

ALLEGATO 4.

INDICAZIONI METODOLOGICHE PER LA REDAZIONE DEL PIANO ECONOMICO E FINANZIARIO (PEF)

Progetto relativo alla realizzazione di un parcheggio interrato in Piazza Vittoria a Bolzano attraverso Partenariato-Pubblico Privato

Sommario

1. Premessa	2
a. Finalità del documento	2
b. Aspetti metodologici.....	3
2. Ipotesi nella costruzione del PEF e nell'analisi di scenari	4
a. Struttura del progetto	4
b. Ipotesi generali e imposte.....	4
Inflazione	4
Orizzonte temporale e frequenza dei flussi.....	4
IRES, IRAP e IVA.....	4
c. Investimenti, disinvestimenti e ammortamenti	4
Investimenti	4
Disinvestimenti	5
Ammortamenti	5
Capitale circolante	5
d. Fonti di finanziamento e costo del capitale	5
Finanziamento Linea Base (debito privilegiato)	5
Finanziamento Linea IVA	5
Equity	5
e. Ricavi e Costi di Gestione	5
Ricavi di gestione	6
Costi di gestione.....	6
3. Risultati di sintesi del PEF e dell'analisi di scenari.....	6

1. Premessa

a. Finalità del documento

L'obiettivo della presente relazione è illustrare la dimensione economico-finanziaria della gara di concessione avente ad oggetto:

CONCESSIONE DI COSTRUZIONE E GESTIONE DI UN PARCHEGGIO INTERRATO IN PIAZZA VITTORIA E SISTEMAZIONE SUPERFICIALE DELLA PIAZZA

La relazione illustra gli aspetti metodologici per la costruzione del Piano Economico e Finanziario (PEF), che dovrà essere redatto dagli operatori economici partecipanti alla gara sulla base del modello Excel allegato alla presente (Allegato 4.1. Modello PEF in Excel). Si precisa che il modello Excel non deve essere compilato, ma deve essere preso a riferimento per comprendere il livello di dettaglio necessario alla redazione del PEF. Il PEF dovrà essere strutturato sulla base del business case proposto in offerta da ciascun operatore economico.

Nella prima fase di gara, il PEF non deve essere asseverato; solo il PEF relativo all'offerta finale, secondo la scansione procedurale indicata nel disciplinare dovrà essere asseverato, secondo le prescrizioni di cui all'art. 183 comma 9 del Codice e si precisa che le società di servizi di cui allo stesso comma possono essere iscritte sia nell'elenco del MISE sia in quello del MEF.

Il PEF, da consegnare in formato excel (senza celle oscurate) deve essere corredato da una relazione illustrativa e la stessa dovrà riportare lo stesso livello di dettaglio della presente relazione, che potrà essere presa a riferimento. La relazione illustrativa dovrà contenere tabelle di sintesi del Conto Economico (CE), dello Stato Patrimoniale (SP) e dei Flussi di Cassa (FC).

Si precisa che il PEF e la sua relazione illustrativa rappresentano un allegato al contratto e pertanto dovranno essere adeguatamente coordinati.

b. Aspetti metodologici

Il PEF deve esplicitare le condizioni di equilibrio economico e finanziario – ai sensi dell’art. 3, comma 1, lettera fff) del Codice -, che si fondano su:

1. Ricavi di gestione
2. Costi di gestione
3. Costi di investimento
4. Costo del capitale di debito e del capitale proprio (*equity*)
5. Tempi della concessione (fase di investimento e fase di gestione).

Ai sensi di quanto previsto dall’art. 3, comma 1, lett. fff) del Codice, per “*equilibrio economico e finanziario*”, si intende la contemporanea presenza delle condizioni di convenienza economica e sostenibilità finanziaria. Per “*convenienza economica*” si intende la capacità del progetto di creare valore nell’arco dell’efficacia del contratto e di generare un livello di redditività adeguato per il capitale investito; per “*sostenibilità finanziaria*” si intende la capacità del progetto di generare flussi di cassa sufficienti a garantire il rimborso del finanziamento.

La convenienza economica è espressa attraverso gli indicatori di redditività, ossia il TIR – Tasso Interno di Rendimento e il VAN – Valore Attuale Netto del Progetto e dell’Azionista, rappresentativi dell’Equilibrio Economico-Finanziario della Concessione, che rappresentano l’output del PEF. La sostenibilità finanziaria è misurata, principalmente, attraverso l’indicatore DSCR - *Debt Service Cover Ratio*.

L’equilibrio economico e finanziario si consegue quando i ricavi di progetto coprono i costi di gestione, i costi di investimento, il costo dei capitali investiti e le imposte. Pertanto, la condizione di equilibrio economico e finanziario è verificata quando il VAN (di progetto e/o di azionista) è nell’intorno di zero, quando il TIR di progetto è nell’intorno del costo medio ponderato del capitale (WACC – *Weighted Average Cost of the Capital*) e il TIR dell’azionista è nell’intorno del costo del capitale proprio (K_e – *Cost of Equity*). Ove queste condizioni non siano rispettate significa che il progetto distrugge valore oppure genera un valore maggiore del rendimento adeguato date le caratteristiche dell’operazione stessa, in particolare il livello di rischio associato alla Concessione. La condizione di equilibrio economico-finanziario deve sussistere all’avvio della Concessione sulla base dei dati di input del PEF stimati dal Concessionario. A tal fine è fondamentale una corretta stima del costo del capitale, oltre che di tutti gli altri dati di input, sulla base del modello di business proposto.

VAN PROGETTO E/O AZIONISTA ≈ 0

TIR PROGETTO \approx WACC

TIR AZIONISTA $\approx K_e$

Figura 1: condizioni di equilibrio economico e finanziario di un progetto

2. Ipotesi nella costruzione del PEF e nell'analisi di scenari

a. Struttura del progetto

In questa sezione va riportata una sintesi dei principali elementi del progetto offerto, rilevanti ai fini del PEF. In particolare, a titolo non esaustivo:

- Posti auto, moto e box
- Tariffe
- Investimento complessivo e cronoprogramma sintetico, evidenziando durata della fase di investimento e della fase di gestione.

b. Ipotesi generali e imposte

Inflazione

Ai fini dell'elaborazione del PEF è necessario esplicitare il tasso di inflazione, in linea con le stime relative all'inflazione di lungo periodo della Banca Centrale Europea.

L'adeguamento all'inflazione si dovrebbe applicare ogni 5 anni alle tariffe per la sosta. Esso non si applica, invece, ai costi di investimento, definiti in una logica di "prezzo fisso per la durata della costruzione". Si reputa fondamentale non indicizzare totalmente la tariffa all'inflazione, in quanto parte di essa è finalizzata a remunerare costi fissi, quali l'investimento e il costo del debito, questo per neutralizzare parte del rischio inflattivo a carico del Concessionario.

Orizzonte temporale e frequenza dei flussi

In questa sezione è necessario inserire le tempistiche del progetto, suddivise per fase di investimento e fase di gestione. La durata massima della concessione è di 32 anni. Si rammenta, come previsto dalla matrice dei rischi, che in caso di maggiori tempi di costruzione vi sarà una speculare riduzione della durata della fase di gestione, in modo da allocare il rischio di costruzione.

I flussi di cassa sono da calcolare su base semestrale senza riferimenti temporali specifici, in altre parole con una semplice numerazione progressiva.

IRES, IRAP e IVA

Le imposte sono da calcolare secondo le normali regole fiscali in vigore al momento di predisposizione dell'analisi. In questa sezione vanno descritte le ipotesi fiscali.

Si rammenta, come da matrice dei rischi, che il rischio di modifiche fiscali è a carico del concessionario.

c. Investimenti, disinvestimenti e ammortamenti

Investimenti

In questa sezione vanno illustrati i costi di investimento, suddivisi nelle principali voci. Vanno incluse anche le spese capitalizzate, sia per oneri finanziari che per eventuale costituzione della società di progetto.

Gli investimenti saranno parzialmente coperti attraverso un contributo pubblico a fondo perduto, il cui valore massimo è di € 4.000.000.= I.V.A. inclusa.

Un eventuale sconto sul contributo non è oggetto di valutazione nell'assegnazione dei punteggi in fase di valutazione delle offerte.

L'erogazione del contributo avverrà sulla base dei SAL. In questa sezione devono anche essere previste le tempistiche proposte per l'erogazione del contributo.

Tra i costi di investimento non deve essere considerato il canone concessorio iniziale (stimato in circa € 970.810,98.=), in quanto, risulta scontato dal contributo massimo previsto a base di gara.

Tuttavia, al fine del calcolo dell'incidenza del contributo sull'investimento (massimo 49%, al fine di consentire una contabilizzazione off-balance sheet dell'investimento da parte del Comune di Bolzano), dovrà comunque essere tenuto in considerazione anche il canone concessorio (in quanto contributo in kind).

Eventuali imposte e tasse su tale canone concessorio rimangono a carico del Concessionario e dovranno essere previsti nel PEF.

Disinvestimenti

In questa sezione vanno illustrate le tempistiche di cessione dei box e dei posti moto destinati a uso privato. Inoltre devono essere illustrati i prezzi stimati per la cessione.

E' necessario, inoltre, illustrare le modalità con cui tali flussi contribuiscono alla copertura dell'investimento complessivo.

Ammortamenti

In questa sezione è necessario indicare i criteri di ammortamento utilizzati. Sarebbe auspicabile ricorrere al metodo finanziario, ai sensi dell'art. 104 comma 1 del TUIR, con devoluzione gratuita del bene al termine della concessione.

Capitale circolante

Poiché le variazioni di capitale circolante sono rilevanti nelle analisi di breve termine, la variazione di capitale circolante netto, nel lungo periodo, può essere stimata pari a zero.

d. Fonti di finanziamento e costo del capitale

In questa sezione va illustrata la struttura del capitale che si intende utilizzare per la realizzazione dell'investimento, comprensivo anche di un eventuale finanziamento. Essi vanno descritti in modo dettagliato nei paragrafi di seguito.

Si rammenta che il rischio di finanziamento è interamente a carico del Concessionario.

Finanziamento Linea Base (debito privilegiato)

Indicare ammontare, maturity e tasso.

Finanziamento Linea IVA

Indicare ammontare, maturity e tasso.

Equity

Indicare la quota di investimento finanziata con equity o quasi-equity.

Si rammenta che il rendimento atteso sul quasi-equity (presito soci) deve collocarsi a un valore intermedio tra il costo del debito e quello del puro equity.

In questa sezione è necessario anche illustrare le modalità con cui viene stimato il rendimento sull'equity investito.

e. Ricavi e Costi di Gestione

Ricavi di gestione

La remunerazione degli investimenti e dei servizi oggetto della Concessione prevede almeno tre componenti di pagamento:

- Ricavi derivanti dalle tariffe di sosta del parcheggio, che includono i ricavi sia da posti auto e moto a rotazione sia da abbonamenti;
- Canone per le spese condominiali relative ai box e posti moto privati;
- Ricavi derivanti dall'affitto di spazi pubblicitari.

In questa sezione vanno riportati il tasso di occupazione per i posti a rotazione e in abbonamento e le tariffe, unitamente a tutti i ricavi previsti.

Si rammenta che il rischio di domanda è interamente a carico del concessionario ed è auspicabile prevedere un meccanismo di revenue sharing, da illustrare in questa sezione, che si deve basare sui ricavi per la cessione dei box e dei posti moto a privati, rispetto a quelli previsti nel PEF.

Per la gestione del parcheggio pubblico posto ai piani – 1, - 2 e – 3, il Concessionario deve prevedere almeno 50 posti in abbonamento per residenti nel raggio di 500 metri dal parcheggio nel Comune di Bolzano con una tariffa massima di € 80.= IVA inclusa al mese per autovettura.

Al Disciplinare di gara è allegato il nuovo piano della mobilità del Comune di Bolzano (Allegato 5. - Piano Generale del Traffico Urbano recante "*Approfondimenti sul ruolo e l'attrattività del futuro parcheggio in struttura di Piazza Vittoria*").

Costi di gestione

In questa sezione vanno descritti e quotati i costi di gestione.

3. Risultati di sintesi del PEF e dell'analisi di scenari

In questa sezione vanno riportati i dati di sintesi del PEF, indicando, almeno:

- VAN (valore attuale netto) e TIR (tasso interno di rendimento) di progetto e di azionista
- Debt Service Cover Ratio