

Regione Lazio

Atti della Giunta Regionale e degli Assessori

Deliberazione 21 marzo 2024, n. 169

Aggiornamento del Piano economico finanziario simulato 2024-2032 dei servizi di trasporto pubblico locale automobilistico extraurbano affidati a COTRAL S.p.A. con deliberazione di Giunta regionale del 29 dicembre 2022, n. 1252.

OGGETTO: aggiornamento del Piano economico finanziario simulato 2024-2032 dei servizi di trasporto pubblico locale automobilistico extraurbano affidati a COTRAL S.p.A. con deliberazione di Giunta regionale del 29 dicembre 2022, n. 1252.

LA GIUNTA REGIONALE

Su proposta dell'Assessore Mobilità, trasporti, tutela del territorio, ciclo dei rifiuti, demanio e patrimonio

VISTI:

- lo Statuto della Regione Lazio;
- la legge regionale 18 febbraio 2002, n. 6, recante: “Disciplina del sistema organizzativo della Giunta e del Consiglio e disposizioni relative alla dirigenza ed al personale regionale”;
- il regolamento regionale 6 settembre 2002, n. 1: “Regolamento di organizzazione degli uffici e dei servizi della Giunta regionale”;
- il regolamento regionale 23 ottobre 2023, n. 9, concernente: “Modifiche al regolamento regionale 6 settembre 2002, n.1 (Regolamento di organizzazione degli uffici e dei servizi della giunta regionale) e successive modifiche. Disposizioni transitorie”, il quale ha riorganizzato le strutture amministrative della Giunta regionale, in considerazione delle esigenze organizzative derivanti dall’insediamento della nuova Giunta regionale e in attuazione di quanto disposto dalla legge regionale 14 agosto 2023, n. 10;
- il regolamento regionale 28 dicembre 2023, n.12, concernente: “Modifiche al regolamento regionale 6 settembre 2002, n.1 (Regolamento di organizzazione degli uffici e dei servizi della giunta regionale) e successive modifiche. Disposizioni transitorie”, con il quale sono state modificate le disposizioni transitorie del r.r. n. 9/2023;
- la deliberazione di Giunta Regionale dell’ 11 gennaio 2024, n. 19, con la quale è stato conferito al dott. Marco Marafini, l’incarico ad interim di Direttore della Direzione regionale “Trasporti, mobilità, tutela del territorio, demanio e patrimonio”;
- il decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118: “Disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Regioni, degli enti locali e dei loro organismi, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 5 maggio 2009, n. 42” e relativi principi applicativi, come modificato dal decreto legislativo 10 agosto 2014, n. 126;
- la legge regionale 12 agosto 2020, n.11: “Legge di contabilità regionale”;
- il regolamento regionale n. 26 del 9/11/2017 “Regolamento regionale di Contabilità” che, ai sensi dell’articolo 56, comma 2, della L.R. n. 11/2020 e fino alla data di entrata in vigore del regolamento di contabilità di cui all’articolo 55 della citata L.R. n. 11/2020, continua ad applicarsi per quanto compatibile con le disposizioni di cui alla medesima L.R. n. 11/2020;
- l’articolo 10 comma 3 lettera b) del decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118;
- la L.R. n. 23 del 29/12/2023 “Legge di stabilità regionale 2024”;
- la L.R. n. 24 del 29/12/2023 "Bilancio di previsione finanziario della Regione Lazio 2024-2026";

- la deliberazione della Giunta regionale n. 980 del 28/12/2023 “Bilancio di previsione finanziario della Regione Lazio 2024-2026. Approvazione del "Documento tecnico di accompagnamento", ripartito in titoli, tipologie e categorie per le entrate e in missioni, programmi, titoli e macroaggregati per le spese”;
- la deliberazione della Giunta regionale n. 981 del 28/12/2023 “Bilancio di previsione finanziario della Regione Lazio 2024-2026. Approvazione del "Bilancio finanziario gestionale", ripartito in capitoli di entrata e di spesa e assegnazione delle risorse finanziarie ai dirigenti titolari dei centri di responsabilità amministrativa”;
- la deliberazione della giunta regionale n. 75 del 14/2/2024 “Indirizzi per la gestione del bilancio regionale 2024-2026 e approvazione del bilancio reticolare, ai sensi degli articoli 30, 31 e 32, della legge regionale 12 agosto 2020, n. 11.”;

VISTI altresì:

- il Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, come modificato dal Regolamento (UE) 2016/2338 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2016, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70 ed in particolare l’art. 2, l’art. 4 e l’art. 5, che disciplina le modalità di affidamento dei servizi pubblici di trasporto;
- la Comunicazione della Commissione europea sugli orientamenti interpretativi concernenti il Regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia, (2014/C 92/01), pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell’Unione Europea il 29 marzo 2014;
- la legge del 23 luglio 2009, n. 99, che all’art 61 prevede “Ulteriori disposizioni in materia di trasporto pubblico locale”;
- il decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con legge 22 dicembre 2011, n. 217 ed in particolare l’art. 37, che ha istituito l’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART);
- l’articolo 21-quinquies della Legge 7 agosto 1990, n. 241, rubricato: “Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi”;
- il D.lgs. 19 novembre 1997, n. 422 concernente “Conferimento alle Regioni e agli Enti Locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell’art. 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59”;
- la legge regionale 16 luglio 1998, n. 30: “Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale”;
- la legge regionale 24 dicembre 2008, n. 31: “Legge finanziaria regionale per l'esercizio 2009” e in particolare l’art. 38 comma 4, che ha previsto l’istituzione a livello regionale di un autonomo bacino unitario dei servizi di trasporto automobilistico extraurbano;
- il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 28 marzo 2018, n. 157, recante “Definizione dei costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e dei criteri di aggiornamento e applicazione”;
- la legge di stabilità regionale 27 dicembre 2019, n. 28 e in particolare l’articolo 10, commi da 31 a 35 e s.m.i.;

- il D.Lgs. 19 agosto 2016, n. 175: “Testo Unico in materia di società a partecipazione pubblica”, ed in particolare l’articolo 16 avente ad oggetto “Società in house”;
- l’articolo 4 della legge regionale 31 luglio 2023, n. 8 che sposta l’avvio delle unità di rete a far data dal 1 gennaio 2025;
- la deliberazione di Giunta regionale del 4 agosto 2022, n. 679: “Obiettivi specifici, annuali e pluriennali, sul complesso delle spese di funzionamento, ivi comprese quelle per il personale, delle società controllate dalla regione Lazio, per il triennio 2022-2024, in attuazione dell’articolo 19, comma 5, del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175 (Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica) e ss.mm.ii., e dell’articolo 112, comma 3, della legge regionale 11 agosto 2021, n. 14
- la deliberazione di Giunta regionale 18 ottobre 2022, n. 875: Nuova “Direttiva in ordine alle attività di indirizzo e controllo sulle società controllate dalla Regione, anche ai fini dell’esercizio del controllo analogo sulle società in house”;
- l’art. 37 del D.L. del 06.12.2011 n. 201, convertito con modificazioni dalla L. 22 dicembre 2011 n. 214, che istituisce l’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) e la deliberazione dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 16/2018;
- la legge 24 dicembre 2007, n. 244, art. 2 c. 461, con la quale si fissano le disposizioni che l’Autorità competente è tenuta ad applicare in sede di stipula dei contratti di servizio per tutelare i diritti dei consumatori e degli utenti;
- la deliberazione dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti 28 novembre 2019, n. 154, recante: “Atto di regolazione recante la “Revisione della delibera n. 49/2015 - Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l’assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica”;

PREMESSO che la deliberazione dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti (di seguito ART) 28 novembre 2019, n. 154, dispone:

- a) alla Misura 15 punto 2 - Redazione del PEF simulato negli affidamenti diretti o in house: “l’Ente Appaltante predisporre un PEF simulato, articolato per tutti gli anni di durata dell’affidamento, secondo gli schemi di cui ai numeri 1-3 e relative indicazioni metodologiche dell’Annesso 5”. Tale PEF simulato (di seguito PEFs) è finalizzato a determinare il corrispettivo del contratto di servizio da affidare e verificare l’equilibrio economico-finanziario per l’intera durata dell’affidamento;
- b) nel prospetto 1 dell’Annesso 1 “ Contenuti minimi dei contratti di servizio per il trasporto ferroviario”, che il corrispettivo riconosciuto dall’Ente affidante (di seguito EA) al gestore del servizio (di seguito GS) a fronte dell’erogazione di servizi connotati da OSP (obblighi di servizio pubblico), è determinato in modo da assicurarne la sostenibilità economico-finanziaria, tenuto conto dei rischi, commerciali e gestionali, correttamente attribuibili a ciascuna delle parti secondo la formulazione della matrice rischi determinata dall’EA contenente l’allocazione dei predetti rischi tra le parti;

CONSIDERATO che:

- con deliberazione di Giunta regionale 2 marzo 2020, n. 74, la Regione ha disposto l'avvio del procedimento istruttorio per il nuovo affidamento *in house providing* a COTRAL S.p.A. e disposto la pubblicazione dell'avviso di preinformazione di cui all'art. 7, par. 2 del Regolamento CE n. 1370/2007, pubblicato in data 21 aprile 2021 sulla GUE n. 2021/S 077-198747;
- con deliberazione di Giunta regionale del 29 dicembre 2022, n. 1252, è stato autorizzato l'affidamento dei servizi di TPL automobilistico extraurbano e sono stati approvati la Relazione redatta ai sensi dell'art. 34, comma 20, del D.L. 179/2012, convertito con modifiche dalla Legge 221/2012, nonché della misura 2 della Delibera ART 154/2019 e lo schema di contratto di servizio. Ai fini dell'affidamento, si è preso atto degli esiti dell'attività istruttoria svolta dalla Direzione regionale Infrastrutture e Mobilità in ordine alla sussistenza dei presupposti tecnici ed economici propedeutici all'affidamento;
- il contratto di servizio (Allegato 2 alla delibera di Giunta regionale del 29 dicembre 2022, n. 1252) è stato sottoscritto il 30 dicembre 2022 e contiene i seguenti allegati:
 - Allegato 1: Programma di esercizio/Rete dei servizi affidati;
 - Allegato 2: Parco mezzi;
 - Allegato 3: Sistema tariffario;
 - Allegato 4: Condizioni Minime di qualità;
 - Allegato 5: Piano di accesso al dato;
 - Allegato 6: Piano economico finanziario simulato;
 - Allegato 7: Matrice dei rischi;
 - Allegato 8: Analisi di congruità del costo standard;
- nel piano economico finanziario simulato (PEFs) predisposto, il calcolo delle compensazioni degli obblighi di servizio pubblico è stato determinato in conformità ai criteri del regolamento (CE) n. 1370/2007 e della Delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti 154/2019;
- nello schema 3 del PEFs, allegato 6 al contratto di servizio, approvato con la deliberazione citata, la compensazione variabile per l'intera durata del contratto, che individua l'importo netto IVA del corrispettivo da riconoscere al gestore del servizio, è determinata come effetto netto dell'obbligo di servizio pubblico, ovvero come differenza tra entrate e uscite relative a costi e ricavi delle operazioni di servizio pubblico, a cui deve aggiungersi il riconoscimento di un utile ragionevole determinato attraverso un tasso di remunerazione del capitale investito (WACC nominale). L'importo riconosciuto per le annualità 2022-2032 è di seguito riepilogato:

| | 2022 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2024-2032 |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------------------------|
| Compensazione variabile (corrispettivo CdS al netto di IVA) | 224.899.755,00 | 211.587.392,05 | 206.066.971,96 | 198.755.422,22 | 200.623.357,05 | 195.691.774,26 | 199.546.782,81 | 200.349.048,86 | 196.562.197,99 | 189.158.625,74 | 2.023.241.327,95 |

- con la citata DGR 1252/2022 si è stabilito di provvedere alla copertura degli oneri derivanti dall'esecuzione del contratto di servizio nel suo periodo di vigenza, così come individuati nell'Allegato 6 – PEFs 2023-2032 dello schema di contratto - con le risorse rinvenienti dal "Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale anche

ferroviario" procedendo alla prenotazione degli importi per tutta la durata dell'affidamento dove, il valore delle singole annualità, corrisponde al valore della compensazione variabile a cui è aggiunta l'IVA al 10%, come di seguito dettagliato:

| Prenotazioni Impegni deliberazione di Giunta regionale del 29 dicembre 2022 n. 1252 | | | | |
|--|------------------------|-------------|------------------------|-------------------------|
| Capitolo | Oggetto | Anno | n. prenotazione | Importo |
| U0000D41900 | corrispettivo CdS 2023 | 2023 | 3585 | 247.389.752,50 |
| U0000D41900 | corrispettivo CdS 2024 | 2024 | 1732 | 232.746.131,20 |
| U0000D41900 | corrispettivo CdS 2025 | 2025 | 1032 | 226.673.669,20 |
| U0000D41900 | corrispettivo CdS 2026 | 2026 | 629 | 218.630.964,20 |
| U0000D41900 | corrispettivo CdS 2027 | 2027 | 421 | 220.685.692,70 |
| U0000D41900 | corrispettivo CdS 2028 | 2028 | 324 | 215.260.951,40 |
| U0000D41900 | corrispettivo CdS 2029 | 2029 | 267 | 219.501.461,30 |
| U0000D41900 | corrispettivo CdS 2030 | 2030 | 222 | 220.383.953,90 |
| U0000D41900 | corrispettivo CdS 2031 | 2031 | 157 | 216.218.417,80 |
| U0000D41900 | corrispettivo CdS 2032 | 2032 | 139 | 208.074.488,60 |
| totale | | | | 2.225.565.482,80 |

- con determinazione dirigenziale n. G01939 del 15 febbraio 2023 si è proceduto al perfezionamento della prenotazione n. 3585/2023 per il corrispettivo del contratto di servizio riferito all'annualità 2023 con numero impegno n. 5984/2023 per complessivi euro 247.389.752,50;
- con determinazione dirigenziale n. G01593 del 19 febbraio 2024 si è proceduto al perfezionamento della prenotazione n. 1732/2024 per il corrispettivo del contratto di servizio riferito all'annualità 2024 con numero impegno n. 6509/2024 per complessivi euro 232.746.131,20;

TENUTO CONTO che l'articolo 10 del contratto di servizio approvato rubricato "Variazioni del corrispettivo e rimodulazione del PEFs", al comma 4 stabilisce: "le Parti provvedono in ogni caso ad aggiornare il PEFs superandone la precedente versione – previo assorbimento di tutti gli importi annuali nel frattempo registrati e accantonati – attraverso la sottoscrizione di un apposito atto aggiuntivo che adegui il corrispettivo annuale di cui ai precedenti articoli e modifichi il PEFs, nelle seguenti ipotesi:

- a) i consuntivi di due esercizi consecutivi ricadano nella fattispecie di cui alla lettera b) del precedente comma 3 dell'articolo 10 e facciano registrare saldi totali entrambi positivi od entrambi negativi;
- b) il volume di produzione dei servizi vari di oltre il + 5% (cinque per cento) rispetto al perimetro dei servizi previsti nel PEFs;
- c) variazioni superiori a + 50 basicpoint dell'indice relativo al "costo medio ponderato del capitale investito" (WACC) di cui alla Misura n. 17 della Delibera ART n. 154/2019;
- d) adeguamenti a sopravvenute disposizioni normative, amministrative, regolamentari o prescrizioni di qualsiasi natura da parte di Enti o Autorità competenti che comportino ulteriori investimenti o comunque nuove e più onerose condizioni per l'esercizio del servizio;
- e) nel caso la Regione definisca un ulteriore piano aggiuntivo di investimenti per il rinnovo/incremento dei mezzi in uso;
- f) nel caso di variazione della copertura finanziaria dei servizi minimi di cui al presente contratto;

- g) nel caso in cui la Regione si avvalga della facoltà di includere nel predetto contratto di servizio, la gestione di servizi di Trasporto Pubblico locale di diversa natura, anche su rete e/o impianti fissi;

CONSIDERATO che con nota acquisita al numero di protocollo 977800 dell'8 settembre 2023 COTRAL ha informato la Regione Lazio del verificarsi delle fattispecie previste dall'art. 6 e dall'articolo 10 del contratto approvato con deliberazione di Giunta regionale del 29 dicembre 2022, n. 1252 e nello specifico:

- all'articolo 6 comma 5 "la Regione si riserva di modificare ed integrare i servizi di trasporto pubblico di cui al presente contratto, integrandole con altre modalità di servizio – anche su rete o impianti fissi. Fermo il disposto di cui all'articolo al successivo articolo 10 comma 4. In tal caso, ai fini della valutazione della produzione, non si farà riferimento all'articolo 4 comma 4": per effetto dell'avvio, nell'ambito degli obblighi di servizio pubblico, dell'erogazione del servizio, a decorrere dal 2024, della Funicolare di Rocca di Papa;
- all'articolo 10, comma 4:

punto b) avvenuta variazione del volume della produzione dei servizi vari che si è incrementato di oltre il 5% rispetto al perimetro previsto nel PEFs per effetto delle significative modifiche dovute dallo slittamento dell'avvio delle unità di rete previsto dall'articolo 4 della legge regionale del 31 luglio 2023, n. 8;

punto c) avvenute variazioni superiori a + 50 basicpoint dell'indice relativo al costo medio ponderato del capitale investito (WACC) che comporta un incremento del margine di utile ragionevole da riconoscere al soggetto gestore, di cui alla Misura n.17 della Delibera ART n. 154/2019": per effetto dell'aggiornamento pubblicato da ART il 10 marzo 2023 con delibera n. 49.

PRESO ATTO che, a riscontro della nota di cui al punto precedente, con nota prot. 1048465 del 25 settembre 2023 la Direzione Regionale Mobilità e Infrastrutture ha richiesto alla Società la simulazione dell'aggiornamento del PEFs riferito al contratto approvato con deliberazione di Giunta regionale 49 del 15 febbraio 2022 individuando le seguenti linee guida:

- aggiornamento del tasso di remunerazione del Capitale Investito Netto (WACC), che determina il ragionevole margine di utile del contratto di servizio individuato nel PEFs (allegato 6 al contratto sottoscritto), come previsto dall'art. 10 co. 4 lett. c, con i valori aggiornati dalla delibera ART del 10 marzo 2023 n. 49. Per effetto di detto aggiornamento, il WACC del contratto di trasporto pubblico extraurbano passa dal 5,52% al 7,26%;
- aggiornamento del piano di investimenti dei bus in considerazione dello spostamento delle date di ingresso dei nuovi bus programmati nel 2023 e 2024;
- slittamento dell'avvio delle unità di rete entro il 1° gennaio 2025, come disposto dalla legge regionale del 31 luglio 2023, n. 8, articolo 14 e conseguenti riflessi sulla cessione del 10% originariamente prevista nel 2024 e conseguente rimodulazione;

- avvio della gestione dell'impianto funicolare di Rocca di Papa ed eventuale integrazione nel contratto di servizio extraurbano;
- aggiornamento delle politiche tariffarie in armonizzazione con le manovre previste dagli altri soggetti consorziati per i titoli Metrebus;
- variazioni di costo per effetto di fattori non controllabili dal gestore, per importi superiori al 3% (quale soglia a carico dell'Ente affidante secondo quanto definito dalla matrice dei rischi - allegato 7 al contratto di servizio sottoscritto);

TENUTO CONTO che con deliberazione del Consiglio di Amministrazione di COTRAL S.p.A. del 28 febbraio 2024 n. 12 è stato approvato l'aggiornamento del PEFs sulla base delle linee guida sopra riportate;

RILEVATO che, a seguito di una rielaborazione dei costi e dei ricavi quantificati nel rispetto di quanto sopra specificato, l'aggiornamento determina per il periodo 2024-2032 un incremento del valore della compensazione variabile per il periodo 2024-2032 complessivamente pari a euro 143.048.453,00 da riconoscere al gestore del servizio, come di seguito dettagliato:

| Ratio di variazione del corrispettivo secondo la matrice di rischio | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2024-2032 |
|---|------------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| Effetto diversa manovra tariffaria | -512.508 | -4.739.351 | -534.863 | -553.514 | -572.166 | -590.819 | -609.473 | -616.908 | -624.344 | -9.353.944 |
| Effetto aggio su diversa manovra | 37.926 | 350.712 | 39.580 | 40.960 | 42.340 | 43.721 | 45.101 | 45.651 | 46.201 | 692.192 |
| Remunerazione CIN | 2.080.105 | 4.706.810 | 4.109.469 | 2.958.358 | 4.475.627 | 6.138.406 | 5.301.646 | 6.351.245 | 5.060.583 | 41.182.250 |
| Rocca Papa | 413.952 | 1.261.237 | 1.261.237 | 1.261.237 | 1.261.237 | 1.261.237 | 1.287.237 | 1.313.757 | 1.340.807 | 10.661.934 |
| Slittamento avvio servizi UdR | 8.577.329 | | | | | | | | | 8.577.329 |
| Ammortamenti (per maggiori investimenti) | 1.003.646 | 2.402.584 | 3.172.174 | 2.952.378 | 2.965.455 | 3.009.736 | 2.119.042 | 472.483 | 7.689.520 | 25.787.018 |
| Maggiori costi 3% (maggior costo oltre 3%) | 13.892.272 | 8.230.550 | 8.415.792 | 8.859.095 | 8.377.186 | 7.984.924 | 7.545.572 | 7.797.420 | 7.935.859 | 79.038.671 |
| Svalutazione rimborso oneri malattia | 2.160.000 | 2.160.000 | 2.160.000 | 2.160.000 | 2.160.000 | 2.160.000 | 2.160.000 | 2.160.000 | 2.160.000 | 19.440.000 |
| Maggiori Ricavi da Traffico per Giubileo e ristori e incremento 10% | -21.890.040 | -11.086.957 | | | | | | | | -32.976.996 |
| | 5.762.682 | 3.285.585 | 18.623.388 | 17.678.514 | 18.709.679 | 20.007.205 | 17.849.124 | 17.523.648 | 23.608.627 | 143.048.453 |

DATO ATTO che le variazioni dei costi e dei ricavi rilevati nell'attuale PEFs esposti nella precedente tabella sono riconducibili a:

- il diverso effetto della manovra tariffaria prevista - nella quale è attesa l'invarianza degli abbonamenti mensili ed annuali ed un aumento per gli altri titoli di viaggio - rispetto alle due manovre tariffarie, la prima nel 2024 e la seconda nel 2026, previste nel precedente PEFs, entrambe con impatto pari a +7,5% su tutti i titoli di viaggio;
- maggior costo riferito agli aggi sulla vendita dei titoli di viaggio, proiettato sulla base dei ricavi da traffico;
- vendite in termini di riconoscimento del costo da riconoscere ai diversi punti vendita. In particolare, questo costo è determinato in misura percentuale sui biglietti venduti quale maggior costo dell'attuale valorizzazione, e viene quantificato aggiornandolo con le politiche tariffarie armonizzate richieste all'interno delle linee guida di aggiornamento del PEFs;
- maggior costo in termini di quantificazione dell'utile ragionevole da riconoscere al gestore del servizio per effetto dell'aggiornamento del WACC previsto dalla delibera ART del 10 marzo 2023, n. 49 che per il trasporto su gomma passa dal 5,52%, come stimato nel PEFs approvato con deliberazione di Giunta regionale 1252/2022, a 7,26%;
- maggiori costi derivanti dall'integrazione prevista dall'articolo 6 comma 5 con altre modalità di servizio, con l'entrata in esercizio della funicolare di Rocca di Papa a partire da settembre 2024;

il maggior onere si configura come un costo di servizio in considerazione dell'affidamento a terzi;

- slittamento avvio delle unità di rete: la legge regionale del 31 luglio 2023, n. 8, all'articolo 14 ha disposto lo slittamento dell'avvio delle unità di rete a far data dal 1 gennaio 2025 con effetti sulla cessione delle percorrenze del 10% in attuazione dell'articolo 4 bis del decreto-legge 78/2009, affidate al gestore extraurbano. Nel corso del 2024 viene riallineato il costo operativo riconducibile alla permanenza in capo al soggetto gestore extraurbano (COTRAL) di tale produzione chilometrica;
- maggior costo riferito agli ammortamenti in considerazione della diversa distribuzione, e maggiore volume complessivo, degli investimenti, sia nel parco rotabile, che negli impianti, che nel settore di innovazione tecnologica;
- aumento dei costi operativi oltre il valore del 3%, a carico dell'ente affidante Regione Lazio secondo quanto previsto nella Matrice Rischi (allegato 7 al contratto di servizio sottoscritto) - riconducibili ai consumi di materie prime (carburanti, ricambi e lubrificanti), manutenzioni, costi assicurativi - che vengono aggiornati in relazione all'indice inflattivo aggiornato sulla base del Documento di economia e finanza che porta tale indice al 5,7% contro il 2,1% previsto nel PEFs approvato con deliberazione di Giunta regionale n. 1252/2022;
- contributi sui costi del personale, legati agli oneri di malattia e previsti direttamente pari al 10% dell'importo teoricamente spettante (metodo diverso dal PEF di affidamento, dove erano rilevati per intero a fronte di un fondo rischi pari al 90%);
- maggiori ricavi da traffico derivanti dalla mancata cessione del 10% dovuto allo slittamento dell'avvio delle unità di rete, nonché ad una più ponderata valutazione dell'effetto Giubileo, inoltre considerando la contabilizzazione al 2024 dei ristori per mancati ricavi COVID e per aumento dei carburanti e dell'energia;

RILEVATO che, a fronte degli incrementi sopra riepilogati il valore della compensazione variabile che individua il corrispettivo del contratto di servizio da riconoscere al gestore viene rideterminato per le annualità 2024-2032, come di seguito dettagliato:

| | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2022-2032 |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------------|
| Valore compensazione variabile DGR1252/2022 | 211.587.392,05 | 206.066.971,96 | 198.755.422,22 | 200.623.357,05 | 195.691.774,26 | 199.546.782,81 | 200.349.048,86 | 196.562.197,99 | 189.158.625,74 | 1.798.341.572,95 |
| Delta maggiori costi operativi | 5.762.681,75 | 3.285.585,38 | 18.623.388,40 | 17.678.513,93 | 18.709.678,83 | 20.007.205,33 | 17.849.124,25 | 17.523.648,49 | 23.608.627,06 | 143.048.453,42 |
| Valore compensazione variabile aggiornata | 217.350.073,79 | 209.352.557,34 | 217.378.810,63 | 218.301.870,98 | 214.401.453,09 | 219.553.988,14 | 218.198.173,10 | 214.085.846,48 | 212.767.252,81 | 1.941.390.026,37 |

RITENUTO opportuno aggiornare il PEFs - allegato 6 - al Contratto di servizio, sulla base di quanto previsto dall'articolo 10, comma 4, lettere b) e c), ed articolo 6, comma 5, del contratto approvato con deliberazione di Giunta regionale del 29 dicembre 2022, n. 1252;

VISTO l'aggiornamento del PEFs riferito alla gestione del trasporto pubblico locale automobilistico extraurbano, di cui all'allegato 1 del presente provvedimento, quale parte integrante e sostanziale;

TENUTO CONTO che a seguito delle variazioni dei costi e ricavi operativi sopra descritti il valore del corrispettivo del contratto di servizio per gli anni 2024-2032 (valore della compensazione variabile + IVA 10%) risulta così rideterminato:

| | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2024-2032 |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------------------------|
| Corrispettivo del contratto di servizio (valore della compensazione variabile + IVA 10%) | 239.085.081,12 | 230.287.813,11 | 239.116.691,44 | 240.132.058,02 | 235.841.598,12 | 241.509.387,16 | 240.017.990,57 | 235.494.431,14 | 234.043.978,37 | 2.135.529.029,05 |

CONSIDERATO che ai maggiori oneri derivanti dall'aggiornamento del PEFs in termini di corrispettivo da riconoscere al soggetto gestore COTRAL nel periodo di vigenza 2024-2032, a carico del bilancio regionale per complessivi € 157.353.298,75 (IVA inclusa) si provvederà con le risorse del "Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale anche ferroviario" nelle regioni a statuto ordinario, istituito con l'art. 16 bis del D.Lgs. 95/2012, come sostituito dal comma 301 dell'art. 1 della L. 228/2012 (Legge di stabilità 2013), stanziato sul capitolo U0000D41900, Missione 10 programma 02 piano dei conti 1.03.02.15;

DELIBERA

Tutto ciò premesso, per le motivazioni in narrativa che si intendono integralmente riportate:

- di approvare l'aggiornamento del Piano economico finanziario simulato dei servizi di trasporto pubblico locale automobilistico extraurbano affidati a COTRAL S.p.A., di cui all'allegato 1 del presente provvedimento, quale parte integrante e sostanziale;
- di procedere ai sensi dell'articolo 6 comma 5 e dell'articolo 10 comma 4 del Contratto di servizio, alla sottoscrizione di apposito atto aggiuntivo al contratto medesimo, recante l'adeguamento del corrispettivo da riconoscere al soggetto gestore COTRAL nel periodo di vigenza 2024-2032 e l'aggiornamento del PEFs.

La competente Direzione regionale "Trasporti, mobilità, tutela del territorio, demanio e patrimonio" provvederà alla predisposizione di tutti gli atti necessari e susseguenti connessi all'approvazione del presente atto, ivi compreso l'atto aggiuntivo al Contratto di servizio sottoscritto il 30 dicembre 2022;

La presente deliberazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Lazio.

ALLEGATO 1

**AFFIDAMENTO A COTRAL S.P.A. DEI SERVIZI
DI TPL AUTOMOBILISTICO EXTRAURBANO**

Allegato 6 “Piano Economico Finanziario simulato”

Indice dei contenuti

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Presentazione del PEF..... | 3 |
| 2 | Contesto regolatorio | 4 |
| 3 | Proiezioni economiche | 5 |
| 4 | Metodologia di elaborazione del PEF | 10 |
| 5 | Schemi di PEF Annesso 5..... | 31 |
| | 5.1 Schema 1 – Conto Economico Regolatorio | 31 |
| | 5.2 Schema 2 – Stato Patrimoniale Regolatorio..... | 32 |
| | 5.3 Schema 3 – Piano Finanziario Regolatorio simulato | 32 |
| 6 | Indicatori di efficienza - obiettivi di efficienza ed efficacia Annesso 7 | 33 |

1 Presentazione del PEF

Nel presente capitolo sono riportati in sintesi i prospetti di Conto Economico e Stato Patrimoniale.

Il PEF, elaborato sulla base degli elementi offerti, presenta un trend in crescita dell'EBITDA (da circa € 30,14 milioni di partenza a circa € 59,7 milioni nell'ultimo anno di affidamento), che consente di far fronte agli ammortamenti e agli oneri finanziari connessi al significativo piano di investimenti necessario (relative al rinnovo del parco mezzi e delle infrastrutture), realizzando un risultato finale positivo in tutti gli esercizi.

| Conto Economico | Anno 1 | Anno 2 | Anno 3 | Anno 4 | Anno 5 | Anno 6 | Anno 7 | Anno 8 | Anno 9 | Anno 10 |
|---|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Ricavi | | | | | | | | | | |
| Ricavi da servizi di trasporto | 50.237.290 | 66.053.166 | 73.573.951 | 65.027.629 | 66.389.104 | 67.750.579 | 69.112.056 | 70.473.534 | 71.823.793 | 73.174.053 |
| Corrispettivo da CdS TPL | 224.899.775 | 217.359.577 | 209.359.102 | 217.419.669 | 218.341.467 | 214.437.542 | 219.573.760 | 218.213.083 | 214.099.912 | 212.776.215 |
| Ricavi non rimborsabili da altre fonti pubbliche | | | | | | | | | | |
| Altri proventi (escluso proventi finanziari) | 22.267.337 | 34.548.787 | 22.725.906 | 22.788.697 | 23.322.364 | 27.030.829 | 24.468.576 | 26.493.868 | 28.335.934 | 35.778.595 |
| Totale Ricavi | 297.404.402 | 317.961.530 | 305.658.959 | 305.235.995 | 308.052.935 | 309.218.951 | 313.154.393 | 315.180.485 | 314.259.640 | 321.728.863 |
| Costi | | | | | | | | | | |
| Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci | (44.793.835) | (59.475.259) | (47.975.385) | (48.277.231) | (50.355.554) | (47.926.065) | (47.122.417) | (45.779.024) | (45.222.118) | (45.330.323) |
| Costi per servizi di terzi | (69.542.005) | (70.815.698) | (70.942.137) | (71.580.997) | (72.456.587) | (73.256.856) | (74.166.959) | (73.585.778) | (73.255.014) | (73.312.848) |
| Costi per godimento beni di terzi | (8.893.241) | (6.240.928) | (5.155.119) | (5.207.962) | (5.238.157) | (5.284.369) | (5.341.765) | (5.387.735) | (5.432.083) | (5.432.083) |
| Costo del personale | (141.236.860) | (141.717.078) | (136.607.831) | (134.161.024) | (133.471.220) | (134.280.371) | (135.056.339) | (135.570.444) | (134.885.264) | (134.885.777) |
| Oneri diversi | (2.795.302) | (2.838.063) | (2.882.839) | (2.915.410) | (2.940.853) | (2.971.214) | (3.004.975) | (3.035.189) | (3.065.541) | (3.065.541) |
| Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni (costi capitalizzati) | | | | | | | | | | |
| Totale Costi | (267.261.243) | (281.087.025) | (263.563.311) | (262.142.625) | (264.462.371) | (263.718.874) | (264.692.454) | (263.358.170) | (261.860.019) | (262.026.572) |
| Margine Operativo Lordo (MOL) | 30.143.158 | 36.874.506 | 42.095.648 | 43.093.370 | 43.590.564 | 45.500.077 | 48.461.939 | 51.822.315 | 52.399.621 | 59.702.291 |
| Ammortamenti per beni strumentali autofinanziati | (2.601.815) | (2.638.029) | (2.905.638) | (3.176.236) | (3.170.348) | (3.041.981) | (3.066.105) | (3.692.564) | (3.895.462) | (4.596.993) |
| Altri ammortamenti | | | | | | | | | | |
| Svalutazioni | (2.160.000) | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Accantonamenti | - | - | (1.063.206) | (1.044.855) | (1.043.357) | - | - | - | (1.036.991) | (1.037.864) |
| Voci senza manifestazione finanziaria | (23.761.815) | (26.538.029) | (30.468.844) | (32.221.091) | (33.213.705) | (33.041.981) | (34.066.105) | (36.692.564) | (37.932.452) | (44.634.858) |
| Risultato operativo netto (EBIT) | 6.381.343 | 10.336.477 | 11.626.804 | 10.872.280 | 10.376.859 | 12.458.095 | 14.395.834 | 15.129.751 | 14.467.168 | 15.067.434 |

A livello patrimoniale, si registra la cessione di un credito verso la Regione Lazio per contributi in c/investimenti pari a € 30 milioni al tasso del 3% per una durata di 12 mesi, l'accensione di due linee di credito, una nel 2022 per il finanziamento della digitalizzazione dei processi aziendali pari a € 5 milioni rimborsabili in 10 anni al tasso di interesse del 3%, e una nel 2023 per il finanziamento dell'acquisto della sede aziendale pari a € 8 milioni rimborsabili in 15 anni al tasso di interesse del 3%. È stata ipotizzata una ulteriore linea di credito nel 2025 di € 5 milioni per sostenere la cassa, rimborsabili in 15 anni al tasso di interesse del 3%:

| Stato Patrimoniale | Anno 1 | Anno 2 | Anno 3 | Anno 4 | Anno 5 | Anno 6 | Anno 7 | Anno 8 | Anno 9 | Anno 10 |
|--|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Attività | | | | | | | | | | |
| Immobilizzazioni materiali | 313.315.966 | 318.869.491 | 344.034.237 | 321.605.990 | 305.298.930 | 308.798.146 | 330.317.361 | 359.982.624 | 392.582.247 | 391.357.172 |
| Immobilizzazioni immateriali | 4.404.946 | 5.541.551 | 5.992.850 | 5.730.324 | 4.818.131 | 4.954.789 | 5.344.467 | 4.865.261 | 4.942.709 | 4.034.689 |
| Immobilizzazioni finanziarie | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Altre attività non correnti | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Totale attività non correnti | 317.720.913 | 324.411.043 | 350.027.087 | 327.336.314 | 310.117.061 | 313.752.936 | 335.661.829 | 364.847.885 | 397.524.956 | 395.391.861 |
| Attivo circolante | 16.480.412 | 18.969.184 | 20.152.648 | 18.807.806 | 19.022.047 | 19.236.287 | 19.450.528 | 19.664.769 | 19.877.245 | 20.089.720 |
| Disponibilità liquide e mezzi equivalenti | 9.643.294 | 30.818.629 | 8.490.652 | 26.377.919 | 41.940.982 | 34.547.038 | 19.269.780 | 21.069.331 | 27.953.778 | 33.905.461 |
| Altre attività correnti | 24.931.019 | 11.056.906 | 2.204.479 | 770.025 | 5.490.469 | 4.047.729 | 11.244.694 | 32.317.352 | 22.857.132 | 4.343.899 |
| Totale attività correnti | 51.054.725 | 60.844.719 | 30.847.779 | 45.955.751 | 66.453.498 | 57.831.055 | 49.965.001 | 73.051.452 | 70.688.155 | 58.339.080 |
| Ratei e risonconti attivi | 3.594.196 | 3.842.633 | 3.693.954 | 3.688.842 | 3.722.886 | 3.736.977 | 3.784.538 | 3.809.024 | 3.797.895 | 3.888.162 |
| Totale attività | 372.369.833 | 389.098.395 | 384.568.819 | 376.980.908 | 380.293.444 | 375.320.967 | 389.411.368 | 441.708.360 | 472.011.006 | 457.619.103 |
| Passività | | | | | | | | | | |
| Fondi per rischi e oneri | (14.503.292) | (14.503.292) | (15.566.497) | (16.611.352) | (17.654.709) | (14.503.292) | (14.503.292) | (14.503.292) | (15.540.282) | (16.578.146) |
| TFR e altri benefici ai dipendenti | (13.904.429) | (12.103.311) | (10.098.190) | (7.963.792) | (6.602.657) | (5.558.326) | (4.074.505) | (2.344.043) | (325.324) | - |
| Finanziamenti a m/l termine | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Debiti operativi a m/l termine | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Altre passività non correnti | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Totale passività non correnti | (28.407.720) | (26.606.602) | (25.664.687) | (24.575.145) | (24.257.366) | (20.061.617) | (18.577.796) | (16.847.335) | (15.865.606) | (16.578.146) |
| Finanziamenti a b/l e quota corrente finanziamenti m/l | (12.077.698) | (11.127.727) | (14.880.424) | (13.595.702) | (12.272.438) | (10.909.476) | (9.505.626) | (8.059.660) | (6.570.315) | (5.678.459) |
| Debiti operativi a breve termine | (36.707.338) | (41.829.702) | (38.178.279) | (38.480.291) | (39.428.640) | (38.905.581) | (38.939.759) | (38.321.877) | (38.036.892) | (38.090.199) |
| Altre passività correnti | (23.727.152) | (23.880.486) | (22.822.974) | (22.495.755) | (22.459.790) | (22.551.162) | (22.673.555) | (22.716.385) | (22.606.405) | (22.609.781) |
| Totale passività correnti | (72.512.188) | (76.837.915) | (75.881.677) | (74.571.748) | (74.160.868) | (72.366.219) | (71.118.940) | (69.097.923) | (67.213.613) | (66.378.439) |
| Ratei e risonconti passivi | (143.397.379) | (148.599.241) | (135.971.144) | (121.449.406) | (116.580.784) | (106.647.412) | (110.684.640) | (153.230.022) | (173.545.666) | (145.825.972) |
| Totale passività | (244.317.288) | (252.043.758) | (237.517.508) | (220.596.298) | (214.999.018) | (199.075.248) | (200.381.376) | (239.175.279) | (256.624.885) | (228.782.558) |
| Capitale impiegato | | | | | | | | | | |
| Capitale Sociale | 128.052.545 | 137.054.637 | 147.051.311 | 156.384.609 | 165.294.426 | 176.245.719 | 189.029.992 | 202.533.081 | 215.386.121 | 228.836.546 |
| Capitali a lungo termine | 50.000.000 | 50.000.000 | 50.000.000 | 50.000.000 | 50.000.000 | 50.000.000 | 50.000.000 | 50.000.000 | 50.000.000 | 50.000.000 |
| Riserve | 6.032.863 | 6.482.967 | 6.982.801 | 7.449.466 | 7.894.957 | 8.442.521 | 9.081.735 | 9.756.890 | 10.000.000 | 10.000.000 |
| Utili/(perdite) portati a nuovo | 67.806.836 | 72.019.683 | 80.571.669 | 90.068.510 | 98.935.143 | 107.399.469 | 117.803.198 | 129.948.257 | 142.776.191 | 155.386.121 |
| Risultato di esercizio | 4.212.846 | 8.551.987 | 9.496.841 | 8.866.633 | 8.464.326 | 10.403.728 | 12.145.059 | 12.827.934 | 12.609.930 | 13.450.424 |
| Altro | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Patrimonio Netto | 128.052.545 | 137.054.637 | 147.051.311 | 156.384.609 | 165.294.426 | 176.245.719 | 189.029.992 | 202.533.081 | 215.386.121 | 228.836.546 |

Il contributo della gestione operativa ai flussi di cassa è positivo nella totalità degli anni di affidamento.

| Rendiconto finanziario | Anno 1 | Anno 2 | Anno 3 | Anno 4 | Anno 5 | Anno 6 | Anno 7 | Anno 8 | Anno 9 | Anno 10 |
|---|---------------------|---------------------|---------------------|--------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| EBITDA | 30.143.158 | 36.874.506 | 42.095.648 | 43.093.370 | 43.590.564 | 45.500.077 | 48.461.939 | 51.822.315 | 52.399.621 | 59.702.291 |
| Variazione del CCN | 60.627.403 | 21.614.462 | (9.519.389) | (11.762.539) | (8.924.965) | (9.150.651) | (3.264.967) | 20.658.946 | 29.179.553 | (9.452.521) |
| Variazione Fondo TFR | (1.605.275) | (1.801.118) | (2.005.121) | (2.134.397) | (1.361.136) | (1.044.331) | (1.483.821) | (1.730.461) | (2.018.720) | (325.324) |
| Variazione altri fondi | (2.160.000) | - | - | - | (0) | (3.151.418) | - | - | - | 0 |
| Imposte sul reddito di esercizio | (435.324) | (746.624) | (916.809) | (860.786) | (825.070) | (902.187) | (1.045.470) | (1.100.299) | (1.128.731) | (1.173.857) |
| Flusso di cassa dalla gestione operativa | 86.569.963 | 55.941.226 | 29.654.329 | 28.335.649 | 32.479.393 | 31.251.490 | 42.667.681 | 69.650.501 | 78.431.722 | 48.750.589 |
| (Investimenti)/disinvestimenti immobilizzazioni materiali | (82.002.243) | (30.931.245) | (53.118.723) | (6.997.962) | (14.047.297) | (34.854.065) | (54.067.845) | (64.987.798) | (68.241.594) | (40.983.151) |
| (Investimenti)/disinvestimenti immobilizzazioni immateriali | (2.139.049) | (2.296.914) | (1.902.960) | (1.487.502) | (903.798) | (1.823.791) | (1.907.154) | (890.822) | (1.330.939) | (480.747) |
| Variazione delle altre attività fisse | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Flusso di cassa da gestione investimenti | (84.141.292) | (33.228.159) | (55.021.683) | (8.485.463) | (14.951.094) | (36.677.856) | (55.974.998) | (65.878.620) | (69.572.533) | (41.463.899) |
| Finanziamento CAPEX | 7.513.851 | (949.971) | 3.752.697 | (1.284.722) | (1.323.264) | (1.362.962) | (1.403.851) | (1.445.966) | (1.489.345) | (891.856) |
| Oneri e proventi finanziari | (1.511.445) | (587.762) | (713.320) | (678.196) | (641.972) | (604.615) | (566.091) | (626.363) | (485.396) | (443.152) |
| Flusso di cassa da gestione finanziaria | 6.002.406 | (1.537.733) | 3.039.377 | (1.962.918) | (1.965.236) | (1.967.577) | (1.969.941) | (1.972.329) | (1.974.741) | (1.335.008) |
| Aumenti/(diminuzioni) CS | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Dividendi della capogruppo | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Flusso di cassa da gestione patrimoniale | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Flusso di cassa netto | 8.431.077 | 21.175.335 | (22.327.977) | 17.887.267 | 15.563.063 | (7.393.944) | (15.277.259) | 1.799.551 | 6.884.448 | 5.951.683 |

2 Contesto regolatorio

Il Piano Economico Finanziario (PEF) è stato predisposto sulla base degli schemi di cui all'Annesso 5 alla Delibera Art 154/2019.

Per la redazione del PEF è stato considerato un orizzonte temporale di 10 anni in accordo al paragrafo 3 art. 4 del Regolamento CE 1370/2007, convenzionalmente a partire dal 01/01/2023.

Cotral ha l'obiettivo di sviluppare una contabilità regolatoria separata per la Business Unit automobilista e la Business Unit ferroviaria, in ottemperanza a quanto stabilito dalla Delibera ART 154/2019 nella misura 11 e 12. Infatti "la separazione contabile e la contabilità regolatoria, disciplinate nelle misure 11 e 12, unitamente all'adozione dei relativi schemi contabili, devono consentire di identificare il costo del servizio (nelle sue specifiche componenti tipiche di gestione), così come i ricavi di esercizio (sia da traffico che da attività ancillari) ed i corrispettivi pubblici. In caso di attività svolte nell'ambito del contratto di servizio e in libero

mercato, la contabilità regolatoria deve distinguere tra le due attività, perimetrando sia per le componenti economiche che per le componenti patrimoniali. La separazione contabile è prevista per CdS e per modalità trasportistica, nel caso un contratto di servizio veda l'affidamento di più servizi effettuati con più modalità.

Come indicato nella Misura 1.6, si è stabilito di introdurre l'obbligo di contabilità regolatoria e di separazione contabile per il trasporto pubblico locale passeggeri su strada, a partire dal 1° gennaio 2021, per tenere conto del tempo necessario alle imprese per dotarsi, sia dal punto di vista degli strumenti interni – procedure contabili, piano dei conti regolatorio, etc. – sia dal punto di vista dei supporti esterni (ricerca del soggetto revisore)."

Alla data di pubblicazione della presente Relazione, in linea con quanto riportato alla Misura 12 punto 3 della Delibera ART 154/2019: *"Ai fini della redazione della contabilità regolatoria, le componenti economiche e patrimoniali riguardanti la gestione dei servizi afferenti a ciascun CdS potranno risultare:*

a) di diretta ed esclusiva pertinenza del centro di costo rappresentato dal CdS stesso;
b) riferibili solo in parte a uno specifico CdS, in tal caso devono essere allocate in base a specifici driver.", non è esclusa la necessità di rideterminare i driver di allocazione delle risorse tra i diversi Contratti di Servizio.

Per le finalità della sostenibilità economico – finanziaria, si dovrà fare riferimento al Piano Economico Finanziario (PEF) allegato al/ai contratto/i di servizio ed alle modalità in esso stabilite per confrontare gli scostamenti fra i dati stimati nel PEF per ciascun anno ed i dati di consuntivo nel Conto Economico Regionale (CER), dopo l'approvazione del Bilancio annuale di Cotral S.p.A.

Per le finalità di cui alla D.G.R. n. 161/2019 aggiornata dalla D.G.R. n. 679/2022, si dovrà fare riferimento agli specifici obiettivi, annuali e pluriennali, delle società controllate in attuazione dell'articolo 19, comma 5, del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, recante "Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica", così come modificato dall'articolo 12, comma 1, lettera a), del decreto legislativo 16 giugno 2017, n. 100 di cui all'articolo 17 (ultimo comma).

Per la predisposizione dello schema 3 dell'annesso 5 della Delibera ART 154/2019, è stato utilizzato il WACC nominale pre-tax indicato nella delibera ART 49/2023, pari per il servizio di trasporto su gomma a 7,26%.

All'interno di tale PEF non è stata prevista l'erogazione di servizi sostitutivi ferroviari, a fronte della chiusura delle linee Roma – Viterbo e Roma – Lido per i lavori di manutenzione, in quanto attività di competenza della BU ferro e regolata dal relativo contratto di servizio.

3 Proiezioni economiche

Nelle proiezioni è stato previsto, nel corso del periodo di Piano, il recupero al 90% del volume di passeggeri 2019 a fine Piano, in coerenza con la contrazione del 10% delle percorrenze a partire dal 2025, in accordo a quanto previsto dal D. Lgs. 78/2009 in materia di affidamento in-house del servizio, realizzando di fatto un incremento dei passeggeri-km. Per il solo 2025, a fronte del Giubileo, è stato previsto il recupero dei volumi di utenza 2019. Parallelamente, i ricavi da Titoli di Viaggio sono stati incrementati a partire da Luglio 2024 per effetto di una manovra tariffaria.

Inoltre, è stato previsto di mantenere l'operatività degli ulteriori servizi offerti (come descritto al paragrafo 2.3) in termini di mezzi e personale impiegati. Tali servizi sono stati ipotizzati a parità/miglioramento delle condizioni qualitative, anche attraverso un costante rinnovo del parco mezzi che consente per tutto l'arco di affidamento previsto dal PEF di mantenere l'età media ad un livello che rappresenta una best performance a livello nazionale (età media compresa tra 7,0 e 8,0 anni in ogni anno di PEF), ipotizzando inoltre l'adozione di tecnologie innovative a basso impatto ambientale (ad es. metano (CNG), elettrico ed idrogeno). In aggiunta, a livello infrastrutturale, il PEF prevede l'apertura di nuovi impianti caratterizzati da elevati standard in termini di efficienza energetica e l'adeguamento degli impianti esistenti ai medesimi livelli.

Per quanto concerne il costo del personale, sono mantenute le condizioni previste dal Contratto integrativo aziendale, ipotizzando, inoltre, opportune fasi di rinnovo periodiche del costo del lavoro.

È stato infine previsto l'impatto dell'acquisizione del ramo ferroviario (servizio sulle linee ferroviarie isolate Roma - Lido, Roma - Civita Castellana - Viterbo) sui costi indiretti di staff, prevedendo opportune logiche di ripartizione dei suddetti costi tra le due Business Unit.

Nell'ambito di tale processo di ripartizione dei costi, sono stati considerati una serie di driver operativi:

- Ricavi Corrispettivi da Contratto di Servizio (Automobilistico e Ferroviario) utilizzati per allocare la componente indiretta di:
 - Costi per servizi (es. Vigilanza, Assicurazioni, Manutenzioni esterne, Consulenza, Telefonia, etc.);
 - Godimento beni di terzi (canoni per licenze SW);
 - Oneri diversi di gestione (Altre imposte e altri oneri diversi).
- Numero di FTE (Full Time Equivalent di Staff, diretti e totali, allocate sul business automobilistico e ferroviario) utilizzati per allocare la componente indiretta di:
 - Costi per servizi riguardanti l'organico (es. Accertamenti sanitari, Pulizia, Utenze, Servizi ai dipendenti);
 - Costo del personale (costo del lavoro ordinario e straordinario).

Ai fini della redazione del Piano Economico Finanziario (PEF), sono state sviluppate delle assumption, funzionali a definire gli obiettivi di medio-lungo termine della Società. Nello specifico, le principali assumption industriali sono:

— Percorrenze: al fine di sviluppare le percorrenze nell'orizzonte temporale dell'affidamento del servizio, è stato assunto come valore base delle percorrenze chilometriche il dato di riferimento nell'attuale Contratto di Servizio, 75,5 milioni di vetture/km. Per stimare le percorrenze a vuoto, è stato preso il dato percentuale delle percorrenze a vuoto sulle percorrenze totali registrate nel 2019 e tenuto costante per tutta la durata dell'affidamento.

A partire dal 2025, è stato stimato un taglio del 10% delle percorrenze, in ragione di quanto previsto dal D. Lgs. 78/2009 in materia di affidamento *in-house* del servizio, da affidare a Gara, in linea con il parallelo avvio della procedura relativa all'affidamento dei servizi di TPL nelle unità di rete.

- Parco mezzi: in linea con gli obiettivi individuati di mantenimento dell'età media della flotta tra i 7,0 e gli 8,0 anni, nel periodo di affidamento sono previsti investimenti per un importo pari a circa € 359,7 milioni, di cui circa € 293,9 milioni finanziati, per 974 mezzi nuovi, che prevedono la sostituzione di mezzi più vecchi e con classi di emissioni inquinanti, con la seguente distribuzione nel periodo di affidamento:

| Parco Mezzi | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | TOTALE |
|----------------------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Solaris Interurbino | 22 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 22 |
| Nuovi gasolio PSNMS | - | 8 | - | - | - | - | - | - | - | - | 8 |
| Idrogeno | - | - | - | - | - | - | - | - | 80 | 120 | 200 |
| Metano | 100 | 120 | - | 20 | - | - | - | - | - | - | 240 |
| Iveco Crossway 10 m | 12 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 12 |
| Nuovi Iveco Crossway | 97 | - | 19 | - | 33 | - | - | - | - | - | 149 |
| Elettrici Low Entry | - | - | 25 | - | - | 63 | 110 | 115 | 30 | - | 343 |
| Totale | 231 | 128 | 44 | 20 | 33 | 63 | 110 | 115 | 110 | 120 | 974 |

- Consumi: i consumi sono stati stimati utilizzando i km/l, i km/m³ e i km/Kwh attuali, applicati alle percorrenze future.

Sulla base delle assumption industriali è stato possibile stimare i ricavi e i costi:

- Ricavi:

- **Ricavi da Contratto di Servizio:** per la prima annualità dell'affidamento, a fronte delle percorrenze complessive, pari a 75,5 milioni di vetture/km di servizio automobilistico extraurbano, è stato previsto un corrispettivo annuo pari ad € 224.899.775 (€ 247.389.752 Iva al 10% inclusa), individuato in accordo con l'algoritmo previsto dagli schemi 1-3 dell'Annesso 5 della Delibera ART 154/2019.
- **Ricavi da titoli di viaggio:** i ricavi da titoli di viaggio sono stati stimati sulla base delle quantità vendute nel 2019, ipotizzando un recupero dell'80% delle quantità vendute nel 2019 al 2026 e un recupero del 90% delle quantità vendute nel 2019 al 2032, e in coerenza con la manovra tariffaria prevista per Metrebus Roma e Metrebus Lazio:

| Tariffa titoli di viaggio Metrebus Roma | 2023 | Dal 01/07/2024 |
|--|----------|----------------|
| Bit | 1,50 € | 2,00 € |
| 24h | 7,00 € | 9,30 € |
| 48h | 12,50 € | 16,70 € |
| 72h | 18,00 € | 24,00 € |
| Cis 7gg | 24,00 € | 32,00 € |
| Mensile ordinario | 35,00 € | 35,00 € |
| Mensile impersonale | 53,00 € | 53,00 € |
| Mensile disoccupati | 16,00 € | 16,00 € |
| Annuale ordinario | 250,00 € | 240,00 € |
| Annuale agevolato ROMA CAPITALE | 91,00 € | 103,85 € |
| Annuale Agevolati Metrebus Roma -Regione Lazio | 114,72 € | 110,13 € |
| Supporti DSC E' roma | 3,00 € | 3,00 € |
| Supporti DSC MET | 0,50 € | 0,50 € |

| Tariffa titoli di viaggio Metrebus Lazio | 2023 | Dal 01/07/2024 |
|---|----------|----------------|
| Birg | 10,13 € | 13,50 € |
| Btr | 24,22 € | 32,20 € |
| CIRS | 36,17 € | 48,22 € |
| Mensile | 56,10 € | 56,10 € |
| Annuale ordinario | 459,34 € | 459,34 € |
| Annuale Studenti | 221,44 € | 221,44 € |
| Annuale Agevolati Metrebus Lazio -Regione Lazio | 211,70 € | 211,70 € |

Per i titoli di viaggio Cotral è stata ipotizzata una manovra tariffaria analoga a quanto previsto per il Metrebus Lazio, con un incremento a partire dal 01/07/2024. Nello specifico, per i titoli di viaggio Cotral sono state previste le seguenti manovre tariffarie:

| Sistema Tariffario Cotral SpA | Dettaglio | Tariffa base | Dal 01/07/2024 |
|-------------------------------|-------------------------------|--------------|----------------|
| BTT 1 | | 1,10 € | 1,46 € |
| BTT 2 | | 1,30 € | 1,73 € |
| BTT 3 | | 2,20 € | 2,93 € |
| BTT 4 | | 2,80 € | 3,72 € |
| BTT 5 | | 3,40 € | 4,52 € |
| BTT 6 | Biglietti a Tratta Tariffaria | 3,90 € | 5,19 € |
| BTT 7 | | 4,30 € | 5,72 € |
| BTT 8 | | 4,50 € | 5,99 € |
| BTT 9 | | 5,00 € | 6,65 € |
| BTT 10 | | 5,30 € | 7,05 € |
| BTT 11 | | 6,10 € | 8,11 € |
| BTT 12 | | 6,90 € | 9,18 € |

| Sistema Tariffario Cotral SpA | Dettaglio | Tariffa base | Dal 01/07/2024 |
|-------------------------------|--|--------------|----------------|
| AMTTIR 1 | | 22,00 € | 22,00 € |
| AMTTIR 2 | | 26,40 € | 26,40 € |
| AMTTIR 3 | | 41,80 € | 41,80 € |
| AMTTIR 4 | | 55,10 € | 55,10 € |
| AMTTIR 5 | Abbonamenti Interregionali a Tratta Tariffaria | 68,30 € | 68,30 € |
| AMTTIR 6 | | 77,10 € | 77,10 € |
| AMTTIR 7 | | 83,70 € | 83,70 € |
| AMTTIR 8 | | 90,30 € | 90,30 € |
| AMTTIR 9 | | 99,10 € | 99,10 € |
| AMTTIR 10 | | 105,70 € | 105,70 € |
| AMTTIR 11 | | 121,10 € | 121,10 € |
| AMTTIR 12 | | 131,70 € | 131,70 € |

| Sistema Tariffario Cotral SpA | Dettaglio | Tariffa base | Dal 01/07/2024 |
|-------------------------------|---|--------------|----------------|
| BTTR50 1 | | 0,60 € | 0,80 € |
| BTTR50 2 | | 0,70 € | 0,93 € |
| BTTR50 3 | | 1,10 € | 1,46 € |
| BTTR50 4 | | 1,40 € | 1,86 € |
| BTTR50 5 | Biglietti a Tratta Tariffaria Ridotti del 50% | 1,70 € | 2,26 € |
| BTTR50 6 | | 2,00 € | 2,66 € |
| BTTR50 7 | | 2,20 € | 2,93 € |
| BTTR50 8 | | 2,30 € | 3,06 € |
| BTTR50 9 | | 2,50 € | 3,33 € |
| BTTR50 10 | | 2,70 € | 3,59 € |
| BTTR50 11 | | 3,10 € | 4,12 € |
| BTTR50 12 | | 3,50 € | 4,66 € |

| Sistema Tariffario Cotral SpA | Dettaglio | Tariffa base | Dal 01/07/2024 |
|-------------------------------|---------------------------------------|--------------|----------------|
| AMTTR50 1 | | 11,00 € | 11,00 € |
| AMTTR50 2 | | 13,20 € | 13,20 € |
| AMTTR50 3 | | 20,90 € | 20,90 € |
| AMTTR50 4 | | 27,60 € | 27,60 € |
| AMTTR50 5 | Abbonamenti Regionali Ridotti del 50% | 34,20 € | 34,20 € |
| AMTTR50 6 | | 38,60 € | 38,60 € |
| AMTTR50 7 | | 41,90 € | 41,90 € |
| AMTTR50 8 | | 45,20 € | 45,20 € |
| AMTTR50 9 | | 49,60 € | 49,60 € |
| AMTTR50 10 | | 52,90 € | 52,90 € |
| AMTTR50 11 | | 60,60 € | 60,60 € |
| AMTTR50 12 | | 69,40 € | 69,40 € |

| Sistema Tariffario Cotral SpA | Dettaglio | Tariffa base | Dal 01/07/2024 |
|-------------------------------|---|--------------|----------------|
| BTTR70 1 | | 0,30 € | 0,40 € |
| BTTR70 2 | | 0,40 € | 0,53 € |
| BTTR70 3 | | 0,70 € | 0,93 € |
| BTTR70 4 | | 0,80 € | 1,06 € |
| BTTR70 5 | Biglietti a Tratta Tariffaria Ridotti del 70% | 1,00 € | 1,33 € |
| BTTR70 6 | | 1,20 € | 1,60 € |
| BTTR70 7 | | 1,30 € | 1,73 € |
| BTTR70 8 | | 1,40 € | 1,86 € |
| BTTR70 9 | | 1,50 € | 2,00 € |
| BTTR70 10 | | 1,60 € | 2,13 € |
| BTTR70 11 | | 1,80 € | 2,39 € |
| BTTR70 12 | | 2,10 € | 2,79 € |

| Sistema Tariffario Cotral SpA | Dettaglio | Tariffa base | Dal 01/07/2024 |
|-------------------------------|---------------------------------------|--------------|----------------|
| AMTTR70 1 | | 6,60 € | 6,60 € |
| AMTTR70 2 | | 7,90 € | 7,90 € |
| AMTTR70 3 | | 12,50 € | 12,50 € |
| AMTTR70 4 | | 16,50 € | 16,50 € |
| AMTTR70 5 | Abbonamenti Regionali Ridotti del 70% | 20,50 € | 20,50 € |
| AMTTR70 6 | | 23,10 € | 23,10 € |
| AMTTR70 7 | | 25,10 € | 25,10 € |
| AMTTR70 8 | | 27,10 € | 27,10 € |
| AMTTR70 9 | | 29,70 € | 29,70 € |
| AMTTR70 10 | | 31,70 € | 31,70 € |
| AMTTR70 11 | | 36,30 € | 36,30 € |
| AMTTR70 12 | | 41,60 € | 41,60 € |

- Altri ricavi: negli altri ricavi sono ricomprese tutte le altre voci di ricavo. Nello specifico:
 - Ricavi da sanzioni per evasione tariffaria: i ricavi da sanzioni per evasione tariffaria sono stati adeguati all'inflazione per tutto il periodo di affidamento;
 - Ricavi da pubblicità: i ricavi da pubblicità sono stati proiettati applicando un tasso di crescita target (5%) al valore di budget del 2020;
 - Rimborso delle accise: sulla base della stima dei consumi in litri, è stato calcolato il rimborso delle accise, con un rimborso al litro pari a € 0,21, per i litri consumati da mezzi Euro 5 o superiore;
 - Ricavi diversi: i ricavi diversi sono stati adeguati all'inflazione per tutto il periodo di affidamento;

- Contributi in conto esercizio: per la proiezione dei contributi in conto esercizio sono stati stimati gli ammortamenti dei cespiti contribuiti precedentemente al 2021 e quelli dei cespiti contribuiti previsti dal Piano Investimenti, oltre alle quote residue attese di ristori per mancati ricavi e maggiori costi energetici;
- Ricavi per manutenzioni verso terzi o per riacquisto di servizi manutentivi da fornitori di full service: in relazione al progetto di buy-back dei servizi di manutenzione, è stato previsto nel periodo di piano l'ampliamento del buy-back sul parco mezzi Solaris, fino alla saturazione del personale di officina, considerando una media di 4 bus gestiti per unità operativa ed un ricavo medio nel periodo di € 3.790 a bus.

— Costi:

- Costi per materie prime: i costi per materie prime sono stati stimati puntualmente in base a specifici driver, quali consumi in litri (per il carburante da trazione), percorrenze (per lubrificanti e ricambi) e dinamica del personale viaggiante (per quanto riguarda la massa vestiario);
- Costi per servizi: i costi per servizi sono stati proiettati sulla base degli opportuni driver:
 - Percorrenze: in relazione alla dinamica delle percorrenze sono stati proiettati i costi derivanti da lavorazioni di terzi su bus;
 - Dinamica del personale: in relazione alla dinamica del personale sono stati proiettati i costi derivanti da accertamenti sanitari e i servizi ai dipendenti;
 - Parco mezzi: sulla base della dinamica dell'evoluzione del parco mezzi sono stati proiettati i costi derivanti dalle assicurazioni;
 - Inflazione: gli altri costi per servizi sono stati adeguati all'inflazione.
- Godimento beni di terzi: i costi relativi al godimento beni di terzi sono stati stimati puntualmente:
 - Canone di locazione: è stato stimato in relazione alla chiusura degli impianti e adeguando all'inflazione il costo del budget 2020 a cui si sono aggiunti, a partire dal 2023, ulteriori canoni di locazione relativi ai nodi di scambio di Ponte Mammolo e Laurentina;
 - Leasing: il costo derivante dal leasing è stato stimato in relazione alla dinamica dell'attuale contratto di leasing esistente;
 - Canoni licenze software: il valore dei canoni licenze software sono stati adeguati all'inflazione per tutto il periodo di affidamento;
- Costo del personale: la proiezione del costo del personale è stata stimata in base all'evoluzione della dinamica del personale che prevede ingressi medi, per effetto del turn over, nel corso dell'orizzonte di PEF intorno a 60-80 risorse/anno.

Negli Anni dal 2025 al 2027 si prevede una riduzione del 7% a fine 2027 del personale di guida in relazione alla contrazione prevista delle percorrenze del 10% nel 2025.

Inoltre, all'interno del costo del personale è stato tenuto in considerazione l'effetto derivante dal rinnovo del CCNL, la cui stima è basata su un ammontare mensile medio pari a € 30 per il parametro 175. È stato inoltre ipotizzato il riconoscimento delle indennità anche sulle ferie, per un costo unitario aggiuntivo di € 200/anno per ciascuna unità di personale.

- Oneri diversi di gestione: i costi relativi agli oneri diversi di gestione sono stati adeguati all'inflazione per tutto il periodo di affidamento.

In relazione alla gestione finanziaria, è stata ipotizzata l'apertura di un mutuo per il finanziamento della digitalizzazione dei processi aziendali pari a € 5 milioni nel 2022, una cessione del credito per € 30 milioni nel 2023 ad un tasso di interesse del 3% di durata 12 mesi; l'apertura di un mutuo per il finanziamento dell'acquisto della sede aziendale nel 2023 pari a € 8 milioni, di durata 15 anni e tasso di interesse al 3%. Inoltre, è stata ipotizzata una ulteriore linea di credito nel 2025 di € 5 milioni per sostenere la cassa, con tasso di interesse al 3%. È stato inoltre ipotizzato il rimborso dell'attuale finanziamento in essere nel 2022, periodo precedente all'arco di Piano. Inoltre, sono stati rettificati i saldi di fine anno del Budget finanziario di € 5 milioni c.a. a titolo di riparto a valere sui cd Contributi c/esercizio per mancati ricavi tariffari, con erogazione attesa entro il 31/12/2022, in base a quanto indicato nel DM 489 del MIMS di concerto con il MEF.

Per la stima delle imposte, in considerazione del beneficio derivante dal recupero delle perdite pregresse, è stata utilizzata l'aliquota prevista dal bilancio di esercizio 2020 di Cotral pari a 2,23% per il calcolo dell'IRES e l'aliquota ordinaria pari a 5,12% per il calcolo dell'IRAP.

In considerazione dell'utile ragionevole, nel periodo di affidamento non è stato previsto di corrispondere una remunerazione dell'utile, come previsto dal Piano Industriale approvato, pari al 2% del Capitale Sociale.

4 Metodologia di elaborazione del PEF

Il presente capitolo è finalizzato a dare una visione d'insieme di tutto il processo che ha condotto alla redazione del PEF, al fine di garantire chiarezza nell'esposizione dei passaggi logici e matematici seguiti.

Di seguito si riporta, infatti, la metodologia adottata nell'elaborazione di tutti i sistemi di conto alla base del PEF, suddivisi per Conto Economico e Stato Patrimoniale, con indicazione dei dati di input, dell'algoritmo di calcolo e sintesi delle ratio sottostanti la loro quantificazione.

| Conto Economico | | | |
|---|---|--|---|
| Ricavi | | | |
| <i>Valore di riferimento</i> | <i>Input</i> | <i>Algoritmo di calcolo</i> | <i>Ratio di quantificazione</i> |
| Ricavi Titoli di Viaggio Metrebus Roma | <ul style="list-style-type: none"> • Numero di titoli venduti nel 2019 e 2021 per tipologia • Percorrenze previste per ciascun anno di affidamento • Tariffa per tipologia di titolo di viaggio • Manovra tariffaria prevista da luglio 2024 | <ol style="list-style-type: none"> 1. Proiezione delle quantità dei titoli di viaggio venduti per ciascun anno di affidamento in relazione alle percorrenze previste 2. Utilizzo delle tariffe definite a livello regionale per la manovra tariffaria previste a partire dal 01/07/2024 (circa +33% di incremento sulle tariffe dei biglietti e circa -1% sulle tariffe degli abbonamenti annuali) 3. Prodotto tra le quantità di titoli di viaggio e le tariffe definite per ciascun anno di affidamento 4. Calcolo dei ricavi attraverso la scorporazione dell'IVA (10%) | 1. È stato ipotizzato un ritorno alle quantità vendute pari all'80% dei livelli del 2019 nel 2026 e del 90% nel 2032. |
| Ricavi Titoli di Viaggio Metrebus Lazio | <ul style="list-style-type: none"> • Numero di titoli venduti nel 2019 e 2021 per tipologia • Percentuale di incremento del numero di titoli di viaggio venduti nel periodo di affidamento • Tariffa per tipologia di titolo di viaggio • Manovra tariffaria prevista a luglio 2024 | <ol style="list-style-type: none"> 1. Proiezione delle quantità dei titoli di viaggio venduti per ciascun anno di affidamento in relazione alle percorrenze previste 2. Utilizzo delle tariffe definite a livello regionale per la manovra tariffaria previste a partire dal 01/07/2024 (circa +33% di incremento sulle tariffe dei biglietti e circa -1% sulle tariffe degli abbonamenti annuali) 3. Prodotto tra le quantità di titoli di viaggio e le tariffe definite per ciascun anno di affidamento 4. Calcolo dei ricavi attraverso la scorporazione dell'IVA (10%) | 1. È stato ipotizzato un ritorno alle quantità vendute pari all'80% dei livelli del 2019 nel 2026 e del 90% nel 2032. |
| Ricavi Titoli di Viaggio Cotral | <ul style="list-style-type: none"> • Numero di titoli venduti nel 2019 e 2021 per tipologia • Percentuale di incremento del numero di titoli di viaggio venduti nel periodo di affidamento • Tariffa per tipologia di titolo di viaggio • Manovra tariffaria prevista a luglio 2024 | <ol style="list-style-type: none"> 1. Proiezione delle quantità dei titoli di viaggio venduti per ciascun anno di affidamento in relazione alle percorrenze previste 2. Utilizzo delle tariffe definite a livello regionale per la manovra tariffaria previste a partire dal 01/07/2024 (circa +33% di incremento sulle tariffe dei biglietti e circa -1% sulle tariffe degli abbonamenti annuali) 3. Prodotto tra le quantità di titoli di viaggio e le tariffe definite per ciascun anno di affidamento 4. Calcolo dei ricavi attraverso la scorporazione dell'IVA (10%) | 1. È stato ipotizzato un ritorno alle quantità vendute pari all'80% dei livelli del 2019 nel 2026 e del 90% nel 2032. |

| Conto Economico | | | |
|--|--|--|---|
| Ricavi | | | |
| <i>Valore di riferimento</i> | <i>Input</i> | <i>Algoritmo di calcolo</i> | <i>Ratio di quantificazione</i> |
| Corrispettivi da Contratto di Servizio | <ul style="list-style-type: none"> • Ricavi da tariffa • Altri ricavi • Costi • Capitale Investito Netto Regolatorio | 1. Per la stima dei corrispettivi derivanti da Contratto di Servizio è stato utilizzato l'algoritmo indicato nell'Annesso 5 agli schemi 1-3 della Delibera ART 154/2019 | |
| Ricavi da sanzioni per evasione tariffaria | <ul style="list-style-type: none"> • Ricavi da Vendita Titoli di Viaggio • Valore consuntivo 2019 | <ol style="list-style-type: none"> 1. Stima del valore del 2023 sulla base del prodotto tra il valore dei ricavi da Vendita Titoli di Viaggio del 2023 e il rapporto tra il valore consuntivo 2019 dei ricavi da sanzione tariffaria e i ricavi da vendita titoli di viaggio del 2019, adeguando all'inflazione 2. Per gli anni successivi, stima sulla base del prodotto tra il valore dei ricavi da Vendita Titoli di Viaggio dell'anno in corso e il rapporto tra il valore dell'anno precedente dei ricavi da sanzione tariffaria e i ricavi da vendita titoli di viaggio dell'anno precedente, adeguando all'inflazione | |
| Rimborso delle accise | <ul style="list-style-type: none"> • Valore a chilometro per il rimborso delle accise | <ol style="list-style-type: none"> 1. Evoluzione della dinamica del parco mezzi per tipologia di mezzi 2. Stima delle percorrenze per tipologia di mezzo per ciascun anno di affidamento 3. Stima dei consumi totali in litri per i mezzi a gasolio per classe di emissione, in relazione al consumo a chilometro per tipologia di mezzo 4. Prodotto dei litri individuati e del valore del rimborso delle accise a chilometro | <ul style="list-style-type: none"> • Evoluzione del parco mezzi per tipologia di mezzi con la previsione di dismissione dei mezzi più vecchi e inquinanti e l'immissione di nuovi mezzi • Percorrenza media per tipologia di mezzi sulla base delle percorrenze del 2019, con la previsione di incrementare le percorrenze dei nuovi mezzi, con conseguente riduzione dei consumi • Stima dei consumi dei mezzi in relazione agli attuali consumi al litro registrati dai mezzi • Valore del rimborso delle accise a chilometro pari a 0,21 €/litro per i mezzi Euro 5 e successivi |
| Ricavi da pubblicità | <ul style="list-style-type: none"> • Valore di budget 2022 | 1. Applicazione dei tassi di crescita obiettivo definiti dal Management sul valore di budget del 2022 | <ul style="list-style-type: none"> • Incremento del valore di budget pari al 5% annuo |
| Ricavi diversi | <ul style="list-style-type: none"> • Valore di budget 2022 | 1. Stima dei ricavi derivanti dal buy back della manutenzione per ciascun anno di affidamento ipotizzato anche su mezzi Solaris in coerenza con le uscite di bus Iveco, fino a garantire la saturazione del personale di officina | <ul style="list-style-type: none"> • Ricavi per il buy-back di manutenzione stimati considerando una media di 4 bus gestiti ad operaio di officina, prevedendo per il buy back un ricavo medio a bus nel periodo di € 3.790 |

| Conto Economico | | | |
|-------------------------------|---|--|---------------------------------|
| Ricavi | | | |
| <i>Valore di riferimento</i> | <i>Input</i> | <i>Algoritmo di calcolo</i> | <i>Ratio di quantificazione</i> |
| | | 2. Applicazione dell'inflazione annua al valore di budget dei ricavi diversi | |
| Contributi in conto esercizio | <ul style="list-style-type: none"> Cespiti acquisiti mediante finanziamento pubblico Ristori ricavi e costi energetici attesi Rimborso oneri di malattia | <ol style="list-style-type: none"> Stima degli ammortamenti dei cespiti contribuiti antecedenti al 2021 Stima degli ammortamenti dei cespiti contribuiti previsti dal Piano Investimenti Somma dei valori degli ammortamenti individuati Stima dei ristori ricavi e costi energetici attesi quali residui per i periodi di riferimento Inserimento valore del rimborso oneri di malattia netto atteso | |

| Conto Economico | | | |
|--------------------------------|--|--|--|
| Costi | | | |
| <i>Valore di riferimento</i> | <i>Input</i> | <i>Algoritmo di calcolo</i> | <i>Ratio di quantificazione</i> |
| Costi per materie prime | | | |
| Lubrificanti | <ul style="list-style-type: none"> Percorrenze previste per ciascun anno di affidamento, comprensive di chilometri fuori servizio Costo al chilometro per tipologia di mezzi | <ol style="list-style-type: none"> Stima del costo a chilometro per tipologia di mezzi, adeguando all'inflazione per ciascun anno di affidamento, incorporando dall'Anno 2 in poi solo incrementi superiori al 3% del PEFs iniziale Prodotto tra il costo a chilometro e le percorrenze previste per ciascuna tipologia di mezzi | <ul style="list-style-type: none"> Dinamica prospettica del costo a chilometrico con previsioni di valori correttivi funzionali a riflettere il costo di acquisto delle materie prime |
| Pneumatici | <ul style="list-style-type: none"> Valore di budget 2022 | <ol style="list-style-type: none"> Valore di budget adeguato all'inflazione per ciascuno anno di affidamento, incorporando dall'Anno 2 in poi solo incrementi superiori al 3% del PEFs iniziale | |
| Ricambi | <ul style="list-style-type: none"> Percorrenze previste per ciascun anno di affidamento, comprensive di chilometri fuori servizio Costo al chilometro per tipologia di mezzi | <ol style="list-style-type: none"> Stima del costo a chilometro per tipologia di mezzi, adeguando all'inflazione per ciascun anno di affidamento, incorporando dall'Anno 2 in poi solo incrementi superiori al 3% del PEFs iniziale Prodotto tra il costo a chilometro e le percorrenze previste per ciascuna tipologia di mezzi | <ul style="list-style-type: none"> Dinamica prospettica del costo a chilometrico con previsioni di valori correttivi funzionali a riflettere il costo di acquisto delle materie prime |

| Conto Economico | | | |
|------------------------------|---|--|---|
| Costi | | | |
| <i>Valore di riferimento</i> | <i>Input</i> | <i>Algoritmo di calcolo</i> | <i>Ratio di quantificazione</i> |
| Massa vestiario | <ul style="list-style-type: none"> Valore base da contratto di Gara Evoluzione dinamica personale viaggiante Valore annuo per addetto | <ol style="list-style-type: none"> Proiezione in relazione ai valori presenti nel contratto di Gara stipulato, con previsione di ricambio della massa vestiario ogni tre annualità Stima del valore medio ad addetto Proiezione in relazione alla dinamica del numero del personale viaggiante per ciascun anno di affidamento e adeguato all'inflazione | <ul style="list-style-type: none"> Previsione di andamento del costo della massa vestiario con un picco ogni tre anni per la sostituzione dei capi per tutto il personale di esercizio, negli altri due anni utilizzato il costo medio Cotral adeguato all'inflazione |
| Carburante da trazione | <ul style="list-style-type: none"> Percorrenze previste per ciascun anno di affidamento, comprensive dei chilometri fuori servizio Numero di mezzi per tipologia di servizio con distinzione di alimentazione (diesel, metano, elettrici) Consumo a chilometro per tipologia di mezzo Costo a litro | <ol style="list-style-type: none"> Evoluzione della dinamica del parco mezzi per tipologia di mezzi Stima delle percorrenze per tipologia di mezzo per ciascun anno di affidamento Stima dei consumi totali in litri (per gasolio e metano) per classe di emissione e in Kwh per i mezzi elettrici, in relazione al consumo a chilometro per tipologia di mezzo Prodotto tra i consumi individuati e il relativo costo al litro e kWh, incorporando dall'Anno 2 in poi solo incrementi superiori al 3% del PEFs iniziale | <ul style="list-style-type: none"> Evoluzione del parco mezzi per tipologia di mezzi con la previsione di dismissione dei mezzi più vecchi e inquinanti e l'immissione di nuovi mezzi Percorrenza media per tipologia di mezzi sulla base delle percorrenze del 2019, con la previsione di incrementare le percorrenze dei nuovi mezzi, con conseguente riduzione dei consumi Stima dei consumi dei mezzi in relazione agli attuali consumi al litro registrati dai mezzi Costo €/l per il gasolio è stato proiettato in considerazione delle previsioni prospettiche dell'indice "World Bank Crude Oil". Il costo €/l è stato stimato scorporando la quota parte delle accise dal costo Costo €/m³ per il metano è stato proiettato in considerazione delle previsioni prospettiche dell'indice "World Bank Natural Gas". Il costo €/l è stato stimato scorporando la quota parte delle accise dal costo Il costo Kwh è stato adeguato all'inflazione dal costo base individuato 2022 |
| Altri consumi di materiali | <ul style="list-style-type: none"> Valore di budget 2022 | <ol style="list-style-type: none"> Valore di budget adeguato all'inflazione per ciascuno anno di affidamento | |
| Costi per servizi | | | |
| Accertamenti sanitari | <ul style="list-style-type: none"> Valore di budget 2022 Evoluzione dinamica personale | <ol style="list-style-type: none"> Individuazione del valore annuo per addetto dal costo di budget 2022 Adeguamento all'inflazione del valore annuo per addetto | <ul style="list-style-type: none"> Individuazione della quota parte di costo indiretto tra la parte automobilistica e ferroviaria del costo misto degli accertamenti sanitari, stimandolo in relazione al numero del personale per |

| Conto Economico | | | |
|---|---|--|--|
| Costi | | | |
| <i>Valore di riferimento</i> | <i>Input</i> | <i>Algoritmo di calcolo</i> | <i>Ratio di quantificazione</i> |
| | <ul style="list-style-type: none"> Valore annuo per addetto | <ol style="list-style-type: none"> Prodotto tra il valore annuo per addetto e la dinamica del personale A partire dal dato del punto 3. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del numero di FTE presenti nella BU automobilistica stessa rispetto agli FTE presenti nella BU ferroviaria | <p>ciascuna BU. Individuato il costo indiretto, riparametrazione del costo alla BU automobilistica in relazione al numero del personale amministrativo afferente alla parte automobilistica sul totale del personale</p> |
| Vigilanza | <ul style="list-style-type: none"> Valore di budget 2022 | <ol style="list-style-type: none"> Valore di budget adeguato all'inflazione per ciascun anno di affidamento A partire dal dato del punto 1. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio della BU automobilistica stessa rispetto al Contratto di Servizio della BU ferroviaria | <ul style="list-style-type: none"> Individuazione della quota parte del costo indiretto Riparametrazione del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio sulla somma dei due Contratti di Servizio |
| Servizi TPL affidati a terzi | <ul style="list-style-type: none"> Valore annuo previsto | <ol style="list-style-type: none"> Individuazione del valore annuo previsto per l'affidamento del servizio di gestione della funicolare di Rocca di Papa | |
| Assicurazioni | <ul style="list-style-type: none"> Valore di budget 2022 Evoluzione parco mezzi Valore annuo per mezzo | <ol style="list-style-type: none"> Evoluzione della dinamica del parco mezzi Stima del valore annuo delle assicurazioni per mezzo adeguato all'inflazione per ciascun anno di affidamento, incorporando dall'Anno 2 in poi solo incrementi superiori al 3% del PEFs iniziale Prodotto del valore annuo per mezzo per il numero di mezzi A partire dal dato del punto 4. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio della BU automobilistica stessa rispetto al Contratto di Servizio della BU ferroviaria | <ul style="list-style-type: none"> Evoluzione del parco mezzi Individuazione della quota parte del costo indiretto Riparametrazione del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio sulla somma dei due Contratti di Servizio |
| Attività di comunicazione e customer care | <ul style="list-style-type: none"> Valore di budget 2022 | <ol style="list-style-type: none"> Valore di budget adeguato all'inflazione per ciascuno anno di affidamento A partire dal dato del punto 1. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio della BU automobilistica stessa rispetto al Contratto di Servizio della BU ferroviaria | <ul style="list-style-type: none"> Individuazione della quota parte del costo indiretto Riparametrazione del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio sulla somma dei due Contratti di Servizio |
| Consulenze | <ul style="list-style-type: none"> Valore di budget 2022 | <ol style="list-style-type: none"> Valore budget 2022 adeguato all'inflazione per ciascuno anno di affidamento | <ul style="list-style-type: none"> Individuazione della quota parte del costo indiretto |

| Conto Economico | | | |
|----------------------------------|--|---|--|
| Costi | | | |
| <i>Valore di riferimento</i> | <i>Input</i> | <i>Algoritmo di calcolo</i> | <i>Ratio di quantificazione</i> |
| | | 2. A partire dal dato del punto 1. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio della BU automobilistica stessa rispetto al Contratto di Servizio della BU ferroviaria | <ul style="list-style-type: none"> Riparametrazione del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio sulla somma dei due Contratti di Servizio |
| Servizi HW e SW | <ul style="list-style-type: none"> Valore di budget 2022 | <ol style="list-style-type: none"> Valore di budget adeguato all'inflazione per ciascuno anno di affidamento A partire dal dato del punto 1. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio della BU automobilistica stessa rispetto al Contratto di Servizio della BU ferroviaria | <ul style="list-style-type: none"> Individuazione della quota parte del costo indiretto Riparametrazione del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio sulla somma dei due Contratti di Servizio |
| Lavorazioni di terzi su bus | <ul style="list-style-type: none"> Percorrenze previste per ciascun anno di affidamento, comprensive di chilometri fuori servizio Costo al chilometro per tipologia di mezzi | <ol style="list-style-type: none"> Stima del costo a chilometro per tipologia di mezzi, adeguando all'inflazione per ciascun anno di affidamento Prodotto tra il costo a chilometro e le percorrenze previste per ciascuna tipologia di mezzi | <ul style="list-style-type: none"> Dinamica prospettica del costo a chilometrico con previsioni di valori correttivi funzionali a riflettere il maggior ricorso al contratto di global service |
| Manutenzione edifici ed impianti | <ul style="list-style-type: none"> Valore di budget 2022 | <ol style="list-style-type: none"> Valore di budget adeguato all'inflazione per ciascuno anno di affidamento | <ul style="list-style-type: none"> Tale valore riflette il contratto di global service che Cotral ha con due distinte società per la manutenzione degli impianti. Si è assunto che tale modello operativo sia mantenuto per tutta la durata dell'affidamento |
| Altre manutenzioni | <ul style="list-style-type: none"> Valore di budget 2022 | <ol style="list-style-type: none"> Valore di budget adeguato all'inflazione per ciascuno anno di affidamento A partire dal dato del punto 1. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio della BU automobilistica stessa rispetto al Contratto di Servizio della BU ferroviaria | <ul style="list-style-type: none"> Individuazione della quota parte del costo indiretto Riparametrazione del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio sulla somma dei due Contratti di Servizio |
| Prestazioni lavorative | <ul style="list-style-type: none"> Valore di budget 2022 | <ol style="list-style-type: none"> Valore di budget adeguato all'inflazione per ciascuno anno di affidamento A partire dal dato del punto 1. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio della BU automobilistica stessa rispetto al Contratto di Servizio | <ul style="list-style-type: none"> Individuazione della quota parte di costo indiretto e di costo misto Riparametrazione del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio sulla somma dei due Contratti di Servizio |

| Conto Economico | | | |
|--|---|--|---|
| Costi | | | |
| <i>Valore di riferimento</i> | <i>Input</i> | <i>Algoritmo di calcolo</i> | <i>Ratio di quantificazione</i> |
| | | della BU ferroviaria e sulla base dei valori del numero di FTE presenti nella BU automobilistica stessa rispetto agli FTE presenti nella BU ferroviaria | <ul style="list-style-type: none"> Individuazione della quota parte di costo indiretto tra la parte automobilistica e ferroviaria del costo misto delle prestazioni lavorative, stimandolo in relazione al numero del personale per ciascuna BU. Individuato il costo indiretto, riparametrazione del costo alla BU automobilistica in relazione al numero del personale amministrativo della parte automobilistica sul totale del personale |
| Pulizia e servizi di rimessa | <ul style="list-style-type: none"> Valore di budget 2022 Evoluzione parco mezzi | <ol style="list-style-type: none"> Partendo dal valore di budget, è stato individuato il valore unitario a mezzo, proiettandolo per l'evoluzione del parco mezzi e adeguandolo all'inflazione A partire dal dato del punto 1. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del numero di FTE presenti nella BU automobilistica stessa rispetto agli FTE presenti nella BU ferroviaria | <ul style="list-style-type: none"> Individuazione della quota parte del costo indiretto Riparametrazione del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al numero del personale totale tra le due BU |
| Smaltimento rifiuti/bonifiche ambientali | <ul style="list-style-type: none"> Valore di budget 2022 | <ol style="list-style-type: none"> Valore di budget adeguato all'inflazione per ciascuno anno di affidamento A partire dal dato del punto 1. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio della BU automobilistica stessa rispetto al Contratto di Servizio della BU ferroviaria | <ul style="list-style-type: none"> Individuazione della quota parte del costo indiretto Riparametrazione del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio sulla somma dei due Contratti di Servizio |
| Spese legali e notarili | <ul style="list-style-type: none"> Valore di budget 2022 | <ol style="list-style-type: none"> Valore di budget adeguato all'inflazione per ciascuno anno di affidamento A partire dal dato del punto 1. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio della BU automobilistica stessa rispetto al Contratto di Servizio della BU ferroviaria | <ul style="list-style-type: none"> Individuazione della quota parte del costo indiretto Riparametrazione del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio sulla somma dei due Contratti di Servizio |
| Telefonia | <ul style="list-style-type: none"> Valore di budget 2022 | <ol style="list-style-type: none"> Valore di budget adeguato all'inflazione per ciascuno anno di affidamento A partire dal dato del punto 1. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio della BU automobilistica stessa | <ul style="list-style-type: none"> Individuazione della quota parte del costo indiretto Riparametrazione del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio sulla somma dei due Contratti di Servizio |

| Conto Economico | | | |
|------------------------------|--|--|---|
| Costi | | | |
| <i>Valore di riferimento</i> | <i>Input</i> | <i>Algoritmo di calcolo</i> | <i>Ratio di quantificazione</i> |
| | | rispetto al Contratto di Servizio della BU ferroviaria | |
| Utenze | <ul style="list-style-type: none"> Valore di budget 2022 | <ol style="list-style-type: none"> Valore di budget adeguato all'inflazione per ciascuno anno di affidamento A partire dal dato del punto 1. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del numero di FTE presenti nella BU automobilistica stessa rispetto agli FTE presenti nella BU ferroviaria | <ul style="list-style-type: none"> Individuazione della quota parte del costo indiretto Riparametrazione del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al numero del personale totale tra le due BU |
| Formazione | <ul style="list-style-type: none"> Valore di budget 2022 | <ol style="list-style-type: none"> Valore di budget adeguato all'inflazione per ciascuno anno di affidamento A partire dal dato del punto 1. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio della BU automobilistica stessa rispetto al Contratto di Servizio della BU ferroviaria | <ul style="list-style-type: none"> Individuazione della quota parte del costo indiretto Riparametrazione del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio sulla somma dei due Contratti di Servizio |
| Aggio e gestione tariffaria | <ul style="list-style-type: none"> Percentuale di aggio prevista Ricavi da titoli di viaggio | <ol style="list-style-type: none"> Prodotto tra la percentuale degli aggi prevista, lasciata invariata per ciascun anno di affidamento e il valore totale dei ricavi da titoli di viaggio | |
| Servizi TPL affidati a terzi | <ul style="list-style-type: none"> Valore consuntivo 2020 | <ol style="list-style-type: none"> Valore di budget lasciato flat per ciascun anno di affidamento del servizio | <ul style="list-style-type: none"> Utilizzato valore consuntivo 2020 in quanto nel 2021 sono state registrati anche i costi derivanti dai servizi aggiuntivi |
| Compensi organi societari | <ul style="list-style-type: none"> Valore di budget 2022 | <ol style="list-style-type: none"> Valore di budget adeguato all'inflazione per ciascuno anno di affidamento A partire dal dato del punto 1. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio della BU automobilistica stessa rispetto al Contratto di Servizio della BU ferroviaria | <ul style="list-style-type: none"> Individuazione della quota parte del costo indiretto Riparametrazione del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio sulla somma dei due Contratti di Servizio |
| Servizi ai dipendenti | <ul style="list-style-type: none"> Valore consuntivo 2020 Dinamica del personale | <ol style="list-style-type: none"> Individuazione del valore annuo per addetto dal costo consuntivo 2020 Adeguamento all'inflazione del valore annuo per addetto Prodotto tra il valore annuo per addetto e la dinamica del personale A partire dal dato del punto 3. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del numero di FTE presenti nella BU automobilistica stessa | <ul style="list-style-type: none"> Individuazione della quota parte di costo indiretto tra la parte automobilistica e ferroviaria del costo misto dei servizi ai dipendenti, stimandolo in relazione al numero del personale per ciascuna BU. Individuato il costo indiretto, riparametrazione del costo alla BU automobilistica in relazione al numero del personale amministrativo della parte |

| Conto Economico | | | |
|---|--|--|--|
| Costi | | | |
| <i>Valore di riferimento</i> | <i>Input</i> | <i>Algoritmo di calcolo</i> | <i>Ratio di quantificazione</i> |
| | | rispetto agli FTE presenti nella BU ferroviaria | automobilistica sul totale del personale |
| Altri servizi | <ul style="list-style-type: none"> Valore di budget 2022 | <ol style="list-style-type: none"> Valore di budget adeguato all'inflazione per ciascuno anno di affidamento A partire dal dato del punto 1. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio della BU automobilistica stessa rispetto al Contratto di Servizio della BU ferroviaria | <ul style="list-style-type: none"> Individuazione della quota parte del costo indiretto Riparametrazione del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio sulla somma dei due Contratti di Servizio |
| Costi per servizi nelle aree a domanda debole | <ul style="list-style-type: none"> Scheda economica | <ol style="list-style-type: none"> Stima dei costi per servizi nelle aree a domanda debole sulla base delle schede economiche, adeguando i costi all'inflazione per il periodo di affidamento | <ul style="list-style-type: none"> Costi per servizi nelle aree a domanda debole sulla base delle schede economiche delle diverse aree interessate, con avvio del servizio da gennaio 2023 per la valle del Comino e per l'area dei Monti Reatini |
| Godimento beni di terzi | | | |
| Canoni di locazione e noleggio | <ul style="list-style-type: none"> Valore di budget 2022 Valore dei canoni di locazione | <ol style="list-style-type: none"> Valore di budget adeguato all'inflazione per ciascun anno di affidamento Riduzione del canone in relazione alla riduzione dei beni in locazione A partire dal dato del punto 2. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del numero di FTE presenti nella BU automobilistica stessa rispetto agli FTE presenti nella BU ferroviaria | <ul style="list-style-type: none"> Individuazione della quota parte del costo indiretto Riparametrazione del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al numero del personale totale tra le due BU |
| Leasing | <ul style="list-style-type: none"> Piano di leasing | <ol style="list-style-type: none"> Valore sulla base del piano di leasing previsto che termina nel 2024 | |
| Canoni licenze software | <ul style="list-style-type: none"> Valore di budget 2022 | <ol style="list-style-type: none"> Valore di budget adeguato all'inflazione per ciascun anno di affidamento A partire dal dato del punto 1. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio della BU automobilistica stessa rispetto al Contratto di Servizio della BU ferroviaria | <ul style="list-style-type: none"> Individuazione della quota parte del costo indiretto Riparametrazione del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio sulla somma dei due Contratti di Servizio |
| Costo del personale | | | |
| Costo del lavoro ordinario | <ul style="list-style-type: none"> Dinamica delle entrate e delle uscite Costo medio per tipologia di figura | <ol style="list-style-type: none"> Stima del costo del personale uscente Stima del costo del personale entrante Stima del rinnovo del CCNL sulla base del rinnovo unitario da corrispondere a ciascuna risorsa | <ul style="list-style-type: none"> Individuazione della quota parte del costo indiretto Riparametrazione del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio |

| Conto Economico | | | |
|------------------------------------|--|---|---|
| Costi | | | |
| <i>Valore di riferimento</i> | <i>Input</i> | <i>Algoritmo di calcolo</i> | <i>Ratio di quantificazione</i> |
| | <ul style="list-style-type: none"> Rinnovo CCNL | <p>4. Somma sul valore a budget 2022 per il primo anno dei valori individuati ai punti 1., 2. e 3. e per gli anni successivi sul costo totale ordinario</p> <p>5. A partire dal dato del punto 4. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio della BU automobilistica stessa rispetto al Contratto di Servizio della BU ferroviaria</p> <p>6. È stato ipotizzato il riconoscimento delle indennità anche sulle ferie, per un costo unitario aggiuntivo di € 200/anno per ciascuna unità di personale.</p> | <p>sulla somma dei due Contratti di Servizio</p> <ul style="list-style-type: none"> Valore unitario da corrispondere stimato in € 30 per risorsa per 14 mensilità Previsione del rinnovo nel triennio 2022-2024 e 2028-2030 |
| Costo del lavoro straordinario | <ul style="list-style-type: none"> Dinamica delle entrate e delle uscite Costo medio per tipologia di figura | <p>1. Stima del valore unitario per tipologia di figura del costo dello straordinario sulla base del valore di budget 2022</p> <p>2. Stima del costo del lavoro straordinario sulla base della dinamica del personale e del costo medio per tipologia di figura</p> | |
| Ammortamenti e svalutazioni | | | |
| Ammortamento | <ul style="list-style-type: none"> Libro cespiti Piano Investimenti | <p>1. Prodotto tra le aliquote di ammortamento (definite per ciascuna categoria di investimento secondo quanto previsto dalla documentazione di gara) e residuo contabile per ciascun anno di affidamento per libro cespiti e per gli investimenti ipotizzati</p> <p>2. A partire dal dato del punto 1. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio della BU automobilistica stessa rispetto al Contratto di Servizio della BU ferroviaria e sulla base dei valori del numero di FTE presenti nella BU automobilistica stessa rispetto agli FTE presenti nella BU ferroviaria</p> | <ul style="list-style-type: none"> Individuazione della quota parte di costo indiretto e di costo misto Riparametrazione del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio sulla somma dei due Contratti di Servizio Individuazione della quota parte di costo indiretto tra la parte automobilistica e ferroviaria del costo misto degli ammortamenti, stimandolo in relazione al numero del personale per ciascuna BU. Individuato il costo indiretto, riparametrazione del costo alla BU automobilistica in relazione al numero del personale amministrativo della parte automobilistica sul totale del personale |
| Accantonamenti | <ul style="list-style-type: none"> Rinnovo oneri CCNL Valore unitario del rinnovo | <p>1. Stima dell'accantonamento al fondo oneri rinnovo CCNL sulla base del rinnovo unitario da corrispondere a ciascuna risorsa</p> | <ul style="list-style-type: none"> Valore unitario da accantonare stimato in € 30 per risorsa per 14 mensilità |

| Conto Economico | | | |
|----------------------------------|---|---|--|
| Costi | | | |
| <i>Valore di riferimento</i> | <i>Input</i> | <i>Algoritmo di calcolo</i> | <i>Ratio di quantificazione</i> |
| | <ul style="list-style-type: none"> Consistenza del personale | | <ul style="list-style-type: none"> Previsione dell'accantonamento nel triennio 2025-2027 e nel 2031 |
| Oneri diversi di gestione | | | |
| Altre imposte e tasse | <ul style="list-style-type: none"> Valore di budget 2022 | <ol style="list-style-type: none"> Valore di budget adeguato all'inflazione per ciascun anno di affidamento A partire dal dato del punto 1. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio della BU automobilistica stessa rispetto al Contratto di Servizio della BU ferroviaria e sulla base dei valori del numero di FTE presenti nella BU automobilistica stessa rispetto agli FTE presenti nella BU ferroviaria | <ul style="list-style-type: none"> Individuazione della quota parte del costo indiretto Riparametrazione di quota parte del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio sulla somma dei due Contratti di Servizio e quota parte in relazione al numero del personale amministrativo della parte automobilistica sul totale del personale |
| Oneri diversi di gestione | <ul style="list-style-type: none"> Valore di budget 2022 | <ol style="list-style-type: none"> Valore di budget adeguato all'inflazione per ciascun anno di affidamento A partire dal dato del punto 1. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio della BU automobilistica stessa rispetto al Contratto di Servizio della BU ferroviaria e sulla base dei valori del numero di FTE presenti nella BU automobilistica stessa rispetto agli FTE presenti nella BU ferroviaria | <ul style="list-style-type: none"> Individuazione della quota parte di costo indiretto e di costo misto Riparametrazione del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio sulla somma dei due Contratti di Servizio Individuazione della quota parte di costo indiretto tra la parte automobilistica e ferroviaria del costo misto degli oneri diversi di gestione, stimandolo in relazione al numero del personale per ciascuna BU. Individuato il costo indiretto, riparametrazione del costo alla BU automobilistica in relazione al numero del personale amministrativo della parte automobilistica sul totale del personale |

| Conto Economico | | | |
|------------------------------|---|---|--|
| <i>Valore di riferimento</i> | <i>Input</i> | <i>Algoritmo di calcolo</i> | <i>Ratio di quantificazione</i> |
| Oneri finanziari | | | |
| Proventi e oneri finanziari | <ul style="list-style-type: none"> Piano di ammortamento del finanziamento in essere | 1. Individuazione della quota interessi dal piano di ammortamento del finanziamento in essere per ciascun anno di affidamento e stima degli oneri finanziari derivanti dall'accensione della linea di credito del 2023 e del 2032 | <ul style="list-style-type: none"> Oneri finanziari basati su tasso di interesse del 3% per la cessione del credito nel 2023 con importo pari a € 30 milioni per 12 mesi; interesse del 3% su mutuo acceso nel 2022 con importo pari a € 5 milioni; interesse del 3% su mutuo acceso nel 2023 con importo pari a € 8 milioni; interesse del 3% su mutuo acceso nel 2025 con importo pari a € 5 milioni. |
| Imposte | | | |
| IRES | <ul style="list-style-type: none"> Aliquota vigente di riferimento per Cotral (consuntivo bilancio 2021) | 1. Calcolo della base imponibile, posta pari all'EBT al netto degli accantonamenti 2. Prodotto per ciascun anno di affidamento tra aliquota fiscale di riferimento di Cotral (consuntivo bilancio 2021) sulla base delle perdite pregresse per l'IRES (2,23%) e la base imponibile definita come da punto 1., nel caso in cui quest'ultima risulti essere positiva | |
| IRAP | <ul style="list-style-type: none"> Aliquota vigente | 1. Calcolo della base imponibile, posta pari all'EBIT al netto degli accantonamenti 2. Prodotto per ciascun anno di affidamento tra aliquota fiscale prevista per l'IRAP (5,12%) e la base imponibile definita come da punto 1., nel caso in cui quest'ultima risulti essere positiva | |

| Stato Patrimoniale | | | |
|---------------------------------|---|--|--|
| Attivo | | | |
| <i>Valore di riferimento</i> | <i>Input</i> | <i>Algoritmo di calcolo</i> | <i>Ratio di quantificazione</i> |
| Immobilizzazioni | | | |
| Fabbricati, Impianti e Depositi | <ul style="list-style-type: none"> • Libro cespiti • Piano Investimenti | <ol style="list-style-type: none"> 1. Per il libro cespiti, importo pari al valore residuo contabile al netto delle quote di ammortamento previste per ciascun anno di affidamento 2. Per il Piano Investimenti, importo pari al costo storico di acquisto al netto della quota di ammortamento dell'esercizio per il primo anno di affidamento e valore residuo contabile al netto della quota di ammortamento dell'esercizio per i successivi anni di affidamento 3. Somma dei valori individuati al punto 1. e al punto 2. | <ul style="list-style-type: none"> • L'investimento previsto riguarda principalmente la ristrutturazione/realizzazione dei nuovi depositi, per un importo totale nel periodo di affidamento pari a oltre € 67,5 milioni |
| Impianti specifici | <ul style="list-style-type: none"> • Libro cespiti • Piano Investimenti | <ol style="list-style-type: none"> 1. Per il libro cespiti, importo pari al valore residuo contabile al netto delle quote di ammortamento previste per ciascun anno di affidamento 2. Per il Piano Investimenti, importo pari al costo storico di acquisto al netto della quota di ammortamento dell'esercizio per il primo anno di affidamento e valore residuo contabile al netto della quota di ammortamento dell'esercizio per i successivi anni di affidamento 3. Somma dei valori individuati al punto 1. e al punto 2. | <ul style="list-style-type: none"> • L'investimento previsto riguarda principalmente la realizzazione di interventi volti all'efficientamento energetico (come, ad esempio, l'installazione di impianti fotovoltaici), per un importo totale nel periodo di affidamento pari a oltre € 41,1 milioni |
| Flotta bus | <ul style="list-style-type: none"> • Libro cespiti • Piano Investimenti | <ol style="list-style-type: none"> 1. Per il libro cespiti, importo pari al valore residuo contabile al netto delle quote di ammortamento previste per ciascun anno di affidamento 2. Per il Piano Investimenti, importo pari al costo storico di acquisto al netto della quota di ammortamento dell'esercizio per il primo anno di affidamento e valore residuo contabile al netto della quota di ammortamento dell'esercizio per i successivi anni di affidamento 3. Somma dei valori individuati al punto 1. e al punto 2. | <ul style="list-style-type: none"> • L'investimento previsto riguarda l'acquisto di nuovi mezzi per un totale di 974 mezzi, per un importo totale nel periodo di affidamento pari a oltre € 359,9 milioni |
| Infrastrutture tecnologiche | <ul style="list-style-type: none"> • Libro cespiti | <ol style="list-style-type: none"> 1. Per il libro cespiti, importo pari al valore residuo contabile al | <ul style="list-style-type: none"> • L'investimento previsto riguarda principalmente il rinnovo delle |

| Stato Patrimoniale | | | |
|------------------------------|---|--|---|
| Attivo | | | |
| <i>Valore di riferimento</i> | <i>Input</i> | <i>Algoritmo di calcolo</i> | <i>Ratio di quantificazione</i> |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Piano Investimenti | <p>netto delle quote di ammortamento previste per ciascun anno di affidamento</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Per il Piano Investimenti, importo pari al costo storico di acquisto al netto della quota di ammortamento dell'esercizio per il primo anno di affidamento e valore residuo contabile al netto della quota di ammortamento dell'esercizio per i successivi anni di affidamento 3. Somma dei valori individuati al punto 1. e al punto 2. 4. A partire dal dato del punto 3. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio della BU automobilistica stessa rispetto al Contratto di Servizio della BU ferroviaria | <p>infrastrutture tecnologiche, per un importo totale nel periodo di affidamento pari a oltre € 17,1 milioni</p> <ul style="list-style-type: none"> • Individuazione della quota parte delle immobilizzazioni indirette e miste • Riparametrazione delle immobilizzazioni indirette alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio sulla somma dei due Contratti di Servizio |
| Macchine elettroniche | <ul style="list-style-type: none"> • Libro cespiti • Piano Investimenti | <ol style="list-style-type: none"> 1. Per il libro cespiti, importo pari al valore residuo contabile al netto delle quote di ammortamento previste per ciascun anno di affidamento 2. Per il Piano Investimenti, importo pari al costo storico di acquisto al netto della quota di ammortamento dell'esercizio per il primo anno di affidamento e valore residuo contabile al netto della quota di ammortamento dell'esercizio per i successivi anni di affidamento 3. Somma dei valori individuati al punto 1. e al punto 2. 4. A partire dal dato del punto 3. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio della BU automobilistica stessa rispetto al Contratto di Servizio della BU ferroviaria e sulla base dei valori del numero di FTE presenti nella BU automobilistica stessa rispetto agli FTE presenti nella BU ferroviaria | <ul style="list-style-type: none"> • L'investimento previsto riguarda principalmente il rinnovo delle macchine elettroniche, per un importo totale nel periodo di affidamento pari a oltre € 10,9 milioni • Individuazione della quota parte delle immobilizzazioni indirette e miste • Riparametrazione delle immobilizzazioni indirette alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio sulla somma dei due Contratti di Servizio • Individuazione della quota parte di immobilizzazioni indirette tra la parte automobilistica e ferroviaria, stimandolo in relazione al numero del personale per ciascuna BU. Individuato il valore delle immobilizzazioni indirette, riparametrazione del costo alla BU automobilistica in relazione al numero del personale amministrativo della parte automobilistica sul totale del personale |
| Licenze | <ul style="list-style-type: none"> • Libro cespiti | <ol style="list-style-type: none"> 1. Per il libro cespiti, importo pari al valore residuo contabile al netto delle quote di | <ul style="list-style-type: none"> • L'investimento previsto riguarda principalmente il rinnovo delle licenze, per un importo totale nel |

| Stato Patrimoniale | | | |
|------------------------------|---|--|---|
| Attivo | | | |
| <i>Valore di riferimento</i> | <i>Input</i> | <i>Algoritmo di calcolo</i> | <i>Ratio di quantificazione</i> |
| | <ul style="list-style-type: none"> Piano Investimenti | <p>ammortamento previste per ciascun anno di affidamento</p> <p>2. Per il Piano Investimenti, importo pari al costo storico di acquisto al netto della quota di ammortamento dell'esercizio per il primo anno di affidamento e valore residuo contabile al netto della quota di ammortamento dell'esercizio per i successivi anni di affidamento</p> <p>3. Somma dei valori individuati al punto 1. e al punto 2.</p> <p>4. A partire dal dato del punto 3. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del numero di FTE presenti nella BU automobilistica stessa rispetto agli FTE presenti nella BU ferroviaria</p> | <p>periodo di affidamento pari a oltre € 3,3 milioni</p> <ul style="list-style-type: none"> Individuazione della quota parte delle immobilizzazioni indirette e miste Riparametrazione delle immobilizzazioni indirette alla BU automobilistica in relazione al numero del personale amministrativo della parte automobilistica sul totale del personale |
| Software | <ul style="list-style-type: none"> Libro cespiti Piano Investimenti | <p>1. Per il libro cespiti, importo pari al valore residuo contabile al netto delle quote di ammortamento previste per ciascun anno di affidamento</p> <p>2. Per il Piano Investimenti, importo pari al costo storico di acquisto al netto della quota di ammortamento dell'esercizio per il primo anno di affidamento e valore residuo contabile al netto della quota di ammortamento dell'esercizio per i successivi anni di affidamento</p> <p>3. Somma dei valori individuati al punto 1. e al punto 2.</p> <p>4. A partire dal dato del punto 3. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio della BU automobilistica stessa rispetto al Contratto di Servizio della BU ferroviaria</p> | <ul style="list-style-type: none"> L'investimento previsto riguarda principalmente l'implementazione e il rinnovo dei software, per un importo totale nel periodo di affidamento pari a oltre € 14,8 milioni Individuazione della quota parte delle immobilizzazioni indirette e miste Riparametrazione delle immobilizzazioni indirette alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio sulla somma dei due Contratti di Servizio |
| Attivo circolante | | | |
| Rimanenze | | | <ul style="list-style-type: none"> Non considerata una variazione delle rimanenze nel periodo di affidamento del servizio |
| Crediti v/clienti | <ul style="list-style-type: none"> Valore consuntivo 2020 | <p>1. Stima del DSO (Days Sales Outstanding, tempo medio di incasso) sulla base del rapporto</p> | <ul style="list-style-type: none"> Il valore medio del DSO per tutto il periodo di concessione è stato assunto pari a 57 giorni |

| Stato Patrimoniale | | | |
|------------------------------|--|--|--|
| Attivo | | | |
| <i>Valore di riferimento</i> | <i>Input</i> | <i>Algoritmo di calcolo</i> | <i>Ratio di quantificazione</i> |
| | | tra il valore dei crediti v/clienti e dei ricavi da titoli di viaggio 2. Mantenimento del DSO costante per tutta la durata del periodo di concessione 3. Stima del valore dei crediti v/clienti sulla base del DSO e della dinamica dei ricavi da titoli di viaggio | |
| Crediti v/controllanti | <ul style="list-style-type: none"> Valore di budget 2022 | 1. Stima del DSO (Days Sales Outstanding, tempo medio di incasso) sulla base del rapporto tra il valore dei crediti v/controllanti del 2020 e dei ricavi da corrispettivi 2. Mantenimento del DSO costante per tutta la durata del periodo di concessione 3. Stima del valore dei crediti v/controllanti sulla base del DSO e della dinamica dei ricavi da corrispettivi | <ul style="list-style-type: none"> Il valore medio del DSO per tutto il periodo di concessione è stato assunto pari a 59 giorni Cessione del credito verso Regione Lazio per contributi in c/investimento per un ammontare pari € 30 milioni |
| Crediti tributari | <ul style="list-style-type: none"> Valore consuntivo 2020 | <ul style="list-style-type: none"> Stima del DSO (Days Sales Outstanding, tempo medio di incasso) sulla base del rapporto tra il valore dei crediti tributari del 2020 e dei ricavi da corrispettivi Mantenimento del DSO costante per tutta la durata del periodo di concessione Stima del valore dei crediti v/controllanti sulla base del DSO e della dinamica dei ricavi da corrispettivi | <ul style="list-style-type: none"> Il valore medio del DSO per tutto il periodo di concessione è stato assunto pari a 62 giorni |
| Altri crediti | <ul style="list-style-type: none"> Valore di budget 2022 | 1. È stato previsto, in linea con quanto definito nella proposta di concordato da parte di Atac, il pagamento parziale nella misura del 31% nel 2022 del credito verso Atac 2. È stata prevista nel 2022 la compensazione relativa agli oneri di malattia per le annualità comprese nel quadriennio 2015-2018 (in forza del Decreto Interministeriale del 30 luglio 2021 Rimborso Oneri Malattia 2015-2018) | |
| Disponibilità liquide | <ul style="list-style-type: none"> Valore di budget 2022 | 1. Definita sulla base dello sviluppo del Rendiconto Finanziario | |

| <i>Stato Patrimoniale</i> | | | |
|------------------------------|---|---|---------------------------------|
| <i>Attivo</i> | | | |
| <i>Valore di riferimento</i> | <i>Input</i> | <i>Algoritmo di calcolo</i> | <i>Ratio di quantificazione</i> |
| Ratei e risconti attivi | <ul style="list-style-type: none">• Valore di budget 2022 | 1. Definiti proporzionalmente sulla base dell'andamento dei ricavi totali | |

| Stato Patrimoniale | | | |
|--|--|---|--|
| Passivo | | | |
| <i>Valore di riferimento</i> | <i>Input</i> | <i>Algoritmo di calcolo</i> | <i>Ratio di quantificazione</i> |
| Patrimonio Netto | | | |
| Capitale Sociale, riserva legale e utili/perdite a nuovo/d'esercizio | <ul style="list-style-type: none"> Valore di consuntivo 2020 | <ol style="list-style-type: none"> Destinazione del 5% dell'utile di esercizio a riserva legale fino al limite del 20% del capitale sociale Previsione di distribuzione di dividendi alla Regione nella misura del 2% del Capitale Sociale (pari a € 1.000.000) per il 2022 Riporto a nuovo di utili e perdite di ciascun esercizio per il periodo di affidamento | <ul style="list-style-type: none"> Prevista destinazione a riserva legale, attraverso l'accantonamento del 5%, dell'utile di esercizio fino al raggiungimento di un importo pari al 20% del Capitale Sociale, come previsto dall'art. 2430 comma 1 del Codice civile |
| Fondi | | | |
| Fondo di trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato | <ul style="list-style-type: none"> Valore di consuntivo 2020 Uscite del personale per ciascun anno di affidamento | <ol style="list-style-type: none"> Sottrazione al fondo dell'importo relativo al personale previsto in uscita per ciascun anno di affidamento Applicazione del tasso di rivalutazione annua (1,5% + 75% dell'Istat FOI) al fondo TFR per i successivi anni di affidamento A partire dal dato del punto 2. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del numero di FTE presenti nella BU automobilistica stessa rispetto agli FTE presenti nella BU ferroviaria | <ul style="list-style-type: none"> Previsione dei pensionamenti fornita sulla base di stime del raggiungimento del limite di età lavorabile Individuazione della quota parte di costo indiretto tra la parte automobilistica e ferroviaria del costo misto degli accertamenti sanitari, stimandolo in relazione al numero del personale per ciascuna BU. Individuato il costo indiretto, riparametrazione del costo alla BU automobilistica in relazione al numero del personale amministrativo della parte automobilistica sul totale del personale |
| Fondo rischi e oneri | <ul style="list-style-type: none"> Valore di consuntivo 2020 | | <ul style="list-style-type: none"> Non considerata una variazione del fondo rischi e oneri per gli anni di affidamento del servizio |
| Fondo oneri rinnovo CCNL | <ul style="list-style-type: none"> Valore consuntivo 2020 Valore unitario del rinnovo Consistenza del personale | <ol style="list-style-type: none"> Stima dell'accantonamento al fondo oneri rinnovo CCNL sulla base del rinnovo unitario da corrispondere a ciascuna risorsa Riduzione del fondo oneri rinnovo CCNL in corrispondenza del rinnovo contrattuale e previsione di nessun accantonamento nel periodo di vigenza contrattuale della durata di tre anni | <ul style="list-style-type: none"> Valore unitario da accantonare stimato in € 30 per risorsa per 14 mensilità Previsione dell'accantonamento nel triennio 2025-2027 e nel 2031 |
| Passivo circolante | | | |
| Debiti v/fornitori | <ul style="list-style-type: none"> Valore di consuntivo 2020 | <ol style="list-style-type: none"> Stima del DPO (Days Payable Outstanding, tempo medio di pagamento) sulla base del rapporto tra il valore dei debiti | <ul style="list-style-type: none"> Il valore medio del DPO per tutto il periodo di concessione è stato assunto pari a 117 giorni |

| Stato Patrimoniale | | | |
|---------------------------------|---|--|--|
| Passivo | | | |
| <i>Valore di riferimento</i> | <i>Input</i> | <i>Algoritmo di calcolo</i> | <i>Ratio di quantificazione</i> |
| | | v/fornitori e della somma dei costi per materie prime e costi per servizi 2. Mantenimento del DPO costante per tutta la durata del periodo di concessione 3. Stima del valore dei debiti v/fornitori sulla base del DPO e della dinamica della somma dei costi per materie prime e dei costi per servizi | |
| Debiti tributari | • Valore di consuntivo 2020 | 1. Stima del DPO (Days Payable Outstanding, tempo medio di pagamento) sulla base del rapporto tra il valore dei debiti tributari e della somma di tutti i costi 2. Mantenimento del DPO costante per tutta la durata del periodo di concessione 3. Stima del valore dei debiti v/fornitori sulla base del DPO e della dinamica di tutti i costi | • Il valore medio del DPO per tutto il periodo di concessione è stato assunto pari a 7 giorni |
| Debiti v/istituti previdenziali | • Valore di consuntivo 2020 | 1. Stima del DPO (Days Payable Outstanding, tempo medio di pagamento) sulla base del rapporto tra il valore dei debiti v/istituti previdenziali e della somma di tutti i costi 2. Mantenimento del DPO costante per tutta la durata del periodo di concessione 3. Stima del valore dei debiti v/fornitori sulla base del DPO e della dinamica di tutti i costi | • Il valore medio del DPO per tutto il periodo di concessione è stato assunto pari a 20 giorni |
| Debiti verso banche | • Piano di ammortamento del finanziamento in essere | 1. Individuazione della quota interessi dal piano di ammortamento del finanziamento in essere per ciascun anno di affidamento e dell'apertura della linea di credito dovuta allo sfasamento temporale dell'incasso del Fondo Coesione e Sviluppo 2. Ipotesi di accensione 2 linee di credito nel 2022 e 2023 e 1 nel 2032, ad un tasso del 3%. | Ipotesi di accensione di due linee di credito nel 2022 e 2023, per il finanziamento della digitalizzazione dei processi aziendali pari a € 5 milioni nel 2022, di durata 10 anni e tasso di interesse al 3% ed un mutuo per il finanziamento dell'acquisto della sede aziendale nel 2023 pari a € 8 milioni, di durata 15 anni e tasso di interesse al 3%. E' stata ipotizzata una ulteriore linea di credito nel 2025 di € 5 milioni per sostenere la cassa, di durata 15 anni e tasso di interesse al 3% |
| Altri debiti | • Valore di consuntivo 2020 | 1. Stima del DPO (Days Payable Outstanding, tempo medio di pagamento) sulla base del rapporto tra il valore degli altri | • Il valore medio del DPO per tutto il periodo di concessione è stato assunto pari a 25 giorni |

| <i>Stato Patrimoniale</i> | | | |
|------------------------------|--|---|---------------------------------|
| <i>Passivo</i> | | | |
| <i>Valore di riferimento</i> | <i>Input</i> | <i>Algoritmo di calcolo</i> | <i>Ratio di quantificazione</i> |
| | | debiti e della somma dei costi del personale, godimento beni di terzi e oneri diversi di gestione 2. Mantenimento del DPO costante per tutta la durata del periodo di concessione 3. Stima del valore dei debiti v/fornitori sulla base del DPO e della dinamica dei costi del personale, godimento beni di terzi e oneri diversi di gestione | |
| Ratei e risconti passivi | <ul style="list-style-type: none"> • Valore dei contributi pubblici pregressi • Valore dei contributi pubblici previsti • Valore dei ricavi dei titoli di viaggio | 1. Per i contributi pregressi, importo pari al valore residuo contabile al netto della quota riscontata nell'esercizio per ciascun anno di affidamento 2. Per il Piano Investimenti, importo pari al valore storico del contributo per ciascuna annualità al netto della quota riscontata dell'esercizio per il primo anno di affidamento e valore residuo contabile al netto della quota riscontata dell'esercizio per i successivi anni di affidamento 3. Per i ratei e risconti derivanti dalla vendita di titoli di viaggio, definiti proporzionalmente sulla base dell'andamento dei costi totali 4. Somma dei valori individuati al punto 1. al punto 2. e al punto 3. | |

5 Schemi di PEF Annesso 5

5.1 Schema 1 - Conto Economico Regolatorio

| Schema 1 - Conto Economico regolatorio | Anno 1 | Anno 2 | Anno 3 | Anno 4 | Anno 5 | Anno 6 | Anno 7 | Anno 8 | Anno 9 | Anno 10 | Totale |
|--|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|------------------------|
| Ricavi | | | | | | | | | | | |
| Ricavi da traffico | 50.237.290 | 66.053.166 | 73.573.951 | 65.027.629 | 66.389.104 | 67.750.579 | 69.112.056 | 70.473.534 | 71.823.793 | 73.174.053 | 623.377.866 |
| Altri ricavi e proventi inerenti al servizio | 22.267.337 | 34.548.787 | 22.725.906 | 22.788.697 | 23.322.364 | 27.030.829 | 24.468.576 | 26.493.868 | 28.335.934 | 35.778.595 | 245.493.557 |
| Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni | | | | | | | | | | | |
| Altri ricavi (proventi e interessi) - al netto degli interessi | | | | | | | | | | | |
| Totale ricavi generati dall'assolvimento degli OSP | 72.504.627 | 100.601.953 | 96.299.857 | 87.816.326 | 89.711.467 | 94.781.409 | 93.580.633 | 96.967.402 | 100.159.728 | 108.952.648 | 868.871.422 |
| Effetti positivi di rate indotti | | | | | | | | | | | |
| Costi | | | | | | | | | | | |
| Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci | (44.793.835) | (59.475.259) | (47.975.385) | (48.277.231) | (50.355.554) | (47.926.065) | (47.122.417) | (45.779.024) | (45.222.118) | (45.330.323) | (437.463.375) |
| Costi per servizi | (69.542.005) | (70.815.698) | (70.942.137) | (71.580.997) | (72.456.587) | (73.256.856) | (74.166.959) | (73.865.778) | (73.255.014) | (73.312.848) | (653.372.874) |
| Costi per godimento beni di terzi | (8.892.241) | (6.240.928) | (5.155.119) | (5.207.962) | (5.238.157) | (5.284.369) | (5.341.765) | (5.387.735) | (5.432.083) | (5.432.083) | (48.720.201) |
| Costo del personale | (141.236.860) | (141.717.078) | (136.607.831) | (134.161.024) | (133.471.220) | (134.280.371) | (135.056.339) | (135.570.444) | (134.885.264) | (134.885.777) | (1.220.635.348) |
| Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci | | | | | | | | | | | |
| Oneri diversi di gestione | (2.705.302) | (2.938.063) | (2.882.839) | (2.915.410) | (2.940.853) | (2.971.214) | (3.004.975) | (3.035.189) | (3.065.541) | (3.065.541) | (26.719.623) |
| Totale costi operativi | (267.261.243) | (281.087.025) | (263.563.311) | (262.142.629) | (264.462.371) | (263.718.874) | (264.892.494) | (263.355.170) | (261.860.019) | (262.026.572) | (2.366.811.420) |
| Risultato Operativo Lordo (EBITDA) | (194.756.616) | (180.485.072) | (167.263.454) | (174.326.299) | (174.750.903) | (168.937.465) | (171.111.821) | (166.390.768) | (161.700.292) | (153.073.924) | (1.518.039.999) |
| Totale Ammortamenti | (21.601.815) | (26.538.029) | (29.405.638) | (31.176.236) | (32.170.348) | (33.041.961) | (34.066.105) | (36.692.564) | (36.895.462) | (43.596.993) | (303.583.356) |
| Risultato Operativo Netto (EBIT) | (218.518.431) | (207.023.101) | (197.732.298) | (206.547.389) | (207.964.608) | (201.979.447) | (205.177.926) | (203.083.332) | (199.632.744) | (197.708.782) | (1.826.649.626) |
| Utilizzo fondi per rischi ed oneri pertinenti agli OSP | | | | | | | | | | | |

NB. La voce «altri ricavi e proventi inerenti al servizio» include ricavi per buy-back manutentivo, da sanzioni, da pubblicità e rimborsi per accise e costi del personale e ristori per mancanti ricavi e maggiori costi energetici.

5.2 Schema 2 – Stato Patrimoniale Regulatorio

| Schema 2 Stato Patrimoniale Regulatorio | Anno 1 | Anno 2 | Anno 3 | Anno 4 | Anno 5 | Anno 6 | Anno 7 | Anno 8 | Anno 9 | Anno 10 | Totale |
|---|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|----------------------|
| Immobilitazioni Immateriali | 4.404.946 | 5.541.551 | 5.992.850 | 5.730.324 | 4.818.131 | 4.954.789 | 5.344.467 | 4.865.261 | 4.942.709 | 4.034.689 | 46.224.773 |
| Immobilitazioni Materiali | 181.430.290 | 183.645.985 | 222.325.214 | 213.411.451 | 202.133.474 | 215.726.524 | 233.368.972 | 220.649.314 | 233.092.432 | 259.746.190 | 1.984.099.557 |
| Altre Immobilizzazioni | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Totale Immobilizzazioni | 185.835.236 | 189.187.537 | 228.318.064 | 219.141.775 | 206.951.605 | 220.681.313 | 238.713.440 | 225.514.575 | 238.035.141 | 263.780.880 | 2.030.324.330 |
| Rimanenze | 8.575.116 | 8.575.116 | 8.575.116 | 8.575.116 | 8.575.116 | 8.575.116 | 8.575.116 | 8.575.116 | 8.575.116 | 8.575.116 | 77.176.045 |
| Crediti | 32.836.314 | 21.450.974 | 13.782.010 | 11.002.715 | 15.937.399 | 14.708.900 | 22.120.106 | 43.407.005 | 34.159.260 | 15.858.503 | 192.426.873 |
| - di cui: commerciali | 7.905.295 | 10.394.068 | 11.577.532 | 10.232.690 | 10.446.931 | 10.661.171 | 10.875.412 | 11.089.653 | 11.302.129 | 11.514.604 | 98.094.189 |
| - di cui: Altri crediti | 24.931.019 | 11.055.906 | 2.204.479 | 770.025 | 5.490.469 | 4.047.729 | 11.244.694 | 32.317.352 | 22.857.132 | 4.343.899 | 94.332.694 |
| Totale Attivo Circolante | 41.411.430 | 30.026.090 | 22.357.126 | 19.577.832 | 24.512.515 | 23.284.016 | 30.695.222 | 51.982.121 | 42.734.377 | 24.433.619 | 269.602.918 |
| Debiti | (72.512.188) | (76.837.915) | (75.881.677) | (74.571.748) | (74.160.868) | (72.366.219) | (71.118.940) | (69.097.923) | (67.213.613) | (66.376.439) | (647.627.341) |
| - di cui: Debiti verso fornitori | (36.707.338) | (41.829.702) | (38.178.279) | (38.480.291) | (39.428.640) | (38.905.581) | (38.393.759) | (38.321.877) | (38.036.892) | (38.090.199) | (350.211.220) |
| Totale Debiti | (72.512.188) | (76.837.915) | (75.881.677) | (74.571.748) | (74.160.868) | (72.366.219) | (71.118.940) | (69.097.923) | (67.213.613) | (66.376.439) | (647.627.341) |
| Capitale Investito Netto Regulatorio | 154.734.479 | 142.375.712 | 174.793.514 | 164.147.859 | 157.303.252 | 171.599.110 | 198.289.722 | 205.398.774 | 213.555.905 | 221.836.060 | 1.652.299.907 |

5.3 Schema 3 – Piano Finanziario Regulatorio simulato

| Schema 3 - Piano Finanziario Regulatorio simulato | Anno 1 | Anno 2 | Anno 3 | Anno 4 | Anno 5 | Anno 6 | Anno 7 | Anno 8 | Anno 9 | Anno 10 | Totale |
|--|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|----------------------|
| Entrate relative a ricavi generali dall'assolvimento degli OSP | 72.504.627 | 100.601.953 | 96.299.857 | 87.816.326 | 89.711.467 | 94.781.409 | 93.580.633 | 96.967.402 | 100.159.728 | 108.952.648 | 868.871.422 |
| Effetti positivi di rete indotti | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Entrate + effetti positivi di rete | 72.504.627 | 100.601.953 | 96.299.857 | 87.816.326 | 89.711.467 | 94.781.409 | 93.580.633 | 96.967.402 | 100.159.728 | 108.952.648 | 868.871.422 |
| Uscite relative a costi sostenuti per l'assolvimento degli OSP | 288.863.059 | 307.625.053 | 292.968.950 | 293.318.860 | 296.632.719 | 296.760.856 | 298.758.559 | 300.050.734 | 298.755.481 | 305.623.565 | 2.690.494.776 |
| Capitale investito Netto (CIN) Regulatorio | 154.734.479 | 142.375.712 | 174.793.514 | 164.147.859 | 157.303.252 | 171.599.110 | 198.289.722 | 208.398.774 | 213.555.905 | 221.836.060 | 1.652.299.907 |
| Tasso di congrua remunerazione del CIN (%) | 11.233.723 | 10.336.477 | 12.690.009 | 11.917.135 | 11.420.216 | 12.458.095 | 14.395.834 | 15.129.751 | 15.504.159 | 16.105.298 | 119.956.973 |
| Remunerazione del capitale investito (utile ragionevoles) | 300.096.782 | 317.961.530 | 305.658.959 | 305.235.995 | 308.052.935 | 309.218.951 | 313.154.393 | 315.180.485 | 314.259.639 | 321.728.863 | 2.810.451.750 |
| Uscite + Utile ragionevoles | 227.892.165 | 217.359.577 | 209.359.102 | 217.419.669 | 218.341.467 | 214.437.542 | 219.573.760 | 218.213.083 | 214.099.912 | 212.776.215 | 1.941.580.327 |
| Effetto Finanziario Netto (Compensazione variabile) | 300.096.782 | 317.961.530 | 305.658.959 | 305.235.995 | 308.052.935 | 309.218.951 | 313.154.393 | 315.180.485 | 314.259.639 | 321.728.863 | 2.810.451.750 |
| Entrate + Effetti positivi di rete + Compensazione variabile | | | | | | | | | | | |
| VAN L | | | | | | | | | | | 2.153.041.773 |
| VAN H | | | | | | | | | | | 2.153.041.773 |
| VAN I | | | | | | | | | | | 1.508.171.097 |
| Compensazione costante | | | | | | | | | | | 217.317.605 |
| Poste figurative | 10.274.549 | 41.972 | (7.958.504) | 102.063 | 1.023.862 | (2.880.063) | 2.256.155 | 895.477 | (3.217.693) | (4.541.390) | |

6 Indicatori di efficienza - obiettivi di efficienza ed efficacia Annesso 7

| Nome | Formulazione | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | CAGR 23-32 |
|--|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|------------|
| Efficienza operativa | | | | | | | | | | | | |
| Costo operativo per vettura-km | Costo operativo/veit-km (PEA) | 3,57 | 3,71 | 3,87 | 3,85 | 3,88 | 3,87 | 3,89 | 3,87 | 3,84 | 3,85 | 0,85% |
| Costo operativo per posto-km | Costo operativo/posti-km (totali) | 0,05 | 0,05 | 0,05 | 0,05 | 0,05 | 0,05 | 0,05 | 0,05 | 0,05 | 0,05 | 0,85% |
| Efficienza - produttività | | | | | | | | | | | | |
| Costo del lavoro totale per numero di addetti totali | Costo del lavoro totale/n. addetti totali | 47,909 | 48,105 | 47,286 | 47,440 | 47,719 | 48,043 | 48,390 | 48,661 | 48,520 | 48,479 | 0,13% |
| Produzione per numero di addetti operativi | Veit-km (PEA)/n. addetti operativi | 30,309 | 30,309 | 27,894 | 28,574 | 28,903 | 28,903 | 28,903 | 28,903 | 28,903 | 28,813 | -0,56% |
| Produzione per numero di addetti totali | Veit-km (PEA)/n. addetti totali | 25,611 | 25,628 | 23,520 | 24,028 | 24,294 | 24,311 | 24,346 | 24,390 | 24,442 | 24,422 | -0,53% |
| Efficienza della rete di trasporto di superficie | Veit-km (PEA)/veit-km totali | 0,86 | 0,86 | 0,86 | 0,86 | 0,86 | 0,86 | 0,86 | 0,86 | 0,86 | 0,86 | 0,00% |
| Efficienza - redditività | | | | | | | | | | | | |
| Ricavi da traffico per veit-km | Ricavi da traffico/veit-km (cons) | 0,67 | 0,87 | 1,08 | 0,96 | 0,98 | 1,00 | 1,02 | 1,04 | 1,06 | 1,08 | 5,50% |
| Coverage Ratio | Ricavi da traffico/costi operativi | 0,19 | 0,24 | 0,28 | 0,25 | 0,25 | 0,26 | 0,26 | 0,27 | 0,27 | 0,28 | 4,61% |
| Efficacia - qualità | | | | | | | | | | | | |
| Regolarità corse | N. corse effettive/h. corse programmate | 95,0% | 96,0% | 97,0% | 98,0% | 98,0% | 98,0% | 98,0% | 98,0% | 98,0% | 98,0% | 0,35% |
| Load factor | Pax-km/posti-km | 41,2% | 50,6% | 59,4% | 64,2% | 64,2% | 64,2% | 64,2% | 64,2% | 64,2% | 64,2% | 5,06% |
| Sostenibilità ambientale | N. veicoli max standard "Euro" /n. veicoli totali | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,00% |
| Efficienza energetica | Consumo energetico/posti-km | 0,0005% | 0,0005% | 0,0005% | 0,0005% | 0,0005% | 0,0005% | 0,0005% | 0,0005% | 0,0005% | 0,0005% | 1,18% |
| Monitoraggio | | | | | | | | | | | | |
| Velocità commerciale (effettiva) | Veit-km (cons)/h servizio | 37,50 | 37,80 | 37,80 | 37,80 | 37,80 | 37,80 | 37,80 | 37,80 | 37,80 | 37,80 | 0,09% |