

VERBALE
SEDUTA DEL 26/05/2023

(Redatto ai sensi dell'art. 32 Regolamento del Consiglio Comunale e degli altri organi istituzionali)

L'anno **2023** (duemilaventitre) il giorno **26** (ventisei) del mese di **maggio**, la Commissione Sesta è convocata in seduta congiunta con la Commissione Prima alle ore 9:00, presso la Sala Firenze Capitale al terzo piano di Palazzo Vecchio, secondo quanto previsto dall'art. 23 del Regolamento del Consiglio comunale, per trattare il seguente ordine dei lavori:

Comunicazioni del Presidente;

Audizione del Direttore Direzione Sistema Tramviario Metropolitano Ing. Michele Priore su GEST (v. ODG_2022_01178). Saranno presenti: il Direttore Generale, Ing. Giacomo Parenti, il Dirigente Servizio Gestione Tramvia, Ing. Filippo Martinelli, la E.Q. Gestione Amministrativa e Contabile della Direzione Sistema Tramviario Metropolitano, Dott.ssa Stefania Bocci;

Varie ed eventuali.

Per la Struttura Autonoma del Consiglio comunale sono stati invitati:

Dott. Riccardo Nocentini, dirigente
Sabrina Sezzani, E.Q.

Per la segreteria della Commissione Prima è presente Cristina Ceccarini.

Per la segreteria della Commissione Sesta è presente Nicola Carpentiero.

Redige il verbale della seduta congiunta Cristina Ceccarini

Sono presenti inoltre:

Ing. Michele Priore (Direttore Direzione Sistema Tramviario Metropolitano) e Ing. Filippo Martinelli (Dirigente Servizio Gestione Tramvia).

Sono presenti le/i Consigliere/Consiglieri:

alle ore 9:00, Fratini, Bocci, Draghi, De Blasi, Felleca, Innocenti, Nutini, Palagi, Pampaloni

alle ore 9:21, Dardano

alle ore 9:22, D'Ambrisi e Razzanelli

Assumono la presidenza in qualità di Presidente, Fratini per la Commissione Prima e Calistri per la Commissione Sesta e chiedono ai rispettivi segretari di commissione di procedere con l'appello. Si accerta la presenza delle/dei Consigliere/Consiglieri:

Commissione Prima

CARICA	NOMINATIVO	SOSTITUITO/A DA
--------	------------	-----------------

Presidente	Massimo Fratini	
Vicepresidente	Ubaldo Bocci	
Componente	Angelo D'Ambrisi	
Componente	Barbara Felleca	
Componente	Mario Razzanelli	

Commissione Sesta

CARICA	NOMINATIVO	SOSTITUITO/A DA
Presidente	Leonardo Calistri	
Vicepresidente	Alessandro Draghi	
Componente	Mimma Dardano	
Componente	Roberto De Blasi	
Componente	Alessandra Innocenti	
Componente	Franco Nutini	
Componente	Dmitrij Palagi	
Componente	Renzo Pampaloni	
Componente	Mario Razzanelli	

I Presidenti aprono la seduta alle ore 9:22 essendo presente il numero legale in entrambe le commissioni.

Le Commissioni trattano il seguente argomento: approfondimento attraverso le audizioni dell'Ing. Michele Priore e dell'Ing. Filippo Martinelli delle informazioni ed acquisizione dati e atti sul concessionario del servizio tramvia attraverso le commissioni competenti così come disposto dall' ODG_2022_01178. Nella fattispecie la seduta si concentra sui seguenti temi: illustrazione della struttura della concessione delle previsioni contrattuali riferite alla fase di gestione; e illustrazione di come sono variati nel tempo i principali fattori economici incidenti sulla gestione della concessione.

Alle ore 9:25 entra la Consigliera Perini.

Intervengono:

- Presidente Calistri per riassumere ciò che è stato illustrato nelle sedute precedenti.

Alle ore 9:33 entra il Consigliere Cellai.

Alle ore 9:36 entra il Consigliere Cocollini

- Ing. Priore illustra la struttura della concessione avvalendosi di slide. Egli spiega che la struttura della concessione è così composta: concedente nel soggetto del Comune di Firenze e del concessionario nel soggetto di Tram di Firenze, che è la controparte della concessione. Il concessionario (la cui concessione terminerà nel 2049 e al termine della quale tutta l'opera torna al 100% di proprietà al
-

Comune di Firenze) al suo interno si struttura in soci costruttori, ossia coloro che materialmente costruiscono l'infrastruttura tranviaria e, in socio gestore che si occupa della fase di erogazione del servizio. Il socio gestore che rappresenta il 14,52% del concessionario è poi ripartito per il 51% in proprietà di RATP e il 49% in proprietà di ATAF che successivamente ha ceduto l'usufrutto a RATP fino al 2042.

Il capitale sociale del concessionario, ossia di Tram di Firenze spa, ammonta a 12 mln di euro così ripartiti: il 60, 41% posseduto da Meridiam (socio finanziatore della compagine); il 14,52% posseduto da RATP; mentre i soci costruttori posseggono le seguenti quote di capitale sociale: 10,18% Hitachi (per il materiale rotabile), 9,36% Alstom (per l'armamento e linea di contatto), 5,53% altri soci che si occupano delle opere civili.

Il concessionario ha fatto a valle dei contratti di progetto con i propri soci (soci gestori, soci costruttori e soci per l'ingegneria) questo perché la concessione si articola in due fasi: la fase di costruzione e la fase di gestione. La fase di costruzione è regolata dal contratto di progetto di costruzione. Questa fase è composta da spostamento di sottoservizi (inizialmente fuori dalla concessione ma aggiunto alla medesima con un atto integrativo e per questo motivo finanziato al 100% con fondi pubblici) e dalla realizzazione dell'opera vera e propria (che prevede la progettazione, la costruzione e la direzione lavori) finanziata per il 64% da contributi pubblici e per il 36% da privati, finanziata da prestiti delle banche e da mezzi propri del concessionario. Durante la fase di gestione il concessionario (Tram di Firenze) viene renumerato con fondi pubblici per coprire i ricavi da traffico (che non sono i biglietti ma il ricavo unitario per ogni passeggero moltiplicato il numero dei passeggeri che entrano nel sistema tranviario) e i contributi di esercizio (costituito da un contributo a km. moltiplicato per i km. contrattuali). Mentre un'altra parte dei ricavi proviene da pubblicità. Con i ricavi da traffico e con i contributi di esercizio il concessionario fa fronte ai costi del servizio del debito (ossia per restituire il debito), fa fronte alle spese di gestione della società, fa fronte ai propri utili, e fa fronte anche alle spese di gestione.

Alle ore 9:46 entra il Consigliere Pastorelli.

Alle ore 9:50 esce il Consigliere D'Ambrisi,

- Consigliere Draghi, chiede come viene calcolato l'esatto numero dei passeggeri.
- Ing. Priore risponde che questo conteggio sarà illustrato nella seduta successiva.
- Consigliera Felleca, chiede come si calcola il ricavo da traffico.
- Ing. Priore risponde che al momento di mettere in piedi la concessione fu domandato quanto poteva essere il ricavo a passeggero e a tale domanda si rispose avendo riguardo ai titoli di viaggio di Ataf costituiti da biglietti, abbonamenti, ecc... e calcolando il ricavo medio a passeggero (totale degli incassi diviso per il totale dei passeggeri). Una volta fatta la concessione è previsto che questo ricavo debba essere incrementato una volta ogni x anni. A questo proposito si deve tener conto che la politica tariffaria è competenza

dell'amministrazione mentre il ricavo unitario della concessione è del contratto. Questo significa che qualora l'amministrazione decida di rendere gratuito il trasporto pubblico oppure di non incrementare le tariffe a carico degli utenti, il prezzo a passeggero deve comunque essere sempre corrisposto al concessionario. Conseguentemente qualora si verifichi un disequilibrio tra prezzo corrisposto al concessionario e prezzo incassato da biglietti, abbonamenti ecc..., ossia qualora le politiche di incremento tariffario non si riverberino sul costo del biglietto, detto disequilibrio deve essere integrato dall'amministrazione.

- Consigliere Bocci chiede se qualora vi sia un aumento del numero dei passeggeri anche i ricavi per il concessionario siano maggiori?.
- Consigliere Draghi chiede se è stato calcolato il coefficiente di riempimento della tranvia?.
- Risponde l'Ing. Priore che questi dati sono tutti pubblicati in rete civica. Tuttavia precisa che qualora si verifichi un aumento infinito di passeggeri il concessionario non ha diritto a guadagnare infinitamente di più. Il concessionario ha un target di demoderazione da raggiungere, e raggiunto il quale si riduce il prezzo corrisposto al concessionario per passeggero.
- Consigliere Cellai osserva che nel 2020 il costo è stato di circa 44 mln da ricavi da traffico e circa 18 mln da contributo di esercizio. Nel 2021 la prima voce è salita a 45 mln, quindi chiede se per gli accordi che ci sono con Regione Toscana progressivamente vada a diminuire il contributo esercizio della Regione mentre vada ad aumentare quello a carico del Comune. Quindi chiede risposte sui seguenti quesiti: se questo costo nel futuro sia soggetto ad aumento?; come è andato a finire l'arbitrato tra Comune di Firenze e le parti in causa?; se per il contratto stipulato negli anni di pandemia si è pagato esattamente quanto pattuito poiché la pandemia non era contemplata nel contratto tra le cause che sospendevano i contributi da parte del Comune anche se le persone non potevano viaggiare sulla tranvia?.
- Risponde l'Ing. Priore: la prima e la terza domanda sono oggetto della seduta prossima. Per ciò che concerne la seconda domanda l'arbitrato tra Comune di Firenze e Tram di Firenze si è concluso con la chiusura del contratto in economia rispetto al contratto sottoscritto a causa di un rifinanziamento del piano economico finanziario e con un accordo di ripartizione al 50% dei benefici da rifinanziamento. In sostanza la concessione del 2020 era basata sulle concessioni del 2014 che prevedeva un tasso di interesse alle banche più alto rispetto al 2020.

Sulla rinegoziazione del debito si apre un confronto tra il Consigliere Bocci e l'Ing. Priore.

- Presidente Fratini chiede ogni quanti anni si procede alla revisione del contratto?.
- Risponde Ing. Priore, ogni tre anni.
- Consigliere Pastorelli osserva che il TPL è concepito come un servizio pubblico e

quindi per restare in equilibrio necessita di una forte compartecipazione da parte dell'ente pubblico per poter garantire il servizio alla collettività e quindi, riflette, è in questo contesto che deve essere inquadrato il contributo crescente da parte dell'amministrazione anche durante la pandemia.

- L'Ing. Priore prosegue la sua illustrazione sottolineando che il TPL non è un'attività che si chiude in parità. Il TPL è considerato efficiente se i ricavi da biglietto sono circa il 30%. Questo significa che il 70% del servizio è un costo. Poi tutto dipende dalla politica del concedente il servizio perché in alcune realtà europee si sta andando nella direzione del TPL gratuito il che significa che i costi li deve coprire la pubblica amministrazione con le risorse provenienti dalla fiscalità generale (es. bollo auto, oppure tassa di soggiorno). Questa tendenza va nella direzione di scoraggiare il trasporto privato a favore di quello pubblico affinché ne possa beneficiare la sostenibilità ambientale.
- Consigliere Razzanelli pone le seguenti domande: quali possono essere le conseguenze economiche qualora la prossima amministrazione decidesse di fermare i lavori delle nuove linee tranviarie?; vi erano aziende italiane in grado di costruire la tranvia anziché farla costruire a RAT?.
- Risponde l'Ing. Priore. Con rispetto alla prima domanda l'Ing. Priore premette che oggetto del contratto di concessione sono la costruzione e la gestione fino al 2049. Pertanto qualora l'amministrazione decida di risolvere il contratto dovrà pagare le opere eseguite, successivamente l'amministrazione si dovrà accollare i costi di ripristino e il 10% del mancato utile sulla parte dell'opera non ancora realizzata oltre al mancato utile della gestione fino al 2049. Sulla seconda domanda l'Ing. Priore precisa che in fase di gara vi era stata la manifestazione di interesse di Pizzarotti che poi non si è concretizzata con la presentazione dell'offerta.

Alle ore 10:12 esce il Consigliere Razzanelli.

Alle ore 10:14 esce la Consigliera Dardano.

- Consigliere Cocollini osserva che è stato calcolato al soggetto privato un tasso di rendimento da investimento del 10% che non esiste sul mercato. Osserva altresì che il 30% per essere considerato efficiente il TPL riguarda la realtà italiana poiché Londra, Parigi e Madrid dichiarano il TPL efficiente se raggiungono percentuali che oscillano dal 48 al 60%. Propone di poter avere dati comparativi con altre città italiane.
- Risponde l'Ing. Priore. Il 30% è un'indicazione di massima data dal Ministero, tuttavia con la tranvia la percentuale è del 65% perché bisogna fare il rapporto tra il ricavo da traffico vero, incasso da biglietti e il costo del servizio. Nella fattispecie con il ricavo da traffico il Comune di Firenze renumera anche il finanziamento dell'opera che parimenti incide sui costi. La Tram di Firenze finanzia solo il 36% dell'opera il restante è a carico del Comune di Firenze. L'Ing. Priore precisa che le percentuali citate dal Consigliere Cocollini fanno riferimento solo al rapporto tra incasso da tariffa e costo del servizio.
- Ing. Priore illustra rapidamente come è variata nel tempo la renumerazione al

gestore. Il Comune di Firenze renumera il concessionario (Tram di Firenze) con il contributo di esercizio e i ricavi da traffico. Il concessionario fa fronte alle seguenti voci: Servizio del Debito, spese di gestione SPV, Dividendi SPV e Contratto di gestione. L'art. 19 del contratto di gestione prevede che il gestore per fare il servizio venga così renumerato a forfait: nel 2003 durante la fase 0 (messa in servizio della linea 1) con 7.823.043, 20 mln a fronte di 1.293.065 km. Durante la fase (linee 2 e 3) dove la renumerazione passa a 16.493.392,70 mln a fronte di 2.726.269 km. Il contratto poi regola anche le variazioni chilometriche nei casi in cui l'amministrazione chieda di fare più chilometri oppure meno chilometri. Se si fanno più chilometri - che comunque non possono superare il tetto del 10% rispetto a quanto pattuito nel contratto - il prezzo da corrispondere è 3,80 per km; viceversa se si chiede di fare meno chilometri entro un tetto, sempre, del 10% l'amministrazione deve corrispondere 0,96 a km.

Queste renumerazioni variano nel tempo e variano secondo una formula algoritmica cd. formula di attualizzazione degli importi, che è legata agli indici Istat dei costi per il personale, per l'energia e per i prodotti industriali.

I Presidenti chiudono la seduta congiunta alle ore 10:37

Alla chiusura della seduta erano presenti le/i seguenti Consigliere/Consiglieri:

Commissione Prima

CARICA	NOMINATIVO	SOSTITUITO/A DA
Presidente	Massimo Fratini	
Vicepresidente	Ubaldo Bocci	
Componente	Jacopo Cellai	
Componente	Emanuele Cocollini	
Componente	Barbara Felleca	
Componente	Letizia Perini	

Commissione Sesta

CARICA	NOMINATIVO	SOSTITUITO/A DA
Presidente	Leonardo Calistri	
Vicepresidente	Alessandro Draghi	
Componente	Mimma Dardano	
Componente	Roberto De Blasi	
Componente	Alessandra Innocenti	
Componente	Franco Nutini	
Componente	Renzo Pampaloni	

Verbale, letto, approvato e sottoscritto nella seduta del 20.5.2023

La Segretaria
Cristina Ceccarini

Il Presidente
Leonardo Calistri


