

ABI – Associazione Bancaria Italiana

Finanza di progetto. Revisione della Determinazione n. 1/2009, Linee guida sulla finanza di progetto dopo l'entrata in vigore del c.d. "terzo correttivo", e della Determinazione n. 2/2010, Problematiche relative alla disciplina applicabile all'esecuzione del contratto di concessione di lavori pubblici.

Consultazione on line dell'Avcp - gennaio 2014

Si riportano di seguito le osservazioni dell'Associazione Bancaria Italiana su alcuni temi e questioni sollevati dall'Autorità per la Vigilanza sui Contratti Pubblici di Lavori, Servizi e Forniture nel documento oggetto di consultazione, che riguardano più da vicino l'attività bancaria di finanziamento delle opere pubbliche mediante tecniche di *project financing*.

Domande

- 4) *Si concorda con l'esistenza delle criticità evidenziate nel presente documento?*
- 5) *Come tali criticità incidono sull'efficienza e l'efficacia dello strumento del project financing?*
- 6) *Come si valutano i recenti interventi normativi volti a rimuovere taluni degli ostacoli al corretto funzionamento dello strumento del project financing?*
- 7) *Quale può essere il ruolo dell'Autorità per contribuire a superare le suddette difficoltà, ed in particolare quali suggerimenti operativi al riguardo possono essere contenuti nelle presenti linee guida?*
- 8) *Si ritiene che la scelta operata dal legislatore italiano di rendere solamente facoltativo il ricorso allo SPV contribuisca all'insorgere delle difficoltà sopra richiamate? In altri termini, quali si ritengono siano i vantaggi e gli svantaggi di un ricorso sistematico allo SPV?*

- (1) L'ABI condivide le criticità, evidenziate nel documento di consultazione dell'Autorità, che ostacolano oggi la realizzazione e il finanziamento di opere infrastrutturali in regime di *project financing*.
- (2) I recenti interventi normativi puntano nella direzione di promuovere il *project financing* in Italia. Non sembrerebbe tuttavia che tali misure - seppure in molti casi condivisibili - siano in grado di rimuovere alcuni dei principali ostacoli connessi all'adozione della finanza di progetto nel nostro Paese. Si fa riferimento in particolare alla presenza di un elevato rischio amministrativo che non è tanto legato alla normativa specifica, quanto piuttosto a carenze della PA nella gestione delle opere e a decisioni del soggetto pubblico concedente che variano nel tempo in relazione a opere la cui gestione - necessaria per produrre il cash flow in grado di garantire il corretto rimborso del debito - si sviluppa in un arco di tempo molto lungo.
- (3) Con specifico riferimento alle misure per favorire la bancabilità delle operazioni, la disposizione introdotta dal DL n. 69/2013, secondo la quale il bando di gara può prevedere che l'offerta sia corredata dalla manifestazione di interesse di una banca a finanziare l'operazione, può essere condivisibile se utilizzata al solo fine di ricevere dalle banche una valutazione sul testo della bozza di contratto di concessione di

costruzione e gestione e sulle possibili criticità, contenute nel contratto, da risolvere ai fini della strutturazione del finanziamento.

- (4) Qualora invece l'obiettivo della Pubblica Amministrazione sia quello di impostare le gare in modo che le banche possano rilasciare un vero e proprio "impegno" al finanziamento del progetto, si osserva che tale previsione non sarebbe senz'altro condivisibile.
- (5) Nelle operazioni di *project financing*, il *commitment* delle banche è in genere subordinato all'ottenimento di soddisfacenti *due diligence* del progetto; è quindi necessario che già in questa fase le banche possano disporre di un quadro progettuale, economico e contrattuale dell'iniziativa per la maggior parte delineato. In questo quadro, in particolare, è necessario che sia stata valutata la probabilità di manifestazione dei rischi e impostata la loro allocazione alle diverse controparti coinvolte nell'operazione attraverso una serie di contratti.
- (6) Ne deriva che, l'analisi critica di tutti gli aspetti legali e tecnici associati al progetto, propedeutica per la valutazione da parte delle banche circa la finanziabilità dell'operazione, dovrà essere svolta già in sede di presentazione dell'offerta da parte del potenziale concessionario.
- (7) In una fase ancora embrionale, come appunto quella di gara, nell'incertezza peraltro della durata della procedura e quindi del tempo in relazione al quale si possono verificare variazioni di scenario in grado di rendere il progetto non più economicamente/finanziariamente sostenibile, è difficile ipotizzare che il potenziale concessionario riesca ad ultimare tutte le negoziazioni e sottoscrivere i contratti con i quali trasferire i rischi.
- (8) L'obiettivo del legislatore potrebbe in ogni caso non essere raggiunto dal momento che l'eventuale impegno delle banche sarà in ogni caso subordinato al verificarsi di una serie di condizioni e al rispetto di specifici obblighi anche di natura amministrativa in capo al soggetto pubblico, il cui mancato adempimento potrebbe consentire agli stessi di recedere anticipatamente dai propri impegni contrattuali.
- (9) Sullo sfondo, rimane la scarsa propensione da parte dei potenziali concessionari a richiedere l'intervento delle banche in una fase preliminare di presentazione dell'offerta – e sostenerne i relativi costi – preferendo piuttosto attendere l'eventuale aggiudicazione per poi coinvolgere gli *advisor* bancari; ne deriva che tale "impegno" avrebbe l'effetto di disincentivare la proposte da parte dei promotori.
- (10) Nelle linee guida dell'Autorità si potrebbero ribadire tali considerazioni.
- (11) Inoltre, si dovrebbe chiarire che il *project financing* è una tecnica di finanziamento basata sul principio che la gestione dell'opera da

realizzare garantirà, attraverso il cash flow prodotto, il corretto rimborso del debito.

- (12) Questo comporta che la sua realizzazione richiede una struttura complessa finalizzata a blindare il cash flow prodotto dal progetto rispetto alle eventuali altre attività svolte dai soggetti promotori. In particolare, questo si realizza attraverso la costituzione di una specifica società veicolo che si occupa di portare avanti l'iniziativa.
- (13) In Italia si tende invece a indicare con il termine *project financing* una varietà più ampia di operazioni di finanziamento, che hanno come denominatore comune il solo fatto di riguardare una concessione pubblica di costruzione e gestione di un'opera.
- (14) In molti di questi casi, non è prevista la costituzione della società veicolo. Ne deriva che il servizio del debito è infatti garantito in primo luogo dal soggetto concessionario come avviene nei tradizionali finanziamenti corporate per la realizzazione di investimenti.
- (15) Il primo elemento da acquisire è che il *project financing* propriamente definito riguarda esclusivamente grandi, grandissime opere di importo certamente superiore a 20-30 milioni di euro, per le quali ha economicamente senso strutturare l'operazione con una SPV e con tutte le complessità di natura contrattuale. Negli altri casi, si tratta di finanziamenti corporate, per i quali la bancabilità dell'operazione è valutata su altri elementi.

Domande

9) quali sono le criticità che si riscontrano nell'attuale quadro normativo?

10) come le linee guida dell'Autorità possono contribuire a ridurre tali criticità?

- (16) Con riferimento alle procedure di concessione di costruzione e gestione, si illustrano di seguito, in maniera sintetica, alcune delle principali criticità normative - regolamentari che ostacolano il finanziamento delle opere attraverso tecniche di *project financing* e alcune possibili proposte risolutive.

Terminal value (art. 158 del D.Lgs. n. 163/2006)

- (17) La risoluzione dell'aggiudicazione per inadempimento del soggetto concedente, ovvero la revoca della stessa per motivi di pubblico interesse, rappresentano un rilevante fattore di rischio per i soggetti concessionari e finanziatori che fondano le proprie valutazioni di ritorno economico sulle possibilità di gestire l'opera pubblica al termine della

sua realizzazione secondo un programma di tempi e costi definiti nell'ambito di un preciso piano economico – finanziario.

- (18) Con specifico riferimento al terminal value, questo costituisce un elemento essenziale ai fini della bancabilità del progetto, in quanto ne assicura l'equilibrio economico – finanziario non solo alla fine della fase di gestione, ma soprattutto in caso di interruzione della stessa prima della scadenza del contratto di concessione, rappresentando in questo caso l'unico strumento che consente ai concessionari di garantire il servizio del debito.
- (19) Le modalità di determinazione dell'indennizzo appaiono tuttavia inadeguate. Al riguardo:
- è necessario specificare che tra i costi sostenuti dal concessionario, per i quali sia previsto il diritto al rimborso, rientrino anche i costi di chiusura dei contratti di hedging delle sottostanti operazioni di finanziamento e le spese sostenute nella fase precontrattuale;
 - è necessario definire le modalità con cui verrà calcolato il *terminal value* anche con riferimento alle tempistiche di pagamento;
 - il diritto al pagamento dell'indennizzo dovrebbe essere previsto in tutti i casi in cui il concessionario può recedere dal contratto;
 - sarebbe opportuno consentire solo a soggetti concedenti in grado di adempiere ai propri obblighi di pagamento dell'indennizzo la possibilità di avviare procedure di concessione di costruzione e gestione. In ogni caso, sarebbe opportuno individuare degli strumenti di garanzia pubblica per il pagamento dell'indennizzo stesso.

Le garanzie sui contributi pubblici in caso di costituzione di una SPV

- (20) L'art. 156 del D.Lgs. 163/2006 in merito alla disciplina sulle società di progetto stabilisce che, a seguito del subentro al concessionario, la società diventa concessionaria a titolo originario e sostituisce l'aggiudicatario in tutti i rapporti con l'amministrazione.
- (21) Nel caso di pagamento di importi in corso d'opera da parte della PA, i soci della società di progetto restano personalmente e solidalmente responsabili con la stessa nei confronti dell'amministrazione per l'eventuale rimborso del contributo percepito, salvo la possibilità di liberarsi fornendo alla PA idonee garanzie bancarie e assicurative.

- (22) Occorre che siano regolamentati in maniera più dettagliata (i) i soggetti eligibile per la concessione delle suddette garanzie; (ii) gli eventuali meccanismi di "svincolo" della garanzia; (iii) i trigger events che fanno scattare il diritto all'escussione.

Privilegio generale sui beni mobili del concessionario e costituzione in pegno o cessione in garanzia dei crediti alle banche.

- (23) L'art. 160 del D.Lgs. n. 163/2006 dispone che i crediti dei soggetti che finanziano la realizzazione dei lavori pubblici, di opere di interesse pubblico o la gestione di servizi pubblici hanno privilegio generale sui beni mobili del concessionario, ai sensi degli artt. 2745 e seguenti del codice civile.
- (24) E' necessario definire l'ordine di collocazione del privilegio generale sui beni mobili del concessionario di cui all'art. 160 del D.Lgs. n. 163/2006.
- (25) Inoltre, al fine di rafforzare il quadro delle garanzie attivabili dalle banche e quindi favorire la possibilità di finanziamento, soprattutto dei grandi progetti, sarebbe opportuno introdurre la costituzione in pegno o cessione in garanzia ai soggetti finanziatori di tutti i crediti del concessionario (o della società di progetto in caso di subentro), presenti e futuri, compresi quelli verso l'amministrazione aggiudicatrice e altre pubbliche amministrazioni, anche senza il preventivo consenso del debitore ceduto e anche quando gli stessi non siano ancora liquidi ed esigibili.

Affidamento delle concessioni su progetto definitivo

- (26) Le recenti modifiche introdotte dal DL Cresci Italia prevedono la possibilità per l'affidamento delle concessioni di opere di interesse strategico di porre a base di gara anche il progetto definitivo, in alternativa al progetto preliminare. Tale previsione risponde anche all'esigenza delle banche di considerare il maggior livello di dettaglio del progetto definitivo ai fini della valutazione della finanziabilità dell'opera.
- (27) Il progetto definitivo redatto sulla base delle indicazioni del progetto preliminare approvato e di quanto emerso in sede di conferenza di servizi, contiene infatti gli elementi per consentire alle banche di poter valutare il proprio impegno al finanziamento dell'operazione, evitando casi di abbandono di iniziative a causa dell'inadeguata predisposizione del progetto preliminare posto a base di gara, ovvero di una sua modifica tale da non renderlo più bancabile.
- (28) Le criticità legate alla lunghezza e complessità delle procedure decisionali della PA sono peraltro maggiori con riferimento alle grandi

opere di interesse strategico che, coinvolgendo diversi livelli della Pubblica Amministrazione (Regioni, Province, Comuni), rendono più problematico il raggiungimento del consenso e quindi più difficile per le banche esprimere un giudizio di finanziabilità sull'opera prima che si siano espresse tutte le amministrazioni competenti e l'opera sia stata aggiudicata.

- (29) E' opportuno rivedere le procedure di affidamento delle concessioni di costruzione e gestione, sia con riferimento alle opere di piccola a media dimensione sia con riferimento alle grandi opere, prevedendo l'obbligo *tout court* per le pubbliche amministrazioni di porre a base di gara il progetto definitivo che tenga conto delle indicazioni emerse in sede di conferenza di servizi.
- (30) Al fine di favorire la copertura del fabbisogno finanziario della fase di progettazione, si potrebbe ricorrere a specifici strumenti di finanziamento, come ad esempio un Fondo rotativo per la progettazione, costituito a livello centrale.

Certezza del commitment sulle opere pubbliche da realizzare

- (31) Per accelerare e semplificare l'iter procedurale che porta alla realizzazione dell'opera e ridurre i connessi oneri amministrativi per il soggetto privato, sarebbe opportuno che venga istituita la figura di una agenzia centrale dedicata a gestire e a coordinare il rilascio delle diverse autorizzazioni pubbliche necessarie per il prosieguo dell'iter procedurale.
- (32) Sarebbe opportuno inoltre che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche secondo quanto previsto dall'art. 161 del codice dei contratti pubblici, fornisca maggiori informazioni sulle iniziative per le quali prevede il ricorso ai capitali privati. Da questo punto di vista, la predisposizione in uno specifico data base con l'indicazione, tra l'altro, delle opere ritenute prioritarie dagli enti aggiudicatori nel breve/medio termine (fino a 5 anni) e con le informazioni sullo stato di avanzamento dei progetti, potrebbe contribuire ad attrarre l'interesse dei soggetti finanziatori e degli altri operatori del settore.

Ricorsi e contenziosi

- (33) Al fine di scoraggiare la prassi dei ricorsi, potrebbe essere opportuno aumentare l'importo delle sanzioni previste dall'art. 26 del D.Lgs. 104/2010 e comunque immaginare soluzioni alternative - anche di tipo soft law - che rendano meno appetibili la proposizione di ricorsi.

La revisione del piano economico – finanziario

- (34) Andrebbe specificato che, nell'ambito degli eventi per i quali si procederà alla revisione dell'equilibrio del piano economico –

finanziario (PEF) del progetto (art. 143, comma 8, del D.Lgs. 163/2006), rientrano gli eventi di forza maggiore e ritardi nell'iter autorizzativo, negli espropri e nella risoluzione delle interferenze rispetto a quanto previsto nel cronoprogramma.

- (35) E' necessario inoltre che le procedure di concessione di costruzione e gestione prevedano la possibilità per i soggetti partecipanti alle gare di poter presentare modifiche (concordate con le banche finanziatrici) alle clausole di bancabilità contenute nella bozza di convenzione posta a base di gara, secondo meccanismi trasparenti e in modo da garantire la par condicio tra i concorrenti.

Le garanzie in fase di gestione

- (36) L'art. 153, comma 13, del D.Lgs 163/2006, prevede l'obbligo per il concessionario di costituire, alla data di inizio dell'esercizio del servizio, una cauzione a garanzia delle penali relative al mancato o inesatto adempimento degli obblighi contrattuali relativi alla fase di gestione dell'opera, nella misura del 10% del costo annuo operativo di esercizio e con le modalità di cui all'art. 113 (cauzione definitiva). La mancata presentazione di tale garanzia costituisce grave inadempimento contrattuale.
- (37) Sarebbe opportuno, in proposito, precisare che tale garanzia sia rinnovabile nel periodo di gestione dell'opera, ad intervalli di tempo prestabiliti (ad esempio ogni 2-3 anni).

Mitigazione del rischio di domanda

- (38) L'allocatione tout court del rischio di domanda in capo al partner privato non sembrerebbe così "automatica", soprattutto in determinati settori infrastrutturali. Al riguardo, da recenti studi in materia risulta che le previsioni di domanda sono nel 90% dei casi errate, e in genere per difetto. Gli elementi base per la stima della domanda sono contenuti in genere negli studi di fattibilità.
- (39) Se da un lato è quindi necessario che la PA ponga particolare attenzione alla elaborazione dello studio di fattibilità, il quale raramente dispone di contenuti adeguati alla sua funzione, dall'altro sarebbe opportuno introdurre dei meccanismi per mitigare tale rischio, agevolando di conseguenza il finanziamento delle iniziative.
- (40) Una possibile soluzione potrebbe essere quella di adottare un modello regolamentato di mitigazione del rischio di domanda per specifici settori di attività (*regulated asset based*, RAB). Ad esempio, nel settore autostradale, si potrebbe prevedere la costituzione di una cassa di compensazione (*clearing house*) che, a seconda dei casi, paghi e

incassi la differenza tra i ricavi effettivi derivanti dai pedaggi e i ricavi previsti dal modello RAB.

- (41) Una soluzione di più immediata applicazione, che può sbloccare subito il finanziamento di quelle iniziative dove il rischio di domanda è integralmente allocato in capo al concessionario, è invece quella di prevedere nei contratti di concessione l'intervento del soggetto concedente tramite l'erogazione al concessionario di un contributo in conto gestione, nel caso in cui la domanda effettiva si riduca oltre una certa soglia (ad esempio -30%) rispetto a quanto previsto nel piano economico-finanziario predisposto al momento della stipula del contratto di concessione (tale meccanismo è stato già adottato in Turchia).

I finanziamenti "miniperm"

- (42) Nel mercato italiano e internazionale, l'offerta delle banche di finanziamento delle infrastrutture comprende anche operazioni miste quali le c.d. strutture "miniperm" che prevedono il rifinanziamento del debito alla fine del periodo di costruzione o comunque entro pochi anni (4/6 anni).
- (43) Per favorire il finanziamento delle opere mediante tali strumenti, sarebbe opportuno che i contratti di concessione disciplinino dei meccanismi di condivisione del rischio di rifinanziamento tra soggetto concedente e soggetto concessionario, ad esempio prevedendo che i costi e/o i benefici derivanti dal rifinanziamento del debito siano condivisi al 50% tra i suddetti soggetti.
- (44) In alternativa, si potrebbe prevedere uno schema di garanzia di rifinanziamento simile a quello introdotto nel 2009 in Belgio.

Domanda 11

11) esistono strumenti che, nel rispetto del quadro regolamentare vigente, possono essere suggeriti dall'Autorità per rendere più efficace ed efficiente lo strumento della finanza di progetto?

- (45) La bancabilità delle operazioni di project financing passa anche attraverso la corretta regolamentazione dei rapporti tra le parti ed una adeguata allocazione dei rischi di progetto all'interno del contratto di concessione di costruzione e gestione.
- (46) Da questo punto di vista, il contratto di concessione è quindi di fondamentale importanza; deve disciplinare i rapporti tra amministrazione concedente e concessionario per tutta la durata della concessione e rappresenta quindi il nucleo centrale di tutte le relazioni

contrattuali relative al progetto. In base a questo infatti, saranno predisposti gli altri contratti di progetto (contratti di finanziamento, di assicurazione, di fornitura, etc.).

- (47) Vi deve, dunque, essere piena corrispondenza tra gli elementi che costituiscono la proposta progettuale e il contratto di concessione. Questo deve essere in grado di rappresentare, nella forma di obbligazioni giuridiche tra le parti, tutte le componenti economiche, progettuali, tecnico-realizzative, gestionali ed amministrative dell'operazione e risultare equilibrato, completo e bancabile e contenere specifiche clausole a tutela dei finanziatori.
- (48) Nei mesi scorsi, l'ABI ha collaborato con l'ANCE alla definizione di linee guida per la predisposizione dei contratti di concessione di costruzione e gestione. In particolare, in tale documento sono evidenziati gli elementi minimi che il contratto di concessione di costruzione e gestione dovrebbe prevedere per favorire una corretta regolamentazione dei rapporti tra partner pubblico e partner privato e un'adeguata allocazione dei rischi dei progetti.
- (49) Al tavolo di lavoro hanno partecipato, oltre all'ABI e all'ANCE, anche altri soggetti, tra cui la Banca d'Italia, l'ANCI, la Cassa Depositi e Prestiti, l'Università di Roma Tor Vergata, Infrastrutture Lombarde Spa, il Ministero dello sviluppo economico - Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica e lo Studio legale Legance.
- (50) Sarebbe auspicabile che anche l'Autorità promuova l'utilizzo delle predette linee guida al fine di rendere più efficace ed efficiente lo strumento della finanza di progetto in Italia.

Domande 36

36) In relazione alle procedure di cui all'art. 153 del Codice, la conferenza di servizi preliminare obbligatoria sullo studio di fattibilità ovvero sul progetto preliminare, si ritiene che possa costituire un effettivo incentivo per il coinvolgimento di investitori privati nelle procedure di Project financing? Quali altri strumenti si ritengono utili ai fini di un maggiore e più sicuro coinvolgimento degli investitori privati?

- (51) La conferenza di servizi obbligatoria sullo studio di fattibilità messo a base di gara nelle procedure di cui all'art. 153 del Codice, ha rappresentato da sempre una delle principali proposte del settore bancario per favorire la mitigazione del rischio amministrativo e l'ottimizzazione delle procedure e dei meccanismi decisionali della PA.
- (52) Al riguardo, la valutazione a "monte" della fattibilità dell'opera da parte degli enti che presiedono la tutela di interessi pubblici specifici (come quello ambientale, paesaggistico - territoriale, storico-artistico, della

salute e della pubblica incolumità) risulta determinante ai fini della buona riuscita di un'operazione di PF, perché consente ai privati e alle banche di comprendere sin da subito le condizioni dell'amministrazione su come strutturare il progetto per essere conforme ai suddetti interessi, evitando a "valle" casi di abbandono di iniziative per il fatto che né il promotore, né i concorrenti successivi in graduatoria, siano disponibili ad accettare le eventuali modifiche al progetto avanzate dalla PA dopo la dichiarazione di pubblico interesse, necessarie per l'affidamento della concessione.

- (53) Tali modifiche impattano sull'equilibrio economico - finanziario del progetto, con la conseguenza che la stessa non risulta più bancabile e i documenti prodotti sino a quel momento dal promotore (PEF, progetto preliminare) non più attuali.
- (54) Uno dei presupposti di base per la bancabilità delle operazioni di *project financing* è infatti la presenza di un quadro programmatico certo delle esigenze pubbliche che si intendono soddisfare e una corretta pianificazione sin dalle prime fasi della procedura amministrativa per la realizzazione delle relative opere. Il quadro delle opere da realizzare e dei relativi costi a carico della PA e dei privati deve essere certo fin dal momento dell'offerta.
- (55) La conferenza di servizi obbligatoria sullo studio di fattibilità vincola le amministrazioni a definire sin da subito i propri fabbisogni infrastrutturali e presentare al mercato proposte chiare, nelle quali sia certo a quali condizioni i soggetti pubblici coinvolti rilasceranno le necessarie autorizzazioni. Si ridurrebbe quindi il rischio per il partner privato di predisporre una proposta progettuale e poi modificarla in quanto non rispondente alle esigenze della Pubblica Amministrazione, con la conseguenza che la stessa potrebbe risultare non più bancabile. Il partner pubblico, dal canto suo, potrebbe conseguire risparmi derivanti dal non dover esaminare progetti che non rispondono ai propri fabbisogni infrastrutturali, eliminando i costi connessi all'apertura di procedure di gara che non vanno poi a buon fine. Peraltro, la PA potrà beneficiare di progettazioni sempre più accurate contenendo i tempi di conclusione della procedura.
- (56) Al di là delle proposte già contenute nel presente documento, potrebbe essere opportuno prevedere che in sede di conferenza di servizi preliminare, le amministrazioni preposte si pronuncino anche con riferimento alle eventuali opere e misure compensative dell'impatto ambientale, territoriale e sociale, con riferimento alle quali occorrerebbe prevedere un cap ai connessi incrementi dei costi complessivi dell'opera.
- (57) Nel nostro Paese si verifica, infatti, il caso che, successivamente all'aggiudicazione della gara, il rilascio del consenso alla realizzazione

di un'opera pubblica da parte degli enti della PA coinvolti nel processo decisorio, sia condizionato alla realizzazione di opere compensative.

- (58) L'effetto di tale alea è quello di disincentivare la partecipazione dei privati alla realizzazione di tali iniziative. Questi, infatti, potrebbero trovarsi nella condizione di partecipare ad una gara per aggiudicarsi la costruzione e gestione di un determinato progetto e poi dover realizzare anche altre opere infrastrutturali compensative e mitigatrici, spesso del tutto slegate all'infrastruttura originaria e prive di logica economica e operativa, che rendono di fatto il progetto non più sostenibile dal punto di vista economico – finanziario, allungando i tempi dell'iter procedurale e di conseguenza del closing finanziario.
- (59) In questo modo, i privati potranno avere un quadro certo delle opere da realizzare e dei relativi costi fin dal momento dell'offerta, obbligando le amministrazioni pubbliche a definire già in sede di conferenza di servizi preliminare la lista delle eventuali opere compensative da allegare al progetto che andrà in gara, in modo tale che gli stessi possano valutare se partecipare o meno all'iniziativa.