

VERBALE
SEDUTA DEL 09/06/2023

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

L'anno **2023** (duemilaventitre) il giorno **9** (nove) del mese di **giugno**, 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:
Riccardo Nocentini, Dirigente
Sabrina Sezzani, E.Q.

Per la segreteria della Commissione Sesta è presente il Dott. Nicola Carpentiero.
Per la segreteria della Commissione Prima è presente la Dott.ssa Cristina Ceccarini.
Redige il verbale della seduta congiunta il Dott. Nicola Carpentiero.

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, Calistri, Draghi, Bonanni, Innocenti, Nutini, Palagi, Fratini, Bocci, D'Ambri-
si, Giorgetti, Perini

Assumono la presidenza in qualità di Presidente, Calistri per la Commissione Sesta e Fratini per la Commissione Prima, e chiedono ai rispettivi segretari di commissione di procedere con l'appello.

Si accerta la presenza delle/dei Consigliere/Consiglieri:

Commissione Sesta

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

Presidente	Leonardo Calistri	
Vicepresidente	Alessandro Draghi	
Componente	Patrizia Bonanni	
Componente	Alessandra Innocenti	
Componente	Franco Nutini	
Componente	Dmitrij Palagi	

Commissione Prima

CARICA	NOMINATIVO	SOSTITUITO/A DA
Presidente	Massimo Fratini	
Vicepresidente	Ubaldo Bocci	
Componente	Patrizia Bonanni	
Componente	Angelo D'Ambrisi	
Componente	Fabio Giorgetti	
Componente	Letizia Perini	

I Presidenti aprono la seduta alle ore 9:18, 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 sul seguente tema: *"Illustrazione della modalità di conteggio dei passeggeri, dei km eserciti e dei costi annuali della convenzione di concessione e delle loro fonti di finanziamento"*.

Alle ore 9:22 entra il Consigliere Pampaloni.

Alle ore 9:25 entra il Consigliere Cellai.

Alle ore 9:25 entra il Consigliere Conti.

Intervengono:

- Presidente Calistri per riassumere ciò che è stato illustrato nelle sedute precedenti.
- Ing. Priore introduce a grandi linee i temi oggetto della seduta.
- Ing. Martinelli illustra il metodo conteggio dei passeggeri della tramvia avvalendosi di slide.

Il suddetto premette che i metodi di conteggio sono sostanzialmente delle stime, stante l'impossibilità, allo stato della tecnologia attuale, di calcolare il numero "vero" di passeggeri della tramvia.

Alle ore 9:34 entra la Consigliera Dardano.

Alle ore 9:36 entra il Consigliere De Blasi.

L'Ing. Martinelli passa quindi ad esporre la metodologia di conteggio dei passeggeri pre-covid, basata fondamentalmente su due attività:

- il conteggio: mensilmente venivano effettuate circa tre giornate di conteggi distribuite tra giorni feriali, sabati e festivi. Personale incaricato da GEST posizionato nella cabina di 4-5 tram contava i saliti ad ogni fermata;
- l'espansione del dato: ottenuto il numero di saliti per corsa si espandeva il dato alla fascia oraria corrispondente e successivamente all'intera giornata. Il dato mensile era determinato mediante il calcolo di coefficienti risultanti da "saliti contati" e "biglietti timbrati".

L'Ing. Martinelli spiega che gli uffici amministrativi operavano un'attività di verifica al fine di validare il dato comunicato da GEST.

In particolare, alcuni dipendenti effettuavano mensilmente conteggi analoghi su tram diversi in modo da ottenere ulteriori dati di saliti per corsa nelle diverse fasce orarie.

L'Ing. Martinelli procede poi ad illustrare la metodologia di conteggio dei passeggeri nel periodo covid, specificando che tale metodologia si era dovuta confrontare con l'impossibilità di effettuare i conteggi a bordo e che a tale stato di cose si era fatto fronte principalmente mediante il conteggio a terra alle fermate Alamanni-Unità per la T2 e Valdonda-Alamanni per la T1.

Alle ore 9:45 esce il Consigliere Giorgetti.

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

Dopodiché, l'Ing. Martinelli si sofferma sull'attuale modalità di conteggio dei passeggeri, osservando che il vantaggio di questa metodologia consiste nel fatto che il conteggio avviene in maniera continuativa mediante l'impiego di contatori automatici.

Con riferimento all'attività di verifica, l'Ing. Martinelli sottolinea che quest'ultima si basa fondamentalmente sulla verifica del funzionamento dei sistemi automatici.

L'Ing. Martinelli chiarisce, quindi, la ragione dell'importanza della metodologia di conteggio dei passeggeri, ricordando che, ai sensi dell'art. 24.6 della concessione, il pagamento del ricavo da traffico avviene da parte del concedente al concessionario per la somma che risulterà dalla moltiplicazione del valore del ricavo unitario per viaggio dell'anno per il numero di passeggeri entrati nel servizio tramviario.

Richiamato tale profilo, l'Ing. Martinelli procede ad introdurre il tema del conteggio dei km di esercizio, esponendo che la remunerazione del concessionario avviene, oltre che in termini di numero di passeggeri entrati nel sistema, anche in termini di km di esercizio.

L'Ing. Martinelli spiega che gli uffici comunali sono dotati di un client collegato con il sistema di gestione della tramvia e che pertanto è possibile vedere in tempo reale la posizione di ogni singolo tram e registrare il passaggio su ogni singolo loop posizionato sulla linea. Attraverso un database connesso con il client è possibile ricevere informazioni su ogni singola partenza da capolinea e/o fermata intermedia.

Gli uffici hanno sviluppato un applicativo in grado di estrarre i dati e fornire

indicazioni su numero di corse effettuate e quindi di km eserciti.

L'Ing. Martinelli precisa che la concessione prevede una remunerazione forfettaria compresa in una forchetta di $\pm 3\%$. In buona sostanza, lo scenario attuale prevede un monte chilometrico di 2.495.473, con un'alea di ± 74.864 km.

- Consigliere Draghi, chiede, con riferimento al conteggio dei passeggeri, come è calcolato il numero in caso di eventi non ordinari (ad esempio, concerto dei Red Hot Chili Peppers, grandinata etc.) e se per il conteggio dei passeggeri sarà previsto un sistema di conteggio completamente automatizzato analogamente a quanto avviene anche in alcuni paesi esteri.

Auspica che per il trasporto pubblico locale sia la Regione Toscana a farsi carico del controllo del conteggio dei passeggeri.

- Consigliera Innocenti, chiede quante sono in totale tutte le vetture della tramvia. Esprime perplessità sul conteggio di quei passeggeri in possesso di abbonamento, dal momento che per quest'ultimi, allo stato attuale, non è prevista alcuna forma di obliterazione.
- Consigliere Bocci, domanda che rapporto c'è tra utenza fotografata e obliterazione e il target di utilizzatori della tramvia.
- Ing. Martinelli, risponde che i giorni di conteggio, essendo individuati con congruo anticipo, non sono mai fissati in date per le quali sono previste anomalie di flussi, a meno che non ci sia un interesse a questo riguardo.

Il suddetto precisa che il totale di vetture della tramvia è 46.

L'Ing. Martinelli prosegue osservando che il conteggio a terra è ancora utilizzato anche all'estero in sinergia col sistema automatico e che in tutte le realtà l'onere di attività di verifica è a carico del concessionario.

Per quanto riguarda il controllo degli abbonati, l'Ing. Martinelli afferma che presto sulle vetture della tramvia sarà introdotta una forma di obliterazione anche per gli abbonati.

Con riferimento poi al rapporto tra utenza fotografata e obliterazione, l'Ing. Martinelli afferma che allo stato attuale un siffatto rapporto non è previsto e che la percentuale di coloro che utilizzano il biglietto cartaceo si aggira intorno al 15-20%. Sul target di utilizzatori della tramvia, l'Ing. Martinelli rinvia al rapporto pubblicato su rete civica.

Alle ore 10:00 esce il Consigliere Draghi.

Alle ore 10:08 entra il Consigliere Razzanelli.

- Ing. Priore introduce il tema dei costi e delle fonti della concessione, concentrandosi in particolare sul ricavo da traffico e sul contributo di esercizio, che rappresentano circa il 95-98% della remunerazione del concessionario, sottolineando altresì che i conteggi sono fatti per competenza (e non per cassa). L'Ing. Priore espone quindi il tema oggetto del suo intervento avvalendosi di slide.

Più nel dettaglio, l'Ing. Priore chiarisce che le entrate del concessionario sono essenzialmente costituite da due voci, "ricavi da traffico" e "contributo di esercizio". Tali voci, per l'annualità 2019, ammontano, rispettivamente, a 21,84

milioni di euro e a 20,35 milioni di euro.

L'Ing. Priore si sofferma sulle uscite del concessionario, costituite da costo di gestione (22,53 milioni di euro per l'annualità 2019) e flusso cassa per debito spv dividendi (19,66 milioni di euro per l'annualità 2019).

L'Ing. Priore illustra poi gli importi a carico del Comune di Firenze, sottolineando che dell'importo corrisposto dal Comune di Firenze al concessionario una quota deriva dalla Regione Toscana (12,44 milioni di euro per l'annualità 2019), mentre un'altra quota deriva dal bilancio del Comune di Firenze (7,91 milioni di euro per l'annualità 2019).

L'Ing. Priore torna, quindi, di nuovo sul tema dei ricavi da traffico del concessionario, precisando che, per l'annualità 2019, i 21,84 milioni di euro derivano: *i*) per 14,90 milioni di euro, dalla retrocessione dei ricavi che la Regione Toscana detrae ad Autolinee Toscane e gira al Comune di Firenze; *ii*) per 6 milioni di euro, dall'integrazione del Comune di Firenze.

Dopodiché, l'Ing. Priore procede ad illustrare il tema della garanzia ricavi, evidenziando che la concessione prevede per i primi dieci anni un ricavo garantito. Ciò significa, spiega l'Ing. Priore, che nel caso il ricavo risulti inferiore all'importo garantito, occorrerà integrare. L'Ing. Priore ricorda che nel 2019 questa garanzia ricavi valeva 0,934 milioni di euro.

Esaminati i dati relativi al 2019, l'Ing. Priore passa ad analizzare quelli relativi all'annualità 2020.

Al riguardo, l'Ing. Priore osserva, in primo luogo, che, nell'esaminare i dati inerenti alle entrate e alle uscite del concessionario, è dato rilevare che i dati in parola risultano maggiori rispetto a quelli del 2019, perché c'è il tema dell'entrata a regime della linea T2.

L'Ing. Priore sottolinea che, sebbene cambi poco, è in ogni caso importate tenere in debita considerazione che mentre, da un lato gli importi, corrisposti dal Comune di Firenze al concessionario corrispondono a quanto previsto nella convenzione di concessione, d'altro lato, quanto corrisposto dalla Regione Toscana al Comune di Firenze corrisponde alle previsioni regionali in materia di trasporto pubblico locale.

In secondo luogo, l'Ing. Priore pone l'accento sul fatto che nel 2020 la garanzia ricavi risultava determinata in ben 11,26 milioni di euro e che questi sono stati corrisposti al concessionario, in quanto, a causa della pandemia, i 18 milioni di passeggeri previsti per il 2020 non ci sono stati e quindi il Comune di Firenze si è dovuto far carico dei mancati introiti dei ricavi da traffico.

Alle ore 10:24 entra il Consigliere Pastorelli.

- Ing. Martinelli apre una breve parentesi sul tema dei ristori covid erogati dall'Amministrazione statale, precisando che degli 11,26 milioni di euro della garanzia ricavi, 2,8 milioni di euro sono stati corrisposti dal Ministero competente.

L'Ing. Martinelli, ricordato che una parte del tracciato della linea 1 si trova nel territorio del Comune di Scandicci, precisa altresì che, in virtù di accordi

stipulati tra il Comune di Firenze e il Comune di Scandicci, anche quest'ultimo ha contribuito per una quota parte all'extra-costi.

- Ing. Priore opera un'ulteriore puntualizzazione, osservando che il servizio della tramvia è programmato ed è deciso dall'Amministrazione comunale, mentre il concessionario ha una autonomia limitata al 3% del traffico, che è strumentale a far fronte alle esigenze legate alla contingenza quotidiana.
- Consigliere Cellai chiede se, secondo il piano economico finanziario, la garanzia ricavi va a salire nel corso degli anni.
- Ing. Priore risponde che in maniera affermativa, chiarendo che il piano economico-finanziario contiene delle previsioni per cui 1€ per passeggero negli anni non è sempre uguale e che neppure il numero di passeggeri è sempre lo stesso.

Il Comune di Firenze, prosegue l'Ing. Priore, paga al concessionario "i viaggi", mentre la Regione Toscana paga il Comune di Firenze in base ai "passeggeri saliti".

- Consigliere Cellai chiede se negli anni il contributo della Regione Toscana andrà a diminuire e di precisare più nel dettaglio le uscite.
- Consigliere Conti chiede chiarimenti per quanto riguarda l'incidenza dell'inflazione sulla convenzione.
- Risponde l'Ing. Priore, il quale fornisce i dati relativi al flusso di cassa al netto del costo di gestione per gli anni futuri e le quote, precisando che le quote non sono uguali nel tempo.

Il piano economico-finanziario, spiega l'Ing. Priore, prevede una certa redditività, che è calcolata con una formula matematica. Tale formula prende in considerazione il periodo che va dal 2005 (anno di inizio della concessione) al 2049 (anno di conclusione della concessione).

L'Ing. Priore sottolinea che gli anni non sono tutti uguali. Ad esempio, a partire dal 2005 il concessionario ha effettuato versamenti di capitale, ma ad oggi non ha ancora percepito ancora alcun dividendo. Ci sono poi degli anni prospettici/futuri in cui si prevede la distribuzione di dividendi, che, soprattutto negli ultimi anni, saranno molto elevati.

L'Ing. Priore, esemplificando, ricorda che il piano economico-finanziario altro non è che la simulazione del bilancio della società. Sicché, il piano economico-finanziario non è altro che la simulazione di quello che accadrà.

L'Ing. Priore chiarisce che l'inflazione non è tra i rischi calmierati, costituendo pertanto un rischio a carico del concessionario. Il predetto evidenzia il dato dell'ultima simulazione del piano economico-finanziario, il quale denota una riduzione prospettica del rendimento della concessione, che, solo sulla base dell'inflazione dell'anno 2022, dal 10,20% è passato al 9,90%.

L'Ing. Priore ricorda inoltre che la garanzia ricavi è operativa per i primi dieci anni della concessione, dopodiché l'eventuale calo del numero di passeggeri previsti dal piano diventa un rischio a carico del concessionario.

Al riguardo, l'Ing. Priore sottolinea che, sulla base di indagini di mercato, senza

una garanzia ricavi di almeno dieci anni non sarebbe stato possibile attrarre investitori per finanziare l'opera.

Tanto chiarito e precisato, l'Ing. Priore passa quindi ad illustrare i dati dell'annualità 2022, osservando che quest'annualità risente ancora dell'effetto del covid.

- Consigliere Pampaloni, chiede chiarimenti sull'incremento del numero di passeggeri garantiti indicato nelle slide.
- L'Ing. Priore risponde che l'incremento è di circa lo 0,5% annuo.
- Consigliere Conti, chiede cosa significa la dicitura "spv" presente nelle slide.
- L'Ing. Priore precisa che la dicitura "spv" presente nelle slide sta ad indicare le spese della società, che sono diverse tra la fase di costruzione e la fase di esercizio.

Sul rendimento della concessione si apre un confronto tra il Consigliere Conti e il Consigliere Bocci.

- L'Ing. Priore osserva che il rendimento è commisurato ai rischi dell'operazione e che, prevedendo la concessione di una serie di rischi non calmierati che sono a carico del concessionario, quali, ad esempio, inflazione, guasti alle vetture, danni al tracciato, etc., il rendimento è elevato.

Dopodiché, l'Ing. Priore introduce il tema dell'attualizzazione, evidenziando che il 2022 è un anno anomalo per l'attualizzazione in ragione del rincaro dell'energia. Il suddetto espone che nel 2022 il Comune di Firenze non ha approvato l'attualizzazione, attivando una clausola contrattuale che prevede la possibilità di effettuare un'istruttoria insieme al concessionario per condurre gli opportuni approfondimenti.

Alle ore 10:48 esce il Consigliere Razzanelli.

Alle ore 10:53 esce il Consigliere De Blasi.

Alle ore 10:56 esce il Consigliere Bocci.

- Consigliere Cellai, chiede di chiarire il tema del finanziamento della Regione Toscana.
- L'Ing. Priore risponde affermando che la Regione Toscana fa un calcolo che è commisurato al costo di esercizio e ai ricavi da biglietti, vale a dire che se aumenta il ricavo da biglietti, la Regione diminuisce il contributo. Infatti, prosegue l'Ing. Priore, la Regione tratta la tramvia come un servizio di trasporto pubblico locale e quindi dà un contributo che è previsto dalle leggi regionali in materia, che comunque non si applicano *sic et simpliciter*, perché la convenzione non prevede soltanto l'erogazione del servizio di trasporto, ma anche, ad esempio, la realizzazione delle opere.

Alle ore 11:05 esce il Consigliere Conti.

Alle ore 11:05 esce la Consigliera Dardano.

I Presidenti chiudono la seduta congiunta alle ore 11:10.

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

Commissione Sesta

CARICA	NOMINATIVO	SOSTITUITO/A DA
Presidente	Leonardo Calistri	
Componente	Patrizia Bonanni	
Componente	Alessandra Innocenti	
Componente	Franco Nutini	
Componente	Dmitrij Palagi	
Componente	Renzo Pampaloni	
Componente	Francesco Pastorelli	

Commissione Prima

CARICA	NOMINATIVO	SOSTITUITO/A DA
Presidente	Massimo Fratini	
Componente	Patrizia Bonanni	
Componente	Jacopo Cellai	
Componente	Letizia Perini	

Verbale, letto, approvato e sottoscritto nella seduta del 19.9.2023.

Il Segretario
Nicola Carpentiero



Il Presidente
Leonardo Calistri

