



CITTÀ METROPOLITANA DI FIRENZE



RELAZIONE ED INDICAZIONI PER LA REDAZIONE DEL PEF

Tipologia contratto: Concessione di servizi
Art. 3, comma 1, lett. vv) del decreto legislativo n. 50 del 2016

Modulo procedimentale: procedura negoziata

**SERVIZIO DI RIPRISTINO DELLE CONDIZIONI DI
SICUREZZA PER LA VIABILITÀ IN SITUAZIONI DI EMERGENZA, A SEGUITO
DI INCIDENTI O VERSAMENTI DI MATERIALI SULLA SEDE STRADALE E
RELATIVE PERTINENZE**

1.	PREMESSA	2
2.	IL PROGETTO DI GARA: OGGETTO DELLA CONCESSIONE	2
3.	ELEMENTI PER LA COSTRUZIONE DEL PIANO ECONOMICO FINANZIARIO	4
3.1	LE IPOTESI DI NATURA GESTIONALE: QUANTITATIVO DEI SERVIZI ADOTTATI AI FINI DELLA DETERMINAZIONE DEL VALORE DELLA CONCESSIONE.....	4
3.1.1	RICAVI	4
3.1.2	COSTI.....	4
4.	LA REDAZIONE DEL PIANO ECONOMICO FINANZIARIO.....	4
5.	LA MATRICE DEI RISCHI.....	6

1. PREMESSA

Obiettivo del presente documento è quello di fornire alcuni parametri in possesso della Stazione Appaltante ai fini di facilitare l'analisi economico – finanziaria della concessione relativa al servizio di ripristino delle condizioni di sicurezza stradale, a seguito di incidente o sinistro, mediante pulizia e bonifica della sede stradale e delle relative pertinenze. La concessione prevede la gestione tout court del servizio secondo le disposizioni ed i mandati precisamente individuati nel Capitolato Prestazionale.

In coerenza con quanto previsto negli atti di gara si assume che la concessione sarà affidata mediante procedura negoziata, ai sensi dell'art. 36 del D.lgs. 50/2016.

Trattandosi di procedura sotto-soglia non è fatta applicazione integrale del Codice, e le regole di gara saranno conformi a quanto previsto dall'art. 36 D.lgs. 50/2016, e di tutte le ulteriori disposizioni richiamate in auto-vincolo nei documenti di gara (anche relativamente a quanto previsto alla parte III rubricata "contratti di concessione").

Il modello economico finanziario sviluppato, che fa riferimento ai dati di progetto illustrati nel presente documento, vuole consentire agli operatori economici di conoscere e valutare le principali variabili, ai fini di appurare la sostenibilità finanziaria della concessione.

Il presente elaborato fornisce anche le linee guida per l'elaborazione del piano economico finanziario da parte degli operatori, inteso sia come documento d'offerta in sede di gara, ma anche come elemento propedeutico e funzionale all'analisi dell'investimento e alle conseguenti scelte gestionali degli operatori economici.

2. IL PROGETTO DI GARA: OGGETTO DELLA CONCESSIONE

Il progetto in questione, come già anticipato, prevede la gestione integrale del servizio, comprese le prestazioni accessorie, il tutto come nel dettaglio descritto nel capitolato prestazionale all'uopo predisposto.

Lo strumento procedurale individuato è quello della concessione di servizi, intesa questa come contratto a titolo oneroso in virtù del quale la stazione appaltante affiderà ad un operatore economico la gestione di servizi e le forniture accessorie, e riconoscendo a titolo di corrispettivo unicamente il diritto di gestire i servizi oggetto del contratto, con assunzione in capo al concessionario del rischio operativo legato alla gestione dei servizi. Quest'ultimo è definito come il rischio legato alla gestione dei servizi sul lato della domanda e dell'offerta, trasferito all'operatore economico. Si considera che l'operatore economico assuma il rischio operativo nel caso in cui, in condizioni operative normali, per tali intendendosi l'insussistenza di eventi non prevedibili, le variazioni relative ai costi e ai ricavi oggetto della concessione incidano sull'equilibrio del piano economico finanziario.

La concessione prevede inoltre che la durata della gestione sia di 2 anni a decorrere dalla data di avvio dell'esecuzione dei servizi, con facoltà di rinnovo per un ulteriore periodo di anni due.

La Città Metropolitana, come previsto dal Titolo II del Codice della Strada, e in particolare dall'art. 14 che disciplina la responsabilità dell'Ente proprietario o gestore dell'infrastruttura stradale, deve

provvedere a ripristinare nel minor tempo possibile le condizioni di viabilità e sicurezza dell'area interessata da incidenti stradali, ed assicurare il ripristino dello stato dei luoghi ai sensi dell'art.211. Come statuito dall'art.1 del D.Lgs. n.285/92 "la sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, rientra tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato" e nel perseguimento di tale finalità occorre tener conto delle disposizioni del D.Lgs. 152/2006 in materia di salvaguardia dell'ambiente.

Nell'ambito della circolazione stradale, infatti, il verificarsi di incidenti stradali determina ricadute negative sull'ambiente, rappresentate, tra l'altro, dal deposito sulla carreggiata di rifiuti di vario genere (quali ad esempio sversamento di olii, refrigeranti, carburanti e detriti).

In caso di incidente stradale o perdita di carico dei veicoli, ove spesso il conducente non è in grado di provvedere nell'immediatezza ad adottare gli interventi di cui sopra – e sempre ferme restando le sue responsabilità – permane a carico dell'Amministrazione il dovere di intervenire per il ripristino delle condizioni di viabilità e sicurezza, anche mediante il reintegro dei segnali stradali danneggiati ovvero la pulizia della piattaforma stradale, le cui condizioni sono state compromesse, mediante l'aspirazione di liquidi inquinanti versati, il recupero dei detriti solidi, non biodegradabili, dispersi e relativi all'equipaggiamento dei veicoli (frammenti di vetro, pezzi di plastica, metallo, residui di carrozzeria) e del materiale trasportato e disperso.

Attualmente il servizio è gestito in economia, tramite il personale che opera in servizio di reperibilità dei Centri Operativi nelle zone 1,2 e 3 in cui è stata ripartita la rete viaria in proprietà e/o in gestione della Città Metropolitana. Resta esclusa la zona gestita, a livello manutentivo, dal soggetto affidatario di un contratto di global service.

Sulla scorta di quanto già effettuato da alcune Amministrazioni Provinciali e Amministrazioni Comunali capoluogo di Provincia, la Città Metropolitana intende sperimentare la formula della concessione del servizio di ripristino delle condizioni di sicurezza stradale e ambientale, compromesse a seguito di incidente stradale, ottenendo, senza spese o oneri a suo carico, un pronto intervento da parte di ditte specializzate, a fronte del riconoscimento in capo al concessionario del diritto di recuperare i costi sostenuti nei confronti delle compagnie assicurative dei proprietari dei veicoli responsabili degli incidenti.

Il servizio del ripristino delle condizioni di sicurezza stradale si intende affidato in concessione unicamente per l'ipotesi in cui non provveda immediatamente e direttamente il conducente con propri mezzi e, dunque, senza diritto di esclusiva per il Concessionario.

Il Concessionario non potrà richiedere in nessun caso all'Amministrazione alcun costo o onere per gli interventi effettuati in quanto la sua remunerazione deriverà dal diritto di recuperare i costi sostenuti per l'intervento effettuato dalle compagnie assicuratrici dei soggetti responsabili del sinistro stradale.

3. ELEMENTI PER LA COSTRUZIONE DEL PIANO ECONOMICO FINANZIARIO

3.1 LE IPOTESI DI NATURA GESTIONALE: QUANTITATIVO DEI SERVIZI ADOTTATI AI FINI DELLA DETERMINAZIONE DEL VALORE DELLA CONCESSIONE

Al fine di costruire il valore stimato della Concessione il Concedente ha utilizzato i seguenti dati, desunti dall'analisi dei dati storici in proprio possesso relativi all'ultimo triennio, riferiti al numero di interventi medi annui stimati:

- a) zona a) n. 30
- b) zona b) n. 60
- c) zona c) n. 45 .

3.2 RICAVI

In assenza di dati storici, Il valore stimato è stato calcolato moltiplicando il numero di interventi per un ipotetico costo ad intervento pari a € 700,00 cad., tariffa costruita sulla base di un'informale ricerca di mercato.

Resta inteso che l'offerente è libero di stimare un maggiore o minore volume di ricavi sia in relazione al valore unitario dell'intervento, sia in relazione al quantitativo degli interessi stessi, purché quest'ultimo sia supportato da criteri scientifico-statistici fondati su dati oggettivi.

3.2.1 COSTI

I costi dovranno essere stimati dagli operatori economici.

4. LA REDAZIONE DEL PIANO ECONOMICO FINANZIARIO

Il Piano Economico dovrà essere composto almeno dal conto economico sulla base dello schema indicativo che segue, nel quale dovranno essere indicate le voci di costo e di ricavo in maniera analitica.

Il PEF dovrà consentire la precisa individuazione della quota/tariffa attesa a rimborso dalle compagnie assicuratrici per ogni intervento, con eventuale suddivisione per sotto-servizi.

Il Piano potrà essere corredato da una breve appendice descrittiva, nella quale potranno essere meglio esplicitati i criteri ed i parametri impiegati per il raggiungimento dei risultati esposti, anche mediante la scomposizione delle varie macro -voci. Detta disposizione, ancorché non vincolante, rappresenta un'importante utilità per la stazione appaltante, anche in relazione alla celerità del procedimento in caso di attivazione del sub-procedimento di verifica di offerte anomale.

Il PEF potrà contenere voci di ricavo e voci di costo diverse da quelle indicate nello schema che segue a titolo orientativo, fermo restando che l'offerente dovrà indicare il costo per il personale ed i costi relativi alla sicurezza.

Il PEF non dovrà essere asseverato.

	Anno 1	Anno 2
A) Valore della produzione	tariffa	quantità
	€ -	€ -
Introiti da Compagnie Assicurative servizio 1		
Introiti da Compagnie Assicurative servizio 2		
Altre voci di entrata (specificare)		
B) Costi esterni	- €	- €
Spese contrattuali	- €	- €
Spese carburante	- €	- €
Spese prodotti pulizia/bonifica	- €	- €
Spese per attrezzature	- €	- €
Assicurazioni e fideiussioni	- €	- €
Oneri per la sicurezza	- €	- €
Costi per le migliorie	- €	- €
Altre voci di costo (specificare)	- €	- €
C) Costi Personale	- €	- €
A-B-C = Margine Operativo Lordo MOL (EBITDA)	- €	- €
(-) Ammortamenti		
(+) Proventi finanziari		
(=) Risultato ante oneri finanziari (EBIT)	- €	- €
(-) Oneri finanziari		
(=) Risultato Ante-imposte (EBT)	- €	- €
(-) imposte dell'esercizio		
(=) Risultato netto	- €	- €

5. LA MATRICE DEI RISCHI

Ancorché non obbligatoria in una concessione sotto soglia, e di non particolare utilità nell'ambito di una concessione di servizi, dove l'unico vero rischio è e rimane quello operativo, come ripetutamente indicato nello schema di contratto e negli allegati, si riporta, in conformità alle Linee Guida Anac n. 9 - Monitoraggio delle amministrazioni aggiudicatrici sull'attività dell'operatore economico nei contratti di partenariato pubblico privato (G.U. n. 92 del 20 aprile 2018) –la matrice dei rischi, dalla quale si evince come i rischi di gestione siano integralmente posti a carico del concessionario del servizio, sicché è da ritenersi corretta, nonché opportuna, la scelta operata dalla stazione appaltante, in ossequio al generale principio di economicità.

Tipo di rischio	Probabilità del verificarsi del rischio	Maggiori costi (variazioni percentuali)	Strumenti per la mitigazione del rischio	Rischio a carico del pubblico	Rischio a carico del privato
Rischio di aumento del costo dei produttivi o di inadeguatezza o indisponibilità di quelli previsti nel progetto	Minima	Trascurabile	Nessuno	NO	SI
Rischio di inadempimenti contrattuali di fornitori e subappaltatori	Minima	Trascurabile	Nessuno	NO	SI
Rischio di contrazione della domanda di mercato (diminuzione incidentalità)	Media	15%	Nessuno	NO	SI
Rischio di indisponibilità totale o parziale della struttura da mettere a disposizione e/o dei servizi da erogare	Assente	Assente	Nessuno	NO	NO
Rischio normativo e politico-regolamentare	Media	Trascurabile	Nessuno	NO	SI
rischio di inaffidabilità e inadeguatezza della tecnologia utilizzata	Minima	Trascurabile	Nessuno	NO	NO
rischio di performance	Minima	Trascurabile	Nessuno	NO	SI
rischio di obsolescenza tecnica	Minima	Trascurabile	Nessuno	NO	SI
rischio di insolvenza dei soggetti che devono pagare il prezzo dei servizi offerti (mancata copertura assicurativa)	Media	15%	Nessuno	NO	SI
rischio normativo politico-regolamentare	Assente	Assente	Nessuno	NO	NO
rischio finanziario	Minima	Trascurabile	Nessuno	NO	SI
rischio ambientale/o archeologico	Minima	5%	Nessuno	NO	SI
rischio amministrativo	Minima	Trascurabile	Nessuno	NO	SI