



Completamento del sistema tramviario dell'area fiorentina ed estensione all'area metropolitana

**Studio di Fattibilità
Parte economico finanziaria e giuridica**

20 Marzo 2015

Contenuti

1	Executive Summary	2
	<u>PARTE PRIMA: PRE-ANALISI DI FATTIBILITÀ ECONOMICO-FINANZIARIA</u>	3
2	Tempistiche	3
3	Investimenti	4
4	Ricavi 5	
5	Costi operativi	6
6	Ammortamenti	6
7	Principali imposte e tasse	6
8	Ipotesi relative al Capitale Circolante Netto	7
9	Fonti di Finanziamento	7
9.1	Partecipazione finanziaria pubblica	7
9.2	Mezzi Propri	7
9.3	Capitale di Debito	8
9.4	Linea IVA	10
9.5	Linea Working Capital	11
9.6	Fonti - Impieghi	12
	<u>PARTE SECONDA: PRE-ANALISI DI FATTIBILITÀ GIURIDICA</u>	13
10	Prolungamento della linea 3	13
10.1	Alternativa 1: Estensione della concessione esistente	13
10.1.1	Fattibilità giuridica	13
10.1.2	Conseguenze	14
10.2	Alternativa 2: instaurazione di un nuovo rapporto di concessione di costruzione e gestione relativo al solo prolungamento della Linea 3	14
10.2.1	Fattibilità giuridica	14
10.2.2	Conseguenze	15

11	PROLUNGAMENTO DELLA LINEA 2	15
11.1	Alternativa 1: estensione della concessione esistente	15
11.1.1	Fattibilità giuridica	15
11.1.2	Conseguenze	17
11.2	Alternativa 2: instaurazione di un nuovo rapporto di concessione di costruzione e gestione relativo al solo prolungamento della Linea 2	17
11.2.1	Fattibilità giuridica	17
11.2.2	Conseguenze	17
12	NUOVA LINEA 4	18
12.1	Alternativa 1: Estensione della concessione esistente	18
12.1.1	Fattibilità giuridica	18
12.1.2	Conseguenze	19
12.2	Alternativa 2: instaurazione di un nuovo rapporto di concessione di costruzione e gestione relativo alla Linea 4	19
12.2.1	Fattibilità giuridica	19
12.2.2	Conseguenze	19

Il presente documento è stato preparato da KPMG Advisory S.p.A. (nel seguito, anche "KPMG") avvalendosi – per le tematiche di natura giuridica - del supporto di CBA Studio Legale e Tributario.

Nella predisposizione del documento KPMG ha fatto affidamento e si è basata su informazioni e su dati forniti dalla Regione Toscana e dal Gruppo di Lavoro creato per lo studio interdisciplinare volto ad analizzare la pre - fattibilità del completamento del sistema tramviario dell'area fiorentina ed estensione all'area metropolitana.

Il presente documento, nonché le informazioni ed i dati qui contenuti, possono essere utilizzati unicamente dai destinatari del presente documento che, nel riceverli, si impegnano a far sì che vengano trattati in modo riservato e confidenziale accettando le limitazioni qui previste ed impegnandosi altresì a non utilizzarli per finalità diverse da quelle per le quali sono stati predisposti e presentati, ed a non divulgarli, riprodurli e/o comunque renderli noti a terzi senza il preventivo consenso scritto di KPMG.

Il documento né alcuna delle espressioni qui contenute possono essere intesi come espressione di volontà negoziale da parte di KPMG e/o come sollecitazione o invito ad investimenti di qualsiasi natura.

Le informazioni qui contenute non possono essere prese in considerazione ai fini dell'assunzione di qualsiasi decisione, senza che siano state soggette ad un giudizio professionale che tenga conto della situazione specifica e concreta.

KPMG non assume alcuna responsabilità nei confronti di chiunque con riferimento alle informazioni e dati contenuti nel presente documento.

1 Executive Summary

Il presente documento è stato predisposto da KPMG Advisory S.p.A. (nel seguito anche "KPMG") con l'intento di fornire un'analisi di sintesi dell'esito del pre – studio di fattibilità relativa al completamento e all'estensione del sistema tramviario fiorentino mediante l'utilizzo di un Piano Economico Finanziario (il "PEF"). Il PEF è stato predisposto secondo la *best practice* rifacendosi agli standard di mercato per il finanziamento di operazioni similari in *Partenariato Pubblico Privato* ("PPP"), mediante l'utilizzo dello strumento del *Project Financing* e anche sulla scorta dell'esperienza di Progetto accumulata per la strutturazione, in tempi recenti, del *Project Financing* delle Linee 2 e 3 del Sistema Tramviario Fiorentino (indicato anche brevemente come il "Sistema"). Il presente documento dev'essere letto unitamente al PEF e alle simulazioni predisposte sulla base di analisi di scenario rispetto a quanto analizzato dal Gruppo di Lavoro sotto il profilo tecnico e trasportistico.

Il Documento intende analizzare la fattibilità sotto il profilo economico finanziario e giuridico delle varie opzioni di estensione del Sistema Tramviario Fiorentino all'interno dell'Area Fiorentina ed estensione nell'area metropolitana (il "Progetto").

Con riferimento alle tematiche di natura giuridica KPMG si è avvalsa della collaborazione dell'Avv. Marco Cerritelli, *partner* di CBA Studio Legale e Tributario.

Gli scenari analizzati derivano dagli studi effettuati dal Gruppo di Lavoro che ha coinvolto il consulente trasportistico e le strutture tecniche dei Comuni interessati dal Progetto.

Le principali assunzioni di base riportate nel PEF oggetto del presente documento sono state fornite ed elaborate su specifica indicazione della Regione Toscana.

Le ipotesi contenute in questo documento non sono ancora state sottoposte ad un giudizio di bancabilità né di fattibilità tecnica o giuridica se non nei limiti precisati nell'ambito dell'incarico ricevuto, che prevedono un'analisi di massima di ricognizione di eventuali vincoli di natura economico – finanziaria e giuridico - amministrativa. I risultati ottenuti permettono di valutare il Piano analizzato, nei suoi scenari, in sostanziale equilibrio economico finanziario.

Gli scenari analizzati sono i seguenti:

1. Linea 4, Leopolda – Piagge fino a San Donnino e Campi;
2. Linea 4, Leopolda – con variante Osmannoro;
3. Linea 2, Aeroporto – Castello – Polo Scientifico;
4. Linea 3.2, Libertà – Rovezzano;
5. Linea 3.2, Libertà – Bagno a Ripoli;
6. Linea 3, Stazione AV – Bagno a Ripoli.

PARTE PRIMA: PRE-ANALISI DI FATTIBILITÀ ECONOMICO-FINANZIARIA

2 Tempistiche

Il PEF tiene conto delle tempistiche desunte dal cronoprogramma ipotizzato inserito all'interno del PEF, cui si rimanda per maggiore completezza, relative al Completamento del sistema tramviario dell'area fiorentina ed estensione dell'area metropolitana.

Per quanto riguarda il periodo di realizzazione e completamento degli interventi, è stata assunta una durata di 40 mesi, in linea con quanto previsto nell'ambito del progetto delle Linee 2 e 3, attualmente in costruzione. Per quanto riguarda il periodo di gestione è stato invece assunto un periodo di durata della concessione pari a 25 anni, che renderebbe la scadenza dell'estensione sostanzialmente in linea con la durata della Concessione del Sistema tramviario esistente / in costruzione. La durata è indicativa in quanto, allo stato attuale, non è possibile stimare quale sarà effettivamente la data di completamento dei lavori delle Linee 2 e 3 che daranno poi inizio al periodo di gestione nel complesso del sistema tramviario esistente di 30 anni. Poiché la costruzione dell'estensione inizierebbe ad una data successiva, per allineare le due durate (sistema esistente e completamento / estensione, è stata accorciata la durata del completamento / estensione da 30 a 25 anni).

È opportuno precisare che un'eventuale estensione della durata della Concessione rispetto a quella già accordata, pur essendo sicuramente vantaggiosa, non incide sulla sostenibilità economico finanziaria dell'iniziativa né sotto il profilo di redditività per gli azionisti né sotto il profilo di bancabilità in quanto l'incremento marginale sugli indicatori, per effetto della distanza tra la data di calcolo e la data in cui vengono generati i flussi, è trascurabile.

3 Investimenti

L'importo complessivo degli investimenti per la realizzazione del Progetto varia a seconda dello scenario analizzato. Il costo totale comprende, *inter alia*, opere civili, sistemi di segnalamento, spese tecniche, etc. Nel valore complessivo delle opere è incluso il nuovo materiale rotabile che sarà acquistato per incrementare la capacità e l'efficienza operativa dell'intero Sistema.

Inoltre, sono previsti Altri Investimenti per la realizzazione del Progetto attinenti le spese per attività di coordinamento di sistema, progettazione definitiva ed esecutiva, attività di progettazione aggiuntiva, come di seguito riportato:

Investimenti						
€000	Linea 4 - LEOPOLDA- PIAGGE- Fino a San Donnino e Campi	Linea 4 - LEOPOLDA - Con variante Osmannoro	Linea 2 - AEREOPORTO- CASTELLO-POLO SCIENTIFICO	Linea 3.2 - LIBERTA'- ROVEZZANO	Linea 3.2 - LIBERTA'-BAGNO A RIPOLI	Sotterraneo - STAZIONE AV- BAGNO A RIPOLI
Costruzione Linea e Nuovi Veicoli						
Opere Civili	172.436,2	177.892,1	52.284,6	80.839,6	91.353,3	744.261,8
Sistemi di segnalamento	71.221,4	86.810,0	29.634,6	40.531,7	41.621,5	28.000,0
Materiale Rotabile	67.500,0	76.500,0	20.700,0	49.500,0	67.500,0	81.000,0
ONERI SPECIALI DI SICUREZZA	17.662,5	21.901,5	7.488,9	10.314,9	10.597,5	13.564,8
MATERIALI E TERRE DI RISULTA	9.800,0	12.152,0	4.155,2	10.314,9	10.597,5	13.564,8
SPOSTAMENTO SOTTOSERVIZI	40.302,8	49.975,4	17.088,4	23.536,8	24.181,7	16.121,1
ESPROPRI	6.250,0	7.750,0	2.650,0	10.314,9	10.597,5	13.564,8
OCCUPAZIONI TEMPORANEE	4.687,5	5.812,5	1.987,5	10.314,9	10.597,5	13.564,8
SOMME a DISPOSIZIONE	17.573,0	19.558,9	5.985,4	9.720,4	11.232,8	43.469,1
SPESE TECNICHE	35.146,0	39.117,8	11.970,8	19.440,8	22.465,6	86.938,3
PARCHEGGI di PERTINENZA	5.140,0	5.500,0	-	-	-	-
Totale lavori e forniture nuovi Veicoli	447.719,4	502.970,2	153.945,3	264.828,9	300.744,9	1.054.049,5
Altri investimenti						
ATTIVITA' DI COORDINAMENTO DI SISTEMA	10.543,8	11.735,3	3.591,2	5.832,2	6.739,7	26.081,5
PROGETTAZIONE DEFINITIVA	3.514,6	3.911,8	1.197,1	1.944,1	2.246,6	8.693,8
PROGETTAZIONE ESECUTIVA	5.271,9	5.867,7	1.795,6	2.916,1	3.369,8	13.040,7
ATTIVITA' DI PROGETTAZIONE AGGIUNTIVA	1.757,3	1.955,9	598,5	972,0	1.123,3	4.346,9
Totale Altri investimenti	21.087,6	23.470,7	7.182,5	11.664,5	13.479,4	52.163,0
Totale generale	468.807,0	526.440,9	161.127,8	276.493,4	314.224,3	1.106.212,5

4 Ricavi

Il Progetto prevede la corresponsione da parte dell'Ente Concedente di un Canone alla Società di Progetto ("SPV") che gestirà il completamento / estensione del sistema tramviario, a copertura dei Costi Operativi e di tutti gli altri costi ed ammortamenti. Nell'ambito del PEF, il Canone è inflazionato ad un tasso del 1,5%, per quanto riguarda la rivalutazione effettiva dello stesso anno per anno, è da segnalare che questo presumibilmente avverrà mediante parametri che non saranno circoscrivibili alla mera inflazione, ma dovranno includere anche ulteriori parametri che potranno essere ricompresi all'interno di un paniere di grandezze macro economiche che terranno conto, *inter alia*, del costo dell'energia.

Di seguito il profilo del Canone da corrispondere alla Società durante il periodo di gestione della Linea:

(Dati in Euro 000 a meno di diversa specificazione)

Costo del servizio per l'Ente Concedente						
€000	Linea 4 - LEOPOLDA- PIAGGE- Fino a San Donnino e Campi	Linea 4 - LEOPOLDA - Con variante Osmannoro	Linea 2 - AEREOPORTO- CASTELLO-POLO SCIENTIFICO	Linea 3.2 - LIBERTA'- ROVEZZANO	Linea 3.2 - LIBERTA'-BAGNO A RIPOLI	Sotterraneo - STAZIONE AV- BAGNO A RIPOLI
Ricavi da gestione del Servizio	39.200,0	48.300,0	12.800,0	21.800,0	24.800,0	75.000,0
Passeggeri totali annui (Rif. Anno 2030)	11.400.000	16.000.000	10.000.000	7.000.000	6.000.000	6.000.000
Costo per Passeggero (Euro)	3,0	3,0	1,0	3,0	4,0	13,0

Il profilo del Canone è stato determinato tenendo conto delle necessità finanziarie dell'SPV e dagli impegni che è tenuta ad onorare sulla base dei contratti stipulati nell'ambito del Progetto. In particolare, durante il periodo di costruzione il Canone corrisposto dall'Ente Concedente andrà a coprire meramente i costi della Società ed il costo da corrispondere al Gestore. Successivamente al periodo di ammodernamento della Linea e al completamento della fornitura e del collaudo dei nuovi veicoli, il canone consentirà all'SPV di rimborsare il proprio debito nei confronti degli Enti Finanziatori e dei Soci contratti per far fronte alle necessità finanziarie del Progetto. Il Canone inoltre tiene in conto delle frequenze massime di passaggio. L'aggiornamento degli input del PEF o la loro revisione, potrebbe comportare l'incremento / diminuzione del Canone al fine di mantenere invariati gli indicatori sintetici del Progetto per le fonti di finanziamento di seguito esposti.

La stima del Canone da corrispondere da parte dell'Ente Concedente è stata operata su base parametrica e non sulla base di un'analisi delle frequenze di passaggio dei veicoli e del costo ad esse associate per l'espletamento del servizio di trasporto. Il valore di riferimento è stato stimato a ritroso sulla base di una marginalità media del Sistema esistente, applicata al margine annuale ritenuto congruo per l'Equilibrio Economico Finanziario del Progetto, stimato sulla base dei parametri di output del PEF.

Il canone da corrispondere alla SPV è da intendersi come minimo garantito per salvaguardare la finanziabilità dell'Infrastruttura.

Gli importi del Canone specificati all'interno del PEF s'intendono al netto di IVA.

5 Costi operativi

I Costi Operativi relativi alla gestione della SPV, su base *stand alone* o incrementali rispetto alla situazione attuale del soggetto titolare della Concessione esistente sulle Linee 1, 2, 3 del Sistema Tramviario, previsti per la Fase di Gestione, sono stati assunti pari, in ogni caso, ad € 1,0 mln.

Nell'ambito del PEF, tutti i Costi Operativi sono inflazionati ad un tasso di inflazione del 1,5%, per quanto riguarda la rivalutazione effettiva degli stessi anno per anno, si rimanda ad approfondimenti da valutare al momento della effettiva fase di implementazione del Progetto.

(Dati in Euro 000 a meno di diversa specificazione)

Costo del servizio per l'SPV						
€000	Linea 4 - LEOPOLDA- PIAGGE- Fino a San Donnino e Campi	Linea 4 - LEOPOLDA - Con variante Osmannoro	Linea 2 - AEREOPORTO- CASTELLO-POLO SCIENTIFICO	Linea 3.2 - LIBERTA'- ROVEZZANO	Linea 3.2 - LIBERTA'-BAGNO A RIPOLI	Sotterraneo - STAZIONE AV- BAGNO A RIPOLI
Costi di gestione del Servizio	15.700,0	19.300,0	5.200,0	8.700,0	9.900,0	30.000,0
Vetture Chilometro Totali	1.800.000	2.200.000	600.000	1.000.000	1.100.000	3.200.000
Contributo per VKM (Euro)	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0

6 Ammortamenti

Il PEF prevede ammortamenti finanziari degli investimenti e degli altri costi capitalizzati durante il periodo di costruzione (inclusi gli oneri finanziari), a partire dal primo anno successivo al termine del periodo di ammodernamento della Sistema tramviario e fornitura dei Veicoli. Tutte le immobilizzazioni risultano completamente ammortizzate nell'arco di piano.

7 Principali imposte e tasse

Il PEF utilizzato per le simulazioni prevede il pagamento dell'IRES calcolata sulla base di un'aliquota pari al 27,5% e dell'IRAP sulla base di un'aliquota pari al 3,9%. Ai fini del calcolo del reddito imponibile per la Società, gli oneri finanziari derivanti dal finanziamento sono stati assunti come interamente deducibili. Parimenti, tutti gli ammortamenti e i costi operativi sono stati ipotizzati come interamente deducibili e pertanto non sono state fatte riprese in aumento o in diminuzione della base imponibile di IRES o IRAP. Il PEF prevede l'applicazione dell'aliquota ACE pari al 4,0% sugli utili reinvestiti nella Società e quindi non distribuiti. È stata inoltre prevista l'applicazione dell'imposta sostitutiva sull'erogazione del finanziamento in base ad un'aliquota pari allo 0,25%. Non è stata ipotizzata l'applicazione dell'IVA su costi e ricavi del PEF per semplicità. Stante il livello richiesto di remunerazione da parte dei soci sul prestito subordinato in linea con gli oneri finanziari del prestito bancario, gli oneri finanziari sul prestito subordinato sono stati assunti come interamente deducibili.

È prevista la riportabilità delle perdite di periodo nei limiti dell'80,0% del reddito imponibile.

8 Ipotesi relative al Capitale Circolante Netto

Con riferimento al Capitale Circolante Netto, il PEF assume una dilazione negli incassi e nei pagamenti pari a 90 giorni.

9 Fonti di Finanziamento

9.1 Partecipazione finanziaria pubblica

Il PEF attualmente prevede la partecipazione pubblica da parte della Regione Toscana per il 65% del totale degli investimenti (il "Contributo").

Tale importo è reso disponibile a partire dal 2017 per il periodo di estensione / completamento del Sistema, sulla base di quanto previsto dal PEF. L'importo specificato s'intende al netto di IVA.

Oltre a quanto già stanziato come contribuzione statale all'interno del DL 133/14 ("Sblocca Italia"), sarà eventualmente necessario, qualora la cifra necessaria fosse superiore a quella stanziata naturalmente, un indebitamento da parte dell'Ente Concedente per il complemento di finanziamento pubblico necessario alla realizzazione dell'intervento o il reperimento di altre fonti di finanziamento pubbliche. Il costo di un eventuale mutuo, che potrebbe essere contratto con Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. per consentire all'Ente Concedente di co-finanziare la contribuzione pubblica durante la fase di costruzione, si andrebbe ad aggiungere al costo del canone annuo pagato per la rata annuale (quota capitale e parte interessi).

9.2 Mezzi Propri

I mezzi propri messi a disposizione dai soci della SPV, sotto forma sia di Capitale Sociale che di Debito Subordinato, ammontano complessivamente al 30% di quanto necessario.

Al Debito Subordinato vengono applicati interessi ad un tasso del 6,0%. Il pagamento degli interessi sul prestito soci, così come il loro rimborso e il pagamento dei dividendi viene effettuato sulla base dei flussi di cassa disponibili di periodo e successivamente al rimborso del debito, secondo quanto solitamente richiesto dagli Enti Finanziatori come cautela sulle disponibilità di cassa delle società di gestione di infrastrutture. I dividendi sono previsti a valere sul 100,0% degli utili di periodo della Società e, qualora le disponibilità di cassa lo prevedano, è prevista eventualmente anche la distribuzione di riserve per utili portati a nuovo.

Durante il periodo di gestione è previsto anche l'accantonamento di una riserva legale, secondo quanto previsto dalla normativa, sulla base del vincolo del 5,0% degli utili di periodo fino ad un massimo del 20,0% del capitale versato.

È previsto un meccanismo di autofinanziamento tramite l'utilizzo della cassa prodotta già nei primi anni del Progetto.

Di seguito sono rappresentati gli indici di redditività del Progetto o anche *unlevered* e del Tasso Interno di Rendimento per gli Azionisti o anche *levered*:

Ratios						
€000	Linea 4 - LEOPOLDA- PIAGGE- Fino a San Donnino e Campi	Linea 4 - LEOPOLDA - Con variante Osmannoro	Linea 2 - AEREOPORTO- CASTELLO-POLO SCIENTIFICO	Linea 3.2 - LIBERTA'- ROVEZZANO	Linea 3.2 - LIBERTA'-BAGNO A RIPOLI	Sotterraneo - STAZIONE AV- BAGNO A RIPOLI
TIR di Progetto	10,9%	12,0%	9,6%	10,0%	10,1%	9,0%
TIR Azionisti (Escluso Debito Subordinato)	11,4%	12,9%	8,4%	9,8%	10,1%	8,9%
TIR Azionisti (Incluso Debito Subordinato)	10,3%	11,6%	7,8%	9,0%	9,2%	8,2%

Tutti gli indici sopra riportati sono calcolati al netto delle tasse.

9.3 Capitale di Debito

Il PEF ipotizza, inoltre, un finanziamento su base *non recourse*, con una linea di Debito Senior finalizzata alla copertura residua degli investimenti per la realizzazione dell'infrastruttura e dei costi capitalizzati, inclusi gli oneri finanziari che il Debito stesso genera. Il periodo di disponibilità del debito dura per il periodo di costruzione, ovvero dell'ammodernamento del Sistema tramviario e di consegna dei nuovi Veicoli, a partire dal secondo semestre 2015, data ipotizzata per il *financial close* fino al termine del periodo stesso. Dal termine della costruzione inizia il periodo di rimborso del Debito nel rispetto di un DSCR target sul Flusso di Cassa disponibile per il Servizio del Debito di 1:1,35x (questo livello prevede implicitamente la necessità di una copertura totale o quasi totale del rischio ricavi, in assenza di certezze sui ricavi questo rapporto potrebbe crescere pregiudicando la fattibilità e la sostenibilità economica finanziaria del Progetto – questo è un aspetto che sarà verificato in sede di negoziazione con gli Enti Finanziatori). Il Flusso di Cassa Disponibile per il Servizio del Debito è stimato a partire dal Margine Operativo Lordo rettificato per tenere conto del Delta Capitale Circolante Netto, le Imposte pagate per cassa.

È stata inoltre ipotizzata la creazione di una riserva di cassa a copertura del servizio del debito come tipicamente richiesto dagli Enti Finanziatori su operazioni similari (*Debt Service Reserve Account* – DSRA). La DSRA inizialmente è finanziata interamente mediante Debito Senior e movimentata sulla base del servizio del debito target del semestre successivo nel periodo di piano e del Flusso di Cassa Disponibile per il Servizio del Debito.

Di seguito sono riportate le principali condizioni finanziarie desunte sulla base di altre operazioni infrastrutturali:

- Commissione di strutturazione o anche *upfront fee* pari al 2,5% del totale debito messo a disposizione del Progetto da parte degli Enti Finanziatori. La commissione viene pagata al *financial close* del Debito Senior e capitalizzata a diretto incremento del valore delle immobilizzazioni totali della Società;
- Commissione di Mancato Utilizzo o anche *commitment fee* pari al 40,0% del margine sul costo dei finanziamenti, calcolata sul totale del Debito Senior accordato ma non ancora utilizzato durante il periodo di disponibilità. Gli importi sono capitalizzati durante il periodo di costruzione a diretto incremento del valore delle immobilizzazioni totali della Società;
- Commissione Banca Agente o anche *agency fee* pari a Euro 80.000 *per annum* e rivalutata sulla base del tasso di inflazione;

- d. Tasso di interesse sul Debito Senior stimato tenendo conto di un margine, o anche *spread*, del 4,0% sia durante il periodo di disponibilità delle linee che durante il periodo di rimborso per i primi tre anni. Successivamente lo spread viene incrementato di 25 *basis point* ogni tre anni. Il margine viene sommato al tasso base del finanziamento, che, per la parte variabile (pari al 20,0% del totale Debito Senior), è stato assunto pari alla curva Euribor a 1 mese durante il periodo di costruzione e alla curva Euribor a 6 mesi durante il periodo di rimborso mentre per la parte fissa, ovvero coperta dal rischio delta tassi, pari ad un tasso IRS (*Interest Rate Swap*) a dieci anni, stimato sulla base della vita media ponderata del debito. I tassi base IRS ed Euribor risentono della volatilità dei mercati finanziari e pertanto potrebbero cambiare in maniera sostanziale nelle varie fasi di vita del Progetto, anche prima del suo avvio, in particolare tra la presentazione della Proposta e la chiusura del finanziamento. La Società si riserva il diritto di modificare il Canone per la Linea in funzione del mutamento dei tassi base IRS ed Euribor.

È importante precisare che, in ambito infrastrutturale, è estremamente difficile riuscire a determinare condizioni finanziarie mediante attività di confronto o anche *benchmarking* con infrastrutture simili, in quanto tali condizioni dipendono da numerosi fattori quali, ad esempio, il profilo di rischio specifico dell'infrastruttura, fase di completamento ovvero *greenfield* versus *brownfield*, rischiosità dei ricavi, corretta allocazione dei rischi tecnici, etc.

Di seguito sono riportati i principali indicatori di *output* per il servizio del debito:

Ratios						
€000	Linea 4 - LEOPOLDA- PIAGGE- Fino a San Donnino e Campi	Linea 4 - LEOPOLDA - Con variante Osmannoro	Linea 2 - AEREOPORTO- CASTELLO-POLO SCIENTIFICO	Linea 3.2 - LIBERTA'- ROVEZZANO	Linea 3.2 - LIBERTA'-BAGNO A RIPOLI	Sotterraneo - STAZIONE AV- BAGNO A RIPOLI
DSCR						
Min	1,32 x	1,32 x	1,32 x	1,32 x	1,32 x	1,32 x
Med	1,37 x	1,50 x	1,33 x	1,39 x	1,33 x	1,46 x
ADSCR						
Min	1,32 x	1,32 x	1,32 x	1,32 x	1,32 x	1,32 x
Med	1,34 x	1,36 x	1,33 x	1,35 x	1,33 x	1,38 x
ADSCR Prospettico						
Min	1,32 x	1,32 x	1,32 x	1,32 x	1,32 x	1,32 x
Med	1,49 x	1,55 x	1,52 x	1,49 x	1,54 x	1,51 x
LLCR						
Min	1,46 x	1,48 x	1,54 x	1,50 x	1,47 x	1,47 x
Med	1,84 x	1,97 x	1,75 x	1,87 x	1,69 x	1,92 x
Durata del Debito Senior "Door-to-door"	14,5 Anni	13,5 Anni	17,5 Anni	16,0 Anni	15,5 Anni	16,5 Anni
Periodo di Rimborso	11,5 Anni	10,5 Anni	14,5 Anni	13,0 Anni	12,5 Anni	13,5 Anni
Periodo di Rimborso (Incluso "Grace Period")	11,5 Anni	10,5 Anni	14,5 Anni	13,0 Anni	12,5 Anni	14,0 Anni
Vita media del debito	9,7 Anni	9,0 Anni	11,8 Anni	10,6 Anni	10,5 Anni	11,2 Anni

Glossario

DSCR, Debt Service Cover Ratio	Rapporto di copertura tra il flusso di cassa destinato al servizio del debito (interessi e quota capitale) e il servizio del debito stesso.
ADSCR, Annual Debt Service Cover Ratio	Rapporto su base annua, storico e prospettico tra il flusso di cassa destinato al servizio del debito (interessi e quota capitale) e il servizio del debito stesso.
LLCR, Loan Life Cover Ratio	Rapporto tra la somma attualizzata dei flussi di cassa operativi e il debito residuo allo stesso istante di valutazione.
PLCR, Project Life Cover Ratio	Rapporto tra il valore attuale netto dei flussi finanziari operativi calcolato sulla base del tasso medio dei finanziamenti e l'importo totale dei finanziamenti stessi in essere all'inizio del periodo di calcolo.
TVTD, Terminal Value to Debt	Rapporto tra il valore delle opere non ammortizzate e il Debito Senior residuo al netto delle riserve di cassa riservate a tutela degli Enti Finanziatori e pertanto non disponibili per gli azionisti. Indica solitamente il valore minimo di recupero in rapporto al debito in caso di risoluzione della Concessione per fatto del Concedente o del Concessionario.
Durata del Debito Door to Door	Durata del Debito Senior che include anche le fasi di tiraggio e di <i>grace period</i> .
Vita media del debito	Durata media ponderata del Debito Senior residuo sulla base delle rate e delle date di pagamento del Servizio del Debito.

A tal proposito, è opportuno precisare che tali indicatori non sono stati sottoposti ad un giudizio di bancabilità o sono frutto di lettere di impegno a finanziare da parte di Enti Finanziatori. Non è, quindi, possibile determinare aprioristicamente i parametri oggetto di una negoziazione tra concessionario ed enti finanziatori, né esprimersi sulla loro congruità. Il presente documento non intende in alcun modo esprimersi o dare indicazione alcuna sulla congruità dei parametri della Concessione negoziati nel passato, in corso di negoziazione o oggetto di negoziazione in futuro.

9.4 Linea IVA

Al fine di coprire le necessità finanziarie generate dal pagamento dell'IVA sugli Investimenti per i quali non sarà possibile effettuare una compensazione con l'IVA a debito ricevuta sul Contributo Pubblico, è stata ipotizzata una Linea IVA dedicata autoliquidante mediante canalizzazione delle richieste di rimborso sui Cediti IVA. Il periodo di disponibilità della Linea è coincidente con quello del Debito Senior, *post financial close*.

Di seguito sono riportate le principali condizioni finanziarie desunte sulla base di altre operazioni infrastrutturali:

- a. Commissione di strutturazione o anche *upfront fee* pari al 2,5% del totale Linea IVA messa a disposizione del Progetto da parte degli Enti Finanziatori. La commissione viene pagata al *financial close* e capitalizzata a diretto incremento del valore delle immobilizzazioni totali della Società;
- b. Commissione di Mancato Utilizzo o anche *commitment fee* pari al 40,0% del margine sul costo dei finanziamenti, calcolata sul totale della Linea IVA accordata ma non ancora utilizzata durante il periodo di disponibilità. Gli importi sono capitalizzati durante il periodo di costruzione a diretto incremento del valore delle immobilizzazioni totali della Società;
- c. Tasso di interesse sulla Linea IVA stimato tenendo conto di un margine, o anche *spread*, del 3,5% sia durante il periodo di disponibilità delle linee che durante il periodo di rimborso. Il margine viene sommato al tasso base del finanziamento, che è stato assunto pari alla curva Euribor a 1 mese durante il periodo di costruzione e alla curva Euribor a 6 mesi durante il periodo di rimborso. I tassi base IRS ed Euribor risentono della volatilità dei mercati finanziari e pertanto potrebbero cambiare in maniera sostanziale nelle varie fasi di vita del Progetto, anche prima del suo avvio, in particolare tra la presentazione della Proposta e la chiusura del finanziamento. La Società si riserva il diritto di modificare il Canone per la Linea in funzione del mutamento dei tassi base IRS ed Euribor.

9.5 Linea Working Capital

Al fine di coprire le necessità finanziarie generate da flussi di cassa negativi per effetto del circolante, ovvero principalmente per ritardi sugli incassi dei ricavi, è stata ipotizzata una Linea dedicata al finanziamento del *Working Capital*. Si tratta di una linea di debito di tipo *revolving*, ovvero che viene tirata e rimborsata periodo per periodo sulla base delle necessità / disponibilità di cassa derivanti dal capitale circolante netto. Il periodo di disponibilità della Linea è coincidente con quello del Debito Senior, *post financial close*.

Di seguito sono riportate le principali condizioni finanziarie desunte sulla base di altre operazioni infrastrutturali:

- a. Commissione di strutturazione o anche *upfront fee* pari al 2,5% del totale Linea Working Capital messa a disposizione del Progetto da parte degli Enti Finanziatori. La commissione viene pagata al *financial close* e capitalizzata a diretto incremento del valore delle immobilizzazioni totali della Società;
- b. Commissione di Mancato Utilizzo o anche *commitment fee* pari al 40,0% del margine sul costo dei finanziamenti, calcolata sul totale della Linea Working Capital accordata ma non ancora utilizzata durante il periodo di disponibilità. Gli importi sono capitalizzati durante il periodo di costruzione a diretto incremento del valore delle immobilizzazioni totali della Società;
- c. Tasso di interesse sulla Linea Working Capital stimato tenendo conto di un margine, o anche *spread*, del 3,5% sia durante il periodo di disponibilità delle linee che durante il periodo di rimborso. Il margine viene sommato al tasso base del finanziamento, che è stato assunto pari alla curva Euribor a 1 mese durante il periodo di costruzione e alla curva Euribor a 6 mesi durante il periodo di rimborso. I tassi base IRS ed Euribor risentono della

volatilità dei mercati finanziari e pertanto potrebbero cambiare in maniera sostanziale nelle varie fasi di vita del Progetto, anche prima del suo avvio, in particolare tra la presentazione della Proposta e la chiusura del finanziamento. La Società si riserva il diritto di modificare il Canone per la Linea in funzione del mutamento dei tassi base IRS ed Euribor.

9.6 Fonti - Impieghi

Si riporta di seguito il prospetto Fonti – Impieghi relativo al periodo di costruzione:

(Dati in Euro 000)

Fonte Impieghi						
€000 Impieghi	Linea 4 - LEOPOLDA- PIAGGE- Fino a San Donnino e Campi	Linea 4 - LEOPOLDA - Con variante Osmannoro	Linea 2 - AEREOPORTO- CASTELLO-POLO SCIENTIFICO	Linea 3.2 - LIBERTA'- ROVEZZANO	Linea 3.2 - LIBERTA'-BAGNO A RIPOLI	Sotterraneo - STAZIONE AV- BAGNO A RIPOLI
Investimenti	447.719,4	502.970,2	153.945,3	264.828,9	300.744,9	1.054.049,5
Altri Investimenti	21.087,6	23.470,7	7.182,5	11.664,5	13.479,4	52.163,0
Totale Investimenti	468.807,0	526.440,9	161.127,8	276.493,4	314.224,3	1.106.212,5
On. Fin. Capitalizzati su Debito Senior	23.275,5	25.661,7	8.785,5	14.007,7	15.562,4	50.189,1
Tasse durante la costruzione	859,7	948,1	324,1	517,3	574,9	1.856,6
Totale Investimenti con On. Fin. Cap.	492.942,3	553.050,7	170.237,4	291.018,4	330.361,6	1.158.258,2
On. Fin. Capitalizzati Debito Subordinato	2.119,2	2.373,6	738,8	1.253,7	1.420,1	4.938,9
DSRA	2.855,1	3.527,7	926,6	1.589,0	1.808,2	5.451,5
Credito IVA	18.938,8	21.241,9	6.501,4	11.077,0	12.615,4	44.977,0
Totale Impieghi	516.855,4	580.193,8	178.404,0	304.938,2	346.205,3	1.213.625,6
Fonti €000						
Debito ed Equity per investimenti	188.217,7	210.864,1	65.504,3	111.297,7	126.115,9	439.220,1
- di cui Debito Senior	131.752,4	147.604,9	45.853,0	77.908,4	88.281,1	307.454,1
- di cui Debito Subordinato	18.821,8	21.086,4	6.550,4	11.129,8	12.611,6	43.922,0
- di cui Patrimonio Netto	37.643,5	42.172,8	13.100,9	22.259,5	25.223,2	87.844,0
Debito Subordinato per On. Fin. Capitalizzati	2.119,2	2.373,6	738,8	1.253,7	1.420,1	4.938,9
Debito Senior per DSRA	2.855,1	3.527,7	926,6	1.589,0	1.808,2	5.451,5
Linea IVA	18.938,8	21.241,9	6.501,4	11.077,0	12.615,4	44.977,0
Contributo Pubblico	304.724,6	342.186,6	104.733,0	179.720,7	204.245,8	719.038,1
Autofinanziamento	-	-	-	-	-	-
Totale Fonti	516.855,4	580.193,8	178.404,0	304.938,2	346.205,3	1.213.625,6

PARTE SECONDA: PRE-ANALISI DI FATTIBILITÀ GIURIDICA

Nella seconda parte del presente documento verranno sinteticamente analizzate, sotto il profilo giuridico-amministrativo, le ipotesi alternative di sviluppo del sistema tranviario dell'area fiorentina e di estensione nell'area metropolitana.

Sotto il profilo dell'analisi giuridica gli scenari presi in considerazione sono stati "raggruppati" come segue:

1. Prolungamento della Linea 3 (comprendente tutte le ipotesi alternative di estensione della Linea 3)
2. Prolungamento della Linea 2
3. Nuova Linea 4 (indipendentemente dal tracciato che verrà identificato per la stessa).

10 Prolungamento della linea 3

10.1 Alternativa 1: Estensione della concessione esistente

10.1.1 Fattibilità giuridica

La realizzazione del prolungamento della Linea 3 attraverso l'estensione della concessione esistente (affidamento diretto al concessionario esistente) appare lo scenario più plausibile sotto il profilo della fattibilità giuridica.

Tale scenario è infatti espressamente previsto:

- ✓ dalla Convenzione di concessione sottoscritta in data 18 aprile 2014 tra il Comune di Firenze e TRAM di Firenze S.p.A. (il Concessionario) ai sensi della quale:

" Qualora se ne determinino le condizioni, conformemente a quanto enunciato nell'Avviso Pubblico del 24 ottobre 2002, il Concedente è impegnato ad affidare la progettazione, realizzazione e gestione del prolungamento della Linea 3 al Promotore, alle condizioni che verranno concordemente definite con una convenzione integrativa, comunque basate sugli stessi principi della presente Convenzione di Concessione. Il Concedente si riserva inoltre la facoltà di affidare al Concessionario l'esecuzione di particolari opere e lavorazioni connesse e funzionali al Sistema Tramvia con le modalità e condizioni che saranno in seguito concordate tra le parti." (cfr. punto 2 delle Note preliminari di principio);

(il principio era già contenuto nella convenzione originaria del 20 giugno 2005);

- ✓ dall'avviso pubblicato dal Concedente in data 24 ottobre 2002, per sollecitare la presentazione di proposte di Concessione aventi ad oggetto il sistema tranvia, ai sensi dell'art. 37-quater della Legge 109/94 richiamato dalla Convenzione. L'avviso pubblico prevede infatti che

" Il completamento della terza linea è stato approvato in forma preliminare [...] La sua realizzazione resta subordinata per la parte non finanziata a cura del promotore, a seguito dell'assegnazione del finanziamento pubblico".

La previsione espressa dell'estensione del rapporto concessorio nell'avviso pubblico dovrebbe consentire di considerare l'affidamento diretto del prolungamento della Linea 3 al Concessionario esistente coerente con i principi di pubblicità, trasparenza e non discriminazione a cui devono conformarsi le amministrazioni aggiudicatrici nelle procedure di scelta del soggetto concessionario (avendo il Concedente già nell'avviso pubblico dato evidenza dell'oggetto "attuale" e "prospettico" del rapporto concessorio).

10.1.2 Conseguenze

L'estensione della del rapporto concessorio relativo al prolungamento della Linea 3 determinerebbe quali conseguenze:

- ✓ l'avvio delle negoziazioni con l'attuale Concessionario;
- ✓ la necessità del consenso degli attuali finanziatori del progetto di cui alla Convenzione esistente;
- ✓ la sottoscrizione di una convenzione integrativa della Convenzione esistente basata sugli stessi principi della Convenzione esistente;
- ✓ la revisione dell'attuale piano economico finanziario di Convenzione per tener conto del prolungamento della Linea 3.

10.2 **Alternativa 2: instaurazione di un nuovo rapporto di concessione di costruzione e gestione relativo al solo prolungamento della Linea 3**

10.2.1 Fattibilità giuridica

La realizzazione del prolungamento della Linea 3 attraverso l'affidamento della costruzione (e della successiva gestione) ad un soggetto diverso dal Concessionario esistente è uno scenario che presenta alcune criticità sotto il profilo della fattibilità giuridica.

Tale scenario appare infatti contrastante con un obbligo espressamente assunto dal Concedente nei confronti del Concessionario ai sensi della Convenzione (cfr. punto 2 delle Note preliminari di principio della Convenzione).

10.2.2 Conseguenze

Ove il Concedente dovesse decidere di affidare la realizzazione del prolungamento della Linea 3 ad un soggetto diverso dall'attuale Concessionario:

- ✓ dovrebbe valutare quale tipo di rapporto contrattuale instaurare con il contraente privato:
 - (a) concessione di costruzione e gestione del prolungamento della Linea 3;
 - (b) appalto per la costruzione del prolungamento della Linea 3 e successivo appalto di servizi per la gestione;
 - (c) appalto per la costruzione del prolungamento della Linea 3 e successiva concessione di servizi per la gestione;
- ✓ dovrebbe avviare una procedura di gara aperta o ristretta (o due procedure di gara nelle ipotesi sub (b) e sub (c)) per la selezione del contraente;
- ✓ potrebbe dare titolo all'attuale Concessionario per far valere un'ipotesi di risoluzione della Convenzione per grave inadempimento del Concedente ai sensi dell'articolo 33 (Risoluzione per inadempimento del Concedente) della Convenzione che potrebbe dare luogo alle conseguenze previste dall'articolo 35 (Indennità) della Convenzione medesima.

11 PROLUNGAMENTO DELLA LINEA 2

11.1 Alternativa 1: estensione della concessione esistente

11.1.1 Fattibilità giuridica

La valutazione della fattibilità giuridica dell'ipotesi in discussione è subordinata alla valutazione circa la sussistenza di una interconnessione tecnica (sotto il profilo progettuale, tecnologico, funzionale e/o di esercizio) tra il prolungamento della Linea 2 e il Sistema Tranvia.

- ✓ Potrebbe essere valutata sotto il profilo tecnico la possibilità di ricondurre il prolungamento della Linea 2 alla categoria dei "lavori complementari" al Sistema Tranvia i quali potrebbero essere oggetto di affidamento diretto al concessionario esistente ai sensi dell'art. 147 del D.lgs. 163/2006 e nei limiti previsti dal medesimo articolo (in estrema sintesi (i) impossibilità tecnica ed economica di separare i lavori complementari rispetto ai lavori oggetto di concessione e (ii) l'importo cumulato dei lavori complementari non deve superare il cinquanta per cento dell'importo dell'opera iniziale oggetto della concessione)¹. La valutazione circa la configurabilità del prolungamento quale

¹ Art. 147 (Affidamento al concessionario di lavori complementari)

“lavoro complementare” dovrebbe altresì tener conto dell’interpretazione piuttosto restrittiva che di “lavori complementari” hanno dato l’AVCP (ora ANAC) e la giurisprudenza.

- ✓ Il prolungamento della Linea 2 sembrerebbe però configurarsi come un’opera nuova seppur integrata nel Sistema Tranvia. In tal caso la valutazione circa la fattibilità giuridica dell’affidamento diretto del prolungamento della Linea 2 al Concessionario è subordinata alla verifica tecnica circa l’effettiva esistenza di una interconnessione tecnico-funzionale tra la Linea 2 (o comunque il Sistema Tranvia oggetto della Convenzione esistente) e il prolungamento della medesima Linea 2 tale da (i) determinare, in caso di affidamento della costruzione e gestione del prolungamento della Linea 2 ad un soggetto diverso dal Concessionario, una interruzione del servizio tranviario sull’intero Sistema Tranvia o sulla sola Linea 2 (ii) rendere di fatto impossibile l’affidamento della costruzione e gestione prolungamento della Linea 2 ad un soggetto diverso dal Concessionario esistente.

Potrebbe in tal caso trovare applicazione l’art. 57, comma 2, lett. b, – norma di portata generale applicabile ai “contratti pubblici” (di appalto o di concessione) – che consente l’affidamento diretto (in questo caso al Concessionario esistente) qualora per “ragioni tecniche”, oggettive e che dovranno essere adeguatamente motivate dal Concedente², “il contratto possa essere affidato unicamente ad un operatore economico determinato”.

Ove fosse dunque accertata tecnicamente la sostanziale natura “unitaria” del prolungamento della Linea 2 con il Sistema Tranvia (sia con riferimento alla costruzione che con riferimento alla gestione del prolungamento stesso), la costruzione e gestione del prolungamento della Linea 2 potrebbero essere affidate direttamente al Concessionario esistente poiché sussisterebbero circostanze di natura tecnica che renderebbero concretamente impossibile ricorrere ad un operatore economico diverso dal Concessionario medesimo.

Resta fermo che la valutazione dell’esistenza di ragioni tecniche legate, per esempio, all’integrazione fra sistemi tecnologici, all’utilizzo necessario di strutture che fanno parte del Sistema Tranvia e non sono “replicabili” per il solo prolungamento della Linea 2, all’interconnessione progettuale tra il percorso

Possono essere affidati al concessionario in via diretta, senza l’osservanza delle procedure previste dal presente codice, i lavori complementari che non figurano nel progetto inizialmente previsto della concessione né nel contratto iniziale e che sono divenuti necessari, a seguito di una circostanza imprevista, per l’esecuzione dell’opera quale ivi descritta, a condizione che l’affidamento avvenga a favore dell’operatore economico che esegue l’opera, nelle seguenti ipotesi:

- a) quando i lavori complementari non possono essere tecnicamente o economicamente separati dall’appalto iniziale senza gravi inconvenienti per la stazione appaltante, oppure
- b) quando i lavori, quantunque separabili dall’esecuzione dell’appalto iniziale, sono strettamente necessari al suo perfezionamento.

In ogni caso l’importo cumulato degli appalti aggiudicati per i lavori complementari non deve superare il cinquanta per cento dell’importo dell’opera iniziale oggetto della concessione.

² In questo caso l’affidamento diretto al Concessionario dovrà essere motivato dal Concedente non in base a mere ragioni di convenienza operativa, di opportunità amministrativa, di vantaggio economico, occorrendo invece che vi siano situazioni obiettivamente identificabili e riconducibili ad esigenze tecniche in relazione alle quali sussista la necessità di un esecutore determinato.

del prolungamento della Linea 2 ed il Sistema Tranvia tali da giustificare l'affidamento diretto al Concessionario non ha natura giuridica e dovrà chiaramente essere svolta attraverso un'analisi tecnica e fattuale.

11.1.2 Conseguenze

- ✓ Avvio delle negoziazioni con l'attuale Concessionario;
- ✓ Necessità dell'approvazione degli attuali finanziatori del progetto Sistema Tranvia;
- ✓ Sottoscrizione di una convenzione integrativa della Convenzione esistente;
- ✓ Elaborazione nuovo piano economico finanziario per il prolungamento della Linea 2.

11.2 **Alternativa 2: instaurazione di un nuovo rapporto di concessione di costruzione e gestione relativo al solo prolungamento della Linea 2**

11.2.1 Fattibilità giuridica

Ove sotto il profilo tecnico-fattuale (i) non fosse possibile configurare il prolungamento della Linea 2 quale "lavoro complementare" (mancando i presupposti indicati dall'art. 147 del D.lgs. 163/2006) ovvero (ii) non dovessero essere accertate le "ragioni tecniche" che giustificerebbero che il contratto per il prolungamento della Linea 2 possa essere affidato unicamente al Concessionario esistente, la realizzazione e la gestione del prolungamento della Linea 2 dovranno essere affidate attraverso una procedura ad evidenza pubblica.

11.2.2 Conseguenze

- ✓ Il Concedente dovrà valutare (anche tenendo conto dei costi/benefici che sotto il profilo economico che tale scelta determina) quale tipo di rapporto contrattuale instaurare con il contraente privato:
 - (a) concessione di costruzione e gestione del prolungamento della linea 2;
 - (b) appalto per la costruzione del prolungamento della linea 2 e successivo appalto di servizi per la gestione;
 - (c) appalto per la costruzione del prolungamento della linea 2 e successiva concessione di servizi per la gestione.
- ✓ Il Concedente dovrà avviare una procedura di gara (o due procedure nelle ipotesi sub (b) e sub (c)) per la selezione del contraente privato.

12 NUOVA LINEA 4

12.1 Alternativa 1: Estensione della concessione esistente

12.1.1 Fattibilità giuridica

La valutazione della fattibilità giuridica dell'ipotesi in discussione è subordinata alla valutazione circa la sussistenza di una interconnessione tecnica (sotto il profilo progettuale, tecnologico, funzionale e/o di esercizio) tra la Linea 4 e il Sistema Tranvia.

- ✓ Potrebbe essere valutata sotto il profilo tecnico la possibilità di ricondurre la Linea 4 alla categoria dei "lavori complementari" al Sistema Tranvia i quali potrebbero essere oggetto di affidamento diretto al concessionario esistente ai sensi dell'art. 147 del D.lgs. 163/2006 e nei limiti previsti dal medesimo articolo (in estrema sintesi (i) impossibilità tecnica ed economica di separare i lavori complementari rispetto ai lavori oggetto di concessione e (ii) l'importo cumulato dei lavori complementari non deve superare il cinquanta per cento dell'importo dell'opera iniziale oggetto della concessione). La valutazione circa la configurabilità della Linea 4 quale "lavoro complementare" al Sistema Tranvia dovrebbe altresì tener conto dell'interpretazione restrittiva che di "lavori complementari" hanno dato l'AVCP (ora ANAC) e la giurisprudenza.
- ✓ La Linea 4 sembrerebbe però configurarsi come un'opera nuova seppur integrata nel Sistema Tranvia. In tal caso la valutazione circa la fattibilità giuridica dell'affidamento diretto della Linea 4 al Concessionario è subordinata alla verifica tecnica circa l'effettiva esistenza di una interconnessione tecnico-funzionale tra il Sistema Tranvia oggetto della Convenzione esistente e la Linea 4 tale da (i) determinare, in caso di affidamento della costruzione e gestione della Linea 4 ad un soggetto diverso dal Concessionario, una interruzione del servizio tranviario sull'intero Sistema Tranvia (ii) rendere di fatto impossibile l'affidamento della costruzione e gestione prolungamento della Linea 4 ad un soggetto diverso dal Concessionario esistente.

Potrebbe in tal caso trovare applicazione l'art. 57, comma 2, lett. b, – norma di portata generale applicabile ai "contratti pubblici" (di appalto o di concessione) – che consente l'affidamento diretto (in questo caso al Concessionario esistente) qualora per "ragioni tecniche", oggettive e che dovranno essere adeguatamente motivate dal Concedente, "il contratto possa essere affidato unicamente ad un operatore economico determinato".

Ove fosse dunque accertata tecnicamente la sostanziale natura "unitaria" della Linea 4 con il Sistema Tranvia (sia con riferimento alla costruzione che con riferimento alla gestione del prolungamento stesso), la costruzione e gestione della Linea 4 potrebbero essere affidate direttamente al Concessionario esistente poiché sussisterebbero circostanze di natura tecnica che renderebbero concretamente impossibile ricorrere ad un operatore economico diverso dal Concessionario medesimo.

Resta fermo che la valutazione dell'esistenza di ragioni tecniche legate, per esempio, all'integrazione fra sistemi tecnologici, all'utilizzo necessario di strutture che fanno parte del Sistema Tranvia e non sono "replicabili" per la sola Linea 4, all'interconnessione progettuale tra la Linea 4 ed il Sistema Tranvia tali da giustificare l'affidamento diretto al Concessionario non ha natura giuridica e dovrà chiaramente essere svolta attraverso un'analisi tecnica e fattuale.

12.1.2 Conseguenze

- ✓ Avvio delle negoziazioni con l'attuale Concessionario;
- ✓ Necessità dell'approvazione degli attuali finanziatori del progetto Sistema Tranvia;
- ✓ Sottoscrizione di una convenzione integrativa della Convenzione esistente;
- ✓ Elaborazione nuovo piano economico finanziario che tenga conto dell'estensione dell'oggetto della concessione con la nuova Linea 4.

12.2 **Alternativa 2: instaurazione di un nuovo rapporto di concessione di costruzione e gestione relativo alla Linea 4**

12.2.1 Fattibilità giuridica

Ove sotto il profilo tecnico-fattuale (i) non fosse possibile configurare la Linea 4 quale "lavoro complementare" (mancando i presupposti indicati dall'art. 147 del D.lgs. 163/2006) ovvero (ii) non dovessero essere accertate le "ragioni tecniche" che giustificerebbero che il contratto per la Linea 4 possa essere affidato unicamente al Concessionario esistente, la realizzazione e la gestione della Linea 4 dovranno essere affidate attraverso una procedura ad evidenza pubblica.

12.2.2 Conseguenze

- ✓ Il Concedente dovrà valutare (anche tenendo conto dei costi/benefici che sotto il profilo economico tale scelta determina) quale tipo di rapporto contrattuale instaurare con il contraente privato:
 - (a) concessione di costruzione e gestione della Linea 4;
 - (b) appalto per la costruzione della Linea 4 e successivo appalto di servizi per la gestione;
 - (c) appalto per la costruzione della Linea 4 e successiva concessione di servizi per la gestione.
- ✓ Il Concedente dovrà avviare una procedura di gara (o due procedure nelle ipotesi sub (b) e sub (c)) per la selezione del contraente.

Contatti

Marco Serifio

Partner

T +39 06 80971425

E mserifio@kpmg.it

Luca Longo

Manager

T +39 06 80971247

E llongo@kpmg.it

Riccardo Bruno

Associate

T +39 06 80971294

E rbruno@kpmg.it

kpmg.com/it

Avv. Marco Cerritelli

Partner CBA Studio Legale e Tributario

T +39 0689262921

E marco.cerritelli@cbalex.com

Avv. Valentina Perrone

Senior Associate CBA Studio Legale e Tributario

T +39 0689262921

E valentina.perrone@cbalex.com

www.cbalex.com

© 2015 KPMG Advisory S.p.A. è una società per azioni di diritto italiano e fa parte del network KPMG di entità indipendenti affiliate a KPMG International Cooperative ("KPMG International"), entità di diritto svizzero. Tutti i diritti riservati.

Denominazione e logo KPMG e "cutting through complexity" sono marchi registrati di KPMG International Cooperative ("KPMG International").

