Agenzia della mobilità piemontese

CONTRATTO DI SERVIZIO PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE EXTRAURBANO DELLA PROVINCIA DEL VERBANO CUSIO OSSOLA PER IL PERIODO 2023-2026 – ATTO AGGIUNTIVO

SOCIETÀ AUTOSERVIZI FONTANETO

Allegato 7

PIANO RAGGIUNGIMENTO OBIETTIVI E PIANO ECONOMICO FINANZIARIO

Sommario

1 Premessa. 4
2 Criteri utilizzati per la redazione del PRO e del PEF. 4
3 Fattori di produzione del servizio TPL. 5
3.1 Rete e Depositi. 6
3.2 Parco Rotabile. 7
3.3 Addetti 8
3.4 Produzione prevista a PEF. 9
4 Programma di Investimenti. 10
4.1 Programma di investimento in materiale rotabile. 11
4.2 Programma di investimento in digitalizzazione 11
5 Benefici ambientali. 12
6 Pertinenza dei costi e dei ricavi. 14
6.1 Pertinenza dei Ricavi 14
6.2 Effetti di rete 15
6.3 Pertinenza dei Costi 15
6.4 Matrice dei rischi 16
7 Ricavi da traffico. 16
7.1 Dinamica inflattiva 16
7.2 Ricavi da Traffico. 16
8 Costi. 18
8.1 Costi di processo 18
8.2 Dinamica costi materie prime 19
8.3 Dinamica costo del lavoro 20
8.4 Ammortamenti 22
9 Remunerazione del Capitale Investito Netto (CIN). 23
10 Definizione degli obiettivi di efficacia ed efficienza 24
11 Costo Standard 26
12 Conto Economico Simulato 27
13 Analisi dei rischi. 28
14 Piano Economico Finanziario 29
14.1 Schemi Economici.- 29
14.2 Schema 1 – Conto Economico Regolatorio. 29
14.3 Schema 2 – Stato Patrimoniale Regolatorio. 31

14.4 Schema 3 – Piano Economico Finanziario Regolatorio Simulato. 32
14.5 Schema 4 – Rendiconto finanziario. 33
14.6 Piano Economico Finanziario deflazionato 33
14.7 Monitoraggio PEF. 33

1 Premessa.

Il Piano Raggiungimento Obiettivi (PRO) è il documento che funge da strumento di programmazione e monitoraggio per il Contratto di Servizio (CdS) stipulato tra l'Agenzia della mobilità piemontese AMP (EA) e l'Operatore economico SAF srl (OE) per il periodo 2023-2026. Questo documento non solo fornisce un quadro di riferimento, ma illustra anche gli obiettivi specifici di investimento, qualità, efficacia ed efficienza che devono essere raggiunti durante il periodo contrattuale, oltre ad evidenziare gli aspetti economico – finanziari del contratto tramite il Piano Economico Finanziario (PEF), parte integrante del PRO.

Il CdS ha l'obiettivo di creare un sistema di mobilità locale che sia più efficace, efficiente ed economicamente ed ambientalmente sostenibile. Per raggiungere questo obiettivo, è previsto un sistema di monitoraggio costante e continuo sulla domanda e sull'andamento del servizio. Questo monitoraggio non si limita alla qualità del servizio, ma si estende anche alla sua sostenibilità economica. Grazie a questo monitoraggio continuo, è possibile identificare tempestivamente le azioni correttive e migliorative necessarie per la gestione del servizio. Queste azioni possono incidere sulla produzione di servizio ed anche derivare dall'innovazione tecnologica, dalla diffusione dell'approccio "Mobility as a Service" (MaaS), e da un migliore incontro tra le esigenze di mobilità dei cittadini e il servizio di Trasporto Pubblico Locale (TPL).

Il PRO è strettamente collegato al PEF del CdS. Questo documento fa riferimento alle informazioni fornite dall'Azienda, che sono essenziali per identificare i fattori di contesto, descrivere il programma di investimenti e formulare il PEF associato. Il PEF definisce la compensazione economica necessaria per gli obblighi di servizio. Questa compensazione è determinata nel rispetto dei criteri di contabilità regolatoria stabiliti dalle Delibere dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti[1] (ART).

In linea con le indicazioni fornite dall'ART, il documento include anche i contenuti necessari per stabilire gli obiettivi annuali in termini di efficienza, efficacia, qualità e investimento. Questi obiettivi sono definiti in funzione degli orizzonti temporali di riferimento, permettendo così una pianificazione e un monitoraggio efficaci.

Questa relazione funge anche da guida per gli obblighi di monitoraggio che l'OE si impegna a rispettare con la sottoscrizione del CdS. Questi obblighi saranno gestiti secondo le modalità stabilite dal CdS, con la massima trasparenza e collaborazione tra le parti. Questo processo avverrà nell'ambito del tavolo di confronto appositamente costituito nel Comitato Tecnico del Contratto.

2 Criteri utilizzati per la redazione del PRO e del PEF.

Il contenuto del presente documento è basato sui dati e sulle elaborazioni derivanti dalle informazioni inviate dall'OE durante la fase istruttoria. Questa fase è stata definita da AMP attraverso la determinazione 433/2023 e i suoi allegati, che vengono richiamati come parte integrante del PRO e del PEF.

[1] Si richiamano in particolare la Delibera 154/2019 e la Delibera 113/2021; si richiama inoltre la Delibera 149/2023 in quanto propedeutica ad un ulteriore provvedimento dell'ART per quanto applicabile al CdS.

Il PRO descrive in dettaglio le attività che si prevede di svolgere e gli obiettivi che si prevede di raggiungere nel corso del periodo contrattuale. Per monitorare il progresso verso il raggiungimento di questi obiettivi, sono valutati significativi e pertinenti indicatori, sia quantitativi che qualitativi. Inoltre, il PRO specifica la tempistica prevista per il raggiungimento degli obiettivi, in particolare per quelli legati ai programmi di investimento.

Il PEF è un'altra componente fondamentale del CdS. Il PEF è redatto in conformità con i principi stabiliti dall'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1370/2007 e dalle deliberazioni dell'ART. Il PEF include una proiezione dei costi e dei ricavi, degli investimenti e dei relativi finanziamenti, per l'intero periodo del CdS.

Il PEF si basa anche sulle ipotesi di ripartizione delle varie tipologie di rischio tra l'EA e l'OE, come definite nella Matrice dei rischi. Questa ripartizione dei rischi è fondamentale per garantire un equilibrio contrattuale. Infine, il PEF è utilizzato per stimare la congruità delle compensazioni economiche e del ragionevole margine di utile. Queste stime sono essenziali per garantire che il contratto sia economicamente sostenibile per tutte le parti coinvolte.

Il CdS è riferito al periodo 2023 - 2026; al fine di valutare anche gli effetti del programma di investimenti su un periodo più lungo, è stato chiesto alle aziende di fornire informazioni e produrre le relative elaborazioni anche per le annualità 2027-2028; tuttavia il presente documento è focalizzato esclusivamente sul periodo 2023 - 2026.

3 Fattori di produzione del servizio TPL.

La produzione dei servizi di TPL è un processo complesso che dipende da una serie di fattori chiave. Questi fattori, che sono analizzati in questo documento, includono il Personale, i Veicoli, i Depositi e le aree di manutenzione; inoltre, negli ultimi anni ha assunto un ruolo fondamentale e strategico il processo di digitalizzazione di tutte le informazioni necessarie per l'organizzazione del servizio e per l'informazione agli utenti.

È di particolare rilievo il dimensionamento del personale in funzione delle esigenze di trasporto nella programmazione del servizio. Questo significa che il numero di dipendenti deve essere sufficiente per garantire un servizio efficiente e affidabile.

Allo stesso modo, il numero dei veicoli deve essere proporzionato alla domanda di servizio. Obiettivo fondamentale di questo PRO è la transizione verso la tecnologia elettrica. Questa transizione è in linea con gli obiettivi di sostenibilità ambientale e può portare a significativi risparmi energetici oltre che alla riduzione delle emissioni inquinanti.

I Depositi e le aree di manutenzione rivestono un ruolo molto importante nel garantire la disponibilità e l'efficienza dei veicoli utilizzati nel servizio di TPL; è necessario che siano ottimizzati ed adeguati a rispondere alle esigenze del servizio e devono essere organizzati in modo da minimizzare i costi e massimizzare la loro efficienza operativa. Il PRO affronta inoltre il miglioramento di queste strutture, indirizzate verso fonti di energia più pulite grazie anche all'installazione di infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici o l'adozione di sistemi di gestione dell'energia più efficienti. Infine, è importante considerare l'efficientamento degli spazi e dei percorsi a vuoto e dei trasferimenti; questo significa progettare le strutture e

organizzare le operazioni ed il servizio in modo da minimizzare gli spostamenti inutili e sfruttare al meglio le risorse disponibili, non solo per migliorare l'efficienza e l'economicità del servizio, ma anche per contribuire a ridurre le emissioni inquinanti complessive del servizio.

Di fondamentale importanza è poi la digitalizzazione del TPL; si tratta di un processo in corso già delineato dalla Regione Piemonte e che vede l'OE impegnato nella trasformazione del modo in cui i servizi di trasporto vengono organizzati, forniti ed utilizzati. I punti chiave sono:

- i sistemi di bigliettazione elettronica, finalizzati a semplificare l'accessibilità al servizio, a favorire l'individuazione dei titoli di viaggio più adatti al cittadino, a rendere più efficace il controllo dell'evasione;
- le infrastrutture digitali, che includono piattaforme hardware e software, che svolgono un ruolo cruciale nel raccogliere e gestire tutte le informazioni dell'OE, dai dettagli operativi e del servizio ai dati sulla domanda, e li rendono facilmente accessibili; questo permette di ottimizzare l'organizzazione e la gestione del servizio di TPL. Le infrastrutture digitali non solo migliorano l'efficienza operativa dell'OE, ma forniscono anche dati preziosi per il monitoraggio del servizio da parte dell'EA e dell'ART per valutare le prestazioni del servizio.
- la piena operatività del MaaS della Regione Piemonte che rappresenta un obiettivo fondamentale per garantire una informazione tempestiva e sempre aggiornata ai cittadini; inoltre il MaaS è finalizzato all'integrazione ed all'ottimizzazione dell'intero sistema di TPL e per combinare e coordinare vari servizi di trasporto, sia pubblici che privati, in un'unica piattaforma accessibile e facile da usare;

Questi fattori necessariamente devono essere dimensionati in funzione della Rete di Trasporto prevista dal Cds.

Di seguito è fornita una descrizione sintetica dei fattori di produzione impiegati per il servizio dall'OE considerando gli elementi necessari e sufficienti per la gestione dello specifico Contratto di Servizio CdS, al netto di quanto l'OE utilizza per ulteriori attività economiche che interessano la propria gestione economica, finanziaria e patrimoniale.

Questa descrizione fornisce una panoramica dei fattori di produzione e delle strategie di gestione utilizzate per garantire un servizio di TPL efficace ed efficiente, nonché della loro evoluzione verso gli obiettivi di sostenibilità economica ed ambientale e di transizione digitale.

Di seguito saranno evidenziati alcuni driver di ripartizione/indicatori di efficienza che serviranno a monitorare il CdS per aggiornare le informazioni fondamentali alla sua evoluzione, tali indicatori sono indicati di seguito con la lettera F.

3.1 Rete e Depositi.

Il servizio di mobilità di competenza dell'OE è svolto sull'ambito della Provincia del Verbano Cusio Ossola ed interessa, principalmente, i comuni di Armeno, Gignese, Lesa, Miazzina, Omegna, Orta, Stresa, Verbania e prevede anche un collegamento verso l'aeroporto di Malpensa; la rete dei servizi sul territorio si compone ad oggi di 284 fermate di cui 110 attrezzate.

L'Azienda utilizza un deposito di superficie di 845 mq nel quale sono presenti impianti di erogazione carburante, impianti di pulizia e lavaggio.

Ubicazione	superficie	Impianti	valore al 31/12/2022
Verbania, via alla Cartiera, 45	845 mq	Lavaggio, rifornimento gasolio/metano	locazione

I dati di dettaglio sono descritti nel foglio "*Rete e Depositi*" allegato al Contratto.

In sede di consuntivo 2023 e con cadenza almeno annuale il contratto di servizio prevede il monitoraggio e l'aggiornamento e verifica delle informazioni, anche attraverso sopralluoghi congiunti fra OE ed EA, riferite allo specifico contratto di servizio ed ai driver di ripartizione/indicatori fra le attività dell'OE; un monitoraggio specifico è invece necessario per il programma di investimenti.

3.2 Parco Rotabile.

Il servizio si avvale di una flotta di 9 autobus di dimensione variabile. Questa varietà di lunghezze permette di avere autobus con diverse capacità, permettendo così di adattare l'offerta di posti in base ai picchi di domanda.

Il servizio è sviluppato con 2.291 turni macchina anno.

Il foglio "*Parco Rotabile*" riporta la suddivisone degli autobus per caratteristiche dimensionali e classificazione ambientale.

La fase istruttoria ha evidenziato la necessità di un aggiornamento del foglio per garantire, tra l'altro, l'allineamento dei dati con il database regionale e con le risultanze della procedura di aggiornamento del Massimo Impegno Veicoli (MIV) e del Parco Autobus Ottimale (PAO) avviata con la determinazione AMP 191/2023, riferite allo specifico contratto di servizio ed ai driver di ripartizione fra le attività dell'Azienda, in coerenza con le necessità di monitoraggio previste dal CdS.

In sede di consuntivo 2023 e con cadenza annuale il contratto di servizio prevede il monitoraggio e l'aggiornamento e verifica del parco autobus e la verifica dell'allineamento con il database regionale.

Ai fini del monitoraggio è possibile valutare il driver/indicatore F1=(mq.deposito)/(n.autobus) che rappresenta lo spazio medio di deposito disponibile per autobus; questo indicatore è calcolato dividendo la superficie totale del deposito (in metri quadrati) per il numero totale di autobus. Questo indicatore può fornire informazioni utili sulla capacità e l'efficienza dell'impianto di deposito. Il valore ottimale per questo indicatore dipende da vari fattori, tra cui le dimensioni dei veicoli, le esigenze di manutenzione, le aree destinate agli spazi di manovra ed agli impianti.

Il valore di F1 derivato dai dati sopra riportati ammonta a:

F1 = 845 mq / 9 bus = 93,9 mq

Anche la valutazione dell'indicatore F1, e la sua evoluzione nel corso del CdS, sarà aggiornata annualmente ed definita nel contesto specifico dell'OE.

3.3 Addetti

Il foglio "*Addetti*" riporta il personale impiegato nel CdS.

Per gli anni 2022 e 2023 viene descritta la ripartizione in "addetti alla guida e movimento", "addetti alla manutenzione" ed "addetti amministrazione" ed i loro costi unitari.

Addetti	Anno 2022 n.	Anno 2022 costo unitario	Anno 2023 n.	Anno 2023 costo unitario
addetti alla guida e movimento	7,77	45.247,75 €/anno	8,00	44.733,56 €/anno
addetti alla manutenzione	2,00	45.095,67 €/anno	2,00	45.902,50 €/anno
addetti amministrazione e pianificazione	1,92	52.122,53 €/anno	2,00	39.526,75 €/anno
Totale FTE	**11,26**	**46.130,45 €/anno**	**12,00**	**44.060,58 €/anno**

Nella tabella seguente sono indicati gli elementi descrittivi dei costi e della produttività degli addetti. Inoltre sono individuati due indicatori di produttività desunti dalle informazioni fornite dall'OE. I due indicatori sono F2 = (n. ore annue pagate ai conducenti)/(n. conducenti) e l'indicatore F3 = (n. ore annue guidate dai conducenti)/(n. conducenti).

I due Driver di ripartizione/indicatori F2 e F3 sono riportati in tabella.

Indicatori costo e produttività	Anno 2022	Anno 2023
ore pagate ai conducenti anno	15.433	15.899
ore guidate dai conducenti anno	13.320	13.320
F2 = media ore pagate ai conducenti anno	1.986,23	1.987,38
F3 = media ore guidate dai conducenti anno	1.714,29	1.665,00
costo totale addetti alla guida e movimento	351.575 €	357.869 €
costo totale addetti alla manutenzione	90.191 €	91.805 €
Costo totale addetti amministrazione	77.663 €	79.053 €
Totale costo annuo	**519.429 €**	**528.727 €**

I conducenti sono impiegati per produrre 2.291 turni uomo anno per l'anno 2023. L'indicatore/driver di produttività F4 = (n. turni macchina annui)/(n. turni uomo annui) definito come il rapporto tra il numero di turni macchina annui e il numero di turni uomo annui. Al fine di monitorare la produttività del servizio di autobus, considerando sia il numero di turni effettuati dagli autobus (turni macchina) che il numero di turni lavorati dai conducenti (turni uomo).

Il valore di F4 derivato dai dati sopra riportati ammonta a:

F4 = 2.291 / 2.291 X 100 = 100%

Questo significa che, in media, ogni conducente produce il 100% dei turni macchina. In altre parole, per ogni turno macchina, c'è un turno uomo; si tratta del livello di efficienza operativa dell'organizzazione del servizio.

Un altro driver/indicatore a cui si fa riferimento corrisponde all'F5 = (Ore guidate dai conducenti anno)/(ore di servizio del contratto). Questo indicatore mostra il rapporto tra le

ore effettivamente guidate dagli autisti e le ore guidate nello specifico per il contratto di servizio.

In sede di consuntivo 2023 e con cadenza annuale il contratto di servizio prevede il monitoraggio e l'aggiornamento e verifica del numero di addetti e del loro costo unitario. Anche la valutazione degli indicatori F2, F3, F4 e F5 e la loro evoluzione nel corso di vigenza del CdS, sarà aggiornata annualmente ed interpretata nel contesto specifico dell'OE.

3.4 Produzione prevista a PEF.

Il CdS prevede la redazione di tre scenari di servizio; gli scenari si differenziano nella quantità di servizio offerto e conseguente equilibrio economico finanziario; infatti il vincolo posto per la redazione dei PEF è la coerenza con le disponibilità finanziarie che l'EA, sulla base dei fondi regionali, riesce a garantire.

I tre scenari individuati sono:

- Lo scenario zero: prevede un programma di esercizio che si sviluppa nei quattro anni di durata del CdS il cui equilibrio contrattuale è garantito con le risorse finanziarie messe a disposizione da AMP per il preventivo 2023 e mantenute costanti negli anni;
- Lo scenario uno: prevede un programma di esercizio che si sviluppa nei quattro anni di durata del CdS il cui equilibrio contrattuale è garantito con le risorse finanziarie messe a disposizione da AMP per il preventivo 2023, integrate con le maggiori risorse di regione per l'adeguamento inflattivo, e poi mantenute costanti negli anni;
- Lo scenario due: prevede un programma di esercizio che si sviluppa nei quattro anni di durata del CdS il cui equilibrio contrattuale è garantito con le risorse finanziarie messe a disposizione da AMP per il preventivo 2023, integrate con le maggiori risorse di regione per l'adeguamento inflattivo, ed integrate con ulteriori risorse messe a disposizioni da Enti od ulteriori portatori di interesse diversi da Regione ed AMP;

Per il presente CdS il PEF proposto dall'OE riguarda lo scenario zero e lo scenario uno. L'OE ha ipotizzato una razionalizzazione dei servizi sia nello scenario zero che nello scenario uno reputando tale riduzione delle percorrenze la più congrua e conforme all'attuale effettiva domanda polarizzata soprattutto alla mobilità scolastica; il monitoraggio del servizio consentirà di verificare le necessità e di progettare le modalità di razionalizzazione del servizio secondo le indicazioni e le tempistiche che saranno fornite dall'EA.

La produzione valorizzata a PEF nello scenario uno è pertanto decrescente rispetto al preventivo 2023 che si attesta sui 423.978 bus-km/annui, con una durata di 11.030 ore servizio/anno ed una offerta di 13.482.500 posti-km/annui con una velocità commerciale di circa 38,44 km/h come riportato dall'azienda nel foglio PEA. La produzione di km prevista per gli anni 2024 – 2026 si attesta intorno ai 408.050 e a 10.305 ore servizio/anno. Entrambi gli scenari considerati dall'OE sono meglio descritti nei fogli "*PEA scenario uno*" e "*PEA scenario zero*".

Il PRO ed il PEF non prevedono evoluzioni incrementali del programma di esercizio.

Sulla base di questi valori è possibile valutare l'indicatore/driver di ripartizione F6 = (n. posti-km/annui)/(n. bus-km/annui) definito come il rapporto tra il numero di posti-km annui e il

numero di bus-km annui. Questo indicatore fornisce una misura dell'efficienza del servizio di autobus, considerando sia la capacità di trasporto (posti-km) che la distanza percorsa dagli autobus (bus-km).

Il valore di F6 derivato dai dati riguardanti il 2023 sopra riportati ammonta a:

F6 = 13.482.500 posti-km/annui / 423.978 bus-km/annui = 31,8

Questo valore rappresenta il numero medio di posti disponibili per ogni chilometro percorso da un autobus in un anno. Un valore più alto di F6 indica una maggiore efficienza in termini di capacità di trasporto rispetto alla distanza percorsa.

L'interpretazione di questo indicatore va contestualizzata sia in funzione dell'effettivo utilizzo di autobus con diversa capacità, sia in funzione di altri fattori, come ad esempio il tasso di occupazione degli autobus.

In sede di consuntivo 2023 e con cadenza annuale il contratto di servizio prevede il monitoraggio e l'aggiornamento e verifica del servizio erogato anche attraverso gli specifici strumenti di localizzazione dei veicoli in dotazione all'OE.

4 Programma di Investimenti.

Il programma investimenti dell'OE si compone di diversi elementi:

- l'acquisto di nuovi veicoli;
- l'implementazione di tecnologie innovative.

Nei fogli "*Programma di investimenti bus*" e "*Programma di investimenti altro*" sono descritti i principali programmi di investimento.

È importante sottolineare come l'efficacia dei programmi di investimenti è influenzata da una serie di fattori chiave, tra i quali la pianificazione strategica ed operativa, la gestione efficace delle risorse e la capacità di adattarsi alle esigenze specifiche in continua evoluzione nel contesto in cui il programma viene implementato.

Il PRO riporta quanto già pianificato dall'OE per misurare gli obiettivi definiti e monitorare le azioni per raggiungerli, oltre che le risorse necessarie al fine di prevedere e mitigare potenziali ostacoli.

È importante sottolineare che il successo di un programma di investimenti non si misura solo in termini di obiettivi raggiunti, ma anche di come questi obiettivi sono stati raggiunti. Pertanto, è fondamentale monitorare e valutare regolarmente l'andamento del programma. Questo permette di verificare se gli obiettivi sono stati raggiunti in modo efficiente e tempestivo e se i fondi sono stati utilizzati in modo efficace. Il monitoraggio e la valutazione possono anche fornire informazioni preziose per ottimizzare i programmi futuri.

In conclusione, l'efficacia di un programma di investimenti è il risultato di una combinazione di diversi fattori. Il PRO pone l'accento sul monitoraggio e la valutazione di questi fattori.

Questo approccio permetterà di assicurare che gli obiettivi del programma siano raggiunti in modo efficiente ed efficace, garantendo al contempo l'uso ottimale delle risorse disponibili.

4.1 Programma di investimento in materiale rotabile.

Il programma di rinnovo della flotta prevede l'introduzione di 5 autobus moderni, questi veicoli sostituiranno 5 autobus a gasolio 4 obsoleti e 1 non più disponibile a causa di incendio.

Le prime 3 sostituzioni riguarderanno 1 euro 2, 1 euro 5 e il mezzo non più disponibile e verranno sostituiti con 1 bus ad alimentazione ibrida ed 2 a gasolio.

L'OE prevede un possibile acquisto di altri 2 nuovi autobus nella seconda metà della proroga che però sarà valutato solo in un secondo momento in relazione ai programmi di esercizio attuati.

L'adozione di questi nuovi mezzi di trasporto rappresenta un passo significativo verso una mobilità più sostenibile, contribuendo alla riduzione delle emissioni inquinanti. Nel periodo 2023-2026, i nuovi autobus, caratterizzati da emissioni ridotte, copriranno un totale di 296.004 veicoli-km, con una media di 148.002 km per veicolo. Inoltre, nel corso del CdS, si prevede che ogni singolo autobus contribuirà in modo misurabile e significativo alla riduzione dell'impatto ambientale del servizio di trasporto. Questo obiettivo è in linea con gli impegni del CdS per promuovere una mobilità urbana più rispettosa dell'ambiente e sostenibile.

Il foglio "*Programma di investimenti bus*" riporta l'elenco degli autobus in esercizio con il loro valore di acquisto ed il loro valore residuo e le previsioni di sostituzione con i nuovi autobus; La fase istruttoria ha evidenziato la necessità di un aggiornamento del foglio per garantire, tra l'altro, l'allineamento dei dati con il database regionale e con le risultanze della procedura di aggiornamento del Massimo Impegno Veicoli (MIV) e del Parco Autobus Ottimale (PAO) avviata con la determinazione AMP 191/2023, riferite allo specifico contratto di servizio ed ai driver di ripartizione fra le attività dell'Azienda, in coerenza con le necessità di monitoraggio previste dal CdS.

In sede di consuntivo 2023 e con cadenza annuale il CdS prevede il monitoraggio e l'aggiornamento del programma di investimenti e contestuale aggiornamento del database regionale; inoltre la verifica del servizio erogato anche attraverso gli specifici strumenti di localizzazione dei veicoli in dotazione all'OE consentirà di quantificare il beneficio ambientale in termini di riduzione delle emissioni inquinanti.

Il contributo pubblico previsto per gli investimenti in materiale rotabile, per l'acquisto dei 2 nuovi autobus ammontano a 212.000 €.

Inoltre l'OE prevede di investire 11.250 € per l'installazione di una motorizzazione ibrida su di un autobus del proprio parco veicolare.

4.2 Programma di investimento in digitalizzazione

Nel foglio "*Programma di investimenti altro*" sono riportati i principali programmi di investimento riguardanti la digitalizzazione; tale programma è finalizzato al raggiungimento degli obiettivi previsti dall'EA e dettagliati attraverso la già citata determinazione 433/2023 e i suoi allegati; in particolare i programmi di digitalizzazione devono essere sviluppati per

rispettare gli obblighi relativi ai sistemi di bigliettazione ed alla partecipazione alla piattaforma MaaS regionale, nonché agli obblighi di raccolta delle informazioni e delle modalità di monitoraggio del servizio di TPL.

La relazione di accompagnamento predisposta dall'OE, individua le seguenti categorie di programmi di investimento e ne riporta la descrizione; si richiamano gli elementi principali:

- Digitalizzazione ed evoluzione dei sistemi di bigliettazione elettronica;

In sede di consuntivo 2023, il contratto di servizio prevede un monitoraggio periodico dell'andamento dei progetti. Questo monitoraggio avviene anche attraverso incontri congiunti tra l'OE e l'EA, focalizzati sul progetto specifico e sui criteri di ripartizione tra le diverse attività dell'OE. L'obiettivo di questo monitoraggio è la verifica dei risultati del progetto, questo include sia il monitoraggio del servizio a cui l'EA ha accesso, sia l'analisi degli impatti applicativi per i cittadini, assicurando che il progetto stia progredendo come previsto fornendo i benefici attesi alla comunità.

Gli investimenti complessivi per l'innovazione tecnologica e l'evoluzione digitale ammontano a 10.000 €.

4.3 Programma di investimento infrastrutture

L'OE non prevede nel periodo 2023 - 2026 di effettuare degli investimenti sulle infrastrutture.

5 Benefici ambientali.

Il CdS è improntato al miglioramento dell'impatto ambientale del servizio di trasporto. Nell'ambito del consuntivo 2023, e con cadenza annuale, il contratto di servizio prevede il monitoraggio sull'andamento dell'impatto ambientale in relazione alle fattispecie direttamente collegate.

La seguente tabella mostra il dato sui consumi di carburante previsti dall'OE:

Produzione	veicoli-km-anno	*481.447*	*464.660*	*464.660*	*464.660*	*464.660*	*464.660*
Consumi ed emissioni	**Unità di misura**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**
Consumo di carburante (gasolio)	l	*137.950*	*129.072*	*129.072*	*129.072*	*129.072*	*129.072*
Consumo di carburante (metano)	Nmc	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Consumo di energia elettrica	MWh	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Consumo di carburante (gasolio)	TEP	118,64	111,00	111,00	111,00	111,00	111,00
Consumo di carburante (metano)	TEP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Consumo di energia elettrica	TEP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Consumo Totale	TEP	**118,64**	**111,00**	**111,00**	**111,00**	**111,00**	**111,00**

L'EA ha sviluppato una specifica analisi per meglio evidenziare l'impatto ambientale nel periodo contrattuale conseguente agli investimenti in materiale rotabile dell'azienda, partendo dai dati forniti dall'OE sono state definite le emissioni del parco veicolare oggetto di rinnovo grazie al programma d'investimento, basato su più aggiornati dati emissivi per ciascun parametro per ogni classe di omologazione.

Di seguito si riporta il calcolo delle emissioni prodotte nel periodo 2023-2026 dal parco veicolare coinvolto nel programma di sostituzione supponenendo che tutto il programma venga messo in atto. Si precisa che i veicoli in sostituzione sono 5, ma essendo stato sostituito

un euro 6 diesel non più utilizzabile a causa di un incendio con un altro mezzo di pari categoria emissiva, questo non è stato preso in considerazione ai fini del calcolo sulla riduzione delle emissioni perché da considerarsi a pari emissioni.

Totale Veicoli rottamati	4
Totale Veicoli acquistati	4

Emissioni DA PERCORRENZE MEDIE	NOx	PM2.5	PM10	CO2
	kg	kg	kg	kg
Emissioni prodotte veicoli rottamati	1.104,89	24,56	33,98	161.413,13
Emissioni prodotte veicoli acquistati	136,38	0,56	0,75	189.510,00
Totale emissioni	**1.241,27**	**25,12**	**34,73**	**350.923,13**

Le risultanze emissive appena descritte sono meglio dettagliate nelle seguenti tabelle in cui si riporta per ogni classe di omologazione il numero di veicoli che verranno rottamati e il numero di veicoli acquisiti con le rispettive percorrenze e le emissioni calcolate sulla base delle stesse.

Veicoli M2 Diesel	Fattori emissione				Numero Veicoli	Percorrenze totali associate ai veicoli rottamati	Emissioni DA PERCORRENZE			
	NOx	PM2.5	PM10	CO_2			NO_x	PM2.5	PM10	CO_2
	mg/km	mg/km	mg/km	g/km	numero	km	kg	kg	kg	kg
Euro 0	1794,2	334,2	349,3	267,7			0,000	0,000	0,000	0,000
Euro 1	1264,5	120,2	135,3	240,1			0,000	0,000	0,000	0,000
Euro 2	1264,5	120,2	135,3	240,1			0,000	0,000	0,000	0,000
Euro 3	1050,7	89,6	104,7	240,1			0,000	0,000	0,000	0,000
Euro 4	848	59,9	75	240,1	1	116.250	98,580	6,963	8,719	27911,625
Euro 5	1150	1	1	232,2	1	26.250	30,188	0,026	0,026	6.095,25
TOTALI					**2**		**128,77**	**6,99**	**8,75**	**34.006,88**

Veicoli M3 Diesel	Fattori emissione				Numero Veicoli	Percorrenze totali associate ai veicoli rottamati	Emissioni DA PERCORRENZE			
	NOx	PM2.5	PM10	CO_2			NO_x	PM2.5	PM10	CO_2
	mg/km	mg/km	mg/km	g/km	numero	km	kg	kg	kg	kg
Euro 0	9524,3	410,5	454,9	754,7			0,000	0,000	0,000	0,000
Euro 1	7461,7	340,6	385	692,2			0,000	0,000	0,000	0,000
Euro 2	8568,3	189,1	233,5	695,4	1	11.250	96,393	2,127	2,627	7823,250
Euro 3	7288,6	216,6	261	761,5			0,000	0,000	0,000	0,000
Euro 4	4919,9	85,7	130,2	735,6			0,000	0,000	0,000	0,000
Euro 5	5455,7	95,8	140,2	741,6	1	161.250	879,732	15,448	22,607	119.583,00
TOTALI					**2**		**976,13**	**17,58**	**25,23**	**127.406,25**

Veicoli M2 Euro 6	Fattori emissione				Numero Veicoli	Percorrenze veicoli acquistati	Emissioni DA PERCORRENZE			
	NOx	PM2.5	PM10	CO_2			NO_x	PM2.5	PM10	CO_2
	mg/km	mg/km	mg/km	g/km	numero	km	kg	kg	kg	kg
elettrico							0,000	0,000	0,000	0,000
benz/elettrico (hybrid)							0,000	0,000	0,000	0,000
metano	50	18	32	182,2			0,000	0,000	0,000	0,000
disele euro 6D	121	1	1	232	2	217.500	26,318	0,218	0,218	50460,000
diesel euro 6E							0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALI					**2**		**26,32**	**0,22**	**0,22**	**50.460,00**

Veicoli M3 Diesel	Fattori emissione				Numero Veicoli	Percorrenze veicoli acquistati	Emissioni DA PERCORRENZE			
	NOx	PM2.5	PM10	CO_2			NO_x	PM2.5	PM10	CO_2
	mg/km	mg/km	mg/km	g/km	numero	km	kg	kg	kg	kg
elettrico							0,000	0,000	0,000	0,000
benz/elettrico (hybrid)	46,2	16,94					0,000	0,000	0,000	0,000
metano	500	10	20	755			0,000	0,000	0,000	0,000
disele euro 6D	587	1,8	1,8	741,6	2	187.500	110,063	0,338	0,533	139050,000
diesel euro 6E	587	1,8	1,8	741,6			0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALI					**2**		**110,06**	**0,34**	**0,53**	**139.050,00**

Si può di conseguenza stimare le emissioni risparmiate ipotizzando la non sostituzione dei mezzi e assegnando ai mezzi non sostituiti le percorrenze che saranno invece percorse dai veicoli di nuova acquisizione.

Veicoli M2 Diesel	Fattori emissione				Numero Veicoli	Percorrenze	Emissioni DA PERCORRENZE			
	NOx	PM2.5	PM10	CO_2			NO_x	PM2.5	PM10	CO_2
	mg/km	mg/km	mg/km	g/km	numero	km	kg	kg	kg	kg
Euro 0	1794,2	334,2	349,3	267,7			0,000	0,000	0,000	0,00
Euro 1	1264,5	120,2	135,3	240,1			0,000	0,000	0,000	0,00
Euro 2	1264,5	120,2	135,3	240,1			0,000	0,000	0,000	0,00
Euro 3	1050,7	89,6	104,7	240,1			0,000	0,000	0,000	0,00
Euro 4	848	59,9	75	240,1	1	180.000	152,640	10,782	13,500	432.180,00
Euro 5	1150	1	1	232,2	1	180.000	207,000	0,180	0,180	417.960,00
TOTALI					2		359,64	10,96	13,68	850.140,00

Veicoli M3 Diesel	Fattori emissione				Numero Veicoli	Percorrenze	Emissioni DA PERCORRENZE			
	NOx	PM2.5	PM10	CO_2			NO_x	PM2.5	PM10	CO_2
	mg/km	mg/km	mg/km	g/km	numero	km	kg	kg	kg	kg
Euro 0	9524,3	410,5	454,9	754,7			0,000	0,000	0,000	0,00
Euro 1	7461,7	340,6	385	692,2			0,000	0,000	0,000	0,00
Euro 2	8568,3	189,1	233,5	695,4	1	180.000	1542,294	34,038	42,030	125.172,00
Euro 3	7288,6	216,6	261	761,5			0,000	0,000	0,000	0,00
Euro 4	4919,9	85,7	130,2	735,6			0,000	0,000	0,000	0,00
Euro 5	5455,7	95,8	140,2	741,6	1	180.000	982,026	17,244	25,236	133.488,00
TOTALI					2		2.524,32	51,28	67,27	258.660,00

Dal confronto tra le emissioni prodotte dai soli mezzi del parco autobus sostituiti e quelle prodotte nell'ipotesi di non sostituzione si può fornire una stima del beneficio ambientale in termini emissivi come riportato in tabella:

Emissioni da percorrenze	NOx	PM2.5	PM10	CO2
	kg	kg	kg	kg
Emissione ipotesi senza sostituzione	2.884	62	81	1.108.800
Emissioni con attuazione programma investimento	1.241	25	35	350.923
Riduzione emissioni	**-1.643**	**-37**	**-46**	**-757.877**

6 Pertinenza dei costi e dei ricavi.

6.1 Pertinenza dei Ricavi

Il PEF individua i Ricavi Operativi attesi, strettamente pertinenti al CdS, tenendo conto:

- per i Ricavi da traffico: di un recupero progressivo dei viaggiatori trasportati, considerando il trend positivo post-covid per un ritorno a i ricavi realizzati dall'OE in periodi precedenti; dell'andamento dei viaggiatori legato all'incremento della qualità del servizio ed ai programmi di investimento; di un incremento dei ricavi legato agli incrementi tariffari derivanti dall'andamento inflattivo; di un incremento dovuto all'adozione di politiche anti evasione/elusione; il monitoraggio regolare dei ricavi da traffico e delle singole componenti è un elemento chiave per la gestione efficace del contratto di servizio di TPL.
- per le compensazioni economiche degli Obblighi di Servizio Pubblico (OSP): dell'equilibrio economico finanziario come verificato dallo schema 3 dei PEF di scenario e delle disponibilità destinate al servizio in funzione dei vincoli del bilancio dell'EA;

6.2 Effetti di rete

Il Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo prevede gli effetti di rete come l'interazione e l'integrazione tra diverse parti della rete di trasporto e che hanno un impatto significativo sull'efficienza, l'efficacia e l'economicità del servizio di trasporto.

Gli "effetti di rete" sono richiamati dalle delibere ART 154/2019 e 113/2021 e nel contesto della redazione del PEF costituiscono una componente dei ricavi operativi; ad esempio, un operatore del trasporto pubblico può sfruttare le economie di scala e di ambito derivanti dalla gestione di una rete di trasporto integrata.

Gli effetti di rete possono essere così esemplificati:

- Economie di rete: si verificano quando l'aumento della densità della rete porta a una riduzione dei costi medi; ad esempio, un aumento del numero di passeggeri sui servizi di trasporto "fuori linea" può permettere di distribuire i costi fissi su un numero maggiore di utenti, riducendo così il costo medio per passeggero.
- Integrazione dei servizi: l'integrazione tra diversi servizi di trasporto (ad esempio, autobus urbani, autobus extraurbani, servizi ferroviari, servizi in sharing) può migliorare l'accessibilità e l'efficienza del sistema di trasporto; ad esempio, un sistema di bigliettazione integrato che permette ai passeggeri di utilizzare lo stesso biglietto o abbonamento su diversi modi di trasporto può facilitare gli spostamenti e aumentare l'uso del trasporto pubblico.

Nel PEF sono indicati gli effetti di rete che devono essere stimati come effetto finanziario netto derivante dalle attività complementari ai servizi di trasporto pubblico quali i servizi "fuori linea", i servizi di noleggio, i benefici derivanti dai progetti di sharing.

La stima previsionale fornita a PEF è indicata nella tabella seguente e segue l'andamento inflattivo proposta dall'EA.

	2023	2024	2025	2026
Effetti di rete	12.975,00€	13.040,00€	13.105,00€	13.171,00€

Il Contratto di Servizio prevede il monitoraggio delle attività economiche che generano gli effetti di rete per contabilizzarne il valore.

6.3 Pertinenza dei Costi

Il PEF individua i Costi di produzione, strettamente pertinenti al CdS, necessari per l'assolvimento degli OSP, secondo quanto previsto dall'ART con le Delibere 154/2019 e 113/2021, tenendo conto delle spese sostenute dall'operatore di trasporto per l'erogazione del servizio; questi includono:

- Costi operativi: spese direttamente associate all'operazione del servizio di trasporto, come i salari dei conducenti, i costi di manutenzione dei veicoli, i costi del carburante o dell'energia per i veicoli elettrici, e i costi di gestione delle infrastrutture di trasporto (come le fermate, le stazioni degli autobus o i depositi);

- Costi amministrativi: spese associate alla gestione dell'organizzazione, come i salari del personale amministrativo, i costi di formazione, i costi di assicurazione, e così via;
- Costi di ammortamento: rappresentano la riduzione del valore dei beni a lungo termine, come i veicoli o le infrastrutture, nel corso del tempo. L'ammortamento è calcolato in base alla durata di vita utile prevista di questi beni;
- Costi di capitale: includono le spese sostenute per gli investimenti quali l'acquisto di nuovi veicoli o la costruzione o l'ammodernamento delle infrastrutture di trasporto; i costi di capitale definiscono il Capitale investito netto (CIN) del CdS.

Nella redazione del PEF per i costi del servizio si tiene conto dell'andamento inflattivo, dei recuperi di efficienza organizzativa e gestionale, dei programmi di investimento, della variazione della struttura dei costi in funzione dello stato di avanzamento dei programmi di investimento; per i costi di ammortamento del materiale rotabile degli impianti e dei programmi di investimento proposti in funzione dello stato di avanzamento degli stessi

6.4 Matrice dei rischi

La matrice dei rischi è lo strumento fondamentale nei contratti di servizio di TPL per il monitoraggio dei Ricavi e dei Costi.

La matrice definisce i criteri per l'individuazione e l'allocazione dei rischi nel CdS; In particolare, la matrice dei rischi serve a identificare e assegnare i vari tipi di rischio tra le parti contrattuali con particolare riferimento all'oggetto e alla natura del CdS da aggiudicare

Per la ripartizione dei rischi si tiene conto delle tipologie di rischio indicate nell'Allegato "Matrice dei rischi"

È importante sottolineare che la definizione e l'interpretazione della matrice dei rischi richiede un attento e continuo monitoraggio di tutte le componenti di costi e ricavi così come previsto nel CdS.

Nel successivo paragrafo "Analisi dei rischi" verranno esaminati maggiori dettagli sulle modalità di monitoraggio.

7 Ricavi da traffico.

7.1 Dinamica inflattiva

Il PEF prevede un adeguamento annuo all'inflazione programmata (TIP) delle tariffe e dei costi, secondo il seguente andamento:

	2023	2024	2025	2026
Tasso di inflazione programmata (adeguamento costi e tariffe)	--	2,7 %	2,0 %	2,0 %

7.2 Ricavi da Traffico.

La stima dei ricavi da traffico si basa sulle serie storiche, estratte dall'Osservatorio, i cui dati sono riportati nella tabella seguente:

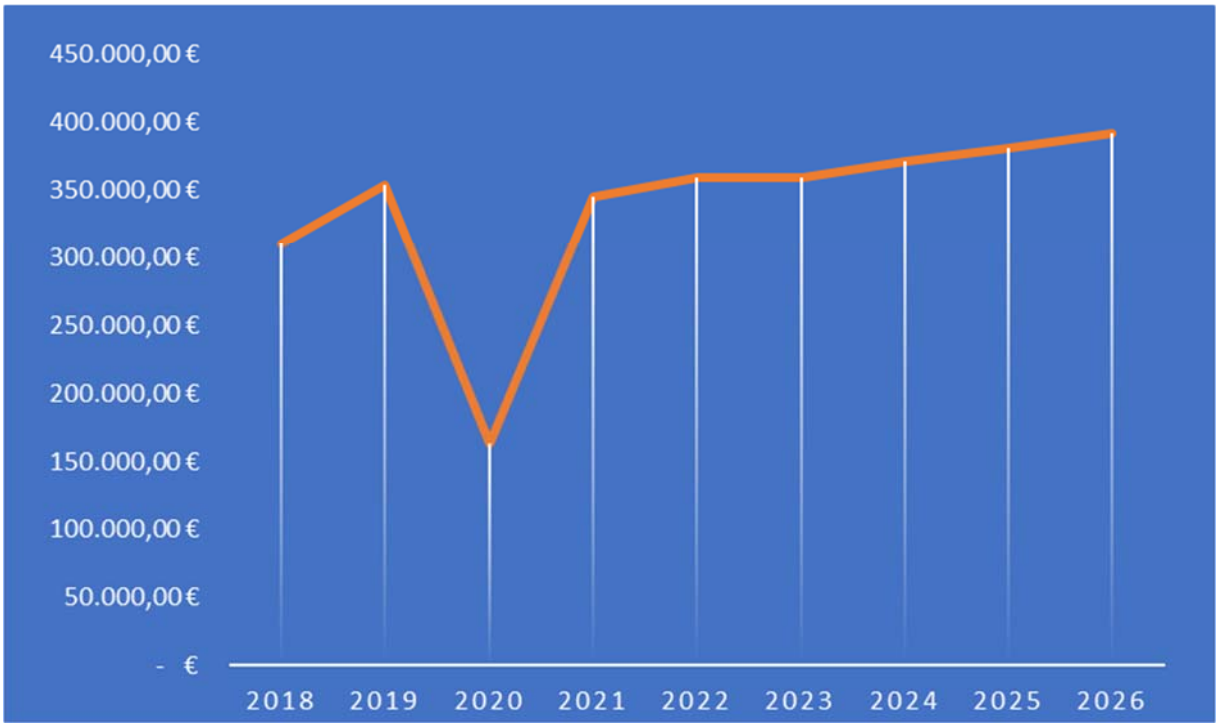
	Utenza	2018	2019	2020	2021	2022
		serie storica				
	Passeggeri					
1	Passeggeri trasportati	162.561,00	173.153,00	68.711,00	88.670,00	134.551,00
2	Passeggeri-km trasportati	1.626.802,00	1.757.063,00	618.487,00	859.591,00	1.417.077,00
	Titoli di viaggio venduti (TdV)					
3	TdV Corsa semplice	36.223,00	38.829,00	13.092,00	19.245,00	26.852,00
4	TdV A tempo	-	-	-	-	-
5	Carnet TdV	5,00	7,00	7,00	1,00	17,00
6	TdV Abbonamenti giornalieri / settimanali	1.407,00	1.667,00	431,00	2.197,00	1.648,00
7	TdV Abbonamenti mensili / annuali	1.514,00	1.388,00	611,00	657,00	1.223,00
	Ricavi da traffico (IVA esclusa)					
9	ricavi da TdV Corsa semplice	183.702,00 €	204.414,00 €	46.662,00 €	80.869,00 €	159.861,00 €
10	ricavi da TdV A tempo	- €	- €	- €	- €	- €
11	ricavi da Carnet TdV	149,64 €	176,73 €	178,64 €	25,00 €	533,18 €
12	ricavi da TdV Abbonamenti giornalieri / settimanali	19.170,14 €	22.986,95 €	10.206,27 €	34.680,64 €	30.299,91 €
13	ricavi da TdV Abbonamenti mensili / annuali	91.221,82 €	92.251,36 €	34.366,27 €	31.699,27 €	74.898,99 €
14	ricavi da TdV con tariffazione integrata	- €	- €	- €	- €	- €

	Ricavi	2018	2019	2020	2021	2022
1.a	**Ricavi da traffico**	**310.261,00 €**	**353.828,00 €**	**163.377,00 €**	**345.743,00 €**	**359.948,00 €**
1.a.1	- di cui: ricavi da vendita biglietti	183.702,00 €	204.414,00 €	46.662,00 €	80.869,00 €	159.861,00 €
1.a.2	- di cui: ricavi da vendita abbonamenti	110.541,00 €	115.415,00 €	44.751,00 €	66.405,00 €	105.732,00 €
1.a.3	- di cui: ricavi da vendita di titoli di viaggio integrati	- €	- €	- €	- €	- €
1.a.4	- di cui: compensazioni da agevolazioni/esenzioni tariffarie	9.550,00 €	9.550,00 €	9.550,00 €	9.550,00 €	9.550,00 €
1.a.5	- di cui: altro	6.468,00 €	24.449,00 €	16.723,00 €	159.196,00 €	10.810,00 €
1.a.6	- di cui: contributi covid, bonus abbonamenti			45.691,00 €	29.723,00 €	73.995,00 €

Per i ricavi da traffico l'OE ha previsto una crescita coerente con le indicazioni fornite da AMP; infatti nel 2023 è stimato un totale di ricavi analogo al 2019 (periodo ante-covid) con incrementi successivi.

	Ricavi	2023	2024	2025	2026
1.a	**Ricavi da traffico**	**358.992,00 €**	**371.339,00 €**	**381.759,00 €**	**392.438,00 €**
1.a.1	- di cui: ricavi da vendita biglietti	207.480,00 €	215.213,00 €	221.712,00 €	228.408,00 €
1.a.2	- di cui: ricavi da vendita abbonamenti	117.146,00 €	121.512,00 €	125.182,00 €	128.962,00 €
1.a.3	- di cui: ricavi da vendita di titoli di viaggio integrati	- €	- €	- €	- €
1.a.4	- di cui: compensazioni da agevolazioni/esenzioni tariffarie	9.550,00 €	9.550,00 €	9.550,00 €	9.550,00 €
1.a.5	- di cui: altro	24.816,00 €	25.064,00 €	25.315,00 €	25.518,00 €
1.a.6	- di cui: contributi covid, bonus abbonamenti				

Nel confronto fra il 2019 ed il 2026 si ha una crescita complessiva dei ricavi da traffico di circa il 10,9% mentre nel confronto fra il 2022, annualità ancora influenzata dagli effetti della pandemia, ed il 2026 si è ipotizzata una crescita complessiva del 9% prevedendo pertanto il recupero degli incassi pre-covid e presentano il seguente andamento.



Gli incrementi ipotizzati nel PEF a partire dall'annualità 2024 nel confronto con l'annualità precedente con questi valori.

Incremento % annuo	2023	2024	2025	2026
Totale ricavi 1.a.1 + 1.a.2	324.626,00 €	336.725,00 €	346.894,00 €	357.370,00 €
Incremento annuo		12.099,00 €	10.169,00 €	10.476,00 €
Incremento % annuo		3,73%	3,02%	3,02%

L'incremento % annuo prevede sia l'adeguamento inflattivo che l'andamento della domanda previsto all'OE nelle assumptions.

Il contratto di servizio prevede il monitoraggio periodico dell'andamento di costi e ricavi applicando puntuali criteri di ripartizione tra le diverse attività dell'OE; in particolare per quanto riguarda i ricavi si procederà con una più dettagliata raccolta informativa suddividendo le tipologie dei titoli di viaggio, nonché l'effetto dell'aumento inflattivo delle tariffe e la verifica dei titoli di viaggio. L'obiettivo di questo monitoraggio è la verifica del PEF e dell'equilibrio economico del CdS.

8 Costi.

8.1 Costi di processo

Nelle tabelle seguenti sono riportati i costi di processo preventivati da SAF S.r.l. per gli esercizi 2023-2026 sulla base dei dati storici dell'ultimo quinquennio, che contiene il periodo di emergenza pandemica, e sulle variazioni della struttura dei costi nel frattempo intervenute.

	Costi	2018	2019	2020	2021	2022
3.a	Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	197.144,00 €	196.100,00 €	161.601,00 €	210.538,00 €	231.880,00 €
3.b	Costi per servizi di terzi	88.199,00 €	91.389,00 €	57.232,00 €	61.058,00 €	86.269,00 €
3.c	Costi per godimento beni di terzi	108.115,00 €	105.813,00 €	62.818,00 €	29.788,00 €	42.431,00 €
3.d	Costo del personale	609.203,00 €	647.791,00 €	555.316,00 €	607.250,00 €	519.429,00 €
3.e	Oneri diversi	10.726,00 €	11.316,00 €	12.118,00 €	10.229,00 €	18.637,00 €
3.f	Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni (costi capitalizzati)	- €	- €	- €	- €	- €
	Totale costi	**1.013.387,00 €**	**1.052.409,00 €**	**849.085,00 €**	**918.863,00 €**	**898.646,00 €**

Negli esercizi previsionali i costi subiscono un incremento sostanzialmente legato all'inflazione ed in linea con gli andamenti previsionali forniti da AMP e richiamati al precedente paragrafo 7.1; in realtà il PEF dello Scenario uno prevede comunque un efficientamento della produzione i cui effetti in termini di costi sono evidenti soprattutto nell'esercizio 2026.

	Costi	2023	2024	2025	2026
3.a	Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	244.401,52 €	251.000,36 €	256.020,37 €	261.140,78 €
3.b	Costi per servizi di terzi	90.927,53 €	93.382,57 €	95.250,22 €	97.155,22 €
3.c	Costi per godimento beni di terzi	45.312,00 €	46.535,42 €	47.466,13 €	48.415,46 €
3.d	Costo del personale	528.726,78 €	544.588,58 €	558.203,30 €	569.367,36 €
3.e	Oneri diversi	18.637,00 €	18.637,00 €	18.637,00 €	18.637,00 €
3.f	Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni (costi capitalizzati)	- €	- €	- €	- €
	Totale costi	**928.004,83 €**	**954.143,94 €**	**975.577,02 €**	**994.715,82 €**
	Andamento totale		2,82%	2,25%	1,96%
	Andamento al netto del costo di lavoro		2,57%	1,91%	1,91%

Come già evidenziato in precedenza, le revisioni del servizio proposte dovranno essere attentamente valutate prima della loro effettiva attuazione; le valutazioni saranno rivolte sia alla sostenibilità economico-finanziaria del servizio sia all'analisi della domanda ed alla efficienza della gestione.

Infatti il contratto di servizio prevede il monitoraggio periodico dell'andamento dei costi applicando puntuali criteri di ripartizione tra le diverse attività dell'OE. L'obiettivo di questo monitoraggio è la verifica del PEF e dell'equilibrio economico del CdS.

Nei paragrafi seguenti si forniscono alcuni analisi di dettaglio dei costi predisposti dall'OE nello scenario uno così come descritto in precedenza.

8.2 Dinamica costi materie prime

La dinamica dei costi delle materie prime è strettamente legata all'andamento dei costi di approvvigionamento dei carburanti e dell'energia; è infatti evidente, dalla serie storica comunicata dall'OE, l'impatto generato dai costi energetici.

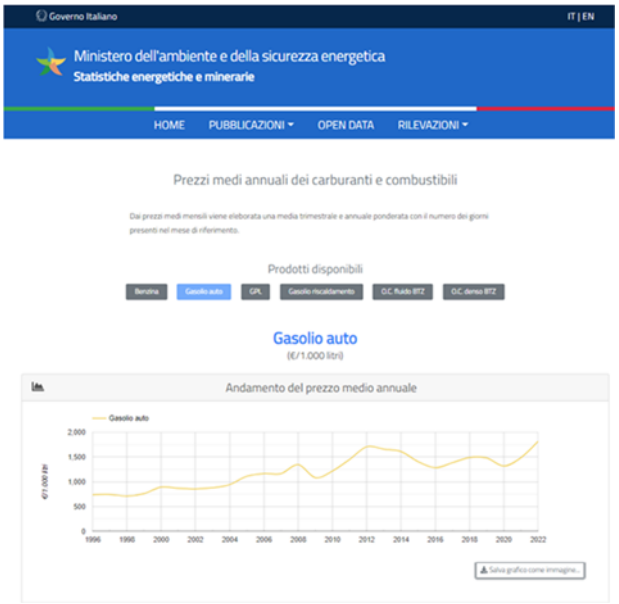
	Costi	2018	2019	2020	2021	2022
3.a	**Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci**	**197.144,00 €**	**196.100,00 €**	**161.601,00 €**	**210.538,00 €**	**231.880,00 €**
3.a.1	- di cui: carburante	161.810,00 €	160.162,00 €	117.791,00 €	152.998,00 €	191.836,00 €
3.a.2	di cui: energia elettrica per trazione	- €	- €	- €	- €	- €
3.a.3	- di cui: ricambi e materiali per manutenzione del materiale rotabile	32.622,00 €	31.677,00 €	37.416,00 €	53.851,00 €	33.192,00 €
3.a.4	- di cui: ricambi e materiali per manutenzione dell'infrastruttura	- €	- €	- €	- €	- €
3.a.5	- di cui: altro	2.712,00 €	4.261,00 €	6.394,00 €	3.689,00 €	6.852,00 €

Nell'analisi previsionale del PEF, l'OE ha tenuto in debito conto gli effetti inflattivi infatti l'andamento ricalca perfettamente i valori di aumento forniti dall'EA.

	Costi	2023	2024	2025	2026
3.a	**Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci**	**244.401,52 €**	**251.000,36 €**	**256.020,37 €**	**261.140,78 €**
3.a.1	- di cui: carburante	202.195,14 €	207.654,41 €	211.807,50 €	216.043,65 €
3.a.2	di cui: energia elettrica per trazione	- €	- €	- €	- €
3.a.3	- di cui: ricambi e materiali per manutenzione del materiale rotabile	34.984,37 €	35.928,95 €	36.647,52 €	37.380,48 €
3.a.4	- di cui: ricambi e materiali per manutenzione dell'infrastruttura	- €	- €	- €	- €
3.a.5	- di cui: altro	7.222,01 €	7.417,00 €	7.565,34 €	7.716,65 €
	Andamento totale		2,70%	2,00%	2,00%

La dinamica dei costi dei carburanti è monitorata dal Ministero attraverso le statistiche relative all'andamento dei costi consultabili sul sito all'indirizzo "dgsaie.mise.gov.it/prezzi-annuali-carburanti?pid=2".

Il monitoraggio annuale dei costi sostenuti dall'OE ed il confronto con gli indicatori desumibili dal sito del Ministero consentirà di verificare l'effetto dell'andamento dei costi in corso di durata del contratto di servizio e l'eventuale scostamento rispetto all'andamento inflattivo previsionale.



8.3 Dinamica costo del lavoro

La stima del Conto Economico Simulato si è basata sui valori di riferimento riportati nel paragrafo 3.3 sopra riportati ed ha preventivato, per la redazione del conto economico simulato, il seguente andamento del numero di addetti:

Tabella Addetti	2023	2024	2025	2026
Conducenti	8,00	8,00	8,00	8,00
Altri addetti	4,00	4,00	4,00	4,00
Dirigenti	0	0	0	0
Totale FTE	**12,00**	**12,00**	**12,00**	**12,00**

I costi complessivi del personale del Conto Economico Regolatorio sono riportati nella tabella seguente.

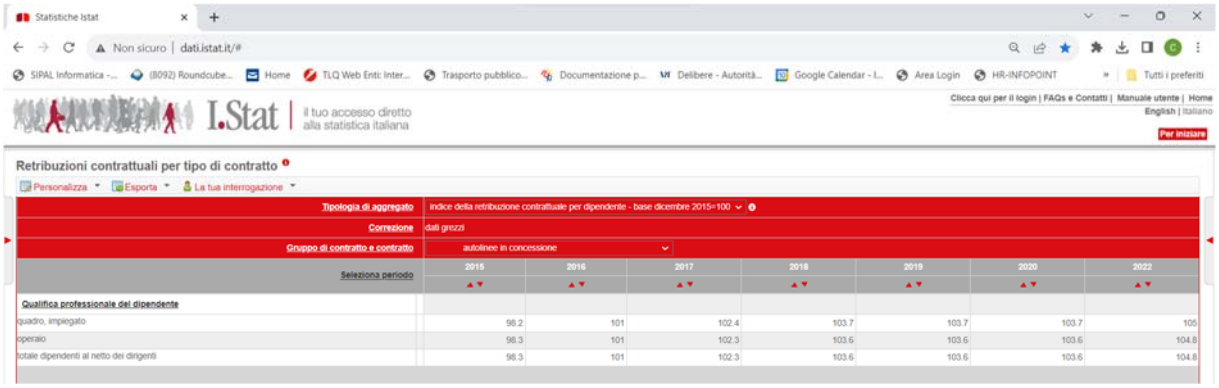
	Costi	2022	2023	2024	2025	2026
3.d	**Costo del personale**	**519.429,00 €**	**528.726,78 €**	**544.588,58 €**	**558.203,30 €**	**569.367,36 €**
3.d.1	- di cui: addetti alla guida e movimento	351.575,00 €	357.868,19 €	368.604,24 €	377.819,34 €	385.375,73 €
3.d.2	- di cui: addetti alla vendita e controllo biglietti	- €	- €	- €	- €	- €
3.d.3	- di cui: addetti alla manutenzione (incluso pulizie)	90.191,00 €	91.805,42 €	94.559,58 €	96.923,57 €	98.862,04 €
3.d.4	- di cui: altri addetti (amministrazione, sistemi informativi…)	77.663,00 €	79.053,17 €	81.424,76 €	83.460,38 €	85.129,59 €

L'evoluzione del costo del personale sembra tenere conto delle sole dinamiche della componente inflattiva tenuta a riferimento nel rinnovo del CCNL ma non rispecchia la supposta diminuzione del personale previsto per il 2026

Tabella costo del lavoro	2023	2024	2025	2026
Andamento costo del lavoro		3,00%	2,50%	2,00%

Al fine del monitoraggio del personale effettivamente utilizzato per il servizio del CdS, di seguito gli indicatori/driver di ripartizione F7 = (addetti alla guida e movimento)/(addetti alla guida e movimento intera azienda), F8 = (addetti alla manutenzione)/(addetti alla manutenzione intera azienda), F9 = (addetti amministrazione)/(addetti amministrazione intera azienda), mostrano l'effettiva forza lavoro impegnata ai fini del servizio del CdS.

La dinamica del costo del lavoro è monitorata dall'Istat attraverso le statistiche relative alle Retribuzioni lorde contrattuali; l'indice annuale delle retribuzioni contrattuali misura le componenti retributive attribuibili esclusivamente alla contrattazione nazionale; i valori considerati sono al lordo delle trattenute fiscali e previdenziali (oneri sociali). Fanno quindi riferimento a un collettivo di lavoratori costante e caratterizzato da una composizione fissa per qualifica e per livello di inquadramento contrattuale fissati attualmente a dicembre 2015=100. Il monitoraggio con gli indicatori Istat consentirà di verificare l'effetto sulle retribuzioni contrattuali in corso di durata del contratto di servizio e l'eventuale scostamento rispetto all'andamento inflattivo previsionale.



In sede di consuntivo 2023 e con cadenza almeno annuale il contratto di servizio prevede il monitoraggio e l'aggiornamento e verifica delle informazioni riferite allo specifico contratto di servizio ed ai driver di ripartizione fra le attività dell'Azienda.

Fermo restando quanto previsto dal CdS in tema di equilibrio economico dell'affidamento, l'andamento del costo del lavoro sarà oggetto di specifico monitoraggio.

Lo schema di matrice dei rischi allegato alla delibera ART 159/2019 prevede che "il rischio derivante da variazioni del CCNL di settore, del contratto territoriale o integrativo" sia allocato alla Impresa Affidataria.

Al fine di evitare che il rischio derivante da variazioni del contratto territoriale o integrativo sia allocato all'EA, in sede di ripartizione del rischio durante il confronto PEF/CEC per determinare la quota di rischio a carico dell'EA si procede come segue:

- si rileva l'effettivo aumento dei costi unitari medi del personale registrati a consuntivo nel corso dell'anno;
- qualora l'aumento del costo unitario del personale sia superiore al parametro inflattivo riportato nella tabella "Andamento costo del lavoro", si confronta tale aumento con l'incremento del costo del lavoro registrato dall'ISTAT (indice della retribuzione contrattuale per dipendente per il contratto autolinee in concessione)
- sono a carico di EA l'eventuale quota parte dell'incremento % che eccede quello preventivato;
- la valutazione a consuntivo di ogni anno si calcola componendo le singole % di incremento delle annualità precedenti[2];
- All'esito del confronto a consuntivo si procederà al riequilibrio dei costi a carico dell'EA; gli scostamenti sono calcolati con riferimento ai valori previsti dalle assumption proposti dall'EA che qui si richiamano:

Tabella costo del lavoro	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**
Andamento costo del lavoro		+ 3,0 %	+2,5 %	+2,0 %

8.4 Ammortamenti

La voce degli ammortamenti dipende dagli investimenti già realizzati dall'OE nel recente passato e dal Programma di investimenti previsto e richiamato in precedenza.

La serie storica evidenzia la presenza di componenti di investimenti in ict con un peso significativo sulla componente ammortamenti.

Il contratto di servizio prevede con cadenza annuale il monitoraggio sull'andamento del programma di investimento e degli ammortamenti e sui driver di ripartizione per ogni specifica attività. Nell'ambito del consuntivo 2023 si porterà avanti uno specifico approfondimento sulla voce "altro" attraverso incontri congiunti tra l'OE e l'EA.

[2] Per esplicitare meglio la procedura, si riportano i seguenti esempi:
Ipotizzati i valori dell'incremento del Costo del Lavoro nella fase di redazione del Piano Economico Finanziario Simulato - incremento nel 2024 = + 3%; incremento nel 2025 = +2,5 %; analizziamo la seguente casistica

- aumento dei costi unitari medi del personale del 3,4 % registrato in fase di confronto PEF/CEC a consuntivo 2024; aumento del costo del lavoro annuo registrato dall'ISTAT del 3,1% per il 2024; in sede di ripartizione del rischio sono a carico di AMP i costi relativi pari alla differenza tra il 3,1% registrato da Istat ed il valore preventivato nel PEF pari al 3,0%; si avrà un incremento dello 0,1% pertanto il costo da ripartizione del rischio a carico di AMP sarà determinato da: 0,1%*costo medio unitario*numero di FTE dell'anno;
- aumento dei costi unitari medi del personale del 3,4% registrato in fase di confronto PEF/CEC a consuntivo 2024; aumento del costo del lavoro annuo registrato dall'ISTAT dell'2,8% per il 2024; in sede di ripartizione del rischio non sono previsti costi a carico di AMP in quanto l'indice è inferiore al 3% già previsto a PEF;
- aumento della contrattazione collettiva nazionale misurata sul biennio 2024-2025; ad esempio nel 2024 indice ISTAT pari al 2,8% (inferiore al 3% da Assumption EA) e nel 2025 pari al 2,6% (superiore al 2,5 % da Assumption EA) l'incremento composto del costo del lavoro misurato da ISTAT è pari a 5;5 %; poiché il valore composto preventivato a PEF è pari al 5,6% in sede di ripartizione del rischio non sono previsti costi a carico di AMP;

	Ammortamenti	2018	2019	2020	2021	2022
5.a	**Ammortamenti per beni strumentali autofinanziati**	**51.817,00 €**	**74.390,00 €**	**99,00 €**	**112.589,00 €**	**137.817,00 €**
5.a.1	- di cui: per materiale rotabile (eccetto nuovi investimenti proroga)	51.817,00 €	74.390,00 €	99,00 €	112.589,00 €	114.188,00 €
5.a.2	- di cui: per infrastruttura	- €	- €	- €	- €	- €
5.a.3	- di cui: per investimenti immobiliari	- €	- €	- €	- €	- €
5.a.4	- di cui: altro	- €	- €	- €	- €	- €
5.a.5	- di cui: per investimenti ict per proroga	- €	- €	- €	- €	20.544,00 €
5.a.6	- di cui: per investimenti materiale rotabile per proroga	- €	- €	- €	- €	- €
5.b	**Altri ammortamenti**	**- €**	**- €**	**- €**	**- €**	**3.085,00 €**
5.c	**Svalutazioni e perdite (riprese) di valore**	**- €**	**- €**	**- €**	**- €**	**- €**
5.d	**Accantonamenti**	**- €**	**- €**	**- €**	**- €**	**- €**

L'andamento previsionale evidenzia l'impatto degli investimenti per ict per la transizione digitale nonché quello relativo al programma di rinnovo flotta.

	Ammortamenti	2023	2024	2025	2026
5.a	**Ammortamenti per beni strumentali autofinanziati**	**75.948,00 €**	**65.585,00 €**	**65.585,00 €**	**65.585,00 €**
5.a.1	- di cui: per materiale rotabile (eccetto nuovi investimenti proroga)	21.069,00 €	- €	- €	- €
5.a.2	- di cui: per infrastruttura	- €	- €	- €	- €
5.a.3	- di cui: per investimenti immobiliari	- €	- €	- €	- €
5.a.4	- di cui: altro	- €	- €	- €	- €
5.a.5	- di cui: per investimenti ict per proroga	20.544,00 €	- €	- €	- €
5.a.6	- di cui: per investimenti materiale rotabile per proroga	31.250,00 €	62.500,00 €	62.500,00 €	62.500,00 €
5.b	**Altri ammortamenti**	**3.085,00 €**	**3.085,00 €**	**3.085,00 €**	**3.085,00 €**
5.c	**Svalutazioni e perdite (riprese) di valore**	**- €**	**- €**	**- €**	**- €**
5.d	**Accantonamenti**	**- €**	**- €**	**- €**	**- €**

9 Remunerazione del Capitale Investito Netto (CIN).

La metodologia di remunerazione del CIN è quella prevista dalle deliberazioni ART citate e si riferisce al perimetro del servizio contrattualmente previsto.

Il CIN fa riferimento ai dati dello stato patrimoniale, ed è costituito da capitale circolante (crediti al netto dei debiti) ed immobilizzazioni (autobus e impianti). Come previsto dalla normativa vigente e dalla Delibera ART 154/2019, vengono escluse le voci "Altri fondi" e "TFR".

	Schema 2 - Stato Patrimoniale Regolatorio	2023	2024	2025	2026
1	Totale immobilizzazioni	548.119,00 €	461.702,00 €	399.202,00 €	336.702,00 €
2	Totale attivo circolante	356.016,00 €	356.016,00 €	356.016,00 €	356.016,00 €
3	Totale debiti	327.712,00 €	327.712,00 €	327.712,00 €	327.712,00 €
4=1+2-3	**Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio**	**576.423,00 €**	**490.006,00 €**	**427.506,00 €**	**365.006,00 €**

Il calcolo della remunerazione del CIN è stato applicato nel valore del 6,5% costante per l'intero periodo contrattuale.

La remunerazione del capitale, ovvero il ragionevole margine di utile, è stimato, per l'intero periodo contrattuale 2023-2026, in euro 134.573,27; si tratta del valore che nel rispetto del Regolamento 1370/2007 e della delibera ART garantisce l'equilibrio contrattuale.

Le tabelle riportate nel capitolo "Piano Economico Finanziario" evidenziano i risultati con maggiore dettaglio.

Il Contratto di Servizio all'art. 26 e la matrice dei rischi di cui all'Allegato 1 del Contratto evidenziano i fattori di variabilità che sono valutati per garantire l'equilibrio economico finanziario dello stesso. Il valore definitivo della compensazione complessiva potrà subire una variazione del +/- 5% come riportato nell'art. 26.7 e coerentemente con la matrice dei rischi.

Il contratto di servizio prevede con cadenza annuale il monitoraggio sul PEF e pertanto anche sull'andamento dello Stato Patrimoniale relativo allo specifico CdS, sui driver di ripartizione per ogni specifica attività dell'OE.

10 Definizione degli obiettivi di efficacia ed efficienza

Nella definizione dei contenuti dell'affidamento per il periodo 2023-2026 l'EA, attraverso la determinazione 433/2023 e i suoi allegati, ha individuato gli obiettivi di efficienza così come proposti dall'Annesso 7 della Delibera ART 154/2019.

L'OE ha fornito le informazioni richieste con riferimento all'ultimo quinquennio al fine di fornire un quadro di riferimento su cui fissare gli specifici obiettivi definendo i valori attesi per il periodo contrattuale.

La tabella seguente raccoglie i dati monitorati nell'ultimo periodo e gli indicatori risultanti.

	Dati di riferimento	2018	2019	2020	2021	2022
a	vett-km (PEA)	432.155,00	444.402,00	443.328,00	440.688,00	433.468,00
b	posti-km (totali)	11.888.054,00	12.088.990,00	12.163.894,00	12.043.574,00	11.986.908,00
c	n. addetti totale	13,57	14,82	14,75	13,33	11,69
d	n. addetti operativi	12,49	12,91	12,75	11,58	9,77
e	ricavi da traffico (con tessere e supplementi)	294.408,00 €	344.278,00 €	98.236,00 €	156.050,00 €	276.403,00 €
f	n. corse effettive	19.235	19.443	19.661	19.470	19.412
g	tempo di percorrenza	11.762,00	12.008,00	12.088,00	12.023,00	11.992,00
h	n. veicoli totali (Miv)	9	9	9	9	9
i	valore investimenti RMR* realizzati	- €	30.184,00 €	- €	- €	- €
l	valore investimenti ICT realizzati	- €	40.277,00 €	19.495,00 €	- €	- €

	Qualità del servizio e sicurezza	2018	2019	2020	2021	2022
		serie storica				
	Efficienza Operativa					
1	costo operativo/vett-km (PEA)	2,46 €	2,54 €	1,92 €	2,34 €	2,40 €
2	costo operativo/posti-km (totali)	0,09 €	0,09 €	0,07 €	0,09 €	0,09 €
	Efficienza - Produttività					
3	costo del lavoro totale/n. addetti totale	44.893,37 €	43.710,59 €	37.648,54 €	45.555,14 €	44.433,62 €
4	vett-km (PEA)/n. addetti operativi	34.600,08	34.423,08	34.770,82	38.055,96	44.367,25
5	vett-km (PEA)/n. addetti totali	31.846,35	29.986,64	30.056,14	33.059,86	37.080,24
6	vett-km (PEA)/vett-km totali	88%	88%	88%	88%	88%
	Efficacia - Redditività					
7	ricavi da traffico/vett-km (cons.)	0,68 €	0,77 €	0,22 €	0,35 €	0,64 €
8	ricavi da traffico/costi operativi	28%	31%	12%	15%	27%
	Efficacia - Qualità					
9	n. corse in orario/n. corse effettive	100%	100%	100%	100%	100%
10	tempo di ritardo/tempo di percorrenza (h servizio)	-	-	-	-	-
11	n. corse effettive/n. corse programmate	100%	100%	100%	100%	100%
12	pax-km/posti-km	0,14	0,15	0,05	0,07	0,12
13	n. veicoli max standard "Euro"/n. veicoli totali (Miv)	100%	100%	100%	100%	100%
14	consumo energetico/posti-km					
15	n. segnalazione/n. corse effettive	-	-	-	-	-
	Monitoraggio					
16	vett-km (cons)/h servizio	36,74	36,74	37,01	36,68	36,15
17	valore investimenti RMR* realizzati / valore investimenti RMR programmati	-	100%	-	-	-
	Efficienza Operativa					
19	valore investimenti ICT realizzati / valore degli investimenti ICT programmati	-	100%	100%	-	-
	Efficacia - Rapporti con gli utenti					
20	Numero di punti vendita dei titoli di viaggio a terra	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00
21	Numero di giorni di sciopero	-	-	-	-	-
22	Numero di corse perse per sciopero	-	-	-	-	-
23	Numero di corse perse per guasti	-	-	-	-	4,00
24	Numero incidenti	5,00	6,00	7,00	8,00	6,00
25	Numero incidenti con danni a viaggiatori o persone terze	-	-	-	-	-

* RMR= Rinnovo del Materiale Rotabile (acquisto di nuovo materiale rotabile e/o attività di manutenzione straordinaria di revamping e restyling)

In seguito sono invece riportati i dati previsionali forniti dall'OE. La previsione appare coerente con la serie storica, anche se carente di alcune informazioni e di verifiche che saranno condotte in sede di consuntivo 2023.

	Dati di riferimento	2023	2024	2025	2026
a	vett-km (PEA)	423.978,00	408.508,00	408.508,00	408.508,00
b	posti-km (totali)	11.447.406,00	11.029.716,00	11.029.716,00	11.029.716,00
c	n. addetti totale	12,00	12,00	12,00	12,00
d	n. addetti operativi	8,00	8,00	8,00	8,00
e	ricavi da traffico	334.176,00 €	346.275,00 €	356.444,00 €	366.870,00 €
f	n. corse effettive	18.640	18.032	18.032	18.032
g	tempo di percorrenza	11.729,44	11.301,46	11.301,46	11.301,46
h	n. veicoli totali (Miv)	9	9	9	8
i	valore investimenti RMR realizzati	460,00 €	- €	- €	- €
l	valore investimenti ICT realizzati	- €	- €	- €	- €

	Qualità del servizio e sicurezza	2023	2024	2025	2026
		serie previsionale			
	Efficienza Operativa				
1	costo operativo/vett-km (PEA)	2,19 €	2,34 €	2,39 €	2,44 €
2	costo operativo/posti-km (totali)	0,08 €	0,09 €	0,09 €	0,09 €
	Efficienza - Produttività				
3	costo del lavoror totale/n. addetti totale	44.060,58 €	45.382,38 €	46.516,94 €	47.447,28 €
4	vett-Im (PEA)/n. addetti operativi	52.997	51.064	51.064	51.064
5	vett-Im (PEA)/n. addetti totali	35.332	34.042	34.042	34.042
6	vett-Im (PEA)/vett-km totali	88%	88%	88%	88%
	Efficacia - Redditività				
7	ricavi da traffico/vett-km (cons.)	0,79 €	0,85 €	0,87 €	0,90 €
8	ricavi da traffico/costi operativi	36%	36%	37%	37%
	Efficacia - Qualità				
9	n. corse in orario/n. corse effettive	100%	100%	100%	100%
10	tempo di ritardo/tempo di percorrenza	-	-	-	-
11	n. corse effettive/n. corse programmate	100%	100%	100%	100%
12	pax-km/posti-km	0	0	0	0
13	n. veicoli max standard "Euro"/n. veicoli totali	100%	100%	100%	100%
14	consumo energetico/posti-km	-	-	-	-
15	n. segnalazione/n. corse effettive	-	-	-	-
	Monitoraggio				
16	vett-km (cons)/h servizio	36,15	36,15	36,15	36,15
17	valore investimenti RMR realizzati / valore investimenti RMR programmati	100%	-	-	-
	Efficienza Operativa				
19	valore investimenti ICT realizzati / valore degli investimenti ICT programmati (da PEF)				
	Efficacia - Rapporti con gli utenti				
20	Numero di punti vendita dei titoli di viaggio a terra	7	7	7	7
21	Numero di giorni di sciopero	-	-	-	-
22	Numero di corse perse per sciopero	-	-	-	-
23	Numero di corse perse per guasti	-	-	-	-
24	Numero incidenti	8	8	8	8
25	Numero incidenti con danni a viaggiatori o persone terze				

Si richiamano in particolare gli obiettivi 1 e 7 che presentano andamenti orientati al recupero di efficienza e di efficacia.

		media 2020 – 2022	2023	2024	2025	2026
1	Costo operativo/vett-km (PEA)	2,22 €	2,19 €	2,34 €	2,39 €	2,44 €
	Variazione annua		-1,35%	6,85%	2,14%	2,09%
7	Ricavi da traffico/vett-km (cons.)	0,40 €	0,79 €	0,85 €	0,87 €	0,90 €
	Variazione annua		97,05%	7,54%	2,94%	2,93%

La variazione del costo risente delle indicazioni fornite dall'azienda in merito al programma di riorganizzazione dei servizi (produzione che viene ridotta dal 2023 al 2024); anche i ricavi da traffico sono influenzati dalla proposta dell'OE ed evidenziano già la ripresa rispetto al periodo pandemico ed una crescita superiore all'inflazione.

Il rapporto ricavi-costi (obiettivo 8) è in linea con gli obiettivi posti dalla normativa.

In sede di consuntivazione 2023 si procederà ad una verifica degli indicatori di qualità sia sulla serie storica che sulla serie previsionale con attenta valutazione dello specifico CdS e relativi driver di ripartizione per ogni attività dell'OE.

La delibera ART 149/2023 sta attualmente promuovendo l'aggiornamento dell'Annesso 7 della delibera 154/2019. L'Ente Affidante (EA) ha intenzione di applicare la nuova delibera non appena sarà emanata. Questo sarà fatto tenendo conto della fattibilità tecnica e della sostenibilità finanziaria delle azioni necessarie per adeguare gli strumenti e le procedure organizzativi necessari per procedere alla misurazione degli indicatori previsti.

11 Costo Standard

La valutazione del costo standard per il TPL, così come definito dal DM 157/2018, è un processo che mira a definire il costo di un determinato servizio di TPL, che avvenga nelle migliori condizioni di efficienza e appropriatezza; il costo standard riflette il costo del servizio, opportunamente specificato ed erogato a prestabiliti livelli di qualità, assumendo condizioni operative efficienti. Le principali variabili prese in considerazione per la definizione del modello sono la velocità commerciale, la quantità di servizio offerta («bus-km di servizio») e il grado di ammodernamento del parco rotabile.

Il costo standard è utilizzato dagli Enti che affidano il servizio di tpl (art. 1 comma 5), come elemento di riferimento per la quantificazione delle compensazioni economiche dei corrispettivi da porre a base d'asta.

Per tale motivazione si è ritenuto opportuno procedere anche alla valutazione del costo standard che nel caso del CdS in esame fornisce i seguenti valori:

2,68 €/km (pari a 3,18 €/km per il valore aggiornato con il NIC 072 al 2023)

Questi valori vanno confrontati con i valori risultanti da PEF 2023 consuntivo. In sede di consuntivazione 2023, e con cadenza annuale, si procederà ad una verifica del costo standard con l'impegno di garantire che il costo standard consuntivo sia inferiore al costo standard sotto definito, ed aggiornato annualmente, con attenta valutazione dello specifico CdS e relativi driver di ripartizione per ogni attività dell'OE.

SAF - costi standard	
km da PEF	423.978
Velocità Commerciale programmata	38,44
Velocità Standard	33,42
Costo standard senza ammortamento	**2,54 €**
Ammortamento unitario standard	0,34
k1 rettifica per dimensioni parco effettivo	*0,93*
k2 rettifica per costo effettivo di acquisto bus	*0,31*
k3 rettifica per vita utile effettiva assunta per ammortamenti	*1,00*
k4 rettifica per quota di autofinanziamento in ammortamento	*1,00*
K rettifica = k1 • k2 • k3 • k4	*0,29*

Ammortamento unitario standard rettificato	***0,10***
Costo standard con ammortamento rettificato	**2,68 €**
Costo standard aggiornato ISTAT NIC072	**3,18 €**

12 Conto Economico Simulato

La procedura indicata dall'EA, in coerenza con la deliberazione ART 154/2019, ha previsto la redazione di un Conto Economico Simulato da parte dell'OE.

Il Conto Economico Simulato è stato sviluppato sulla base dei presupposti riportati nella tabella seguente.

	Presupposti	Anno 2023	Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026
a1	Tasso di inflazione programmata (adeguamento costi e tariffe)	5,40%	2,70%	2,00%	2,00%
a2	Andamento della domanda (recupero domanda precovid, recupero per qualità del servizio e antievasione)	1,50%	1,00%	1,00%	1,00%
a3	Andamento costo del lavoro	1,79%	3,00%	2,50%	2,00%
a4	Recupero efficienza produttiva		0,05%	0,05%	0,05%
a5	Costante		0,00%	0,00%	0,00%
a6	Riorganizzazione industriale e dei servizi (descrivere nella relazione)				

I valori di riferimento utilizzati dall'impresa sono stati commentati in precedenza in Particolare per quanto concerne il costo del personale. È stato richiesto all'OE di individuare i propri valori di riferimento per la stima dei costi con il dettaglio indicato nella tabella seguente

	Dati medi Azienda (descrivere nella Relazione)	Anno 2023	Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026
d1	Costo unitario conducenti [€/anno]	45.000,0 €	46.350,0 €	47.508,8 €	48.458,9 €
d2	Costo unitario altri dipendenti [€/anno]	43.000,0 €	44.290,0 €	45.397,3 €	46.305,2 €
d3	Costo unitario dirigenti [€/anno]	- €	- €	- €	- €
d4	Ore teoriche/anno conducente	2.028,0	2.028,00	2.028,00	2.028,00
d5	Ore lavorative/anno conducente	1.865,0	1.865,00	1.865,00	1.865,00
d6	Ore guida/anno/conducente	1.766,0	1.766,88	1.767,77	1.768,65
d7	Ore teoriche/anno altri addetti	2.028,0	2.028,00	2.028,00	2.028,00
d8	Ore lavorative/anno altri addetti	1.875,0	1.875,94	1.876,88	1.877,81
d9	Velocità commerciale [km/h]	38,0	38,0	38,0	38,0
d10	Costo carburante (gasolio) [€/l]	1,46 €	1,50 €	1,53 €	1,56 €
d11	Costo carburante (metano) [€/kg]	- €	- €	- €	- €
d12	Costo energia elettrica [€/kWh]	- €	- €	- €	- €
d13	Costo treno pneumatici [€]	2.400,00 €	2.464,8 €	2.514,10 €	2.564,38 €
d14	Vita utile treno pneumatici [km]	75.000,000	75.000,000	75.000,000	75.000,000
d15	Consumo unitario (autobus gasolio) [l/km]	0,300	0,350	0,350	0,350
d16	Consumo unitario (autobus metano) [l/km]	0,000	0,000	0,000	0,000
d17	Consumo unitario (autobus elettrico) [kWh/km]	0,000	0,000	0,000	0,000
d18	Costo acquisto (autobus gasolio) [€]	230.000,00 €	230.000,00 €	230.000,00 €	230.000,00 €
d19	Costo acquisto (autobus metano) [€]	- €	- €	- €	- €
d20	Costo acquisto (autobus elettrico) [€]	- €	- €	- €	- €
d21	% costo manutenzione su costo di acquisto (autobus gasolio)	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%
d22	% costo manutenzione su costo di acquisto (autobus metano)	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
d23	% costo manutenzione su costo di acquisto (autobus elettrico)	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
d24	fattore di incremento costo di manutenzione per veicoli > 8 e <15 anni	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%
d25	fattore di incremento costo di manutenzione per veicoli >15 anni	1,80%	1,80%	1,80%	1,80%
d26	Costo assicurazione per veicolo [€/anno]	3.000,0	3.081,00 €	3.142,62 €	3.205,47 €
d27	Costo gestione strutture deposito veicoli [€/anno]	30.000,0	30.810,00 €	31.426,20 €	32.054,72 €
d28	Costo gestione sede/i [€/anno]	10.000,0	10.270,00 €	10.475,40 €	10.684,91 €
d29	Altri costi (specificare in relazione) [€/anno]	60.000,0	61.620,00 €	62.852,40 €	64.109,45 €
d30	% percorrenza a vuoto	13,00%	12,00%	11,00%	10,00%
d31	Durata ammortamento (autobus gasolio) [anni]	15,0	15,0	15,0	15,0
d32	% di contribuzione pubblica (autobus gasolio)	50,00%	50,00%	50,00%	50,00%
d33	% veicoli acquistati con finanziamento regionale (autobus gasolio)	20,00%	20,00%	20,00%	20,00%
d34	Durata ammortamento (autobus metano)	0,0	0,0	0,0	0,0
d35	% di contribuzione pubblica (autobus metano)	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
d36	% veicoli acquistati con finanziamento regionale (autobus metano)	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
d37	Durata ammortamento (autobus elettrico) [anni]	0,0	0,0	0,0	0,0
d38	% di contribuzione pubblica (autobus elettrico)	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
d39	% veicoli acquistati con finanziamento pubblico (autobus elettrico)	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
d40	Ricavi da traffico [€]	320.000,00 €	331.926,40 €	341.950,58 €	352.277,48 €
d41	Agevolazioni tariffarie [€]	9.550,00 €	9.550,00 €	9.550,00 €	9.550,00 €
d42	Altri ricavi (rimborsi sinistri portati in detrazione ai costi di manutenzione) [€]	- €	- €	- €	- €

Sulla base di queste valutazioni previsionali è stato possibile procedere alla stima parametrica dei costi di produzione del servizio.

Il servizio dello scenario uno è stato descritto con i parametri riportati nella tabella che segue:

		Programma Esercizio Previsionale Scenario Zero	Anno 2023	Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026
Produzione		Veicoli-km anno (comprese le percorrenze a vuoto)	481.447	464.660	464.660	464.660
	1	- di cui: veicoli-km anno (veicoli alimentati a gasolio)	481.447	464.660	464.660	464.660
	2	- di cui: veicoli-km anno (veicoli alimentati a metano)	0	0	0	0
	3	- di cui: veicoli-km anno (veicoli elettrici)	0	0	0	0
		Ore anno esercizio commerciale	11.030	10.305	10.305	10.305
	4	- di cui: ore anno (veicoli alimentati a gasolio)	11.030	10.305	10.305	10.305
	5	- di cui: ore anno (veicoli alimentati a metano)	0	0	0	0
	6	- di cui: ore anno (veicoli elettrici)	0	0	0	0
Parco veicolare		N. autobus Totali (MIV+20%)	9	9	9	8
	7	- di cui veicoli alimentati a gasolio con età < 8 anni	4	5	5	5
	8	- di cui veicoli alimentati a gasolio con età > 8 anni e <15 anni	4	2	3	3
	9	- di cui veicoli alimentati a gasolio con età > 15 anni	1	2	1	0
	10	- di cui veicoli alimentati a metano con età < 8 anni	0	0	0	0
	11	- di cui veicoli alimentati a metano con età > 8 anni e <15 anni	0	0	0	0
	12	- di cui veicoli alimentati a metano con età > 15 anni	0	0	0	0
	13	- di cui veicoli elettrici con età < 8 anni	0	0	0	0
	14	- di cui veicoli elettrici con età > 8 anni e <15 anni	0	0	0	0
	15	- di cui veicoli elettrici con età > 15 anni	0	0	0	0
Personale		N. addetti FTE	12,0	12,0	12,0	12,0
	16	- di cui N. conducenti	8,0	8,0	8,0	8,0
	17	- di cui N. altri addetti	4,0	4,0	4,0	4,0
	18	- di cui N. dirigenti	0,0	0,0	0,0	0,0

È stato così possibile procedere alla stima dei costi complessivi del servizio ed al loro dimensionamento nel periodo contrattuale

		Conto Economico Simulato	Anno 2023	Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026
Costo personale	c1	Costo orario conducente	25,481	26,233	26,875	27,399
	c2	Costo chilometrico conducente	0,671	0,690	0,707	0,721
	c3	Costo chilometrico altri addetti	0,357	0,381	0,391	0,399
	c4	Costo chilometrico dirigenti	0,000	0,000	0,000	0,000
Costo consumi	c5	Costo chilometrico carburante (autobus gasolio)	0,438	0,525	0,535	0,546
	c6	Costo chilometrico carburante (autobus metano)	0,000	0,000	0,000	0,000
	c7	Costo chilometrico pneumatici	0,032	0,033	0,034	0,034
	c8	Costo chilometrico energia (autobus elettrico)	0,000	0,000	0,000	0,000
Costo manutenzione	c9	Costo chilometrico manutenzione (autobus gasolio)	0,049	0,063	0,063	0,062
	c10	Costo chilometrico manutenzione (autobus metano)				
	c11	Costo chilometrico manutenzione (autobus elettrico)				
Altri Costi	c12	Costo chilometrico assicurazione	0,056	0,060	0,061	0,055
	c13	Costo chilometrico gestione depositi	0,062	0,066	0,068	0,069
	c14	Costo chilometrico gestione sede/i	0,021	0,022	0,023	0,023
	c15	Costo chilometrico altri costi	0,125	0,133	0,135	0,138
Ammortamenti	c16	Costo chilometrico ammortamento (autobus gasolio)	0,229	0,208	0,238	0,238
	c17	Costo chilometrico ammortamento (autobus metano)				
	c18	Costo chilometrico ammortamento (autobus elettrico)				

		Conto Economico Simulato	Anno 2023	Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026
Riepilogo costi	c19	Costi totali	946.028,06	977.535,58	1.010.503,28	1.061.691,80
	c20	Costo chilometrico medio (comprese le percorrenze a vuoto)	1,965	2,104	2,175	2,285
	c21	Costo chilometrico medio (escluse le percorrenze a vuoto)	2,220	2,356	2,414	2,513

I risultati ottenuti sono confrontabili con il PEF e consentono di interpretare eventuali scostamenti.

13 Analisi dei rischi.

Il CdS prevede la definizione delle modalità di ripartizione del rischio tra l'OE e L'EA; è infatti previsto uno specifico allegato contenente la Matrice dei Rischi e la descrizione delle azioni di mitigazione dei rischi.

Trattandosi di un affidamento ai sensi del Regolamento comunitario 1370/2007 e della Delibera ART 154/2019, l'attribuzione dei rischi di cui si è tenuto conto nel PEF è stata valutata e condivisa dalle Parti nel rispetto delle indicazioni fornite dall'ART.

Il monitoraggio di quanto previsto nel PRO si effettua annualmente secondo quanto previsto nella Matrice dei Rischi, per rendere omogenei i dati del PEF previsionale e delle risultanze a Consuntivo dell'esercizio. Si tiene inoltre conto, per la valutazione dell'efficienza/inefficienza e per un confronto omogeneo, del tasso di inflazione reale, laddove lo scostamento tra il tasso stimato nel PEF e quello reale sia maggiore del +0,2 punti percentuali, e dei livelli di produzione stimati a PEF ed effettivamente consuntivati.

Gli eventuali scostamenti saranno rendicontati, procedendo alle eventuali rettifiche sulla quantificazione dello scostamento finale tra il Risultato netto PEF e consuntivato nell'esercizio, seguendo quanto previsto nella Matrice dei Rischi. Tali scostamenti saranno accantonati per essere compensati alla fine del periodo di vigenza del PEF, agendo ad esempio sull'entità dei corrispettivi, oppure, durante il periodo contrattuale si interverrà. Se necessario, intervenendo sul livello di produzione o sulla politica tariffaria.

14 Piano Economico Finanziario.

Nella presente sezione del PRO si presentano i 4 schemi descrittivi, previsti dalla delibera ART 154/2019, del Piano Economico Finanziario del CdS per il periodo 2023-2026.

14.1 Schemi Economici.

La Delibera ART n. 154/2019, introducendo una serie di misure per la regolamentazione del TPL, ha previsto la Misura 12 che riguarda specificamente la contabilità regolatoria del servizio TPL su strada; gli schemi di contabilità regolatoria, come definiti nella Delibera ART n. 154/2019 e successivamente modificati dalla Delibera ART n. 113/2021, sono strumenti essenziali sia nella loro funzione di regolazione economica del CdS che in quella di monitoraggio. Inoltre tali schemi hanno una funzione di regolazione economica dei mercati oltre che di vigilanza nei confronti dei soggetti regolati, strumenti quindi fondamentali per l'ART.

Questi schemi di contabilità regolatoria sono finalizzati a fornire evidenza:

- dei ricavi e dei costi dei servizi regolati e non regolati, nonché dei ricavi e dei costi non pertinenti.
- dei criteri di allocazione dei costi operativi e di capitale.
- della composizione del capitale investito netto di pertinenza dei servizi regolati.
- della riconciliazione con le risultanze del bilancio di esercizio.

Di seguito sono riportati gli schemi previsti dall'Annesso 5 della Delibera 154/2019 relativi al PEF del CdS.

14.2 Schema 1 – Conto Economico Regolatorio.

L'obiettivo del presente schema è quello di calcolare la quota di costi della gestione caratteristica sostenuti per l'adempimento degli OSP, non coperti dai ricavi generati dall'assolvimento degli stessi (inclusi gli effetti positivi di rete).

	Produzione preventiva totale (inclusi trasferimenti) vetture-km	481.447,00	464.660,00	464.660,00	464.660,00
	Schema 1 - Conto Economico Regolatorio	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**
1.a	Ricavi da traffico				
	Ricavi da titoli di viaggio	324.626,00 €	336.725,00 €	346.894,00 €	357.370,00 €
	Ricavi da agevolazioni tariffarie	9.550,00 €	9.550,00 €	9.550,00 €	9.500,00 €
1.b	Altri ricavi e proventi inerenti al servizio (non finanziari)				
	Ricavi da attività complementari (es. Fuori linea, pubblicità)	80.591,00 €	82.767,00 €	84.422,00 €	86.110,00 €
1	**Totale ricavi generati dall'assolvimento degli OSP**	**414.767,00 €**	**429.042,00 €**	**440.866,00 €**	**452.980,00 €**
	**Ricavi da Effetti finanziari positivi quantificabili sulle reti dell'operatore in questione di cui al Regolamento n. 1370/2007, Allegato, paragrafo 2, punto 2*	12.975,00 €	13.040,00 €	13.105,00 €	13.171,00 €
2	**Effetti positivi di rete indotti***	**12.975,00 €**	**13.040,00 €**	**13.105,00 €**	**13.171,00 €**
3.a	Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	244.401,52 €	251.000,36 €	256.020,37 €	261.140,78 €
3.b	Costi per servizi di terzi	90.927,53 €	93.382,57 €	95.250,22 €	97.155,22 €
3.c	Costi per godimento beni di terzi	45.312,00 €	46.535,42 €	47.466,13 €	48.415,46 €
3.d	Costo del personale addetta al servizio di guida	357.868,00 €	368.604,24 €	377.819,34 €	385.375,73 €
3.d.i	Costo del personale altro	170.859,00 €	175.984,34 €	180.383,95 €	183.991,63 €
3.e	Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	20,00 €	20,00 €	20,00 €	20,00 €
3.f	Oneri diversi di gestione	18.917,00 €	19.201,00 €	19.393,00 €	19.587,00 €
3	**Totale costi operativi *****	**928.305,05 €**	**954.727,94 €**	**976.353,02 €**	**995.685,82 €**
	**** Tutti i costi operativi riportati nel prospetto devono essere al netto dei costi capitalizzati.*				
4 = 1+2-3	**Risultato operativo lordo (EBITDA)**	**- 500.563,05 €**	**- 512.645,94 €**	**- 522.382,02 €**	**- 529.534,82 €**
5.a	Ammortamenti per beni strumentali autofinanziati	53.319,00 €	62.500,00 €	62.500,00 €	62.500,00 €
5.b	Altri ammortamenti	23.629,00 €	3.085,00 €	3.085,00 €	3.085,00 €
5	**Totale ammortamenti**	**76.948,00 €**	**65.585,00 €**	**65.585,00 €**	**65.585,00 €**
6 = 4-5	**Risultato operativo netto (EBIT)**	**- 577.511,05 €**	**- 578.230,94 €**	**- 587.967,02 €**	**- 595.119,82 €**
7	**Utilizzo fondi per rischi ed oneri pertinenti agli OSP ******				

***** In relazione agli accantonamenti e rischi [voce A12) -A13)], sono rilevanti ai fini della contabilizzazione dei costi operativi solo gli utilizzi dei relativi fondi di cui alla voce del Passivo B4) dello Stato Patrimoniale di cui all'art. 2424 del codice civile.*

14.3 Schema 2 – Stato Patrimoniale Regolatorio.

L'obiettivo dello schema 2 è quello di determinare il Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio su cui applicare il WACC per il calcolo del margine di utile ragionevole.

	Schema 2 - Stato Patrimoniale Regolatorio	2023	2024	2025	2026
1.a	Immobilizzazioni immateriali	2.687,00 €	2.687,00 €	2.687,00 €	2.687,00 €
1.b	*Immobilizzazioni materiali con separata indicazione di quelle concesse in locazione finanziaria*				
1.b.i	*di cui: terreni e fabbricati (ad es. depositi, officine)*	33.560,00 €	33.560,00 €	33.560,00 €	33.560,00 €
1.b.ii	*di cui: impianti e macchinario*	1.387,00 €	1.387,00 €	1.387,00 €	1.387,00 €
1.b.ii.1	*di cui: materiale rotabile autofinanziato (escluso *)*	411.038,00 €	345.165,00 €	282.665,00 €	220.165,00 €
1.b.ii.2	*di cui: materiale rotabile autofinanziato **	- €	- €	- €	- €
1.b.iii	*di cui: attrezzature industriali e commerciali*	5.386,00 €	5.386,00 €	5.386,00 €	5.386,00 €
1.b.iii.2	*di cui: attrezzature ict per prorga*	93.146,00 €	72.602,00 €	72.602,00 €	72.602,00 €
1.b.iv	*di cui: voce complessiva*	915,00 €	915,00 €	915,00 €	915,00 €
1	**Totale immobilizzazioni**	**548.119,00 €**	**461.702,00 €**	**399.202,00 €**	**336.702,00 €**
	** Include il materiale rotabile acquisito in leasing/noleggio da imputare sulla base di quanto previsto dai principi contabili IFRS n. 16 laddove il leasing/noleggio in questione presenti le caratteristiche previste dallo stess IFRS 16 (da indicare separatamente).*				
2.a	Rimanenze	4.215,00 €	4.215,00 €	4.215,00 €	4.215,00 €
2.b	Crediti	351.801,00 €	351.801,00 €	351.801,00 €	351.801,00 €
2.b.i	*di cui: commerciali **	231.864,00 €	231.864,00 €	231.864,00 €	231.864,00 €
2.b.ii	*di cui: altri crediti*	69.559,00 €	69.559,00 €	69.559,00 €	69.559,00 €
2	**Totale attivo circolante**	**356.016,00 €**	**356.016,00 €**	**356.016,00 €**	**356.016,00 €**
	*** In coerenza con altri provvedimenti dell'Autorità, i crediti commerciali sono ammessi nel limite del 30% dei costi regolatori ammessi dati dalle voci 3, 5 e 7 dello schema 1.*				
3.a	Debiti	327.712,00 €	327.712,00 €	327.712,00 €	327.712,00 €
3.a.i	*di cui: debiti verso fornitori*	142.312,00 €	142.312,00 €	142.312,00 €	142.312,00 €
3	**Totale debiti**	**327.712,00 €**	**327.712,00 €**	**327.712,00 €**	**327.712,00 €**
4=1+2-3	**Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio**	**576.423,00 €**	**490.006,00 €**	**427.506,00 €**	**365.006,00 €**

14.4 Schema 3 – Piano Economico Finanziario Regolatorio Simulato.

L'obiettivo dello Schema 3 è la determinazione della compensazione per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico (OSP) da riconoscere all'OE per l'intera durata contrattuale.

	Schema 3 - Piano Finanziario Regolatorio Simulato	2023	2024	2025	2026
A	Entrate relative a ricavi generati dall'assolvimento degli OSP	414.767,00 €	429.042,00 €	440.866,00 €	452.980,00 €
B	Effetti positivi di rete indotti *	12.975,00 €	13.040,00 €	13.105,00 €	13.171,00 €
	** Effetti finanziari positivi quantificabili sulle reti dell'operatore in questione di cui al Regolamento n. 1370/2007, Allegato, paragrafo 2, punto 2*				
C=A+B	**ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE**	**427.742,00 €**	**442.082,00 €**	**453.971,00 €**	**466.151,00 €**
D	Uscite relative a costi sostenuti per l'assolvimento degli OSP	1.005.253,05 €	1.020.312,94 €	1.041.938,02 €	1.061.270,82 €
G=F*E	Remunerazione del capitale investito (utile ragionevole)	*37.467,50 €*	*37.467,50 €*	*31.850,39 €*	*27.787,89 €*
H=D+G	**USCITE + UTILE RAGIONEVOLE**	**1.042.720,54 €**	**1.057.780,43 €**	**1.073.788,41 €**	**1.089.058,71 €**
E	*Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio*	*576.423,00 €*	*576.423,00 €*	*490.006,00 €*	*427.506,00 €*
F	*Tasso di congrua remunerazione del CIN (%)*	*6,50%*			
I=H-C	**EFFETTO FINANZIARIO NETTO (COMPENSAZIONE VARIABILE)**	**614.978,54 €**	**615.698,43 €**	**619.817,41 €**	**622.907,71 €**
L=C+I	**ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE + COMPENSAZIONE VARIABILE**	**1.042.720,54 €**	**1.057.780,43 €**	**1.073.788,41 €**	**1.089.058,71 €**
M	VAN L	**3.647.167,50 €**			
N	VAN H	**3.647.167,50 €**			
O	VAN I	**2.117.596,70 €**			
P	COMPENSAZIONE COSTANTE	**- 618.132,28 €**			
Q=I-P	POSTE FIGURATIVE	**- 3.153,74 €**	**- 2.433,85 €**	**1.685,13 €**	**4.775,43 €**

CONDIZIONI DI EQUILIBRIO (2023-2026)		
G	M = N	SÌ
H	VAN Q = 0	SÌ
I	WACC = TIR	

Per ogni annualità è stato calcolato l'effetto finanziario netto (RIGA I), inteso come differenza tra uscite (RIGA H) ed entrate (RIGA C) relative a costi e ricavi derivanti dall'assolvimento degli OSP, al netto delle eventuali ulteriori entrate da ricavi potenziali prodotti dagli effetti di rete, più un ragionevole utile.

Tale valore rappresenta l'equilibrio economico finanziario del contratto, e corrisponde alla compensazione annuale variabile, utilizzata nel calcolo della compensazione media annuale (€/km) ai sensi dell'art.20.4 del Contratto di Servizio. L'importo unitario della compensazione media annuale (€/km) si ottiene dividendo l'importo della compensazione variabile (RIGA I) per la produzione annua stimata nel PEF, riferite allo Scenario di servizio in validità per l'anno; nella tabella seguente si riporta il valore per lo scenario uno:

	2023	2024	2025	2026
Effetto Finanziario Netto (Compensazione Variabile)	614.978,54 €	615.698,43 €	619.817,41 €	622.907,71 €
Produzione annua (bus-km/anno)	423.978,00	408.508,00	408.508,00	408.508,00
Compensazione media annuale (art. 203)	**1,45 €**	**1,51 €**	**1,52 €**	**1,52 €**

La somma delle uscite e degli utili (RIGA H) per l'intera durata dell'affidamento (2023-2026) equivale a 4.263.348,09 €, a cui si aggiunge l'IVA al 10% per un totale di 4.689.682,90 €: tale importo rappresenta il valore complessivo dell'Atto aggiuntivo.

Al fine di garantire l'equilibrio economico-finanziario del CdS, tenuto conto dell'allocazione dei rischi e nell'ottica di perseguire l'efficienza delle gestioni e la riduzione della spesa pubblica, la compensazione annua per l'assolvimento degli OSP è pari all'importo riportato alla RIGA P ("Compensazione costante"), calcolato secondo le indicazioni dell'Autorità di

Regolazione dei Trasporti (Annesso 5 della Delibera 154/19). Tale importo comprende le poste figurative di cui alla RIGA Q, al fine di valorizzare l'attualizzazione dei flussi.

L'importo annuo della compensazione costante riconosciuta dall'EC all'OE è pari a 618.132,28 € (a cui si aggiunge l'IVA al 10% per un totale di 679.945,51 €); il valore complessivo della compensazione economica per l'intera durata dell'affidamento (2023-2026) è pari a 2.472.529,12 € (a cui si aggiunge l'IVA al 10% per un totale di 2.719.782,03 €).

Il Contratto di Servizio all'art. 26 e la matrice dei rischi di cui all'Allegato 1 del Contratto evidenziano i fattori di variabilità che sono valutati per garantire l'equilibrio economico finanziario dello stesso. Il valore definitivo della compensazione complessiva potrà subire una variazione del +/- 5% come riportato nell'art. 26.7 e coerentemente con la matrice dei rischi.

14.5 Schema 4 – Rendiconto finanziario.

L'obiettivo dello schema 4 è quello di valutare l'evoluzione della situazione finanziaria (liquidità e solvibilità) nel periodo di vigenza del contratto di servizio.

Tale valutazione non è stata condotta dall'OE e sarà integrata all'atto di stipula del contratto.

14.6 Piano Economico Finanziario deflazionato

Lo sviluppo del Piano Economico Finanziario deflazionato non è stato previsto in sede di predisposizione della proposta di PEF.

In sede di consuntivazione 2023 si procederà alla elaborazione del PEF deflazionato preventivo, con cadenza annuale si procederà al necessario monitoraggio.

14.7 Monitoraggio PEF.

Gli schemi sopra riportati sono oggetto di specifico monitoraggio e di confronto secondo le modalità previste dal CdS in quanto obbligo informativo previsto dal CdS. In sede di consuntivazione annuale si precederà attraverso il confronto tra EA ed OE a dettagliare i singoli contenuti ed i driver di ripartizione.