

ABSTRACT

47. Fattibilitx_finanziaria_schema_tariffario_ALL_47

Analisi sulla sostenibilità finanziaria relativa alla fase di realizzazione (investimento e suo finanziamento e di esercizio dell'opera (costi e ricavi)

Durata della concessione

- 55 anni 1° fase = progettazione e costruzione 5 anni; 2° fase = periodo di gestione 50

Ammontare degli investimenti

- € 768 milioni (al netto di IVA) + 1,5% annuo per inflazione = spesa totale € 816 milioni
- proposta non prevede richiesta di contributo al concedente a fronte degli oneri

Vita utile dell'opera e ammortamenti durante la concessione

- alla fine l'opera devoluta al concedente, senza corrispettivo in quanto totalmente ammortizzata
- vita utile economica superiore ai periodi di concessione
- ammortamento secondo aliquote differenziate
- valutazione in base ai flussi finanziari e redditività dell'esercizio

Costi di esercizio e manutenzione ordinaria e straordinaria

- costi stimati sulla base di esperienze pregresse del gestore (ad es. operazioni conseguenti a incidenti manutenzione in appalto)

Rientri

- ricavi: pedaggi, corrispettivi da terzi affidatari esercenti attività, servizi e spazi pubblicitari, altre attività
- pedaggi da 3 caselli e 2 barriere, a cura della società di progetto
- modelli matematici: a livello regionale e a livello interregionale per determinare i ricavi di pedaggio
- pedaggio, al netto di IVA = veicoli leggeri 0,141 (es. Cimpello-Sequals € 4,37); pesanti 0,263
- servizi no toll = dinamica di crescita con l'aumento della stima di traffico

Piano di copertura finanziaria e aspetti fiscali

- rimborso dell'IVA nel 4° anno successivo alla presentazione dell'istanza di rimborso
- è certo il recupero delle perdite fiscali generate nei primi anni di attività
- finanziamento dell'opera = 18,3% mezzi propri della società di progetto e 81,7% a titolo oneroso
- per la parte non coperta dalla società è previsto il ricorso al mercato del credito = finanziamenti
- no intervento pubblico, ma analisi delle criticità: rischi di costruzione, gestione, manutenzione, finanziamento e traffico, quindi necessità di allocare il rischio anche in capo al soggetto pubblico
- rischi = traffico inferire alle stime del 5% e costi superiori alle previsioni per 5% ancora sostenibilità finanziaria, ma non escludono la necessità di sostegno pubblico sotto forma di contributi in conto esercizio e in conto capitale.

Rischi	Conseguenze	Allocazione del rischio		
		Pubblico	Privato	Misto
Costruzione	La realizzazione dell'opera non avviene nei tempi, nei costi e con le specifiche concordate: impatto sui flussi di cassa.		X	
Gestione e manutenzione	I costi operativi di gestione e manutenzione del progetto differiscono da quelli previsti a budget: impatto sui flussi di cassa.		X	
Finanziamento	Mancato reperimento delle risorse finanziarie nei termini e nelle condizioni necessarie alla realizzazione e gestione dell'iniziativa in linea con le previsioni economiche finanziarie iniziali: eventualità di apporto di contributi in conto capitale.		X	X
Traffico	La domanda relativa al progetto è inferiore al livello previsto: impatto sui ricavi e sui flussi di cassa ed eventualità di intervento pubblico sottoforma di contributi in conto esercizio.		X	X
Forza maggiore	Evento imprevedibile ed incontrollabile da parte di tutte le parti coinvolte nel progetto che comporti un aumento dei costi o, nei casi peggiori, l'impossibilità di erogare il servizio.			X

Tabella 3 – Matrice dei rischi