

Agenzia della mobilità piemontese

CONTRATTO DI SERVIZIO PER IL TRASPORTO PUBBLICO
LOCALE EXTRAURBANO DELLA PROVINCIA DI VERCELLI PER IL
PERIODO 2023-2026 – ATTO AGGIUNTIVO

BARANZELLI NATUR SRL

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..... | 10 |
| 4.2 | Programma di investimento in digitalizzazione | 11 |
| 5 | Benefici ambientali..... | 12 |
| 6 | Pertinenza dei costi e dei ricavi..... | 13 |
| 6.1 | Pertinenza dei Ricavi | 13 |
| 6.2 | Effetti di rete | 14 |
| 6.3 | Pertinenza dei Costi..... | 14 |
| 6.4 | Matrice dei rischi | 15 |
| 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 | 18 |
| 8.3 | Dinamica costo del lavoro | 19 |
| 8.4 | Ammortamenti..... | 21 |
| 9 | Remunerazione del Capitale Investito Netto (CIN). | 22 |
| 10 | Definizione degli obiettivi di efficacia ed efficienza | 23 |
| 11 | Costo Standard | 25 |
| 12 | Conto Economico Simulato | 26 |
| 13 | Analisi dei rischi..... | 27 |
| 14 | Piano Economico Finanziario..... | 28 |
| 14.1 | Schemi Economici.- | 28 |
| 14.2 | Schema 1 – Conto Economico Regolatorio. | 29 |
| 14.3 | Schema 2 – Stato Patrimoniale Regolatorio..... | 30 |

| | | |
|------|---|----|
| 14.4 | Schema 3 – Piano Economico Finanziario Regulatorio Simulato. | 30 |
| 14.5 | Schema 4 – Rendiconto finanziario. | 32 |
| 14.6 | Piano Economico Finanziario deflazionato | 32 |
| 14.7 | Monitoraggio PEF. | 32 |

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 Baranzelli Natur 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 Trasporti¹ (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 di Vercelli e di Novara ed interessa, principalmente, i comuni di Vercelli, Confienza, Borgosesia, Borgomanero, Varallo, Alagna Valsesia, Romagnano Sesia, Santhià, Breia e con collegamenti su Torino e Milano; la rete dei servizi sul territorio si compone ad oggi di 130 fermate di cui 45 attrezzate.

L'Azienda utilizza due depositi: uno situato nel comune di Romagnano Sesia (NO) con una superficie di 461 mq nel quale sono presenti impianti di erogazione carburante, lavaggio e un'officina, il secondo, situato nel comune di Borgosesia (VC), di dimensioni minori, possiede i soli impianti di erogazione carburante e lavaggio.

| Ubicazione | Superficie | Impianti | valore al 31/12/2022 |
|---|------------|--|----------------------|
| Romagnano Sesia (NO), Via Novara 350 | 461,36 mq | Lavaggio, rifornimento gasolio, officina | 390.820,19 € |
| Borgosesia (VC), Via Montrigione sn | 59,32 mq | Lavaggio, rifornimento gasolio | 22.818,31 € |

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 14 (16 dal 2024 in poi) 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 foglio *"Parco Rotabile"* riporta la suddivisione 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:

$F1 = 520,68 \text{ mq} / 14 \text{ bus} = 37,19 \text{ mq}$

Anche la valutazione dell'indicatore F1, e la sua evoluzione nel corso del CdS, sarà aggiornata annualmente e 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 e pianificazione" 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 | 13,85 | 38.406,01 €/anno | 14 | 43.693,68 €/anno |
| Addetti alla manutenzione | 0,87 | 41.614,94 €/anno | 2 | 20.817,86 €/anno |
| Addetti amministrazione pianificazione | 0,78 | 33.062,82 €/anno | 2 | 14.828,68 €/anno |
| Totale FTE | 15,5 | 38.317,24 €/anno | 17,5 | 39.028,84 €/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 $F2 = \frac{\text{(n. ore annue pagate ai conducenti)}}{\text{(n. conducenti)}}$ e l'indicatore $F3 = \frac{\text{(n. ore annue guidate dai conducenti)}}{\text{(n. conducenti)}}$.

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 | 18.907,34 | 21.000 |
| Ore guidate dai conducenti anno | 15.125,87 | 16.800 |
| F2 = media ore pagate ai conducenti anno | 1.365,15 | 1.500,00 |
| F3 = media ore guidate dai conducenti anno | 1.091,12 | 1.200,00 |
| Costo totale addetti alla guida e movimento | 531.923,18 € | 611.711,70 € |
| Costo totale addetti alla manutenzione | 36.205 € | 41.635,75 € |
| Costo totale addetti amministrazione e pianificazione | 25.789 € | 29.657,35 € |
| Totale costo annuo | 593.917,18 € | 683.004,76 € |

L'indicatore/driver di produttività $F4 = \frac{\text{(n. turni macchina annui)}}{\text{(n. turni uomo annui)}}$ 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).

Un altro driver/indicatore a cui si fa riferimento corrisponde all' $F5 = \frac{\text{(Ore guidate dai conducenti anno)}}{\text{(ore di servizio del contratto)}}$. 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 disposizione 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 drastica razionalizzazione dei servizi nello scenario zero e un mantenimento dell'attuale tipologia di servizio nello scenario uno; 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.

Nello scenario uno la produzione valorizzata a PEF è pari al preventivo 2023 con un servizio che si attesta sui 702.531 bus-km/annui, con una durata di 17.356 ore servizio/anno con una velocità commerciale di circa 40,48 km/h ed una offerta di 37.234.143 posti-km/annui ed è meglio descritta nei fogli "*PEA scenario uno*".

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 $F6 = \frac{\text{n. posti-km/annui}}{\text{n. bus-km/annui}}$ 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 sopra riportati ammonta a:

$$F6 = 37.234.143 \text{ posti-km/annui} / 702.531 \text{ bus-km/annui} = 53$$

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.

E' 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 4 autobus moderni a gasolio due dei quali sostituiranno 2 autobus a gasolio obsoleti, i quali sono attualmente in uso.

L'adozione di questi nuovi mezzi di trasporto rappresenta un passo verso una mobilità più sostenibile, contribuendo alla riduzione delle emissioni inquinanti. Grazie agli investimenti programmati, nel periodo della proroga 2023 – 2026 i nuovi autobus, caratterizzati da emissioni ridotte copriranno un totale di 468.000 veicoli-km, con una media di 117.000 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 di uno dei nuovi autobus ammonta a 117.000 €.

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 previsti dal PEF, nel periodo 2023-2026 per l'innovazione tecnologica e l'evoluzione digitale ammontano a 29.484 €.

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 | 702.531 | 702.531 | 702.531 | 702.531 | 702.531 | 702.531 |
|---------------------------------|------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Consumi ed emissioni | Unità di misura | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| Consumo di carburante (gasolio) | l | 212888,18 | 212888,18 | 212888,18 | 212888,18 | 212888,18 | 212888,18 |
| Consumo di carburante (metano) | Nmc | | | | | | |
| Consumo di energia elettrica | MWh | | | | | | |
| Consumo di carburante (gasolio) | TEP | 183,08 | 183,08 | 183,08 | 183,08 | 183,08 | 183,08 |
| 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 | 183,08 | 183,08 | 183,08 | 183,08 | 183,08 | 183,08 |

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.

| | |
|---------------------------|---|
| Totale Veicoli rottamati | 2 |
| Totale Veicoli acquistati | 2 |

| Emissioni DA PERCORRENZE MEDIE | NOx | PM2.5 | PM10 | CO2 |
|--|---------------|--------------|--------------|-------------------|
| | kg | kg | kg | kg |
| Emissioni prodotte veicoli rottamati | 589,22 | 10,35 | 15,14 | 80.092,80 |
| Emissioni prodotte veicoli acquistati | 105,66 | 0,32 | 0,32 | 133.488,00 |
| Totale emissioni | 694,88 | 10,67 | 15,47 | 213.580,80 |

Tali emissioni sono definite sulla base delle percorrenze attribuibili per il periodo 2023-2026 ai veicoli progressivamente rottamati e a quelli progressivamente acquistati riportate nel dettaglio nelle tabelle sottostanti.

Contratto di Servizio AMP – BARANZELLI NATUR SRL – Atto aggiuntivo
Piano Raggiungimento Obiettivi e Piano economico finanziario

| Veicoli M3 Diesel | Fattori emissione | | | | Numero Veicoli numero | Percorrenze totali associate ai veicoli rottamati km | Emissioni DA PERCORRENZE | | | |
|-------------------|-------------------|-------|-------|-----------------|--------------------------|--|--------------------------|--------------|--------------|------------------|
| | NOx | PM2.5 | PM10 | CO ₂ | | | NO _x | PM2.5 | PM10 | CO ₂ |
| | mg/km | mg/km | mg/km | g/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 | | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | |
| 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 | 2 | 108.000 | 589,216 | 10,346 | 15,142 | 80092,800 |
| TOTALI | | | | | 2 | | 589,22 | 10,35 | 15,14 | 80.092,80 |

| Veicoli M3 Diesel | Fattori emissione | | | | Numero Veicoli numero | Percorrenze veicoli acquistati km | Emissioni DA PERCORRENZE | | | |
|-------------------------|-------------------|-------|-------|-----------------|--------------------------|--|--------------------------|-------------|-------------|-------------------|
| | NOx | PM2.5 | PM10 | CO ₂ | | | NO _x | PM2.5 | PM10 | CO ₂ |
| | mg/km | mg/km | mg/km | g/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 | | | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| diesel euro 6E | 587 | 1,8 | 1,8 | 741,6 | 2 | 180.000 | 105,660 | 0,324 | 0,324 | 133488,000 |
| TOTALI | | | | | 2 | | 105,66 | 0,32 | 0,32 | 133.488,00 |

Si può di conseguente 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 M3 Diesel | Fattori emissione | | | | Numero Veicoli numero | Percorrenze totali associate ai veicoli rottamati km | Emissioni DA PERCORRENZE | | | |
|-------------------|-------------------|-------|-------|-----------------|--------------------------|--|--------------------------|-----------|-----------|-----------------|
| | NOx | PM2.5 | PM10 | CO ₂ | | | NO _x | PM2.5 | PM10 | CO ₂ |
| | mg/km | mg/km | mg/km | g/km | | | kg | kg | kg | kg |
| Euro 0 | 9524,3 | 410,5 | 454,9 | 754,7 | | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Euro 1 | 7461,7 | 340,6 | 385 | 692,2 | | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Euro 2 | 8568,3 | 189,1 | 233,5 | 695,4 | | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Euro 3 | 7288,6 | 216,6 | 261 | 761,5 | | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Euro 4 | 4919,9 | 85,7 | 130,2 | 735,6 | | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Euro 5 | 5455,7 | 95,8 | 140,2 | 741,6 | 2 | 288.000 | 1.571 | 28 | 40 | 213.581 |
| TOTALI | | | | | 2 | 288.000 | 1.571 | 28 | 40 | 213.581 |

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 | CO ₂ |
|---|-------------|------------|------------|-----------------|
| | kg | kg | kg | kg |
| Emissione ipotesi senza sostituzione | 1.571 | 28 | 40 | 213.581 |
| Emissioni con attuazione programma investimento | 695 | 11 | 15 | 213.581 |
| Riduzione emissioni | -876 | -17 | -25 | 0 |

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 | 5.000 € | 5.000 € | 5.000 € | 5.000 € |

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'allocatione 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.

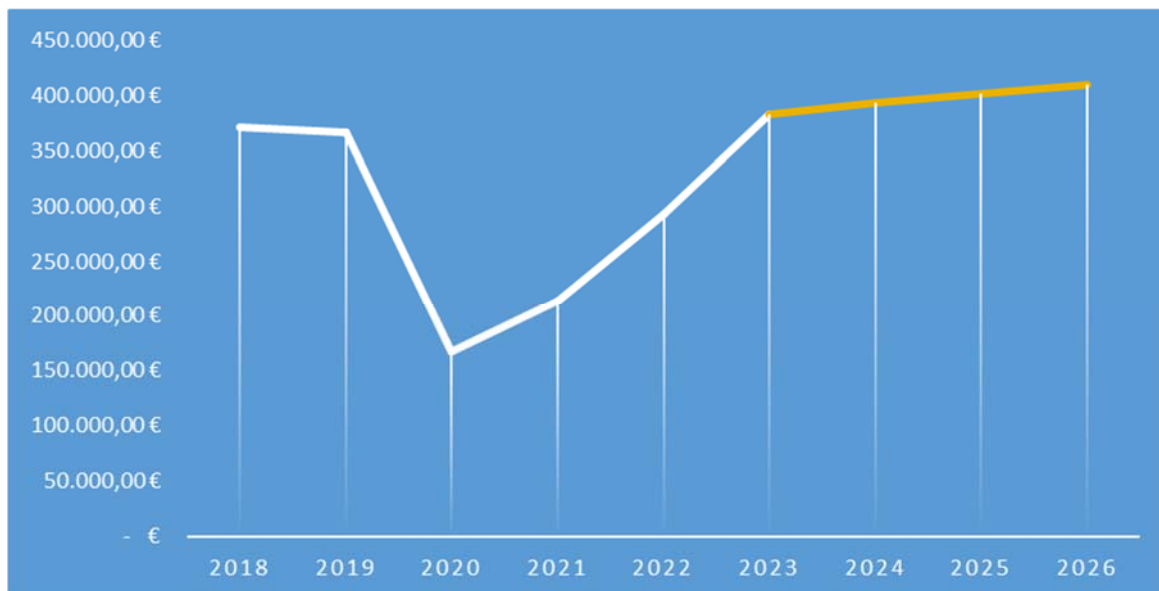
La stima dei ricavi da traffico si basa sulle serie storiche, estratte dall'Osservatorio, i cui dati sono riportati nella tabella seguente:

| Utenza | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | serie storica | | | | |
| Passeggeri | | | | | |
| 1 Passeggeri trasportati | 172.215,00 | 170.325,00 | 63.956,00 | 83.897,00 | 169.638,00 |
| 2 Passeggeri-km trasportati | 5.941.440,00 | 5.811.241,00 | 2.469.199,00 | 2.526.289,00 | 5.224.693,00 |
| Titoli di viaggio venduti (TdV) | | | | | |
| 3 TdV Corsa semplice | 44.099,00 | 41.616,00 | 22.673,00 | 27.103,00 | 34.435,00 |
| 4 TdV A tempo | - | - | - | - | - |
| 5 Carnet TdV | - | - | - | - | - |
| 6 TdV Abbonamenti giornalieri / settimanali | 2.115,00 | 1.827,00 | 536,00 | 1.440,00 | 2.981,00 |
| 7 TdV Abbonamenti mensili / annuali | 1.962,00 | 1.901,50 | 649,00 | 658,00 | 1.799,00 |
| Ricavi da traffico (IVA esclusa) | | | | | |
| 9 ricavi da TdV Corsa semplice | 190.248,64 € | 194.378,24 € | 79.941,00 € | 119.669,73 € | 134.797,10 € |
| 10 ricavi da TdV A tempo | - € | - € | - € | - € | - € |
| 11 ricavi da Carnet TdV | - € | - € | - € | - € | - € |
| 12 ricavi da TdV Abbonamenti giornalieri / settimanali | 34.689,00 € | 28.591,00 € | 13.829,40 € | 20.160,00 € | 51.992,00 € |
| 13 ricavi da TdV Abbonamenti mensili / annuali | 125.558,37 € | 123.308,00 € | 53.520,60 € | 53.389,36 € | 85.877,53 € |
| 14 ricavi da TdV con tariffazione integrata | - € | - € | - € | - € | - € |

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 |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Ricavi da traffico | 382.997 € | 393.337 € | 401.204 € | 409.228 € |
| - di cui: ricavi da vendita biglietti | 191.489 € | 196.659 € | 200.592 € | 204.604 € |
| - di cui: ricavi da vendita abbonamenti | 169.811 € | 174.396 € | 177.883 € | 181.441 € |
| - di cui: ricavi da vendita di titoli di viaggio integrati | | | | |
| - di cui: compensazioni da agevolazioni/esenzioni tariffarie | 19.791 € | 20.326 € | 20.732 € | 21.147 € |
| - di cui: altro | 1.906 € | 1.957 € | 1.997 € | 2.036 € |
| - 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% mentre nel confronto fra il 2022, annualità ancora influenzata dagli effetti della pandemia, ed il 2026 si è ipotizzata una crescita complessiva del 37% prevedendo pertanto il recupero degli incassi pre-covid e presentano l'andamento mostrato nel seguente grafico.



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 | 361.299,30 € | 371.054,38 € | 378.475,47 € | 386.044,98 € |
| Incremento annuo | | 9.755,08 € | 7.421,09 € | 7.569,51 € |
| Incremento % annuo | | 2,70 % | 2,00 % | 2,00 % |

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 Baranzelli Natur srl 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 | 196.449,66 € | 231.414,63 € | 159.037,11 € | 299.726,85 € | 291.770,25 € |
| 3.b | Costi per servizi di terzi | 114.836,67 € | 137.566,49 € | 104.642,27 € | 222.549,01 € | 202.209,56 € |
| 3.c | Costi per godimento beni di terzi | 157.231,96 € | 121.037,90 € | 48.893,30 € | 33.964,43 € | 33.372,86 € |
| 3.d | Costo del personale | 754.255,59 € | 773.439,83 € | 370.962,17 € | 547.454,28 € | 607.857,89 € |
| 3.e | Oneri diversi | 10.184,29 € | 10.048,66 € | 4.064,96 € | 10.911,06 € | 9.497,05 € |
| 3.f | Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni (costi capitalizzati) | - € | - € | - € | - € | - € |
| | Totale | 1.232.958,17 € | 1.273.507,51 € | 687.599,81 € | 1.114.605,63 € | 1.144.707,61 € |

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.

| Costi | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci | 390.521 € | 401.066 € | 409.087 € | 417.269 € |
| Costi per servizi di terzi | 288.482,4 € | 296.271,4 € | 302.196,9 € | 308.240,8 € |
| Costi per godimento beni di terzi | 43.218,5 € | 44.385,4 € | 45.273,1 € | 46.178,6 € |
| Costo del personale | 710.349,5 € | 731.660,0 € | 749.951,5 € | 764.950,6 € |
| Oneri diversi | 12.711,4 € | 13.054,6 € | 13.407,1 € | 13.675,2 € |
| Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni (costi capitalizzati) | - € | - € | - € | - € |
| Totale | 1.445.283,30 € | 1.486.437,00 € | 1.519.915,42 € | 1.550.313,74 € |
| Andamento totale | | 2,85% | 2,25% | 2,00% |
| Andamento al netto del costo del lavoro | | 2,70% | 2,01% | 2,00% |

Come già evidenziato in precedenza, le previsioni 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.

Contratto di Servizio AMP – BARANZELLI NATUR SRL – Atto aggiuntivo
 Piano Raggiungimento Obiettivi e Piano economico finanziario

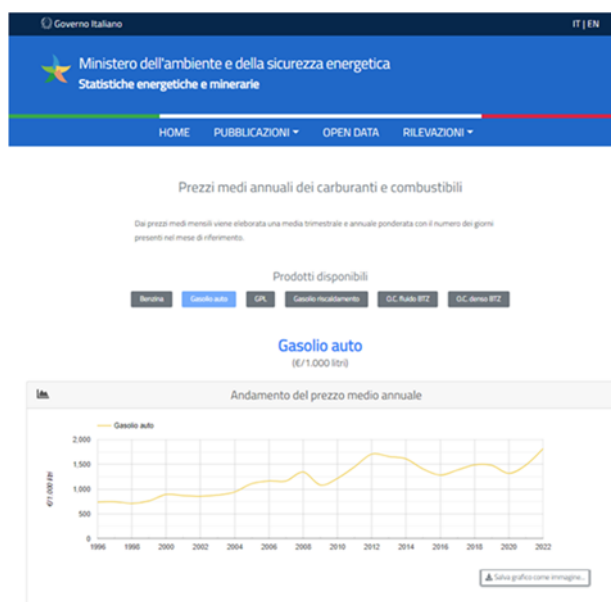
| Costi | | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|------------|---|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| 3.a | Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci | 196.449,66 € | 231.414,63 € | 159.037,11 € | 299.726,85 € | 291.770,25 € |
| 3.a.1 | - di cui: carburante | 139.625,48 € | 169.830,49 € | 113.215,01 € | 234.399,50 € | 228.378,64 € |
| 3.a.2 | di cui: energia elettrica per trazione | | | | | |
| 3.a.3 | - di cui: ricambi e materiali per manutenzione del materiale rotabile | 48.670,47 € | 54.373,99 € | 40.216,89 € | 60.794,94 € | 53.693,41 € |
| 3.a.4 | - di cui: ricambi e materiali per manutenzione dell'infrastruttura | | | | | |
| 3.a.5 | - di cui: altro | 8.153,71 € | 7.210,15 € | 5.605,21 € | 4.532,41 € | 9.698,20 € |

Nell'analisi previsionale del PEF, l'OE ha tenuto in debito conto gli effetti inflattivi; tuttavia tali effetti sono mitigati dal programma di riorganizzazione del servizio progettato dall'OE, che, come già evidenziato in precedenza, dovrà essere attentamente valutato prima della effettiva attuazione.

| Costi | | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|------------|---|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 3.a | Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci | 390.521 € | 401.066 € | 409.087 € | 417.269 € |
| 3.a.1 | - di cui: carburante | 305.675 € | 313.928 € | 320.206 € | 326.611 € |
| 3.a.2 | di cui: energia elettrica per trazione | | | | |
| 3.a.3 | - di cui: ricambi e materiali per manutenzione del materiale rotabile | 71.866 € | 73.807 € | 75.283 € | 76.788 € |
| 3.a.4 | - di cui: ricambi e materiali per manutenzione dell'infrastruttura | | | | |
| 3.a.5 | - di cui: altro | 12.981 € | 13.331 € | 13.598 € | 13.870 € |

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:

Contratto di Servizio AMP – BARANZELLI NATUR SRL – Atto aggiuntivo
Piano Raggiungimento Obiettivi e Piano economico finanziario

| Tabella Addetti | Anno 2023 | Anno 2024 | Anno 2025 | Anno 2026 |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Addetti alla guida e movimento | 14,0 | 14,0 | 14,0 | 14,0 |
| Addetti alla manutenzione ed amministrazione | 3,5 | 3,5 | 3,5 | 3,5 |
| Totale FTE | 17,5 | 17,5 | 17,5 | 17,5 |

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

| Costi | | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|------------|---|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 3.d | Costo del personale | 710.350 € | 731.660 € | 749.952 € | 764.951 € |
| 3.d.1 | - di cui: addetti alla guida e movimento | 631.311 € | 650.250 € | 666.506 € | 679.836 € |
| 3.d.2 | - di cui: addetti alla vendita e controllo biglietti | 21.736 € | 22.388 € | 22.947 € | 23.406 € |
| 3.d.3 | - di cui: addetti alla manutenzione (incluso pulizie) | 39.519 € | 40.705 € | 41.723 € | 42.557 € |
| 3.d.4 | - di cui: altri addetti (amministrazione, sistemi informativi...) | 17.784 € | 18.317 € | 18.775 € | 19.151 € |

L'evoluzione del costo del personale segue le dinamiche della componente inflattiva tenuta a riferimento nel rinnovo del CCNL; tuttavia i costi del personale previsionali nel PEF sono stati adeguati all'inflazione con i seguenti parametri:

| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|-------------------------------|------|-------|-------|-------|
| Andamento costo del personale | | 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 $F7 = (\text{addetti alla guida e movimento}) / (\text{addetti alla guida e movimento intera azienda})$, $F8 = (\text{addetti alla manutenzione}) / (\text{addetti alla manutenzione intera azienda})$, $F9 = (\text{addetti amministrazione}) / (\text{addetti amministrazione intera azienda})$, 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.

| Qualifica professionale del dipendente | Indice della retribuzione contrattuale per dipendente - base dicembre 2015=100 | | | | | | |
|--|--|------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2022 |
| quadro, impiegato | 99,2 | 101 | 102,4 | 103,7 | 103,7 | 103,7 | 105 |
| operario | 98,3 | 101 | 102,3 | 103,6 | 103,6 | 103,6 | 104,8 |
| totale dipendenti al netto dei dirigenti | 98,3 | 101 | 102,3 | 103,6 | 103,6 | 103,6 | 104,8 |

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 delle variazioni del costo del personale 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 precedenti²;

| 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.

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: $0,1\% \times \text{costo medio unitario} \times \text{numero di FTE dell'anno}$;
- 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;

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.

| Ammortamenti | | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|--------------|---|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| 5.a | Ammortamenti per beni strumentali autofinanziati | 125.814,97 € | 165.606,30 € | 198.714,90 € | 118.006,53 € | 107.121,83 € |
| 5.a.1 | - di cui: per materiale rotabile (eccetto nuovi investimenti proroga) | 91.366,37 € | 128.681,04 € | 158.791,06 € | 92.688,49 € | 94.476,98 € |
| 5.a.2 | - di cui: per infrastruttura | - € | - € | - € | - € | - € |
| 5.a.3 | - di cui: per investimenti immobiliari | - € | - € | - € | - € | - € |
| 5.a.4 | - di cui: altro | 33.513,60 € | 35.992,26 € | 39.035,84 € | 24.273,04 € | 11.241,08 € |
| 5.a.5 | - di cui: per investimenti ict per proroga | - € | - € | - € | - € | - € |
| 5.a.6 | - di cui: per investimenti materiale rotabile per proroga | - € | - € | - € | - € | - € |
| 5.b | Altri ammortamenti | - € | - € | - € | - € | - € |
| 5.c | Svalutazioni e perdite (riprese) di valore | 935,00 € | 933,00 € | 888,00 € | 1.045,00 € | 1.403,77 € |
| 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 | 138.155,31 € | 177.714,44 € | 224.668,28 € | 249.955,21 € |
| 5.a.1 | - di cui: per materiale rotabile (eccetto nuovi investimenti proroga) | 63.666,49 € | 54.683,52 € | 53.319,77 € | 31.148,89 € |
| 5.a.2 | - di cui: per infrastruttura | - € | - € | - € | - € |
| 5.a.3 | - di cui: per investimenti immobiliari | - € | - € | - € | - € |
| 5.a.4 | - di cui: altro | 21.822,15 € | 21.697,59 € | 21.348,51 € | 20.139,65 € |
| 5.a.5 | - di cui: per investimenti ict per proroga | 6.000,00 € | 8.000,00 € | 10.000,00 € | 12.000,00 € |
| 5.a.6 | - di cui: per investimenti materiale rotabile per proroga | 46.666,67 € | 93.333,33 € | 140.000,00 € | 186.666,67 € |
| 5.b | Altri ammortamenti | - € | - € | - € | - € |
| 5.c | Svalutazioni e perdite (riprese) di valore | 1.500,00 € | 1.500,00 € | 1.500,00 € | 1.500,00 € |
| 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 | 1.153.239,91 € | 1.081.597,07 € | 1.010.994,36 € | 941.337,24 € |
| 2 | Totale attivo circolante | 695.315,45 € | 713.829,77 € | 727.914,36 € | 742.280,65 € |
| 3 | Totale debiti | 142.368,94 € | 145.216,32 € | 148.120,65 € | 151.083,06 € |
| 4=1+2-3 | Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio | 1.706.186,42 € | 1.650.210,52 € | 1.590.788,08 € | 1.532.534,83 € |

Il calcolo della remunerazione del CIN è stato applicato nel valore del 6,6% 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 427.662; 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.

| Qualità del servizio e sicurezza | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Efficienza Operativa | | | | | |
| 1 costo operativo/vett-km (PEA) | 2,21 € | 2,29 € | 1,31 € | 1,83 € | 2,02 € |
| 2 costo operativo/posti-km (totali) | 0,01 € | 0,01 € | 0,01 € | 0,01 € | 0,01 € |
| Efficienza - Produttività | | | | | |
| 3 costo del lavoro totale/n. addetti totale | 46.313,31 € | 45.466,13 € | 52.302,93 € | 41.678,10 € | 37.741,23 € |
| 4 vett-km (PEA)/n. addetti operativi | 31.116,39 | 33.380,57 | 40.054,21 | 40.841,93 | 36.881,73 |
| 5 vett-km (PEA)/n. addetti totali | 28.519,30 | 30.703,98 | 36.371,89 | 39.524,45 | 35.692,00 |
| 6 vett-km (PEA)/vett-km totali | 0,91 | 1,00 | 1,32 | 0,86 | 0,91 |
| Efficacia - Redditività | | | | | |
| 7 ricavi da traffico/vett-km (cons.) | 0,58 € | 0,58 € | 0,47 € | 0,42 € | 0,45 € |
| 8 ricavi da traffico/costi operativi | 173,68 € | 171,51 € | 108,65 € | 148,94 € | 134,85 € |
| Efficacia - Qualità | | | | | |
| 9 n. corse in orario/n. corse effettive | 85% | 83% | - | 80% | 83% |
| 10 tempo di ritardo/tempo di percorrenza (h servizio) | 0,1 | 0,12 | - | 0,18 | 0,7 |
| 11 n. corse effettive/n. corse programmate | 95% | 97% | - | 99% | 99% |
| 12 pax-km/posti-km | - | - | - | - | - |
| 13 n. veicoli max standard "Euro"/n. veicoli totali (Miv) | - | - | - | - | - |
| 14 consumo energetico/posti-km | - | - | - | - | - |
| 15 n. segnalazione/n. corse effettive | 0,01 | 0,01 | - | 0,01 | 0,01 |
| Monitoraggio | | | | | |
| 16 vett-km (cons)/h servizio | | | | | |
| 17 valore investimenti RMR* realizzati / valore investimenti RMR programmati | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Efficienza Operativa | | | | | |
| 19 valore investimenti ICT realizzati / valore degli investimenti ICT programmati | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Efficacia - Rapporti con gli utenti | | | | | |
| 20 Numero di punti vendita dei titoli di viaggio a terra | 6+INTERNET | 6+INTERNET | 6+INTERNET | 6+INTERNET | 6+INTERNET |
| 21 Numero di giorni di sciopero | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 22 Numero di corse perse per sciopero | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 23 Numero di corse perse per guasti | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 24 Numero incidenti | 0,01 | 0,02 | 0,01 | 0,03 | 0,02 |
| 25 Numero incidenti con danni a viaggiatori o persone terze | 0,02 | 0,03 | 0 | 0,01 | 0 |

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.

Contratto di Servizio AMP – BARANZELLI NATUR SRL – Atto aggiuntivo
Piano Raggiungimento Obiettivi e Piano economico finanziario

| Dati di riferimento | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|--|--------------------|--------------|--------------|--------------|
| a vett-km (PEA) | 702.531 | 702.531 | 702.531 | 702.531 |
| b posti-km (totali) | 37.234.143 | 37.234.143 | 37.234.143 | 37.234.143 |
| c n. addetti totale | 17,5 | 17,5 | 17,5 | 17,5 |
| d n. addetti operativi | 14,0 | 14,0 | 14,0 | 14,0 |
| e ricavi da traffico | 382.996,67 € | 393.337,12 € | 401.204,42 € | 409.227,87 € |
| f n. corse effettive | 14.827 | 14.827 | 14.827 | 14.827 |
| g tempo di percorrenza | 17.357 | 17.357 | 17.357 | 17.357 |
| h n. veicoli totali (Miv) | 13 | 13 | 13 | 13 |
| i valore investimenti RMR realizzati | | | | |
| l valore investimenti ICT realizzati | | | | |
| Qualità del servizio e sicurezza | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
| | serie previsionale | | | |
| Efficienza Operativa | | | | |
| 1 costo operativo/vett-km (PEA) | 2,06 € | 2,12 € | 2,16 € | 2,21 € |
| 2 costo operativo/posti-km (totali) | 0,04 € | 0,04 € | 0,04 € | 0,04 € |
| Efficienza - Produttività | | | | |
| 3 costo del lavoro totale/n. addetti totale | 40.591,40 € | 41.809,14 € | 42.854,37 € | 43.711,46 € |
| 4 vett-Km (PEA)/n. addetti operativi | 50180,79 | 50180,79 | 50180,79 | 50180,79 |
| 5 vett-Km (PEA)/n. addetti totali | 40144,63 | 40144,63 | 40144,63 | 40144,63 |
| 6 vett-Km (PEA)/vett-km totali | 0,909 | 0,909 | 0,909 | 0,909 |
| Efficacia - Redditività | | | | |
| 7 ricavi da traffico/vett-km (cons.) | 0,55 € | 0,56 € | 0,57 € | 0,58 € |
| 8 ricavi da traffico/costi operativi | 0,265 | 0,265 | 0,264 | 0,264 |
| Efficacia - Qualità | | | | |
| 9 n. corse in orario/n. corse effettive | 83% | 83% | 83% | 83% |
| 10 tempo di ritardo/tempo di percorrenza | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,7 |
| 11 n. corse effettive/n. corse programmate | 99% | 99% | 99% | 99% |
| 12 pax-km/posti-km | | | | |
| 13 n. veicoli max standard "Euro"/n. veicoli totali | | | | |
| 14 consumo energetico/posti-km | | | | |
| 15 n. segnalazione/n. corse effettive | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 |
| Monitoraggio | | | | |
| 16 vett-km (cons)/h servizio | 40,48 | 40,48 | 40,48 | 40,48 |
| 17 valore investimenti RMR realizzati / valore investimenti RMR programmati | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Efficienza Operativa | | | | |
| 19 valore investimenti ICT realizzati / valore degli investimenti ICT programmati (da PEF) | 100% | 100% | 100% | 100% |
| Efficacia - Rapporti con gli utenti | | | | |
| 20 Numero di punti vendita dei titoli di viaggio a terra | 6+INTERNET | 6+INTERNET | 6+INTERNET | 6+INTERNET |
| 21 Numero di giorni di sciopero | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 22 Numero di corse perse per sciopero | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 23 Numero di corse perse per guasti | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 24 Numero incidenti | 0,02 | 0,02 | 0,02 | 0,02 |
| 25 Numero incidenti con danni a viaggiatori o persone terze | 0 | 0 | 0 | 0 |

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) | 1,72 € | 2,06 € | 2,12 € | 2,16 € | 2,21 € |
| variazione annua | | 19,6% | 2,8% | 2,3% | 2,0% |
| 7 ricavi da traffico/vett-km (cons.) | 0,45 € | 0,55 € | 0,56 € | 0,57 € | 0,58 € |
| variazione annua | | 21,1% | 2,7% | 2,0% | 2,0% |

Il rapporto ricavi-costi (obiettivo 8) si discosta dagli obiettivi posti dalla normativa e pertanto sarà necessario analizzare le cause ed individuare azioni per un più rapido recupero.

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:

2,51 €/km (pari a 3,52 €/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.

| BARANZELLI - costi standard | |
|---|---------------|
| km da PEF | 702.531 |
| Velocità Commerciale programmata | 40,48 |
| Velocità Standard | 35,20 |
| Costo standard senza ammortamento | 2,51 € |
| Ammortamento unitario standard | 0,34 |
| <i>k1 rettifica per dimensioni parco effettivo</i> | 1,00 |
| <i>k2 rettifica per costo effettivo di acquisto bus</i> | 1,04 |
| <i>k3 rettifica per vita utile effettiva assunta per ammortamenti</i> | 1,50 |
| <i>k4 rettifica per quota di autofinanziamento in ammortamento</i> | 0,59 |
| <i>K rettifica = k1 • k2 • k3 • k4</i> | 0,92 |
| Ammortamento unitario standard rettificato | 0,31 |
| Costo standard con ammortamento rettificato | 2,97 € |
| Costo standard aggiornato ISTAT NIC072 | 3,52 € |

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 antievazione) | 5,00% | 1,00% | 1,50% | 1,50% |
| a3 Andamento costo del lavoro | 1,79% | 6,23% | 6,43% | 2,00% |
| a4 Recupero efficienza produttiva | | 0,00% | 0,00% | 0,00% |
| 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 | andamento nel periodo |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|-----------------------|
| d1 Costo unitario conducenti [€/anno] | 43.000,0 € | 45.678,9 € | 48.616,1 € | 49.588,4 € | a3 |
| d2 Costo unitario altri dipendenti [€/anno] | 49.000,0 € | 52.052,7 € | 55.399,7 € | 56.507,7 € | a3 |
| d3 Costo unitario dirigenti [€/anno] | - € | - € | - € | - € | a3 |
| d4 Ore teoriche/anno conducente | 2.022,0 | 2.022,00 | 2.022,00 | 2.022,00 | a5 |
| d5 Ore lavorative/anno conducente | 1.895,0 | 1.895,00 | 1.895,00 | 1.895,00 | a5 |
| d6 Ore guida/anno/conducente | 1.579,0 | 1.579,00 | 1.579,00 | 1.579,00 | a4 |
| d7 Ore teoriche/anno altri addetti | 1.872,0 | 1.872,00 | 1.872,00 | 1.872,00 | a5 |
| d8 Ore lavorative/anno altri addetti | 1.650,0 | 1.650,00 | 1.650,00 | 1.650,00 | a4 |
| d9 Velocità commerciale [km/h] | 43,0 | 43,0 | 43,0 | 43,0 | a6 |
| d10 Costo carburante (gasolio) [€/l] | 1,47 € | 1,51 € | 1,54 € | 1,57 € | a1 |
| d11 Costo carburante (metano) [€/kg] | - € | - € | - € | - € | a1 |
| d12 Costo energia elettrica [€/kWh] | - € | - € | - € | - € | a1 |
| d13 Costo treno pneumatici [€] | 2.940,00 € | 3.019,4 € | 3.079,77 € | 3.141,36 € | a1 |
| d14 Vita utile treno pneumatici [km] | 80.000,000 | 80.000,000 | 80.000,000 | 80.000,000 | a6 |
| d15 Consumo unitario (autobus gasolio) [l/km] | 0,330 | 0,330 | 0,330 | 0,330 | a6 |
| d16 Consumo unitario (autobus metano) [l/km] | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | a6 |
| d17 Consumo unitario (autobus elettrico) [kWh/km] | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | a6 |
| d18 Costo acquisto (autobus gasolio) [€] | 270.000,00 € | 270.000,00 € | 270.000,00 € | 270.000,00 € | a5 |
| d19 Costo acquisto (autobus metano) [€] | - € | - € | - € | - € | a5 |
| d20 Costo acquisto (autobus elettrico) [€] | - € | - € | - € | - € | a5 |
| d21 % costo manutenzione su costo di acquisto (autobus gasolio) | 3,00% | 3,00% | 3,00% | 3,00% | a6 |
| d22 % costo manutenzione su costo di acquisto (autobus metano) | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | a6 |
| d23 % costo manutenzione su costo di acquisto (autobus elettrico) | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | a6 |
| d24 fattore di incremento costo di manutenzione per veicoli > 8 e <15 anni | 7,00% | 7,00% | 7,00% | 7,00% | a5 |
| d25 fattore di incremento costo di manutenzione per veicoli >15 anni | 10,00% | 10,00% | 10,00% | 10,00% | a5 |
| d26 Costo assicurazione per veicolo [€/anno] | 8.000,0 | 8.216,00 € | 8.380,32 € | 8.547,93 € | a1 |
| d27 Costo gestione strutture deposito veicoli [€/anno] | 45.546,3 | 46.776,03 € | 47.711,55 € | 48.665,78 € | a1 |
| d28 Costo gestione sede/i [€/anno] | 18.602,8 | 19.105,07 € | 19.487,17 € | 19.876,91 € | a1 |
| d29 Altri costi (specificare in relazione) [€/anno] | 148.076,6 | 152.074,69 € | 155.116,18 € | 158.218,51 € | a1 |
| d30 % percorrenza a vuoto | 10,00% | 10,00% | 10,00% | 10,00% | a6 |
| d31 Durata ammortamento (autobus gasolio) [anni] | 10,0 | 10,0 | 10,0 | 10,0 | a5 |
| d32 % di contribuzione pubblica (autobus gasolio) | 60,00% | 60,00% | 60,00% | 60,00% | a5 |
| d33 % veicoli acquistati con finanziamento regionale (autobus gasolio) | 40,00% | 40,00% | 40,00% | 40,00% | a5 |
| d34 Durata ammortamento (autobus metano) | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | a5 |
| d35 % di contribuzione pubblica (autobus metano) | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | a5 |
| d36 % veicoli acquistati con finanziamento regionale (autobus metano) | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | a5 |
| d37 Durata ammortamento (autobus elettrico) [anni] | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | a5 |
| d38 % di contribuzione pubblica (autobus elettrico) | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | a5 |
| d39 % veicoli acquistati con finanziamento pubblico (autobus elettrico) | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | a5 |
| d40 Ricavi da traffico [€] | 379.932,00 € | 383.731,32 € | 389.487,29 € | 395.329,60 € | a2 |
| d41 Agevolazioni tariffarie [€] | 18.800,00 € | 18.800,00 € | 18.800,00 € | 18.800,00 € | a5 |
| d42 Altri ricavi (rimborsi sinistri portati in detrazione ai costi di manutenzione) [€] | 2.000,00 € | 2.054,00 € | 2.095,08 € | 2.136,98 € | a1 |

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:

Contratto di Servizio AMP – BARANZELLI NATUR SRL – Atto aggiuntivo
Piano Raggiungimento Obiettivi e Piano economico finanziario

| | | Programma Esercizio Previsionale Scenario Zero | Anno 2023 | Anno 2024 | Anno 2025 | Anno 2026 |
|-----------------|----|---|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Produzione | 1 | Veicoli-km anno (comprese le percorrenze a vuoto) | 727.193 | 772.784 | 772.784 | 772.784 |
| | 2 | - di cui: veicoli-km anno (veicoli alimentati a gasolio) | 727193,00 | 727193,00 | 727193,00 | 727193,00 |
| | 3 | - di cui: veicoli-km anno (veicoli alimentati a metano) | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 4 | - di cui: veicoli-km anno (veicoli elettrici) | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 5 | Ore anno esercizio commerciale | 17.356 | 17.356 | 17.356 | 17.356 |
| | 6 | - di cui: ore anno (veicoli alimentati a gasolio) | 17.356 | 17.356 | 17.356 | 17.356 |
| Parco veicolare | 7 | - di cui: ore anno (veicoli alimentati a metano) | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 8 | - di cui: ore anno (veicoli elettrici) | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 9 | N. autobus Totali (MIV+20%) | 16 | 16 | 16 | 16 |
| | 10 | - di cui veicoli alimentati a gasolio con età < 8 anni | 12 | 12 | 12 | 12 |
| | 11 | - di cui veicoli alimentati a gasolio con età > 8 anni e <15 anni | 4 | 4 | 4 | 4 |
| | 12 | - di cui veicoli alimentati a gasolio con età > 15 anni | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 13 | - di cui veicoli alimentati a metano con età < 8 anni | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 14 | - di cui veicoli alimentati a metano con età > 8 anni e <15 anni | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 15 | - di cui veicoli alimentati a metano con età > 15 anni | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Personale | 16 | N. addetti FTE | 17,5 | 17,5 | 17,5 | 17,5 |
| | 17 | - di cui N. conducenti | 14,0 | 14,0 | 14,0 | 14,0 |
| | 18 | - di cui N. altri addetti | 3,5 | 3,5 | 3,5 | 3,5 |
| | 19 | - 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 | 27,232 | 28,929 | 30,789 | 31,405 |
| | c2 | Costo chilometrico conducente | 0,633 | 0,673 | 0,716 | 0,730 |
| | c3 | Costo chilometrico altri addetti | 0,236 | 0,236 | 0,251 | 0,256 |
| | c4 | Costo chilometrico dirigenti | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Costo consumi | c5 | Costo chilometrico carburante (autobus gasolio) | 0,485 | 0,498 | 0,508 | 0,518 |
| | c6 | Costo chilometrico carburante (autobus metano) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| | c7 | Costo chilometrico pneumatici | 0,037 | 0,038 | 0,038 | 0,039 |
| | c8 | Costo chilometrico energia (autobus elettrico) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Costo manutenzione | c9 | Costo chilometrico manutenzione (autobus gasolio) | 0,137 | 0,137 | 0,137 | 0,137 |
| | c10 | Costo chilometrico manutenzione (autobus metano) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| | c11 | Costo chilometrico manutenzione (autobus elettrico) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Altri Costi | c12 | Costo chilometrico assicurazione | 0,176 | 0,170 | 0,174 | 0,177 |
| | c13 | Costo chilometrico gestione depositi | 0,063 | 0,061 | 0,062 | 0,063 |
| | c14 | Costo chilometrico gestione sede/i | 0,026 | 0,025 | 0,025 | 0,026 |
| | c15 | Costo chilometrico altri costi | 0,204 | 0,197 | 0,201 | 0,205 |
| Ammortamenti | c16 | Costo chilometrico ammortamento (autobus gasolio) | 0,451 | 0,451 | 0,451 | 0,451 |
| | c17 | Costo chilometrico ammortamento (autobus metano) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| | c18 | Costo chilometrico ammortamento (autobus elettrico) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Riepilogo costi | c19 | Costi totali | 1.721.972,05 | 1.805.752,80 | 1.861.535,65 | 1.890.210,60 |
| | c20 | Costo chilometrico medio (comprese le percorrenze a vuoto) | 2,368 | 2,337 | 2,409 | 2,446 |
| | c21 | Costo chilometrico medio (escluse le percorrenze a vuoto) | 2,605 | 2,570 | 2,650 | 2,691 |

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).

| Schema 1 - Conto Economico Regolatorio | | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|--|--|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| 1.a | Ricavi da traffico | | | | |
| | <i>Ricavi da titoli di viaggio</i> | 361.299 € | 371.054 € | 378.475 € | 386.045 € |
| | <i>Ricavi da agevolazioni tariffarie</i> | 19.791 € | 20.326 € | 20.732 € | 21.147 € |
| 1.b | Altri ricavi e proventi inerenti al servizio (non finanziari) | | | | |
| | <i>Ricavi da attività complementari (es. Fuori linea, pubblicità)</i> | 116.604 € | 119.752 € | 122.147 € | 124.590 € |
| 1 | Totale ricavi generati dall'assolvimento degli OSP | 497.694 € | 511.132 € | 521.355 € | 531.781 € |
| | <i>*Ricavi da Effetti finanziari positivi quantificabili sulle reti dell'operatore in questione di cui al Regolamento n. 1370/2007, Allegato, paragrafo 2, punto 2</i> | 5.000 € | 5.000 € | 5.000 € | 5.000 € |
| 2 | Effetti positivi di rete indotti* | 5.000 € | 5.000 € | 5.000 € | 5.000 € |
| 3.a | Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci | 390.521 € | 401.066 € | 409.087 € | 417.269 € |
| 3.b | Costi per servizi di terzi | 288.482 € | 296.271 € | 302.197 € | 308.241 € |
| 3.c | Costi per godimento beni di terzi | 43.219 € | 44.385 € | 45.273 € | 46.179 € |
| 3.d | Costo del personale addetta al servizio di guida | 631.311 € | 650.250 € | 666.506 € | 679.836 € |
| 3.d.i | Costo del personale altro | 79.039 € | 81.410 € | 83.445 € | 85.114 € |
| 3.e | Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci | | | | |
| 3.f | Oneri diversi di gestione | 12.711 € | 13.055 € | 13.407 € | 13.675 € |
| 3 | Totale costi operativi *** | 1.445.283 € | 1.486.437 € | 1.519.915 € | 1.550.314 € |
| | <i>*** Tutti i costi operativi riportati nel prospetto devono essere al netto dei costi capitalizzati.</i> | | | | |
| 4 = 1+2-3 | Risultato operativo lordo (EBITDA) | -942.589 € | -970.305 € | -993.560 € | -1.013.532 € |
| 5.a | Ammortamenti per beni strumentali autofinanziati | 116.333 € | 156.017 € | 203.320 € | 229.816 € |
| 5.b | Altri ammortamenti | 21.822 € | 21.698 € | 21.349 € | 20.140 € |
| 5 | Totale ammortamenti | 138.155 € | 177.714 € | 224.668 € | 249.955 € |
| 6 = 4-5 | Risultato operativo netto (EBIT) | -1.080.744 € | -1.148.020 € | -1.218.229 € | -1.263.487 € |
| 7 | Utilizzo fondi per rischi ed oneri pertinenti agli OSP **** | | | | |
| | <i>**** 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.</i> | | | | |

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 | 1.557 € | 1.557 € | 1.557 € | 1.557 € |
| 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) | 400.267 € | 384.751 € | 369.234 € | 353.718 € |
| 1.b.ii | di cui: impianti e macchinario | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € |
| 1.b.ii.1 | di cui: materiale rotabile autofinanziato (escluso *) CONTRIBUTITO | 87.655 € | 79.687 € | 72.442 € | 65.857 € |
| 1.b.ii.2 | di cui: materiale rotabile autofinanziato * NN CONTRIBUTITO | 27.149 € | 24.681 € | 22.437 € | 20.397 € |
| 1.b.iii | di cui: attrezzature industriali e commerciali | 11.053 € | 10.048 € | 9.135 € | 8.304 € |
| 1.b.iii.2 | di cui: attrezzature ict per prorga | | | | |
| 1.b.iv | di cui: altre im.inanziarie e in corso | 625.559 € | 580.874 € | 536.189 € | 491.504 € |
| 1 | Totale immobilizzazioni | 1.153.240 € | 1.081.597 € | 1.010.994 € | 941.337 € |
| * Include il materiale rotabile acquisito in leasing/noleggjo da imputare sulla base di quanto previsto dai principi contabili IFRS n. 16 laddove il leasing/noleggjo in questione presenti le caratteristiche previste dallo stess IFRS 16 (da indicare separatamente). | | | | | |
| 2.a | Rimanenze | 9.600 € | 9.600 € | 9.600 € | 9.600 € |
| 2.b | Crediti | 685.715 € | 704.230 € | 718.314 € | 732.681 € |
| 2.b.i | di cui: commerciali ** | 37.390 € | 38.138 € | 38.901 € | 39.679 € |
| 2.b.ii | di cui: altri crediti | 562.110 € | 573.352 € | 584.819 € | 596.515 € |
| 2 | Totale attivo circolante | 695.315 € | 713.830 € | 727.914 € | 742.281 € |
| ** 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 | 142.369 € | 145.216 € | 148.121 € | 151.083 € |
| 3.a.i | di cui: debiti verso fornitori | 46.470 € | 47.725 € | 48.680 € | 49.653 € |
| 3 | Totale debiti | 142.369 € | 145.216 € | 148.121 € | 151.083 € |
| 4=1+2-3 | Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio | 1.706.186 € | 1.650.211 € | 1.590.788 € | 1.532.535 € |

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 | 497.694 € | 511.132 € | 521.355 € | 531.781 € |
| B | Effetti positivi di rete indotti * | 5.000 € | 5.000 € | 5.000 € | 5.000 € |
| * 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 | 502.694 € | 516.132 € | 526.355 € | 536.781 € |
| D | Uscite relative a costi sostenuti per l'assolvimento degli OSP | 1.583.439 € | 1.664.151 € | 1.744.584 € | 1.800.269 € |
| G=F+E | Remunerazione del capitale investito (utile ragionevole) | 112.608 € | 108.914 € | 104.992 € | 101.147 € |
| H=D+G | USCITE + UTILE RAGIONEVOLE | 1.696.046,91 € | 1.773.065,34 € | 1.849.575,71 € | 1.901.416,24 € |
| E | Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio | 1.706.186 € | 1.650.211 € | 1.590.788 € | 1.532.535 € |
| F | Tasso di congrua remunerazione del CIN (%) | 6,6% | | | |
| I=H-C | EFFETTO FINANZIARIO NETTO (COMPENSAZIONE VARIABILE) | 1.193.352,42 € | 1.256.933,55 € | 1.323.220,73 € | 1.364.634,80 € |
| L=C+I | ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE + COMPENSAZIONE VARIABILE | 1.696.046,91 € | 1.773.065,34 € | 1.849.575,71 € | 1.901.416,24 € |
| M | VAN L | 6.150.687,40 € | | | |
| N | VAN H | 6.150.687,40 € | | | |
| O | VAN I | 4.374.711,06 € | | | |
| P | COMPENSAZIONE COSTANTE | -1.279.894,73 € | | | |
| Q=I-P | POSTE FIGURATIVE | -86.542,31 € | -22.961 € | 43.326 € | 84.740 € |
| 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) | 1.193.352,42 € | 1.256.933,55 € | 1.323.220,73 € | 1.364.634,80 € |
| Produzione annua (bus-km/anno) | 702.531,00 | 702.531,00 | 702.531,00 | 702.531,00 |
| Compensazione media annuale (art. 203) | 1,70 € | 1,79 € | 1,88 € | 1,94 € |

La somma dei costi (RIGA H) per l'intera durata dell'affidamento (2023-2026) equivale a 7.220.104,21 €, a cui si aggiunge l'IVA al 10% per un totale di 7.942.114,63 €: 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). L'importo annuo della compensazione costante riconosciuta dall'EC all'OE è pari a 1.279.894,73 € (a cui si aggiunge l'IVA al 10% per un totale di 1.407.884 €); il valore complessivo della compensazione economica per l'intera durata dell'affidamento (2023-2026) è pari a 5.119.579,92 € (a cui si aggiunge l'IVA al 10% per un totale di 5.631.537,81 €).

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.

| Schema 4 - Rendiconto Finanziario | | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|-----------------------------------|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 1.a | Incassi da tariffa | 361.299,30 € | 371.054,38 € | 378.475,47 € | 386.044,98 € |
| 1.b | Incassi da compensazioni | 19.791,37 € | 20.325,74 € | 20.732,25 € | 21.146,90 € |
| 1.c | Altri incassi (contributi, ...) | 1.906,00 € | 1.957,00 € | 1.996,70 € | 2.036,00 € |
| 1.d | Pagamenti a fornitori per materie prime e materiali di consumo | 390.521,46 € | 401.065,54 € | 409.086,85 € | 417.268,58 € |
| 1.e | Pagamenti a fornitori per servizi | 288.482,41 € | 296.271,43 € | 302.196,86 € | 308.240,80 € |
| 1.f | Pagamenti al personale | 710.349,55 € | 731.660,03 € | 749.951,53 € | 764.950,56 € |
| 1.g | Altri pagamenti | 12.711,38 € | 13.054,58 € | 13.407,06 € | 13.675,20 € |
| 1.h | Imposte pagate sul reddito | 60.000,00 € | 70.000,00 € | 80.000,00 € | 80.000,00 € |
| 1 | Flusso di cassa dell'attività operativa | 1.845.061,46 € | 1.905.388,70 € | 1.955.846,72 € | 1.993.363,02 € |
| 2.a | Investimenti in immobilizzazioni immateriali | 1.556,93 € | 1.556,93 € | 1.556,93 € | 1.556,93 € |
| 2.b | Disinvestimenti in immobilizzazioni immateriali | | | | |
| 2.c | Investimenti in immobilizzazioni materiali | 1.228.201,62 € | - € | 1.151.682,98 € | 1.080.040,14 € |
| 2.d | Disinvestimenti in immobilizzazioni immateriali | | | | |
| 2 | Flusso di cassa dell'attività di investimento | 1.229.758,55 € | 1.556,93 € | 1.153.239,91 € | 1.081.597,07 € |
| 3.a | Incremento mezzi di terzi | | | | |
| 3.b | Decremento mezzi di terzi | | | | |
| 3.c | Incremento mezzi propri | 645.000,00 € | 270.000,00 € | 270.000,00 € | 270.000,00 € |
| 3.d | Decremento mezzi propri | - 75.000,00 € | - 25.000,00 € | - 25.000,00 € | - 25.000,00 € |
| 3 | Flusso di cassa dell'attività finanziaria | 570.000,00 € | 245.000,00 € | 245.000,00 € | 245.000,00 € |
| 4=1+2+3 | Variazione delle Disponibilità Liquide | 3.644.820,01 € | 2.151.945,63 € | 3.354.086,63 € | 3.319.960,09 € |

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.