



Comune di Castiglione del Lago

PROJECT FINANCING GESTIONE SOSTA A PAGAMENTO SU AREE SCOPERTE DI CASTIGLIONE DEL LAGO

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA

Premessa

Il progetto di Castiglione del Lago, nella nostra ottica, deve essere un progetto di accoglienza verso gli abitanti e i visitatori delle spiagge della Città. La sosta è il punto di partenza della visita alla città. Trovare un posto libero vicino a dove serve, in maniera tempestiva, è sinonimo di efficienza e organizzazione. Le città sono il motore dell'economia europea. L'aumento esponenziale del traffico nei centri cittadini è l'inevitabile deriva di questa dinamica, con effetti dirompenti sulla vivibilità degli ambienti urbani in termini di congestione (perdita di tempo, stress) e di inquinamento ambientale. Il nostro progetto identifica un modello organizzativo in

grado di migliorare l'accessibilità e la vivibilità dei poli di interesse e, nello specifico, nel centro storico e nelle aree a ridosso del Lago Trasimeno, del Comune di Castiglione del Lago, integrando alla gestione della sosta una serie di servizi volti a migliorarne la fruibilità.

La ns. azienda può vantare, grazie alla professionalità del suo management e delle società partner, una pluriennale e consolidata esperienza nella progettazione ed erogazione di servizi di gestione di aree di sosta a pagamento, mediante l'utilizzo di parcometri ed ausiliari della sosta e/o del traffico. Questa società, forte delle sinergie del proprio gruppo aziendale, assumerebbe il ruolo di gestore della sosta con tutti gli oneri che ne conseguono potendo ricevere in concessione detto servizio per la durata di otto anni. La proposta prevede importanti investimenti a carico del privato proponente da sviluppare nella fase iniziale della concessione. In perfetta coerenza con la normativa pertinente a carico del proponente (candidato promotore) graverebbe la maggior parte dei rischi dell'operazione e questo con particolare riferimento al rischio operativo connesso all'intervento.

Quadro Normativo Di Riferimento

Questo documento si prefigge di analizzare gli aspetti di maggior rilievo che caratterizzano la proposta di Partenariato Pubblico Privato (più avanti PPP) presentata dal privato proponente (candidato promotore) ed evidenziarne i vantaggi oltre che le eventuali criticità. Il tutto allo scopo di fornire indicazioni operative volte a massimizzare il Pubblico interesse e relazionare alla direzione generale in ordine alla fattibilità della proposta ai sensi e per gli effetti del disposto normativo di cui al D.Lvo. 50/2016 Art.183, c.15.

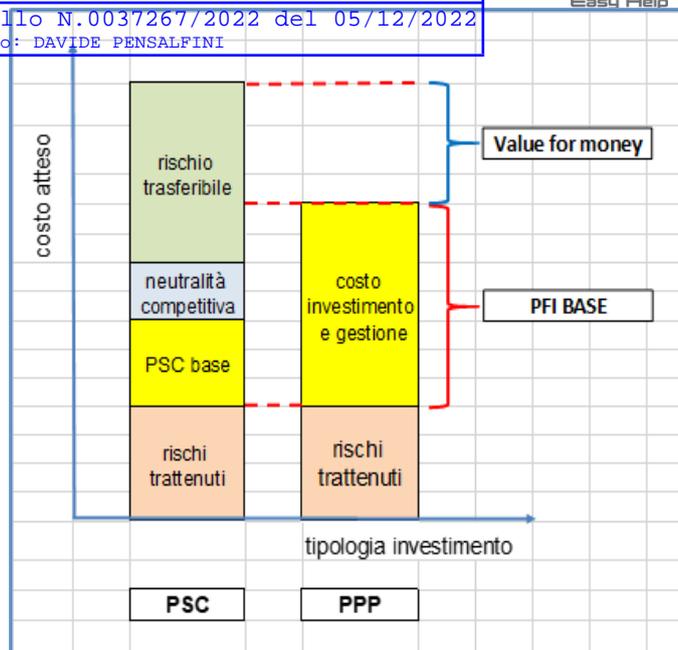
In generale, il PPP è un contratto tra un'amministrazione Pubblica ed un'impresa alla quale viene concesso di realizzare un'opera, od un servizio, a fronte del pagamento di un canone o dell'incasso di tariffe. Ne esistono quattro tipologie principali: concessione di costruzione e gestione, concessione di servizi, sponsorizzazione, locazione finanziaria. A queste si aggiungono anche partenariati dedicati alla

realizzazione di opere di urbanizzazione e insediamenti turistici, nonché alla concessione di beni immobili per la loro valorizzazione a fini economici. Il caso in esame tratta una proposta di concessione di servizi. In esito a specifica gara d'appalto basata sulla proposta ricevuta, la Pubblica Amministrazione affida all'operatore privato, sulla base di uno specifico contratto, l'attuazione di un progetto per la realizzazione, manutenzione, rinnovamento di opere pubbliche o di pubblica utilità e per la gestione del relativo servizio. Gli elementi chiave dell'operazione sono:

- la progettazione;
- il finanziamento;
- la realizzazione
- la gestione;
- la manutenzione.

La scrivente società può presentare al Comune di Castiglione del Lago una proposta di Partenariato Pubblico Privato ex art.183 c.15 D.lgs. 50/2016. L'Intervento previsto mira a favorire il recupero di un asset di notevole interesse per la collettività ed il territorio, prefiggendosi di mettere a disposizione della popolazione del Comune di Castiglione del Lago un servizio di grande valore sociale.

La procedura ipotizzata, Partenariato Pubblico Privato (PPP) nella forma di concessione di realizzazione e gestione in regime di finanza di progetto, è in grado di garantire il perseguimento dell'equilibrio economico-finanziario dell'operazione, la qualità degli interventi e soprattutto dei servizi resi all'utenza. Questo l'istogramma che sintetizza il concetto di valore aggiunto caratteristico della procedura ipotizzata:



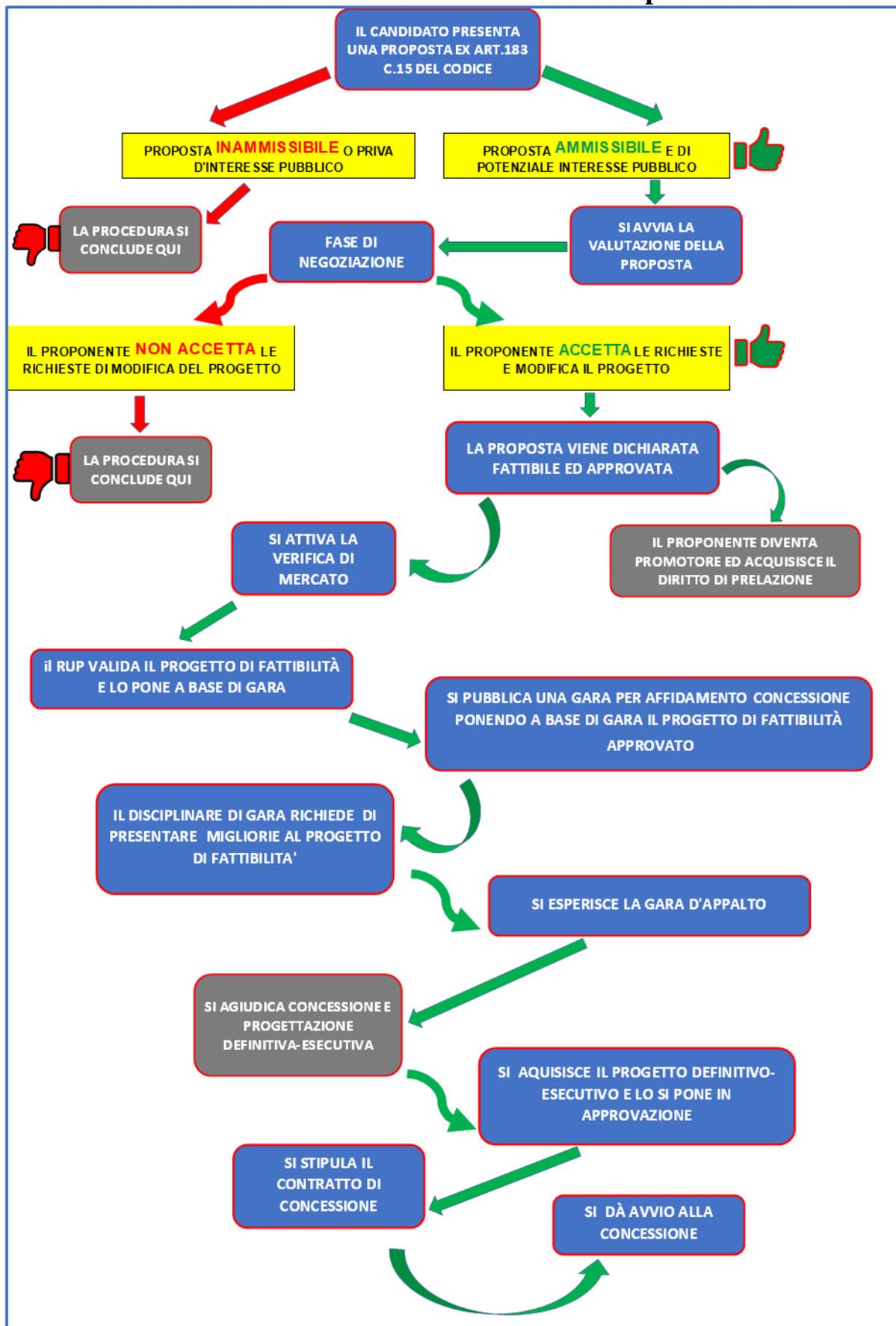
Il Modello Di Gestione Dell'intervento

Il modello giuridico operativo

Il modello di PF proponibile per la gestione dell'iniziativa offre ulteriori importanti vantaggi rispetto all'internalizzazione dell'intervento da parte dell'Amministrazione Concedente. I vantaggi riguardano soprattutto l'allocazione dei rischi connessi all'operazione in capo al privato, il quale ha le capacità imprenditoriali ed il *know-how* necessari per gestirli. A parte gli elementi di natura qualitativa che definiscono il cuore della proposta, di facile comparazione ma di complessa definizione dal punto di vista economico-finanziario, l'analisi dei rischi consente di cogliere e identificare gli elementi tecnici e gestionali capaci di incidere sul profilo economico e finanziario dell'operazione definendo così la corretta allocazione degli stessi in capo al soggetto che se ne fa carico. Il progetto proporrà l'allocazione dei rischi come esemplificata nella seguente tabella che riassumerebbe le pattuizioni contrattuali desumibili dallo schema di convenzione facente parte fondante della proposta.

tipo di rischio	descrizione	allocazione
rischi di progettazione e costruzione		
rischio amministrativo	Rischio connesso al ritardato o mancato rilascio di Autorizzazioni da parte dei soggetti competenti pubblici e privati.	concedente
rischio ambientale/o archeologico	Rischio connesso al ritardato o mancato rilascio di Autorizzazioni da parte dei soggetti competenti pubblici e privati.	concedente e concessionario
rischio di progettazione	Rischio derivante da errori od omissioni di progettazione.	concessionario
rischio di modificazione progettuale	Rischio connesso alla necessità di richieste da parte del Concedente di modifiche progettuali non derivanti da errori e/o omissioni di progettazione.	concedente e concessionario
rischio di ritardo di approvazione del progetto	Rischio connesso al ritardo nell'approvazione del Progetto esecutivo	concedente e concessionario
rischio di esecuzione	rischio di esecuzione dell'opera difforme dal progetto	concessionario
Rischio di slittamento dei tempi di costruzione per cause di forza maggiore	Rischio derivante da ritardi nella costruzione per fattori esogeni	concedente e concessionario
Rischio di aumento del costo dei fattori produttivi ovvero di inadeguatezza o indisponibilità dei fattori produttivi stessi come previsti nel progetto.	Rischio connesso all'oscillazione del costo dei fattori produttivi o alla reperibilità sul mercato degli stessi.	concessionario
rischio di errata stima costi	rischio di errata valutazione dei costi e tempi di costruzione	concessionario
TABELLA MATRICE DEI RISCHI		
rischi di gestione		
rischio di manutenzione straordinaria	Rischio di affrontare oneri di manutenzione straordinaria eccedenti le previsioni di PEF	concessionario
rischio di manutenzione Ordinaria	Rischio di affrontare oneri di manutenzione ordinaria eccedenti le previsioni di PEF	concessionario
rischio di inadempimenti	Rischio di mancata erogazione dei servizi.	concessionario
rischio di performance	Rischio di erogazione dei servizi in maniera difforme rispetto ai tempi e standard pattuiti.	concessionario
rischio di disponibilità	Rischio di indisponibilità totale o parziale dell'opera in relazione agli standard tecnici e funzionali stabiliti dal Contratto, anche per obsolescenza tecnica.	concessionario
rischio di commissionamento	Rischio che l'infrastruttura non riceva l'approvazione, da parte di altri soggetti pubblici o della collettività, necessaria per procedere alla realizzazione dell'Opera.	concessionario
TABELLA MATRICE DEI RISCHI		
altri rischi		
rischio normativo politico-regolamentare	Rischio che modifiche normative determinino un aumento dei costi di progettazione e/o costruzione e/o gestione.	concedente e concessionario
rischio finanziario	Rischio di mancata sottoscrizione del contratto di finanziamento. Rischio di oscillazione dei tassi di interesse	concessionario
Rischio di fallimento del gestore	Rischio che il gestore fallisca o sia inadeguato per l'erogazione dei servizi secondo gli standard stabiliti. Possibile blocco dei servizi	concessionario
Rischio assicurativo	Rischio di aumento dei costi assicurativi, Rischio di impossibilità assicurativa	concedente e concessionario
Rischio di inflazione	Rischio di aumento dell'inflazione oltre ai livelli previsti. Diminuzione ricavi.	concessionario
rischio delle relazioni industriali	Rischio che le relazioni con altri soggetti (parti sociali) influenzino negativamente costi e tempi della consegna.	concessionario
rischio operativo (Direttiva 2014/23/CE)	Rischio di non riuscire a recuperare gli investimenti effettuati o i costi sostenuti per realizzare i lavori o gestire i servizi oggetto del Contratto.	concessionario

Schema Di Processo Affidamento Concessione Su Proposta Ex Art.183 C.15



CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

La PA può convenientemente decidere di ricorrere al PPP¹ propositole in virtù del vantaggio economico rispetto alla realizzazione in modalità diretta (tradizionale). Infatti, il costo dei rischi a carico del privato garantirà detto risultato. Opportune pattuizioni contrattuali facenti parte integrante della proposta garantiranno, per l'intero periodo di concessione, il permanere dei parametri e le condizioni che ne hanno generato i presupposti d'interesse Pubblico: allocazione dei rischi equilibrio economico e sostenibilità finanziaria.

La convenzione definitiva che si andrà a stipulare regolerà in modo chiaro ed univoco il rapporto tra Concedente e privato concessionario. In particolare, essa definirà le condizioni e i presupposti dell'equilibrio economico finanziario, riferiti a parametri quantitativi oggettivamente determinabili. Prevedrà inoltre idonee misure a fronte di ritardi o di mancato rispetto dei requisiti prestazionali nella fase di gestione e con questo la corretta allocazione dei rischi posti a carico del concessionario. L'equilibrio economico e la sostenibilità finanziaria dovranno essere garantiti attraverso la definizione ed il monitoraggio di opportuni indici, oggettivamente determinabili, che saranno chiaramente individuati nel PEF allegato al contratto e fornito dal concessionario in sede di gara d'appalto. Detto PEF esplicherà pertanto idonei indicatori di redditività quali: VAN valore attuale netto, TIR dei mezzi propri, TIR del progetto, DSCR² ed LLCR³.

¹ **PPP** (Partenariato Pubblico-Privato)

² Il Debt Service Cover Ratio (**DSCR**) è pari al rapporto, calcolato per ogni dato periodo dell'orizzonte temporale previsto per la durata de finanziamenti, fra il flusso di cassa operativo generato dal progetto e il servizio del debito comprensivo di quota capitale e quota interessi.

³ Il Loan Life Cover Ratio (**LLCR**) è il rapporto tra il valore attuale netto dei flussi di cassa che si hanno nel periodo di vita del finanziamento e il valore attuale del debito. Il LLCR rappresenta il quoziente tra la somma attualizzata al tasso di interesse del debito, dei flussi di cassa operativi tra l'istante di valutazione e l'ultimo anno per il quale è previsto il rimborso del debito incrementata della riserva di cassa per il servizio del debito ed il debito residuo allo stesso istante di valutazione.

Il Progetto proposto sarà sostenibile e conveniente per l'Amministrazione, infatti:

- trasferirà i rischi di costruzione, di domanda e di disponibilità in capo al partner privato;
- rispetterà il disposto di cui all'Art.180 c.6 del Codice;
- genererà VfM positivo a favore del concedente
- Genererà un canone concessorio a favore del concedente.

Questo importo rappresenterà il benchmark (test per la valutazione della proposta) per l'amministrazione pubblica che vuole quantificare non solo i flussi di cassa a cui sarebbe esposta nel caso in cui decidesse di svolgere un appalto in modo tradizionale ma anche i flussi legati alle componenti di rischio potenzialmente trasferibili. Il conseguimento del Value for Money è basato sulla capacità del partner privato, in virtù di un maggior controllo su alcune tipologie di rischio, di comprimere il costo dei rischi che si sarà assunto in fase di contratto.

Recanati 01/12/2022

In questo contesto si propone una gestione in forma di PPP ai sensi dell'art. 183, comma 15, Decreto Legislativo n. 50 del 2016 (finanza di progetto) della gestione della sosta a pagamento nell'area del comune di Castiglione del Lago, per una durata di anni 8.

ALLEGATI:

<input type="checkbox"/>	1	FIDEJUSSIONE in fase di emissione
<input type="checkbox"/>	2	IMPEGNO A PRESENTAZIONE CAUZIONE 2,5% SPESE PER LA REDAZIONE DELLA PROPOSTA/ AUTOCERTIFICAZIONE POSSESSO DEI REQUISITI DEL CONCESSIONARIO
<input type="checkbox"/>	3	PIANO ECONOMICO FINANZIARIO/ ASSEVERAZIONE/ RELAZIONE ILLUSTRATIVA DEL PEF
<input type="checkbox"/>	4	DICHIARAZIONE IMPORTO SPESE SOSTENUTE
<input type="checkbox"/>	5	CALCOLO SOMMARIO DELLA SPESA
<input type="checkbox"/>	6	CRONOPROGRAMMA
<input type="checkbox"/>	7	SPECIFICAZIONE DELLE CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO E DELLA GESTIONE
<input type="checkbox"/>	8	BOZZA DI CONVENZIONE E MATRICE DI RISCHI
<input type="checkbox"/>	9	ELABORATI GRAFICI AREE DI SOSTA
<input type="checkbox"/>	10	ELABORATI GRAFICI AREA CAMPER
<input type="checkbox"/>	11	COMPUTO METRICO ESTIMATIVO AREA CAMPER