

ABSTRACT

25. Analisi_delle_alternative_ALL._25

Affidamento con procedura aperta della concessione avente ad oggetto la progettazione, costruzione e gestione del raccordo autostradale A23-A28

Studio di fattibilità (analisi preliminare sui rischi con il metodo dell'analisi del valore)

INDICE

1. PREMESSA

Vantaggi e svantaggi pubblici e privati

Conclusioni

2. IL METODO ADOTTATO

3. PREMESSA METODOLOGICA E TECNICHE OPERATIVE

Il parametro unico numerico omnicomprensivo

4. CASO DI STUDIO

Identificazione e allocazione dei rischi

1. PREMESSA

Finanza di progetto (project financing): tecnica in cui risulta invertito lo schema di concessione di un prestito. L'erogazione è connessa alla validità economico-tecnica del progetto e alla sua capacità di ripagare il debito, garantendo una remunerazione del capitale investito coerente con il grado di rischio implicito, per fornire il servizio richiesto. **[il traffico dell'A23 viene dimezzato con la nuova autostrada quindi su strada nuova dovrebbero passare meno macchine rispetto ai loro conteggi, non si capisce come calcolino gli aumenti indicati a pag. 9 dell' ALL 48. Pensano forse di richiamare anche traffico dal Brennero?]**

Il progetto presenta vantaggi e svantaggi sia per la parte pubblica che privata:

vantaggi

- le banche finanziatrici possono normalmente rivalersi soltanto sui flussi di cassa del progetto e, in ultima istanza, sui beni della società veicolo
- le banche non possono, o solo limitatamente, rivalersi sul patrimonio degli azionisti in caso di fallimento; pertanto questi ultimi non vedono intaccata la capacità d'indebitamento connessa al proprio bilancio. **[per questo alle imprese che hanno proposto il progetto non interessa la reale capacità remunerativa della strada?]**

vantaggi per i soggetti pubblici:

- maggiore certezza sui costi e sui tempi d'investimento, l'utilizzo del PF presuppone la stipula di un contratto di fornitura dell'opera, su base "chiavi in mano", tramite il quale sono trasferiti al fornitore i rischi di extra-costi e di ritardi tipici della fase di costruzione.
- eventuali ritardi e costi aggiuntivi si riflettono infatti sulla capacità del progetto di far fronte al debito bancario e di remunerare adeguatamente gli azionisti. **[non è quindi pensabile che l'impresa costruttrice accetti di fare cambiamenti ai progetti a seguito di richieste da parte dei Comuni come alcuni sostengono]**
- monitoraggio da parte delle banche, soddisfatte dai flussi di cassa, che quindi attuano, nell'ambito di PF, una serie di controlli per valutare la sostenibilità finanziaria dell'iniziativa e quindi la credibilità delle ipotesi economiche e finanziarie del progetto;

svantaggi

- complessità del processo di identificazione ed allocazione dei rischi
- allungamento dei tempi d'avvio, maggiori costi di strutturazione dell'operazione: più elevato numero di consulenti, maggiori costi per interessi passivi e commissioni bancarie, maggiori costi per assicurazioni (copertura di rischi relativi ad esempio ad eventi di forza maggiore)
- rigidità della struttura al termine del processo negoziale: amministrazioni coinvolte come concedenti o controparti commerciali devono avere capacità di onorare tempestivamente le obbligazioni assunte.

Conclusioni

la finanza di progetto reale alternativa a forme tradizionali di appalto quando:

- trasferimento di rischi al settore privato
- progetto si inquadri in un chiaro contesto territoriale caratterizzato da una domanda e dall'assenza di eccessivi vincoli alla partecipazione di operatori privati
- disponibilità, nell'ambito del settore privato, di know how

2. IL METODO ADOTTATO

- a) assumere l'Indice di Valore, di cui all'Analisi del Valore (UNI EN 1325-1:1998, UNI EN 1325-2:2005) e alla Gestione del Valore (UNI EN 12973:2003), come parametro unico numerico omnicomprensivo nella determinazione della soluzione economicamente più vantaggiosa in materia di lavori, servizi e forniture e lavori pubblici
- b) il criterio per stabilire quale sia la soluzione più vantaggiosa, per poter giudicare tra le soluzioni prospettate è quella che offre
- c) le maggiori garanzie in merito al "servizio", al risultato, considerando che nel concetto di utilità sono insite tutte le sette classi di esigenze: sicurezza, benessere, fruibilità, aspetto, gestione, integrabilità e salvaguardia dell'ambiente (UNI 8289:1981). [il progetto autostradale non pare rispettare le classi di esigenza sottolineate] [cfr. pag. 19 del documento ufficiale per maggiori informazioni sulle classi]; ne deriva che la scelta non debba ricadere necessariamente sulla soluzione caratterizzata dai minor costo, ma dai maggiore valore relativo, vale a dire dai rapporto utilità/costo
- d) obiettivo di avere il massimo di utilità possibile spendendo il giusto, nel giusto tempo, si ritiene di dover ricorrere all'Analisi del Valore (AV), sulla base di comprovate esigenze, nel rispetto di vincoli e prestazioni, con le risorse a disposizione. sono comprovate. [La A23 non è supertrafficata, forse giusto nei weekend estivi]

3. PREMESSA METODOLOGICA E TECNICHE OPERATIVE

II parametro unico numerico omnicomprensivo

Indice di Valore - Iv - rapporto fra l'utilità della soluzione esaminata - minimo prezzo stimato che si è disposti a pagare per ottenere le funzioni primarie esplicate e il costo globale

- Nella fase creativa si fanno emergere soluzioni alternative rispetto a quella analizzata, definendo eventuali ulteriori funzioni. [i corridoi alternativi forse ne sono un esempio, fanno vedere di aver considerato tutto e che quello scelto è il miglior tracciato possibile (giusto per rispondere ad alcune indicazioni del bollettino ufficiale regionale che richiede procedure ben precise)]
- Lo sforzo maggiore deve essere profuso nell'evidenziare le esigenze non espresse
- Il Valore può essere migliorato attraverso l'accrescimento della soddisfazione dei bisogni anche se le risorse impiegate aumentano

4. CASO DI STUDIO

Identificazione e allocazione dei rischi

<i>Rischio</i>	<i>Pubblico</i>	<i>Privato</i>	<i>Misto</i>
<i>Pianificazione</i>	●		
<i>Progettazione</i>		●	
<i>Realizzazione temporale</i>		●	
<i>Realizzazione economica</i>		●	
<i>Tecnologico</i>		●	
<i>Gestionale</i>		●	
<i>Manutentivo</i>		●	
<i>Disponibilità</i>		●	
<i>Finanziamento</i>		●	
<i>Domanda</i>			●
<i>Forza maggiore</i>	●		
<i>Valore residuo</i>	●		
<i>Legale normativo</i>	●		
<i>Legale da terzi</i>		●	

ALLOCAZIONE RISCHIO	PUBBLICO	PRIVATO	CONDIVISO	% di Rischio
<i>Pianificazione</i>	x			12,0%
<i>Progettazione</i>		x		13,4%
<i>Temporale</i>		x		14,8%
<i>Economico</i>		x		15,4%
<i>Tecnologico</i>		x		4,2%
<i>Gestionale</i>		x		3,2%
<i>Manutentivo</i>		x		3,8%
<i>Disponibilità</i>		x		3,8%
<i>Finanziamento</i>		x		4,3%
<i>Domanda</i>			x	6,1%
<i>Forza maggiore</i>	x			4,9%
<i>Valore residuo</i>	x			3,3%
<i>Legale Normativo</i>			x	5,6%
<i>Legale da terzi</i>			x	5,1%

100,0%

<i>Incidenza del rischio</i>	28,6%	71,4%
<i>Ir</i>	0,40	1,00

[C'è incongruenza tra le due tabelle per quanto riguarda le voci "legale normativo" e "legale da terzi". Risulta che oltre il 30% del rischio ricade sullo Stato cioè circa 300 milioni di euro]

NOTA: le parti in rosso sono considerazioni/interrogativi nati dalla lettura