

Agenzia della mobilità piemontese

CONTRATTO DI SERVIZIO PER IL TRASPORTO PUBBLICO
LOCALE EXTRAURBANO E URBANI DELLA PROVINCIA DI
ALESSANDRIA PER IL PERIODO 2023-2026 - ATTO AGGIUNTIVO

SOCIETA' CONSORTILE ALESSANDRINA TRASPORTI A R L (SCAT)

Allegato 7

PIANO RAGGIUNGIMENTO OBIETTIVI E
PIANO ECONOMICO FINANZIARIO

Sommario

1	Premessa.	4
2	Criteri utilizzati per la redazione del PRO e del PEF.	4
3	Fattori di produzione del servizio TPL.	5
3.1	Rete e Depositi.	6
3.2	Parco Rotabile.	7
3.3	Addetti.....	8
3.4	Produzione prevista a PEF.	9
4	Programma di Investimenti.....	10
4.1	Programma di investimento in materiale rotabile.....	11
4.2	Programma di investimento in digitalizzazione	12
4.3	Programma di investimento infrastrutture.....	12
5	Benefici ambientali.....	13
6	Pertinenza dei costi e dei ricavi.....	15
6.1	Pertinenza dei Ricavi	15
6.2	Effetti di rete	15
6.3	Pertinenza dei Costi.....	16
6.4	Matrice dei rischi.....	17
7	Ricavi da traffico.....	17
7.1	Dinamica inflattiva.....	17
7.2	Ricavi da Traffico.	17
8	Costi.....	18
8.1	Costi di processo.....	19
8.2	Dinamica costi materie prime	19
8.3	Dinamica costo del lavoro	20
8.4	Ammortamenti.....	22
9	Remunerazione del Capitale Investito Netto (CIN).	23
10	Definizione degli obiettivi di efficacia ed efficienza.....	24
11	Costo Standard	27
12	Conto Economico Simulato	28
13	Analisi dei rischi.....	30
14	Piano Economico Finanziario.....	31
14.1	Schemi Economici.-	31
14.2	Schema 1 – Conto Economico Regolatorio.	32

Contratto di Servizio AMP – SCAT – Atto aggiuntivo
Piano Raggiungimento Obiettivi e Piano economico finanziario

14.3	Schema 2 – Stato Patrimoniale Regolatorio.....	33
14.4	Schema 3 – Piano Economico Finanziario Regolatorio Simulato.	34
14.5	Schema 4 – Rendiconto finanziario.	34
14.6	Piano Economico Finanziario deflazionato	36
14.7	Monitoraggio PEF.	36

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 Società Consortile Alessandrina Trasporti A R L (SCAT) (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

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.

attraverso la determinazione 433/2023 e i suoi allegati, che vengono richiamati come parte integrante del PRO e del PEF.

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 nell'area omogenea della Provincia di Alessandria per il servizio extraurbano e nel comune di Novi Ligure per quello urbano, la rete dei servizi sul territorio si compone di numerose fermate.

Durante il comitato tecnico di contratto all'OE verrà chiesto di comunicare l'effettivo numero reale delle fermate di cui dispone la rete e quante di queste sono attrezzate.

L'Azienda utilizza 19 depositi di superficie per un totale di 50.203,76 mq nei quale sono presenti impianti di erogazione carburante, impianti di pulizia e lavaggio.

Ubicazione	Superficie	Impianti	valore al 31/12/2022
Canelli (At), Via Giuseppe Contratto 12	443,70 mq	Erogazione carburante, Lavaggio	83.523,12 €
Ticineto (Al), Strada Valmacca 5	450,00 mq		Affitto
Cocconato (At), Via Salvo D'acquisto 20	150,00 mq	Erogazione carburante	304,00 €
Cabella Ligure (Al), Via Cosola N. 6	516,68 mq		39.910,88 €
Borghetto Di Borbera (Al), Frazione Persi Via Chiesa	451,74 mq		12.672,73 €
Acqui Terme (Al), Piazzale Movicentro	5.256,00 mq		Affitto
Alessandria (Al), Viale Milite Ignoto 26	13.645,00 mq	Erogazione carburante	10.743,94 €
Acqui Terme (Al), Piazzale Movicentro	5.760,00 mq		Affitto
Tortona (Al), Piazzale Della Stazione	3.699,00 mq		Affitto
Tortona (Al), Corso Repubblica	1.700,00 mq		Affitto
Altavilla (Al), Regione Moretta 12	2.088,65 mq		1.042,73 €
Ovada (Al), Via Novi Ligure 23	1.700,00 mq		Affitto
Mirabello (Al), Via Mario Talice 74 – 76	347,00 mq		Affitto
Tortona (Al), Via Franceschino Baxilio 4/A	2.463,00 mq		Comodato uso gratuito
Novi Ligure (Al), Viale Del Lavoro 8	10.563,00 mq	Erogazione carburante, Lavaggio	911.342,06 €
Torino (To), Via Gianfrancesco Fiocchetto 23	242,00 mq		103.769,67 €
Chivasso (To), Via Orti 46 8	99,13 mq		11.347,73 €

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 155 autobus, le cui dimensioni variano. 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. Tale numero è maggiore del MIV definito nel 2023 dall'EA, si procederà quindi in sede di comitato tecnico di contratto a verificare il dato.

Il consorzio non ha fornito il dato dei turni macchina nei tempi dell'istanza, tale informazione sarà oggetto di verifica in sede di comitato tecnico di contratto.

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 $F1 = \frac{\text{mq deposito}}{\text{n. autobus}}$ 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:

$$F1 = 50.203,76 \text{ mq} / 155 \text{ bus} = 323,89 \text{ mq}$$

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" 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	136,70	40.211,76 €/anno	136,2	41.900,65 €/anno
Addetti alla manutenzione	13,95	38.257,01 €/anno	13,95	38.116,03 €/anno
Addetti amministrazione e pianificazione	24,04	42.881,52 €/anno	24,04	40.730,38 €/anno
Totale FTE	174,69	40.423,06 €/anno	174,19	41.436,05 €/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	278.116,15	277.099,15
Ore guidate dai conducenti anno	186.370,24	185.479,74
F2 = media ore pagate ai conducenti anno	2.034,50	2.034,50
F3 = media ore guidate dai conducenti anno	1.363,35	1.361,82
Costo totale addetti alla guida e movimento	5.496.947,00 €	5.706.868,60 €
Costo totale addetti alla manutenzione	533.685,32 €	531.718,68 €

Costo totale addetti amministrazione e pianificazione	1.030.871,68 €	979.158,37 €
Totale costo annuo	7.061.504,00 €	7.217.745,65 €

L'indicatore/driver di produttività $F4 = (n. \text{turni macchina annui}) / (n. \text{turni uomo annui})$ 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). L'indicatore F4 sarà calcolato in sede di comitato tecnico di gestione del contratto quando l'OE fornirà i dati di n. turni macchina annui e n. turni uomo annui.

Un altro driver/indicatore a cui si fa riferimento corrisponde all' $F5 = (\text{Ore guidate dai conducenti anno}) / (\text{ore di servizio del contratto})$. 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 i soli Scenario Uno e Scenario Due. L'OE non ha ritenuto fosse necessario produrre lo scenario zero in quanto le risorse attribuite al consorzio dall'EA risultano sufficienti a coprire il fabbisogno di risorse per una produzione chilometrica quantomeno costante.

La produzione valorizzata a PEF secondo lo Scenario Uno per gli anni 2024-2026 è leggermente inferiore a quella del 2023 che si attesta, considerando sia il servizio urbano che quello

extraurbano sui 6.024.783,20 bus-km/annui, una durata di 160.991,32 ore servizio/anno con una velocità commerciale di circa 20,91 km/h per le tratte urbane e 38,52 km/h per quelle extraurbane come meglio descritta dall'azienda nei fogli "PEA scenario uno"; per gli anni successivi al 2023 si prevede che la produzione scenda a 5.913.692,17 bus-km/annui con 159.929,51 ore di servizio annuali.

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).

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.

Non essendo stato indicato il dato riguardante i passeggeri-km trasportati nelle schede di scenario non è possibile calcolare l'indicatore F6, pertanto l'OE dovrà rendere disponibile il dato in sede di comitato tecnico di gestione del contratto. Il valore dell'indicatore sarà calcolato una volta ricevuti questi dati.

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.

L'OE prevede anche uno Scenario Due, meglio descritto nel foglio "PEA scenario due", con un incremento di km prodotti e quindi una richiesta di risorse aggiuntive. Tale scenario prevede, rispetto a quanto riportato nello Scenario Uno, i seguenti servizi aggiuntivi:

- Servizio urbano di Tortona con una produzione di 105.000 km annui.
- Servizi a chiamata: l'OE si rende disponibile all'attivazione di servizi a chiamata e propone un modello con un'offerta di 4 ore giornaliere per tutti i giorni feriali ad un costo pari a 70.000 €/anno iva esclusa per ciascun bus impegnato, stimando una produzione di 120.000 km/anno.

Tale scenario incrementale prevedrebbe una produzione maggiorata di circa 795.000 km per l'intero periodo contrattuale.

4 Programma di Investimenti.

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

- l'acquisto di nuovi veicoli;
- l'ammodernamento delle infrastrutture esistenti;

- lo sviluppo di nuove infrastrutture;
- l'implementazione di tecnologie innovative.

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

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

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

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

In conclusione, l'efficacia di un programma di investimenti è il risultato di una combinazione di diversi fattori. Il PRO pone l'accento sul monitoraggio e la valutazione di questi fattori. Questo approccio permetterà di assicurare che gli obiettivi del programma siano raggiunti in modo efficiente ed efficace, garantendo al contempo l'uso ottimale delle risorse disponibili.

4.1 Programma di investimento in materiale rotabile.

Il programma di rinnovo della flotta prevede la sostituzione di 57 veicoli, con l'acquisto di 2 nuovi autobus elettrici, 30 autobus a metano e 20 autobus a gasolio moderni e 5 autobus usati a gasolio Euro 5.

L'adozione di questi nuovi mezzi di trasporto rappresenta un passo significativo 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 circa 16.327.601 km, con una media di 313.992,32 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, riportato nel foglio “Programma investimenti bus” dei dati tecnici, per l’acquisto dei nuovi autobus ammonta a 8.492.839,16 €.

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:

- Il progetto denominato “Sud Piemonte” che coinvolge i consorzi Granda Bus, SCAT e COAS e riguarderà la gestione comune e centralizzata della bigliettazione integrata, delle attività relative al BIP e al CCA, e le attività del progetto di Sharing Mobility (allegato al presente documento);
- digitalizzazione ed evoluzione dei sistemi di bigliettazione elettronica;
- sistema di monitoraggio in tempo reale dei pneumatici della flotta.

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

Gli investimenti complessivi per l’innovazione tecnologica e l’evoluzione digitale ammontano a 1.086.163 €.

4.3 Programma di investimento infrastrutture

Nella relazione sono riportati investimenti riguardanti lo sviluppo di nuove infrastrutture che ammontano ad un investimento pari a euro 1.635.000. Nella seguente tabella sono riportate le specifiche degli interventi e dove saranno effettuati:

Tipo impianto	Società	Città	Indirizzo	Costo	Anno
Erogazione Metano	Bus Company	Alessandria	Via De Negri	875.000,00 €	2024
Erogazione Carburante	Bus Company	Alessandria	Via De Negri	160.000,00 €	2024
Fotovoltaico	Bus Company	Alessandria	Via De Negri	600.000,00 €	2024

In sede di consuntivo 2023 e con cadenza annuale il CdS prevede il monitoraggio e l'aggiornamento del programma di investimenti e dei benefici attesi.

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	6.024.783	5.913.692	5.913.692	5.913.692
Consumi ed emissioni	Unità di misura	2023	2024	2025	2026
Consumo di carburante (gasolio)	l	2.027.846	2.004.198	1.326.487	1.326.487
Consumo di carburante (metano)	Nmc	33.620	330.604	616.089	616.089
Consumo di energia elettrica	MWh	21	42	42	42
Consumo di carburante (gasolio)	TEP	1743,95	1723,61	1140,78	1140,78
Consumo di carburante (metano)	TEP	27,57	271,10	505,20	505,20
Consumo di energia elettrica	TEP	3,93	7,85	7,85	7,85
Consumo Totale	TEP	1775,44	2002,56	1653,83	1653,83

L'EA ha sviluppato una specifica analisi per meglio evidenziare l'impatto ambientale conseguente agli investimenti in materiale rotabile dell'azienda; l'OE non ha inserito i 5 autobus sostituiti con mezzi usati in questa analisi. Di seguito vengono riportate le tabelle riguardanti le emissioni previste medie per gli autobus presi in considerazione:

Totale Veicoli rottamati	52
Totale Veicoli acquistati	52

Emissioni DA PERCORRENZE MEDIE	NOx	PM2.5	PM10	CO2
	kg	kg	kg	kg
Emissioni prodotte veicoli rottamati	10.976,61	311,01	379,00	1.154.998,67
Emissioni prodotte veicoli acquistati	8.562,35	103,72	195,21	11.945.628,54
Totale emissioni	19.538,96	414,72	574,21	13.100.627,21

Di seguito sono riportati il numero di veicoli che verranno rottamati nel periodo 2023 – 2026, le percorrenze a loro associati e le emissioni calcolate sulla base delle stesse:

Contratto di Servizio AMP – SCAT – Atto aggiuntivo
Piano Raggiungimento Obiettivi e Piano economico finanziario

Veicoli M2 Diesel	Fattori emissione				Numero Veicoli	Percorrenze totali associate ai veicoli rottamati	Emissioni DA PERCORRENZE			
	NOx	PM2.5	PM10	CO ₂			NO _x	PM2.5	PM10	CO ₂
	mg/km	mg/km	mg/km	g/km			numero	km	kg	kg
Euro 0	1794,2	334,2	349,3	267,7			0,000	0,000	0,000	0,000
Euro 1	1264,5	120,2	135,3	240,1			0,000	0,000	0,000	0,000
Euro 2	1264,5	120,2	135,3	240,1			0,000	0,000	0,000	0,000
Euro 3	1050,7	89,6	104,7	240,1	1	37.652	39,560	3,374	3,942	9040,125
Euro 4	848	59,9	75	240,1			0,000	0,000	0,000	0,000
Euro 5	1150	1	1	232,2			0,000	0,000	0,000	-
TOTALI					1		39,56	3,37	3,94	9.040,13

Veicoli M3 Diesel	Fattori emissione				Numero Veicoli	Percorrenze totali associate ai veicoli rottamati	Emissioni DA PERCORRENZE			
	NOx	PM2.5	PM10	CO ₂			NO _x	PM2.5	PM10	CO ₂
	mg/km	mg/km	mg/km	g/km			numero	km	kg	kg
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	3	112.955	967,828	21,360	26,375	78548,559
Euro 3	7288,6	216,6	261	761,5	42	1.255.050	9147,557	271,844	327,568	955720,575
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	6	150.606	821,661	14,428	21,115	111689,410
TOTALI					51		10.937,05	307,63	375,06	1.145.958,54

Analogamente nelle successive tabelle sono riportati i dati riguardanti i nuovi autobus a emissioni ridotte con le loro percorrenze e emissioni:

Veicoli M2 Euro 6	Fattori emissione				Numero Veicoli	Percorrenze veicoli acquistati	Emissioni DA PERCORRENZE			
	NOx	PM2.5	PM10	CO ₂			NO _x	PM2.5	PM10	CO ₂
	mg/km	mg/km	mg/km	g/km			numero	km	kg	kg
elettrico					2	385.000	0,000	0,000	0,000	0,000
benz/elettrico (hybrid)							0,000	0,000	0,000	0,000
metano	50	18	32	182,2			0,000	0,000	0,000	0,000
disele euro 6D	121	1	1	232			0,000	0,000	0,000	0,000
diesel euro 6E							0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALI					2		-	-	-	-

Veicoli M3 Diesel	Fattori emissione				Numero Veicoli	Percorrenze veicoli acquistati	Emissioni DA PERCORRENZE			
	NOx	PM2.5	PM10	CO ₂			NO _x	PM2.5	PM10	CO ₂
	mg/km	mg/km	mg/km	g/km			numero	km	kg	kg
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	30	9.148.928,00	4.574,46	91,49	182,98	6.907.440,64
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	20	6.793.673,00	3.987,89	12,23	12,23	5.038.187,90
TOTALI					50		8.562,35	103,72	195,21	11.945.628,54

Sono state inoltre stimate le emissioni risparmiate ipotizzando la non sostituzione dei mezzi e assegnando ai veicoli non sostituiti le percorrenze medie calcolate annualmente per quel tipo di mezzi (60.000 km/anno):

Veicoli M2 Diesel	Fattori emissione				Numero Veicoli	Percorrenze totali associate ai veicoli rottamati	Emissioni DA PERCORRENZE			
	NOx	PM2.5	PM10	CO ₂			NO _x	PM2.5	PM10	CO ₂
	mg/km	mg/km	mg/km	g/km			numero	km	kg	kg
Euro 0	1794,2	334,2	349,3	267,7			0,000	0,000	0,000	0,000
Euro 1	1264,5	120,2	135,3	240,1			0,000	0,000	0,000	0,000
Euro 2	1264,5	120,2	135,3	240,1			0,000	0,000	0,000	0,000
Euro 3	1050,7	89,6	104,7	240,1			0,000	0,000	0,000	0,000
Euro 4	848	59,9	75	240,1	1	140.000	118,720	8,386	10,500	33614,000
Euro 5	1150	1	1	232,2			0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALI					1		118,72	8,39	10,50	33.614,00

Veicoli M3 Diesel	Fattori emissione				Numero Veicoli	Percorrenze totali associate ai veicoli rottamati	Emissioni DA PERCORRENZE			
	NOx	PM2.5	PM10	CO ₂			NO _x	PM2.5	PM10	CO ₂
	mg/km	mg/km	mg/km	g/km			numero	km	kg	kg
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	27	3.780.000	32388,174	714,798	882,630	2628612,000
Euro 3	7288,6	216,6	261	761,5	56	7.840.000	57142,624	1698,144	2046,240	5970160,000
Euro 4	4919,9	85,7	130,2	735,6		0	0,000	0,000	0,000	0,000
Euro 5	5455,7	95,8	140,2	741,6	6	840.000	4582,788	80,472	117,768	622944,000
TOTALI					89		94.113,59	2.493,41	3.046,64	9.221.716,00

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

Emissioni da percorrenze	NOx	PM2.5	PM10	CO2
	kg	kg	kg	kg
Emissione ipotesi senza sostituzione	87.746,64	2.478,94	3.026,02	9.302.136,00
Emissioni con attuazione programma investimento	19.538,96	414,72	574,21	13.100.627,21
Riduzione emissioni	- 68.207,68	- 2.064,21	- 2.451,81	3.798.491,21

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 noleggjo, i benefici derivanti dai progetti di sharing.

La stima previsionale fornita a PEF è indicata nella tabella seguente, questi valori saranno adattati all'andamento inflattivo una volta chiarito un metodo di calcolo condiviso.

	2023	2024	2025	2026
Effetti di rete	25.000,00 €	25.000,00 €	25.000,00 €	25.000,00 €

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

6.3 Pertinenza dei Costi

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

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

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

6.4 Matrice dei rischi

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

La matrice definisce i criteri per l'individuazione e l'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 13 "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	3.211.565,44	3.068.758,93	1.304.232,06	1.716.867,06	2.822.981,19
2 Passeggeri-km trasportati					
Titoli di viaggio venduti (TdV)					
3 TdV Corsa semplice	771.932,00	796.538,78	354.887,91	516.729,56	533.677,32
4 TdV A tempo	1.097,00	-	-	11,00	315,00
5 Carnet TdV	6.615,00	6.293,00	3.685,13	5.815,12	379,77
6 TdV Abbonamenti giornalieri / settimanali	19.805,00	22.377,00	9.389,62	21.551,62	20.181,01
7 TdV Abbonamenti mensili / annuali	21.418,00	27.438,00	10.353,12	11.467,50	24.808,28
Ricavi da traffico (IVA esclusa)					
9 ricavi da TdV Corsa semplice	1.882.532,75 €	1.709.333,57 €	866.699,57 €	1.073.415,17 €	1.585.940,53 €
10 ricavi da TdV A tempo	24.142,34 €	- €	- €	260,40 €	- €
11 ricavi da Carnet TdV	196.096,91 €	206.596,92 €	131.844,90 €	177.446,92 €	15.462,85 €
12 ricavi da TdV Abbonamenti giornalieri / settimanali	291.003,96 €	327.212,57 €	161.728,68 €	309.870,29 €	328.894,39 €
13 ricavi da TdV Abbonamenti mensili / annuali	1.359.472,46 €	1.459.272,99 €	401.616,85 €	570.598,80 €	1.374.259,08 €
14 ricavi da TdV con tariffazione integrata	188.126,68 €	184.346,69 €	95.482,09 €	140.539,64 €	151.802,48 €

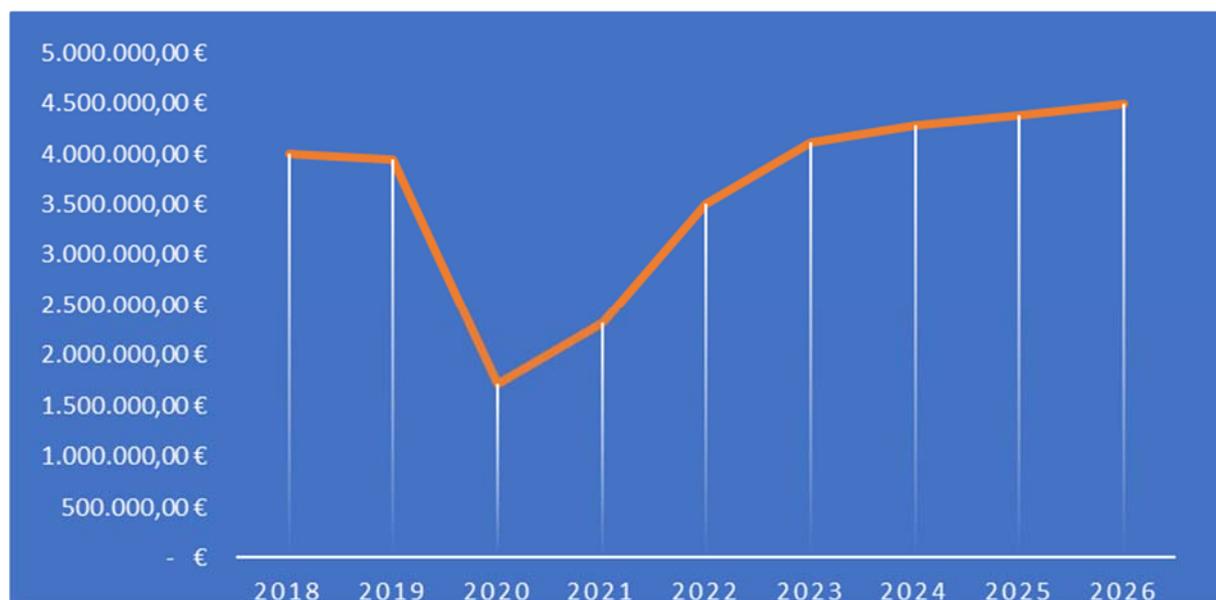
Contratto di Servizio AMP – SCAT – Atto aggiuntivo
Piano Raggiungimento Obiettivi e Piano economico finanziario

Ricavi	2018	2019	2020	2021	2022
1.a Ricavi da traffico	3.993.858,88 €	3.938.718,88 €	1.708.959,62 €	2.323.591,53 €	3.509.072,43 €
1.a.1 - di cui: ricavi da vendita biglietti	2.102.772,00 €	1.915.930,49 €	998.544,47 €	1.251.122,49 €	1.601.403,38 €
1.a.2 - di cui: ricavi da vendita abbonamenti	1.650.476,42 €	1.786.485,56 €	563.345,53 €	880.469,08 €	1.703.153,47 €
1.a.3 - di cui: ricavi da vendita di titoli di viaggio integrati	188.126,68 €	184.346,69 €	95.482,09 €	140.539,64 €	151.802,48 €
1.a.4 - di cui: compensazioni da agevolazioni/esenzioni tariffarie	52.483,78 €	51.956,14 €	51.587,53 €	51.460,32 €	52.713,11 €
1.a.5 - di cui: altro	- €	- €	- €	- €	- €
1.a.6 - di cui: contributi covid, bonus abbonamenti	- €	- €	- €	- €	- €

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

Ricavi	2023	2024	2025	2026
1.a Ricavi da traffico	4.117.370,21 €	4.280.696,71 €	4.387.072,05 €	4.496.112,05 €
1.a.1 - di cui: ricavi da vendita biglietti	1.880.518,31 €	1.956.068,16 €	2.005.230,73 €	2.055.627,28 €
1.a.2 - di cui: ricavi da vendita abbonamenti	2.002.768,02 €	2.083.118,17 €	2.135.404,43 €	2.189.003,08 €
1.a.3 - di cui: ricavi da vendita di titoli di viaggio integrati	178.507,20 €	185.668,83 €	190.329,12 €	195.106,38 €
1.a.4 - di cui: compensazioni da agevolazioni/esenzioni tariffarie	52.976,67 €	53.241,56 €	53.507,76 €	53.775,30 €
1.a.5 - di cui: altro				
1.a.6 - di cui: contributi covid, bonus abbonamenti				

Nel confronto fra il 2019 ed il 2026 si prevede una crescita complessiva dei ricavi da traffico di circa il 14,15% mentre nel confronto fra il 2022, annualità ancora influenzata dagli effetti della pandemia, ed il 2026 si è ipotizzata una crescita complessiva del 28,13% prevedendo pertanto il recupero degli incassi pre-covid e presentando il seguente andamento.



Gli incrementi ipotizzati nel PEF a partire dall'annualità 2024 nel confronto con l'annualità precedente, cumulano le due componenti secondo questi valori.

Incremento % annuo	2023	2024	2025	2026
Totale ricavi 1.a.1 + 1.a.2	3.883.286,33 €	4.039.186,33 €	4.140.635,16 €	4.244.630,37 €
Incremento annuo		155.899,99 €	101.448,84 €	103.995,20 €
Incremento % annuo		4,01%	2,51%	2,51%

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. 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 dall'OE 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	3.534.443,31 €	3.957.368,99 €	2.367.141,16 €	2.999.714,04 €	3.584.944,84 €
3.b	Costi per servizi di terzi	2.000.677,40 €	2.309.655,57 €	2.028.869,20 €	2.015.279,48 €	2.341.792,61 €
3.c	Costi per godimento beni di terzi	346.454,73 €	350.407,27 €	325.343,30 €	350.271,93 €	351.933,11 €
3.d	Costo del personale	8.621.856,09 €	8.492.239,36 €	5.888.757,85 €	7.281.632,71 €	7.061.503,70 €
3.e	Oneri diversi	747.401,68 €	759.773,38 €	561.511,50 €	684.352,70 €	731.734,01 €
3.f	Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni (costi capitalizzati)	- €	- €	- €	- €	- €
Totale costi		15.250.833,20 €	15.869.444,57 €	11.171.623,01 €	13.331.250,87 €	14.071.908,27 €

Negli esercizi previsionali i costi subiscono una riduzione nel 2024 e un consecutivo incremento sostanzialmente legato all'inflazione ed abbastanza in linea con gli andamenti previsionali forniti da AMP e richiamati al precedente paragrafo 7.1 in quanto la produzione è mantenuta costante per l'intero periodo.

	Costi	2023	2024	2025	2026
3.a	Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	3.846.628,59 €	3.648.712,97 €	3.688.221,30 €	3.755.540,46 €
3.b	Costi per servizi di terzi	2.204.108,06 €	2.308.908,43 €	2.361.572,60 €	2.542.137,39 €
3.c	Costi per godimento beni di terzi	353.302,61 €	354.709,09 €	355.779,05 €	356.870,42 €
3.d	Costo del personale	7.210.141,73 €	7.359.397,66 €	7.543.382,61 €	7.694.250,26 €
3.e	Oneri diversi	748.394,79 €	768.601,45 €	783.973,48 €	799.652,95 €
3.f	Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni (costi capitalizzati)	- €	- €	- €	- €
Totale costi		14.362.575,78 €	14.440.329,60 €	14.732.929,04 €	15.148.451,47 €
Andamento totale			0,54%	2,03%	2,82%
Andamento al netto del costo del lavoro			-1,00%	1,53%	3,68%

Nei paragrafi seguenti si forniscono alcuni analisi di dettaglio delle varie voci di spesa.

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.

8.2 Dinamica costi materie prime

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

	Costi	2018	2019	2020	2021	2022
3.a	Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	3.534.443,31 €	3.957.368,99 €	2.367.141,16 €	2.999.714,04 €	3.584.944,84 €
3.a.1	- di cui: carburante	2.516.227,35 €	2.500.433,30 €	1.709.565,47 €	2.347.051,94 €	2.855.440,43 €
3.a.2	- di cui: energia elettrica per trazione	- €	- €	- €	- €	- €
3.a.3	- di cui: ricambi e materiali per manutenzione del materiale rotabile	803.682,07 €	1.238.806,77 €	498.229,23 €	458.192,13 €	523.118,95 €
3.a.4	- di cui: ricambi e materiali per manutenzione dell'infrastruttura	96.540,25 €	98.158,01 €	71.705,91 €	87.511,49 €	92.873,45 €
3.a.5	- di cui: altro	117.993,64 €	119.970,90 €	87.640,55 €	106.958,48 €	113.512,00 €

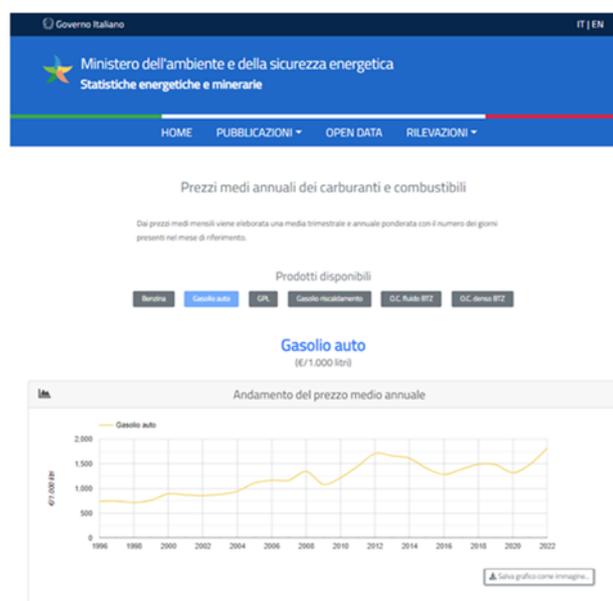
Nell'analisi previsionale del PEF, l'OE prevede per l'annualità 2024 una netta diminuzione del costo delle materie prime in contrasto con l'andamento inflattivo probabilmente legato ad un effetto positivo conseguente al rinnovo del parco rotabile. Per gli anni seguenti l'andamento dei costi si avvicina a quello dell'inflazione ma ne rimane comunque al di sotto.

Contratto di Servizio AMP – SCAT – Atto aggiuntivo
Piano Raggiungimento Obiettivi e Piano economico finanziario

Costi		2023	2024	2025	2026
3.a	Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	3.846.628,59 €	3.648.712,97 €	3.688.221,30 €	3.755.540,46 €
3.a.1	- di cui: carburante	3.057.728,98 €	3.021.864,29 €	3.044.646,62 €	3.105.539,55 €
3.a.2	- di cui: energia elettrica per trazione	17.909,41 €	27.080,73 €	27.622,34 €	28.174,79 €
3.a.3	- di cui: ricambi e materiali per manutenzione del materiale rotabile	636.913,36 €	464.258,45 €	478.866,28 €	483.137,65 €
3.a.4	- di cui: ricambi e materiali per manutenzione dell'infrastruttura	59.454,29 €	59.933,68 €	61.132,35 €	62.355,00 €
3.a.5	- di cui: altro	74.622,55 €	75.575,82 €	75.953,70 €	76.333,47 €
Andamento totale			-5,15%	1,08%	1,83%

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

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



8.3 Dinamica costo del lavoro

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

Tabella Addetti	2023	2024	2025	2026
Conducenti	136,2	135,3	135,3	135,3
Altri addetti	24,0	24,0	24,0	24,0
Dirigenti	14,0	14,0	14,0	14,0
Totale FTE	174,2	173,3	173,3	173,3

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

Contratto di Servizio AMP – SCAT – Atto aggiuntivo
Piano Raggiungimento Obiettivi e Piano economico finanziario

Costi		2023	2024	2025	2026
3.d	Costo del personale	7.210.141,73 €	7.359.397,66 €	7.543.382,61 €	7.694.250,26 €
3.d.1	- di cui: addetti alla guida e movimento	5.706.868,43 €	5.839.576,61 €	5.985.566,02 €	6.105.277,34 €
3.d.2	- di cui: addetti alla vendita e controllo biglietti	- €	- €	- €	- €
3.d.3	- di cui: addetti alla manutenzione (incluso pulizie)	529.042,71 €	534.866,32 €	548.237,98 €	559.202,74 €
3.d.4	- di cui: altri addetti (amministrazione, sistemi informativi...)	974.230,58 €	984.954,74 €	1.009.578,60 €	1.029.770,18 €

L'evoluzione del costo del personale segue le dinamiche della componente inflattiva tenuta a riferimento nel rinnovo del CCNL ad eccezione del 2024 dove si prevede una diminuzione del personale conducente di 0,9 addetti; i costi del personale previsionali seguono il seguente andamento:

	2023	2024	2025	2026
Andamento costo del personale		2,07%	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	98,2	101	102,4	103,7	103,7	103,7	105
operaio	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;
- All’esito del confronto a consuntivo si procederà al riequilibrio dei costi a carico dell’EA; gli scostamenti sono calcolati con riferimento ai valori previsti dalle assumption proposti dall’EA che qui si richiamano:

	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 classificate come “altro” che hanno assunto un peso rilevante 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	405.308,83 €	362.721,30 €	337.763,52 €	439.991,85 €	482.081,10 €
5.a.1	- di cui: per materiale rotabile (eccetto nuovi investimenti proroga)	367.978,19 €	325.390,66 €	300.432,88 €	402.286,54 €	443.995,69 €
5.a.2	- di cui: per infrastruttura	- €	- €	- €	- €	- €
5.a.3	- di cui: per investimenti immobiliari	37.330,64 €	37.330,64 €	37.330,64 €	37.705,31 €	38.085,41 €
5.a.4	- di cui: altro	- €	- €	- €	- €	- €
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	320.949,34 €	326.215,19 €	240.112,82 €	291.560,44 €	309.013,81 €
5.c	Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	- €				
5.d	Accantonamenti	- €				

L'andamento previsionale evidenzia il significativo impatto degli investimenti per ict per la transizione digitale; la contribuzione interamente pubblica degli investimenti per transizione energetica non ha invece impatto significativo sul PEF.

		2023	2024	2025	2026
5.a	Ammortamenti per beni strumentali autofinanziati	528.195,63 €	823.345,55 €	984.557,82 €	956.030,96 €
5.a.1	- di cui: per materiale rotabile (eccetto nuovi investimenti proroga)	402.113,69 €	386.946,04 €	354.764,36 €	326.237,50 €
5.a.2	- di cui: per infrastruttura	- €	- €	- €	- €
5.a.3	- di cui: per investimenti immobiliari	38.085,41 €	201.542,65 €	201.542,65 €	201.542,65 €
5.a.4	- di cui: altro	- €	- €	- €	- €
5.a.5	- di cui: per investimenti ict per proroga	- €	13.838,67 €	207.232,63 €	207.232,63 €
5.a.6	- di cui: per investimenti materiale rotabile per proroga	87.996,53 €	221.018,19 €	221.018,19 €	221.018,19 €
5.b	Altri ammortamenti	325.406,79 €	532.343,38 €	341.843,59 €	355.391,65 €
5.c	Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	- €	- €	- €	- €
5.d	Accantonamenti	- €	- €	- €	- €

9 Remunerazione del Capitale Investito Netto (CIN).

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

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

Stato Patrimoniale Regolatorio		2023	2024	2025	2026
1	Totale immobilizzazioni	5.730.403,40 €	8.269.999,47 €	7.188.387,38 €	6.175.302,15 €
2	Totale attivo circolante	3.279.557,44 €	3.282.999,25 €	3.291.552,06 €	3.300.336,95 €
3	Totale debiti	1.157.362,55 €	1.187.036,09 €	1.202.143,53 €	1.217.373,02 €
4=1+2-3	Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio	7.852.598,29 €	10.365.962,64 €	9.277.795,91 €	8.258.266,08 €

Il calcolo della remunerazione del CIN è stato applicato nel valore del 4,3 % 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 1.538.867,79; 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 Finanziario Regolatorio” 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.

Contratto di Servizio AMP – SCAT – Atto aggiuntivo
Piano Raggiungimento Obiettivi e Piano economico finanziario

Dati di riferimento	2018	2019	2020	2021	2022
a vett-km (PEA)	5.514.535,00	5.855.867,00	5.979.737,10	5.931.354,50	5.968.694,80
b posti-km (totali)	231.389.888,60	245.712.179,32	250.909.768,72	248.879.634,82	250.446.433,81
c n. addetti totale	198,17	192,13	192,19	181,93	174,69
d n. addetti operativi	154,62	151,32	149,55	143,81	136,70
e ricavi da traffico	3.929.168,47 €	3.872.607,96 €	1.650.709,30 €	2.265.184,25 €	3.453.263,69 €
f n. corse effettive	284.342	282.984	262.922	259.805	282.882
g tempo di percorrenza	157.529	154.465	157.537	157.416	152.867
h n. veicoli totali (Miv)	129	129	129	129	129
i valore investimenti RMR* realizzati	- €	- €	- €	- €	- €
l valore investimenti ICT realizzati	- €	- €	- €	- €	- €

Qualità del servizio e sicurezza	2018	2019	2020	2021	2022
serie storica					
Efficienza Operativa					
1 costo operativo/vett-km (PEA)	2,77 €	2,71 €	1,87 €	2,25 €	2,36 €
2 costo operativo/posti-km (totali)	0,07 €	0,06 €	0,04 €	0,05 €	0,06 €
Efficienza - Produttività					
3 costo del lavoro totale/n. addetti totale	43.507,37 €	44.200,49 €	30.640,29 €	40.024,36 €	40.423,06 €
4 vett-km (PEA)/n. addetti operativi	35.665,08	38.698,57	39.984,87	41.244,38	43.662,73
5 vett-km (PEA)/n. addetti totali	27.827,29	30.478,67	31.113,67	32.602,40	34.167,35
6 vett-km (PEA)/vett-km totali					
Efficacia - Redditività					
7 ricavi da traffico/vett-km (cons.)	0,71 €	0,66 €	0,28 €	0,38 €	0,58 €
8 ricavi da traffico/costi operativi	26%	25%	15%	17%	25%
Efficacia - Qualità					
9 n. corse in orario/n. corse effettive					
10 tempo di ritardo/tempo di percorrenza (h servizio)					
11 n. corse effettive/n. corse programmate					
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					
Monitoraggio					
16 vett-km (cons)/h servizio					
17 valore investimenti RMR* realizzati / valore investimenti RMR programmati					
Efficienza Operativa					
19 valore investimenti ICT realizzati / valore degli investimenti ICT programmati					
Efficacia - Rapporti con gli utenti					
20 Numero di punti vendita dei titoli di viaggio a terra					
21 Numero di giorni di sciopero					
22 Numero di corse perse per sciopero					
23 Numero di corse perse per guasti					
24 Numero incidenti					
25 Numero incidenti con danni a viaggiatori o persone terze					

RMR= Rinnovo del Materiale Rotabile (acquisto di nuovo materiale rotabile e/o attività

* di manutenzione straordinaria di revamping e restyling)

In seguito sono invece riportati i dati previsionali forniti dall'OE. La previsione appare coerente con la serie storica.

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 valori³:

2,20 €/km (pari a 2,60 €/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.

³ L'ammortamento rettificato è stato calcolato con riferimento a 134 veicoli pari al Parco Autobus Ottimale autorizzato dall'Agenzia.

SCAT - costi standard	
km da PEF	6.024.783
Velocità Commerciale programmata	37,42
Velocità Standard	32,46
Costo standard senza ammortamento	2,08 €
Ammortamento unitario standard	0,34
<i>k1 rettifica per dimensioni parco effettivo</i>	<i>0,98</i>
<i>k2 rettifica per costo effettivo di acquisto bus</i>	<i>0,45</i>
<i>k3 rettifica per vita utile effettiva assunta per ammortamento</i>	<i>0,83</i>
<i>k4 rettifica per quota di autofinanziamento in ammortamento</i>	<i>0,61</i>
<i>K rettifica = k1 • k2 • k3 • k4</i>	<i>0,22</i>
Ammortamento unitario standard rettificato	0,08
Costo standard con ammortamento rettificato	2,20 €
Costo standard aggiornato ISTAT NIC072	2,60 €

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)		2,70%	2,00%	2,00%
a2 Andamento della domanda (recupero domanda precovid, recupero per qualità del servizio e antievasione)		3,18%	0,50%	0,50%
a3 Andamento costo del lavoro		3,00%	2,50%	2,00%
a4 Recupero efficienza produttiva		0,05%	0,05%	0,05%
a5 Costante		0,00%	0,00%	0,00%
a6 Riorganizzazione industriale e dei servizi (descrivere nella relazione)				

È stato richiesto all'OE di individuare i propri valori di riferimento per la stima dei costi con il dettaglio indicato nella tabella seguente

Contratto di Servizio AMP – SCAT – Atto aggiuntivo
Piano Raggiungimento Obiettivi e Piano economico finanziario

Dati medi Azienda (descrivere nella Relazione)	Anno 2023	Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026
d1 Costo unitario conducenti [€/anno]	40.185,0 €	41.390,6 €	42.425,3 €	43.273,8 €
d2 Costo unitario impiegati [€/anno]	40.716,0 €	41.937,5 €	42.985,9 €	43.845,6 €
d3 Costo unitario officina[€/anno]	38.110,0 €	39.253,3 €	40.234,6 €	41.039,3 €
d4 Ore teoriche/anno conducente	2.034,5	2.034,50	2.034,50	2.034,50
d5 Ore lavorative/anno conducente	1.781,0	1.781,00	1.781,00	1.781,00
d6 Ore guida/anno/conducente	1.190,3	1.190,93	1.191,53	1.192,12
d7 Ore teoriche/anno altri addetti	2.028,0	2.028,00	2.028,00	2.028,00
d8 Ore lavorative/anno altri addetti	1.755,0	1.755,88	1.756,76	1.757,63
d9 Velocità commerciale [km/h]	37,4	37,4	37,4	37,4
d10 Costo carburante (gasolio) [€/l]	1,43 €	1,47 €	1,50 €	1,53 €
d11 Costo carburante (metano) [€/kg]	0,80 €	0,82 €	0,84 €	0,85 €
d12 Costo energia elettrica [€/kWh]	0,30 €	0,31 €	0,31 €	0,32 €
d13 Costo treno pneumatici [€]	2.450,00 €	2.516,2 €	2.566,47 €	2.617,80 €
d14 Vita utile treno pneumatici [km]	100.000,000	100.000,000	100.000,000	100.000,000
d15 Consumo unitario (autobus gasolio) [l/km]	0,342	0,342	0,342	0,342
d16 Consumo unitario (autobus metano) [l/km]	0,530	0,530	0,530	0,530
d17 Consumo unitario (autobus elettrico) [kWh/km]	0,750	0,750	0,750	0,750
d18 Costo acquisto (autobus gasolio) [€]	230.000,00 €	230.000,00 €	230.000,00 €	230.000,00 €
d19 Costo acquisto (autobus metano) [€]	250.000,00 €	250.000,00 €	250.000,00 €	250.000,00 €
d20 Costo acquisto (autobus elettrico) [€]	450.000,00 €	450.000,00 €	450.000,00 €	450.000,00 €
d21 % costo manutenzione su costo di acquisto (autobus gasolio)	1,72%	1,72%	1,72%	1,72%
d22 % costo manutenzione su costo di acquisto (autobus metano)	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%
d23 % costo manutenzione su costo di acquisto (autobus elettrico)	0,85%	0,85%	0,85%	0,85%
d24 fattore di incremento costo di manutenzione per veicoli > 8 e <15 anni	140,00%	140,00%	140,00%	140,00%
d25 fattore di incremento costo di manutenzione per veicoli >15 anni	150,00%	150,00%	150,00%	150,00%
d26 Costo assicurazione per veicolo [€/anno]	2.150,0	2.208,05 €	2.252,21 €	2.297,26 €
d27 Costo gestione strutture deposito veicoli [€/anno]	59.755,0	61.368,40 €	62.595,77 €	63.847,69 €
d28 Costo gestione sede/i [€/anno]	0,0	- €	- €	- €
d29 Altri costi (specificare in relazione) [€/anno]	3.013.542,4	3.094.908,02 €	3.156.806,18 €	3.219.942,31 €
d30 % percorrenza a vuoto	8,50%	8,50%	8,50%	8,50%
d31 Durata ammortamento (autobus gasolio) [anni]	15,0	15,0	15,0	15,0
d32 % di contribuzione pubblica (autobus gasolio)	60,00%	60,00%	60,00%	60,00%
d33 % veicoli acquistati con finanziamento regionale (autobus gasolio)	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
d34 Durata ammortamento (autobus metano)	15,0	15,0	15,0	15,0
d35 % di contribuzione pubblica (autobus metano)	90,00%	90,00%	90,00%	90,00%
d36 % veicoli acquistati con finanziamento regionale (autobus metano)	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
d37 Durata ammortamento (autobus elettrico) [anni]	15,0	15,0	15,0	15,0
d38 % di contribuzione pubblica (autobus elettrico)	90,00%	90,00%	90,00%	90,00%
d39 % veicoli acquistati con finanziamento pubblico (autobus elettrico)	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
d40 Ricavi da traffico [€]	4.061.793,53 €	4.190.958,57 €	4.211.913,36 €	4.232.972,93 €
d41 Agevolazioni tariffarie [€]	52.976,67 €	200.000,00 €	200.000,00 €	200.000,00 €
d42 Altri ricavi (rimborsi sinistri portati in detrazione ai costi di manutenzione) [€]	50.000,00 €	51.350,00 €	52.377,00 €	53.424,54 €

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

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

	Programma Esercizio Previsionale Scenario Uno	Anno 2023	Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026
Produzione	Veicoli-km anno (comprese le percorrenze a vuoto)	6.536.890	6.416.356	6.416.356	6.416.356
	1 - di cui: veicoli-km anno (veicoli alimentati a gasolio)	6.436.890	5.656.356	5.096.356	5.096.356
	2 - di cui: veicoli-km anno (veicoli alimentati a metano)	20.000	640.000	1.200.000	1.200.000
	3 - di cui: veicoli-km anno (veicoli elettrici)	80.000	120.000	120.000	120.000
	4 Ore anno esercizio commerciale	160.991	159.930	159.930	159.930
	4 - di cui: ore anno (veicoli alimentati a gasolio)	158.529	140.986	127.028	127.028
5 - di cui: ore anno (veicoli alimentati a metano)	493	15.952	29.910	29.910	
6 - di cui: ore anno (veicoli elettrici)	1.970	2.991	2.991	2.991	
Parco veicolare	N. autobus Totali (MIV+20%)	155	155	155	155
	7 - di cui veicoli alimentati a gasolio con età < 8 anni	43	49	49	45
	8 - di cui veicoli alimentati a gasolio con età > 8 anni e <15 anni	36	31	22	24
	9 - di cui veicoli alimentati a gasolio con età > 15 anni	70	41	50	52
	10 - di cui veicoli alimentati a metano con età < 8 anni	2	30	30	30
	11 - di cui veicoli alimentati a metano con età > 8 anni e <15 anni	0	0	0	0
	12 - di cui veicoli alimentati a metano con età > 15 anni	0	0	0	0
	13 - di cui veicoli elettrici con età < 8 anni	4	4	4	4
	14 - di cui veicoli elettrici con età > 8 anni e <15 anni	0	0	0	0
15 - di cui veicoli elettrici con età > 15 anni	0	0	0	0	
Personale	N. addetti FTE	174,2	173,3	173,3	173,3
	16 - di cui N. conducenti	136,2	135,3	135,3	135,3
	17 - di cui N. altri addetti	24,0	24,0	24,0	24,0
	18 - di cui N. dirigenti	14,0	14,0	14,0	14,0

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

Contratto di Servizio AMP – SCAT – Atto aggiuntivo
Piano Raggiungimento Obiettivi e Piano economico finanziario

Conto Economico Simulato		Anno 2023	Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026
Costo personale	c1 Costo orario conducente	33,759	34,755	35,606	36,300
	c2 Costo chilometrico conducente	0,902	0,929	0,951	0,970
	c3 Costo chilometrico altri addetti	0,150	0,157	0,161	0,164
	c4 Costo chilometrico dirigenti	0,081	0,085	0,087	0,089
Costo consumi	c5 Costo chilometrico carburante (autobus gasolio)	0,490	0,503	0,513	0,523
	c6 Costo chilometrico carburante (autobus metano)	0,424	0,435	0,444	0,453
	c7 Costo chilometrico pneumatici	0,025	0,025	0,026	0,026
	c8 Costo chilometrico energia (autobus elettrico)	0,225	0,231	0,236	0,240
Costo manutenzione	c9 Costo chilometrico manutenzione (autobus gasolio)	0,122	0,108	0,120	0,122
	c10 Costo chilometrico manutenzione (autobus metano)	0,625	0,293	0,156	0,156
	c11 Costo chilometrico manutenzione (autobus elettrico)	0,191	0,128	0,128	0,128
Altri Costi	c12 Costo chilometrico assicurazione	0,051	0,053	0,054	0,055
	c13 Costo chilometrico gestione depositi	0,009	0,010	0,010	0,010
	c14 Costo chilometrico gestione sede/i	0,000	0,000	0,000	0,000
	c15 Costo chilometrico altri costi	0,461	0,482	0,492	0,502
Ammortamenti	c16 Costo chilometrico ammortamento (autobus gasolio)	0,075	0,087	0,085	0,083
	c17 Costo chilometrico ammortamento (autobus metano)	0,167	0,078	0,042	0,042
	c18 Costo chilometrico ammortamento (autobus elettrico)	0,150	0,100	0,100	0,100

Conto Economico Simulato		Anno 2023	Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026
Riepilogo costi	c19 Costi totali	14.750.703,58	14.933.742,46	15.146.061,79	15.414.867,42
	c20 Costo chilometrico medio (comprese le percorrenze a vuoto)	2,257	2,327	2,361	2,402
	c21 Costo chilometrico medio (escluse le percorrenze a vuoto)	2,448	2,525	2,561	2,607

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

13 Analisi dei rischi.

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

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

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

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

14 Piano Economico Finanziario.

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

14.1 Schemi Economici.

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

Questi schemi di contabilità regolatoria sono finalizzati a fornire evidenza:

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

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

14.2 Schema 1 – Conto Economico Regolatorio.

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

Produzione preventiva totale (inclusi trasferimenti) vetture-km		6.536.889,77	6.416.356,00	6.416.356,00	6.416.356,00
Schema 1 - Conto Economico Regolatorio					
		2023	2024	2025	2026
1.a	Ricavi da traffico				
	<i>Ricavi da titoli di viaggio</i>	4.061.793,53 €	4.224.855,16 €	4.330.964,28 €	4.439.736,75 €
	<i>Ricavi da agevolazioni tariffarie</i>	52.976,67 €	53.241,56 €	53.507,76 €	53.775,30 €
1.b	Altri ricavi e proventi inerenti al servizio (non finanziari)				
	<i>Ricavi da attività complementari (es. Fuori linea, pubblicità)</i>	1.244.204,56 €	1.241.380,99 €	1.249.885,60 €	1.258.730,25 €
1	Totale ricavi generati dall'assolvimento degli OSP	5.358.974,76 €	5.519.477,70 €	5.634.357,65 €	5.752.242,29 €
	<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>	25.000,00 €	25.000,00 €	25.000,00 €	25.000,00 €
2	Effetti positivi di rete indotti*	25.000,00 €	25.000,00 €	25.000,00 €	25.000,00 €
3.a	Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	- 3.846.628,59 €	- 3.648.712,97 €	- 3.688.221,30 €	- 3.755.540,46 €
3.b	Costi per servizi di terzi	- 2.204.108,06 €	- 2.308.908,43 €	- 2.361.572,60 €	- 2.542.137,39 €
3.c	Costi per godimento beni di terzi	- 353.302,61 €	- 354.709,09 €	- 355.779,05 €	- 356.870,42 €
3.d	Costo del personale addetta al servizio di guida	- 5.706.868,43 €	- 5.839.576,61 €	- 5.985.566,02 €	- 6.105.277,34 €
3.d.i	Costo del personale altro	- 1.503.273,29 €	- 1.519.821,06 €	- 1.557.816,58 €	- 1.588.972,92 €
3.e	Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	- €	- €	- €	- €
3.f	Oneri diversi di gestione	- 748.394,79 €	- 768.601,45 €	- 783.973,48 €	- 799.652,95 €
3	Totale costi operativi ***	-14.362.575,78 €	-14.440.329,60 €	-14.732.929,04 €	-15.148.451,47 €
	<i>*** Tutti i costi operativi riportati nel prospetto devono essere al netto dei costi capitalizzati.</i>				
4 = 1+2-3	Risultato operativo lordo (EBITDA)	- 8.978.601,02 €	- 8.895.851,90 €	- 9.073.571,39 €	- 9.371.209,18 €
5.a	Ammortamenti per beni strumentali autofinanziati	528.195,63 €	823.345,55 €	984.557,82 €	956.030,96 €
5.b	Altri ammortamenti	325.406,79 €	532.343,38 €	341.843,59 €	355.391,65 €
5	Totale ammortamenti	853.602,42 €	1.355.688,93 €	1.326.401,41 €	1.311.422,61 €
6 = 4-5	Risultato operativo netto (EBIT)	- 9.832.203,44 €	-10.251.540,83 €	-10.399.972,80 €	-10.682.631,79 €
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 Regulatorio.

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

Schema 2 - Stato Patrimoniale Regulatorio		2023	2024	2025	2026
1.a	Immobilizzazioni immateriali	55.354,69 €	815.091,83 €	607.859,21 €	440.626,58 €
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)	1.218.660,64 €	2.567.124,13 €	2.367.975,35 €	2.168.826,58 €
1.b.ii	di cui: impianti e macchinario	713,89 €	633,58 €	553,26 €	472,95 €
1.b.ii.1	di cui: materiale rotabile autofinanziato (escluso *)	3.975.350,82 €	4.541.081,08 €	3.957.678,53 €	3.402.802,84 €
1.b.ii.2	di cui: materiale rotabile autofinanziato *	210.764,00 €	148.392,00 €	128.526,67 €	108.661,33 €
1.b.iii	di cui: attrezzature industriali e commerciali	219.831,95 €	161.210,10 €	102.588,24 €	43.966,39 €
1.b.iii.2	di cui: attrezzature ict per prorga				
1.b.iv	di cui: altre	49.727,41 €	36.466,76 €	23.206,12 €	9.945,48 €
1	Totale immobilizzazioni	5.730.403,40 €	8.269.999,47 €	7.188.387,38 €	6.175.302,15 €
* Include il materiale rotabile acquisito in leasing/noleggio da imputare sulla base di quanto previsto dai principi contabili IFRS n. 16 laddove il leasing/noleggio in questione presenti le caratteristiche previste dallo stess IFRS 16 (da indicare separatamente).					
2.a	Rimanenze	434.312,47 €	442.738,81 €	449.195,52 €	455.800,48 €
2.b	Crediti	2.848.244,97 €	2.850.260,44 €	2.852.356,54 €	2.854.536,47 €
2.b.i	di cui: commerciali **	2.797.858,11 €	2.797.858,11 €	2.797.858,11 €	2.797.858,11 €
2.b.ii	di cui: altri crediti	50.386,86 €	52.402,34 €	54.498,43 €	56.678,37 €
2	Totale attivo circolante	3.282.557,44 €	3.292.999,25 €	3.301.552,06 €	3.310.336,95 €
** 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	1.157.362,55 €	1.187.036,09 €	1.202.143,53 €	1.217.373,02 €
3.a.i	di cui: debiti verso fornitori	1.157.362,55 €	1.187.036,09 €	1.202.143,53 €	1.217.373,02 €
3	Totale debiti	1.157.362,55 €	1.187.036,09 €	1.202.143,53 €	1.217.373,02 €
4=1+2-3	Capitale Investito Netto (CIN) Regulatorio	7.855.598,29 €	10.375.962,64 €	9.287.795,91 €	8.268.266,08 €

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	5.358.974,76 €	5.519.477,70 €	5.634.357,65 €	5.752.242,29 €
B	Effetti positivi di rete indotti *	25.000,00 €	25.000,00 €	25.000,00 €	25.000,00 €
<i>* Effetti finanziari positivi quantificabili sulle reti dell'operatore in questione di cui al Regolamento n. 1370/2007, Allegato, paragrafo 2, punto 2</i>					
C=A+B	ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE	5.383.974,76 €	5.544.477,70 €	5.659.357,65 €	5.777.242,29 €
D	Uscite relative a costi sostenuti per l'assolvimento degli OSP	15.216.178,20 €	15.796.018,54 €	16.059.330,45 €	16.459.874,08 €
G=F*E	Remunerazione del capitale investito (utile ragionevole)	337.790,73 €	446.166,39 €	399.375,22 €	355.535,44 €
H=D+G	USCITE + UTILE RAGIONEVOLE	15.553.968,93 €	16.242.184,93 €	16.458.705,67 €	16.815.409,52 €
E	Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio	7.855.598,29 €	10.375.962,64 €	9.287.795,91 €	8.268.266,08 €
F	Tasso di congrua remunerazione del CIN (%)	4,3%			
I=H-C	EFFETTO FINANZIARIO NETTO (COMPENSAZIONE VARIABILE)	10.169.994,16 €	10.697.707,22 €	10.799.348,03 €	11.038.167,23 €
L=C+H	ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE + COMPENSAZIONE VARIABILE	15.553.968,93 €	16.242.184,93 €	16.458.705,67 €	16.815.409,52 €
M	VAN L	58.558.327,76 €			
N	VAN H	58.558.327,76 €			
O	VAN I	38.429.887,32 €			
P	COMPENSAZIONE COSTANTE	- 10.662.005,26 €			
Q=I-P	POSTE FIGURATIVE	- 492.011,10 €	35.701,97 €	137.342,77 €	376.161,97 €
CONDIZIONI DI EQUILIBRIO (2023-2026)					
G		M = N		Sì	
H		VAN Q = 0		Sì	
I		WACC = TIR			

** Condizione di equilibrio:

G) Il PEF deve assicurare per tutta la durata del contratto, l'equivalenza finanziaria tra il flusso dei ricavi attesi e dei costi attesi, attualizzati utilizzando il WACC. Conseguentemente, il valore attuale netto (VAN) dei RICAVI deve risultare pari al valore attuale netto (VAN) dei COSTI.
H) Il valore attuale netto (VAN) delle poste figurative deve risultare pari a zero (da verificarsi in caso di compensazione costante).
I) Il Tasso di congrua remunerazione del capitale investito netto (CIN) corrisponde, in fase di elaborazione del piano, con il Tasso Interno di rendimento (TIR) dei flussi operativi pre-tax (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)	10.169.994,16 €	10.697.707,22 €	10.799.348,03 €	11.038.167,23 €
Produzione annua (bus-km/anno)	6.024.783,20	5.913.692,17	5.913.692,17	5.913.692,17
Compensazione media annuale chilometrica(art. 203)	1,69 €	1,81 €	1,83 €	1,87 €

La somma delle uscite e degli utili (RIGA H) per l'intera durata dell'affidamento (2023-2026) equivale a 65.070.269,05 €, a cui si aggiunge l'IVA al 10% per un totale di 71.577.295,96 €: 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'EA all'OE è pari a 10.662.005,26 € (a cui si aggiunge l'IVA al 10% per un totale di 11.728.205,78 €); il valore complessivo della compensazione economica per l'intera durata dell'affidamento (2023-2026) è pari a 42.648.021,03 € (a cui si aggiunge l'IVA al 10% per un totale di 46.912.823,13 €). Il presente conto è calcolato su un servizio di TPL che ricade nello scenario uno presentato dall'OE, per i servizi aggiuntivi previsti nello scenario due si dovranno prevedere risorse economiche aggiuntive calcolate attraverso uno specifico PEF, in linea con i dati economico finanziari utilizzati per lo scenario uno.

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	4.467.972,89 €	4.647.340,67 €	4.764.060,71 €	4.883.710,42 €
1.b	Incassi da compensazioni	58.274,34 €	58.565,71 €	58.858,54 €	59.152,83 €
1.c	Altri incassi (contributi, ...)	11.703.248,68 €	12.662.953,74 €	12.758.139,15 €	13.005.803,00 €
1.d	Pagamenti a fornitori per materie prime e materiali di consumo	- 4.692.886,88 €	- 4.451.429,82 €	- 4.499.629,99 €	- 4.581.759,36 €
1.e	Pagamenti a fornitori per servizi	- 2.689.011,84 €	- 2.816.868,29 €	- 2.881.118,57 €	- 3.101.407,61 €
1.f	Pagamenti al personale	- 7.210.141,73 €	- 7.359.397,66 €	- 7.543.382,61 €	- 7.694.250,26 €
1.g	Altri pagamenti	- 1.266.345,47 €	- 1.292.404,07 €	- 1.312.227,92 €	- 1.332.448,23 €
1.h	Imposte pagate sul reddito				
1	Flusso di cassa dell'attività operativa	371.109,99 €	1.448.760,28 €	1.344.699,32 €	1.238.800,79 €
2.a	Investimenti in immobilizzazioni immateriali	- €	- €	- €	- €
2.b	Disinvestimenti in immobilizzazioni immateriali	- €	- €	- €	- €
2.c	Investimenti in immobilizzazioni materiali	- 3.885.836,64 €	- 10.533.480,00 €	- €	- €
2.d	Disinvestimenti in immobilizzazioni immateriali	128.100,00 €	219.600,00 €	- €	- €
2	Flusso di cassa dell'attività di investimento	- 3.757.736,64 €	- 10.313.880,00 €	- €	- €
3.a	Incremento mezzi di terzi	530.000,00 €	- €	89.000,00 €	- €
3.b	Decremento mezzi di terzi	- 73.552,98 €	- 266.794,41 €	- 274.615,10 €	- 282.912,69 €
3.c	Incremento mezzi propri	- €	- €	- €	- €
3.d	Decremento mezzi propri	- €	- €	- €	- €
3	Flusso di cassa dell'attività finanziaria	456.447,02 €	- 266.794,41 €	- 185.615,10 €	- 282.912,69 €
4=1+2+3	Variazione delle Disponibilità Liquide	- 2.930.179,63 €	- 9.131.914,13 €	1.159.084,22 €	955.888,10 €

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.

ALLEGATO

PROGETTO SUD PIEMONTE



Carta BIP



C.I.



Qrcode



App



Carta di Credito



Satispay



SUD PIEMONTE



Granda Bus



COAS



SCAT





App



SUD PIEMONTE



Granda Bus



COAS



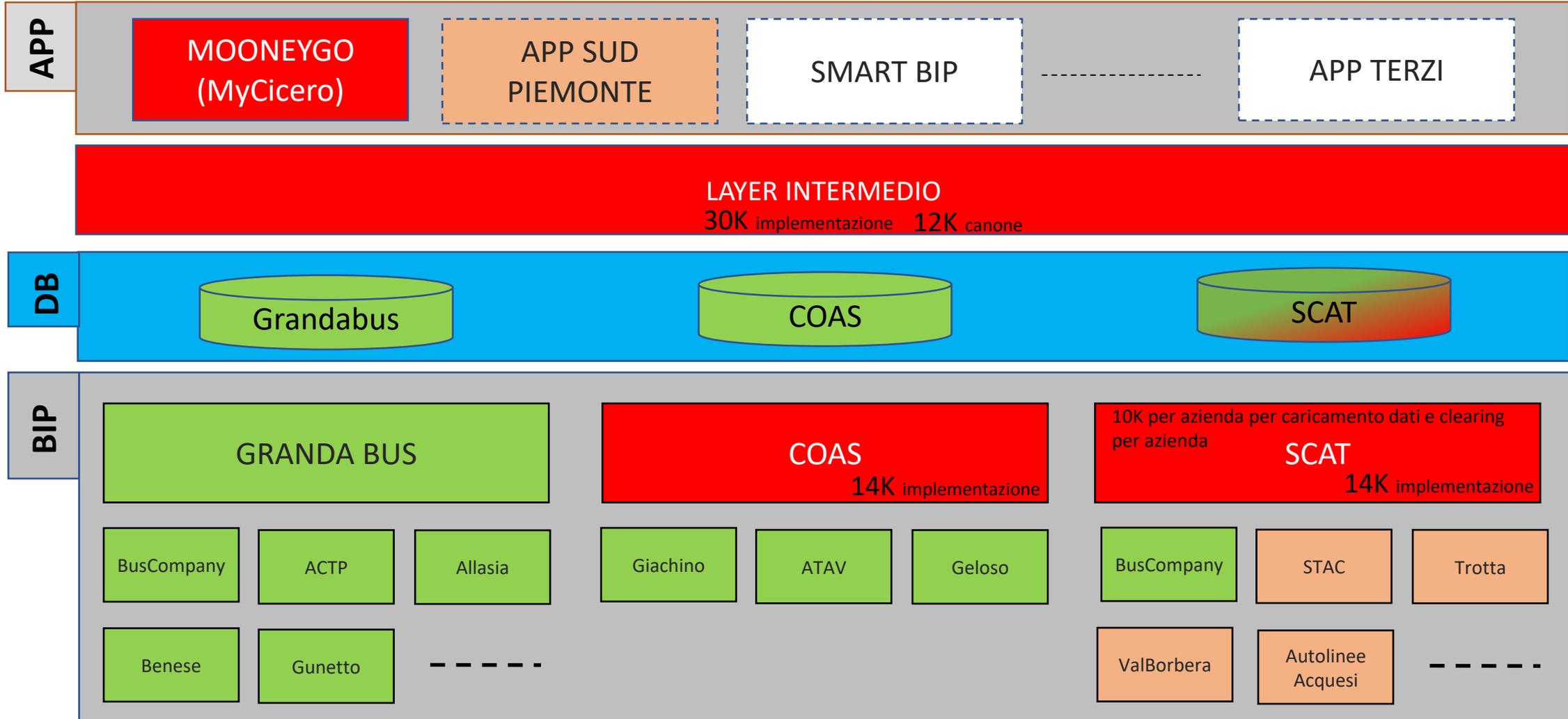
SCAT



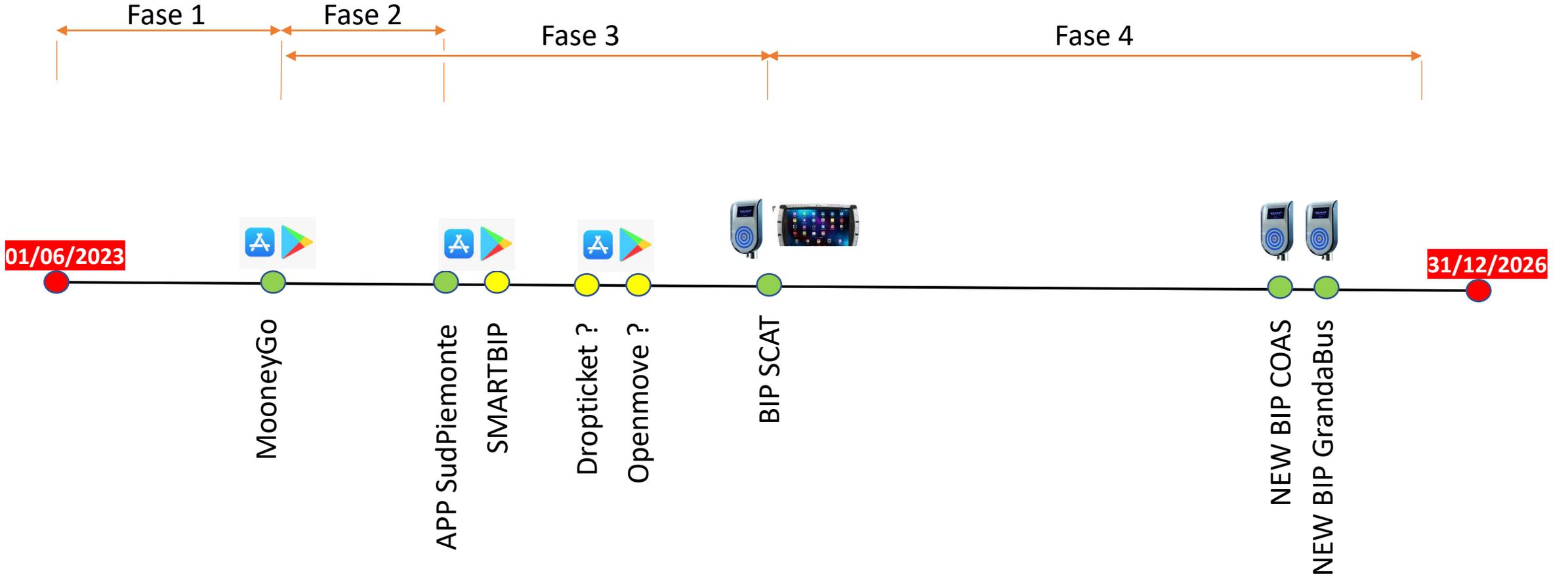
FASE 1



Attività oggetto di sviluppo: FASE 1



TIMELINE





Light BIP



Full BIP



BusCompany

STAC

Trotta

Autolinee
Acquesi

ValBorbera



CCA

EMISSIONE TITOLI

AVL/AVM

MOVIMENTO

CLEARING

BIPEX

BusCompany

STAC

Trotta

Autolinee Acquesi

ValBorbera



Progetto Share Mobility

INDICE

1. PREMESSA: SHARE MOBILITY E SVILUPPO DEL TERRITORIO
2. OPERAZIONE MOEVESHARE:
I CONSORZI GRANDABUS SCAT E COAS INCONTRANO MOEVES
3. BISOGNI DEL TERRITORIO
4. DESCRIZIONE DEL PROGETTO MOEVESHARE
5. TARGET DI RIFERIMENTO
6. COLLABORAZIONI E DEFINIZIONE DELLA RETE
7. MODALITÀ DI ACCESSO ALLA RETE
8. PRICING – DEFINIZIONE DEL VALORE
9. INCENTIVI LEGATI AL BANDO “AGENZIA MOBILITA’ PIEMONTESE”
10. REVENUE E GESTIONE DEI RICAVI
11. COSTI DEL PROGETTO
12. CRONOPROGRAMMA
13. CONCLUSIONI ED OBIETTIVI

PREMESSA: SHARE MOBILITY E SVILUPPO DEL TERRITORIO

Con i termini *sharing mobility* si fa riferimento a un nuovo concetto di mobilità che ruota intorno alla condivisione dei mezzi per spostarsi da un luogo ad un altro o all'interno dei centri abitati.

Si tratta di un modello innovativo di mobilità che rientra nello spettro più ampio della *sharing economy*: le persone tendono a usare sempre meno la propria auto, anche per esigenze green, ma si rivolgono a piattaforme per il noleggio di biciclette, scooter, monopattini, auto stesse, per il noleggio a ore del mezzo. Oppure mettono a disposizione il proprio mezzo per un uso condiviso o si servono di mezzi in condivisione messi a disposizione dalle aziende.

Il fenomeno può essere osservato sia dal lato utente, come nuovo comportamento sociale, un nuovo lifestyle, che risponde a esigenze di sostenibilità e vivibilità delle città; sia dal lato business, in quanto la sharing mobility si è potuta diffondere grazie alla nascita di tante imprese che offrono tale servizio attraverso piattaforme.

OPERAZIONE MOEVESHARE:

I CONSORZI GRANDABUS SCAT E COAS INCONTRANO MOEVES

Facendo riferimento all'attivazione di progetti di sharing mobility proposti dall'Agenzia della Mobilità piemontese (protocollo n°0012165 del 21/09/23), i Consorzi Grandabus, Scat e Coas hanno deciso di iniziare una collaborazione con Moeves con un progetto denominato "Moeveshare", che vuole essere non solo un programma di bike mobility ma anche di welfare locale; uno spazio virtuale dove aziende, piattaforme digitali e consumatori si possano incontrare e possano creare uno sviluppo reale per il territorio calato sulle esigenze delle persone.

Attraverso Moeves, i Consorzi di Mobilità Territoriale ricevono l'aiuto organizzativo e gestionale da un soggetto facilitatore, predisposto all'erogazione e all'ottimizzazione del servizio stesso, usufruendo di servizi organizzati e digitali che definiscano gli aspetti di monetizzazione controllata e permettano di mettere in atto gli sconti previsti dal Bando dell'Agenzia della Mobilità Piemontese.

Questo nuovo progetto di bike sharing non vuole solo essere un servizio di noleggio di biciclette ma mira a diventare un vero e proprio servizio di trasporto pubblico non motorizzato che vada a completare l'ampia offerta di servizio di trasporto pubblico tradizionale dei Consorzi Grandabus, Scat e Coas, grazie alla sua flessibilità.

I benefici che possiamo ottenere dal bike sharing sono molteplici, sia dal punto di vista ambientale che per la salute e per il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità che una provincia resiliente deve mettere in atto per contrastare i cambiamenti climatici. Una scelta che mira anche al miglioramento della viabilità e che è al servizio di tutti i cittadini. Oltre ad essere una buona pratica di sostenibilità ambientale, ridurre l'uso delle auto e l'aumento dell'uso del mezzo a due ruote incentiva inoltre i singoli cittadini a riavvicinarsi all'utilizzo dei mezzi pubblici tradizionali, aumentando il numero delle utenze al TPL e la percezione di fiducia nel servizio stesso.

BISOGNI DEL TERRITORIO

L'operazione denominata "Moeveshare" andrebbe in questo modo a rispondere alle esigenze degli utenti che si muovono quotidianamente sul territorio, con soluzioni che permettono di:

- Effettuare in modo completo il primo e ultimo miglio, sia nel caso dunque di spostamento tra la casa e la fermata del bus, sia dalla fermata del bus al luogo di lavoro;
- Effettuare un utilizzo alternato del Trasporto Pubblico locale tradizionale e altre soluzioni di mobilità (esempio: a seconda delle condizioni meteo);
- Completare ed ampliare l'offerta di soluzioni di mobilità alternative per attività ricreative e turistiche su tutto il territorio.

DESCRIZIONE DEL PROGETTO MOEVESHARE

I Consorzi Grandabus, Scat e Coas con l'operazione "Moeveshare", in collaborazione con Moeves, propongono quattro soluzioni differenti di bikesharing con lo scopo di coinvolgere una platea maggiore di utenti.

Le soluzioni si dividono in:

- Noleggio a Lungo Termine
- Noleggio a Breve Termine
- Sharing con operatore
- Tecnologico (in fase di valutazione)

Il noleggio a Lungo termine comprende la messa in servizio di bici elettriche e muscolari da veicolare alla città attraverso abbonamenti mensili o plurimensili nel Movicentro di Cuneo e in tutte le biglietterie aderenti.

Il noleggio a Breve Termine comprende la messa in servizio di bici elettriche da veicolare attraverso il Movicentro di Cuneo, i Punti MoeveShare certificati da Moeves e i punti Bikesquare (piattaforma turistica nazionale) che permettano l'affitto per periodi giornalieri o plurigiornalieri con prenotazione obbligatoria.

Lo sharing con operatore che comprende la messa in servizio immediata di bici elettriche da veicolare attraverso il Movicentro di Cuneo in orario biglietterie o presso i punti Nolè Business(BAR GOLF).

TARGET DI RIFERIMENTO

L'introduzione delle prime tre tipologie di Noleggio (Lungo Termine, Breve termine e Sharing con operatore), sia elettriche che muscolari, viene indirizzato ad una pluralità di destinatari.

Il target dell'operazione, nel dettaglio, potrebbe dunque essere così sintetizzato:

NOLEGGIO A LUNGO TERMINE

- Abbonato TPL con esigenza di primo e ultimo miglio (spostamento tra casa e lavoro/lavoro e casa);
- Abbonato TPL che alterna Bus e Bicicletta (in base alle condizioni atmosferiche);
- Cittadino non nella condizione economica per effettuare un acquisto del mezzo ma che necessita di sistema di locomozione smart

NOLEGGIO A BREVE TERMINE

- Cittadino che vuole sperimentare l'utilizzo della Bicicletta elettrica per un eventuale acquisto futuro;
- Cittadino o turista che necessita di una bicicletta elettrica per la visita della città o del territorio circostante per scopi ricreativi;
- Abbonato al tpl spinto da sconto

NOLEGGIO SHARING CON OPERATORE

- Cittadino che necessita di brevi spostamenti occasionali (ospedale, mercato)
- Cittadino o turista che necessita di una bicicletta elettrica per la visita della città o del territorio circostante per scopi ricreativi e non ha prenotato prima;

COLLABORAZIONI E DEFINIZIONE DELLA RETE

Per permettere che il progetto sia capillare e radicato sul territorio, i Consorzi Grandabus, Scat e Coas in collaborazione con Moeves, intendono sviluppare una rete di fornitori a supporto dei servizi.

La rete è composta in questo modo:

- Un fornitore di servizi di noleggio per la flotta di bici elettriche e muscolari da veicolare sul territorio (Nolè);
- Una piattaforma turistica nazionale che offra un'ampia visibilità e permetta una maggiore capillarità sul territorio, con un'esperienza nell'ambito turistico (Bikesquare);
- Un "gestore" di servizi che operativamente si occupi della flotta bici, piccola manutenzione, prenotazioni e ricezione del cliente (individuabile in qualche caso in Nolè e in qualche caso in BikeSquare a discrezione di Moeves e in riferimento a province specifiche del Piemonte)
- Esercizi commerciali o punti di interesse artistici e culturali all'interno del territorio (bar, ristoranti, musei, ostelli) che permettano una maggiore fruibilità del servizio al cliente occasionale. NOLE' BUSINESS

MODALITÀ DI ACCESSO ALLA RETE

Le modalità di accesso alla rete comprendono:

NOLEGGIO LUNGO TERMINE – PUNTI NOLE' ORO E SILVER

- Presso le Biglietterie dei Consorzi sul territorio o presso il Movicentro di Cuneo
- Prenotazioni possibili tramite il sito internet www.grandabus.it oppure www.moeves.it

NOLEGGIO BREVE TERMINE – PUNTI NOLE' ORO – PUNTI MOEVESHARE

- Presso il Movicentro di Cuneo
- Punti noleggio convenzionati (es. Chiapale)
- Piattaforma turistica nazionale (es. Bikesquare)

SHARING CON OPERATORE – PUNTI NOLE' ORO - PUNTI NOLE' BUSINESS

- Presso il Movicentro di Cuneo orario biglietteria
- Punti NOLE' business (es. Bar, Golf Club)

PRICING – DETERMINAZIONE DEL VALORE

RAPPORTO tra MoeveShare e ditta noleggio flotta (es. Nolè) – contrattualizzazione

L'azienda che si occupa di fornire la flotta di bici elettriche e muscolari propone due prezzi differenti per le due tipologie di bici proposte.

Il prezzo proposto per la flotta di bici elettriche è di 600 € al mese per i primi sei mesi di noleggio e 300€ al mese per i noleggi dopo i primi sei mesi. Esauriti i 12 mesi di noleggio, la cifra proposta è assestata sui 100€ mensili.

Il prezzo proposto per la flotta di bici muscolari è di 100€ al mese per i primi sei mesi di noleggio e 50€ al mese per gli affitti dopo i primi sei mesi. Esauriti i 12 mesi, la cifra si assesta sui 25€ al mese.

In entrambi i casi il pagamento avviene soltanto sul mezzo affittato.

RAPPORTO tra MoeveShare e piattaforma nazionale turistica (es. Bikesquare)

Il rapporto tra Moeveshare e la piattaforma turistica nazionale (es. Bikesquare) si tradurrà in un valore collaborativo di radicamento del servizio sul territorio e di immagine per entrambe le parti in causa con percentuali di guadagno espresse dallo sconto 10+10 per l'abbonato TPL.

INCENTIVI LEGATI AL BANDO "AGENZIA MOBILITA' PIEMONTESE"

Per incentivare il noleggio da parte degli utenti, vi è sul noleggio sia a breve che a lungo termine un prezzo imposto dal Comune, con disponibilità e prezzo limitati fino ad esaurimento della promozione. Indicativamente il prezzo relativo al noleggio per la bicicletta elettrica a lungo termine si assesterà tra i 50 e gli 80€ al mese, mentre per la bicicletta muscolare tra i 20 e i 40€ al mese.

Altresì per il noleggio a breve termine la percentuale di sconto si assesterà sul 10% del totale dell'affitto in essere.

In questo modo, la differenza risultante tra il costo reale dell'affitto e il prezzo imposto dal Comune rientrerebbe nell'ambito di interesse previsto dal progetto di finanziamento regionale relativo alla

sharing mobility presentato dall'Agenzia della Mobilità piemontese (protocollo n°0012165 del 21/09/23)

Sia per il breve sia per il lungo termine, eventuali tariffe scontate applicate a soggetti non abbonati saranno totalmente a carico di Moeves per propria iniziativa commerciale.

REVENUE – gestione dei ricavi

I Consorzi Grandabus, Scat e Coas

- benefici: incremento del numero degli abbonati al TPL e maggior forza di visibilità sul rinnovo della contrattualistica, che permette il mantenimento di un servizio sempre migliore e capillare sul territorio.

Moeves:

- Ricavi: quota fissa dai Consorzi definita in 60.000€ annui (20.000 per ogni consorzio)– per l'organizzazione, la promozione e la comunicazione per il progetto
- Percentuale sui noleggi a breve termine nella dimensione del 10% rispetto ad ogni transazione effettuata sulla flotta messa a disposizione
- Percentuale sui noleggi a lungo termine nella dimensione del 25% rispetto ad ogni transazione effettuata sulla flotta messa a disposizione
- Percentuale sui noleggi sharing con operatore nella dimensione del 10% rispetto ad ogni transazione effettuata sulla flotta messa a disposizione nei punti Nolè Gold

Azienda di noleggio flotta (es. Nolè):

- Ricavi: Percentuale sui noleggi a breve termine nella dimensione del 40% rispetto ad ogni transazione effettuata, sui noleggi a lungo termine la percentuale sale a 55%
- Nei casi dove a Nolè spetta anche la parte di "GESTORE" verrà aggiunto alla percentuale ricavi un ulteriore 20% sia nel lungo che nel breve termine.
- Sharing con operatore punti Nolè Business PLUS – lungo termine circa 200 euro mese + 0% ricavi cliente finale
- Sharing con operatore punti Nolè Business BASE – fee mensile circa 50 euro mese + 50% ricavo cliente finale

Punti MoeveShare e Piattaforma turistica nazionale (es. Bikesquare):

- benefici: sviluppo della propria rete su un territorio in cui non è ancora presente in maniera capillare, collaborando con realtà radicate sul territorio
- bollino Moeveshare per sconto 10+10 su abbonato TPL.

Per qualsiasi transazione si deve tenere presente che le revenue vengono corrisposte con la premessa del 10% sul totale già scontato all'abbonato TPL.

COSTI DEL PROGETTO

I Consorzi Grandabus, Scat e Coas

- quota annuale totale a favore di Moeves definita in 60.000 euro (20.000 per ogni consorzio) per l'organizzazione, la promozione e la comunicazione per il progetto

Moeves:

- personale per la costruzione del bando
- personale dedicato organizzazione, promozione e la comunicazione per il progetto
- gestione delle relazioni con la "rete"

Azienda di noleggio flotta (es. Nolè):

- acquisto e fornitura della flotta biciclette (sia elettriche sia muscolari)
- Nei casi dove a Nolè spetta anche la parte di "GESTORE" risulterà a costo anche la gestione di questo aspetto

Punti MoeveShare e Piattaforma turistica nazionale (es. Bikesquare):

- Sconto 10% abbonato TPL

CRONOPROGRAMMA

- **Novembre 2023: firma convenzione Consorzi con Moeves**
- **Dicembre 2023: avvio noleggio a lungo termine**
- **Febbraio 2024: avvio noleggio a breve termine**
- **Febbraio 2024: avvio sharing con operatore**

CONCLUSIONI ED OBIETTIVI

L'obiettivo principale è quello di rafforzare i sistemi di welfare delle imprese coinvolte per migliorare la qualità della vita degli utenti e creare una ricaduta positiva sul territorio in materia di mobilità. L'approccio basato sulla condivisione vuole infatti far conoscere e diffondere le buone pratiche di welfare aziendale promosse dalle imprese, ma soprattutto investire in azioni e progetti calati realmente sui bisogni delle realtà provinciali, diverse per molti aspetti dai grandi centri urbani, rendendo dunque un'idea di Provincia Smart che guarda in modo realistico alla sostenibilità.

Questo processo comprende quindi un nuovo rapporto di fiducia e il rafforzamento delle relazioni tra consumatore e imprese di mobilità che già operano sul territorio. Completando l'offerta dei servizi,

l'obiettivo è quello di far crescere il numero di utenze espresse dal TPL attraverso un processo di chiarezza, visibilità e fiducia che possa consolidarsi e continuare anche al termine dell'erogazione dei fondi regionali.

Il progetto MoeveShare prevede inoltre l'introduzione di servizi di bus a chiamata e il noleggio di autovetture. Anche per questo tipo di operazioni sarà previsto uno sconto per agevolare gli abbonati al trasporto pubblico.