



REGIONE
BASILICATA

Dipartimento Infrastrutture e Mobilità
Ufficio Trasporti

Procedura aperta telematica per l'affidamento in concessione del servizio di TPL su gomma regionale, provinciale e comunale di competenza della Regione Basilicata

Procedura aperta telematica per l'affidamento in concessione del servizio di TPL su gomma regionale, provinciale e comunale di competenza della Regione Basilicata

Capitolato Speciale Tecnico Prestazionale

Allegato 11

**Linee guida per la redazione del Piano Economico-
Finanziario e matrice dei rischi**

SIMOG gara n. 9416219



REGIONE
BASILICATA

Dipartimento Infrastrutture e Mobilità
Ufficio Trasporti

Procedura aperta telematica per l'affidamento in concessione del servizio di TPL gomma regionale, provinciale e comunale di competenza della Regione Basilicata

INDICE


1	Premessa	4
1.1	Società veicolo di riferimento nella redazione del PEF	4
1.2	Indirizzi generali per la redazione del PEF	4
2	La ripartizione dei rischi nel PEF: MATRICE DEI RISCHI.....	6
2.1	Rischio operativo: Variazione della domanda di servizio	7
2.2	Rischio operativo: Variazione dei costi per effetto di fattori non controllabili da EA o IA	8
2.3	Altri rischi: Inflazione diversa da quella programmata	8
2.4	Altri rischi: Modifiche legislative incluse quelle relative al regime fiscale	9
2.5	Altri rischi: Variazioni del CCNL di settore, del contratto territoriale o integrativo	9
2.6	Altri rischi: Mancato o ritardato pagamento dei corrispettivi da parte dell'EA	9
2.7	Altri rischi: Eventuale contribuzione pubblica per il rinnovo del parco e per altri investimenti	9
3	Modalità di predisposizione del PEF	11
3.1	Decorrenza del PEF	11
3.2	Struttura del Modello di PEF	11
3.3	Fonti di finanziamento.....	12
3.4	Principali voci del Conto Economico da considerare nel PEF: Valore della produzione.....	12
3.5	Principali voci del Conto Economico Regolatorio da considerare nel PEF: Costi della produzione.	12
3.6	Aggiornamento inflattivo	15
4	Contenuti della Relazione illustrativa.	17
5	Valutazione della sostenibilità della proposta progettuale.....	18
5.1	Rispetto della condizione di equilibrio	18
5.2	WACC	18
5.3	DSCR (Debt Service Cover Ratio) - Bancabilità.....	18
5.4	LLCR (Loan Life Coverage Ratio)	19



REGIONE
BASILICATA

Dipartimento Infrastrutture e Mobilità
Ufficio Trasporti

Procedura aperta telematica per l'affidamento in concessione del servizio di TPL
gomma regionale, provinciale e comunale di competenza della Regione Basilicata

 <p>REGIONE BASILICATA Dipartimento Infrastrutture e Mobilità Ufficio Trasporti</p>	<p>Procedura aperta telematica per l'affidamento in concessione del servizio di TPL gomma regionale, provinciale e comunale di competenza della Regione Basilicata</p>
--	--

1 PREMESSA

Per la predisposizione del Piano Economico Finanziario (PEF) da parte del concorrente, a supporto della sua offerta, dovranno essere seguite le linee guida riportate nel presente documento.

Il PEF:

- a) deve essere predisposto in assoluto rispetto delle regole esposte in questo documento;
- b) deve dimostrare la sostenibilità economico-finanziaria dell'offerta ed un'adeguata remunerazione del capitale investito;
- c) dovrà essere verificato dalla Commissione Giudicatrice sotto i profili della sua coerenza formale e sostanziale, della plausibilità delle assunzioni da esso definite, della sostenibilità economico-finanziaria dell'offerta;
- d) costituisce uno strumento di supporto alla gestione contrattuale;
- e) è costituito da una Relazione illustrativa e deve essere accompagnato da Schemi in formato Excel, secondo il modello MS Excel allegato
- f) sarà utilizzato per le verifiche periodiche (periodi regolatori) previste dal Capitolato di gara e dal Contratto di servizio.

1.1 Società veicolo di riferimento nella redazione del PEF

Al fine di consentire una piena confrontabilità tra i PEF dei diversi concorrenti e di isolare qualunque effetto legato alla gestione di altri servizi da parte del concorrente, il PEF deve essere costruito in riferimento ad un soggetto (nel seguito "Società veicolo") appositamente ed esclusivamente costituito per la gestione del servizio oggetto di gara e per il periodo previsto, con inizio alla data di avvio all'esecuzione del Contratto e termine alla sua fine.

Pertanto, l'attività del Società veicolo cui si riferisce il PEF è unicamente costituita dall'esercizio dei servizi affidati con la presente procedura.


Tutte le ipotesi previste nel PEF, le spese per personale e servizi, quelle per investimenti devono essere esclusivamente ed univocamente correlate alla gestione del servizio oggetto di gara.

In particolare, la Società veicolo:

- non deve effettuare investimenti di natura finanziaria o comunque diversi da quelli direttamente pertinenti all'esercizio dei servizi affidati;
- non deve possedere partecipazioni in altre società né comprendere tra le sue immobilizzazioni beni diversi da quelli utilizzati per l'esercizio dei servizi affidati.

1.2 Indirizzi generali per la redazione del PEF

Il PEF deve essere presentato in forma di Relazione illustrativa, nella quale siano descritte e motivate le assunzioni alla base di ogni singola voce di conto economico, stato patrimoniale e flussi di cassa ed i criteri di adeguamento negli anni delle stesse.

 REGIONE BASILICATA Dipartimento Infrastrutture e Mobilità Ufficio Trasporti	Procedura aperta telematica per l'affidamento in concessione del servizio di TPL gomma regionale, provinciale e comunale di competenza della Regione Basilicata
--	---

Il PEF è costituito da una Relazione illustrativa nella quale siano descritte e motivate le assunzioni alla base di ogni singola voce di Conto Economico e Stato Patrimoniale ed i criteri di variazione e adeguamento negli anni delle stesse


La Relazione illustrativa deve essere accompagnata da schemi in formato Excel, secondo il modello MS Excel allegato che riproduce gli Schemi di cui all'Annesso 5 all'Allegato A della Delibera ART 154/2019. Gli schemi sono costituiti da:

- Conto Economico Regolatorio (Schema 1);
- Stato Patrimoniale Regolatorio (Schema 2);
- Piano Finanziario Regolatorio Simulato (Schema 3);
- Rendiconto Finanziario (Schema 4).

Il Modello unico da utilizzare ha la finalità di consentire una perfetta comparabilità tra i PEF dei concorrenti e dell'offerta economica presentata.

Il Modello Excel contenente i conti è parte integrante e sostanziale della proposta progettuale.

Il PEF deve essere asseverato da un istituto di credito o da società di servizi costituite dall'istituto di credito stesso ed iscritte nell'elenco generale 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


 <p>REGIONE BASILICATA Dipartimento Infrastrutture e Mobilità Ufficio Trasporti</p>	<p>Procedura aperta telematica per l'affidamento in concessione del servizio di TPL gomma regionale, provinciale e comunale di competenza della Regione Basilicata</p>
--	--

2 LA RIPARTIZIONE DEI RISCHI NEL PEF: MATRICE DEI RISCHI

Nel corso dell'affidamento, in occasione della verifica annuale di cui all'art. 26 dello Schema di Contratto di Servizio si procede a verificare i cambiamenti intervenuti sulle voci di costo e di ricavo, al fine di individuare, sulla base della Matrice dei rischi che segue, le variazioni che sono di responsabilità totale o parziale dell'Ente affidante.

La Seguevole tabella riporta sinteticamente la Matrice dei rischi, secondo lo schema contenuto nell'Annesso all'Allegato A alla Delibera ART n.154/2019. Nella tabella:

- dove è presente una "x" in corrispondenza di "EA" = s'intende che rischio allocato in capo all'Ente Affidante;
- dove è presente una "x" in corrispondenza di "IA" = s'intende che rischio allocato in capo all'Impresa Affidataria;
- per "rischio" s'intende un evento incerto che qualora si verifichi ha un impatto (positivo o negativo) sul CdS, con il coinvolgimento della parte contrattuale interessata dall'allocatione (Ente Affidante o Impresa Affidataria);
- per rischio operativo s'intende, ai sensi del d.lgs. n. 50/2016, art. 3, comma, lettera zz), un "rischio legato alla gestione dei lavori o dei servizi sul lato della domanda o sul lato dell'offerta o di entrambi trasferito all'operatore economico" (Cfr. anche Direttiva 2014/23/UE, Considerando n.20: "un rischio operativo dovrebbe derivare da fattori al di fuori del controllo delle parti").

 REGIONE BASILICATA Dipartimento Infrastrutture e Mobilità Ufficio Trasporti	Procedura aperta telematica per l'affidamento in concessione del servizio di TPL gomma regionale, provinciale e comunale di competenza della Regione Basilicata
---	---


Identificazione del rischio			Allocazione		Rif.al CdS	Descrizione impatto
Natura	Driver	Evento	EA	IA		
Operativo	Domanda	Variazione della domanda di servizio		X	Art. 13	Variazione del valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF (al netto degli adeguamenti inflattivi e per la qualità)
	Offerta	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
Altri rischi	Economico	Inflazione diversa da quella programmata	X		Art. 26	Una diversa dinamica inflattiva reale rispetto a quella programmata utilizzata nel PEF determina variazioni di costo non controllabili dall'IA
	Normativo	Modifiche legislative (e.g. fiscali, ambientali, tariffarie) o regolatorie (e.g. condizioni minime di qualità)	X			Variazione 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		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
		Eventuale contribuzione pubblica per il rinnovo del parco e per altri investimenti	X			Riduzione dell'onere finanziario a carico dell'IA per il rinnovo del parco autobus
	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

Per alcune voci della tabella si forniscono di seguito alcune descrizioni integrative.

2.1 Rischio operativo: Variazione della domanda di servizio

Tali variazioni sono il risultato di un insieme di fattori:

- recupero/incremento dell'evasione tariffaria;
- migliore/peggiore politica commerciale;

 REGIONE BASILICATA Dipartimento Infrastrutture e Mobilità Ufficio Trasporti	Procedura aperta telematica per l'affidamento in concessione del servizio di TPL gomma regionale, provinciale e comunale di competenza della Regione Basilicata
--	---

- incremento (peggioramento) della domanda derivante dal miglioramento (peggioramento) della qualità del servizio e dalle politiche a favore della mobilità pubblica da parte dell'ATO e degli enti locali;
- errate stime previsionali o cause esterne (e.g. crisi economica, concorrenza modale, evoluzione tecnologica).

Tale rischio è, pertanto, interamente in capo all'Impresa Affidataria.

Fermo restando che la mancata o diversa applicazione degli adeguamenti tariffari derivanti dalla metodologia stabilita nel Capitolato e nel Contratto di Servizio restano invece in capo all'Ente affidante. Tali differenze potrebbero, infatti, determinare sia un beneficio per l'Impresa Affidataria (aumento delle tariffe maggiore di quello previsto dal Contratto di Servizio) che un danno (aumento delle tariffe inferiore di quello previsto dal Contratto di Servizio) con conseguente impatto sul Valore della Produzione in relazione ai maggiori/minori introiti. Tale eventualità è regolata dall'Art. 13 dello Schema di Contratto di servizio.

2.2 Rischio operativo: Variazione dei costi per effetto di fattori non controllabili da EA o IA

La variazione dei costi operativi rappresenta il tipico rischio produttivo d'impresa e pertanto rientra nella piena responsabilità dell'Impresa Affidataria.

Si citano, a titolo d'esempio, i fenomeni i cui effetti restano di piena responsabilità dell'IA:

- assenteismo,
- inadempimenti contrattuali fornitori e subappaltatori,
- costi manutenzione,
- obsolescenza tecnica dei beni.

L'incremento dei costi di produzione legati alla dinamica inflativa (prevista in base al Tasso programmato d'Inflazione, come più avanti definito e individuato) è già considerato nel PEF.

Eventuali effetti derivanti da una diversa dinamica inflattiva reale rispetto a quella prevista nel PEF, saranno oggetto di adeguamento dello stesso PEF, come indicato al punto successivo. Ulteriori variazioni rientrano nel rischio d'impresa dell'affidatario.


In merito al costo unitario del carburante le variazioni sono di responsabilità dell'Impresa Affidataria entro una franchigia: non sono di Responsabilità dell'Impresa Affidataria solo nel caso di una variazione che si discosti dal tasso d'inflazione programmata utilizzato nel PEF (si veda oltre) in misura superiore al 30% (rapporto tra variazione del prezzo unitario medio annuo e Tasso d'inflazione programmata). In tale caso, la variazione (positiva o negativa) eccedente tale franchigia sono oggetto di compensazione nell'ambito della verifica di cui all'art. 26 dello Schema di contratto di servizio.

2.3 Altri rischi: Inflazione diversa da quella programmata

Il PEF dei concorrenti viene predisposto sulla base della previsione di inflazione pari a quella programmata, nella misura prevista all'interno del presente documento.

La "Compensazione costante", individuata applicano gli Schemi ART 154/19 richiamati nel presente documento e utilizzati nel Modello MS Excel allegato, tiene conto di tale dinamica inflattiva.

Una diversa dinamica inflattiva reale rispetto a quella programmata utilizzata nel PEF determinerebbe variazioni di costo non controllabili dall'IA che, pertanto restano a carico dell'Ente Affidante e che

 <p>REGIONE BASILICATA Dipartimento Infrastrutture e Mobilità Ufficio Trasporti</p>	<p>Procedura aperta telematica per l'affidamento in concessione del servizio di TPL gomma regionale, provinciale e comunale di competenza della Regione Basilicata</p>
--	--

determineranno un adeguamento del PEF in occasione degli aggiornamenti previsti al termine di ciascun periodo regolatorio, con le seguenti modalità: qualora il tasso d'inflazione consuntivo relativo al periodo regolatorio oggetto di consuntivazione (calcolato come variazione dell'indice mensile NIC00ST nel medesimo periodo diviso 3, pari al numero di anni del Periodo Regolatorio), sia stato diverso dall'Inflazione Programmata utilizzata nel PEF per lo stesso periodo in misura superiore ad un punto percentuale (p.es. inflazione consuntiva media pari al 3,01% contro inflazione programmata pari al 2%) si procederà a calcolare l'effetto finanziario netto di tale differenza applicata a tutti i costi eccetto quelli del carburante e degli ammortamenti. Tale importo, a credito o a debito sarà regolato in base a quanto previsto dall'art. 26 dello Schema di contratto di servizio.

2.4 Altri rischi: Modifiche legislative incluse quelle relative al regime fiscale

Le modifiche relative al regime fiscale delle attività svolte potrebbero tradursi in effetti sia negativi che positivi per l'Impresa Affidataria, andando ad incidere sui risultati economici della gestione.

2.5 Altri rischi: Variazioni del CCNL di settore, del contratto territoriale o integrativo

La variazione del costo unitario del personale derivante dai rinnovi del CCNL nazionale è già coperta dall'indicizzazione delle tariffe ed è un elemento compreso nell'indicizzazione dei costi da utilizzare nella previsione di evoluzione dei costi nel PEF di gara.

Eventuali effetti derivanti da una diversa dinamica inflattiva reale rispetto a quella prevista nel PEF, saranno oggetto di adeguamento dello stesso PEF. Mentre differenti variazioni d'importo rientrano nel rischio d'impresa dell'affidatario.

Anche la variazione dei costi legati alla contrattazione di secondo livello (aziendale) rappresenta uno strumento per sostenere l'incremento di produttività. I relativi oneri devono, pertanto, essere coperti dai benefici in termini di minore costo di produzione e/o maggiori ricavi.

Pertanto, tal rischio resta pienamente a carico dell'Impresa Affidataria.


2.6 Altri rischi: Mancato o ritardato pagamento dei corrispettivi da parte dell'EA

L'incremento degli oneri finanziari maturati per il ritardo nei pagamenti da parte dell'ATO affidante provoca un impatto negativo sui costi dell'Affidatario, nonché un conseguente incremento della posizione creditoria a livello patrimoniale.


Eventuali incrementi degli oneri finanziari derivanti da motivi diversi dal ritardo nei pagamenti da parte dell'Ente Affidante rientrano nel normale rischio d'impresa e quindi resta nella responsabilità della stessa.

2.7 Altri rischi: Eventuale contribuzione pubblica per il rinnovo del parco e per altri investimenti

In caso di contribuzione pubblica diversa da quella prevista nella documentazione di gara e recepita nel PEF di gara, tale differenza deve essere compensata al fine di evitare Sovra/Sotto Compensazioni (ai sensi del Regolamento 1370/07), variando l'entità degli investimenti previsti finanziati con risorse proprie da parte dell'Impresa Affidataria lasciando comunque invariato l'impegno finanziario ed economico previsto nel PEF presentato in sede di gara.

 <p>REGIONE BASILICATA Dipartimento Infrastrutture e Mobilità Ufficio Trasporti</p>	<p>Procedura aperta telematica per l'affidamento in concessione del servizio di TPL gomma regionale, provinciale e comunale di competenza della Regione Basilicata</p>
--	--

Resta fermo che le variazioni di investimento derivanti da altri fattori sono di piena e unica responsabilità del gestore rappresentano un onere per lo stesso. Il Capitolato e il Contratto di servizio prevedono specifiche sanzioni per i minori investimenti realizzati rispetto a quanto previsto nel Capitolato stesso e dagli eventuali maggiori impegni assunti dall'aggiudicatario in sede di gara.

 <p>REGIONE BASILICATA Dipartimento Infrastrutture e Mobilità Ufficio Trasporti</p>	<p>Procedura aperta telematica per l'affidamento in concessione del servizio di TPL gomma regionale, provinciale e comunale di competenza della Regione Basilicata</p>
--	--

3 MODALITÀ DI PREDISPOSIZIONE DEL PEF

3.1 Decorrenza del PEF

In base ai tempi tecnici di gestione della gara ed alle previsioni del Capitolato tecnico relativamente ai tempi di avvio del servizio dopo la stipula del contratto di servizio ed al progressivo subentro nella gestione del servizio, dovrà decorrere dal 1° luglio 2025.

Pertanto, nel PEF ogni esercizio contabile dovrà iniziare il 1° luglio di ogni anno e terminare il 30 giugno dell'anno successivo, in modo tale da far coincidere ogni esercizio con un anno di affidamento.

3.2 Struttura del Modello di PEF

Il PEF, secondo il Modello MS Excel allegato contenuto nel Foglio "Input", è costituito da:

- Conto Economico Regolatorio (Schema 1),
- Stato Patrimoniale Regolatorio (Schema 2),
- Piano Finanziario Regolatorio Simulato (Schema 3),
- Rendiconto Finanziario (Schema 4);
- DSCR
- LLCR.

Il Modello MS Excel prevede la compilazione delle sole celle in colore giallo del Foglio "Input".


La compilazione del PEF deve essere coerente con quanto previsto dalla Misura 22 dell'Allegato A della Delibera ART 154/2019 e del relativo Annesso 5.

Il foglio da compilare alimenta automaticamente il foglio **"Risultati"**, nel quale è possibile verificare:

- il ribasso derivante dal "Corrispettivo contrattuale", calcolato dal modello, rispetto al corrispettivo complessivo a base di gara. Il Corrispettivo contrattuale è dato dal prodotto fra corrispettivi unitari arrotondati alla seconda cifra decimale e le percorrenze previste. Pertanto, il Corrispettivo contrattuale potrà differire marginalmente dalla compensazione costante calcolata nel foglio "Input";
- i corrispettivi unitari per i servizi urbani e per i servizi extraurbani (con valore arrotondato alla seconda cifra decimale), derivanti dall'applicazione del medesimo ribasso ai corrispettivi unitari a base d'asta.
- il rispetto delle condizioni di equilibrio ex Delibera ART 154/2019;

All'interno del foglio **"Risultati"**:

- per i soli Lotti 2 (Provincia di Potenza) e 3 (Provincia di Matera), devono essere inserite nelle celle gialle i corrispettivi unitari proposti per le tre classi di servizi urbani (sole due cifre decimali). Il corrispettivo dei servizi extraurbani è calcolato all'interno del foglio "Input" per differenza rispetto ai corrispettivi assoluti previsti per le tre classi di servizi urbani. È presente un controllo che verifica

 <p>REGIONE BASILICATA Dipartimento Infrastrutture e Mobilità Ufficio Trasporti</p>	<p>Procedura aperta telematica per l'affidamento in concessione del servizio di TPL gomma regionale, provinciale e comunale di competenza della Regione Basilicata</p>
--	--

che non si determini un ribasso d'asta negativo e che tutti i corrispettivi unitari abbiano al più due cifre decimali;

- per il solo Lotto 4 (Comune di Potenza) deve essere inserita nella cella gialla il corrispettivo assoluto proposto per il servizio di gestione degli "Impianti" (sole due cifre decimali). Il corrispettivo dei servizi urbani automobilistici è calcolato all'interno del foglio "Input" per differenza rispetto al corrispettivo previsto per la gestione degli impianti. È presente un controllo che verifica che non si determini un ribasso d'asta negativo e che tutti i corrispettivi abbiano al più due cifre decimali.

Nel foglio "Bancabilità" vengono forniti i risultati degli indici di bancabilità calcolati (DSCR, LLCR):

3.3 Fonti di finanziamento

Nella Relazione illustrativa dovranno essere indicate le Fonti di finanziamento da considerare nel PEF potranno essere costituite soltanto da conferimento di capitale, obbligazioni, mutui e credito bancario.

I tassi dei mutui e di credito bancario dovranno essere dimostrati da documenti formali d'impegno di un istituto bancario.

3.4 Principali voci del Conto Economico da considerare nel PEF: Valore della produzione.

3.4.1 Ricavi da traffico

In questa riga vanno indicati i ricavi da traffico complessivi previsti, comprensivi delle eventuali compensazioni per agevolazioni tariffarie.

3.4.2 Altri Ricavi

In questa voce vanno inserite le previsioni relative ad altri ricavi, diversi da quelli delle voci precedenti, connessi all'esercizio dei servizi oggetto di affidamento, quali ad esempio quelli relativi alla vendita di spazi commerciali.


3.5 Principali voci del Conto Economico Regolatorio da considerare nel PEF: Costi della produzione.

Il conto economico simulato (per ciascuno degli anni di affidamento) è articolato nelle seguenti voci di costo:

Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci
Costi per servizi di terzi
Costi per godimento beni di terzi
Costo del personale
di cui personale operativo (addetti al servizio di guida e circolazione)
Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci
Oneri diversi di gestione

Nonché dalla voce relativa agli ammortamenti.

Nei paragrafi successivi sono riportate le indicazioni sulla compilazione di tali voci di costo, che dovranno derivare dalle singole sotto-voci, come indicate nel Capitolo 5 (Contenuti della Relazione illustrativa).

 <p>REGIONE BASILICATA Dipartimento Infrastrutture e Mobilità Ufficio Trasporti</p>	<p>Procedura aperta telematica per l'affidamento in concessione del servizio di TPL gomma regionale, provinciale e comunale di competenza della Regione Basilicata</p>
--	--

3.5.1 *Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci*

Nella Relazione illustrativa del Piano Economico e Finanziario andranno indicate le modalità di calcolo di tali voci di costo ed espresse come prodotto tra costo chilometrico e corrispondenti produzioni chilometriche.

I costi chilometrici dei prodotti energetici devono essere differenziati per tipo di veicolo e supportate da analisi quantitative, basate su dati di consuntivazione tratti dalla specifica storia aziendale del concorrente (dati amministrativi), eventualmente integrati a fini correttivi con dati relativi a riconosciuti riferimenti nazionali caratterizzati da elevata efficienza.

3.5.2 *Costi per servizi di terzi*

In merito al costo dei subappalti, il costo unitario (a km subappaltato) sarà definito sulla base di prezzi correnti di mercato, che dovranno essere opportunamente giustificati.

I costi per manutenzioni esternalizzate saranno calcolati come prodotto tra costo chilometrico e corrispondenti produzioni chilometriche e terranno conto:

- delle caratteristiche dei servizi;
- dell'anzianità del parco veicoli;
- delle scelte in merito al grado di esternalizzazione dell'attività di manutenzione che dovranno riflettersi coerentemente con le voci di costo del personale di manutenzione.

Per le altre sotto-voci i relativi importi dovranno essere analizzati e stimati singolarmente:

È richiesto che nel PEF le stime prodotte relative a questa voce di costo siano supportate da analisi quantitative.

3.5.3 *Godimento di beni di terzi.*

Sotto tale voce sono compresi in particolare i costi relativi agli Immobili funzionali all'esercizio dei servizi di trasporto.

Il concorrente dovrà con specifica analisi esporre se le modalità di dimensionamento degli impianti e degli immobili necessari, nonché una stima del costo di disponibilità di tali strutture logistiche (ammortamento o canone di locazione).


3.5.4 *Personale.*

Il costo del personale dovrà essere stimato nel pieno rispetto delle obbligazioni relative al trasferimento del personale del gestore attuale stabilite dal Capitolato.

Pertanto, per la definizione delle consistenze organiche del personale all'atto dell'avvio del servizio e dei relativi costi si dovrà fare riferimento ai dati esposti nell'Allegato 3 al Capitolato.

Qualora necessario, la consistenza organica iniziale dovrà essere integrata con le figure necessarie a coprire tutte le necessità.

Il costo dovrà essere aggiornato negli anni successivi al primo in base alle dinamiche retributive conseguenti all'applicazione dei vigenti CCNL e per gli anni successivi in base al tasso programmato d'inflazione, come più avanti indicato.

 <p>REGIONE BASILICATA Dipartimento Infrastrutture e Mobilità Ufficio Trasporti</p>	<p>Procedura aperta telematica per l'affidamento in concessione del servizio di TPL gomma regionale, provinciale e comunale di competenza della Regione Basilicata</p>
--	--

Le consistenze organiche iniziali, la loro evoluzione nel tempo ed i relativi costi dovranno essere elaborate tenendo conto di una puntuale stima del personale necessario per lo svolgimento del servizio. Tale stima sarà prodotta:

- per il personale di guida: in base al servizio offerto, sviluppando un progetto delle turnazioni rispettoso della normativa contrattuale;
- per il personale di movimento: in proporzione al personale di guida ed in considerazione delle modalità organizzative previste per la gestione del servizio;
- per il personale di officina e per il personale di servizi generali: in base ad un'analisi dei servizi direttamente svolti dal personale dipendente e di quelli affidati a soggetti esterni.

Il totale costo del personale così definito è articolato, nella Relazione illustrativa, nelle seguenti voci:

- Retribuzioni + Costi accessori;
- Oneri sociali;
- Rateo TFR.

Qualora, in base alla stima del personale necessario per lo svolgimento del servizio, risultasse un sovradimensionamento del personale trasferito, distinto per Area operativa, tale sovradimensionamento (ai fini dell'elaborazione del PEF) potrà essere assorbito solo con un parziale o integrale blocco del turn-over, che dovrà essere motivato relativamente all'età anagrafica dei singoli dipendenti trasferiti e sulla base della normativa vigente al momento dell'elaborazione del PEF stesso.

Convenzionalmente e ai soli fini del PEF tutto il personale trasferito dovrà rimanere assegnato all'esercizio dei servizi del Bacino sino al termine dell'affidamento, con la sola esclusione del personale che avrà maturato il diritto al pensionamento in base alla normativa vigente all'atto della predisposizione del PEF.

Se invece risultasse un sottodimensionamento, in una specifica Area operativa, il personale trasferito dovrà essere integrato e/o si potrà prevedere il ricorso a subappalti e/o a terziazioni di servizi.

Definita la stima delle consistenze organiche per ogni anno di affidamento dovranno essere stimati i relativi costi.

Nel PEF il Rateo TFR sarà versato alla gestione INPS.

3.5.5 Oneri diversi: Penalità.


In considerazione delle penali previste per i servizi non effettuati e per le corse non regolari e per gli altri fattori, nel PEF dovrà essere prevista una voce di riduzione del corrispettivo e/o di costo corrispondente alle penali che si prevede siano applicate che andranno a ridurre il corrispettivo annuo totale teorico.

Si precisa che stime eccessivamente ottimistiche potrebbero indurre il concorrente a formulare un'offerta difficilmente sostenibile sotto il profilo economico-finanziario qualora tali stime non si concretizzassero e, perciò, potenzialmente sottocosto.

3.5.6 Ammortamenti: Autobus

In merito alla composizione ed all'evoluzione del parco autobus da utilizzare per il servizio, nella redazione del PEF, si deve tenere conto dei seguenti vincoli:

- il dimensionamento minimo del parco autobus, e gli standard minimi di età media ed età massima sono stabilite dal Capitolato e dal Piano Investimenti della Regione Basilicata, come integrati dal Piano di investimenti del concorrente;

 <p>REGIONE BASILICATA Dipartimento Infrastrutture e Mobilità Ufficio Trasporti</p>	<p>Procedura aperta telematica per l'affidamento in concessione del servizio di TPL gomma regionale, provinciale e comunale di competenza della Regione Basilicata</p>
--	--

- il valore del parco dell'attuale gestore che l'aggiudicatario dovrà rilevare, come riportato nell'Allegato 4;
- l'ammortamento dovrà essere effettuato per tutti gli autobus su 15 anni (vita tecnica massima prevista dalla Procedura), salvo che il concorrente preveda nel proprio Piano investimenti la sostituzione degli autobus con un'anzianità minore;
- il valore di cessione al successivo gestore (al termine del periodo di affidamento) che dovrà essere calcolato secondo le indicazioni della Delibera ART 154/2019, pari cioè al valore più alto tra il valore residuo o netto contabile e quello di mercato, dove:
 - o il valore contabile è calcolato su un'ipotesi di ammortamento in 15 anni (salvo quanto indicato sopra);
 - o il valore di mercato è determinato facendo riferimento alla Norma UNI 11282/2008.

Gli ammortamenti vanno inseriti al netto dei contributi pubblici, come previsti dal Piano degli Investimenti della Regione Basilicata, allegato al Capitolato Tecnico ed eventualmente integrati dal Piano degli Investimenti presentato dall'Impresa Affidataria in sede di gara.

3.5.7 *Ammortamenti: Altri investimenti*

Gli altri investimenti (ossia investimenti diversi dal parco veicoli) programmati nel PEF saranno quelli previsti nell'Offerta Tecnica formulata dal concorrente e quelli comunque necessari per l'esercizio del servizio, quali attrezzature, arredi, software, formazione.

Nel PEF dovranno essere descritti tali investimenti e i relativi valori di spesa e anno di effettuazione, in coerenza (quando pertinente) con quanto previsto nell'Offerta Tecnica.

Convenzionalmente, ai fini del PEF, gli eventuali conferimenti di azionisti saranno valorizzati in base al loro valore di mercato, che dovrà essere dimostrato sulla base di risultanze contabili ed essere riferito a consistenze minime e strettamente necessarie per le funzioni assolute e a beni di ordinaria qualità.

Nel PEF tali investimenti e i beni eventualmente conferiti saranno integralmente ammortizzati entro la durata dell'affidamento.

3.6 **Aggiornamento inflattivo**

Il piano economico finanziario dovrà essere redatto a valori correnti. I valori delle voci di costo e di ricavo vanno pertanto adeguati annualmente applicando l'indice di inflazione programmata, come di seguito definito ed individuato, nel corso degli esercizi dell'affidamento.

Per l'aggiornamento delle voci di costo con base precedente, il concorrente dovrà utilizzare l'inflazione programmata di cui al DEF 2023, approvato ad aprile 2023, ultimo disponibile.

Data l'indisponibilità del dato relativo all'inflazione programmata per gli anni successivi al 2023 nel Documento di Economia e Finanza (DEF) disponibile pubblicato ad aprile 2023 e considerata l'ammissibilità dell'indice IPCA manifestata dall'ART in situazioni analoghe in altri settori regolati, si è assunto di poter fare riferimento per gli anni successivi al 2023 al parametro di inflazione attesa rappresentato dall'IPCA, come riportato nel DEF stesso si è assunto di considerare costante tale valore a partire dal 2026 in misura pari al 2% (si veda tabella seguente) al valore previsto per il 2026.




TAVOLA II.3.B. PREZZI

	2022		2023	2024	2025	2026
	Livello	var. %		var. %		
Deflatore del PIL	109.4	3.0	4.8	2.7	2.0	2.0
Deflatore dei consumi privati	112.2	7.4	5.7	2.7	2.0	2.0
IPCA	114.2	8.7	5.9	2.8	2.1	2.0
Inflazione programmata			5.4			
Deflatore dei consumi pubblici	115.5	5.2	4.0	-1.0	0.4	1.3
Deflatore degli investimenti	110.7	4.1	2.9	3.0	2.1	1.9
Deflatore delle esportazioni	119.9	10.9	1.8	1.8	1.5	1.5
Deflatore delle importazioni	130.4	21.5	-1.9	0.6	0.7	1.5

Fonte: DEF 2023 – Sezione I Programma di Stabilità - Tavola II.3.B Prezzi

Per il costo del personale trasferito dai Gestori Uscenti i cui importi sono riferiti all'anno 2021, dovranno invece essere applicati i valori derivanti dal rinnovo CCNL Autoferrotramvieri di maggio 2022 (a regime da settembre 2023) riportati di seguito e le stime del concorrente per i successivi adeguamenti fino alla data di avvio del servizio, rispetto alle quali il rischio si assume pienamente a carico dell'Impresa Affidataria. A partire dal secondo anno di PEF dovrà essere applicato l'incremento annuo del 2% di cui sopra.

 <p>REGIONE BASILICATA Dipartimento Infrastrutture e Mobilità Ufficio Trasporti</p>	<p>Procedura aperta telematica per l'affidamento in concessione del servizio di TPL gomma regionale, provinciale e comunale di competenza della Regione Basilicata</p>
--	--

4 CONTENUTI DELLA RELAZIONE ILLUSTRATIVA.


La Relazione dovrà esporre con chiarezza e con il necessario dettaglio gli input e le analisi a corredo del PEF e, in particolare:

- i metodi utilizzati e le analisi sviluppate per definire le stime che alimentano il PEF;
- i dati di input utilizzati, che dovranno essere giustificati producendo inoltre, quando esplicitamente richiesto (vedi paragrafi precedenti) e quando ritenuto opportuno, specifica documentazione di supporto.

Le descrizioni dovranno essere esaustive e consentire al verificatore di valutare come affidabili e realistici i dati utilizzati e i risultati conseguiti.

In ogni caso, nella Relazione illustrativa le singole voci di costo andranno descritte in modo articolato per sotto-voci, secondo lo schema seguente.

Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci (al netto della variazione delle rimanenze)
di cui: carburanti e altre spese di trazione
di cui: ricambi e materiali per manutenzione/ riparazione del materiale rotabile
di cui: altro (specificare nelle note)
di cui: variazione nelle rimanenze
Costi per servizi di terzi
di cui: per canoni/pedaggi utilizzo infrastruttura
di cui: per manutenzione/riparazione materiale rotabile
di cui: per manutenzione/riparazione infrastruttura e altri beni strumentali
di cui: per polizze assicurative (responsabilità civile, incendio, furto ...)
di cui: per forniture acqua/fogna, elettriche, altro
di cui: per consulenze professionali (avvocato, commercialista ...)
di cui: altro (specificare nelle note)
Costi per godimento di terzi
di cui: per locazioni immobiliari
di cui: per noleggio/leasing materiale rotabile
Costo del personale
di cui: addetti alla guida e movimento
di cui: addetti al deposito
di cui: addetti alla contolleria
di cui: addetti alla manutenzione dei veicoli
di cui: addetti alle mansioni amministrative e altre mansioni indirette
di cui: altro (specificare nelle note)
Oneri diversi
Indennizzi corrisposti agli utenti per mancato rispetto /non conformità diritti minimi utenti
Sanzioni / penali, al netto delle premialità, in applicazione del C.d.S.
di cui: altro (specificare nelle note)
Accantonamenti per rischi (utilizzi, da specificare nelle note)

 <p>REGIONE BASILICATA Dipartimento Infrastrutture e Mobilità Ufficio Trasporti</p>	<p>Procedura aperta telematica per l'affidamento in concessione del servizio di TPL gomma regionale, provinciale e comunale di competenza della Regione Basilicata</p>
--	--

5 VALUTAZIONE DELLA SOSTENIBILITÀ DELLA PROPOSTA PROGETTUALE.

La valutazione della sostenibilità della proposta progettuale contenuta nel PEF offerto sarà realizzata attraverso la verifica:

- del rispetto delle condizioni di equilibrio;
- degli indici di bancabilità.

5.1 Rispetto della condizione di equilibrio

In coerenza con quanto disciplinato dall'ART nella delibera 154/2019, Allegato A - Annesso 5, devono essere assicurate le seguenti tre "condizioni di equilibrio":

- 1) $VAN L (Entrate) = VAN H (Uscite + Utile Ragionevole)$
- 2) $VAN Q (POSTE FIGURATIVE) = 0$
- 3) $WACC = TIR (TIR I: POSTE FIGURATIVE)$

In particolare, la prima condizione è così definita dalla Delibera ART 154/19: "il PEF deve assicurare per tutta la durata del contratto, l'equivalenza finanziaria tra il flusso dei ricavi attesi e dei costi attesi, attualizzati utilizzando il WACC. Conseguentemente, il valore attuale netto (VAN) dei RICAVI deve risultare pari al valore attuale netto (VAN) dei COSTI."

Tali Condizioni di equilibrio sono calcolate nello Schema 3 del foglio "Input" e sono riportate nel Foglio SINTESI_ RISULTATI. La verifica dell'equivalenza dei due VAN è effettuata alla quarta cifra decimale.

5.2 WACC


I tassi di remunerazione del capitale e di attualizzazione utilizzati corrispondono ai WACC (*Weighted Average Cost of Capital*) definiti dall'allegato A alla Delibera ART 49/2023, ultimo aggiornamento disponibile, così come previsto Misura 17 dell'Allegato A alla Delibera n.154/2019. In particolare:

- i VAN vanno calcolati applicando un WACC pre tax pari a 7,26%;
- l'attualizzazione è effettuata utilizzando un WACC pre tax pari a 7,26%;
- per il calcolo degli indici di bancabilità è utilizzato il corrispondente WACC post tax, pari a 5,57%.

5.3 DSCR (Debt Service Cover Ratio) - Bancabilità

Al fine di verificare la bancabilità della proposta progettuale, si utilizza l'indice annuo di copertura del servizio di debito (Debt Service Cover Ratio "DSCR") che consente di valutare la sostenibilità finanziaria dei flussi di cassa in relazione al rimborso del debito.

Il DSCR è l'indicatore di bancabilità che esprime la capacità per l'impresa di generare flussi sufficienti per le componenti del debito (quota capitale e quota interessi) ed è pari al rapporto fra il flusso di cassa operativo e il servizio del debito comprensivo di quota capitale e quota interessi.

 REGIONE BASILICATA Dipartimento Infrastrutture e Mobilità Ufficio Trasporti	Procedura aperta telematica per l'affidamento in concessione del servizio di TPL gomma regionale, provinciale e comunale di competenza della Regione Basilicata
--	---

5.4 LLCR (Loan Life Coverage Ratio)

Il Loan Life Coverage Ratio (LLCR) è un indicatore di bancabilità che esprime la sostenibilità di un determinato livello di indebitamento.

È pari al rapporto fra la somma (cumulata e attualizzata) dei flussi di cassa al servizio del debito (valutati fino all'ultimo anno di rimborso del debito), incrementata della riserva di cassa utilizzabile per debito stesso, e il debito residuo calcolato al momento iniziale in cui viene effettuata la valutazione.