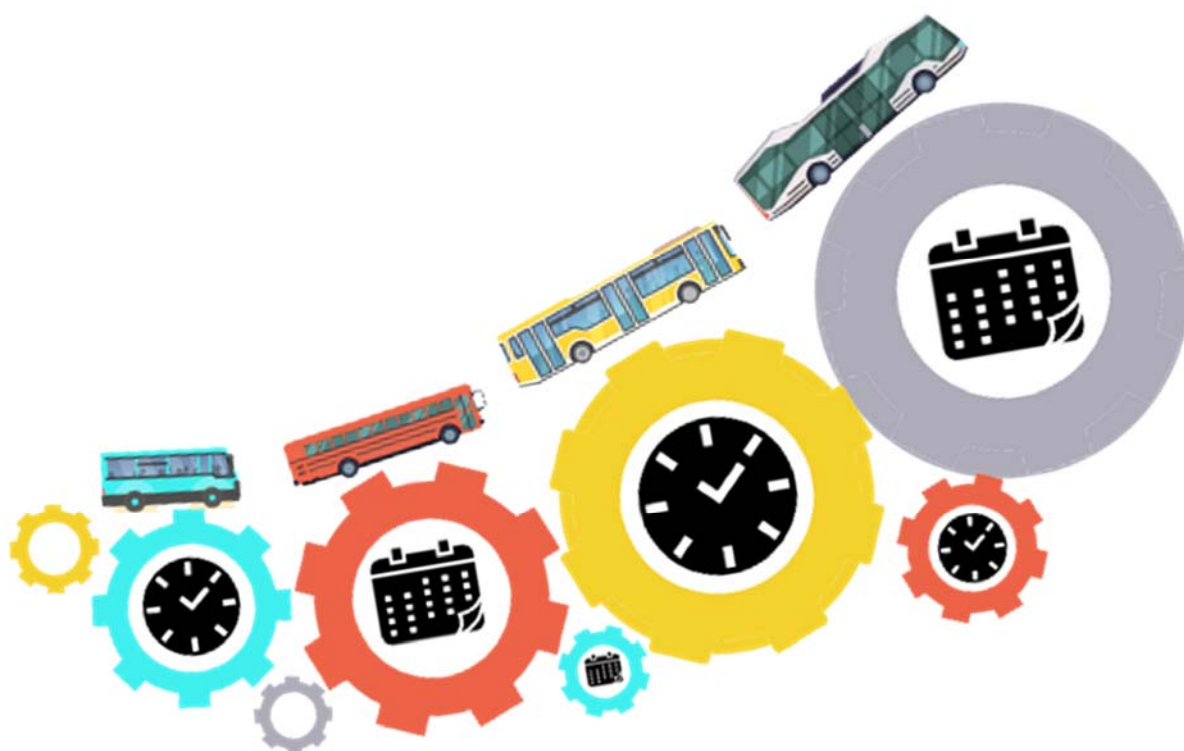


Affidamento dei servizi di tpl cd “proroga per investimenti”

(L. 25/22)

*Linee guida ed elementi di
riferimento per la definizione del
programma di investimenti e
redazione del Piano Economico
Finanziario*



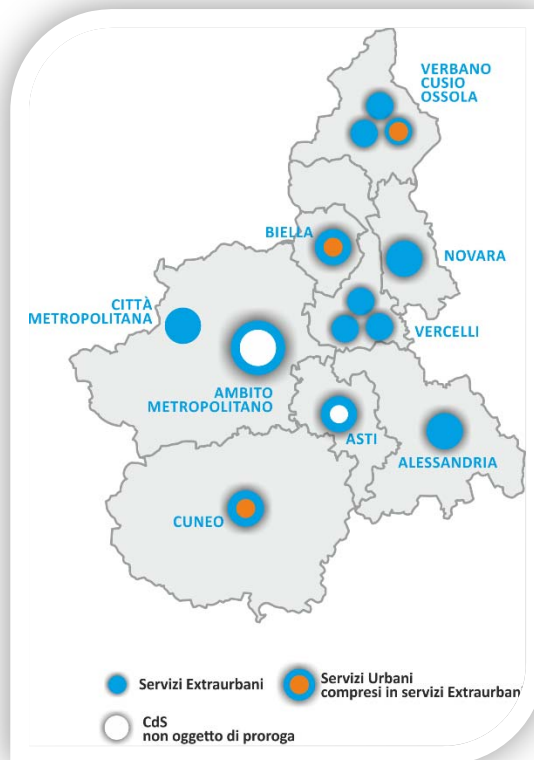
0. PREMESSA

0.1. Obiettivi

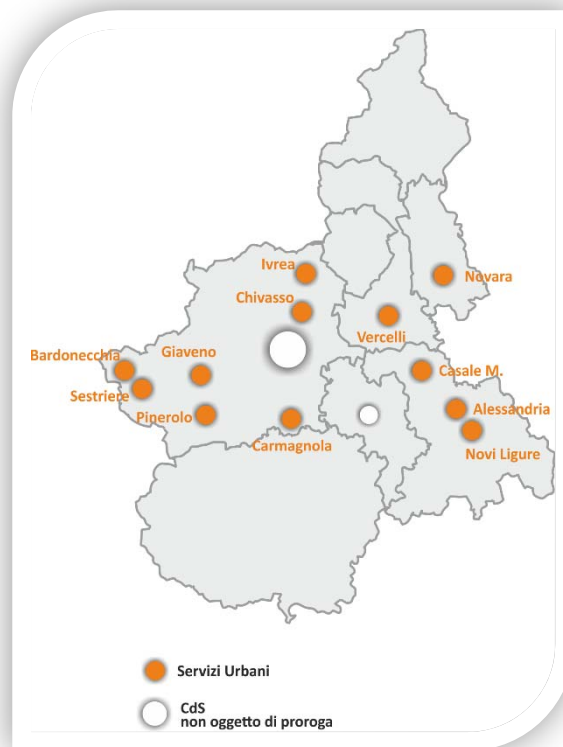
L'Agenzia della Mobilità Piemontese (AMP) intende attivare le proroghe previste dalla L. 25/2022 secondo quanto disposto dalla Regione Piemonte.

Come noto molte delle attuali concessioni di servizi, che saranno oggetto della proroga, sono state acquisite da AMP a seguito della L.R. 1/2015, ed ognuna di queste deriva da procedure di affidamento svolte in precedenza dagli Enti territoriali competenti.

Il quadro complessivo delle concessioni che saranno prorogate è rappresentato nelle seguenti mappe:



Servizi extraurbani



Servizi urbani

Per quanto concerne i servizi urbani dei comuni di Bardonecchia, Chivasso, Giaveno, Sestrieres, si procederà a verificare con i comuni attualmente titolari delle concessioni le modalità proroga o di aggregazione all'interno del concessione della città metropolitana.

0.2. Richiesta della proroga

Il presente documento riporta la metodologia ed i criteri che le imprese affidatarie dei servizi dovranno utilizzare per:

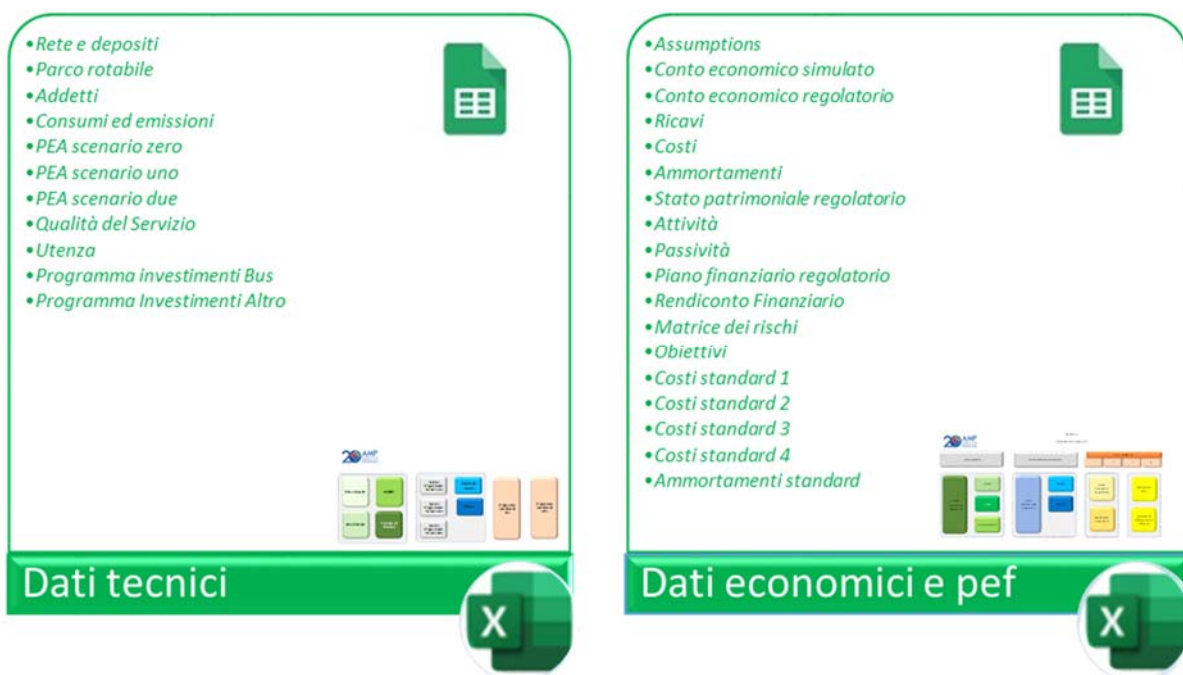
- descrivere il programma di investimento proposto indicando le scadenze previsionale e gli obiettivi perseguiti;
- descrivere il servizio e la sua evoluzione in coerenza con le esigenze della domanda e l'integrazione dei servizi e l'attuazione dei programmi di investimento proposti, finalizzati al recupero dell'utenza ante-covid ed alla sua crescita;
- definire il PEF nonché il Piano di raggiungimento degli obiettivi regolatori in coerenza con la delibera ART n. 154/2019¹ tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico dell'Impresa Affidataria e l'efficientamento dei costi per gli utenti, le imprese ed i consumatori.

¹ Approvazione dell'Atto di regolazione recante la "Revisione della delibera n. 49/2015 – Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica".

Ogni impresa² interessata alla proroga dovrà allegare all'istanza di proroga una relazione³ organizzata nella seguente forma

- Capitolo 1 – Impresa richiedente (denominazione impresa o consorzio con elencazione aziende consorziate; Contratto di Servizio per il quale si richiede la proroga⁴, durata e coerenza con la normativa di riferimento;
- Capitolo 2 – I programmi di investimento (suddiviso in almeno due paragrafi riguardanti rispettivamente, il rinnovo del parco autobus e gli investimenti per la qualità del servizio);
- Capitolo 3 – Gli scenari di sviluppo dei servizi
- Capitolo 4 – Il Conto economico previsionale
- Capitolo 5 – Il Piano Economico Finanziario

La Relazione avrà un contenuto prevalentemente descrittivo; la parte quantitativa e lo sviluppo del Piano Economico Finanziario dovranno essere presentate compilando i 2 file excel predisposti da AMP ed allegati alla presente comunicazione.



Potrebbe essere necessario, all'interno dello stesso file, inserire il medesimo dato in differenti fogli.

Il file Dati Economici e PEF dovrà essere prodotto in più versioni in funzione dello scenario valutato;

² In questo documento con il termine Impresa si intendono tutti i concessionari di servizio in qualsiasi modo organizzati (Consorzi, Ati, Azienda)

³ La Relazione dovrà avere una lunghezza non superiore alle 20 cartelle A4 oltre ad eventuali allegati

⁴ L'Impresa potrà richiedere una unica proroga per più concessioni oggi regolate da diversi affidamenti

Sarà pertanto necessario formulare istanza di proroga ed allegare alla istanza i seguenti file:

1. Relazione
2. Dati tecnici
3. Dati economici e PEF ZERO
4. Dati economici e PEF UNO
5. Dati economici e PEF DUE

I fogli sopra descritti saranno allegati all'atto di proroga ed al relativo atto di rinnovo contrattuale; inoltre costituiranno anche gli strumenti di monitoraggio del contratto di servizio per i rendiconti annuali.

1. NORMATIVA DI RIFERIMENTO

1.1. La legge 25/2022

L'art. 24, comma 5-bis, del d.l. 27 gennaio 2022, n. 4 (cd. "decreto sostegni ter"), convertito, con modificazioni, dalla legge 28 marzo 2022, n. 25 ha introdotto una norma speciale per l'applicazione del regolamento 1370/2007.

Tale disposizione prevede che *"Al fine di sostenere gli operatori del settore del trasporto pubblico locale e regionale e di mitigare gli effetti negativi derivanti dalle misure di prevenzione e contenimento adottate per l'emergenza epidemiologica da COVID-19 nonché al fine di sostenere gli investimenti, le autorità competenti possono applicare l'articolo 4, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, anche nel caso in cui il gestore dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale si vincoli ad effettuare, in autofinanziamento anche parziale e sulla base di un piano economico finanziario rispettoso delle disposizioni e delle misure regolatorie vigenti, significativi investimenti, anche in esecuzione o ad integrazione degli interventi afferenti al Piano nazionale di ripresa e resilienza o di altri strumenti finanziari, orientati alla sostenibilità ambientale e al miglioramento dei servizi di trasporto dei passeggeri, aventi un periodo di ammortamento superiore rispetto alla scadenza dell'affidamento. In tale ipotesi, si ritiene necessaria la proroga di cui al suddetto articolo 4, paragrafo 4, che non può in ogni caso superare il termine del 31 dicembre 2026, e ai fini del calcolo si tiene conto della durata complessiva dell'affidamento, cumulativa anche di tutti i provvedimenti adottati in conformità al predetto regolamento"*.

Lo strumento della proroga viene finalizzato alla predisposizione di piani di investimento, definiti dalla norma *"significativi"*, che le imprese affidatarie si impegnano a realizzare anche attraverso l'utilizzo delle risorse pubbliche allo scopo destinate; la norma ricorda inoltre che gli investimenti devono essere *"orientati alla sostenibilità ambientale e al miglioramento dei servizi di trasporto dei passeggeri"* richiamando pertanto gli obiettivi di efficacia ed efficienza dell'agire della Pubblica Amministrazione nell'affidamento dei servizi.

La citata norma subordina, pertanto, la possibilità di concedere la proroga di cui all'art. 4, paragrafo 4, del regolamento 1370/2007 alla predisposizione di un PEF *"rispettoso delle disposizioni e delle misure regolatorie vigenti"*.

1.2. La D.G.R. 22 dicembre 2022 n. 52-6344

In data 22 dicembre 2022 la Giunta Regionale ha adottato la deliberazione 52-6344⁵ all'interno della quale ha disposto che a tutti i contratti di servizio in essere sia applicata la proroga prevista dal citato art. 24, comma 5-bis, del d.l. 27 gennaio 2022.

La Regione, nel prevedere uno specifico atto di "rinnovo" ha anche richiamato alcuni specifici obblighi che le Imprese che richiedono la proroga dovranno rispettare.

In particolare si richiamano i seguenti:

⁵ Deliberazione della Giunta Regionale 22 dicembre 2022, n. 52-6344 - Legge regionale 1/2000, articolo 4. Indirizzi per la redazione del Programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale 2023-2025 e disposizioni transitorie per il finanziamento dei servizi TPL per l'anno 2023.

- a) *l'obbligo per tutte le imprese di TPL della dotazione del sistema di bigliettazione regionale BIP e l'obbligo di utilizzo dell'app regionale SmartBip quando la stessa sarà rilasciata per l'uso;*
- b) *l'obbligo di applicazione della tariffa pay per use a livello regionale per tutti i servizi di Tpl;*
- c) *l'obbligo di adesione alle iniziative degli operatori MaaS da assimilare come ulteriori canali di vendita;*
- d) *l'obbligo di prevedere una piattaforma di e-commerce per la vendita dei titoli di viaggio;*
- e) *obbligo di adesione ad un "consorzio" per la gestione, clearing e vendita delle tariffe regionali;*
- f) *obbligo di conferire al CSR-BIP i dati di trasporto, vendita e validazione dei titoli elettronici attraverso i protocolli BIPEX 2,0 (dati statici) e SIRI (dati dinamici);*
- g) *obbligo di equipaggiare e garantire il funzionamento dei sistemi audio-visivi di indicazione di linea e prossima fermata e dei sistemi per la salita e discesa delle persone a ridotta mobilità;*
- h) *obbligo delle imprese di Tpl individuate da AMP di partecipare a sperimentazioni di "collaborazione" con servizi di sharing mobility;*
- i) *obbligo di installare e gestire le attrezzature/infrastrutture che saranno messe a disposizione per l'interscambio con la modalità bici.*

La Regione ha anche segnalato come l'atto di proroga debba definire i tempi massimi per adempiere agli obblighi in capo alle imprese e le penali in caso di mancato assolvimento.

1.3. La comunicazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti

L'art. 24 comma 5-bis, sopra citato, prevede che il provvedimento adottato in tale ambito sia *"... rispettoso delle disposizioni e delle misure regolatorie vigenti ..."*.

Tale richiamo appare finalizzato ad evitare che il ricorso alla proroga, che di fatto chiude l'accesso al mercato fino al 2026, consentendo il prolungamento delle gestioni esistenti, per le quali ancora non trovano applicazione i canoni regolatori di efficienza ed efficacia, recentemente valorizzati anche nell'ambito del d.lgs. 201/2022⁶ recante "Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica", comporti anche il protrarsi della sottrazione di tali gestioni all'applicazione dei suddetti canoni regolatori.

Per favorire l'attuazione della norma, nel mese di Gennaio 2023, l'Autorità di regolazione dei Trasporti ha fornito alcune indicazioni finalizzate alla corretta Applicazione dei propri atti di regolazione.

⁶ Si segnala che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha adottato la Deliberazione n. 90 del 18/05/2023 ad oggetto "Avvio del procedimento di revisione della delibera n. 154/2019 in adeguamento alle disposizioni del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201"

L'intervento dell'Autorità, finalizzato a garantire l'applicazione dei canoni regolatori, ricorda che la delibera 154/2019⁷ ha approvato l'atto di regolazione rivolto ai servizi di trasporto pubblico locale passeggeri.

L'Autorità richiama in particolare la Misura 14 "Redazione del PEF simulato negli affidamenti con gara" e la Misura 15 "Redazione del PEF simulato negli affidamenti diretti o in house" e gli schemi allegati alla delibera nell'Annesso 5; l'applicazione coerente delle procedure previste, ed il relativo monitoraggio nel tempo, consente di definire e raggiungere specifici obiettivi di efficacia ed efficienza nell'erogazione dei servizi di TPL affidati; a tal fine viene richiamata la Misura 16 "Determinazione degli obiettivi di efficacia e efficienza" ed il relativo Annesso 7.

La redazione del Piano Economico Finanziario deve essere accompagnata dalla analisi dei rischi; a tal fine l'Autorità richiama la Misura 13 "Criteri di individuazione e allocazione dei rischi negli affidamenti" ed il relativo Annesso 4.

L'Autorità ricorda anche l'opportunità di introdurre meccanismi di price-cap nell'adeguamento tariffario (Misura 27).

Infine l'Autorità richiama *"la necessità che l'eventuale concessione del periodo di proroga sia anche utilizzato per la raccolta/messa a disposizione di tutti i dati e le informazioni per la definizione delle future procedure di affidamento (ad evidenza pubblica) ed anche utili ai fini di incrementare la trasparenza della gestione e dell'utilizzo dei fondi pubblici, approntando, se necessario, un adeguato sistema di monitoraggio che ne consenta la rilevazione e introducendo specifici obblighi di rendicontazione in capo all'IA, presidiati da un adeguato sistema di penali in caso di inadempimento"*.

1.4. Le deliberazioni del CDA AMP n. 4/2023 e n. 13/2023

In attuazione della citata deliberazione regionale l'Agenzia, attraverso il percorso di condivisione ivi previsto, ha adottato inizialmente la deliberazione del CDA n. 4/2023 e successivamente la deliberazione del CDA n. 13/2023⁸ con la quale sono stati individuati gli indirizzi per le proroghe che qui integralmente si riportano:

- i. *proposte di azioni finalizzate al recupero della domanda di mobilità pre-covid ed alla crescita della domanda servita attraverso proposte di miglioramento della rete, integrata con la rete forte e con la mobilità in condivisione;*
- ii. *sviluppo dello scenario di servizi a risorse regionali per le compensazioni degli obblighi di servizio costanti (HP0) ed a risorse crescenti secondo l'inflazione programmata dal DEF (HP1); andamento a tariffe crescenti secondo l'inflazione programmata dal DEF;*

⁷ Atto di regolazione recante la "Revisione della delibera n. 49/2015 - Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica".

⁸ Deliberazione CdA n. 13/2023 del 9 maggio 2023 ad oggetto "D.G.R. 52-6344 del 22/12/22 Piano stralcio PTS 2023-2035 Proroghe ex art. 24 comma 5 bis D.L. 4/22 convertito, con modificazioni dalla L. 25/22 (cd. per investimenti); Approvazione indirizzi

- iii. *sviluppo di scenari alternativi di servizio a risorse crescenti individuando le modalità di copertura con l'incremento dell'utenza ed il contributo degli EE.LL. o di eventuali ulteriori portatori di interesse;*
- iv. *definizione degli obiettivi operativi e dei livelli di riferimento: riduzione del costo operativo del servizio, incremento dell'utenza e recupero dell'evasione tariffaria differenziati per i differenti scenari di servizio;*
- v. *definizione degli obiettivi di miglioramento della qualità del servizio anche attraverso l'attivazione dei progetti L. 244/2007 art. 2 comma 461;*
- vi. *definizione degli obiettivi di investimento e risultati conseguibili, anche in termini ambientali, e definizione delle penali per mancato raggiungimento;*
- vii. *definizione degli obblighi relativi ai sistemi di bigliettazione e partecipazione alla piattaforma maas regionale e definizione delle penali per mancato raggiungimento;*
- viii. *definizione degli obblighi di raccolta delle informazioni e delle modalità di monitoraggio del servizio tpl e definizione delle penali per mancato raggiungimento;*
- ix. *consentire l'aggiornamento e la revisione dei servizi, compatibilmente con le risorse disponibili, allo scopo di adeguare del servizio alle esigenze di mobilità ed agli indirizzi forniti dagli Enti territoriali;*
- x. *l'atto aggiuntivo dovrà precisare i contenuti del contratto di servizio preesistente e prevedere una maggiore informazione sul servizio e modalità di integrazione tariffaria;*
- xi. *prevedere l'acquisizione delle adeguate forme di garanzia previste dall'art. 10 della L.R. 1/2000;*
- xii. *prevedere regole di subentro nei beni con cofinanziamento pubblico, omogenei ed indifferenziati per tutti gli atti di proroga.*

L'applicazione degli indirizzi, per quanto di pertinenza, è esplicitata nella presente relazione.

2. I PROGRAMMI DI INVESTIMENTO

Le proroghe previste dalla L. 25/2022 prevedono che l'impresa si impegni a realizzare “.. *significativi investimenti, anche in esecuzione o ad integrazione degli interventi afferenti al Piano nazionale di ripresa e resilienza o di altri strumenti finanziari, orientati alla sostenibilità ambientale e al miglioramento dei servizi di trasporto dei passeggeri, aventi un periodo di ammortamento superiore rispetto alla scadenza dell'affidamento.* ”.

L'impresa che richiede la proroga deve pertanto predisporre un programma di investimenti la cui analisi deve consentire di valutare i seguenti punti chiave:

- Ammontare degli investimenti selezionando gli investimenti che sono considerati significativi ai sensi della legge;
- Benefici che tali investimenti apportano in termini di sostenibilità ambientale e per il miglioramento del servizio di trasporto pubblico locale;
- Cronoprogramma del piano di investimenti ed effetti conseguiti a breve, entro la durata della proroga, e lungo termine.

Nel seguito sono descritte separatamente le modalità di presentazione del programma di investimenti distinte in due parti: gli investimenti in materiale rotabile, gli investimenti per il miglioramento della qualità del servizio di TPL.

2.1. Il rinnovo del parco autobus

La D.G.R. 22 dicembre 2022 n. 52-6344 individua le risorse destinate al programma di investimenti per il rinnovo del parco autobus richiamando inoltre gli atti adottati dalla Regione. La medesima delibera prevede anche che AMP coordini gli investimenti in materiale rotabile su gomma derivanti dalle risorse regionali con quelle degli altri Enti.

L'impresa dovrà pertanto descrivere il programma di investimenti che svilupperà nel periodo della proroga, raccordandolo con gli investimenti già effettuati con riferimento agli ultimi programmi di investimento finanziati dalla Regione Piemonte, con particolare riferimento ai valori di ammortamento ed ai parametri di qualità del servizio; il programma dovrà inoltre indicare eventuali investimenti con contribuzione pubblica differente da quella regionale come sopra ricordata.

L'impresa dovrà predisporre una sintetica relazione illustrando il piano di rinnovo che porterà avanti nei prossimi anni, indicare le tempistiche di rinnovo attraverso l'indicazione della presunta data di immatricolazione (mese/anno) dei nuovi veicoli, nonché gli ulteriori programmi di investimento interessanti il parco autobus sia realizzati con contribuzione pubblica che realizzati con risorse proprie.

Dovrà inoltre essere compilato il file “*Dati tecnici.xls*” negli specifici “*fogli*”.

Il piano di investimenti dovrà essere descritto attraverso la rappresentazione schematica degli autobus e del loro valore presenti al 31 dicembre 2022; lo schema da compilare, riportato nel foglio “*Programma investimenti bus*” è così impostato.

Parco rotabili								
id.	telaio	targa	tipologia	mese/anno di I immatricolazione	valore di acquisto al netto del contributo pubblico	valore di acquisto residuo al 31/12/2022	valore residuo di manutenzioni capitalizzate al 31/12/2022	età (mesi) al 31/12/2022

Contemporaneamente, nel foglio *"Programma investimenti bus"*, bisognerà rappresentare l'evoluzione del Parco rotabili per il periodo di sviluppo del Piano economico finanziario; lo schema da compilare indicherà per ogni veicolo l'eventuale sostituzione o l'eventuale previsione di manutenzione capitalizzata, attraverso la semplice compilazione della tabella; (es. in caso di veicolo immesso in servizio nel mese di giugno 2024 dovrà essere compilata la riga del veicolo sostituito indicando nell'anno 2024 il mese con la sigla S6)

id.	telaio	targa	tipologia

(S) sostituzione/ (M) manutenzione capitalizzata			
2023	2024	2025	2026

Al fine di garantire il coordinamento con eventuali altri fonti di finanziamento sarà necessario compilare le ulteriori colonne del medesimo foglio *"Programma investimenti bus"* in cui indicare la quota di cofinanziamento prevista e l'Ente da cui si prevede di ricevere il cofinanziamento.

id.	telaio	targa	tipologia

contributo pubblico previsto		
Ente finanziatore	€	incidenza % su costo di acquisto

L'impatto finanziario del programma di investimenti deve essere valutato all'interno del PEF.

Sarà anche necessario indicare i principali parametri di riferimento del parco autobus, al fine di misurare alcuni dei fattori di qualità di cui si prevede il miglioramento; sarà pertanto necessario compilare, nel foglio "*Parco rotabile*", il seguente schema:

Parco rotabili		2023	2024	2025	2026
Bus a 2 assi (1 modulo)	nr.				
Bus a 3 assi (1 modulo)	nr.				
Bus snodato a 3 assi (2 moduli)	nr.				
Totale bus	nr.				
- di cui: Euro III	nr.				
- di cui: Euro IV	nr.				
- di cui: Euro V	nr.				
- di cui: Euro VI	nr.				
- di cui: EEV	nr.				
- di cui: zero emission	nr.				
Totale bus	nr.				
Età media dei bus	mesi				

Il programma di investimenti produrrà alcuni benefici "quantitativi" direttamente misurabili; nel foglio "*Parco rotabile*", è rappresentato il seguente schema che dovrà essere compilato dalle aziende; lo schema potrà essere implementato dalle Imprese secondo il proprio programma di investimento indicando eventuali ulteriori apparecchiature e/o dotazioni previste.

Dotazioni		2023	2024	2025	2026
totale bus con pedana	nr.				
totale bus con avm e dotazione bip	nr.				
totale bus con contapasseggeri	nr.				
totale bus con dotazione wifi	nr.				
totale bus con portabiciclette	nr.				
totale bus con	nr.				
totale bus con	nr.				

Inoltre il programma di rinnovo della flotta produrrà benefici ambientali per i quali è necessario fornire una stima; nell'apposito foglio "*consumi ed emissioni*" che stimerà gli effetti complessivi dell'intero programma di investimenti; l'impresa dovrà indicare:

- gli autobus che saranno alienati e la percorrenza complessiva che effettueranno per l'esercizio oggetto di proroga dal 1/1/2023 fino alla data di alienazione (*es. autobus che si prevede di*

alienare a far data dal 15/6/2024 classe Euro V; percorrenza stimata 47.000 km - 32 000 per il 2023 e 15.000 per il 2024)

- gli autobus in sostituzione e la percorrenza complessiva che effettueranno per l'esercizio oggetto di proroga dalla data di immissione fino al termine della proroga (es. *autobus che si prevede di immettere in servizio a far data dal 15/6/2024 classe elettrico; percorrenza stimata 108.000 km - 28.000 per il 2024 e 40.000/anno per il 2025 e 2026*)

2.2. Gli investimenti per la qualità del servizio

Il programma di investimenti deve essere descritto anche sotto il profilo qualitativo; in particolare dovranno essere richiamate le disposizioni della D.G.R. 52-6344⁹ che, in generale, riguardano quei beni strumentali quali sistemi di geo-localizzazione dei veicoli, sistemi di bigliettazione elettronica, piattaforme digitali e di accesso ai servizi di sharing mobility o a soluzioni di viaggio integrate fra più modi e più in generale tutti quegli investimenti ed i connessi programmi di utilizzo finalizzati al miglioramento dei servizi per l'utenza ed alla riduzione delle emissioni inquinanti.

In questo caso la descrizione del programma di investimenti sarà contenuta nella relazione e dovrà essere incentrata sulle singole tematiche descrivendo, per singolo tema, la somma necessaria per l'investimento, indicando la quota parte coperta da eventuale contributo pubblico, necessaria, la tempistica di realizzazione, i benefici attesi e la coerenza con le politiche di mobilità che si stanno perseguendo in Regione Piemonte e più in generale con gli obblighi di servizio pubblico per l'accessibilità commerciale, per il livello di informazione sul viaggio, per la qualità del servizio offerto e la conseguente soddisfazione degli utenti.

Nel foglio *"Programma di investimenti altro"* all'interno del file *"Dati tecnici"* l'Impresa fornirà una schematica sintesi del programma dal punto di vista economico finanziario.

A mero titolo esemplificativo si elencano le principali tematiche affrontabili con i programmi di investimento:

- 1) strutturali (es. sistemi di ricarica, sistemi di energia rinnovabile, ecc.);
- 2) per la bigliettazione elettronica, integrazione tariffaria e monitoraggio;
- 3) per il confort di bordo, la qualità del viaggio, l'informazione agli utenti;
- 4) per la mobilità "ultimo miglio" e mobilità cooperativa fra più modi;
- 5) per la sostenibilità ambientale

2.3. I beni utilizzati per la realizzazione del servizio

Per la definizione del Piano Economico Finanziario è necessario costruire uno stato patrimoniale regolatorio correlato a:

- il programma di investimenti finalizzato a migliorare l'assetto di beni, infrastrutture ed attrezzature strumentali per l'effettuazione del servizio, con conseguente incremento del valore del capitale investito.

⁹ ... gli adempimenti da richiedere da parte di Amp alle aziende di TPL oggetto di nuovo affidamento o di proroga ai sensi del comma 5 bis dell'art. 24 del DL n. 4/2022 e di quanto previsto dalle DGR 7-4621 del 6 febbraio 2017 e 17-5754 del 7 ottobre 2022 sono già richiamati al paragrafo 1.2.

- L'assetto complessivo dei beni preesistenti impiegati per l'effettuazione del servizio.

L'Azienda dovrà quindi procedere a compilare il foglio *"Rete e depositi"* in cui indicare la numerosità degli impianti necessari per l'effettuazione del servizio e procedere ad una sintetica descrizione, valorizzandone il valore al 31 dicembre 2022 ed indicando le modalità di ammortamento previste.

Descrizione depositi							
ubicazione	superficie totale	superficie scoperta	impianto 1	impianto 2	impianto 3	valore residuo al 31/12/2022	coefficiente ammortamento 2023-2026
torino, corso marconi 10	12.000,00	2.000,00	lavaggio			985.000,00 €	3,00%

Sempre nel medesimo foglio l'Azienda compilerà una tabella di riepilogo nella quale potrà indicare eventuali variazioni nel corso del periodo di proroga.

Rete e depositi				
	Unità di misura	2022	2023	2024
Fermate totali (palina e quadro orari)	nr.			
- di cui fermate attrezzate (tettoia, posti a sedere...)	nr.			
- di cui: fermate dotate di display informativi o dotazioni ict	nr.			
Depositi ed officine	nr.			
- di cui con impianti erogazione carburante	nr.			
- di cui con impianti pulizia/lavaggio bus	nr.			
- di cui con impianti produzione energia e/o ricarica	nr.			
Superficie totale dei depositi	mq			
- di cui: superficie scoperta	mq			

2.4. Gli addetti

Nel file *"Dati tecnici"* nel foglio *"Addetti"* deve essere fornita la consistenza degli addetti ed il relativo costo; i dati da indicare sono quelli relativi al 2022, come annualità di riferimento e quelli previsionali 2023.

2.5. Qualità del servizio

Nel file *"Dati tecnici"* nel foglio *"Qualità del Servizio"* è fornita un elenco di indicatori di efficienza ed efficacia per misurare la qualità del servizio; i contenuti fanno riferimento all'Annesso 7 della delibera ART 154/2019.

Ai fini della individuazione degli obiettivi di qualità è richiesta la compilazione di una serie storica riferita al periodo 2018-2022 per considerare almeno un triennio di attività ordinaria e neutralizzando l'effetto covid.

Anche in considerazione della raccolta dati osservatorio, e di quella straordinaria effettuata nel periodo covid, tutti i dati dovrebbero essere facilmente reperibili; qualora la raccolta dati nella fase di predisposizione della proroga non sarà completata, sarà condivisa la data entro cui completare le informazioni richieste.

I dati inseriti rappresentano il punto di riferimento per individuare i parametri obiettivo nel periodo di proroga.

2.6. Utenza

Nel file *"Dati tecnici"* nel foglio *"Utenza"* l'Azienda dovrà riportare le informazioni relative a passeggeri, titoli di viaggio e ricavi da traffico per il periodo 2018-2022

Anche in considerazione della raccolta dati osservatorio, e di quella straordinaria effettuata nel periodo covid, tutti i dati dovrebbero essere facilmente reperibili; qualora la raccolta dati nella fase di predisposizione della proroga non sarà completata, sarà condivisa la data entro cui completare le informazioni richieste.

3. GLI SCENARI DI SVILUPPO DEI SERVIZI

Le proroghe per investimenti riguardano un periodo che si estende al massimo fino al 31 dicembre 2026; in tale periodo bisognerà che l'esercizio dei servizi sia adeguato per garantire:

- l'efficacia del servizio rispetto alle esigenze del territorio ed alle mutazioni della domanda;
- l'efficienza gestionale del servizio rispetto ai fattori di produzione impiegati ed impiegabili;
- l'economicità dell'esercizio inteso come sostenibilità finanziaria dello stesso anche in considerazione delle compensazioni per gli obblighi di servizio che AMP metterà a disposizione.

Ogni impresa dovrà pertanto sviluppare tre scenari di servizio partendo dall'esercizio 2023 e riportati in tre fogli analoghi denominati *"PEA scenario zero"*, *"PEA scenario uno"*, *"PEA scenario due"*.

3.1.1 programmi di esercizio e la loro evoluzione

L'esercizio 2023 viene rappresentato con il programma di esercizio vigente all'atto della predisposizione della proposta di proroga con tutte le informazioni ad oggi note considerando anche le variazioni intercorse dall'inizio del 2023 ad oggi e quelle già programmate per la rimanente parte del 2023.

Lo scenario di servizio è rappresentato attraverso uno schema sintetico di tipo tabellare così organizzato:

			2023	2024 zero	2025 zero
id/progr	azienda	nome linea	produzione v-km/anno	produzione v-km/anno	produzione v-km/anno
totale anno					

ed un ulteriore schema che sintetizza i valori complessivi annui della produzione e dei fattori di produzione necessari

Servizio prodotto		Unità di misura	2023	2024 zero
Bus-km prodotti in un anno	servizio urbano	nr.		
	servizio extraurbano	nr.		
Posti-km prodotti in un anno	servizio urbano	nr.		
	servizio extraurbano	nr.		
Turni uomo anno	intero servizio	nr.		
Turni macchina anno	intero servizio	nr.		
Ore servizio prodotte in un anno	bus urbano	ore		
	bus extraurbano	ore		
Velocità commerciale media	bus urbano	km/ora		
	bus extraurbano	km/ora		

Sulla base dell'annualità 2023 utilizzata come anno di riferimento va poi effettuato lo sviluppo previsionale negli anni successivi fino all'ultimo anno di proroga richiesto (ad. esempio 2026) ed inserendo ulteriori due annualità (ad. esempio 2027-2028) come meglio motivato in seguito.

Lo sviluppo dei vari scenari si basa su previsioni comuni di andamento di tariffe, costi e domanda e differisce essenzialmente per l'ammontare delle risorse che AMP riuscirà a mettere a disposizione; gli scenari di riferimento sono quelli di cui agli indirizzi "ii." e "iii." della deliberazione del CDA di AMP n. 13/2023 del 9 maggio 2023.

Le casistiche da analizzare riguardano pertanto le risorse disponibili per le compensazioni degli obblighi di servizio pubblico e sono così schematizzate:

- Ipotesi ZERO: risorse AMP costanti per l'intero periodo;
- Ipotesi UNO: risorse AMP crescenti annualmente al tasso di inflazione programmata;
- Ipotesi DUE: risorse crescenti individuando le modalità di copertura;

Tra le possibili azioni che possono essere proposte dall'impresa per garantire gli obiettivi di efficienza, efficacia e sostenibilità economico-finanziaria ci sono quelle relative alla revisione dei servizi volta a riallineare i costi sostenuti per l'erogazione dei medesimi servizi con l'ammontare complessivo delle risorse destinate alle compensazioni degli obblighi di servizio, come descritte in precedenza, e dei ricavi da traffico.

Per i criteri da adottare per predisporre una proposta di revisione della produzione dei Servizi di TPL si rimanda alle indicazioni contenute nel Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti vigente (approvato con D.C.R. n.256-2458 del 16 Gennaio 2018) in merito alla salvaguardia delle necessità di spostamento e di accesso ai luoghi di lavoro, di studio, dei servizi e per il tempo libero, anche operando le opportune integrazioni tra i vari servizi ed eventualmente prevedendo l'istituzione di servizi flessibili (es. a chiamata) nelle aree a domanda più rarefatta.

Per ogni scenario vanno sviluppate tutte le annualità fino al termine della proroga richiesta; le ulteriori due annualità che eccedono la durata della proroga sono connesse alle tempistiche della procedura ad evidenza pubblica di affidamento per il successivo subentro e per l'effettivo avvio del servizio.

4. IL CONTO ECONOMICO PREVISIONALE

La proroga per investimenti richiede lo sviluppo di uno specifico Piano Economico Finanziario rispettoso delle misure regolatorie vigenti; come ricordato in precedenza si fa riferimento alla Delibera ART 154/2019, agli schemi di cui all'Annesso 5 della.

I costi ed i ricavi da traffico sono strettamente correlati alla dimensione ed organizzazione del servizio e pertanto è necessario individuare una modalità di stima, dimensionata sui fattori di produzione impiegati e nella loro evoluzione nel tempo.

L'Impresa richiedente la proroga dovrà sviluppare la stima dei costi compilando lo schema di Conto Economico Previsionale inserito nel file *"Dati economici e Pef.xlsx"*. Tale schema fa compilato per ogni singolo scenario ed il relativo file denominato come indicato nel precedente paragrafo 0.2.

Il Conto Economico Previsionale si basa su una stima parametrica secondo un modello di calcolo semplificato già impostato e composto dal foglio *"Presupposti"* e dal foglio *"Conto Economico Simulato"*.

Il foglio *"Presupposti"* presenta la seguente tabella descrittiva:

Presupposti	Anno 2023	Anno 2024	Anno 2025
a1 Tasso di inflazione programmata (adeguamento costi e tariffe)		2,70%	2,00%
a2 Andamento della domanda (recupero domanda precovid, recupero per qualità del servizio e antievasione)		12,00%	0,50%
a3 Andamento costo del lavoro		3,00%	2,50%
a4 Recupero efficienza produttiva		0,05%	0,05%
a5 Costante		0,00%	0,00%
a6 Riorganizzazione industriale e dei servizi (descrivere nella relazione)			

Le righe a1, a3, a4 riportano alcune ipotesi di riferimento da non variare;

Le righe a2 ed a4 sono da compilare da parte dell'azienda; nella riga a2 va indicata la variazione percentuale riguardante la domanda ed ipotizzando che nell'anno 2024 si recuperi integralmente la domanda 2019 pre-covid e negli anni successivi il mantenimento della domanda cumulando recuperi derivanti da specifiche politiche di mobilità e/o per il miglioramento della qualità conseguente ai programmi di investimento adottati; nella riga a4 l'azienda deve indicare i recuperi di efficienza previsti per riorganizzazione dei servizi e/o per i programmi di investimento adottati.

La riga a6 fa riferimento ai presupposti che l'azienda dovrà inserire e strettamente connessi allo scenario da compilare ed alle scelte aziendali da descrivere nella Relazione.

I trend descritti vanno applicati alle informazioni che sono da caricare nella tabella denominata *"Dati medi Azienda .."*:

Dati medi Azienda (descrivere nella Relazione)	Anno 2023	Anno 2024	andamento nel periodo
d1 Costo unitario conducenti [€/anno]	40.000,0 €	41.200,0 €	a3
d2 Costo unitario altri dipendenti [€/anno]	45.000,0 €	46.350,0 €	a3
d3 Costo unitario dirigenti [€/anno]	80.000,0 €	82.400,0 €	a3
d4 Ore teoriche/anno conducente	1.600,0	1.600,00	a5
d5 Ore lavorative/anno conducente	1.500,0	1.500,00	a5
d6 Ore guida/anno/conducente	1.400,0	1.400,70	a4
d7 Ore teoriche/anno altri addetti	1.700,0	1.700,00	a5
d8 Ore lavorative/anno altri addetti	1.600,0	1.600,80	a4
d9 Velocità commerciale [km/h]	25,5	25,5	a6
d10 Costo carburante (gasolio) [€/l]	1,80 €	1,85 €	a1
d11 Costo carburante (metano) [€/kg]	1,80 €	1,85 €	a1
d12 Costo energia elettrica [€/kWh]	0,80 €	0,82 €	a1
d13 Costo treno pneumatici [€]	2.000,00 €	2.054,0 €	a1
d14 Vita utile treno pneumatici [€]	75.000,000	75.000,000	a6

Ad esempio: l'azienda inserisce l'informazione "d1, Costo unitario conducenti [€/anno]" riferita all'annualità 2023; l'applicazione del trend descritto nella tabella "Presupposti", contenuto "a1, tasso inflazione ..." fornisce l'evoluzione del costo medio conducente nelle annualità di analisi.

I valori così inseriti sono collegati con il foglio "Conto Economico Simulato"; in questo foglio vanno inseriti i dati relativi al Programma di Esercizio ed i fattori della produzione dello specifico scenario.

Programma Esercizio Previsionale Scenario Zero		Anno 2023	Anno 2024
	Veicoli-km anno (comprese le percorrenze a vuoto)	2.000.000	2.000.000
1	- di cui: veicoli-km anno (veicoli alimentati a gasolio)	1.700.000	1.300.000
2	- di cui: veicoli-km anno (veicoli alimentati a metano)	200.000	400.000
3	- di cui: veicoli-km anno (veicoli elettrici)	100.000	300.000
	Ore anno esercizio commerciale	77.000	77.000
4	- di cui: ore anno (veicoli alimentati a gasolio)	65.000	65.000
5	- di cui: ore anno (veicoli alimentati a metano)	8.000	8.000
6	- di cui: ore anno (veicoli elettrici)	4.000	4.000
	N. autobus Totali (MIV+20%)	40	47
7	- di cui veicoli alimentati a gasolio con età < 8 anni	20	20
8	- di cui veicoli alimentati a gasolio con età > 8 anni e <15 anni	10	10
9	- di cui veicoli alimentati a gasolio con età > 15 anni	5	5
10	- di cui veicoli alimentati a metano con età < 8 anni	3	6
11	- di cui veicoli alimentati a metano con età > 8 anni e <15 anni	0	0
12	- di cui veicoli alimentati a metano con età > 15 anni	0	0
13	- di cui veicoli elettrici con età < 8 anni	2	6
14	- di cui veicoli elettrici con età > 8 anni e <15 anni	0	0
15	- di cui veicoli elettrici con età > 15 anni	0	0
	N. addetti FTE	124,0	134,0
16	- di cui N. conducenti	100,0	110,0
17	- di cui N. altri addetti	20,0	20,0
18	- di cui N. dirigenti	4,0	4,0

Con l'inserimento del Programma di esercizio viene elaborato il "Conto economico previsionale" che fornisce gli elementi di riferimento per la predisposizione degli schemi di Piano Economico Finanziario di cui alla Delibera ART 154/2019.

Conto Economico Previsionale		Anno 2023	Anno 2024
Costo personale	c1 Costo orario conducente	28,571	29,414
	c2 Costo chilometrico conducente	1,120	1,153
	c3 Costo chilometrico altri addetti	0,450	0,464
	c4 Costo chilometrico dirigenti	0,160	0,165
Costo consumi	c5 Costo chilometrico carburante (autobus gasolio)	0,167	0,162
	c6 Costo chilometrico carburante (autobus metano)	0,111	0,108
	c7 Costo chilometrico pneumatici	0,027	0,027
	c8 Costo chilometrico energia (autobus elettrico)	0,500	0,487
Costo manutenzione	c9 Costo chilometrico manutenzione (autobus gasolio)	0,089	0,117
	c10 Costo chilometrico manutenzione (autobus metano)	0,180	0,180
	c11 Costo chilometrico manutenzione (autobus elettrico)	0,150	0,150
Altri Costi	c12 Costo chilometrico assicurazione	0,100	0,121
	c13 Costo chilometrico gestione depositi	0,025	0,026
	c14 Costo chilometrico gestione sede/i	0,050	0,051
	c15 Costo chilometrico altri costi	0,100	0,103
Ammortamenti	c16 Costo chilometrico ammortamento (autobus gasolio)	0,162	0,212
	c17 Costo chilometrico ammortamento (autobus metano)	0,184	0,184
	c18 Costo chilometrico ammortamento (autobus elettrico)	0,307	0,307
Riepilogo costi	c19 Costi totali	4.965.826,91	5.329.616,03
	c20 Costo chilometrico medio (comprese le percorrenze a vuoto)	2,483	2,665
	c21 Costo chilometrico medio (escluse le percorrenze a vuoto)	2,607	2,795

Le imprese dovranno prestare attenzione alla coerenza fra i dati inseriti nel file Dati Tecnici e quelli utilizzati per la definizione degli scenari di servizio.

5. IL PIANO ECONOMICO FINANZIARIO

La proroga per investimenti richiede la redazione di un Piano Economico Finanziario rispettoso delle misure regolatorie fornite dall'Autorità di Regolazione di Trasporti. Tale documento di analisi previsionale si sostanzia di tre schemi ed è accompagnato da una valutazione previsionale degli obiettivi di efficacia ed efficienza perseguiti.

Le stime cui fare riferimento per la redazione del PEF afferiscono alle sole componenti di pertinenza del perimetro contrattuale.

I documenti economici finanziari fanno riferimento a tre periodi temporali:

- il periodo di riferimento necessario per la definizione delle previsioni future; si tratta di ricostruire la serie storica che prende a riferimento il periodo pre-pandemico, in coerenza con i provvedimenti ministeriali legati all'emergenza covid, e si estende fino al 2022;
- il periodo 2023-2026 oggetto della proroga per investimenti;
- il periodo 2027-2028 in cui le stime economico-finanziarie dovranno limitarsi all'andamento tendenziale.

Ogni Scenario di servizio richiede la redazione di una specifica variante del Piano Economico Finanziario.

5.1. Il Piano Economico Finanziario Schemi ART

Al fine della valutazione della sostenibilità economico-finanziaria dell'affidamento dei servizi oggetto di proroga è necessario predisporre il Piano Economico Finanziario. Lo sviluppo del PEF ricalca la metodologia proposta dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti nella delibera 154/2019; l'Annesso 5 alla citata delibera riporta 4 Schemi previsionali che sono riportati in 4 omonimi fogli del file "*Dati economici e Pef*"

In primo luogo, vengono individuati i costi del servizio riconosciuti dalla regolazione in quanto riconducibili agli OSP previsti dal CdS non coperti dai ricavi generati dall'assolvimento degli stessi (inclusi gli effetti positivi di rete); i risultati del Conto Economico Simulato costituiscono gli elementi di riferimento per la compilazione del "*Conto Economico Regolatorio*"¹⁰.

Le informazioni da qui desunte, ed integrate con il programma di investimenti, consentono di redigere lo "*Stato Patrimoniale Regolatorio*"¹¹ ed il "*Rendiconto Finanziario*"¹² è così possibile stimare il Capitale Investito Netto regolatorio (CIN), al quale applicare il tasso di remunerazione stabilito dall'Autorità, secondo il metodo del costo medio ponderato delle fonti di finanziamento (*Weighted Average Cost of Capital, WACC*), e pubblicato annualmente¹³ per la determinazione del ragionevole margine di utile.

¹⁰ Delibera ART 154/2019, Annesso 5, schema 1

¹¹ Delibera ART 154/2019, Annesso 5, schema 2

¹² Delibera ART 154/2019, Annesso 5, schema 4

¹³ Delibera ART 49/2023, Allegato A, (tassi di riferimento servizi su strada RFR=3,17% ; WACC nominale pre-tax=7,26%)

Sulla base dei risultati conseguiti è possibile definire il *"Piano Finanziario regolatorio"*¹⁴ che consente di stimare la compensazione degli obblighi di servizio; la compensazione può risultare variabile per ciascun esercizio; lo schema proposto dall'Art consente di stimare anche una compensazione costante per l'intera durata del CdS attualizzata con un tasso coincidente con il WACC.; il modello di ART valuta la correttezza dei risultati ottenuti, applicando le condizioni di verifica previste.

E' possibile determinare una compensazione diversa da quella variabile purché risulti verificato l'azzeramento del valore attuale netto delle poste figurative, date dalla differenza tra la compensazione concordata e quella variabile, attualizzate al WACC.

5.2. Le informazioni di dettaglio

All'interno del file *"Dati economici e PEF"*, oltre ai fogli sopra descritti, sono presenti ulteriori fogli che consentono di dettagliare meglio le informazioni necessaria a compilare gli schemi ART. Si fa particolare riferimento ai fogli *"Costi"* e *"Ricavi"* ed ai fogli *"Attività"* e *"Passività"* nonché il foglio *"Ammortamenti"*

Si tratta dei contenuti derivanti dall'Annesso 3 alla Delibera 154/2019 che ha ad oggetto la contabilità regolatoria; queste informazioni potrebbero essere disponibili anche per le annualità pregresse. Si chiede di compilare l'annualità 2022. Si chiede inoltre di valutare, in considerazione delle raccolte dati già effettuate dall'Osservatorio, la compilazione anche le annualità dal 2018 al 2021 per quanto possibile.

5.3. Determinazione degli Obiettivi di efficacia ed efficienza

Nel file *"Dati tecnici"* sono elencati gli elementi di riferimento per la qualità del servizio e l'efficacia e l'efficienza della gestione; la compilazione delle informazioni riferita agli ultimi esercizi costituisce la base di riferimento per la stima degli indicatori di miglioramento del servizio.

Nel file *"Dati economici e Pef"* l'impresa fornirà le stime o le previsioni di evoluzione di ogni indicatore nello sviluppo della durata della proroga.

5.4. Matrice dei rischi

Nel file *"Dati economici e Pef"* è inoltre riportata la *"Matrice dei rischi"* in coerenza con quanto previsto dall'Autorità di Regolazione nella deliberazione 154/2019 che non è da compilare. Tuttavia l'Impresa può proporre una diversa valutazione dei rischi che sarà valutata in sede di stipula dell'atto aggiuntivo di proroga. In questo caso l'Azienda dovrà colorare in **giallo** la casella modificata e riportare una sintetica motivazione nella medesima riga e nella colonna k "Motivazione".

¹⁴ Delibera ART 154/2019, Annesso 5, schema 3

5.5. Costo Standard

Nel file *"Dati economici e Pef"* è inoltre riportato il modello di calcolo del Costo Standard. L'Impresa dovrà compilare esclusivamente il foglio relativo alla dimensione del contratto di servizio oggetto di proroga:

- Calcolo del Costo Standard per affidamenti tra 0 e 1 milione di Veicoli-km/anno;
- Calcolo del Costo Standard per affidamenti tra 1 e 4 milioni di Veicoli-km/anno;
- Calcolo del Costo Standard per affidamenti tra 4 e 10 milioni di Veicoli-km/anno;
- Calcolo del Costo Standard per affidamenti superiori a 10 milioni di Veicoli-km/anno.

Infine è riportato il modello di calcolo del fattore di rettifica del valore standard dell'ammortamento unitario nel foglio *"Ammortamenti standard per costi standard"*.