

abbiano effettuato, complessivamente, nell'anno solare di riferimento, almeno n° 80 viaggi su ciascuna tratta. In particolare, il beneficio attribuito è pari al 20% delle tariffe applicate su tratte già esistenti ed al 30% delle tariffe relative a nuove rotte.

Con il D.M. Ministro dei Trasporti del 31.01.20028 sono state individuate le prime tratte marittime incentivabili per il trasporto di merci.

Successivamente, ne sono state aggiunte delle altre.

Ovviamente, il provvedimento dell'ecobonus sarà esteso anche a nuove tratte marittime di futura attivazione che dovranno comunque rispettare i seguenti criteri:

- ✓ idoneità della tratta marittima a favorire il trasferimento di consistenti quote di traffico dalla modalità stradale a quella marittima;
- ✓ idoneità della tratta marittima a ridurre la congestione stradale sulla rete viaria nazionale;
- ✓ prevedibile miglioramento degli standard ambientali ottenibile a seguito della percorrenza della tratta marittima, in luogo del corrispondente percorso stradale.

E' stabilito, inoltre, che le nuove tratte non dovranno duplicare rotte già incentivate e saranno suddivise in tre aree:

- ✓ collegamenti tra l'arco adriatico settentrionale e quelli meridionale e ionico;
- ✓ collegamenti tra l'arco tirrenico settentrionale e quello meridionale
- ✓ collegamenti tra gli archi tirrenici e i porti francesi e spagnoli.

L'ultimo provvedimento in materia, costituito dal decreto del Ministro dei trasporti dell'8 gennaio 2008, ha stabilito le percentuali di contributo alle imprese di autotrasporto merci che utilizzano le rotte marittime finanziabili, le cui richieste, per i viaggi effettuati nel 2007, dovevano essere presentate entro il 31 gennaio 2008.

I vari interventi normativi che si riferiscono a questa particolare forma di incentivo per gli autotrasportatori, costituiscono sicuramente un'importante tappa per la realizzazione di un sistema di trasporto marittimo efficiente, competitivo, oltre che sostenibile.

Oggi l'offerta delle autostrade del mare in partenza dai porti italiani è pari a 431 partenze settimanali, per un totale di 760 mila metri lineari. La nostra flotta è fra le più moderne al mondo.

In tale contesto è comunque necessario valorizzare ancor di più la portualità italiana, in modo tale da poter collegare adeguatamente i porti con il territorio circostante, attraverso infrastrutture in grado di movimentare merci e passeggeri. A tal proposito, sarà determinante rendere il traffico portuale scorrevole al massimo, organizzando terminal dedicati al traffico di corto raggio, forniti di aree retro portuali adibite al parcheggio e alla custodia dei mezzi da imbarcare, ma altresì di vie di accesso e di uscita dai porti indipendenti dai circuiti del traffico cittadino. Attraverso una tale organizzazione sarà possibile velocizzare il passaggio della merce nei porti e allo stesso tempo liberare le città portuali dall'inconveniente del traffico pesante. Il processo di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione dei porti italiani, avviato negli ultimi anni, insieme all'operatività degli incentivi previsti a vantaggio degli autotrasportatori, costituirà un fattore indispensabile per l'ulteriore sviluppo delle vie marittime.

Sicuramente c'è ancora tanto da fare, manca tuttora quel salto di qualità che trasforma un insieme di opportunità in un sistema effettivamente funzionante ed efficace. Manca effettivamente la consapevolezza dell'occasione, unica e forse irripetibile, di fare dell'Italia un polo integrato dello shipping mediterraneo.

Rosaria La Grotta



RUBRICA

Uno sguardo alla sentenza

Gli studi di fattibilità del PF hanno la meglio sulle realizzazioni private

<http://www.giustizia-amministrativa.it/ricerca2>

TAR Lazio Sentenza 6 maggio 2009

Il contenzioso sottoposto al TAR Lazio riguarda il ricorso proposto da una società, che aveva sottoposto al Comune di Napoli la richiesta per l'assegnazione del diritto di superficie per novanta anni, finalizzata alla realizzazione nel sottosuolo pubblico di parcheggi da destinare a pertinenza di immobili privati. La richiesta seguiva la pubblicazione di un avviso pubblico, introduttivo di una gara, per la presentazione di istanze tese ad ottenere gli assenti preliminari e la concessione di aree pubbliche per la realizzazione di strutture di parcheggio pertinenziali da inserire nel PUP (Piano Urbano Parcheggi).

Il ricorrente lamentava che, invece, gli veniva successivamente recapitata la determinazione del Comune in cui si segnalava: a) che non si dava seguito all'istanza di concessione; b) che stava percorrendo un iter procedurale diverso. Infatti, il Comune aveva dato il via alla concertazione con la locale Camera di Commercio finalizzata alla realizzazioni di studi di fattibilità per la realizzazione di parcheggi misti - sia privati pertinenziali ma anche pubblici a rotazione - da attuarsi con le modalità previste dall'art.153 del D. Lgs. 163/2006 (Finanza di Progetto).

La Sentenza esaminata avalla la legittimità dell'operato del Comune, il quale ha messo bene in evidenza nella determinazione impugnata come sia sopravvenuto l'interesse pubblico ad utilizzare un'alternativa procedimentale più soddisfacente per la realizzazione del parcheggio, insistente sull'area interessata, e più aderente all'interesse pubblico.

La Sentenza segnala bene come la scelta del Comune di ripensare al procedimento per la riqualificazione del territorio tramite istanze di privati (è comunque considerata una finanza di progetto ante litteram) a

favore del recente procedimento introdotto dal terzo correttivo e preceduto dalla realizzazione di uno studio di fattibilità sia preferibile quest'ultimo, perché consente, attraverso una migliore analisi e valutazione di congruità della convenienza pubblica dell'operazione, consente di soddisfare al meglio l'interesse pubblico alla realizzazione di parcheggi non solo privati pertinenziali ma anche pubblici a rotazione.

Massimo Ricchi

Unità Tecnica Finanza di Progetto

Via della mercede 9

00187 Roma

Tel. 06 6779 6394

Fax. 06 6779 6573

email : segreteriautfp@governo.it

sito web: www.utfp.it