

STRADA DI GRANDE COMUNICAZIONE E 78 FANO GROSSETO

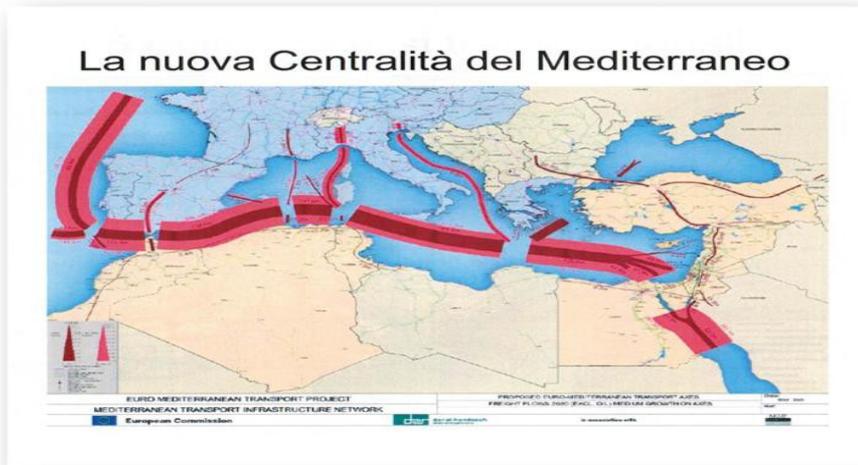
IL MODELLO DI PARTENARIATO PUBBLICO PRIVATO

11 FEBBRAIO 2013

LA SGC E 78 FANO GROSSETO

La realizzazione della E 78 Fano Grosseto è di fondamentale importanza per lo sviluppo della competitività delle Regioni di riferimento per la capacità dell'intervento di implementare il collegamento tra il versante adriatico e quello tirrenico, in connessione con arterie di rilevanza nazionale ed europea

Il completamento dell'intervento consentirà altresì rilevanti benefici per la logistica, rappresentando un **LAND BRIDGE**, vale a dire un **ponte di terra tra la Spagna e i Balcani**, che si poggia su quattro pilastri (i porti di Ancona e Ravenna per il versante adriatico, Civitavecchia e Livorno per quello tirrenico) e una **spina dorsale per il sistema degli interporti**, nell'ambito della realizzazione delle trasversali e dello sviluppo del sistema delle Piattaforme logistiche del Paese, divenendo di fatto un "nodo" strategico per lo sviluppo delle **RETI EUROPEE DI TRASPORTO E LOGISTICA**.



LA E 78 E LA RETE TEN-T

LA E 78 è stata inserita dal MIT tra le Grandi opere prioritarie a godere dei benefici fiscali previsti dalla recente normativa, che saranno formalizzati nelle prossime sedute del CIPE, ed **È STATA CONSIDERATA NELLA RETE TRANSEUROPEA DI TRASPORTO TEN-T** che consente la possibilità di accedere ai fondi strutturali europei (bei). E' stato poi **PROPOSTO DI INSERIRE L'INFRASTRUTTURA TRA GLI INTERVENTI "CORE NETWORK"**, ossia la rete prioritaria comunitaria.

IL BANDO TEN-T

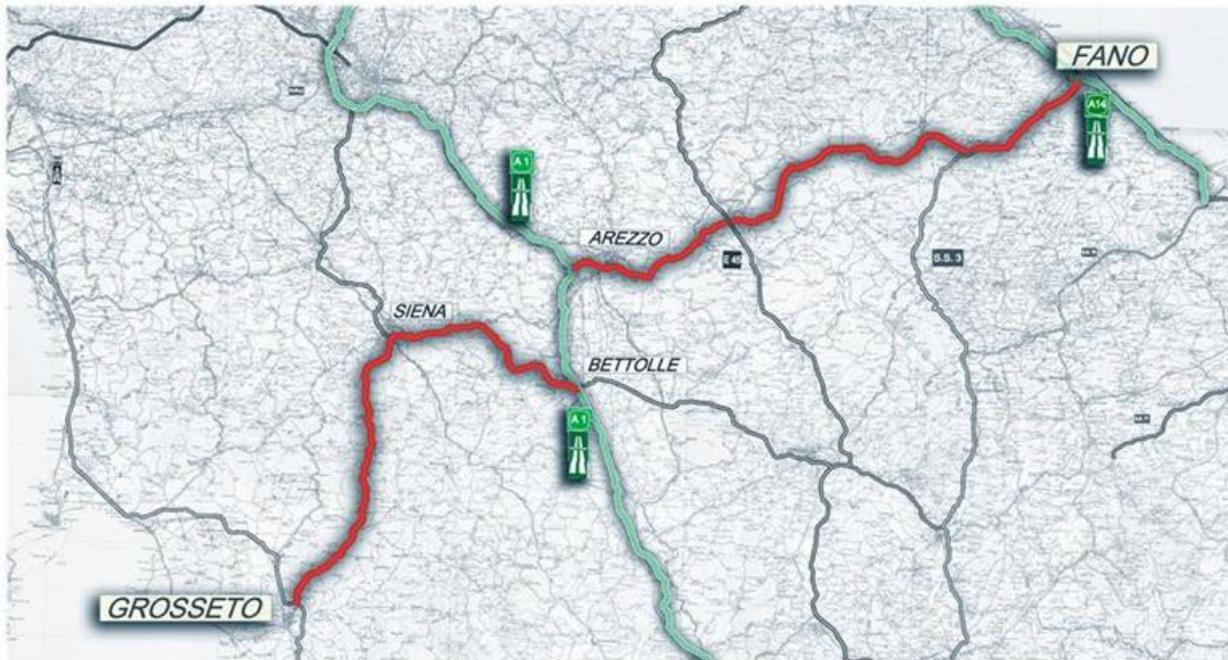
Il **BANDO TEN-T** aperto lo scorso 28 novembre nell'ambito del **MULTI ANNUAL CALL 2012/2013**, deriva da una modifica del Budget TEN-T 2007-13 a seguito del non utilizzo dei fondi assegnati a diversi progetti presentati nelle call passate. La scadenza per la presentazione del bando è prevista per il **26 MARZO 2013** ed ha un **BUDGET COMPLESSIVO DI 250 MILIONI DI EURO**. Si focalizza su alcune priorità quali:

- ❑ **ACCELERARE/FACILITARE L'IMPLEMENTAZIONE DEI CORRIDOI TEN-T;**
- ❑ **SUPPORTO ALLE PPPS (PARTNERSHIP PUBBLICO-PRIVATE) E A NUOVI STRUMENTI DI FINANZIAMENTO INNOVATIVI.**

IL TRACCIATO

A. STATO DI ATTUAZIONE

- **111 KM** ULTIMATI ED IN ESERCIZIO;
- **16 KM** SUDDIVISI IN 2 LOTTI IN CORSO DI ULTIMAZIONE;
- **12 KM** IN UN UNICO MAXI LOTTO (LOTTI 5, 6, 7 E 8), APPALTO INTEGRATO IN FASE DI PROGETTAZIONE ESECUTIVA;
- **52 KM** SUDDIVISI IN 9 LOTTI, TERMINATA LA PROGETTAZIONE SONO STATI TRASMESSI AL CIPE PER L'APPROVAZIONE ED IL RELATIVO FINANZIAMENTO;



ETTUAZIONE.

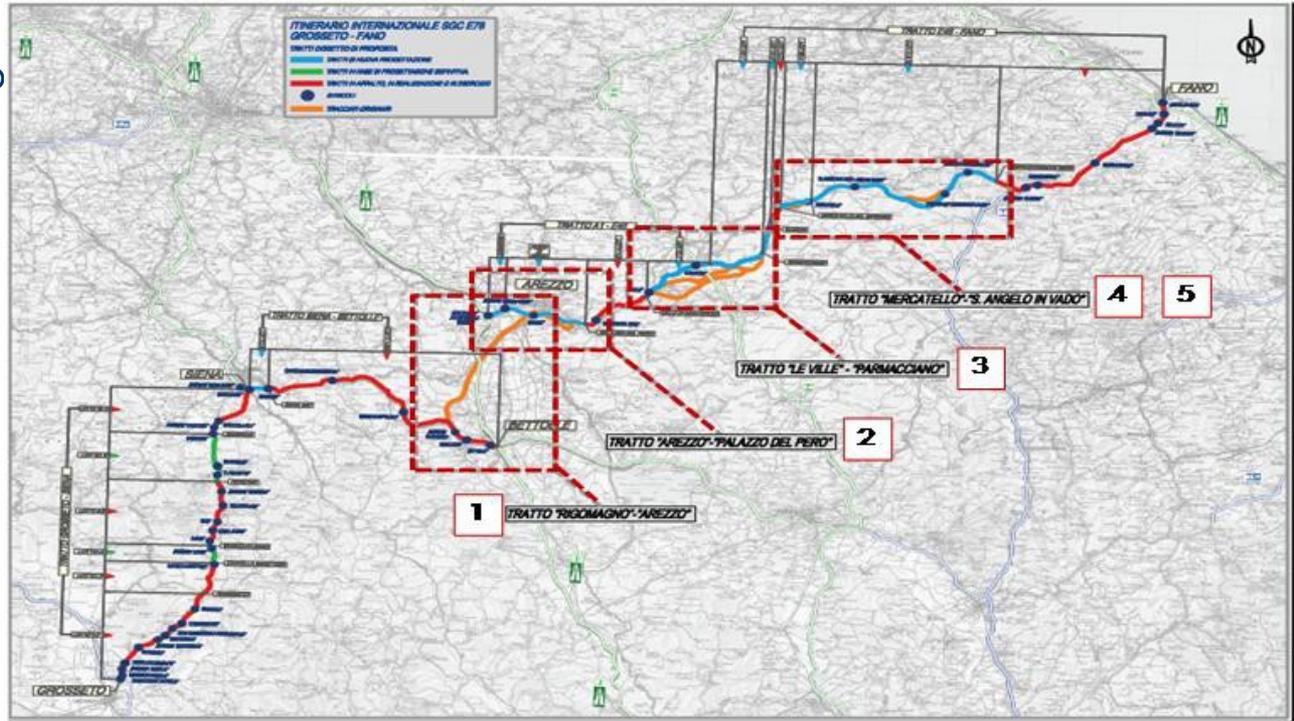
I COSTI DEL PROGETTO

- **IMPORTO DELL'INVESTIMENTO:**
€ 2.451.144.968,20
- **IVA:**
€ 508.949.296,80
- **IMPORTO COMPLESSIVO**
€ 2.960.094.265,00

B. L'OTTIMIZZAZIONE

Sulla scorta degli orientamenti emersi in sede di Commissione Tecnica è stata definita **L'OTTIMIZZAZIONE DEL TRACCIATO**, in accordo con il territorio, al fine di ridurre i costi di realizzazione dell'opera (si prevede un **RISPARMIO COMPLESSIVO PARI A CIRCA 900 MILIONI DI EURO** per un totale dell'investimento pari a 2.900 Milioni di euro).

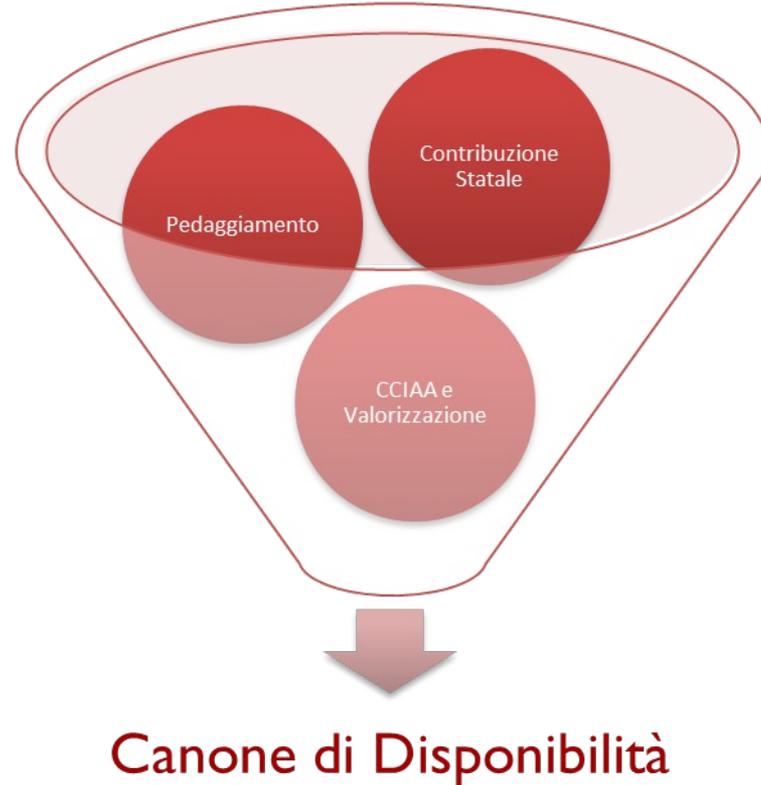
1. VARIANTE RIGOMAGNO-MONTE S. SAVINO-AREZZO (TRATTO BETTOLLE AREZZO)
2. VARIANTE AREZZO-PALAZZO DEL PERO
3. OTTIMIZZAZIONE DEL TRACCIATO LE VILLE-PARNACCIANO
4. VARIANTE DI MERCATELLO (LOTTO
5. VARIANTE DI FERMIGNANO (LOTTO



IL MODELLO DI PPP

Il modello di PPP prevede di far coesistere:

- ❑ il **PEDAGGIAMENTO** * del sistema viario;
- ❑ la canalizzazione delle risorse derivanti dall'incremento dei **DIRITTI CAMERALI DELLA CAMERA DI COMMERCIO** (Art. 18 Legge 580/93) e dalla **VALORIZZAZIONE IMMOBILIARE E COMMERCIALE** del territorio attraverso il Piano di Valorizzazione, monetizzando i benefici derivanti dall'opera;
- ❑ **LA CONTRIBUZIONE PUBBLICA** attraverso il Funding gap.



la quota di **CONTRIBUZIONE STATALE (FUNDING GAP)** rappresenta una delle voci che andranno a comporre il **“CANONE DI DISPONIBILITÀ”**, che sarà erogato al Contraente unico privato, titolare del contratto di disponibilità, al completamento dell'infrastruttura, anno per anno, e per un periodo di 45 anni, incidendo pertanto in maniera graduale sulla

fiscalità pubblica.

PEDAGGIO DIFFERENZIATO CON SISTEMA “FREE FLOW”

IL CONTRATTO DI DISPONIBILITÀ

IL **CONTRATTO DI DISPONIBILITÀ** è un'operazione di PPP, in ottemperanza alla **Decisione Eurostat 04**, introdotta dall'art. 44 del DL 1/12, con cui è affidata ad un **CONTRAENTE PRIVATO LA COSTRUZIONE A PROPRIO RISCHIO E SPESA, LA GESTIONE E LA MESSA A DISPOSIZIONE AL SOGGETTO AGGIUDICATORE DI UN'OPERA DESTINATA ALL'ESERCIZIO DI UN PUBBLICO SERVIZIO.**

CONTRAENTE PRIVATO

ASSUME IL RISCHIO DELLA COSTRUZIONE E DELLA GESTIONE TECNICA DELL'OPERA, assicura la costante fruibilità dell'opera, garantendo la perfetta manutenzione, la risoluzione degli eventuali vizi e l'adeguamento alle

LA SOCIETÀ PUBBLICA DI PROGETTO

Dal punto di vista **PROCEDURALE** provvederà ad acquisire lo studio di fattibilità tecnico-economico-finanziaria, a sottoporlo al CIPE e porre in gara lo Studio di fattibilità, al fine di acquisire il Progetto Preliminare, individuando, a seguito della gara, il Contraente Unico dell'iniziativa.

Dal punto di vista **FINANZIARIO** fungerà da **SOCIETÀ VEICOLO** per l'acquisizione delle varie fonti di finanziamento dell'iniziativa che formeranno il Canone di Disponibilità annuo, da versare annualmente al Contraente privato.

VANTAGGI

- Massima **CONCENTRAZIONE DEL PAGAMENTO IN UN CANONE DI DISPONIBILITÀ** da versare quando l'opera è fruibile (ultimata e collaudata)
- ASSUNZIONE DEI RISCHI DI REALIZZAZIONE E MANUTENZIONE A CARICO DEL CONTRAENTE PRIVATO**, in ottemperanza al dettato comunitario, tale da garantire il rispetto dei cronoprogrammi previsti per il compimento dell'opera
- RAPIDITÀ E QUALITÀ DELLA COSTRUZIONE**, atteso che i vizi della stessa non gravano solo sul costruttore sino alla fine del contratto ma, nella misura in cui ne compromettano la fruibilità, comportano una onerosa riduzione del canone
- LIBERTÀ PER IL CONTRAENTE NELL'AMBITO DELLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA**, seppur nel rispetto degli standard normativi del Codice dei Contratti Pubblici e s.m.i. (DL 70/11 – Varianti e opere compensative)

RUOLO DELLE REGIONI – LA SOCIETÀ PUBBLICA DI PROGETTO

Le **REGIONI MARCHE, UMBRIA E TOSCANA**, cogliendo le potenzialità dell'intervento, hanno svolto un **RUOLO FONDAMENTALE NEL RIPORTARE ALL'ATTENZIONE NAZIONALE LA NECESSITÀ DI COMPLETARE**

LA SOCIETÀ PUBBLICA DI PROGETTO

Le Regioni sono impegnate per la costituzione della **SOCIETÀ PUBBLICA DI PROGETTO PREVISTA AI SENSI DELL'ART. 172 DEL D.LGS 163/06**, quale soggetto attuatore dell'iniziativa.

1° STEP

Società inizialmente costituita dalle tre Regioni interessate

2° STEP

Nella seconda fase la Società dovrebbe essere integrata con la partecipazione delle Camere di Commercio e dell'Anas S.p.A. quale Tecnostruttura competente indicata dal MIT

VANTAGGI

- ❑ È ESSENZIALE PER IL PERSEGUIMENTO DELLA CONTRIBUZIONE DEL TERRITORIO E DELLA CATTURA DI VALORE;
- ❑ È IN GRADO DI SVOLGERE IN MANIERA PIÙ EFFICIENTE LA FUNZIONE DI PROMOTORE E COMMITTENTE PUBBLICO, OCCORRENTE AL REPERIMENTO DELLE RISORSE DA AUTOFINANZIAMENTO;
- ❑ DIVERREBBE UNA SOCIETÀ VEICOLO FUNGENDO DA “COLLETTORE” DELLE VARIE FONTI DI FINANZIAMENTO PREVISTE, CHE ANDRANNO A COMPORRE IL CANONE DI DISPONIBILITÀ DA VERSARE ANNUALMENTE AL CONTRAENTE, RENDENDO IN TAL MODO IL MODELLO DI PPP PROPOSTO PARTICOLARMENTE PERFORMANTE

IL CRONOPROGRAMMA

INIZIATIVA PUBBLICA

INIZIATIVA PRIVATA

* LA COSTITUZIONE DELLA SOCIETÀ PUBBLICA DI PROGETTO AVVERRÀ PRIMA DELLA SCADENZA DEL BANDO TEN-T ATTIVATO LO SCORSO 28 NOVEMBRE NELL'AMBITO DEL MULTI ANNUAL CALL 2012/2013, PREVISTA PER IL 26 MARZO 2013