

2° CORSO

L'AFFIDAMENTO DEI SERVIZI ALLA LUCE DELLA REVISIONE DELLA
DELIBERA ART N. 154/2019



2° Modulo



Finalità, schemi e redazione del PEF simulato

EVENTI
FORMATIVI

Prof.ssa Tiziana D'Alfonso, Sapienza Università di Roma

2024



Con il contributo tecnico-scientifico di



Con il patrocinio di



Si ringraziano per il loro importante contributo



arriva



Riferimenti Normativi E Giurisprudenziali In Situazioni Di Gara O Affidamento

Delibera 64/2024

Procedimento di revisione della delibera n. 154/2019 in adeguamento alle disposizioni del decreto legislativo 201/2022, avviato con delibera n. 90/2023 del 18 maggio 2023.

IL CONTESTO NORMATIVO

- **Delibera 154/2019**: regolamentazione della contabilità e del piano economico-finanziario (PEF).
- **Decreto Legislativo 201/2022**: nuove disposizioni su contabilità e gestione regolatoria.
- Revisione necessaria per armonizzare i processi alle nuove regole.

PEF (PIANO ECONOMICO FINANZIARIO):

- E' il documento di programmazione della gestione del servizio pubblico.
- Contiene proiezioni di dati economici, patrimoniali e finanziari per la durata del contratto di servizio.
- Ha caratteristiche e funzioni diverse in base al tipo di affidamento:
 - **Gara (PEF simulato)**: Definito dall'ente affidante nella fase propedeutica per stabilire il corrispettivo contrattuale.
 - **Affidamento diretto o in-house**: Usato per determinare il corrispettivo del contratto di servizio e per verificare la sostenibilità della gestione.
- È suddiviso in schemi (conto economico, stato patrimoniale, compensazione, rendiconto finanziario).
- Consente un monitoraggio dell'equilibrio economico-finanziario durante l'affidamento.

IL CONTESTO NORMATIVO

REVISIONE DELIBERA N. 154/2019 - DOCUMENTO DI RAFFRONTO

Delibera n. 154/2019 (testo consolidato ex delibera n. 113/2021)	Delibera n. 64/2024 (testo revisionato definitivo)
x) <i>Piano Economico-Finanziario (PEF)</i> : documento di programmazione della gestione, che contiene lo sviluppo temporale di dati e indicatori economici, patrimoniali e finanziari nel periodo di vigenza contrattuale. Il PEF può essere definito dall'EA (di seguito: PEF simulato) o dal PG in fase di offerta (di seguito: PEF di gara).	z) <i>Piano Economico-Finanziario (PEF)</i> : documento di programmazione della gestione, che contiene lo sviluppo temporale di dati e indicatori economici, patrimoniali e finanziari nel periodo di vigenza contrattuale. In caso di gara, il PEF è predisposto dall'EA al fine di determinare il corrispettivo a base d'asta (di seguito: PEF simulato) e dal PG con lo scopo di formulare la propria offerta (di seguito: PEF di gara); in esito alla gara, il documento redatto dall'IA rappresenta il PEF del CdS; per PEF consuntivo si intende il documento redatto al termine di ciascun periodo regolatorio al fine di verificare l'equilibrio economico-finanziario, attraverso il confronto tra il PEF del CdS iniziale o del precedente periodo; allo scopo, il PEF consuntivo contiene i dati rilevati a consuntivo per i periodi passati e previsionali aggiornati per i restanti periodi.

IL CONTESTO NORMATIVO

Il documento di consultazione ha previsto una revisione degli Schemi di PEF e delle relative indicazioni metodologiche con specificazioni ulteriori rispetto alla versione originaria (Annesso 5a e 5b) a fini di maggior supporto e omogeneità delle scelte degli EA e di un miglior raccordo con gli schemi di contabilità regolatoria.

Annesso 5a

Schemi di PEF



- Confermata l'articolazione in 3 Schemi (+ Rendiconto Finanziario)
- Modificata la denominazione degli Schemi
- Specificazione voci e raccordo con Co.Reg.

Annesso 5b

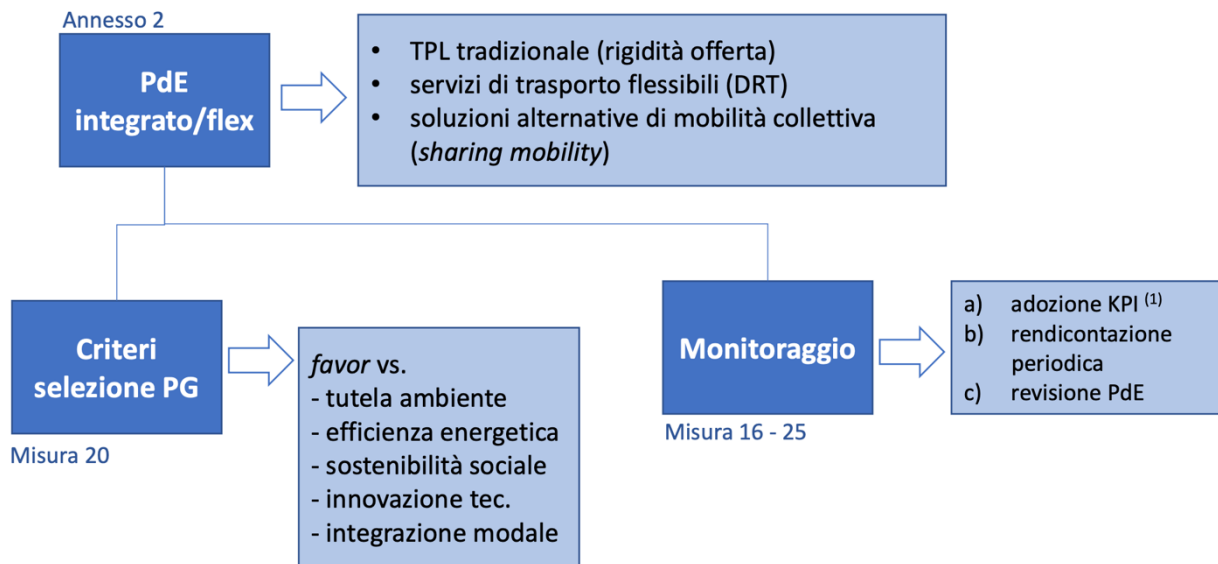
**Indicazioni
metodologiche**



- Caratteristiche e finalità degli schemi di PEF
- Ammissibilità delle poste economico-patrimoniali
- Determinazione dei costi e dei ricavi operativi
- Individuazione del capitale investito netto (CIN) e determinazione dell'utile ragionevole
- Determinazione della compensazione
- Predisposizione del Rendiconto Finanziario
- Confronto tra risultato del PEFS, costo standard e costo efficiente

IL CONTESTO NORMATIVO

Il documento di consultazione ha previsto un ampliamento dello scenario regolatorio, al fine di superare lo schema «tradizionale» del TPL di linea e favorire lo sviluppo di soluzioni innovative.



IL PEF IN CASO DI GARA – PEFS

In caso di **gara**, il **PEF** è definito dall'EA nella fase propedeutica all'avvio della procedura, al fine di determinare il **corrispettivo contrattuale da porre a base d'asta**; in tal caso, esso assume la forma di **PEF simulato (PEFS)** e la valorizzazione delle voci del prospetto è stimata tenuto conto:

- degli **obiettivi perseguiti contrattualmente** – anche in termini di **realizzazione degli investimenti**
 - degli **andamenti storici di (eventuali) precedenti gestioni**, come rendicontate dall'incumbent all'EA
 - di **confronti (benchmark) nazionali e internazionali** condotti con riguardo a imprese medie del settore o assimilabili, **gestite in modo efficiente e dotate di una struttura organizzativa in grado di garantire la piena esecuzione del servizio**
 - dei **costi di riferimento come determinati dall'Autorità ex art. 7, comma 1 del d.lgs. n. 201/2022.**
-
- L'EA tiene conto, inoltre, dei **prezzi dei fattori produttivi al momento della redazione del PEFS**, nonché della loro **possibile evoluzione**, anche in relazione **all'inflazione programmata/previsionale per il periodo di vigenza contrattuale.**
 - Con l'**entrata a regime della contabilità regolatoria**, l'EA disporrà, inoltre, di una **significativa base dati per la definizione di parametri di riferimento**, anche **differenziate per opportuni cluster di imprese**, utili alla **compilazione dei PEFS inerenti a futuri affidamenti.**
 - **Obiettivo:** Garantire un confronto equo tra i partecipanti alla gara. il PEFS deve sempre essere predisposto in maniera tale da determinare un ***level playing field*** tra i **partecipanti alla gara e, in particolare, tra incumbent e new entrant;**

IL PEF IN CASO DI GARA – PEFG (1/2)

Successivamente, **una volta pubblicata la documentazione di gara, le imprese partecipanti definiscono – sulla base dei prospetti messi a disposizione dall’EA in conformità agli schemi ART – un PEF di gara (PEFG) finalizzato alla formulazione della propria offerta;**

I partecipanti alla gara (PG), al fine di dimostrare la sostenibilità economico-finanziaria della propria offerta:

- **valorizzano il PEFG in relazione al perimetro del servizio oggetto della procedura concorsuale**
- **sulla base di costi realmente sostenuti in precedenza o che si prevede di sostenere in relazione alle caratteristiche del servizio, nonché di stime sull’evoluzione degli stessi nell’arco di vigenza contrattuale, tenuto conto, anche in questo caso, dell’inflazione programmata/previsionale per il periodo di vigenza contrattuale.**

Il PEFG redatto dall’impresa che risulterà aggiudicataria diviene il PEF del contratto (e viene a esso allegato) e costituirà il documento di riferimento in sede di verifica dell’equilibrio economico-finanziario.

Con l’utilizzo del PEFG ciascun PG dimostra la sostenibilità economico-finanziaria della propria offerta, nonché la solidità finanziaria intesa come correlazione temporale tra gli stessi impieghi e i relativi finanziamenti.

In fase di esecuzione del contratto, il PEF costituisce, per l’EA e l’impresa affidataria (IA), uno strumento di monitoraggio della gestione economico-finanziaria dell’affidamento, inclusi i miglioramenti dell’efficienza e dell’efficacia del servizio.

IL PEF IN CASO DI AFFIDAMENTO – PEFS

Nel caso di affidamenti diretti o in house, il PEFS è finalizzato

- a **determinare il corrispettivo del CdS da affidare** tenuto conto anche in questo caso dei costi di riferimento come determinati dall'Autorità
- a verificare, a monte, la **sostenibilità della gestione e, in corso di vigenza contrattuale, il mantenimento l'equilibrio economico-finanziario del CdS per l'intera durata dell'affidamento.**

Rispetto alle modalità illustrate in relazione agli affidamenti con gara, i PEFS in caso di affidamento diretto o in house risultano da un'**attività negoziale condotta con l'IA**, la quale potrà fornire elementi oggettivi funzionali all'EA per la valorizzazione delle voci di cui agli schemi ART, anche tenuto conto dei PEF relativi a precedenti affidamenti.

In generale, **il PEFS ha lo scopo di determinare il corrispettivo contrattuale necessario per la copertura dei costi operativi e di capitale (incluso l'utile ragionevole) ammissibili e riconducibili agli obblighi di servizio pubblico (OSP), una volta sottratti i generati nell'assolvimento degli OSP.**

Il PEFS è redatto, in primis, dall'EA il quale, proprio a causa dell'**asimmetria informativa**, non sempre dispone di elementi sufficienti per la compilazione dei prospetti. L'**entrata a regime della contabilità regolatoria** consentirà agli EA di disporre di una **consistente, analitica ed esaustiva base dati sulla quale fondare la costruzione del PEFS per futuri affidamenti**, anche in considerazione di appositi valori/indicatori di confronto elaborati dall'Autorità.

Schemi principali del PEF

- Conto economico regolatorio (Schema 1)

Calcolare la quota di costi della gestione caratteristica (operativi + ammortamenti) sostenuti per l'adempimento degli OSP, non coperti dai ricavi (inclusi gli effetti positivi di rete), generati dalla fornitura del servizio di trasporto.

- Stato patrimoniale regolatorio e determinazione dell'utile ragionevole (Schema 2)

Individuare il capitale investito netto (CIN) regolatorio su cui applicare il WACC, fornito dall'Autorità, al fine di calcolare l'utile ragionevole.

- Determinazione della compensazione (Schema 3)

Determinare la compensazione attraverso i risultati dell'applicazione degli Schemi 1 e 2, e la successiva verifica delle condizioni di equilibrio.

- Rendiconto finanziario (Schema 4)

Valutare l'evoluzione della situazione finanziaria nel periodo di vigenza del CdS, in particolare nel caso in cui lo stesso contratto contempli investimenti a carico dell'IA.

Gli Schemi 1-3 costituiscono il PEFS. Gli Schemi 1-4 compongono il PEFG. Tali prospetti sono sviluppati:

- i) per tutti gli anni di durata dell'affidamento
- ii) per ciascun lotto di affidamento
- iii) per ciascuna modalità di trasporto,

Schemi principali del PEF

Il testo consolidato della delibera n. 154/2019, come emendata dalle delibere nn. 113/2021 e 64/2024 è disponibile al seguente [link](#).

ALLEGATI ALLA DELIBERA

Allegato A - Documento di raffronto

-- Annesso 1 all'Allegato A – Quadro sinottico di applicazione

-- Annesso 2 all'Allegato A – Schemi contratti di servizio - CdS

-- Annesso 2 all'Allegato A – Schemi contratti di servizio - CdS (.xlsx)

-- Annesso 3 all'Allegato A – Elenco driver

-- Annesso 3 all'Allegato A – Glossario

-- Annesso 3 all'Allegato A – Schemi di contabilità regolatoria

-- Annesso 3 all'Allegato A – Schemi di contabilità regolatoria (.xlsx)

-- Annesso 4 all'Allegato A – Matrice dei rischi

-- Annesso 5a all'Allegato A – Piano economico-finanziario: servizi di TPL per ferrovia

-- Annesso 5a all'Allegato A – Piano economico-finanziario: servizi di TPL su strada

-- Annesso 5b all'Allegato A – Indicazioni metodologiche per la redazione del PEF

-- Annesso 6 all'Allegato A – Set informativo minimo

-- Annesso 7 all'Allegato A – Set minimo indicatori trasporto su strada - KPI

-- Annesso 7 all'Allegato A – Set minimo indicatori trasporto su strada - KPI (.xlsx)

-- Annesso 8a all'Allegato A – Relazione di affidamento: schema di riferimento per gli affidamenti con gara

-- Annesso 8b all'Allegato A – Relazione di affidamento: schema di riferimento per gli affidamenti in house

-- Annesso 8c all'Allegato A – Relazione di affidamento: – schema di riferimento per gli affidamenti diretti di servizi di tpi per ferrovia

PRINCIPI DI AMMISSIBILITÀ DELLE VOCI ECONOMICHE

L'ammissibilità delle poste economico-patrimoniali è subordinata al rispetto dei seguenti principi:

- **Pertinenza:** riconducibilità alla produzione del servizio di trasporto.
- **Congruità:** quantificazione adeguata rispetto al perimetro del contratto.
- **Competenza:** riferibilità all'esercizio di competenza.
- **Separatezza:** rappresentazione analitica delle componenti delle singole voci.
- **Comparabilità:** nel tempo e rispetto a schemi analoghi.
- **Imputazione al bilancio civilistico e verificabilità dei dati.**

DETERMINAZIONE DEI COSTI E DEI RICAVI OPERATIVI (1/2)

Introduzione alla Determinazione dei Costi Operativi

Definizione: I costi operativi relativi agli OSP (Obblighi di Servizio Pubblico) devono essere in linea con quanto stabilito nella documentazione di gara/CdS e nell'art. 4 del Reg. 1370/2007.

Principali Voci di Costo:

- Spese per il personale
- Spese per l'energia
- Oneri per infrastrutture e manutenzione
- Oneri per materiale rotabile
- Costi fissi

Raccordo con il Conto Economico del Bilancio: Normativa di Riferimento: Art. 2425 del Codice Civile (voce B - Costi della Produzione) - IAS/IFRS: Raccordo per chi adotta i principi contabili internazionali

- Costi per materie prime, servizi, e godimento beni di terzi
- Costi del personale
- Ammortamenti e svalutazioni
- Oneri diversi di gestione

DETERMINAZIONE DEI COSTI E DEI RICAVI OPERATIVI (2/2)

Modalità di Allocazione dei Costi

- Costi Diretti e Indiretti:
 - I costi devono essere necessari e strettamente funzionali agli OSP
 - I costi comuni sono allocati sulla base di driver specifici
- Categorie Escluse dai Costi Operativi:
 - Sanzioni, oneri finanziari, oneri fiscali non pertinenti (eccetto tributi locali)
 - Rettifiche e svalutazioni di immobilizzazioni

DRIVERS DI ALLOCAZIONE

- Drivers da utilizzare nell'allocazione indiretta di componenti economiche o patrimoniali parzialmente riferibili ad uno specifico CdS.
- L'IA può, in prima battuta, sulla base delle informazioni disponibili, valutare la possibilità di selezionare un driver che, nell'impossibilità di procedere ad un'allocazione diretta, riesca a meglio rappresentare l'assorbimento della componente economica (e.g. servizio comune o funzione operativa condivisa) o patrimoniale da parte del CdS o servizio di trasporto ivi incluso.
- In seconda battuta, qualora l'autonoma identificazione del driver non sia percorribile, l'attribuzione della componente economica o patrimoniale potrà avvenire sulla base dei driver di seguito riportati, riferibili ai processi o alla natura delle attività individuati. Ove non indicato espressamente, si deve fare riferimento alla ripartizione fornita dal rapporto delle percorrenze chilometriche effettive dello specifico CdS rispetto alle percorrenze chilometriche complessive, ovvero alle percorrenze chilometriche dei diversi servizi di trasporto all'interno del medesimo CdS.
- Le scelte adottate dall'IA in merito ai driver di allocazione devono essere specificate e motivate all'interno della "relazione illustrativa"

DRIVERS DI ALLOCAZIONE

Allocazione costi		
Processo	Driver	Metodologia di calcolo
Gestione della circolazione dei mezzi di trasporto	$Vett*km\ CdS/Vett*km\ totali$	Devono essere sommate le effettive percorrenze del CdS e rapportate al totale delle percorrenze dato da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato.
Condotta e manovra mezzi di trasporto	$Vett*km\ CdS/Vett*km\ totali$	Devono essere sommate le effettive percorrenze del CdS e rapportate al totale delle percorrenze dato da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato.
Manutenzione	$FTE\ manutenzione\ corrente\ CdS/FTE\ manutenzione\ corrente\ totale$	Devono essere sommate le FTE (<i>Full Time Equivalent</i>) riferite alla manutenzione corrente per un determinato CdS e rapportate al totale delle FTE riferite alla manutenzione corrente dell'impresa.
Vendita	$Ricavi\ da\ traffico\ CdS/Ricavi\ da\ traffico\ totali$	Devono essere sommati i ricavi da traffico direttamente imputabili ad un CdS e rapportati al totale dei ricavi da traffico derivanti da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato. Per ricavi da traffico si intendono quelli espressi al punto 1.1 degli schemi di Conto Economico (CE).
Staff di supporto	$Ricavi\ da\ traffico\ CdS/Ricavi\ da\ traffico\ totali$	Devono essere sommati i ricavi da traffico direttamente imputabili ad un CdS e rapportati al totale dei ricavi da traffico derivanti da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato. Per ricavi da traffico si intendono quelli espressi al punto 1.1 degli schemi CE.
Ammortamenti mezzi di trasporto	$Vett*km\ CdS/Vett*km\ totali$	Devono essere sommate le effettive percorrenze del CdS e rapportate al totale

Allocazione costi		
Processo	Driver	Metodologia di calcolo
		delle percorrenze dato da tutti i CdS e eventuali servizi a mercato.
Altri ammortamenti	$Vett*km\ CdS/Vett*km\ totali$	Devono essere sommate le effettive percorrenze del CdS e rapportate al totale delle percorrenze dato da tutti i CdS e eventuali servizi a mercato.
Svalutazioni	$Vett*km\ CdS/Vett*km\ totali$	Devono essere sommate le effettive percorrenze del CdS e rapportate al totale delle percorrenze dato da tutti i CdS e eventuali servizi a mercato.
Oneri finanziari	$Costi\ della\ produzione\ CdS/costi\ della\ produzione\ totale$	Deve essere considerata la somma delle voci che determinano i costi della produzione riferita ad un CdS e rapportata al totale derivanti da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato. Per costi della produzione si intende la somma delle voci 2 e 4 del CE.
Tasse e imposte	$Ricavi\ da\ traffico\ CdS/Ricavi\ da\ traffico\ totali$	Devono essere sommati i ricavi da traffico direttamente imputabili ad un CdS e rapportato al totale dei ricavi da traffico derivanti da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato. Per ricavi da traffico si intendono quelli espressi al punto 1.1 degli schemi CE.

RAPPRESENTAZIONE DEI RICAVI

Normativa di Riferimento: Art. 2425 del Codice Civile (voce A - Valore della Produzione)

- **Ricavi delle vendite e delle prestazioni:** Titoli di viaggio (corsa semplice, abbonamenti, etc.)
- **Altri Ricavi:** Inclusi contributi in conto esercizio, attività commerciali, noleggi, rimborsi

Stima dei Ricavi:

- Basata su sistema tariffario, modelli di previsione della domanda e azioni contro l'evasione

Effetti di Rete:

Riconoscimento di eventuali effetti positivi di rete indotti dal servizio di trasporto pubblico (Reg. CE n. 1370/2007)

DETERMINAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (CIN) E UTILI RAGIONEVOLI

Definizione di CIN: Rappresenta il capitale apportato dall'impresa per l'esercizio del servizio. Somma algebrica di attivo e passivo rilevante per il servizio regolato.

Attivo dello Stato Patrimoniale

- Immobilizzazioni immateriali: Costi di impianto, sviluppo, brevetti, concessioni, licenze.
- Immobilizzazioni materiali: Terreni, fabbricati, impianti e macchinari.
- Attivo circolante: Rimanenze, crediti verso clienti e altri.

Passivo dello Stato Patrimoniale

- Debiti verso fornitori e altri debiti operativi.

Esclusioni:

- Crediti verso soci, immobilizzazioni in corso, immobilizzazioni finanziarie.
 - Debiti finanziari, debiti verso enti collegati e debiti tributari.
 - Limiti all'inclusione di crediti e debiti: soglia del 30% dei costi regolatori ammessi.
-
- **Importanza della manutenzione straordinaria e delle rimanenze per la continuità operativa.**
 - **Ruolo del WACC:** applicazione del tasso di rendimento calcolato dall'Autorità per determinare l'utile ragionevole.

CALCOLO DELLA COMPENSAZIONE

Calcolo della compensazione:

- Basato sui costi e ricavi operativi, stime sull'evoluzione futura.

Calcolo della compensazione sottraendo dai costi (Determinazione dei costi operativi e di capitale (incluso l'utile ragionevole) i ricavi dai servizi OSP.

- Applicazione del WACC al CIN per ottenere l'utile ragionevole.
- Obiettivo: mantenere equilibrio economico-finanziario durante il periodo di vigenza del contratto.

WACC (WEIGHTED AVERAGE COST OF CAPITAL)

$$WACC = R_d \times g + R_e \times (1-g)$$

Costo del capitale
 R_e

Peso del capitale
 $(1-g)$

Costo del debito
 R_d

Peso del debito
 g

WACC (WEIGHTED AVERAGE COST OF CAPITAL)

Il tasso di remunerazione Capitale Investito Netto è determinato dall'Autorità, in misura differenziata per il trasporto ferroviario e su strada, secondo il metodo basato sul costo medio ponderato delle fonti di finanziamento (Weighted Average Cost of Capital: WACC).

Il margine di utile ragionevole viene determinato dall'Autorità e viene pubblicato sul proprio sito *web* istituzionale e viene aggiornato periodicamente.

Nell'Allegato A della Delibera ART 32/2024 (Valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia, di cui alla delibera n. 154/2019) viene riportato il margine di utile ragionevole (WACC nominale pre-tax) da utilizzarsi per i seguenti 12 mesi dalla data di pubblicazione della stessa (12 marzo 2024-11 marzo 2025) nella misura di:

❖ 6,52 % per i servizi ferroviari; ❖ 6,03 % per i servizi su strada.

INTRODUZIONE AL CONFRONTO TRA PEFS, COSTO STANDARD E COSTO EFFICIENTE

Elementi Principali di Confronto

- Il corrispettivo contrattuale viene determinato dall'EA tramite gli Schemi 1-3 del PEFS.
- La legislazione nazionale (d.l. n. 50/2017, art. 27) introduce l'uso del **costo standard** come riferimento per la quantificazione delle compensazioni economiche.
- **Costo standard**: strumento “micro”, da integrare con le specificità del servizio.

Il Costo Standard vs Costo Efficiente

- **Costo Standard**:
 - Basato su regressione lineare per stimare un costo medio.
 - Utilizzato come elemento di riferimento.
- **Costo Efficiente**:
 - Basato su benchmarking per individuare obiettivi di efficienza dinamici.
 - Identifica il costo ottimale sulla frontiera di costo efficiente.

APPLICAZIONE DEL PEFS E CONFRONTO CON IL COSTO STANDARD

- La compensazione calcolata tramite PEFS può essere confrontata con il costo standard per evidenziare eventuali differenze.
- Configurazione del costo secondo il **d.m. n. 157/2018**
 - Costi industriali e generali.
 - Remunerazione del capitale investito.
 - Tasse e imposte non detraibili.
- **Rettifiche necessarie al PEFS per rendere il confronto con il costo standard più accurato**
 - Sottrarre i costi di accesso alle infrastrutture non considerati nel costo standard.
 - Sommare le quote di ammortamento relative al materiale rotabile.
 - Sommare l'utile ragionevole.
 - Dividere per treni-km/bus-km
- **Confronto per i Servizi Ferroviari**
 - Sottrarre i costi di accesso all'infrastruttura dal PEFS.
 - Dividere il risultato per treni-km.
 - Confrontare con il costo efficiente tenendo conto del **recupero di efficienza**.



LA MATRICE DEI RISCHI

La **matrice dei rischi** è il documento con il quale l'EA **definisce e alloca i rischi** tra ciascuna delle parti contrattuali in caso di affidamento in concessione (Delibera ART 154/2019, non modificata)

L'EA, in relazione alla natura e all'intensità delle diverse tipologie di rischio individuate, nonché alla relativa allocazione in capo a ciascuna delle parti contrattuali, specifica nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento, **e descrive** nella matrice dei rischi, **eventuali misure di mitigazione dei rischi allocati**.

La matrice dei rischi **redatta dall'EA** costituisce parte integrante della documentazione che disciplina la procedura di affidamento ed è parte integrante del relativo CdS.

La matrice riporta i riferimenti del CdS in cui sono disciplinati gli **adempimenti contrattuali connessi ai rischi individuati**.

LA MATRICE DEI RISCHI

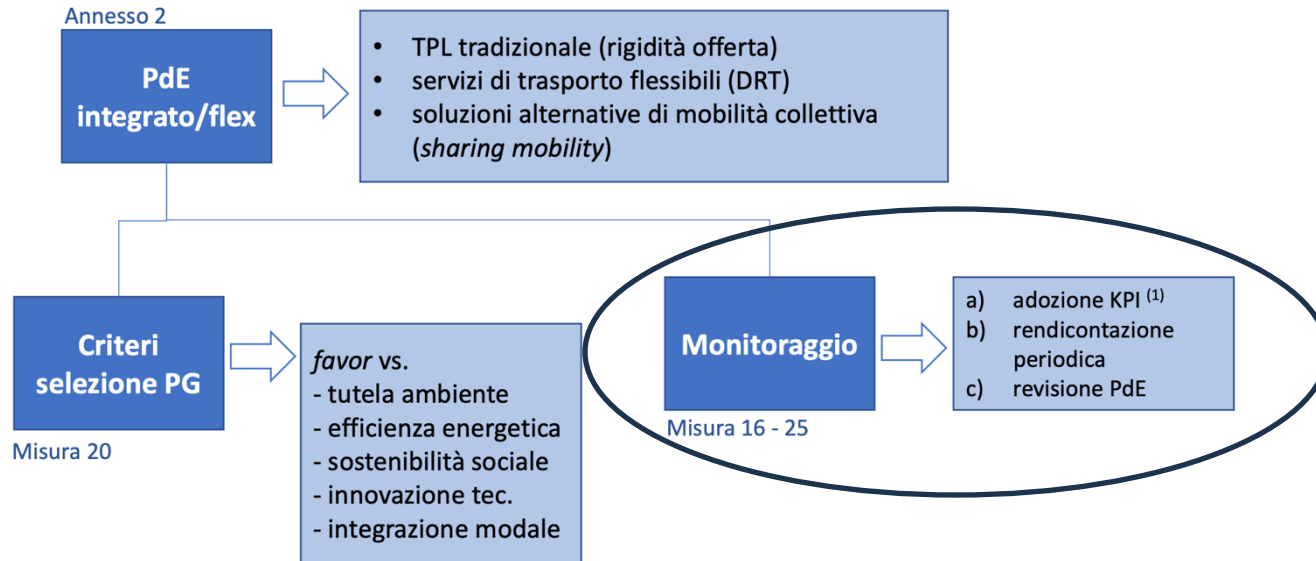
Identificazione del rischio			Allocazione		Descrizione impatto
Natura	Driver	Evento	EA	IA	
Operativo	Domanda	Contrazione della domanda di servizio		X	Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF.
	Offerta				
		Deficit programmatorio	X		Deterioramento della qualità del servizio (e.g. sovraffollamento a bordo, aumento tempi d'attesa)
		Disponibilità		X	Incapacità dell'IA, totale o parziale, di erogare i servizi programmati in conformità con quanto previsto dal CdS
		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

LA MATRICE DEI RISCHI

Identificazione del rischio			Allocazione		Descrizione impatto
Natura	Driver	Evento	EA	IA	
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 di costi legata a inefficienze organizzative e/o gestionali		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		X	Aumento dei costi di esercizio derivante dall'attivazione di procedure di gestione dei rischi industriali e/o di risanamento ambientale
	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

MONITORAGGIO

Il documento di consultazione ha previsto un ampliamento dello scenario regolatorio, al fine di superare lo schema «tradizionale» del TPL di linea e favorire lo sviluppo di soluzioni innovative.



MONITORAGGIO

Adozione KPI

SET MINIMO INDICATORI TRASPORTO SU STRADA (KPI)^{1,4}

NOME	FORMULAZIONE	NOTE
EFFICIENZA OPERATIVA		
Costo operativo per vett-km	costo operativo/ vett-km (PEA)	Il costo operativo è costituito dal costo del personale, costo di manutenzione, costo di trazione, costi di acquisizione di servizi da terzi, altri costi operativi, sono esclusi i costi di accesso all'infrastruttura, sanzioni e premi contrattuali e i costi di locazione del materiale rotabile vett-km (PEA) = servizio da PEA teorico
Costo operativo per posto-km ¹	costo operativo/ posti-km (totali)	Il costo operativo è costituito dal costo del personale, costo di manutenzione, costo di trazione, costi di acquisizione di servizi da terzi, altri costi operativi, sono esclusi i costi di accesso all'infrastruttura, sanzioni e premi contrattuali e i costi di locazione del materiale rotabile.
EFFICIENZA - PRODUTTIVITA'		
Costo del lavoro totale per numero di addetti totali	costo del lavoro totale/ n. addetti totali	Il costo del lavoro totale è dato dalla somma del costo del lavoro del personale operativo, di manutenzione e addetto ad altre mansioni. Gli addetti totali sono dati dalla somma degli addetti operativi, di manutenzione e addetti ad altre mansioni. Gli addetti sono misurati in FTE units. vett-km (PEA) = servizio da PEA teorico
Produzione per numero di addetti operativi	vett-km (PEA)/ n. addetti operativi	
Produzione per numero di addetti totali	vett-km (PEA)/ n. addetti totali	
Efficienza della rete di trasporto di superficie	vett-km (PEA)/ vett-km totali	vett-km (PEA) = servizio da PEA teorico vett-km totali tengono conto di corse tecniche, da/per deposito, riposizionamenti, ecc.
EFFICACIA - REDDITIVITA'		
Ricavi da traffico per vett-km	ricavi da traffico/ vett-km (cons)	I ricavi da indicare sono pari agli importi a consuntivo nell'anno espressi in euro degli introiti derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio, nonché gli introiti derivanti da agevolazioni/esenzioni tariffarie (rimborso per mancato ricavo da parte di enti pubblici e/o privati), al netto dell'IVA. In alternativa il numeratore può essere sostituito da "ricavi totali", tenendo conto anche delle altre fonti di introito (sanzioni, ricavi commerciali, ecc.) vett-km (cons) = servizio effettivo consuntivato (al netto dei trasferimenti/inserimenti)
Coverage Ratio	ricavi da traffico/ costi operativi	Da determinare ai sensi dell'art. 19 del d.lgs. 422/1997 e s.m.i
MONITORAGGIO		
Velocità commerciale (effettiva) ²	vett-km (cons)/h servizio	Velocità commerciale effettivamente realizzata dai veicoli circolati, inclusiva degli scostamenti temporali rispetto al programma di esercizio. vett-km (cons) = servizio effettivo consuntivato (al netto dei trasferimenti/inserimenti) h servizio = durata consuntivata delle corse effettivamente svolte
Conformità investimenti in materiale rotabile (acquisto nuovo o revamping) - RMR	valore investimenti RMR realizzati / valore degli investimenti RMR programmati	Il "grado di conformità" è riferito al progetto di investimento o gruppo di progetti afferenti alla stessa tipologia, come da cronoprogramma di intervento di cui al relativo piano degli investimenti (cfr. Piano RMR e Piano ICT in Annesso 2, Prospetti 1 e 2 - "Politica investimenti per rinnovo del materiale rotabile, per innovazione tecnologica, etc..."). Valore dell'investimento espresso in euro (€).
Conformità investimenti in nuove tecnologie - ICT	valore investimenti ICT realizzati / valore degli investimenti ICT programmati (da PEF)	

MONITORAGGIO-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.

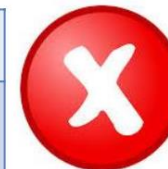


In ogni caso il PEF aggiornato deve mantenere piena coerenza con il precedente, con riferimento ai fattori di produttività ed efficienza, alle ipotesi di crescita annua dei ricavi, così come rispetto ai valori del rapporto di contribuzione ($\text{Ricavi} / (\text{Corrispettivo} + \text{Ricavi})$).

MONITORAGGIO-MECCANISMI DI AGGIORNAMENTO

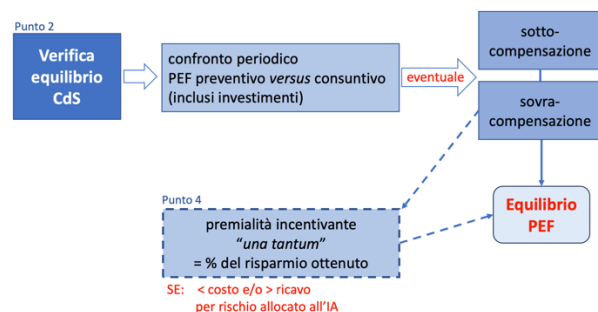


RIEQUILIBRIO CONSENTITO	RIEQUILIBRIO NON CONSENTITO
Modifiche delle norme legislative o regolamentari (comprehensive delle modifiche alla disciplina tariffaria)	Diminuzione dei passeggeri paganti (rischio di mercato)
Variazioni agli obiettivi relativi al rapporto Ricavi/(Corrispettivo + Ricavi) stabiliti in attuazione del DPCM 11 marzo 2013	Incremento dei costi (rischio di produzione)
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
Eventi che determinano una variazione negativa/positiva del costo unitario del carburante in una misura superiore a X % rispetto al valore indicato nel PEF	



MONITORAGGIO-MECCANISMI DI AGGIORNAMENTO

Il documento di consultazione ha proposto l'adozione di un sistema premiante, al fine di incentivare l'IA al miglioramento delle proprie prestazioni di efficienza/efficacia.



Sovra-compensazione derivante da **diminuzione delle voci di costo e/o aumento delle voci di ricavo**

- l'EA procede al **recupero delle somme pagate in eccesso nei precedenti anni del periodo regolatorio oggetto della verifica e alla riduzione del corrispettivo per il successivo periodo regolato**.
- Ove alle predette variazioni dei costi e/o ricavi sia associato un rischio allocato all'IA, l'EA può riconoscere all'IA una premialità incentivante (una tantum), corrispondente a quota-parte del risparmio ottenuto in termini di aumento dei ricavi e/o riduzione dei costi, rilevati nel corso del periodo regolatorio oggetto di verifica. Allo scopo, l'EA disciplina nel CdS la modalità di calcolo della suddetta premialità, stabilendo un intervallo di valori predefinito rispetto all'importo totale dei maggiori ricavi o dei minori costi.

Sotto-compensazione derivante da **aumento delle voci di costo e/o diminuzione delle voci di ricavo**, cui non è associato un rischio allocato all'IA

- l'EA procede, per il periodo regolatorio precedente, **all'erogazione delle minori somme rilevate e, per il periodo regolatorio successivo, all'aumento del corrispettivo oppure alla ridefinizione del perimetro dei servizi o del sistema tariffario**, in misura corrispondente a tali minori somme erogate, escludendo, in ogni caso, la possibilità di estensione della durata del contratto oltre la scadenza prevista.

CONCLUSIONI E IMPLICAZIONI

- Il PEF costituisce uno strumento essenziale per:
 - Monitorare la gestione economico-finanziaria del contratto.
 - Assicurare trasparenza, sostenibilità e miglioramento dell'efficienza del servizio pubblico di trasporto.
- L'adeguamento si è rivelato fondamentale per assicurare la conformità alle nuove normative.
- La revisione ha introdotto un processo più trasparente e coerente per la gestione dei servizi pubblici.
- Consultazione pubblica è stato uno strumento per coinvolgere tutte le parti e migliorare la regolamentazione.

