



COMUNE DI BRESCIA

GIUNTA COMUNALE

Del. n. 309
P.G. n.

Data 01/07/2020

OGGETTO: AREA PIANIFICAZIONE URBANA E MOBILITA'. SETTORE MOBILITA', ELIMINAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE E TRASPORTO PUBBLICO. CONCLUSIONE DEL PROCEDIMENTO DI VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA IN PROJECT FINANCING PRESENTATA DA BRESCIA MOBILITA' E FERROVIE DELLO STATO PER LO SVILUPPO DELLA TRAMVIA PENDOLINA-CENTRO-FIERA (T2) E VALCAMONICA-CENTRO-BORNATA (T3).

L'anno 2020, addì uno del mese di Luglio alle ore 9:14 nella sala delle adunanze si è riunita la Giunta Comunale.

Per la trattazione dell'oggetto di cui sopra si hanno le seguenti presenze:

PRESENTE		
DEL BONO EMILIO	Sindaco	Si
CASTELLETTI LAURA	V. Sindaco	Si
CANTONI ALESSANDRO	Assessore	Si
CAPRA FABIO	Assessore	Si
COMINELLI MIRIAM	Assessore	Si
FENAROLI MARCO	Assessore	Si
MANZONI FEDERICO	Assessore	Si
MORELLI ROBERTA	Assessore	Si
MUCHETTI VALTER	Assessore	Si
TIBONI MICHELA	Assessore	Si

Presiede il Sindaco DEL BONO EMILIO
Partecipa il Segretario Generale BARILLA CARMELINA

GIUNTA COMUNALE DI BRESCIA

Delib. n. 309 - 1.7.2020

OGGETTO: Area Pianificazione Urbana e Mobilità. Settore Mobilità, Eliminazione Barriere Architettoniche e Trasporto Pubblico. Conclusione del procedimento di valutazione della proposta in *project financing* presentata da Brescia Mobilità e Ferrovie dello Stato per lo sviluppo della tramvia Pendolina-Centro-Fiera (T2) e Valcamonica-Centro-Bornata (T3).

La Giunta Comunale

Premesso che, a seguito dell'approvazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e della successiva deliberazione di Giunta Comunale 13 marzo 2018 n. 158, Brescia Mobilità S.p.A., in attuazione di un accordo di collaborazione con Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (il Proponente), ha presentato il 31 ottobre 2018 con nota P.G. 206979/2018 istanza di proposta ex art. 183, comma 15 e ss., del d.lgs. n.50/2016 e ss.mm.ii. avente ad oggetto la concessione per la progettazione, costruzione, gestione ed esercizio del "sistema di trasporto di massa di superficie nel Comune di Brescia" in *project financing*;

Dato atto che, ai sensi di quanto previsto dall'art. 183 comma 15 del D.Lgs. 50/2016:

- Gli operatori economici possono presentare alle amministrazioni aggiudicatrici proposte relative alla realizzazione in concessione di lavori pubblici o di lavori di pubblica utilità, incluse le strutture dedicate alla nautica da diporto, non presenti negli strumenti di programmazione approvati dall'amministrazione aggiudicatrice sulla base della normativa vigente.
- La proposta contiene un progetto di fattibilità, una bozza di convenzione, il piano economico-finanziario asseverato da uno dei soggetti di cui al comma 9, primo periodo, del medesimo art. 183 e la specificazione delle caratteristiche del servizio e della gestione.
- Il piano economico-finanziario comprende l'importo delle spese sostenute per la predisposizione della

proposta, comprensivo anche dei diritti sulle opere dell'ingegno di cui all'articolo 2578 del codice civile. La proposta è corredata dalle autodichiarazioni relative al possesso dei requisiti di cui al comma 17, dalla cauzione di cui all'articolo 93, e dall'impegno a prestare una cauzione nella misura dell'importo di cui al comma 9, terzo periodo, nel caso di indizione di gara.

- *L'amministrazione aggiudicatrice valuta, entro il termine perentorio di tre mesi, la fattibilità della proposta. A tal fine l'amministrazione aggiudicatrice può invitare il proponente ad apportare al progetto di fattibilità le modifiche necessarie per la sua approvazione. Se il proponente non apporta le modifiche richieste, la proposta non può essere valutata positivamente;*

Rammentato che:

- la proposta di cui trattasi era corredata - tra l'altro - di progetto di fattibilità tecnica ed economica, bozza di convenzione di concessione, piano economico-finanziario e relazione esplicativa del piano economico-finanziario con asseverazione di Groupe Société Générale, disciplinare di gestione contenente la specificazione delle caratteristiche del servizio e della gestione, cauzione provvisoria, analisi costi-benefici, rapporto di coerenza con gli obiettivi dell'allegato al DEF 2017, analisi qualitativa dei rischi;
- il Piano Finanziario allegato alla proposta di *project financing* era strutturato ipotizzando che il 49% del valore delle opere e dei lavori e degli oneri finanziari capitalizzati fosse finanziato tramite contributo pubblico previsto dal Fondo Investimenti di cui alla Legge 11 dicembre 2016 n. 232, rifinanziato dalla Legge 27 dicembre 2017 n. 205, nell'ambito del quale è previsto uno stanziamento per interventi nel trasporto rapido di massa ad impianti fissi;
- il canone annuo medio di disponibilità a carico del Comune di Brescia ipotizzato nel PEF - comprensivo dei costi di ammortamento e degli oneri finanziari correlati alla realizzazione dell'infrastruttura per la parte non finanziata da contributo pubblico, oltre che dei costi di esercizio - era stimato in circa 15 mln € per il trentennio successivo all'entrata in servizio dell'opera;

Richiamato l'Avviso del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la presentazione di istanze per accesso alle risorse per il trasporto rapido di

massa, pubblicato il 1° marzo 2018, con il quale il Ministero, in attuazione della citata L. 205/2017, aveva comunicato che le città metropolitane e i Comuni capoluogo delle città metropolitane, i Comuni capoluogo di Regione ed i Comuni con oltre 100.000 abitanti potevano presentare alla Direzione Generale per i Sistemi di trasporto ad impianti fissi e il trasporto pubblico locale apposita istanza di finanziamento per la realizzazione di interventi ricadenti in una delle seguenti tipologie:

- rinnovo e miglioramento del parco veicolare;
- potenziamento e valorizzazione delle linee metropolitane, tranviarie e filoviarie esistenti;
- realizzazione di linee metropolitane, tranviarie e filoviarie ed estensione/implementazione della rete di trasporto rapido di massa, anche con sistemi ad impianti fissi di tipo innovativo;

Rammentato che, con deliberazione G.C. 21 dicembre 2018 n. 790:

- al fine di ottenere la copertura finanziaria necessaria per sviluppare la proposta avanzata dal Proponente, era stata disposta la presentazione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti della proposta progettuale ricevuta, nell'ambito dell'Avviso sopra richiamato e con richiesta di cofinanziamento statale pari al:

- 49% dei costi di realizzazione dell'opera tranviaria (391 milioni di euro);
- 100% dei costi relativi alle opere complementari (60 milioni di euro), aggiuntive rispetto all'istanza pervenuta e riferite a previsioni urbanistiche nonché di completamento della stessa iniziativa trasportistico-infrastrutturale (es. parcheggi di interscambio);

per un contributo finale richiesto di 252 milioni di euro, pari al 55,8% del valore di progetto complessivo (451 milioni di euro);

- si era altresì dato mandato agli Uffici Comunali competenti di proseguire parallelamente nell'attività istruttoria in merito agli aspetti progettuali, tecnico-trasportistici, giuridico-amministrativi ed economico-finanziari della proposta presentata dal Proponente, sospendendo tuttavia la definitiva decisione in merito al pubblico interesse della proposta fino all'esito della procedura di richiesta di finanziamento al Ministero, oltre che al concretizzarsi degli ulteriori elementi presupposti nel Piano

Economico Finanziario, nonché all'esito dell'attività istruttoria;

Evidenziato:

- che con nota P.G. n. 247027 del 28 dicembre 2018 veniva quindi inoltrata al Ministero formale istanza di ammissione alle risorse per il trasporto rapido di massa di cui alla L. 205/2017 per la realizzazione della tranvia Pendolina-Centro-Fiera e Violino-Centro-Bornata, dandone notizia al Proponente con nota P.G. n. 23101 del 31 gennaio 2019;
- che, in linea con il mandato conferito, gli uffici di questa Amministrazione, in attesa dell'esito dell'istanza presentata al Ministero, hanno tempestivamente proceduto ad una analisi preliminare della proposta, dalla quale è emersa la necessità di chiarimenti, richiesti a Brescia Mobilità e a Ferrovie dello Stato con nota P.G. n. 23446 del 31 gennaio 2019;
- che la citata richiesta di chiarimenti non costituiva invito ad apportare modifiche al progetto di fattibilità necessarie per la sua approvazione, ma era meramente finalizzata a poter meglio comprendere il contenuto della proposta presentata;
- che con nota P.G. n. 90119 del 19 aprile 2019 il Proponente forniva taluni dei chiarimenti richiesti;
- che con nota P.G. n. 104106 del 10 maggio 2019 la Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto a impianti fissi e il Trasporto Pubblico locale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che curava l'istruttoria delle istanze di finanziamento presentate dagli Enti Locali nel termine del 31 dicembre 2018 a valere sui finanziamenti di cui all'art. 1, comma 1072, della legge n. 205/2017 destinati al trasporto rapido di massa, convocava per il 5 giugno successivo una riunione con il Comune di Brescia, cui partecipavano anche rappresentanti di Ferrovie dello Stato e del Gruppo Brescia Mobilità, nella quale venivano richiesti alcuni chiarimenti sulla documentazione presentata, poi trasmessi con nota P.G. n. 129168 del 10 giugno 2019;
- che con Relazione n. 5280 del 7 agosto 2019 la Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto a impianti fissi e il Trasporto Pubblico locale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha concluso l'istruttoria sulle istanze presentate e l'ha trasmessa al Gabinetto del Ministro;

Rilevato che, con decreto 27 dicembre 2019 n. 607, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha

preso atto della suddetta Relazione n. 5820 del 7 agosto 2019 della competente Direzione Generale, e ha approvato gli interventi idonei a finanziamento e definito la graduatoria di merito, disponendo tra l'altro:

- che gli Enti che hanno presentato istanza, di cui all'allegato 2 (tra cui Brescia), non rientranti nel piano di riparto di cui all'allegato 1, possano presentare integrazioni documentali entro il 30 aprile 2020;
- che a tal fine la D.G. competente provveda a dare comunicazione degli aspetti che richiedono approfondimenti istruttori al fine di consentire la predisposizione della documentazione necessaria per il perfezionamento del procedimento;
- che tali interventi, qualora valutati idonei all'assegnazione del contributo statale, siano considerati prioritari al fine del riparto delle risorse di cui all'art. 1, comma 95, della legge 30 dicembre 2018 n. 145.;

Rilevato altresì:

- che, nelle more della pubblicazione del citato decreto ministeriale, la Direzione Generale del Ministero, con nota P.G. n. 13062 del 20 gennaio 2020, ha provveduto ad anticiparne il contenuto, comunicando al Comune di Brescia le criticità riscontrate nell'istruttoria condotta sul progetto presentato, in particolar modo per quanto attiene l'analisi trasportistica;
- che con successiva nota P.G. n. 92968 del 29 aprile 2020 il Ministero ha comunicato la proroga al 15 luglio 2020 del termine previsto all'art. 2 del succitato D.M. n. 607/2019 per la presentazione delle integrazioni documentali richieste;

Sottolineato che l'esito dell'istruttoria ministeriale ha evidenziato come, in raffronto alle istanze presentate da altre Città, la quota percentuale richiesta di contributo statale non sia stata considerata quale elemento premiale determinante nell'individuazione dei progetti finanziabili, risultando infatti finanziati al 100% ben 13 dei 17 progetti ammessi al finanziamento;

Visto il nuovo Avviso del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la presentazione di istanze per accesso alle risorse per il trasporto rapido di massa, pubblicato il 16 maggio 2019 e avente scadenza da ultimo fissata al 30 ottobre 2020, ed il relativo Addendum ministeriale pubblicato il 5 febbraio 2020;

Evidenziato:

- che tale *Addendum* - sebbene introduca talune limitazioni nel cofinanziamento di alcune voci di spesa (in particolar modo quelle legate a sistemazioni urbanistiche, opere complementari e risoluzione interferenze con pubblici servizi) - non esclude tuttavia per le nuove opere del trasporto rapido di massa la possibilità di finanziamento statale al 100%;
- che, per quanto attiene la copertura dei costi di esercizio, per le nuove infrastrutture nelle quali tali costi risultino solo parzialmente coperti dai ricavi tariffari e dalla riorganizzazione dei servizi, l'*Addendum* prevede la necessità di acquisire un atto dalla Regione e/o dall'Amministrazione beneficiaria, in cui la stessa si impegni a coprire il maggior costo sostenuto per l'esercizio della rete di TPL;
- che l'*Addendum* stabilisce inoltre che per gli interventi in *project financing* l'Amministrazione proponente produca quanto necessario a dimostrare la sostenibilità della gestione finanziaria del contratto di concessione, documentando le modalità con cui la stessa ritiene di poter remunerare il concessionario con il canone di disponibilità;

Rilevato dunque che per poter assicurare la realizzazione della nuova rete tramviaria, all'Amministrazione comunale si sono offerte due possibilità:

- una prima opzione, nell'ambito del primo Avviso ministeriale, consistente nel presentare entro il 15 luglio 2020 le integrazioni a riscontro delle osservazioni poste, al fine di rivalutare le ragioni di inammissibilità al contributo statale della prima istanza, accedendo così in via prioritaria al riparto delle risorse statali di cui all'art. 1 comma 95 della L. n.145/2018, sulla base del *project financing* in oggetto, con contribuzione pubblica alla realizzazione dell'infrastruttura nel limite del 49% e con il correlato impatto sul bilancio comunale del succitato canone di disponibilità trentennale;
- una seconda opzione, consistente nel presentare una nuova istanza di finanziamento a valere sul nuovo Avviso, basata su forme di finanziamento tradizionali, con la possibilità di ottenere, per le nuove opere del trasporto rapido di massa, un finanziamento statale al 100%, e con assunzione a carico dell'Ente dei costi di esercizio, per la parte non coperta dai ricavi tariffari e dalla riorganizzazione dei servizi;

Valutato che la presentazione di una nuova istanza di finanziamento a valere sul nuovo Avviso consentirebbe a questa Amministrazione un sicuro ed ingente risparmio di spesa, non dovendo - grazie alla completa copertura dei costi di realizzazione dell'infrastruttura garantita dal finanziamento statale - sostenere attraverso il canone di disponibilità i costi di ammortamento dell'infrastruttura e i correlati oneri finanziari;

Considerato peraltro che le valutazioni fin qui condotte dagli Uffici Comunali competenti hanno evidenziato nella proposta di *project financing* una serie di criticità, alcune delle quali tali da porre in discussione il già particolarmente gravoso Piano Economico Finanziario di progetto, con particolare riferimento alla stima della velocità commerciale (con conseguenti sottostime in termini sia di investimenti di rotabili di prevista acquisizione sia di successivi costi per la produzione e la gestione dell'esercizio oltreché per la manutenzione dei rotabili stessi) ed alla stima dei passeggeri trasportati e conseguentemente dei relativi introiti attesi;

Ricordato:

- che la consolidata giurisprudenza in materia ha stabilito che l'Amministrazione conserva ampia discrezionalità nella valutazione delle proposte presentate da soggetti promotori ai sensi dell'art. 183 comma 15 del D.Lgs. 50/2016;
- che nel caso di specie, non essendo ancora intervenuta alcuna dichiarazione di fattibilità della proposta presentata, sussiste piena libertà del Comune di Brescia nel valutare l'interesse pubblico alla proposta del Proponente e pertanto - nell'ambito dell'esercizio della propria discrezionalità amministrativa - l'Amministrazione può legittimamente interrompere la valutazione della fattibilità della proposta presentata;

Considerato che, alla luce dell'orientamento sin qui condotto a livello ministeriale, il ricorso a strumenti di *project financing* per la realizzazione della nuova infrastruttura tranviaria cittadina risulta un'opzione di dubbia opportunità e non rispondente al pubblico interesse del Comune di Brescia, stante la possibilità di ottenere per la realizzazione dell'infrastruttura un cofinanziamento statale al 100%;

Ritenuto dunque, per le motivazioni sopra esposte, di dover concludere con esito negativo il

procedimento di valutazione della proposta in *project financing* presentata da Brescia Mobilità e Ferrovie dello Stato (proposta sulla quale l'Amministrazione non si era ancora ufficialmente espressa ai sensi dell'art. 183 del d.lgs. n. 50 del 2016), senza dare seguito ad ulteriori approfondimenti in merito alla fattibilità della medesima proposta, onde evitare di aggravare ulteriormente il procedimento amministrativo in oggetto;

Visti i pareri favorevoli in ordine alla regolarità tecnica e contabile espressi rispettivamente in data 23.6.2020 dal Responsabile del Settore Mobilità, Eliminazione Barriere Architettoniche e Trasporto Pubblico e in data 24.6.2020 dal Responsabile del Settore Bilancio e Ragioneria;

Ritenuto di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 c. 4 del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali approvato con D.Lgs. n. 267/2000, onde consentire la celere conclusione del procedimento in oggetto;

Con i voti favorevoli di tutti i presenti;

d e l i b e r a

- a) di non dare seguito, in coerenza con i principi che governano l'azione amministrativa e per le ragioni sopra esposte, ad ulteriori valutazioni sulla fattibilità della proposta del Proponente, il cui iter di valutazione si intende pertanto concluso con esito negativo;
- b) di dare mandato al Responsabile del Settore Mobilità, Eliminazione Barriere Architettoniche e Trasporto Pubblico di comunicare la conclusione dell'iter procedimentale a Brescia Mobilità e Ferrovie dello Stato Italiane e di adottare ogni misura atta a tal fine;
- c) di trasmettere per opportuna conoscenza il presente provvedimento alla Direzione Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per quanto attiene la partecipazione all'Avviso del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la presentazione di istanze per accesso alle risorse per il trasporto rapido di massa, pubblicato il 1° marzo 2018;

- d) di dare atto che con autonomo successivo provvedimento verranno assunti i necessari indirizzi per la redazione di una nuova proposta progettuale, economico-finanziaria ed organizzativo-gestionale per la finanziabilità, realizzazione e gestione della tramvia Pendolina-Centro-Fiera e di una nuova istanza al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'ambito del nuovo Avviso per la presentazione di istanze per accesso alle risorse per il trasporto rapido di massa, pubblicato il 16 maggio 2019 e avente scadenza da ultimo fissata al 30 ottobre 2020, ed il relativo *Addendum ministeriale* pubblicato il 5 febbraio 2020;
- e) di dichiarare, con separata e unanime votazione, la presente deliberazione immediatamente eseguibile;
- f) di darne comunicazione mediante elenco ai Capigruppo consiliari e di metterla a disposizione dei Consiglieri presso la Segreteria Generale.