

Conclusi insieme, per la prima volta nel Pf, la convenzione e il contratto di finanziamento

Tranvia Firenze, 2 firme sul project

Il Comune dà via libera alla cordata Ratp per l'investimento da 292 mln - Calyon e Mps le banche

Firma contestuale della convenzione con il Comune e del contratto di finanziamento con le banche. E debito di Infrastrutture Spa (Ispa) nel campo del project financing, con un contratto per il "rifinanziamento" dopo il rientro del debito con le banche principali. La società di progetto guidata dal colosso francese Ratp fa segnare con la concessione per la tranvia di Firenze due novità assolute per il project financing in Italia.

In più spiccano altri due elementi, non inediti ma comunque visti in pochi altri casi. Primo: il progetto su cui è stata rilasciata la concessione è già definitivo. Secondo: la società di trasporti comunale, Ataf, è entrata come previsto nella società di progetto aggiudicataria dopo la gara.

I tempi lunghi per la firma del contratto, dunque, (la gara 37-*quarter* è stata aggiudicata a febbraio 2004, deserta e vinta dal promotore) sarebbero spiegabili, secondo i protagonisti della vicenda, in gran parte con la scelta di attendere la definizione del contratto di finanziamento prima di firmare la concessione-convenzione. «È stata una scelta principalmente dei promotori - spiega Nicola Meles, responsabile dell'operazione per la banca capofila Calyon - condivisa anche dalla stazione appaltante Comune di Firenze. Definire tutto insieme comporta tempi lunghi, data la complessità dell'operazione e la numerosità delle controparti (è fra l'altro il primo Pf in Italia nel settore dei trasporti). Ma è tempo sicuramente ben speso, perché rilasciare la concessione a chi ha già il finanziamento significa dare molta più certezza all'opera».

La memoria di tutti corre invece al caso dell'ospedale di Mestre, dove il financial closing (maggio 2005) è arrivato due anni e mezzo dopo il contratto di concessione (ottobre 2002), con notevoli problemi di definizione dei rischi e delle condizioni contrattuali tra la Spa di pro-

getto guidata da Astaldi e il pool di banche capitanato da Abn Amro. «Il modello da imitare è senza dubbio quello del tram di Firenze», commenta Odile Etienne, director project financing di Royal Bank of Scotland, anch'essa presente nel pool per il tram.

L'opera. Oggetto di concessione è la progettazione e costruzione della linea 2 della tranvia (Aeroporto-Duomo-piazza della libertà, 7,5 km con 17 fermate) e del 1° lotto della linea 3 (Careggi-Forezza, 4,5 km e 9 fermate), per un costo complessivo di 292 milioni di euro. Il concessionario ge-

stirà anche la linea 1 S.M. Novellascandicci (7,5 km e 15 fermate, per 195 milioni) già in costruzione con appalto di lavori interamente a carico di soggetti pubblici (Stato 73 mln, Tav-Rf 33 mln, Comuni Firenze e Scandicci 59 mln, Regione 30 mln). La costruzione della linea 1 è partita nel dicembre scorso e dovrebbe concludersi nel settembre 2007.

La società di progetto. La «Tram di Firenze Spa», società di progetto nata il 7 aprile scorso e titolare della concessione rilasciata il 21 giugno, è costituita al 49% dai soci gestori Ratp e Ataf (Ratp 24,9%

e Ataf 24,1%); al 2% dal socio progettista Architecnat; all'altro 49% dai soci costruttori Baldassini Tognozzi (13,902%), Ctc (0,1%), Ccc (0,1%), Cmb di Carpi (2,099%), Consorzio Etruria (1,374%), Dicos (0,442%) e dalle società specializzate Ansaldo Trasporti (3,8%), Ansaldoobreda (13,664%), Alstom Transport (6,137%), Alstom Transport System (3,836%), Sirti (2,593%), Coestra (0,402%) e Ciet (0,551%).

Contratti a valle e il gestore. La Spa di progetto firmerà specifici piani per la progettazione e la costruzione delle linee 2 e 3 (1° lotto) e

per la gestione delle linee 1, 2 e 3 (1°). La società di gestione sarà costituita al 51% da Ratp e al 49% da Ataf (Comune di Firenze), e gestirà l'opera per 30 anni.

Le banche. Mandated lead arrangers sono le banche Calyon, Mps Banca per l'impresa e Ispa. Al termine della sindacazione sono entrate nel pool anche Banca Intesa, Banca Opi, Dexia Crediop, The Royal Bank of Scotland e West Lb.

I consulenti. Gli sponsor sono stati assistiti da Cohen&Co. (financial advisor) e dallo Studio legale Lombardo (consulente legale). Le banche da Allen&Overy (consulente legale), Steer Davies Gleave, Proger e Systematica (consulente tecnico e di mercato) e da Aon (consulente assicurativo).

La ripartizione dei costi. Sul costo totale delle linee 2 e 3 (1° lotto), lo Stato mette 116 mln, Tav-Rf 36 mln e il concessionario privato 140 milioni. Sul costo totale delle tre linee, dunque, 487 milioni, il contributo pubblico è del 28,7 per cento.

Il finanziamento. Quello principale è articolato in due tranches da 90 e 50 milioni, per un totale approntato di 140. Poi ci sarà una tranche di 13,8 mln per l'Iva e un finanziamento "stand by" da 12 mln (per coprire eventuali ritardi nei pagamenti pubblici o extracosti). Questo totale di 165,8 mln dovrà essere restituito in 15 anni, a 5 della costruzione (54 mesi) e i primi 10 della gestione. Dopodiché, se non sarà stato possibile ripagare interamente il debito, Ispa si è impegnata a un rifinanziamento per 61 milioni. «Il ruolo di Ispa è molto importante - spiega Katia Tomassetti di Allen e Overy - perché permetterà di arrivare dove le banche non arrivano».

I rischi. «Il rischio ricavi - spiega Nicola Meles di Calyon - è a carico del Comune per i primi 10 anni, mentre è a carico del concessionario il rischio costo». ■