
FEDERMOBILITÀ

OBIETTIVO LE GARE DEL TPL

**PREDISPOSIZIONE DEI BANDI DI GARA NEL TPL – LA RACCOLTA DEI DATI
LA COSTRUZIONE DEL MODELLO INDUSTRIALE E LA SIMULAZIONE DEL PEF**

**2° Seminario – 18 dicembre 2017
Centro Congressi Cavour Roma**

La formulazione del PEF nel Trasporto Pubblico Locale

*Prof. Giovanni Liberatore
Università di Firenze*

AGENDA

- IL PEF NELLA DELIBERA ART 49/2015 E SUCCESSIVE INTEGRAZIONI
- LE DIMENSIONI E FINALITÀ INFORMATIVE DEL PEF
- LA STRUTTURA DEL PIANO
- LE ANALISI DI SENSIBILITÀ PER L'ENTE AFFIDANTE E I CONCORRENTI
- I MECCANISMI DI AGGIORNAMENTO E RIEQUILIBRIO

IL PEF NELLA DELIBERA ART 49/2015 E SUCCESSIVE INTEGRAZIONI

LA DELIBERA ART 49/2015 - ALLEGATO A

LATO ENTE AFFIDANTE

Misura 12 - Criteri per la redazione del Piano economico-finanziario simulato da parte dell'Ente Affidante

1. Ai fini della determinazione delle compensazioni a copertura degli obblighi di servizio pubblico che compongono il corrispettivo a base d'asta, gli enti affidanti si attengono ai principi di cui all'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1370/2007 e all'articolo 17 del decreto legislativo n. 422/1997 e s.m.i. e predispongono un **piano economico-finanziario, denominato PEF simulato**.
2. Gli enti affidanti predispongono il PEF simulato, con **le modalità indicate nel Prospetto 2** e sulla base di ipotesi di ripartizione delle varie tipologie di rischio tra l'ente affidante e il gestore, in funzione delle caratteristiche della gara, con particolare riferimento all'oggetto e alla natura del contratto da aggiudicare. Per la ripartizione dei rischi si tiene conto almeno delle tipologie di rischio indicate nel Prospetto 3.
3. Il PEF simulato è finalizzato a stimare **la congruità del corrispettivo posto a base d'asta, la sostenibilità economico-finanziaria delle offerte presentate dai partecipanti alla gara** e a definire **la corretta allocazione dei rischi** connessi all'oggetto di affidamento. La sostenibilità economico-finanziaria del PEF simulato è verificata tramite l'applicazione di **indici di redditività** positivi anche nel **caso di subentro** nella titolarità dei beni mobili, immobili e del materiale rotabile.

LATO CONCORRENTI

Misura 15 - Criteri per la redazione del piano economico-finanziario da parte dei concorrenti

1. Gli enti affidanti disciplinano la predisposizione da parte dei partecipanti alla gara di un piano economico-finanziario contenente **la proiezione dei costi e dei ricavi, degli investimenti e dei relativi finanziamenti per il periodo di durata dell'affidamento.** Nell'ambito dei ricavi è compreso il corrispettivo pubblico corrispondente all'offerta presentata per gli anni di durata dell'affidamento.
2. Il piano economico-finanziario può essere richiesto in caso **facoltativo** dagli enti affidanti qualora **l'importo complessivo a base d'asta sia inferiore a dieci milioni di euro.**
3. Il piano economico-finanziario viene redatto secondo le istruzioni fornite dall'ente affidante, il quale si impegna a garantirne la massima riservatezza, e si può comporre dei seguenti documenti:
 - a) conto economico;**
 - b) stato patrimoniale;**
 - c) indici di redditività, produttività, economico-finanziari e patrimoniali.**
4. In caso di affidamento plurimodale, ai soli fini delle specifiche modalità di rendicontazione previste nel contratto di servizio allegato al bando di gara, è redatto uno schema per ciascuna modalità esercita.
5. Nei casi in cui i documenti di gara prevedano la realizzazione di opere infrastrutturali o di immobili da parte dell'aggiudicatario il piano economico-finanziario **per gli affidamenti superiori al valore di cui al precedente punto 2 è asseverato** da un istituto di credito o da società di servizi costituite dall'istituto di credito stesso e iscritte nell'albo degli intermediari finanziari, ai sensi dell'articolo 106 del decreto legislativo 1 settembre 1993, n. 385, o da una società di revisione ai sensi dell'articolo 1 della legge 23 novembre 1939, n. 1966, o da Revisori Legali, ai sensi del decreto legislativo 27 gennaio 2010 n. 39. Negli altri casi, è facoltà dell'ente far valutare il piano da istituti di credito o da società di consulenza specializzati nel settore del trasporto pubblico locale.

CHIARIMENTI DL 50/2017

- «Costi standard» come elemento di riferimento per le quantificazioni economiche delle compensazioni economiche e dei corrispettivi da porre a base d'asta.
- Il PEF deve tenere conto di un impegno pari almeno al 10% del corrispettivo contrattuale da destinare al rinnovo del materiale rotabile .
- (Rimodulazione 35%).
- (Variazioni tariffarie e retrocessione corrispettivo)

DIMENSIONI E FINALITÀ INFORMATIVE DEL PEF

LE TRE DIMENSIONI DEL PEF



LE FINALITÀ INFORMATIVE



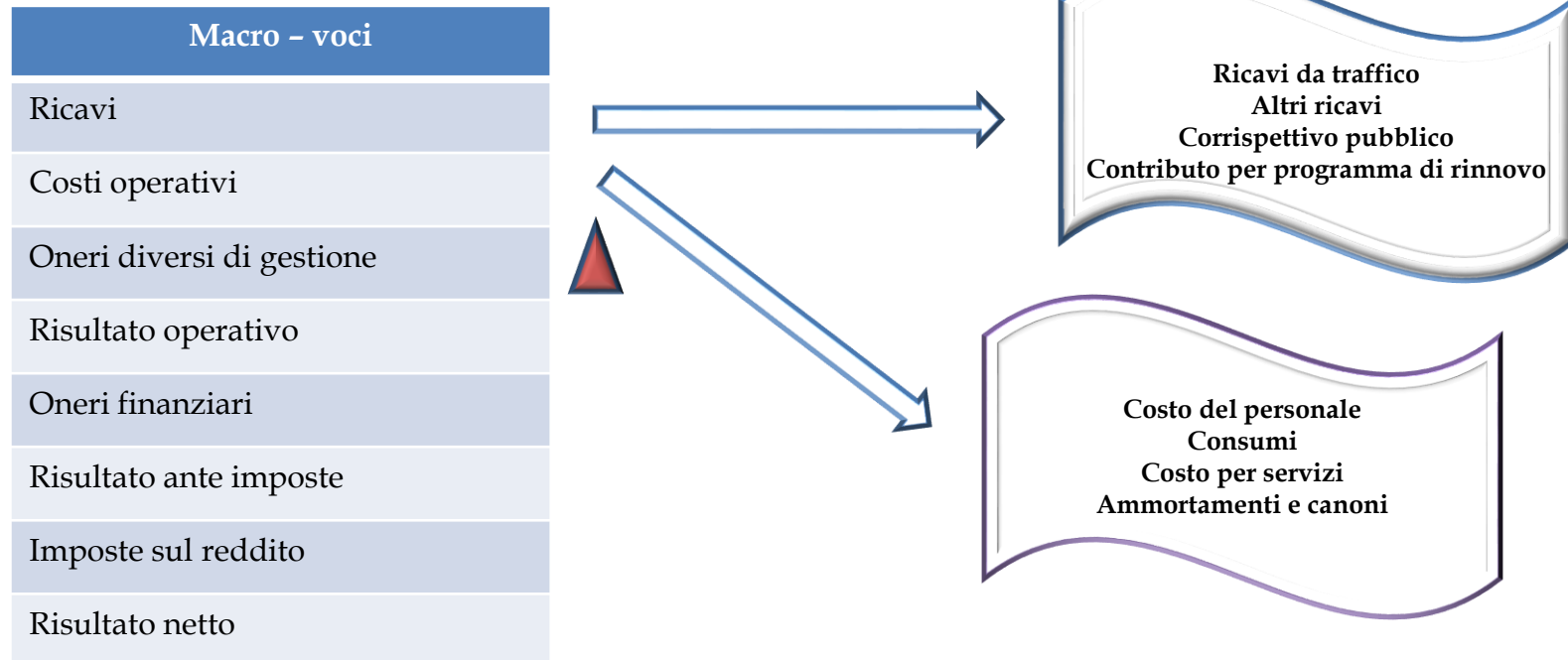
LA STRUTTURA DEL PIANO

LA STRUTTURA DEL PIANO



* Previsti dalla Delibera ART 49/2015

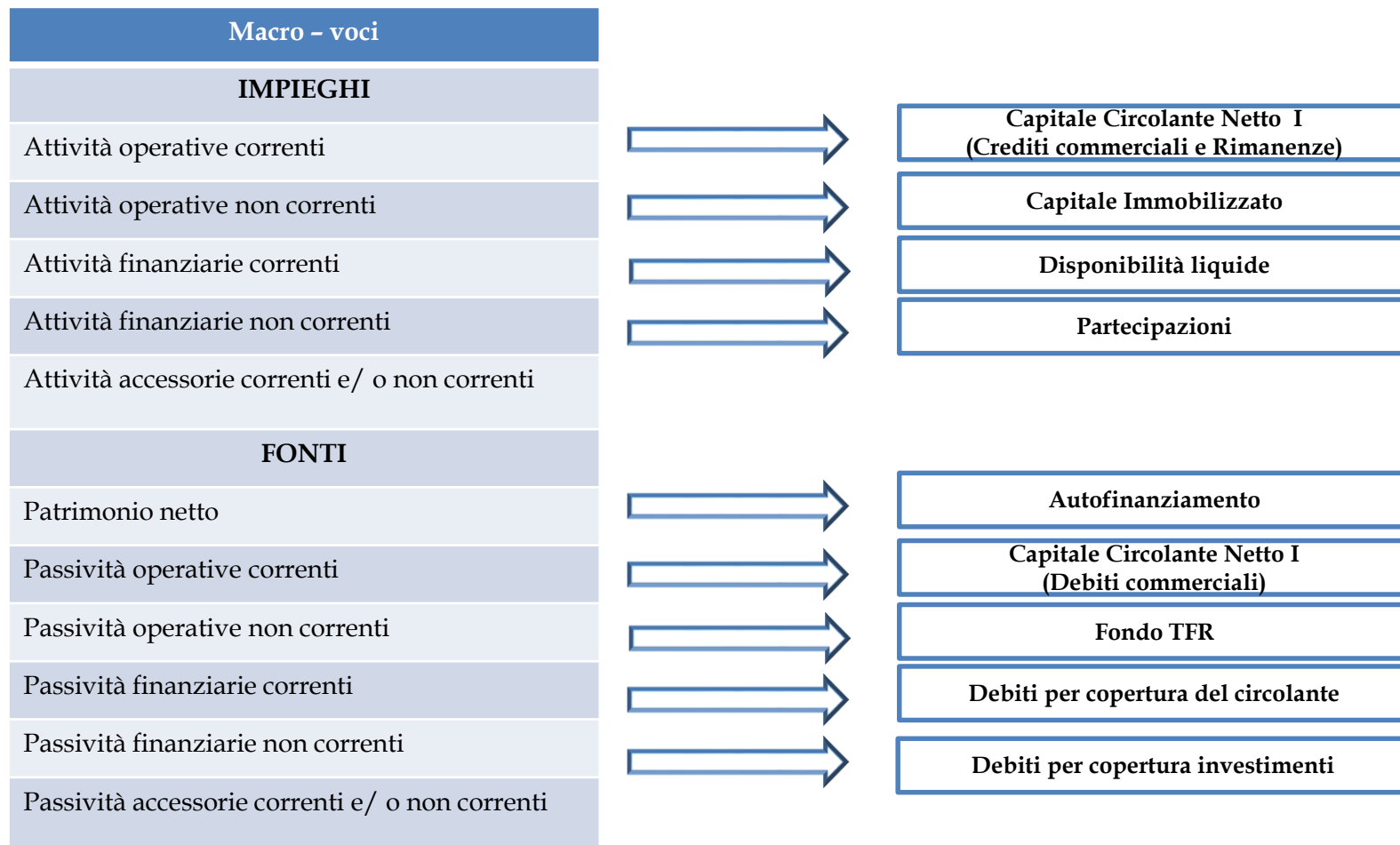
LINEE GUIDA PER GLI SCHEMI «CONTO ECONOMICO»



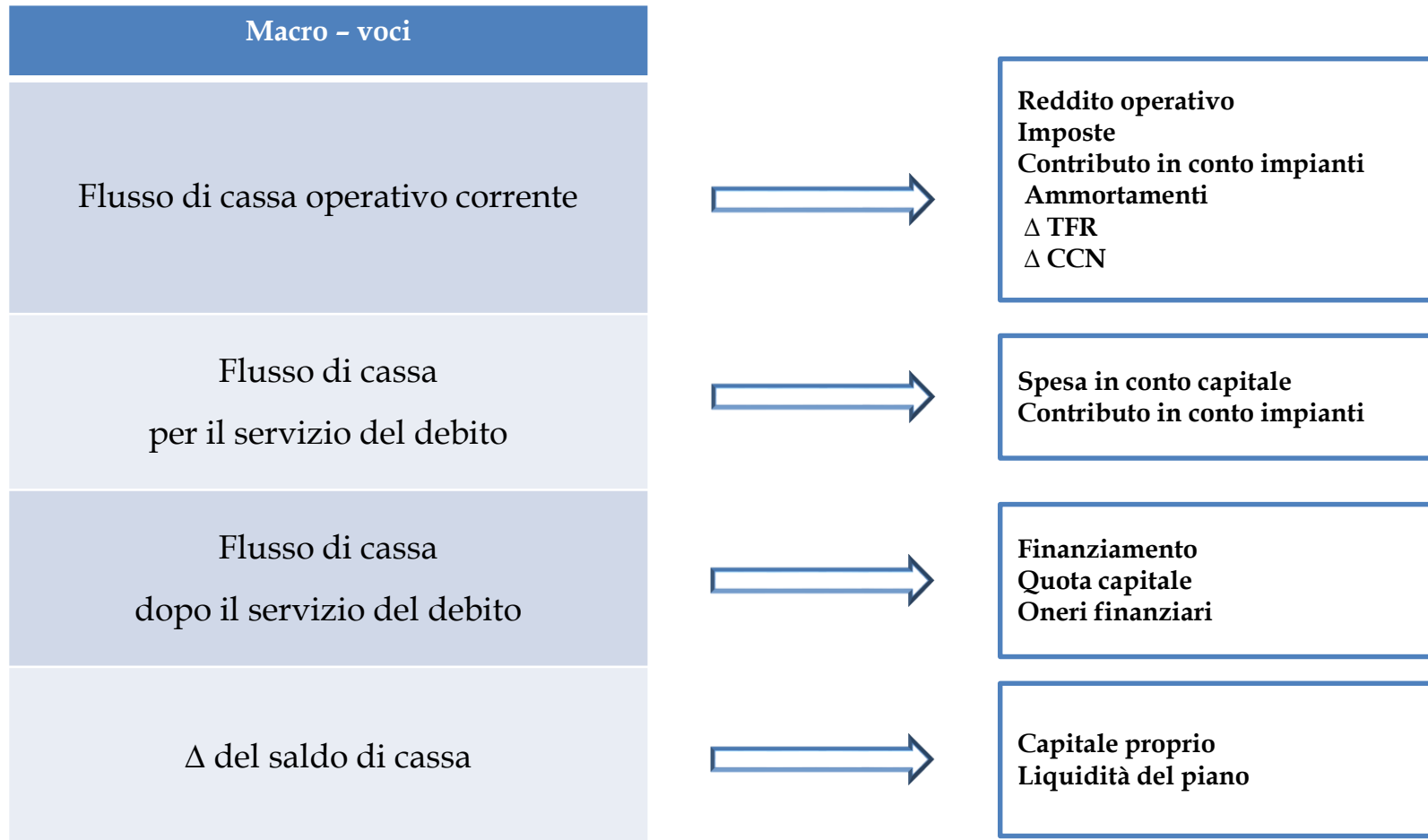
- ❑ L'EA può avere utilità a definire i criteri di imputazione dei costi comuni per favorire la comparabilità tra i concorrenti.
- ❑ L'EA dovrebbe definire inoltre la vita economica delle immobilizzazioni per il calcolo degli ammortamenti o della validità dei contratti di leasing.
- ❑ Tema dei costi standard per classi omogenee: es. incidenza dei costi per servizi e degli oneri diversi di gestione sul totale dei costi.

LINEE GUIDA PER GLI SCHEMI

«STATO PATRIMONIALE»



LINEE GUIDA PER GLI SCHEMI «RENDICONTO FINANZIARIO»



LINEE GUIDA PER GLI SCHEMI

«INDICI ECONOMICI FINANZIARI»

Equilibrio Economico Finanziario



Convenienza economica

Indici di
Redditività

TIR

VAN



Sostenibilità finanziaria

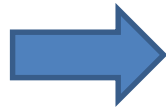
Indici di
Bancabilità

DSCR

LLCR

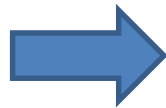
GLI INDICATORI DI PROGETTO

TIR di
progetto



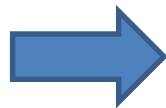
Il TIR di progetto esprime la redditività percentuale dell'investimento sulla base del Capex e dei flussi di cassa positivi generati dalla gestione corrente.

VAN



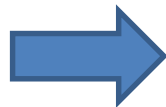
Il VAN è l'attualizzazione dei flussi di cassa e rappresenta il valore generato dal progetto, espresso come se fosse immediatamente disponibile nell'istante in cui viene effettuata la valutazione, e che come tale deve essere maggiore a zero.

DSCR



Il DSCR è pari al rapporto, calcolato per ogni dato periodo dell'orizzonte temporale previsto per la durata dei finanziamenti, fra il flusso di cassa operativo generato dal progetto e il servizio del debito comprensivo di quota capitale e quota interessi. Tale indice per garantire l'esito positivo dell'operazione deve necessariamente essere > 1 .

LLCR



Il LLCR è il rapporto tra il valore attuale netto dei flussi di cassa operativi che si hanno nel periodo di vita del finanziamento e il valore attuale del debito. Anche per il quoziente LLCR valgono le stesse considerazioni effettuate per il DSCR, i finanziatori, infatti, richiedono di norma un valore superiore ad 1.

ALTRI INDICATORI DI «VISIONE»

RAPPORTO DI CONTRIBUZIONE

- è pari al rapporto tra ricavi da traffico e la somma delle seguenti voci: ricavi da traffico, corrispettivo pubblico e contributo per programma di rinnovo straordinario.

RETURN ON EQUITY (ROE)

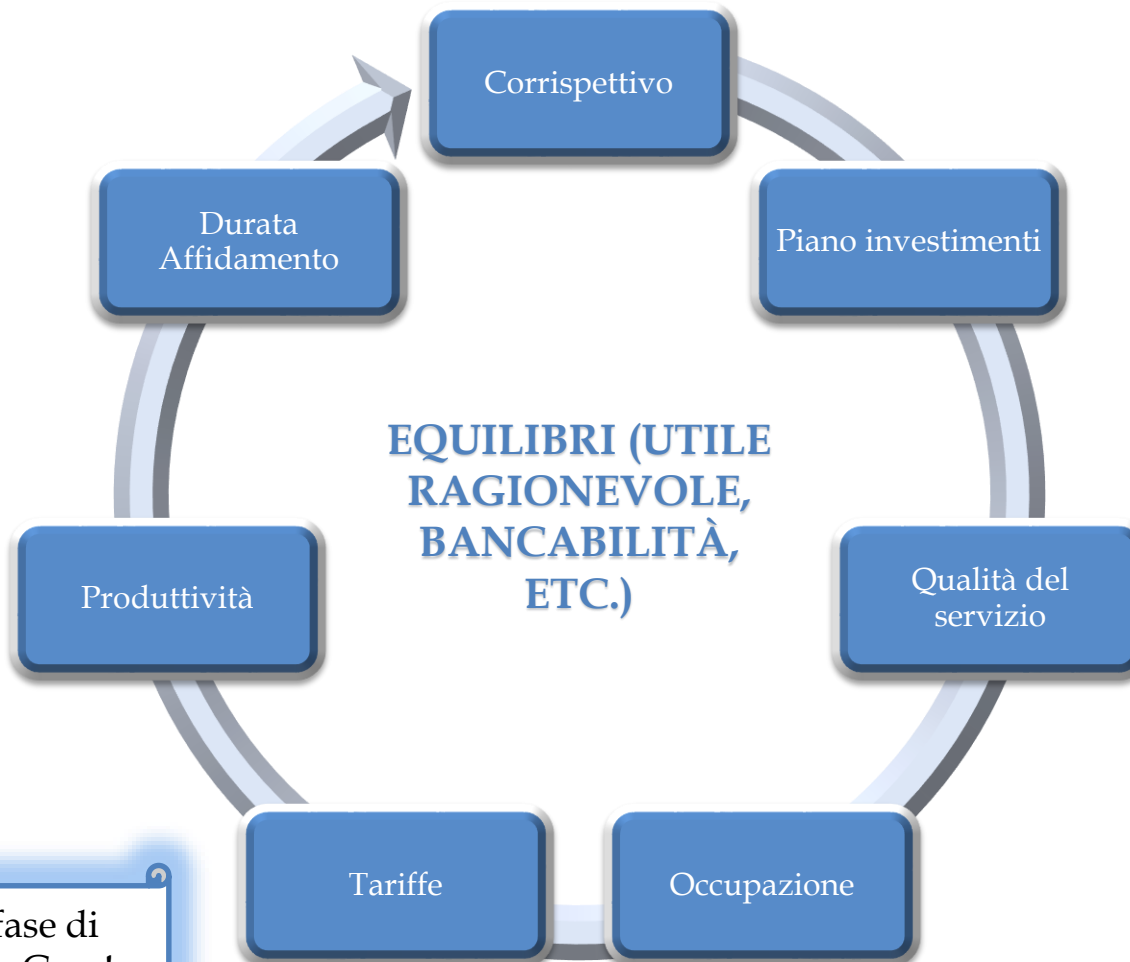
- è pari al rapporto tra il risultato netto e la media del patrimonio netto all'anno (n-1) e all'anno (n).

RETURN ON INVESTMENT OPERATIVO (ROI OP)

- è dato dal rapporto tra risultato operativo e il capitale operativo investito netto (COIN), quest'ultimo dato dalla somma tra capitale circolante netto (CCN) e immobilizzo netto (IN) all'anno (n-1) e all'anno (n).

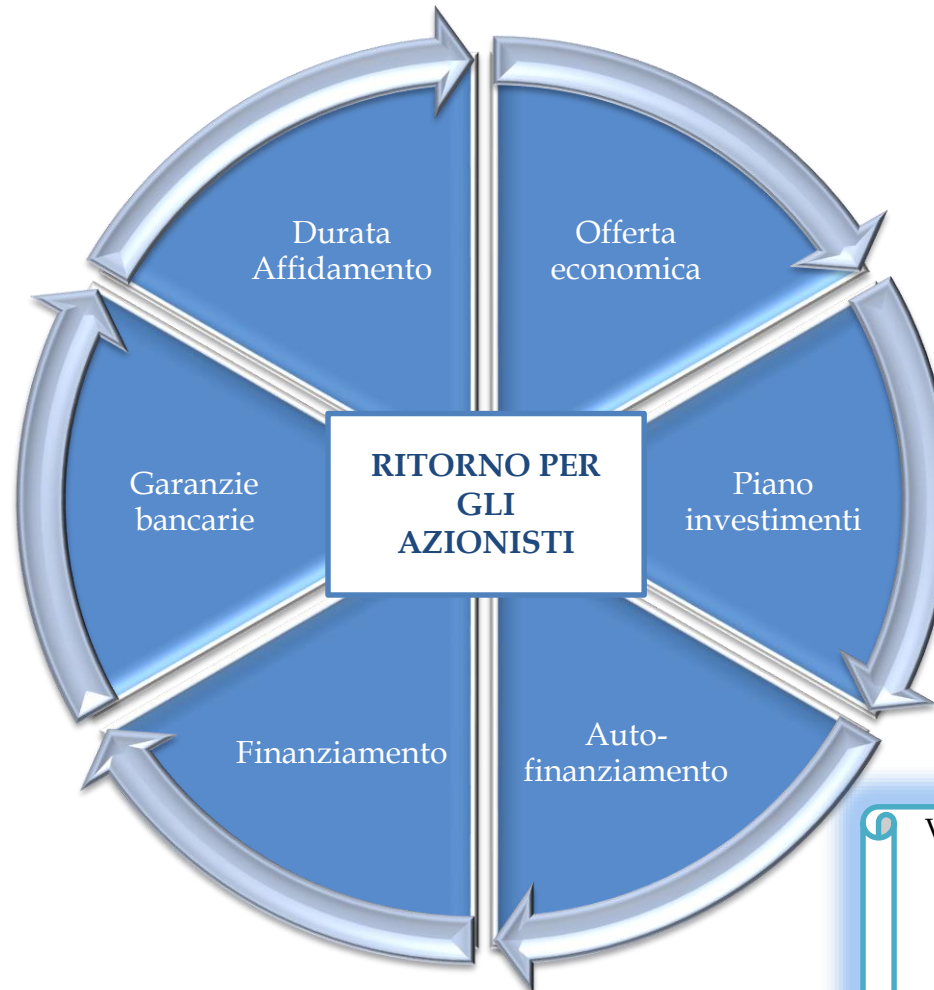
LE ANALISI DI SENSIBILITÀ PER L'ENTE AFFIDANTE E I CONCORRENTI

IMPORTANZA PER LA STAZIONE APPALTANTE



Simulazioni in fase di
preparazione alla Gara!

IMPORTANZA PER I CONCORRENTI



Valutare attentamente il ribasso offerto attraverso gli indici di redditività (TIR) e bancabilità (DSCR e LLCR), richiesti in fase di Gara!

I MECCANISMI DI AGGIORNAMENTO E RIEQUILIBRIO

MECCANISMI DI AGGIORNAMENTO

- i) Adeguamento tariffario per variazione dell'indice dei prezzi al consumo
- ii) Variazione dell'offerta di servizio programmata, in incremento o riduzione, entro un certo limite fissato dalla stazione appaltante.



In ogni caso il PEF aggiornato deve mantenere piena coerenza con il precedente, con riferimento ai fattori di produttività ed efficienza, alle ipotesi di crescita annua dei ricavi, così come rispetto ai valori del rapporto di contribuzione ($\text{Ricavi} / (\text{Corrispettivo} + \text{Ricavi})$).

MECCANISMI DI RIEQUILIBRIO



RIEQUILIBRIO CONSENTITO	RIEQUILIBRIO NON CONSENTITO
eventi che determinano una variazione negativa/positiva del costo unitario del carburante in una misura superiore a X % rispetto al valore indicato nel PEF	inefficienze gestionali
modifiche delle norme legislative o regolamentari (comprehensive delle modifiche alla disciplina tariffaria)	condizioni di mercato tali da determinare una variazione negativa dei ricavi rispetto al valore espresso nel PEF
attuazione di nuovi programmi di rinnovo	incrementi del costo unitario del personale per effetto dell'applicazione del CCNL e della contrattazione integrativa aziendale (ma potrebbe anche essere un rischio condiviso)
variazioni dell'offerta di servizio programmata, in misura superiore rispetto a quella indicata per l'aggiornamento	ogni altra ipotesi diversa da quelle per le quali è ammesso il riequilibrio
modifiche legislative o regolamentari o decisioni della Regione che introducano variazioni agli obiettivi relativi al rapporto Ricavi/(Corrispettivo + Ricavi) stabiliti in attuazione del DPCM 11 marzo 2013	



LE MISURE DI RIEQUILIBRIO

TARIFFE

FATTORI DI PRODUTTIVITA'

LIVELLO DEI SERVIZI

CORRISPETTIVO CHILOMETRICO

DURATA DEL CONTRATTO

RIFERIMENTI

GIOVANNI LIBERATORE

Dipartimento di Scienze per l'Economia e l'Impresa

Via delle Pandette 9, 50127 – Firenze

Tel. (+39) 055 2759732 - Fax. (+39) 055 2759910

Studio (+39) 055 484516 - Skype: giovanni.liberatore3
