

l'emissione di un *project bond* dovrebbe sostituire parzialmente o completamente il debito erogato dal sistema bancario. In tal caso all'erogazione del *project bond* si accompagna una garanzia, che ha l'obiettivo di migliorare il *rating* del *bond* stesso, in modo tale da garantire un merito di credito *investment grade*. La garanzia è prestata a fronte del pagamento di una *fee*.

In fase di gestione l'emissione del *project bond* è funzionale a rifinanziare in tutto o in parte il debito erogato dagli istituti bancari, con l'obiettivo di abbassare il costo dell'indebitamento della concessionaria e ridurre il rischio delle banche coinvolte. Tali operazioni, come ovvio, presuppongono una massa critica che sia al di sopra dei 200 milioni di euro.

2.8.2 Documentazione a corredo del PEF per le opere di interesse strategico

L'articolo 45 del decreto legge Cresci Italia al fine di consentire di pervenire con la massima celerità all'assegnazione, da parte del CIPE, delle risorse finanziarie per i progetti delle infrastrutture di interesse strategico di cui all'*articolo 4, comma 134, della legge 24 dicembre 2003, n. 350*, prevede che il PEF che accompagna la richiesta di assegnazione delle risorse sia integrato dai seguenti elementi:

- a) per la parte generale, oltre al bacino di utenza, sono indicate le stime di domanda servita dalla realizzazione delle infrastrutture realizzate con il finanziamento autorizzato;
- b) il costo complessivo dell'investimento deve comprendere non solo il contributo pubblico a fondo perduto richiesto al CIPE, ma anche, ove esista, la quota parte di finanziamento diverso dal pubblico;
- c) l'erogazione prevista deve dare conto del consumo di tutti i finanziamenti assegnati al progetto in maniera coerente con il cronoprogramma di attività;

- d) le erogazioni annuali devono dare distinta indicazione delle quote di finanziamento pubbliche e private individuate nel cronoprogramma;
- e) le indicazioni relative ai ricavi, sono integrate con le indicazioni dei costi, articolati in costi di costruzione, costi dovuti ad adeguamenti normativi riferiti alla sicurezza, costi dovuti ad adempimenti o adeguamenti riferibili alla legislazione ambientale, costi relativi alla manutenzione ordinaria dell'infrastruttura articolati per il periodo utile dell'infrastruttura, costi fideiussori; in ogni caso, il calcolo dell'adeguamento monetario, si intende con l'applicazione delle variazioni del tasso di inflazione al solo anno di inizio delle attività e non può essere cumulato;
- f) per i soggetti aggiudicatori dei finanziamenti che siano organizzati in forma di società per azioni, è indicato anche l'impatto sui bilanci aziendali dell'incremento di patrimonio derivante dalla realizzazione dell'infrastruttura e, per le infrastrutture a rete, l'impatto delle esternalità positive, come la cattura del valore immobiliare, su altri investimenti; tale impatto è rendicontato annualmente nelle relazioni che la società vigilata comunica all'ente vigilante.

La norma si applicherà ai quei progetti per i quali non è stata ancora presentata la richiesta di assegnazione delle risorse al CIPE alla data di entrata in vigore del decreto che la prevede (decreto Cresci Italia entrato in vigore il 24.01.2012). In caso di PEF carente degli elementi elencati probabilmente potrà essere richiesta l'integrazione del PEF (la norma non prevede una sanzione del tipo “a pena di inammissibilità”).

Tale norma – dal tenore meramente descrittivo - non aggiunge nulla di nuovo a quanto già deve essere previsto dai PEF, se correttamente redatti, per il “montaggio” delle operazioni in PPP per la richiesta di assegnazione delle risorse da parte del CIPE.

2.8.3 Emissione di obbligazioni di scopo da parte degli enti locali garantite da beni immobili

L'articolo 54 del più volte citato decreto legge Cresci Italia ha introdotto un nuovo istituto a favore degli enti locali: la possibilità di emissione di obbligazioni di scopo da parte degli enti locali garantite da un apposito patrimonio destinato ai fini della realizzazione di opere pubbliche.

Tale patrimonio è formato da beni immobili disponibili di proprietà degli enti locali, per un valore almeno pari all'emissione obbligazionaria, ed è destinato esclusivamente alla soddisfazione degli obbligazionisti. Su tale patrimonio non sono ammesse azioni da parte di qualsiasi creditore diverso dai portatori dei titoli emessi dall'ente locale.

Sarà un apposito regolamento, da emanare, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge n. 400/1988, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, da parte del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con i Ministri dell'interno e delle infrastrutture e dei trasporti, a determinare le modalità di costituzione e di gestione del patrimonio destinato a garantire le obbligazioni per il finanziamento delle opere pubbliche.

2.8.4 Agevolazioni fiscali

Appare opportuna e rispondente ad una effettiva esigenza di rafforzamento dell'uso del PPP e della finanza di progetto per il finanziamento delle opere pubbliche la disposizione di cui all'art 42, comma 8, del decreto Salva Italia che estende ai settori del trasporto per ferrovia, metropolitana, al settore portuale ed ai collegamenti stradali e ferroviari con i porti appartenenti alla c.d. *core TEN-T network* gli incentivi fiscali in materia di IRES e IRAP introdotti dalla Legge di Stabilità 2012 (Legge 12 novembre 2011, n. 183 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato) a favore di società

titolari di concessioni per la realizzazione di nuove autostrade con il sistema del *project financing*.

Va rilevato, in proposito, che la leva fiscale quale incentivo alternativo nelle PPP al contributo finanziario a fondo perduto non appare essere stata finora adeguatamente considerata nella definizione delle misure che si sono succedute nel tempo al fine di sostenere il mercato del PPP in Italia. In alcuni casi, il trattamento fiscale ha inciso sulla partecipazione dei capitali privati al finanziamento di opere pubbliche addirittura in chiave disincentivante. Si pensi, ad esempio, al fatto che in Italia non esiste una normativa fiscale specifica per il settore del PPP, dovendosi fare riferimento alla disciplina tributaria generale delle società di capitali e alla normativa in materia di imposta sul valore aggiunto (IVA).

Tale soluzione, sostituendo il contributo pubblico erogato durante la fase di costruzione dell'opera con l'esenzione fiscale totale/parziale delle società di progetto durante il periodo di gestione, consente la bancabilità del progetto con un minore impatto sulla finanza pubblica.

In sede di prima applicazione della agevolazione sarà importante quantificare correttamente il beneficio fiscale atteso, attraverso la stima dei flussi di traffico e l'utilizzo di un appropriato tasso di attualizzazione delle agevolazioni fiscali nel tempo.

2.8.5 ISVAP

Sempre nell'ottica di incentivare l'uso di capitali privati per il finanziamento di opere pubbliche, l'art. 42, comma 2, punti 6 e 7 del decreto legge Salva Italia introduce la possibilità per le imprese di assicurazione privata di utilizzare (sulla base di modalità, limiti e condizioni dettate dall'ISVAP) a copertura delle riserve tecniche *asset* rappresentati da azioni (o obbligazioni da queste emesse) di

società concessionarie della realizzazione e della gestione di opere pubbliche nei settori delle infrastrutture stradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali, ospedaliere, delle telecomunicazioni e della produzione e trasporto di energia e fonti energetiche.

Il documento di consultazione redatto dall'ISVAP e finalizzato alla stesura del Provvedimento modificativo del Regolamento 36 del 31 gennaio 2011 e del Regolamento 33 del 10 marzo 2010 in attuazione della norma in esame, è stato pubblicato a maggio 2012 sul sito web dell'ISVAP (www.isvap.it) e prevede il termine per la consultazione in data 16 giugno u.s..

2.9 Garanzie. Il subentro

L'articolo 50 del decreto Cresci Italia al comma 2 lettera b) prevede che all'*articolo 159, comma 1, lettera a)* del Codice, relativo all'istituto del subentro, le parole: «*equivalenti a quelle possedute dal concessionario all'epoca dell'affidamento della concessione*» sono sostituite dalle seguenti: «*corrispondenti a quelle previste nel bando di gara o negli atti in forza dei quali la concessione è stata affidata, avendo comunque riguardo alla situazione concreta del progetto ed allo stato di avanzamento dello stesso alla data del subentro*».

La norma è volta a rendere più flessibile l'applicazione del subentro, che rappresenta una delle principali forme di garanzia del finanziamento erogato dalle banche in caso di inadempimento del concessionario.

Tuttavia non è stato ancora recepito nel nostro ordinamento giuridico l'istituto del c.d. *step in right* dinamico che consente l'intervento dei finanziatori prima che il concessionario si trovi in una situazione di conclamato inadempimento.

2.10 Settori infrastrutturali di intervento

2.10.1 Edilizia carceraria

L'articolo 43 del decreto Cresci Italia prevede che per la realizzazione di infrastrutture carcerarie si ricorra in via prioritaria al *project financing*, cioè alle procedure previste dall'art. 153 del Codice per l'affidamento del contratto di concessione di lavori pubblici, fermo restando quanto previsto in materia di permuta (D.L. 201/2011, art. 27, commi 9 e ss.).

Per la realizzazione di tali infrastrutture si potrà ricorrere, tuttavia, anche ad altre forme di PPP, quali il contratto di disponibilità, il *leasing* immobiliare pubblico, ecc.

Sarà l'analisi di convenienza economica e finanziaria e di verifica degli effetti sulla finanza pubblica a orientare l'Amministrazione circa la modalità (giuridica e finanziaria) più corretta per la realizzazione dell'infrastruttura nel singolo caso concreto.

Il decreto del Ministro della giustizia, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze (di cui all'ultimo periodo del comma 1), disciplinerà condizioni, modalità e limiti di attuazione del *project financing*, in coerenza con le specificità del settore carcerario.

Oltre a quanto disporrà il suddetto decreto, sarà lo Studio di fattibilità (cfr. art. 14 del d.P.R. 207/2010) relativo al progetto da realizzare che individuerà la modalità più conveniente per l'Amministrazione per la realizzazione dell'infrastruttura carceraria (c.d. *value for money*).

Il comma 2 dell'articolo, così come pubblicato nella Gazzetta Ufficiale, differisce da quello presentato in CdM nella parte relativa alla tariffa. Premesso che il termine "tariffa" non è appropriato, dovendosi più propriamente parlare di

“canoni”, scompare, nella determinazione della tariffa la parte “*comprensiva dei costi di investimento*”, dovendosi comprendere soltanto la parte relativa alla “*la gestione dell’infrastruttura e dei servizi connessi*”. Scompare, altresì, l’inciso “*determinata in misura non modificabile al momento dell’approvazione del progetto*”, sostituito con il più corretto “*le cui modalità sono definite al momento dell’approvazione del progetto*”.

Premesso che le infrastrutture carcerarie sono tipicamente opere fredde, ossia opere destinate all’utilizzazione diretta dell’Amministrazione, in quanto funzionali alla gestione di servizi pubblici, le maggiori criticità evidenziabili concernono il canone che l’Amministrazione dovrà pagare al concessionario per i servizi resi. In particolare:

- i) la sostenibilità per la finanza pubblica dei canoni previsti in fase di gestione;
- ii) il trasferimento dei rischi ai sensi di Eurostat e quindi la collocazione *off balance* delle operazioni. Occorre evidenziare in proposito che, al fine di rendere l’operazione in linea con quanto previsto da Eurostat, è necessario prevedere l’applicazione di penali automatiche e significative sul canone ai fini del trasferimento del rischio di disponibilità;
- iii) la sostenibilità economico-finanziaria per il privato relativamente al costo di realizzazione dell’infrastruttura qualora non si preveda un “prezzo” ex art. 143, commi 4 e ss. del Codice. A tale criticità soccorre, in parte, la previsione del comma 3 dell’articolo finalizzata a coinvolgere investitori istituzionali (fondazioni di origine bancaria ovvero altri enti pubblici o con fini non lucrativi) per il finanziamento di parte del costo.

E’ auspicabile che tale norma di settore sul PPP per le carceri - in sinergia con quanto previsto in materia di permuta nel medesimo settore, nonché con le altre recenti norme sul PPP – possa favorire la partecipazione delle fondazioni di

origine bancaria o altri enti pubblici o con fini non lucrativi nella realizzazione di tali infrastrutture, finanziando parte del costo dell'investimento.

2.10.2 Edilizia scolastica

Il c.d. decreto Semplificazioni, all'art. 53 *"Modernizzazione del patrimonio immobiliare scolastico e riduzione dei consumi e miglioramento dell'efficienza degli usi finali di energia"*, nel prevedere l'approvazione da parte del CIPE del Piano Nazionale di Edilizia scolastica su proposta dei vari Ministri competenti, indica una serie di interventi per la concreta realizzazione del Piano volti a favorire il coinvolgimento di capitali pubblici e privati.

Il Piano ha ad oggetto sia la realizzazione di interventi di ammodernamento e recupero del patrimonio scolastico esistente, anche ai fini della messa in sicurezza degli edifici; sia di costruzione e completamento di nuovi edifici scolastici.

L'articolo citato, per la concreta realizzazione del Piano, in un'ottica di razionalizzazione e contenimento delle spese correnti di funzionamento, prevede, oltre al rispetto dei criteri di efficienza energetica e di riduzione delle emissioni inquinanti, una serie di istituti volti a favorire il "montaggio" di operazioni in PPP. In particolare:

- a) la riconoscione del patrimonio immobiliare pubblico, costituito da aree ed edifici non più utilizzati, che possano essere destinati alla realizzazione degli interventi previsti dal presente articolo, sulla base di accordi tra gli enti interessati;
- b) la costituzione di uno o più fondi immobiliari destinati alla valorizzazione e razionalizzazione del patrimonio immobiliare scolastico ovvero alla promozione di strumenti finanziari immobiliari innovativi, articolati anche in un sistema

integrato nazionale e locale, per l'acquisizione e la realizzazione di immobili per l'edilizia scolastica;

c) la messa a disposizione di beni immobili di proprietà pubblica a uso scolastico suscettibili di valorizzazione e dismissione in favore di soggetti pubblici o privati, mediante permuta, anche parziale, con immobili già esistenti o da edificare e da destinare a nuove scuole;

d) le modalità di compartecipazione facoltativa degli enti locali;

d-bis) la promozione di contratti di partenariato pubblico privato, come definiti dall'*articolo 3, comma 15-ter, del codice di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163*, e successive modificazioni.

L'ultimo punto dell'elenco, aggiunto dalla legge di conversione 4 aprile 2012, n. 35 del decreto semplificazioni, esplicita l'applicabilità dei vari contratti di PPP all'attuazione degli interventi previsti nella norma, contratti peraltro già utilizzabili in virtù del richiamo espresso al coinvolgimento di capitali privati per la realizzazione del Piano di edilizia scolastica.

L'ultimo comma dell'articolo prevede che gli enti proprietari di edifici adibiti a istituzioni scolastiche, le università e gli enti di ricerca vigilati dal Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca, adottino (entro 24 mesi dalla data di entrata in vigore del decreto), misure di gestione, conduzione e manutenzione degli immobili finalizzate al contenimento dei consumi di energia e alla migliore efficienza degli usi finali della stessa, anche attraverso il ricorso ai

*contratti di servizio energia*²⁸, secondo le linee guida che dovranno essere predisposte dai Ministeri interessati²⁹.

L'attenzione del legislatore alla fase di gestione, conduzione e manutenzione dell'edilizia scolastica, seppur con il solo riferimento al contenimento dei consumi di energia e alla migliore efficienza degli usi finali della stessa, conferisce autonoma rilevanza alla fase di gestione di tali opere, tipicamente definite come "freddo", ovvero destinate alla utilizzazione diretta della pubblica amministrazione. Ciò favorisce la previsione di altri servizi strumentali al funzionamento di tali edifici (servizio mensa, gestione del calore, informatica, gestione di corsi extrascolastici e di attività sportive, ecc.) che sono remunerativi per i privati finanziatori e che potrebbero – accanto alle altre misure previste dalla norma – agevolare il finanziamento privato di tali opere.

²⁸ La disciplina dei contratti di servizio energia è indicata nel *decreto del Presidente della Repubblica 26 agosto 1993, n. 412* e nel *decreto legislativo 30 maggio 2008, n. 115*.

²⁹ Si tratta, in particolare del Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca, di concerto con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, con il Ministero dello sviluppo economico e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

3 LA VALUTAZIONE DELLE OPERE STRATEGICHE DELLA COSIDDETTO LEGGE OBIETTIVO

L'art. 163, commi 2 e 4, del Codice dei Contratti prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti possa avvalersi dell'UTFP nel valutare la possibilità di ricorrere al PPP per la realizzazione di opere comprese nel Programma delle infrastrutture strategiche. Su richiesta del predetto Ministero, l'Unità analizza gli indicatori di redditività e bancabilità dei piani economico finanziari allegati ai progetti al fine di verificarne la possibilità di totale autofinanziamento o di contenere il contributo pubblico, anche attraverso il ricorso a garanzie o a finanziamenti agevolati (della Banca Europea per gli Investimenti, della Cassa Depositi e Prestiti, etc.).

Nel corso del 2011 l'UTFP ha formulato il parere richiesto dal Ministero delle infrastrutture relativamente alle due opere indicate nella Tabella 5, che riporta anche l'indicazione delle forme di copertura, lo stato di avanzamento procedurale e il settore di riferimento.

Tabella 5 - Progetti Legge Obiettivo sottoposti alle valutazioni dell'UTFP nel 2011

LEGGE OBIETTIVO							
	Denominazione	Importo Investimento	Contribuzione CIPE	Capitali Privati	Area Geografica	Stato del Progetto	Settore
1	Tangenziale Est Esterna Milano	1.806.000.000	0	1.806.000.000	Nord	Progetto definitivo approvato dal CIPE	Strade e autostrade
2	A12 Rosignano - Civitavecchia; lotto 6A; Tarquinia - Civitavecchia	159.000.000	0	159.000.000	Centro	Progetto definitivo approvato dal CIPE	Strade e autostrade
		1.959.000.000	0	1.959.000.000			

I due progetti prevedono il ricorso alle risorse private per l'intero finanziamento degli investimenti; l'attivazione delle predette risorse private è avvenuta a conclusione del lungo *iter* di approvazione delle rispettive convenzioni uniche ai

sensi dell'art. 2, comma 202 della legge 23 dicembre 2009 n. 191, che ha modificato l'art. 8-duodecies del decreto-legge 8 aprile 2008 n. 59, convertito con modificazioni dalla legge 6 giugno 2006 n. 101.

In relazione alla autostrada A12, l'Unità ha evidenziato che la redditività del lotto 6A è pari a circa il 9 per cento (Tasso interno di rendimento dell'*equity*), in linea con i valori registrati in operazioni similari; l'Unità ha altresì rilevato che, a valle delle risultanze del completamento degli studi di impatto ambientale e della localizzazione dell'intero tracciato, si potranno determinare gli effetti sul costo finale dell'opera e sulle stime di traffico.

Con riferimento alla TEEM, l'Unità ha evidenziato l'opportunità, coerentemente con quanto stabilito dal CIPE per altre opere autostradali, di inserire nella convenzione clausole che prevedano, in fase di *closing* finanziario, l'invarianza del parametro K_e e l'adeguamento del K_d (da utilizzare per il calcolo del WACC) alle condizioni di mercato, in modo da consentire la rimodulazione dei soli elementi del WACC che subiscono influenze da eventi esogeni (variazione dei tassi, variazione delle aliquote fiscali). Queste stesse richieste sono state successivamente estese dal CIPE ad una serie di opere autostradali, precedentemente analizzate da questa Unità, le cui convenzioni sono state approvate dal Comitato nel 2011 (Collegamento autostradale Ragusa - Catania, Campogalliano - Sassuolo, Collegamento al porto di Ancona e Brescia Padova).

Le quattro maggiori opere autostradali italiane da realizzare in *project financing* (Brebemi, Pedemontana Lombarda, Tangenziale Est Milano, Pedemontana Veneta), pur avendo i cantieri già aperti, non hanno ancora stipulato con le banche il contratto di finanziamento definitivo delle medesime opere.

La ragioni delle difficoltà riscontrate nella fase di *financial closing* delle operazioni di PPP sono già state esaminate nel paragrafo 1.2. Con particolare riferimento ai progetti di rilevanti dimensioni, come quelli solitamente

esaminati dall'UTFP nell'ambito del programma delle infrastrutture strategiche, si confermano:

- ✓ un aumento significativo dei margini bancari (*spread*) e conseguente incremento dei costi finanziari complessivi del finanziamento del PPP;
- ✓ una riduzione della durata dei finanziamenti (fino a 15-17 anni);
- ✓ una richiesta di maggiori garanzie e minore propensione al rischio.

Peraltro, anche nei casi all'esame, i cantieri sono stati avviati grazie a prestiti ponte, suggerendo maggiore cautela nella individuazione del *financial closing* come momento determinante per la fase realizzativa dell'opera.

In alcuni casi, soprattutto con riferimento ai grandi progetti nel settore autostradale, è stata rilevata una difficoltà nella chiusura dei contratti di finanziamento dovuta ad alcune clausole che regolano l'indennizzo dovuto al concessionario in caso di risoluzione anticipata del contratto. Nei contratti di finanziamento gli istituti di credito definiscono con le controparti i criteri dell'indennizzo dovuto al Concessionario sia in caso di risoluzione per fatto del concedente che per fatto del concessionario. Il valore dell'indennizzo può essere calcolato considerando:

- ✓ il valore degli *asset* contabili;
- ✓ la somma del Capitale Investito Netto e delle poste figurative da Piano Finanziario Regolatorio.

Nel caso di specie, la criticità è rappresentata dal fatto che gli istituti finanziatori propendono per la seconda soluzione, che dal punto di vista quantitativo risulta essere più impegnativa per il concedente (cioè per la parte pubblica). Pertanto dal punto di vista negoziale, la definizione di questo valore di indennizzo allunga i tempi del *financial closing*, anche perché l'art. 158 del Codice dei contratti

pubblici definisce in maniera più restrittiva le modalità di calcolo dell'indennizzo.

Al fine di velocizzare il *financial closing* dei grandi progetti infrastrutturali, nei quali il settore privato si assume i rischi relativi alle possibili variazioni nella domanda, è necessario creare e utilizzare in maniera più estensiva strumenti di garanzia che aiutino a coprire parzialmente il rischio di domanda, con il conseguente miglioramento della qualità generale del credito (*rating*).

Per le infrastrutture appartenenti alla rete TEN T, la BEI ha creato la LGTT – Loan Guarantee Instrument for Trans European Transport Network projects, con una dotazione di 1 miliardo di euro (la Commissione e la BEI apportano ciascuna 500 milioni di euro); lo strumento, finora utilizzato solo per tre progetti di strade a pedaggio e una ferrovia³⁰, copre soltanto i primi sette anni di attività dell'operazione e presenta il seguente limite: la garanzia accordata non supera, in genere, il 10% (in casi eccezionali il 20%) dell'importo del debito con maggior grado di *seniority*.

Nei modelli di PPP l'amministrazione generalmente trasferisce al privato i rischi che quest'ultimo, per competenze tecniche, conoscenze ed esperienze precedenti, è in grado di minimizzare (probabilità di accadimento o impatto economico negativo), quali il “*rischio di costruzione*” e “*di disponibilità*” del bene; più complessa si sta rivelando l'attribuzione al privato del “*rischio di domanda*”.

Una delle soluzioni prospettabili al problema del rischio traffico potrebbe essere far incassare al concedente le tariffe autostradali e pagare un canone fisso al

³⁰ Operativo dal 2008, lo strumento ha consentito di finalizzare le seguenti transazioni per un totale di 140 milioni di euro: i) *Baixo Alentejo* (LGT 25 milioni di euro, costo del progetto 458 milioni di euro); ii) *IP4 Amante Vila Real* (20 milioni di euro/430 milioni di euro); iii) *Autobahn A5* (25 milioni di euro/480 milioni di euro); iv) C-25 (70 milioni di euro/820 milioni di euro).

concessionario, come avviene in Germania; oppure garantire un livello minimo di traffico, con l'eventuale integrazione del reddito da parte del concedente su base mensile, semestrale o annuale (come in Turchia); o ancora introdurre la corresponsione di un pedaggio ombra (sull'esempio dell'Inghilterra).

Una ulteriore azione di mitigazione potrebbe essere rappresentata dalla creazione di un fondo di garanzia, che si assuma il rischio di "cost overrun" e del fallimento del costruttore, con l'obiettivo di migliorare il merito del credito del progetto in fase di realizzazione. La BEI ha proposto la creazione di un fondo con tali caratteristiche, la cui denominazione dovrebbe essere *Guarantee for Availability-based Projects* (GAP).

A differenza del settore autostradale che conferma la peculiarità di richiedere una minore contribuzione pubblica, gli altri settori infrastrutturali (Trasporti Pubblici Locali, idrico, portuale e ferroviario) hanno bisogno di una contribuzione pubblica superiore al 50 per cento del costo totale dei lavori.

Il massiccio ricorso alla contribuzione pubblica si giustifica con il perseguitamento di benefici di carattere socio – economico. Tale tema pone la stringente questione della valutazione *ex-ante*. Infatti, alla luce del fatto che la domanda potenziale di infrastrutture è superiore alla capacità del sistema economico di finanziarle, il miglioramento dei processi di valutazione *ex ante* rappresenta l'unico strumento per indirizzare i fondi pubblici verso i progetti più adatti a creare valore.

4 L'ATTIVITÀ DI ASSISTENZA ALLE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI

4.1 Le opere oggetto di assistenza nel periodo 2000-2012

Nei 12 anni di attività, l'Unità Tecnica Finanza di Progetto ha ricevuto 682 richieste di assistenza da parte di amministrazioni pubbliche centrali e locali relative a 493 opere³¹. Nel corso del 2011, in particolare, l'Unità ha fornito assistenza a 36 pubbliche amministrazioni in merito a 48 progetti (Tabella 6).

Tabella 6 - Iniziative oggetto dell'attività di assistenza dell'UTFP nel 2011

n.	REGIONE SEDE OPERE	P.A. RICHEDENTE	SETTORE	INTRA SETTORE	città	PROGETTO	FASE ASSISTENZA	Area Geografica	Investimento
1	Piemonte	Comune Novara	Percheaggi	—	Comune	Percheaggio sotterraneo Lgo Bellini	Esecuzione contratto	NORD	10.500.000
2	Piemonte	Comune di Venaria Reale	Edilizia Sociale e Pubblica	mercati & commercio	Comune	Attuazione Piano Aree Mercatali	Programmazione intervento	NORD	4.400.000
3	Piemonte	Ministero della Difesa	Energia & Ambiente	energia rinnovabile & risparmio energetico	Amm. Centrali	Initiative per il risparmio energetico del Ministero della Difesa	Programmazione intervento	NORD	8.723.050
4	Piemonte	Ministero Difesa	Energia & Ambiente	energia rinnovabile & risparmio energetico	Amm. Centrali	PPP per un impianto fotovoltaico	Programmazione intervento	NORD	8.723.050
5	Piemonte	Ministero Difesa	Energia & Ambiente	energia rinnovabile & risparmio energetico	Amm. Centrali	PPP per impianto di cogenerazione aeroporto di Cuneo	Programmazione intervento	NORD	8.723.050
6	Piemonte	Regione Piemonte	Edilizia Sanitaria	ospedali	Regione	Ospedale S. Croce e Carlo	Programmazione intervento	NORD	188.000.000
7	Piemonte	Comune di Verolengo	Energia & Ambiente	energia rinnovabile & risparmio energetico	Comune	Impianto fotovoltaico	Pubblicazione bando	NORD	N.D.
8	Lombardia	Comune di Corbetta	Edilizia Sanitaria	RSA	Comune	Nuova Residenza Sanitaria Assistenziale di Corbetta	Programmazione intervento	NORD	9.300.000
9	Lombardia	Comune di Vimodrone	Edilizia Sociale e Pubblica	Opere pubbliche varie	Comune	Completamento dell'implementazione della sede comunitare e realizzazione di un Centro culturale/Biblioteca - appartenenti al patrimonio indisponibile	Programmazione intervento	NORD	N.D.
10	Lombardia	Ministero della Difesa	Energia & Ambiente	energia rinnovabile & risparmio energetico	Amm. Centrali	Initiative per il risparmio energetico del Ministero della Difesa	Programmazione intervento	NORD	8.723.050
11	Lombardia	Comune di Varese	Beni Culturali	—	Comune	Teatro e Biblioteca comunale	Programmazione intervento	NORD	37.984.000
12	Lombardia	Comune di Rescaldina	Strutture Cinieriali	—	Comune	Realizzazione Colombari	Programmazione intervento	NORD	1.900.000
13	Lombardia	Comune di Rescaldina	Edilizia Sociale e Pubblica	opere pubbliche varie	Comune	Ristrutturazione edificio per attività istituzionali e servizi correlati	Programmazione intervento	NORD	2.500.000
14	Lombardia	Comune di Varese	Impianti sportivi e strutture ricettive	impianti sportivi	Comune	Stadio del Ghiaccio e piscina comunale	Programmazione intervento	NORD	8.000.000

³¹ Oggetto della presente rilevazione sono le richieste di assistenza all'UTFP nel periodo che va dal 2000 al mese di marzo 2012