

2° Modulo

L'affidamento tramite gara:

dalle attività preliminari (Consultazione, RdA, PEFs, Costi standard, Relazione Lotti, Clausola sociale, ecc.) alla redazione della documentazione di gara (con esempi applicativi)

Simone Gragnani (CEO LeM TTA)



Roma – 18/04/2023

in collaborazione con



Con il patrocinio di



PROVINCIA
DI COSENZA

Si ringraziano per il loro importante contributo



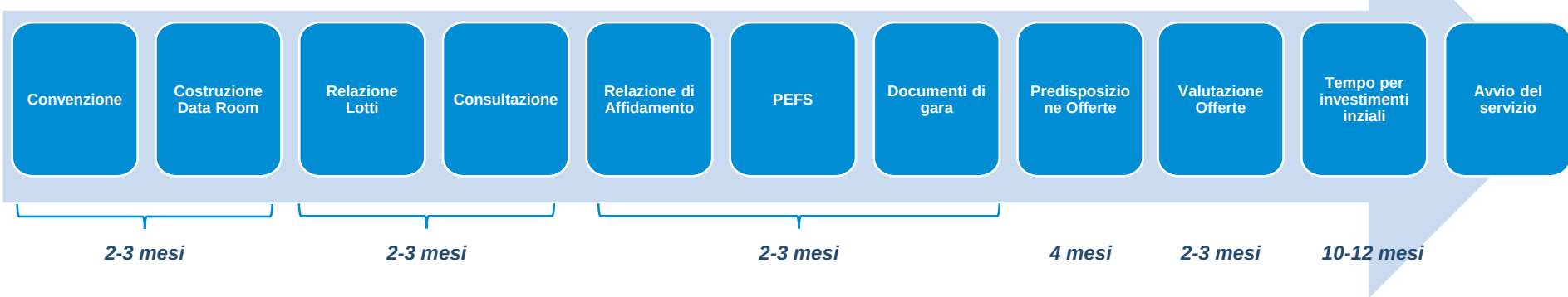
Agenda

- **Normativa (richiami)**
- **Avviso di pre-informazione (almeno un anno prima del bando)**
- **Individuazione dei servizi minimi e aggiuntivi e delle relative risorse**
- **Costruzione della data room**
- **Relazione sui Lotti di gara**
- **Consultazione sui beni essenziali**
- **Clausola sociale**
- **Requisiti di Partecipazione**
- **Relazione di Affidamento**
- **Costi standard**
- **Piano Economico e Finanziario Simulato (PEFS)**
- **PEF e la matrice dei rischi**
- **Documentazione di gara ed i suoi allegati**
- **Sistema di valutazione delle Offerte**

I tempi

Il percorso di gara, è complesso ed è scandito dalla Delibera ART 154/2019. Complessivamente Occorrono circa 24 mesi dall'avvio delle procedure all'avvio del servizio.

Oltre ai tempi per le attività propedeutiche, per la preparazione della documentazione e per la fase di gara vera e propria, occorre prevedere il tempo da lasciare all'Aggiudicatario per poter essere operativo (acquisto bus e logistica) che non potrà essere inferiore ai 10-12 mesi.



Normativa (richiami)

Le norme che regolano il settore

L'assetto normativo attuale è incentrato su una serie di norme europee, nazionali, regionali e dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, le cui principali sono le seguenti:

- Regolamento Europeo 1370/2007
- D.lgs. 422/97
- D.L. 50/2017
- Delibere ART 154/2019 (Modalità affidamento) e 48/2017 (Lotti)
- Decreto Ministeriale Costi Standard 157/2018
- Leggi Regionali (di attuazione del D Lgs 422/97)



Regolamento 1370/2007

Aspetti chiave:

- Concessione (Net Cost). Codice appalti solo per Gross Cost (non si applica il 1370)
- Contratto di servizio
- Corrispettivo definito ex ante
- Necessità equilibrio e ragionevole margine di utile
- Gara come procedura ordinaria
- *In house* o affidamento diretto (solo ferro) come eccezione (da motivare)
- Durata 10 anni max. Possibile estensione di 5 per investimenti eccezionali, ma a condizioni molto particolari
- Tempi del periodo transitorio: **terminato a dicembre 2019**

Norme nazionali e regionali

Quadro in continuo mutamento. Decine di leggi e referendum hanno continuamente cambiato la regolazione del settore, oscillando su alcune questioni chiave e creando incertezza. Ma senza modificare gli aspetti di fondo.

- Il d.lgs 422/97 («Decreto Burlando»)
 - Competenza Regionale su tutto il TPL
 - Servizi minimi e aggiuntivi
 - Contratto di servizio
 - Preferenza per le gare
 - Rapporto copertura ricavi da traffico/costi



D.L.50/2017

Il D.L. 50 del 2017 (nella versione vigente che è stata modificata in sede di conversione e con la L.123/17 di conversione del D.L. 96/17) comprende norme molto rilevanti per il TPL, contenute negli art. 27 e 48, tra le quali:

- Nuove modalità di **riparto del Fondo nazionale e riferimento ai costi standard (funzione Macro)** (art.27 c.1-8)
- Utilizzo del **costo standard** per la congruità dei corrispettivi (**f. micro**) (art.27 c.8-bis)
- Flessibilità del vincolo del **35%** per il rapporto ricavi/costi (art.27 c. 8-ter)
- **Relazione tra variazione dei ricavi tariffari e corrispettivo** (art.27 c. 8-quinques)
- Divieto per i **bus Euro 0 ed Euro 1** nei nuovi contratti di servizio (art.27 c.11-bis) – con DL 121/21 anche Euro 2 e 3
- Obbligo **AVM**, conta-passeggeri e **SBE** (art.27 c.11-ter)
- Obbligo di **investire in bus almeno il 10%** del corrispettivo (da dimostrare con un piano economico-finanziario). E copertura costo investimenti di norma tramite corrispettivo (art.27 c.11-quinques).
- **Bacini** secondo criteri e **Lotti di gara** che assicurino contendibilità (art. 28 c.1-4)
- Indirizzi per una nuova regolamentazione dell'ART (art.48 c. 7). In particolare su:
 - subentro di tutto il personale non dirigente (anche contratto secondo livello), riferimento al **trasferimento di ramo d'azienda**
 - **TFR** all'INPS

Regolamentazione A.R.T.

Con la **Delibera 154/2019** (che aggiorna la 49/2015) l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha regolamentato, come previsto dalla sua legge istitutiva, le procedure per affidare i servizi di TPL.

È un'innovazione fondamentale che consente finalmente di svolgere gare in modo rigoroso e definire corretti rapporti contrattuali.

Gli aspetti principali trattati sono i seguenti:

- Beni essenziali/indispensabili e loro valorizzazione
- Consultazione Pubblica
- Relazione di Affidamento
- PEFS e PEF
- Matrice dei rischi
- Contenuti minimi dei documenti di gara
- Definizione e aggiornamento del corrispettivo
- Aggiornamento tariffe
- I Lotti di gara (rinvio alla **Delibera n.48/2017**)



Data Room

Costruzione della Data Room: quali dati

La prima attività, propedeutica ed essenziale allo svolgimento di tutte le fasi previste, consiste nella costruzione di una banca dati («data room») completa ed aggiornata. I dati da raccogliere sono relativi, quantomeno, a:

- Personale
- Materiale rotabile
- Rimesse e altri impianti
- Impianti di Fermata
- ITS (SBE, AVM, Contapasseggeri, ecc.)
- Programmi di Esercizio



Costruzione della Data Room: finalità

La «Data Room» è fondamentale per:

- predisposizione della **Relazione Lotti**
- **Consultazione** sui Beni essenziali e indispensabili;
- Consultazione sulla **Clausola sociale**;
- predisposizione della Relazione di Affidamento (**RdA**)
- predisposizione del **PEFS**;
- predisposizione degli **allegati** ai documenti di gara.

Costruzione della Data Room: formato dei dati

E' fondamentale la modalità di raccolta.

Il riferimento sono gli annessi della Delibera ART 154/2019

I dati devono essere:

- Editabili,
- Coerenti e confrontabili,
- Aggiornabili,
- Dettagliati,
- Verificabili.

Lotti di Gara

Lotti di gara: la normativa nazionale

Il Decreto Legge **50/2017** prevede che:

«Ai fini dello svolgimento delle procedure di scelta del contraente per i servizi di trasporto locale e regionale, gli enti affidanti, con l'obiettivo di promuovere la più' ampia partecipazione alle medesime, articolano i bacini di mobilità in più lotti, oggetto di procedure di gara e di contratti di servizio, tenuto conto delle caratteristiche della domanda e salvo eccezioni motivate da economie di scala proprie di ciascuna modalità e da altre ragioni di efficienza economica»

La definizione dei lotti di affidamento dei servizi attiene alla materia della Concorrenza che, in base alla Modifica del Titolo V della Costituzione introdotta nel 2001, è di **competenza esclusiva dello Stato**. Qualunque contrasto tra la normativa statale e quella regionale vede quindi prevalere sempre quella statale, come confermato dalla recente **Sentenza della Corte Costituzionale (n.137 del 2018)**, relativa all'art. 48, commi 4 e 6, lettera a) del DL 50/2017.

Con la Sentenza, che respinge il ricorso, la Corte afferma che non vi è conflitto di attribuzione fra Stato e Regioni sul tema, perché:

la definizione dei lotti attiene alla disciplina della concorrenza e quindi è materia di competenza esclusiva dello Stato.



Lotti di gara: la Regolamentazione ART

Delibera ART 48/2017 (precedente al DL 50/2017) su Lotti e Bacini:

- *«al fine di favorire la più ampia partecipazione degli operatori, in condizioni di efficienza, il lotto dei servizi di trasporto da affidare in regime di esclusiva è individuato analizzando la dimensione minima ottimale di produzione del servizio, alla quale conseguono economie di scala e di densità da parte degli operatori ed il numero di concorrenti che possono partecipare alle procedure di affidamento».*
«Il lotto da affidare non dovrebbe coincidere con un intero Bacino di mobilità».
 - l'individuazione dei Lotti è oggetto di **«un'apposita relazione** nella quale il soggetto competente illustra e motiva (...) i fattori di mercato considerati ai fini del dimensionamento dei lotti da affidare».
- La relazione è preventivamente trasmessa all'Autorità per l'espressione di un parere da rilasciare entro 45 giorni.

La «Relazione Lotti»

Esempio di struttura della Relazione Lotti.

3	Quadro di riferimento per il TPL regionale	
3.1	Riparto delle competenze e ruolo delle Agenzie.....	
3.2	Principali funzioni	
3.3	Quadro contrattuale attuale.....	
4	Avanzamento delle procedure di affidamento	
5	Analisi della domanda	
5.1	Contesto sociodemografico	
5.2	Mobilità sistematica	
5.3	Aree a domanda debole.....	
6	Offerta di trasporto: attuale e programmata.....	
6.1	Offerta di trasporto attuale	
6.2	Servizio programmato	
7	Sistema tariffario.....	
8	Materiale rotabile e beni strumentali.....	
8.1	Materiale Rotabile	
8.2	Infrastrutture per il TPL automobilistico.....	
8.3	Impianti fissi.....	
9	Determinazione degli OSP e criteri di copertura finanziaria.....	
9.1	Risorse per l'esercizio.....	
9.2	Risorse per gli investimenti.....	
9.3	Prospetto delle produzioni programmate	
10	Criteri seguiti per il dimensionamento dei lotti	
10.1	Costi standard.....	
10.2	Altri criteri	
11	Numero ed articolazione dei Lotti.....	
11.1	Quadro normativo regionale e lotti di gara.....	
11.2	Applicazione dei costi standard.....	
11.3	Applicazione degli altri criteri	
11.4	Scelta dello scenario di gara	

Consultazione

La Consultazione sui beni essenziali e indispensabili

La Consultazione sui beni essenziali e indispensabili richiede un coinvolgimento degli *stakeholders*, a partire dagli attuali operatori che devono fornire tutti i dati necessari, ma deve essere rivolta a tutti i potenziali concorrenti, agli utenti ed ai fornitori.

È finalizzata a:

- l'identificazione dei beni strumentali (quelli oggi utilizzati per lo svolgimento del servizio: Materiale rotabile, Depositi e rimesse, Impianti di fermata, Autostazioni e nodi di interscambio, SBE AVM, ecc.) che richiedono di essere dichiarati **indispensabili o essenziali** e quindi messi a disposizione dell'eventuale subentrante, nonché le modalità di Subentro (locazione o trasferimento);
- la definizione delle **condizioni di qualità del servizio**, incluse le relative certificazioni;
- la specificazione dei **requisiti di partecipazione** degli operatori, in caso di procedura di gara;
- **l'individuazione del personale** preposto all'erogazione del servizio.

Procedura di Consultazione: Beni essenziali e indispensabili

La Misura 3 della Delibera ART 154/2019 dispone che:

«l'EA individua l'elenco dei **beni strumentali** all'effettuazione del servizio oggetto del nuovo affidamento, successivamente pubblicati unitamente alla documentazione che disciplina la procedura»

La Misura 4 prevede che, nell'ambito di tali beni strumentali:

- «l'individuazione dei **beni essenziali e indispensabili** da parte dell'EA, e delle successive modalità di messa a disposizione, tiene conto degli esiti dell'apposita consultazione dei soggetti portatori di interesse»;
- la Consultazione ha ad oggetto:
 - l'identificazione dei beni essenziali/indispensabili messi a disposizione dal GU o da altri proprietari, anche aventi caratteristiche analoghe, nei limiti di quanto strettamente necessario allo svolgimento dei servizi oggetto di gara;
 - la ricognizione delle caratteristiche tecnico-funzionali dei predetti beni, delle condizioni economiche e contrattuali di subentro dell'IA o di qualsivoglia altro aspetto relativo alla disciplina dei beni strumentali.

Procedura di Consultazione

Inoltre, la Consultazione è richiamata dalla delibera ART n. 48/2017 del 30 marzo 2017 relativamente all'individuazione dei **Lotti di gara**.

L'ART ha chiarito che:

- **la Relazione Lotti deve essere completata ed approvata, previo parere, prima della Relazione di Affidamento;**
- **deve essere pubblicata sul sito web dell'Ente affidante.**



Relazione di Affidamento (RdA)

La Delibera ART 154/2019 definisce la RdA come:

«documento in cui l'EA descrive gli esiti della procedura di consultazione (con riferimento in particolare alla disciplina dei beni strumentali essenziali/indispensabili, agli aspetti qualitativi del servizio da affidare, al trasferimento del personale e al Piano di accesso al dato), i criteri adottati per definire il PEF simulato, le motivazioni poste a sostegno dell'introduzione di ogni requisito di partecipazione aggiuntivo, nonché eventuali altri aspetti della procedura di affidamento ritenuti opportuni»

Pertanto la RdA:

- costituisce parte integrante della documentazione che disciplina la procedura di affidamento;
- è volta a garantire adeguate condizioni di trasparenza e la valutazione della legittimità delle scelte effettuate”;
- è pubblicata sul sito web istituzionale dell'EA;
- è contestualmente trasmessa all'Autorità ai fini di vigilanza, che può formulare osservazioni entro 45 giorni

Beni oggetto di verifica

I beni qui descritti e suscettibili di essere qualificati indispensabili o essenziali, consistono in:

- **Materiale rotabile** (Autobus) utilizzati per l'esercizio dei servizi,
- **Reti, impianti e infrastrutture:**
 - depositi e rimesse utilizzati dagli attuali gestori;
 - impianti di fermata presenti sulla rete;
- **Altri beni mobili:** infrastrutture hardware e software dei sistemi AVM e di bigliettazione elettronica.

La Consultazione sui beni Autobus da fornire

La preliminare individuazione del **Parco necessario** e dei beni **Indispensabili** e di quelli **Disponibili** porta ad individuare il parco che l'aggiudicatario deve impegnarsi a fornire:

Bus necessari per lo svolgimento del servizio

—

Bus indispensabili (con obbligo di subentro)

—

Bus disponibili (rilevabili in opzione dal subentrante)

—

Bus di cui è programmato l'acquisto con fondi pubblici

=

Bus residui che gli eventuali subentranti dovranno reperire sul mercato (nuovi o usati?)

Le tempistiche di gara devono tenere conto del tempo necessario ad acquisire il parco necessario per svolgere il servizio.

Autobus: parco necessario

Il parco necessario per l'esercizio dei servizi oggetto della gara viene individuato calcolato sulla base delle corse contemporanee in ora di punta.

Il Metodo utilizzato per calcolarlo prevede i seguenti passaggi:

- **Calcolo del MIV** (Massimo Impiego Veicoli), tramite l'analisi delle corse contemporanee massime nella fascia oraria 07.00-09.00, che corrispondono al numero minimo di autobus tecnicamente necessari per svolgere il servizio
- **Correzione** di tale dato, in modo parametrico, per tenere conto della rigidità nella distribuzione dei mezzi sull'intero lotto (incremento del 5-10%);
- **Aggiunta di una quota di scorte tecniche** per la manutenzione dei mezzi e gli imprevisti (ulteriore incremento del 15-20%).

Beni essenziali/indispensabili: Condizioni

In base alla Misura 4 dell'Allegato A alla delibera ART 154/2019, per individuare i beni «indispensabili» e quelli «essenziali» per l'effettuazione del servizio di TPL devono essere verificate cumulativamente diverse condizioni.

Beni «Essenziali» e Beni «Indispensabili» sono due categorie diverse: la **condivisibilità** o meno del bene ne determina la potenziale appartenenza all'una o l'altra categoria.

Beni «Essenziali»	Beni «Indispensabili»
Condivisibilità	Non Condivisibilità
Non Sostituibilità	Non Sostituibilità
Non duplicabilità a costi socialmente sostenibili	Non duplicabilità a costi socialmente sostenibili
Dominanza	

Materiale rotabile: applicazione dei criteri ART

La verifica delle condizioni proposta è la seguente:

- la **non condivisibilità** è sempre verificata per il materiale rotabile perché è possibile solo un utilizzo esclusivo e concorrente. Pertanto, per il materiale rotabile può essere «indispensabile» ma non «essenziale» (condivisibile);
- la **non sostituibilità** è verificata quando i potenziali concorrenti non hanno, direttamente o indirettamente, la disponibilità immediata di un parco della dimensione e con le caratteristiche minime previste dalla procedura di gara;
- la **non duplicabilità a costi socialmente sostenibili**, è verificata quando il mercato non è in grado di fornire, nei tempi compatibili con la procedura di gara, la fornitura del parco necessario, ovvero quando i veicoli sono stati acquistati con contributi pubblici, non ancora ammortizzati.

Autobus disponibili

Al fine di garantire una maggiore contendibilità della gara, inoltre, sono solitamente messi a disposizione dei concorrenti quei veicoli, non classificati come indispensabili, ma per i quali gli *incumbent* hanno manifestato disponibilità alla vendita o locazione a favore del subentrante (disponibilità che dovrà essere successivamente formalizzata).

Tuttavia, è opportuno che vengano presi in considerazione solo gli autobus che avranno almeno un anno di vita utile residua alla data di avvio del servizio.

A tal fine la vita tecnica è normalmente considerata di 15 anni.

Ma è possibile prevedere un arco temporale più ampio, almeno per l'avvio del servizio.

In ogni caso i veicoli non possono essere di Classe ambientale inferiore ad Euro 4. Infatti, la legge n.156/2021 di conversione del D.L. n.121/2021 vieta la circolazione di veicoli a motore delle categorie M2 e M3, adibiti a servizi di TPL, alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento:

- Euro 1 a decorrere dal 30 giugno 2022 ;
- Euro 2 a decorrere dal 1° gennaio 2023 (spostato al 1° gennaio 2024);
- Euro 3 a decorrere dal 1° gennaio 2024.

Autobus da trasferire: valorizzazione

I beni indispensabili devono essere trasferiti al gestore subentrante al prezzo più alto tra il valore netto contabile e il Valore di mercato (fermo restando che il primo non possa superare del 5% il secondo), comunque al netto del valore del contributo eventualmente ricevuto e non ancora ammortizzato.

Per stimare il valore di mercato degli autobus deve essere utilizzata la metodologia indicata nella Misura 9 dell'Allegato A alla delibera ART n.154/2019, che riprende quella prevista dalla Norma UNI 11282/2008.

Si propone di applicare tale metodologia di valorizzazione anche per gli autobus individuati come «disponibili» ma non indispensabili, così da avere un criterio oggettivo e univoco di valorizzazione.

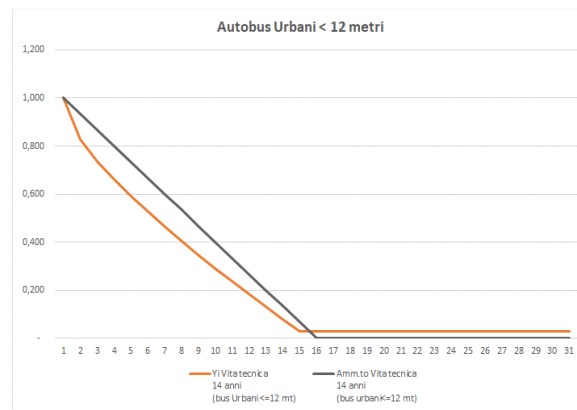
Autobus da trasferire: valorizzazione UNI

La formula per calcolare il valore di mercato è la seguente:

$$V_{ai} = (V_{ri} * Y_i * \alpha * \beta * \gamma) - CON_i$$

dove:

- V_{ai} = Valore di ciascun veicolo
- V_{ri} = Valore di rimpiazzo calcolato per ciascun veicolo. Si ottiene moltiplicando il valore d'acquisto iniziale per il coefficiente di rivalutazione IPP (indice dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali, settore economico dei mezzi di trasporto).
- Y_i = indice di longevità residua che rappresenta il decadimento naturale del veicolo riferito a determinate condizioni di utilizzo, manutenzione e di durata di vita (valore compreso fra 0,03 ed 1,00 come riportato nella Norma UNI) e bastato su una vita tecnica pari a 14 anni per un autobus di 12 metri.
- α = coefficiente correttivo dell'indice di longevità residua in funzione della percorrenza media annua effettiva.
- β = coefficiente correttivo dell'indice di longevità residua in funzione dello stato di conservazione del parco autobus (compreso fra 0,90 e 1,05) che dovrà essere determinato in base ad una serie di controlli/ispezioni su un campione della flotta.
- γ = coefficiente correttivo dell'indice di longevità residua, funzione della capacità prestazione del parco autobus, (compreso fra 0,96 e 1,08) che computa la capacità di rispondere alla richiesta di servizio.
- CON_i = valore non ancora ammortizzato dell'eventuale contributo pubblico ricevuto.



Clausola Sociale

Clausola sociale

L'obbligo di trasferimento all'aggiudicatario è sancito dalla normativa nazionale in modo molto forte.

La lettera e) del comma 6 dell'art. 48 del D.L. 50/2017 (nella versione vigente) prevede l'obbligo di:

- trasferimento, senza soluzione di continuità, di **tutto il personale dipendente** dal gestore uscente al subentrante con l'esclusione dei dirigenti;
- applicazione al personale della la **contrattazione nazionale e quella integrativa**.

«in caso di sostituzione del gestore a seguito di gara, previsione nei bandi di gara del trasferimento senza soluzione di continuità di tutto il personale dipendente dal gestore uscente al subentrante con l'esclusione dei dirigenti, applicando in ogni caso al personale il contratto collettivo nazionale di settore e il contratto di secondo livello o territoriale applicato dal gestore uscente, nel rispetto delle garanzie minime disciplinate all'articolo 3, paragrafo 3, secondo periodo, della direttiva 2001/23/CE del Consiglio, del 12 marzo 2001».

Il DL 50/17, tuttavia, prevede che tali principi siano applicati tramite una deliberazione dell'ART. La Misura 21 della Del. 154/2019 contiene una disposizione (che è stata oggetto di contestazione, in particolare da aperte delle OO.SS.) che richiede di tenere conto «dell'assimilabilità dei servizi oggetto di affidamento con quelli afferenti al CdS vigente.

Nel caso in cui il volume dei servizi oggetto di affidamento sia inferiore rispetto a quello oggetto del CdS vigente, tale disciplina è definita tenendo conto dell'effettivo fabbisogno organizzativo di personale che il nuovo servizio richiede».



Clausola sociale: Procedure ART

La misura 21 della Del. ART 154/19 prevede che *«l'EA prevede nella documentazione di gara apposita disciplina in merito alla clausola sociale, a tutela del personale del GU impiegato nello svolgimento del servizio da affidare»* e che:

- a) *«l'EA individua il personale da trasferire previa consultazione del GU e delle organizzazioni sindacali territorialmente competenti firmatarie del contratto collettivo nazionale di settore interessato, da effettuarsi, se ritenuto opportuno, nell'ambito della procedura di cui al punto 5 della Misura 4;*
- b) *alla luce degli esiti della predetta consultazione, il GU trasmette all'EA l'elenco del proprio personale di qualifica non dirigenziale da trasferire all'IA, indicando le informazioni di cui all'Annesso 6, Tabella 3, sezione "Personale da trasferire"; il predetto elenco è redatto dal GU assicurando la pertinenza del personale individuato con gli schemi di contabilità regolatoria relativa all'ultimo esercizio disponibile ed è allegato alla documentazione di gara.»*

Inoltre:

- «ogni Partecipante alla procedura di gara (PG) accetta espressamente in sede di offerta la clausola sociale definita dall'EA nella relativa documentazione;
- «la mancata accettazione di tale condizione è causa di esclusione dell'offerta dalla procedura di gara»
- «la disciplina della clausola sociale è riportata nel CdS sottoscritto con l'IA».

Clausola sociale: Personale non coperto

Resta fuori dalla definizione del DL 50:

- il Personale assunto a tempo determinato: il contratto (che normalmente scade prima del subentro) non può essere trasformato a tempo indeterminato per effetto della gara.
- il Personale interinale: idem, come sopra
- il Personale dipendente dei subaffidatari: non è dipendente del gestore uscente, ma di un suo fornitore

Si suggerisce di attribuire una specifica premialità (contenuta, per evitare rischi di illegittimità rispetto alla libertà d'impresa) per i concorrenti che si impegnino all'assunzione del personale impiegato dagli attuali subaffidatari, quello assunto a tempo determinato (ad una data definita) e quello interinale (ad una data definita).



Clausola sociale: Personale promiscuo (1/2)

In caso di mantenimento del volume dei servizi, si suggerisce che:

- per le imprese che svolgono esclusivamente i servizi oggetto di gara, la clausola sociale si applichi a tutto il personale non dirigente;
- per le imprese che svolgono anche servizi diversi (TPL in altre Regioni, noleggio, scuolabus, ecc.) si applichino alcuni criteri per individuare il personale da trasferire (ed attribuirlo ai singoli Lotti di gara).



Clausola sociale: Personale promiscuo (2/2)

a) Personale di guida:

- tutti gli autisti attualmente impiegati in modo esclusivo nella produzione dei servizi oggetto di gara;
- quota parte degli autisti impiegati in modo promiscuo sui servizi oggetto di gara e su altri servizi, applicando i seguenti criteri:
 1. individuazione del numero di autisti da trasferire all'IA applicando un criterio di proporzionalità in base alle ore di guida svolte da tale personale sui servizi oggetto di gara, rispetto alle ore di guida complessivamente svolte dallo stesso personale;
 2. **individuazione dei singoli autisti da trasferire**, anche coinvolgendo le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, con priorità per gli autisti con maggiore quota di ore dedicate allo svolgimento dei servizi oggetto di gara;

b) Personale di manutenzione, quantificato con le stesse proporzioni applicate per il personale di guida;

c) Personale amministrativo e commerciale, quantificato con le stesse proporzioni applicate per il personale di guida (autisti)

d) Per tutto il personale: priorità alla residenza (per le imprese che operano anche in altri contesti territoriali), allocando comunque interamente sui servizi oggetto di gara il personale che svolge mansioni esclusivamente riferite a questi servizi.



Costi Standard e corrispettivi

Costi standard

Il D.M. Trasporti 28 marzo 2018 definisce e individua i **costi standard dei servizi di TPL**.

Per i servizi automobilistici i costi standard sono individuati sulla base di un algoritmo.

L'algoritmo si basa sul criterio della regressione a partire dai dati reali articolati per contratto di servizio.

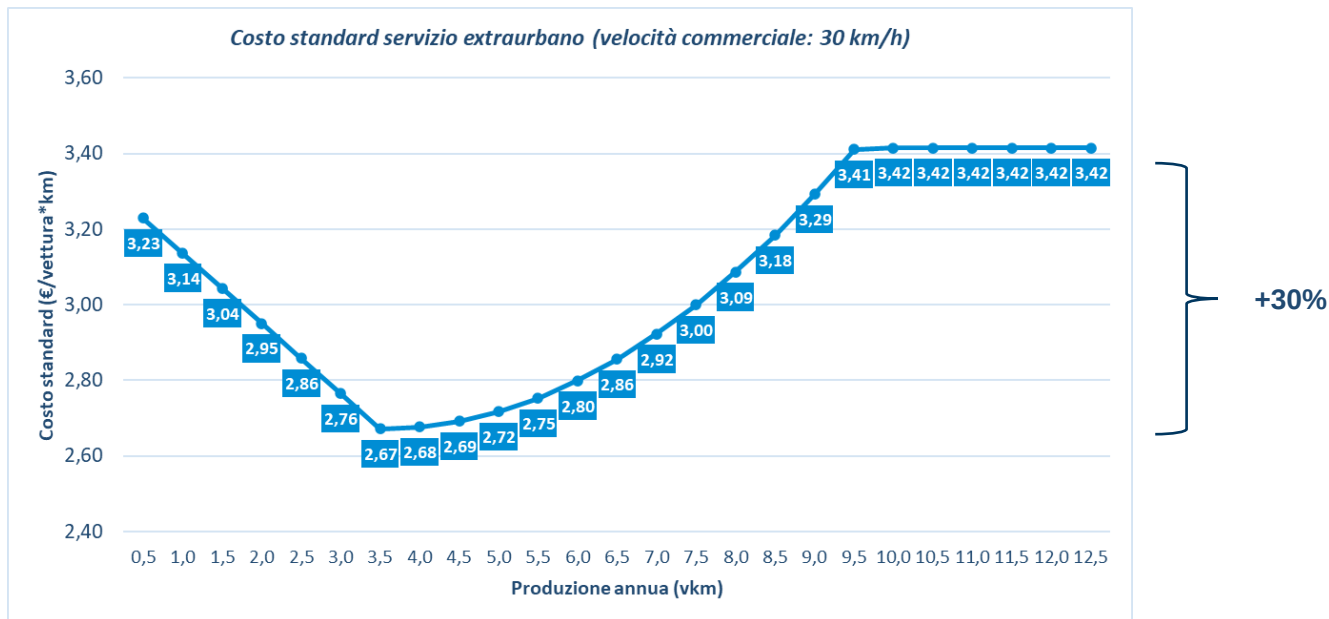
L'applicazione dell'algoritmo determina una variazione del valore del costo standard unitario (distinto tra servizi urbani ed extraurbani), espresso in termini di €/km, al variare di due elementi:

- **Dimensione del contratto**
- **Velocità commerciale**



Costi Standard: Dimensione

Il valore del Costo standard è fortemente variabile in base alla dimensione del contratto (a parità di velocità commerciale), con un punto di minimo costo unitario per i contratti da 4 milioni di vett-km e massimo per quelli oltre i 10 milioni di vett-km.



Fonte: Elaborazioni Lem TTA su D.M. 28 marzo 2018

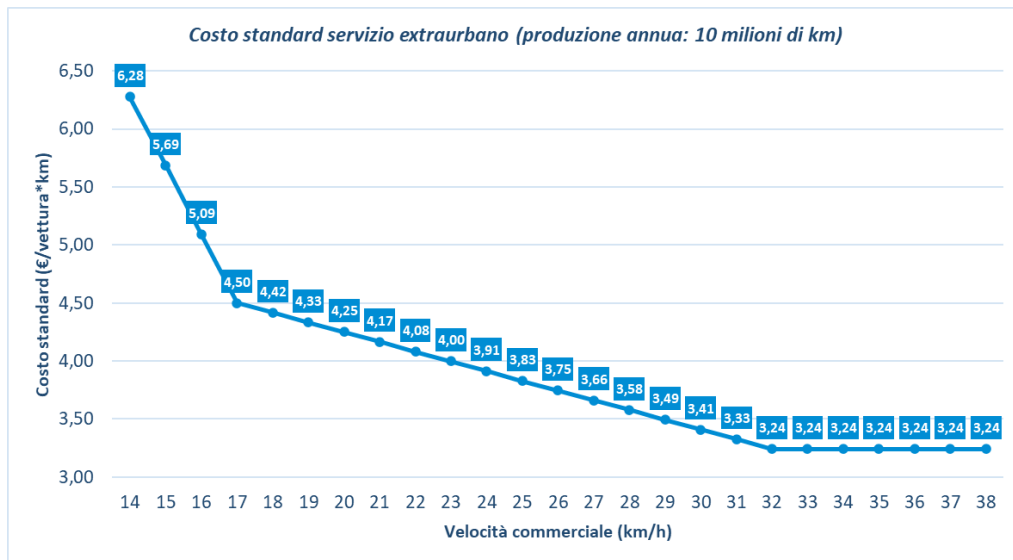
L'affidamento Tramite gara (18/04/2023)



Costi Standard: velocità commerciale

Il Costo Standard diminuisce all'aumentare della velocità commerciale:

- la velocità è corretta per tenere conto delle pause (diverse tra urbano ed extraurbano)
- è stabilito un limite minimo dal 2019 e un limite massimo (ma solo per il costo «macro»).



Fonte: Elaborazioni Lem TTA su D.M. 28 marzo 2018

Costo Standard «Macro» e «Micro»

La funzione principale del Costo standard (“Diretta ed integrale”) è quella di fornire un criterio, unitamente ai fabbisogni standard, per ripartire il Fondo Naz. TPL tra le Regioni (“**funzione macro**”).

La funzione secondaria del costo standard (“Indiretta e mediata”) è quella di essere utilizzata come criterio di riferimento per la fissazione dei corrispettivi a base d’asta nelle gare (“**funzione micro**”).

(1) Sentenza n.973/2020 REG.PROV.COLL. N. 04674/2019 REG.RIC del 7 febbraio 2020.



Il Costo STD come base di gara e la «contestualizzazione»

Il DL 50 (art. 27, comma 8-bis) e il DM Costi Standard prevedono entrambi che

“i costi standard sono utilizzati dagli enti che affidano i servizi di trasporto pubblico locale e regionale come elemento di riferimento per la quantificazione delle compensazioni economiche e dei corrispettivi da porre a base d'asta con le eventuali integrazioni che tengano conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti locali in termini di programmazione dei servizi e di promozione dell'efficienza del settore”

Pertanto è corretto e necessario che il costo standard derivante dall'applicazione della formula contenuta nel DM costi standard, venga **corretto ed adattato per tenere conto delle specificità e degli obiettivi** cui fa riferimento la norma sopra citata.

Ma, seppure corretto per tenere conto dei fattori di contesto, deve comunque rappresentare il riferimento per la fissazione del corrispettivi a base di gara, sottraendo dal costo così individuato i ricavi da traffico stimati.

In merito ai ricavi da traffico, **vanno considerati i ricavi effettivamente previsti** nello specifico contesto (avendo come riferimento quelli storici) e non quelli teorici del 35% previsti come soglia minima dal D.Lgs. 422/92.

Costi standard e corrispettivi: Giurisprudenza

La recente giurisprudenza del Consiglio di Stato⁽¹⁾ (relativa all'affidamento dei servizi periferici di Roma Capitale) ha confermato che per la definizione dei corrispettivi da porre a base d'asta occorre fare riferimento al costo standard, così come previsto dal D.M. 157 del 28/03/2018 e dal comma 8 bis dell'art.27 del D.L. 50/2017 e s.m.i.:

- “i costi standard sono utilizzati dagli enti che affidano i servizi di trasporto pubblico locale e regionale come elemento di riferimento per la quantificazione delle compensazioni economiche e dei corrispettivi da porre a base d'asta”;
- ma “con le eventuali integrazioni che tengano conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti locali in termini di programmazione dei servizi e di promozione dell'efficienza del settore”.

“la stazione appaltante avrebbe quindi dovuto quantificare il corrispettivo a base d'asta partendo dalla quantificazione del costo standard, secondo i parametri e i criteri individuati dal MIT nel citato decreto: solo successivamente avrebbe dovuto adattare lo stesso alle specificità della gara, sia rispetto ai servizi oggetto di affidamento che agli obiettivi di efficientamento perseguiti dall'ente.”

(1) Sentenza n.973/2020 REG.PROV.COLL. N. 04674/2019 REG.RIC del 7 febbraio 2020.

Velocità commerciale: rettifiche da DM 157/2018

La velocità commerciale da utilizzarsi per l'algoritmo del costo standard prevede che siano applicate delle correzioni, pari:

- al 15% del tempo di percorrenza per i servizi extraurbani;
- 3 minuti per corsa per i servizi urbani.



Confronto «costo standard Micro»/PEFS: rettifiche

I corrispettivi a base d'asta devono essere definiti facendo puntuale riferimento al valore del costo standard (D.M 157/2018), comprensivo della remunerazione del capitale.

Per i calcolo è stata applicata la velocità commerciale derivante dal PdE e la dimensione del servizio pari a quella del Lotto oggetto di gara.

Seguendo le indicazioni del D.L. 50/2017 e del DM 157/2018, nonché della stessa Delibera ART 154/2019, il costo standard così ottenuto è stato sottoposto alle necessarie rettifiche per tenere conto dei «fattori di contesto» quali:

- a) l'effettiva velocità commerciale**, senza quindi l'applicazione della soglia dei 32 km/h (prevista nel Costo standard «Macro»). Tale soglia non può essere applicata per calcolare l'effettivo costo industriale di produzione da prendere a base per il PEFS, dato che la maggiore velocità riduce in modo significativo i costi di produzione anche oltre i 32 km/h;
- b) dei minori costi di ammortamento** derivanti dalla presenza dei contributi pubblici riconosciuti per l'acquisito degli autobus che riducono il costo di ammortamento/canone (è stato ipotizzato un livello di contribuzione pari al 50% sulla base dei dati disponibili). Il minore onere per l'ammortamento rappresenta anche il minore CIN e quindi incide anche sulla remunerazione del capitale.
- c) dei minori costi derivanti dall'utilizzo di autobus di piccole dimensioni nei Comuni minori** (quindi con l'esclusione dei Comuni di Perugia e Terni). Tale rettifica ha riguardato i costi per consumo di carburante, i costi di manutenzione ed i costi di ammortamento.

Costi standard: Rettifica ammortamento

La formula del costo standard MIT prevede che per gli ammortamenti (denominati “ammodernamento” nel Decreto) si applichi il valore effettivo calcolato in base alla flotta effettivamente utilizzata e tenendo conto degli eventuali contributi pubblici (assenti in questo caso). Si tratta quindi di una componente del costo standard che, diversamente dal resto, non è calcata con il metodo della regressione (quindi con un dato statistico medio) ma sulla base del costo effettivo del servizio che viene messo a gara.

In base al DM 157/2018 la quota del costo standard «Macro» relativa agli ammortamenti è pari a:

- 0,34 euro/km per i servizi extraurbani;
- 0,37 euro/km per i servizi urbani
- 0,40 euro/km per i servizi urbani in Città metropolitana.

In considerazione dei costi di subentro e degli investimenti previsti nel periodo di contratto, finanziati da contributi pubblici la cui disponibilità è assicurata fino al 2033, il valore dell'ammodernamento da utilizzare deve essere opportunamente rettificato.

Ricavi da traffico

Come sopra ricordato, per individuare il corrispettivo occorre tenere conto dei ricavi da traffico e dagli altri ricavi (prevalentemente da pubblicità) che l'Impresa Affidataria ha il diritto di incassare

Prendendo a riferimento i ricavi da traffico relativi al 2019, che rappresentano l'ultimo dato disponibile pre-covid e quindi non influenzato dagli effetti transitori della Pandemia, articolati per Nelle simulazioni si ipotizza che i ricavi restino invariati, escludendo quindi sia effetti di diminuzione/incremento della domanda, sia adeguamenti tariffari.

Il Valore del corrispettivo, per ciascuna tipologia di servizio, viene individuato sottraendo dal valore del costo standard «micro»:

- i ricavi da traffico obiettivo (patendo da quelli attuali);
- gli altri ricavi (p.es. vendita di pubblicità), fissati cautelativamente in misura pari al 35 dei ricavi da traffico.

$$\text{Costo/km} - \text{Ricavo da traffico/km} - \text{Altri ricavi/km}$$

D.M. Costi Standard: Corrispettivo

La variabilità del costo standard in base alla dimensione del contratto di servizio (o Lotto), tra 4 e 10 milioni di vett*km dipende anche dalla velocità commerciale:

- con velocità commerciali elevate (quindi soprattutto per l'extraurbano) arriva al 30%;
- con velocità commerciale bassa la differenza è del 13%.

In termini di corrispettivo la differenza è ancora più consistente: considerando i ricavi da traffico (p.es. 1,5 euro a km per l'urbano e 1,0 per l'extraurbano), il corrispettivo a base di gara con lotti più grandi **varia da un minimo del 18% ad un massimo del 49%**.

	Dimensione	Velocità commerciale corretta soste	Costo Standard	Ricavi	Corr.standard
Urbano	4 milioni vett*km	14,00	5,58	1,50	4,08
	Oltre 10 milioni vett*km	14,00	6,33	1,50	4,83
	Delta		13%		18%
Extraurb.	4 milioni vett*km	32,00	2,50	1,00	1,50
	Oltre 10 milioni vett*km	32,00	3,25	1,00	2,25
	Delta		30%		49%

Costi standard: Impatto inflazione (NIC 072)

L'art.10 del DM 157/2018 prevede che l'aggiornamento avvenga sulla base dell'indice NIC 072 (utilizzo mezzi di trasporto) dell'anno precedente.

Si segnala che tale indice non è congruo rispetto alla struttura dei costi di un'azienda di TPL (peso dei carburanti pari al 55%).

Pertanto, per aggiornare il valore al 2026 si è utilizzata l'inflazione dal 2018 al 2024:

- per gli anni 2018-2022 si è utilizzato il NIC072 (dato medio annuo);
- per il 2023 si è utilizzata l'inflazione programmata riportato dal DEF 2023 (5,4%);
- per il 2024 e il 2025 si è utilizzato l'indice IPCA riportato dallo stesso DEF 2023 (2,8% e 2,1%%).

Il valore cumulato risultante per aggiornare il Costo Standard 2018 al 2026 è **pari al 31,1%**.

Anno	Tipologia	Fonte	Annua	Cumulata
2018	NIC 072	ISTAT	3,70%	3,70%
2019	NIC 072	ISTAT	0,10%	3,80%
2020	NIC 072	ISTAT	-3,70%	-0,04%
2021	NIC 072	ISTAT	6,80%	6,76%
2022	NIC 072	ISTAT	11,00%	18,50%
2023	IPCA	DEF 2023	5,40%	24,90%
Totale 2018-2023				24,90%
2024	IPCA	DEF 2023	2,80%	28,40%
2025	IPCA	DEF 2023	2,10%	31,10%
Totale 2018-2025				31,10%

Costi standard: Impatto inflazione (NIC generale)

Applicando l'indice NIC generale senza tabacchi dell'anno precedente agli anni 2018-2022 (consuntivi) il valore cumulato è inferiore, **pari al 23,9%**, per una differenza di circa il 7%.

L'indice NIC generale non è solo più basso, ma certamente più congruo rispetto all'effettiva evoluzione dei costi delle aziende del TPL nel periodo 2018-2023.

Anno	Tipologia	Fonte	Annua	Cumulata
2018	00ST	ISTAT	1,10%	1,10%
2019	00ST	ISTAT	0,50%	1,61%
2020	00ST	ISTAT	-0,20%	1,40%
2021	00ST	ISTAT	1,90%	3,33%
2022	00ST	ISTAT	8,40%	12,01%
2023	IPCA	DEF 2023	5,40%	18,06%
Totale 2018-2023				18,06%
2024	IPCA	DEF 2023	2,80%	21,36%
2025	IPCA	DEF 2023	2,10%	23,91%
Totale 2018-2025				23,91%

Costi standard: Inflazione di settore

Da un'analisi dell'effettivo andamento dei costi delle aziende italiane di TPL emerge, tuttavia, che tale incremento nel periodo 2018-2022 è stato **significativamente inferiore rispetto a quello dell'inflazione** sia applicando il NIC generale, sia (e soprattutto) applicando il NIC 072.

A titolo indicativo ed in prima approssimazione, i costi del personale (che pensano per circa il 55% del costo totale di un'azienda media di TPL) sono incrementati del 5% e quelli del carburante (che pensano per circa il 10% del costo totale di un'azienda media di TPL) del 28,3%. Alla luce di tali dati, anche applicando l'ulteriore inflazione programmata dell'1,8% a tutti i costi, l'inflazione 2018-2024 delle aziende di trasporto (per aggiornare il Costo STD 2025) **sarebbe pari 14,7%, invece del 28,1% del NIC generale e del 21,1% del NIC 0072.**

	Peso (2018)	Increm. 18-23	Valore 2023	Inflazione 2024- 2025	Valore 2025	Incremento effettivo
Carburante	10	28,32%	12,83	4,90%	13,46	34,61%
Costo del lavoro	55	5,00%	57,75	4,90%	60,58	10,15%
Ammortamenti netti	5	6,02%	5,30	0,65%	5,34	6,71%
Altro	30	18,06%	35,42	4,90%	37,15	23,84%
Totale	100		111,30		116,53	16,53%

Esempio ipotesi Lotti: UMBRIA – 2 Lotti

Con la ripartizione in due Lotti, sulla base dei costi standard 2018 e dei ricavi tariffari attuali, il valore del corrispettivo complessivo sarebbe pari a circa 67 milioni di euro+IVA.

Si ricorda che il valore complessivo degli attuali contratti di servizio gomma complessivo (compreso CCNL ed esclusa IVA) è pari a 68,5 milioni di euro (dati Osservatorio 2019) per 26,6 milioni di vetture chilometro erogate (leggermente superiori a quelle previste nella simulazione).

Pertanto, il corrispettivo attualmente riconosciuto si può considerare congruo rispetto al costo standard.

Il corrispettivo per i servizi minimi sarebbe invece pari a circa 55 milioni di euro (oltre IVA), rispetto ai circa 56 milioni del 2020 (corrispettivi + CCNL, netto IVA).

2 LOTTI			3%										Solo Servizi Minimi	
Lotto	Codice	Ambito	Costo STD "Micro"	Ricavo Unitario	Altri Ricavi	Corrisp. Unitario	R/C	bus*km	Costo totale (senza IVA)	Ricavi tariffari	Corrispettivo (senza iva)	Corrispettivo (con iva)	bus*km	Corrispettivo (senza iva)
LOTTO 1	PERUGIA	EXTRAURBANO PG	2,98	0,67	0,02	2,29	22,54%	7.800.000	23.245.659	5.239.955	17.848.506	19.633.356	8.000.000	18.306.160
LOTTO 1	PERUGIA	URBANO PG	3,85	0,96	0,03	2,86	24,83%	6.000.000	23.086.505	5.731.259	17.183.308	18.901.639	3.881.529	11.116.253
LOTTO 1	PERUGIA	URBANI MINORI PG	3,29	0,31	0,01	2,97	9,51%	5.000.000	16.449.500	1.564.161	14.838.414	16.322.255	3.529.497	10.474.427
LOTTO 2	TERNI	EXTRAURBANO TR	2,59	0,44	0,01	2,14	16,83%	4.000.000	10.375.991	1.746.377	8.577.223	9.434.945	4.000.000	8.577.223
LOTTO 2	TERNI	URBANO TR	3,58	0,99	0,03	2,56	27,76%	2.300.000	8.235.413	2.285.896	5.880.940	6.469.034	1.950.768	4.987.978
LOTTO 2	TERNI	URBANI MINORI TR	2,92	0,40	0,01	2,51	13,64%	1.000.000	2.920.410	398.240	2.510.223	2.761.246	581.563	1.459.853
TOTALE			3,23	0,65	0,02	2,56	20,12%	26.100.000	84.313.479	16.965.889	66.838.614	73.522.475	21.943.357	54.921.894



Esempio ipotesi Lotti: UMBRIA – 4 Lotti

Con la ripartizione in **quattro Lotti**, sulla base dei costi standard 2018 e dei ricavi tariffari attuali, il valore del corrispettivo complessivo sarebbe pari a circa 55,3 milioni di euro+IVA.

Considerando il valore degli attuali contratti di servizio gomma (pari a 68,5 milioni di euro) per 26,6 milioni di vetture chilometro erogate, in tale scenario il corrispettivo attualmente riconosciuto sarebbe, in proporzione, superiore di circa 12 milioni di euro rispetto allo standard, di cui 10 per i servizi minimi (di competenza regionale).

4 LOTTI				3%				Solo Servizi Minimi						
Lotto	Codice	Ambito	Costo STD "Micro"	Ricavo Unitario	Altri Ricavi	Corrisp. Unitario	R/C	bus*km	Costo totale (senza IVA)	Ricavi tariffari (senza IVA)	Corrispettivo (senza iva)	Corrispettivo (con iva)	bus*km	Corrispettivo (senza iva)
LOTTO 1	AM PERUGIA	SUBURBANO PG	2,42	0,82	0,02	1,58	33,70%	1.000.000	2.420.403	815.750	1.580.180	1.738.198	1.000.000	1.580.180
LOTTO 1	AM PERUGIA	URBANO PG	3,29	0,96	0,03	2,30	29,05%	6.000.000	19.727.645	5.731.259	13.824.448	15.206.893	3.881.529	8.943.334
LOTTO 2	PERUGIA	EXTRAURBANO PG	2,40	0,68	0,02	1,70	28,37%	4.800.000	11.503.597	3.263.001	8.142.706	8.956.976	5.000.000	8.481.985
LOTTO 2	PERUGIA	URBANI MINORI PG	2,88	0,39	0,01	2,48	13,53%	2.000.000	5.757.250	779.113	4.954.764	5.450.240	1.751.942	4.340.229
LOTTO 3	SPOLETO	EXTRAURBANO SP	2,27	0,58	0,02	1,68	25,53%	2.000.000	4.548.895	1.161.203	3.352.855	3.688.140	2.000.000	3.352.855
LOTTO 3	SPOLETO	URBANI MINORI SP	2,45	0,26	0,01	2,18	10,70%	3.000.000	7.336.899	785.048	6.528.300	7.181.130	1.777.555	3.868.138
LOTTO 4	TERNI	EXTRAURBANO TR	2,59	0,44	0,01	2,14	16,83%	4.000.000	10.375.991	1.746.377	8.577.223	9.434.945	4.000.000	8.577.223
LOTTO 4	TERNI	URBANO TR	3,58	0,99	0,03	2,56	27,76%	2.300.000	8.235.413	2.285.896	5.880.940	6.469.034	1.950.768	4.987.978
LOTTO 4	TERNI	URBANI MINORI TR	2,92	0,40	0,01	2,51	13,64%	1.000.000	2.920.410	398.240	2.510.223	2.761.246	581.563	1.459.853
TOTALE			2,79	0,65	0,02	2,12	23,30%	26.100.000	72.826.504	16.965.889	55.351.639	60.886.803	21.943.357	45.591.775

Servizi minimi dei comuni minori e algoritmo

Possibile applicazione di un corrispettivo convenzionale in caso di molteplici servizi urbani, derivante dall'applicazione del costo Standard e da:

- l'assegnazione di ciascun comune ad una classe di velocità commerciale convenzionale (sono state individuate tre fasce: 15-22; 22-30; 30-50);
- il tipo di mezzo utilizzato (più piccolo è il mezzo e minore è il corrispettivo), che determina diversi costi di ammortamento, carburante e manutenzione.

URBANI MINORI						20%	
CLASSE	Range V_COMM (km/h)	BUS	Tipologi a	Costo STD MICRO (€/km)	INPUT: velocità commerciale con pause standard (km/h)	Ricavo Traffico Minimo	Corrispettivo Convenzionale
CLASSE A	15-22	Normale	U	3,87	20,00	0,77	3,10
CLASSE A	15-22	Corto	U	3,50	20,00	0,70	2,80
CLASSE A	15-22	Minibus	U	3,33	20,00	0,67	2,66
CLASSE B	22-30	Normale	U	3,40	25,00	0,68	2,72
CLASSE B	22-30	Corto	U	3,03	25,00	0,61	2,42
CLASSE B	22-30	Minibus	U	2,86	25,00	0,57	2,29
CLASSE C	30-50	Normale	U	2,75	32,00	0,55	2,20
CLASSE C	30-50	Corto	U	2,37	32,00	0,47	1,90
CLASSE C	30-50	Minibus	U	2,20	32,00	0,44	1,76

II P.E.F.S.

Il Piano Economico e Finanziario Simulato (non soggetto a pubblicazione) è un «documento di programmazione della gestione, che contiene lo sviluppo temporale di dati e indicatori economici, patrimoniali e finanziari nel periodo di vigenza contrattuale» definito dall'Ente Affidante.

Il PEF simulato «è finalizzato a:

- determinare il corrispettivo a base d'asta,
- verificare l'equilibrio economico-finanziario del CdS per l'intera durata dell'affidamento,
- nonché consentire il confronto con le offerte presentate da ciascun PG».

Il PEFS è elaborato «assumendo come elemento di riferimento il costo standard di cui al decreto ministeriale n. 157 del 28 marzo 2018 (di seguito: DM 157/2018) **con le eventuali integrazioni** che tengano conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti territoriali in termini di programmazione dei servizi e di promozione dell'efficienza del settore».

L'EA, nell'ambito della Relazione di Affidamento (RdA), descrive la metodologia e i criteri adottati per definire il PEF simulato. L'EA rende noto nella documentazione di gara il solo corrispettivo risultante dal PEF.

Metodologia: calcolo della compensazione

Metodologia

La delibera ART 154/2019 (Annesso 5) prevede che il corrispettivo debba garantire l'**equilibrio economico finanziario della gestione**, considerato l'intero arco temporale dell'affidamento, rispettando i seguenti vincoli:

- **Valore Attuale Netto (VAN) delle «entrate» pari a quello delle «Uscite»;**
- **TIR=WACC;**
- **VAN delle poste figurative (utile/perdita pre-tax regolatoria) pari a zero.**

La metodologia utilizzata prevede che si calcoli la «compensazione variabile» anno per anno, come differenza tra le entrate e le uscite (compresa la remunerazione del capitale), e che si individui una «compensazione costante» (non indicizzata) che abbia lo stesso VAN.

Per quanto riguarda il WACC si deve applicare quello individuato annualmente dall'ART.



Esempio: Schema 3 – Piano Finanziario Regolatorio Simulato

PEFs: Schemi contabili

SCHEMA 3: Piano Finanziario Regolatorio Simulato		Anno 1	Anno 2
A	Entrate relative a ricavi generati dall'assolvimento degli OSP	11.283.947	11.959.509
B	Effetti positivi di rete indotti	369.391	370.496
C=A+B	ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE	11.653.338	12.330.004
D	Uscite relative a costi sostenuti per l'assolvimento degli OSP	44.400.534	44.617.297
E	Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio	15.647.670	14.794.985
F	Tasso di congrua remunerazione del CIN (TIR=WACC pre-tax %)	5,240%	5,240%
G=F*E	Remunerazione del capitale investito (Utile ragionevole)	819.938	775.257
H=D+G	USCITE + UTILE RAGIONEVOLE	45.220.471	45.392.554
I=H-C	EFFETTO FINANZIARIO NETTO (COMPENSAZIONE VARIABILE)	33.567.133	33.062.550
L=C+I	ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE + COMPENSAZIONE VARIABILE	45.220.471	45.392.554
M	VAN L (VAN delle ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE + COMPENSAZIONE VARIABILE)	83.953.712	
N	VAN H (VAN delle USCITE + UTILE RAGIONEVOLE)	83.953.712	
O	VAN I (VAN dell'EFFETTO FINANZIARIO NETTO (COMPENSAZIONE VARIABILE)	61.747.878	
P	COMPENSAZIONE COSTANTE	33.321.283	33.321.283
Q=I-P	POSTE FIGURATIVE (DELTA Compensazione VARIABILE - COSTANTE)	245.851	- 258.733

CONDIZIONI DI EQUILIBRIO

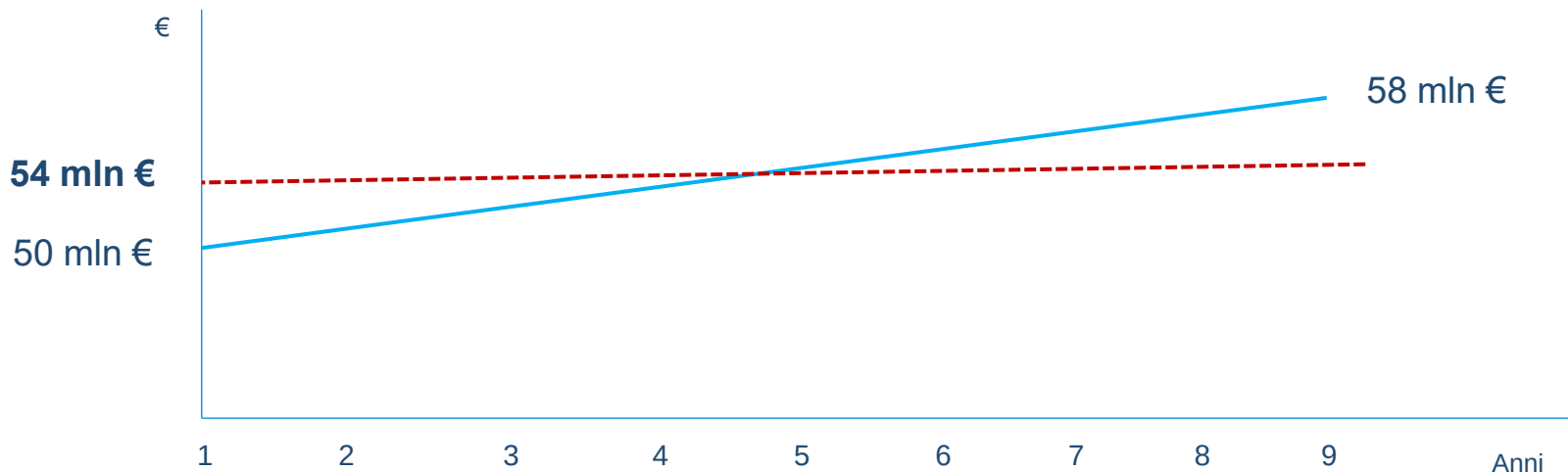
G	M (VAN L Entrate) = N (VAN H Uscite + Utile Ragionevole)	-	SI
H	VAN Q (POSTE FIGURATIVE) = 0	-	SI
I	WACC = TIR (con TIR I POSTE FIGURATIVE)	0,00%	SI

Corrispettivo costante o variabile: esempio

Con la compensazione costante, si riconosce un valore medio che all'inizio è superiore al valore della compensazione indicizzata e poi inferiore.

La forbice dipende dal tasso d'inflazione previsto.

In caso di variazione dell'inflazione effettiva rispetto a quella prevista, occorre intervenire per rettificare l'importo in corso di contratto.



IL «PEF» e la matrice dei rischi

Le aziende che partecipano alla gara devono presentare un Piano Economico e Finanziario (PEF) che copra l'intero periodo di affidamento (misura 15 ART).

Il PEF ha una duplice funzione:

- deve dimostrare la **congruità dell'offerta**, la sua sostenibilità finanziaria e la bancabilità degli investimenti;
- è la **base per le revisioni economiche** che potranno applicarsi nel corso di durata del Contratto di servizio della Concessione.

Le variazioni di costo e di ricavo devono essere analizzate in base alla **Matrice dei rischi**. Le variazioni che derivano da eventi di responsabilità:

- del Concessionario (gestore) restano nell'ambito del rischio dello stesso e non dovrebbero dare luogo a modifiche di corrispettivo o tariffe;
- dell'Ente affidante, dovrebbero dare luogo a modifiche del corrispettivo e/o delle tariffe;
- che non sono di responsabilità né del gestore, né dell'Ente affidante possono essere ripartite tra essi.

La ripartizione inciderà sul livello di rischio e dovrà essere tenuta presente nel fissare il giusto livello di remunerazione del capitale investito (WACC).



Matrice dei rischi: Schema ART

Lo schema annesso alla Delibera ART 154/2019 è un riferimento da modificare ed integrare.

E' opportuno predisporre meccanismi che rendano certa:

- l'attribuzione del rischio;
- la quantificazione del relativo impatto economico.

Identificazione del rischio (1)			Allocazione (2)		Risk Assessment (3)	Risk Management (4)	Riferimento CdS (art.)	Descrizione Impatto
Natura	Driver	Evento	EA	IA				
Operativo (5)	Domanda	Contrazione della domanda di servizio (6)		X				Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
	Offerta	Surplus programmatico (7)		X				Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
		Deficit programmatico (8)	X					Deterioramento della qualità del servizio (e.g. sovraffollamento a bordo, aumento tempi d'attesa/incarrozzamento in fermata)
		Disponibilità		X				Incapacità dell'IA, totale o parziale, di erogare i servizi programmati in conformità con quanto previsto dal CdS (9)
		Variazione dei costi per effetto di fattori non controllabili da EA o IA (e.g. carburante, energia, materie prime, materiali)		X				Incremento dei costi registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
Altri rischi	Normativo	Modifiche legislative (e.g. fiscali, ambientali, tariffarie) o regolatorie (e.g. condizioni minime di qualità)	X					Aumento dei costi di gestione/di investimento o variazione dei requisiti per l'esercizio del servizio
		Ritardo nel rilascio di autorizzazioni, certificazioni o altri atti amministrativi da parte di soggetti competenti	X					
	Contenzioso	Allungamento imprevisto dei tempi di svolgimento della gara	X					Aumento degli oneri connessi allo svolgimento della procedura di gara. Impatto sulla capacità dell'IA di assicurare le condizioni e/o il livello di servizio originariamente offerto in gara
	Relazioni industriali	Variazioni del CCNL di settore, del contratto territoriale o integrativo		X				Aumento dei costi del personale
	Gestionale	Errata stima previsionale dei costi legata a inefficienze organizzative e/o gestionali (10)		X				Aumento dei costi di produzione
	Finanziario	Mancato o ritardato pagamento dei corrispettivi da parte dell'EA	X					Impossibilità per l'EA di garantire il pagamento dei corrispettivi nei tempi contrattualmente previsti
		Mancato adeguamento dei corrispettivi per assenza di copertura con risorse pubbliche	X					Impossibilità per l'EA di garantire l'adeguamento dei corrispettivi a quanto contrattualmente previsto
	Socio-ambientale	Eventi accidentali in corso di esercizio dei beni strumentali necessari per lo svolgimento del servizio (e.g. materiale rotabile, depositi, officine)		X				Aumento dei costi di esercizio derivante dall'attivazione di procedure di gestione dei rischi industriali (da incidenti rilevanti) e/o di risanamento ambientale (aria, acqua, suolo, gestione rifiuti)
	Cause di forza maggiore	Alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio	X					Impossibilità per l'IA di garantire il livello di servizio offerto in gara