

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2792

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**CATALANO, PINNA, ALFREIDER, TACCONI,
FURNARI, PASTORELLI**

Istituzione di uno Strumento di garanzia
per gli investimenti nelle infrastrutture

Presentata il 22 dicembre 2014

ONOREVOLI COLLEGHI! — Gli investimenti nelle infrastrutture di base nel settore dei trasporti soffrono della carenza di fondi privati a causa dei livelli relativamente alti di rischio sul piano delle entrate durante le fasi operative iniziali del progetto. Ciò rende spesso tali investimenti totalmente dipendenti dai finanziamenti pubblici, con conseguenti aggravii sulla finanza pubblica e distorsioni economiche.

Lo Strumento di garanzia per gli investimenti (SGI) nelle infrastrutture ha lo scopo di favorire gli investimenti dei privati nelle opere infrastrutturali di trasporto, migliorando notevolmente la capacità di rimborso, da parte del mutuatario, dei debiti privilegiati nella fase operativa di avvio del progetto complessivo, a prescindere dal livello iniziale delle entrate

relative al traffico. L'idea è quella di introdurre nel nostro ordinamento uno strumento analogo al *Loan guarantee instrument for trans-european transport network project* della Banca europea per gli investimenti. La sua funzione è quella di rinforzare notevolmente la qualità del credito delle linee di credito privilegiate, portando in tal modo a una riduzione dei margini di rischio applicati ai prestiti privilegiati accordati ai progetti. I benefici ottenuti dovrebbero superare i costi della garanzia per il mutuatario, rappresentando così un valore aggiunto finanziario per il progetto.

Lo SGI, collegato a un apposito Fondo di garanzia per le infrastrutture (FGI) istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, accorda ga-

ranzie a banche commerciali che mettono a disposizione linee di liquidità di riserva, complementari ai loro consueti strumenti di finanziamento dei progetti. Le società del progetto possono ricorrere a tali linee di liquidità di riserva per onorare il servizio del debito privilegiato nel caso in cui le entrate derivanti dal traffico risultino inferiori alle stime durante la fase operativa iniziale del progetto. Le linee di liquidità di riserva, messe a disposizione dalle banche commerciali e beneficianti di una garanzia del FGI, possono essere versate esclusivamente durante il periodo operativo iniziale, dopo il completamento del progetto (il periodo di disponibilità non può superare i sette anni e, in ogni caso, non può eccedere la fase di avvio del progetto).

Tutti i rimborsi effettuati per una linea di liquidità di riserva (in virtù di un meccanismo di rimborso obbligatorio) sono, in linea di massima, subordinati rispetto ai prestiti privilegiati che essa sottende, tenendo ugualmente conto delle esigenze specifiche di una determinata struttura finanziaria. Se alla conclusione del periodo di disponibilità restano ancora degli importi esigibili a titolo della linea di

liquidità di riserva (interessi, interessi maturati e capitale), i fornitori della linea di liquidità di riserva potranno fare appello alla garanzia del FGI, che li rimborserà e diventerà creditore subordinato nei confronti del progetto. Una volta che il FGI è diventato creditore, gli importi esigibili nell'ambito dello SGI si collocano a livello inferiore rispetto al pagamento del credito più privilegiato e possono essere onorati sia secondo il principio del rimborso obbligatorio tramite prelievo sul saldo delle liquidità disponibili, dopo che è stato effettuato il pagamento del servizio del debito privilegiato (soluzione implicita), sia attraverso un calendario di rimborso prestabilito per la garanzia accordata a titolo di SGI.

Per beneficiare del sostegno del FGI, i promotori dell'opera dovranno dimostrare l'opportunità del progetto tramite una rigorosa analisi di costo-opportunità avente ad oggetto il grado di soddisfazione dei requisiti di terzietà e di comparatività, tenente conto del traffico divertito e da rendere pubblica prima della richiesta di concessione dello SGI, secondo i criteri delineati dalle *best practice* economiche e contabili.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Fondo di garanzia per le infrastrutture).

1. È istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il Fondo di garanzia per le infrastrutture (FGI). A partire dall'anno 2015, è destinata al FGI una quota delle rimanenze annuali del Fondo per l'ammortamento dei titoli di Stato previsto dal testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di debito pubblico, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 2003, n. 398.

2. Al testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 2003, n. 398, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 44, comma 1, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « e il rapporto tra *deficit* e prodotto interno lordo »;

b) all'articolo 46, comma 1, è aggiunta, in fine, la seguente lettera:

« *b-bis*) nei limiti delle rimanenze annuali per il finanziamento del Fondo di garanzia per le infrastrutture ».

3. La dotazione del FGI è destinata ad alimentare uno specifico Strumento di garanzia per gli investimenti (SGI) nelle infrastrutture, finalizzato a ridurre il rischio per i soggetti realizzatori di infrastrutture di trasporto nel caso in cui i ricavi dipendenti dal traffico non raggiungano nel breve o medio termine gli obiettivi prefissati.

ART. 2.

(SGI nelle infrastrutture).

1. Attraverso lo SGI, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti offre una

garanzia ai progetti di realizzazione o di ammodernamento di un'opera infrastrutturale, destinando linee di liquidità di riserva per onorare il servizio del debito privilegiato nel caso in cui le entrate derivanti dal traffico risultino inferiori alle stime, durante la fase operativa iniziale del progetto, che non può in ogni caso essere superiore a sette anni.

2. Per poter accedere alle linee di liquidità di cui al comma 1, l'intervento deve essere corredato di un'analisi dei costi e dei benefici avente ad oggetto l'intera opera, soddisfacente requisiti di terzietà e di comparatività, tenente conto del traffico deviato e da rendere pubblica prima della richiesta di concessione dello SGI.

ART. 3.

(Norme di attuazione).

1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, stabilisce con proprio decreto le modalità di funzionamento e i criteri di operatività dello SGI.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze, con proprio decreto, determina, altresì, l'entità della quota di cui all'articolo 1, comma 1.

