

Affidamento
del servizio di
TPL urbano e
suburbano del
Comune di Lecce: PEF
simulati



Cliente: Comune di Lecce
Dicembre 2023
Our ref: 24220001

steer

Indice

1. Introduzione
2. Piano Economico Finanziario - Affidamento in house
3. Determinazione degli obiettivi di efficienza ed efficacia - Affidamento in house
4. Matrice dei rischi - Affidamento in house
5. Piano Economico Finanziario - Affidamento tramite gara
6. Determinazione degli obiettivi di efficienza ed efficacia - Affidamento tramite gara
7. Matrice dei rischi - Affidamento tramite gara

Scope of work

Servizi di Steer

Steer ha offerto assistenza al Comune di Lecce negli adempimenti previsti dalla Delibera ART 154/2019 nell'ambito dell'affidamento In house alla società S.G.M. S.p.A e dell'affidamento tramite gara di almeno il 10% dei servizi di Trasporto Pubblico Locale ("TPL") della Città di Lecce.

Il servizio di assistenza ha previsto le seguenti attività:

1. Redazione della matrice dei rischi, come previsto alla Misura 13 della Delibera ART 154/2019;
2. Redazione del Piano Economico Finanziario ("PEF") simulato per l'affidamento in house e per quello relativo al 10% dei servizi del TPL urbano e suburbano da affidare tramite gara, come previsto alla Misura 15 della Delibera ART 154/2019;
3. Determinazione degli obiettivi di efficienza ed efficacia dell'affidamento in house e della base di gara per l'affidamento del 10% dei servizi di TPL secondo le indicazioni contenute nell'Annesso 7 alla Delibera 154/2019;
4. Determinazione del valore di subentro degli eventuali beni di proprietà del Comune da mettere a disposizione dell'aggiudicatario nell'ambito della gara del 10% (Misura 9 – Delibera ART 154/2019);
5. Espletamento di ogni altra attività e predisposizione di atti necessari.

1. Redazione della matrice dei rischi

La matrice dei rischi rappresenta il documento con cui si valutano gli specifici rischi connessi all'esercizio del servizio oggetto dell'affidamento in concessione e identifica per tutti i rischi individuati, le eventuali misure di mitigazione. La matrice dei rischi è predisposta in linea con quanto previsto nella Misura 13 della Delibera ART 154/2019 e nel relativo Annesso 4.

2. Redazione del PEF

Il PEF è il documento di programmazione della gestione, che contiene lo sviluppo temporale di dati e indicatori economici, patrimoniali e finanziari nel periodo di vigenza contrattuale. Il PEF simulato, è articolato per tutti gli anni di durata dell'affidamento, secondo gli schemi di cui all'Annesso 5 della Delibera ART 154/2019.

Tale documento è finalizzato a determinare il corrispettivo del Contratto di Servizio (CdS) e a verificare l'equilibrio economico-finanziario del CdS per l'intera durata dell'affidamento.

3. Determinazione degli obiettivi di efficienza ed efficacia

Analisi e determinazione degli obiettivi che l'Impresa Affidataria è tenuta a perseguire nel corso dell'affidamento anche attraverso specifici indicatori operativi, così come previsti nell'Annesso 7 alla Delibera 154/2019.



1. Introduzione



Premessa

Il presente documento ha lo scopo di illustrare il Piano Economico-Finanziario simulato ("PEF") predisposto dal Comune di Lecce ("Comune") per l'affidamento in house del servizio di Trasporto Pubblico Urbano e Suburbano di propria competenza ad S.G.M. S.p.A. ("S.G.M."), società partecipata sulla quale esercita un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi.

Il Comune di Lecce opera in qualità di autorità competente sulla base di apposita delega ricevuta dall'ATO provinciale ai sensi dell'art. 14 della L.R. Puglia n. 52/2019.

Oggetto della delega è l'affidamento e la gestione in house del nuovo Servizio di Trasporto Pubblico Urbano e Suburbano, definito nell'ambito dei "Servizi Minimi" riconosciuti dalla Regione Puglia con DGR n. 2304 del 9/12/2019 e pari a **2.417.387,73 Bus*Km/anno**.

L'atto di delega dell'ATO Provinciale, nel rispetto dell'art. 4-bis del Decreto 1 luglio 2009 n.78 convertito con Legge 3 agosto 2009 n.102, prevede altresì che, contestualmente all'affidamento in house, il Comune di Lecce debba procedere ad affidare mediante procedura di gara ad evidenza pubblica, a soggetti diversi da quelli su cui esercita il controllo analogo, almeno il 10% degli anzidetti servizi.

Anche per questa seconda tipologia di affidamento il presente documento rappresenta il PEF predisposto dal Comune di Lecce.

Nella tabella che segue sono riportati i Servizi Minimi attribuiti al Comune, il perimetro dell'affidamento in-house e quello dell'affidamento con gara.

Tipologia di servizio	Bus*Km 2025	Bus*Km 2026-2032
A Servizi minimi attribuiti al Comune di Lecce	2.417.387,73	2.417.387,73
B Perimetro affidamento in-house (Km servizio)	2.166.534,10	2.168.862,80
C Perimetro affidamento tramite procedura di gara (Km servizio)	250.779,40	250.779,40
D Totale Km eserciti di servizio	2.417.314,50	2.419.642,20
E=(C)/(D) % Bus*Km affidati tramite procedura di gara	10,37%	10,36%

Ai fini della predisposizione dei PEF simulati, il Comune di Lecce ha identificato e valutato gli specifici rischi connessi all'esercizio del servizio oggetto di affidamento, definendo delle apposite matrici dei rischi.

Il Comune di Lecce ha inoltre definito gli obiettivi di efficacia e efficienza da perseguire durante l'affidamento.

I PEF simulati hanno permesso di determinare il corrispettivo dei Contratti di Servizio per entrambe le tipologie di affidamento e di verificare l'equilibrio economico-finanziario degli stessi contratti per la loro intera durata.

I PEF sono stati elaborati, secondo gli schemi e relative indicazioni metodologiche dell'Annesso 5 della Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti ("ART") 154/2019, assumendo come elemento di riferimento il costo standard definito dalla Regione Puglia, con le necessarie integrazioni legate al servizio filoviario e all'incremento del costo dell'energia di trazione, in un'ottica comunque di promozione dell'efficienza del settore.

Il costo standard di riferimento definito dalla Regione Puglia con la già citata DGR n. 2304 del 9/12/2019 è pari ad €/Km 4,03. Rispetto a tale costo standard il corrispettivo annuale quantificato dalla Regione Puglia è di 6.284.611,01 Euro, ovvero circa 2,60 €/Km, come di seguito riportato.

A Risorse destinate per le compensazioni dei Servizi minimi e Servizi aggiuntivi inclusi gli oneri per l'adeguamento del CCNL (Euro)	6.284.611,01
B Servizi minimi Comune di Lecce (Bus*Km)	2.417.387,73
C =(A)/(B) Corrispettivo unitario offerto da Regione Puglia (Euro/Km)	2,60

Nel prosieguo saranno illustrate le modalità con le quali sono state integrate le differenze rispetto al contributo messo a disposizione dalla Regione Puglia per la copertura del fabbisogno economico.

Il nuovo sistema di Trasporto Pubblico Urbano e Suburbano della Città di Lecce

Nel corso del 2019, il Comune di Lecce, consapevole del fatto che l'offerta di trasporto non fosse qualitativamente e quantitativamente corrispondente alle esigenze della comunità, ha costituito un gruppo di lavoro composto da tecnici dell'Ufficio Mobilità e Trasporti, da professionisti esperti e da tecnici della società partecipata S.G.M. S.p.A., con il coordinamento scientifico del Prof. Ing. Domenico Gattuso, per realizzare, nell'ambito delle attività propedeutiche alla definizione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), un'attività di ricognizione ed analisi delle criticità del servizio finalizzata alla definizione di possibili strategie di intervento.

In tale contesto ha assunto rilievo anche la maggiore dotazione chilometrica riconosciuta dalla Giunta Regionale nel dicembre dello stesso anno, nell'ambito della definizione dei servizi minimi, che ha consentito di raggiungere il valore di 2,4 milioni di bus*Km/anno rispetto al preesistente ammontare di 1,5 milioni di bus*Km/anno, con un incremento del 60% circa.

A valle delle analisi condotte e considerando la maggiore dotazione chilometrica, il Comune di Lecce ha scelto di riformare integralmente il piano di esercizio del TPL piuttosto che di limitarsi a correttivi circoscritti dell'assetto esistente; al punto da ridisegnare la mappa dei percorsi delle linee e ristrutturare l'orario di servizio e le frequenze a beneficio dell'utenza; scelta sostenuta dall'idea che una crescita quantitativa e qualitativa dell'offerta

avrebbe potuto dare un forte impulso all'attrattività del servizio.

Le scelte condotte dal Comune di Lecce hanno portato alla definizione di un nuovo sistema di trasporto pubblico urbano e suburbano, approvato con Delibere di Giunta comunale n. 95 del 17.04.2020 e n. 99 del 24.04.2020 e successivamente adottato dall'ATO Provinciale nel Piano di Bacino.

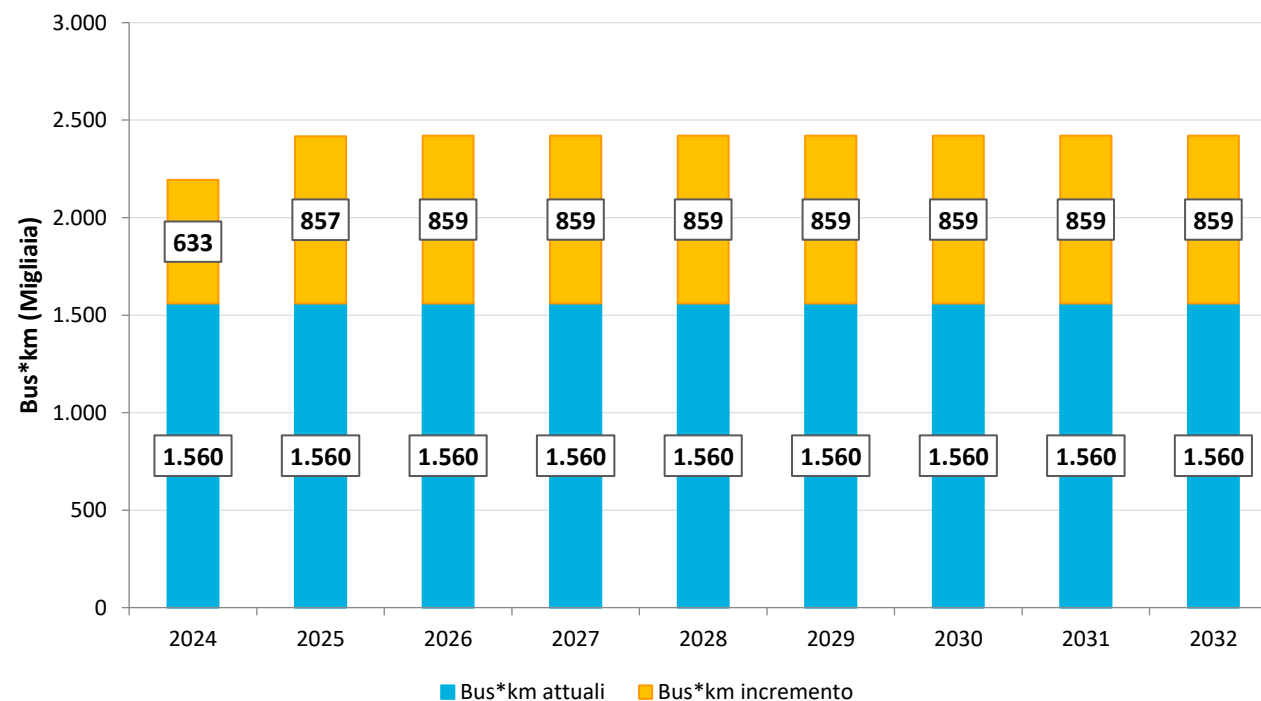
Il nuovo sistema di Trasporto Pubblico Urbano e Suburbano è stato avviato nel mese di giugno 2022,

nell'ambito della dotazione chilometrica esistente pari a 1.560.224 bus*Km/anno.

In questa prima fase, l'Amministrazione comunale ha proceduto a riorganizzare le linee e le percorrenze, ponendo le basi per la messa a regime del sistema una volta completate le procedure di affidamento del servizio.

Nella tabella che segue si riporta l'incremento annuale previsto della produzione chilometrica.

Incremento produzione chilometrica

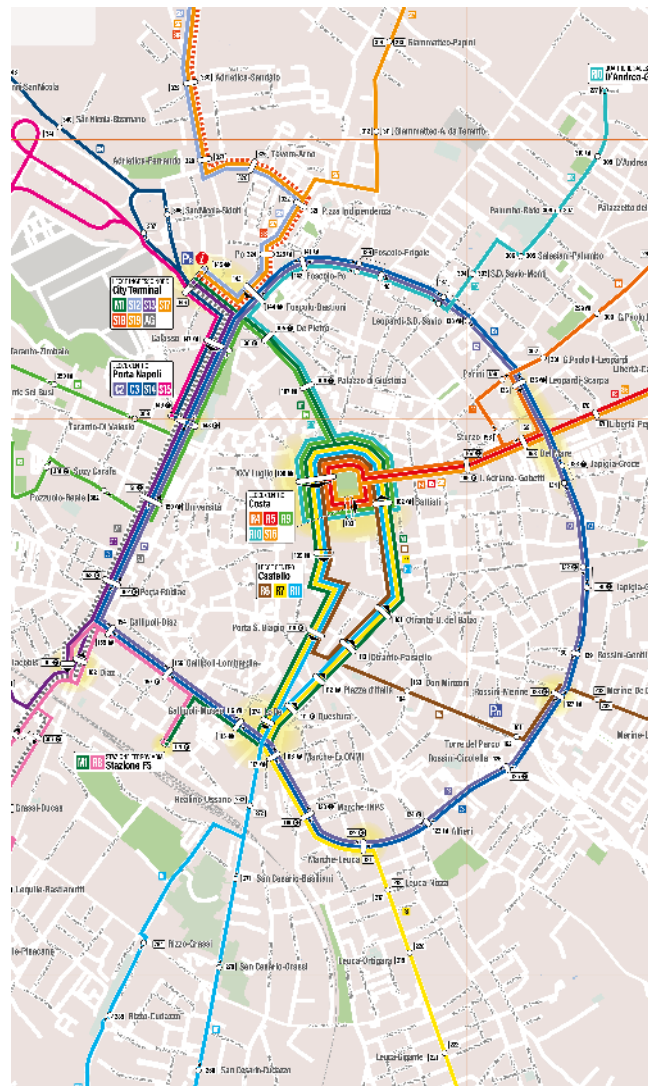


L'assetto del nuovo sistema

L'assetto del nuovo sistema di Trasporto Pubblico Urbano e Suburbano risponde ai seguenti principi:

- semplificazione degli itinerari in modo da renderli meno contorti e più diretti, possibilmente sullo stesso percorso sia in andata che in ritorno, senza perdere in efficacia in termini di copertura territoriale;
- gerarchizzazione delle linee su più livelli:
 - una linea filoviaria portante diametrale (M1) ad elevato livello di servizio (del tipo BHLS – Bus with High Level of Service) capace di prestazioni superiori alla media (in termini di velocità commerciale, frequenza, capacità);
 - due linee filoviarie circolari portanti (C2, C3) per il raccordo della linea portante diametrale e di quelle radiali;
 - un insieme di 8 linee radiali (R4, R5, R6, R7, R8, R9, R10), in grado di collegare in modo diretto e frequente i quartieri con il centro città, con terminale che si attesta a ridosso del centro storico;
 - un insieme di linee sub-urbane (S11, S12, S13, S14, S15, S16, S17, S18, S19) a copertura del territorio non raggiunto dalle linee precedenti ma con minori frequenze;
 - due linee scolastiche (AG, NP);
 - una linea elettrica nel centro storico che verrà attivata nel 2026 (E20);
- necessità di evitare eccessive sovrapposizioni di itinerari;

Mapa Trasporto Pubblico Urbano e Suburbano



- necessità di agevolare l'interscambio fra le diverse linee e fra le linee ed altri nodi strategici (parcheggi di interscambio, stazione ferroviaria, autostazione, nodi di interscambio fra urbano ed extraurbano, ecc.);
- intensificazione del servizio nei giorni feriali dal lunedì al venerdì con riduzione progressiva il sabato e la domenica;
- introduzione sulle linee portanti e su quelle radiali di fasce orarie di punta (07:30 – 09:30, 11.30-13:30) con elevate frequenze di passaggio e fasce di morbida;
- prolungamento dell'orario di servizio da 7:00/21:00 a 6:00/22:00-24:00;
- necessità di individuare soluzioni innovative maggiormente flessibili e modulabili in funzione dell'effettivo andamento della domanda.

Qui di seguito sono riportate alcune caratteristiche aggregate nel nuovo assetto della rete.

Caratteristiche della rete di trasporto	
Bus*Km anno (a regime) di cui Filobus*Km	2.419.642 ≈300.000
Numero Linee di cui Linee Filoviarie	22 4
Lunghezza Rete (Km) di cui Rete Filoviaria	136 17
Numero di fermate	306
Velocità commerciale (Km/ora)	17

Gli step per la messa a pieno regime del sistema

Tenuto conto del fatto che l'incremento chilometrico, riconosciuto nell'ambito dei servizi minimi della Regione Puglia, potrà essere utilizzato solo a seguito dell'affidamento del servizio, il nuovo sistema di Trasporto Pubblico Urbano e Suburbano della Città di Lecce verrà implementato per step successivi.

A tal fine si è tenuto conto dei tempi necessari per le seguenti attività:

- espletamento della procedura di gara inerente l'affidamento del 10% del servizio;
- espletamento delle procedure di gara da parte

degli affidatari per l'implementazione del parco rotabile;

- espletamento delle procedure di gara da parte dell'affidatario in house per l'acquisizione e la messa in funzione del Centro di Controllo Aziendale (CCA) completo di sistemi integrati di monitoraggio e controllo della flotta (AVM), di bigliettazione elettronica (SBE), di conta-passeggeri e di informazione multimediale all'utenza;
- reclutamento da parte degli affidatari del

personale operativo necessario;

- realizzazione delle attività operativo-gestionali necessarie per la definizione dell'orario effettivo delle singole corse (timetable), delle turnazioni di macchine e uomini, ecc.
- realizzazione di apposite campagne per comunicare all'utenza le novità del servizio.

La messa a pieno regime del sistema è prevista per il 2026.

Qui di seguito sono riportati i vari step per l'implementazione del servizio.

	2024	2025	2026	...	2029
Bus*Km anno	2.193.423	2.417.313	2.419.642		
Orario di servizio di linea	Dal lunedì al venerdì nel servizio invernale: da 7:00-21:00 a 6:00-22:00 Il sabato nel servizio invernale: da 7:00-21:00 a 6:00-24:00 Tutti i giorni nel servizio estivo: da 7:00-21:00 a 6:00-24:00				
Frequenze di passaggio servizio di linea	Incremento delle frequenze nel servizio invernale sulle linee R4, R6, R7, R8, R10, R11 Incremento delle frequenze nel servizio estivo sulle linee S16 e S18	Introduzione nel servizio invernale di elevate frequenze di passaggio (11', 12', 13') nelle fasce di punta sulle linee M1, R4, R5, R7, R10	Parziale rimodulazione del servizio e introduzione nel servizio invernale di elevate frequenze di passaggio (12', 13', 15') nelle fasce di punta sulle linee C2, C3, R6, R8, R9, R11		
Nuove linee			Attivazione di una linea elettrica (E20) nel centro storico		
Piano Tariffario	Adozione Nuovo Piano Tariffario				
Soluzioni flessibili innovative					Attivazione nel periodo estivo del servizio notturno a chiamata sperimentale «Night Bus»

Gli investimenti

Gli investimenti complessivi per l'intero periodo di affidamento (con ultimo investimento in esercizio nell'anno 2030) sono quantificabili in circa 8.700.000 Euro. Le voci più rilevanti sono quelle relative agli investimenti previsti per la nuova sede della società

partecipata, affidataria in house del servizio, e quelli relativi all'incremento della flotta di autobus.

Di particolare rilievo anche gli investimenti previsti in Sistemi di Trasporto Intelligenti (Centro di Controllo Aziendale, Bigliettazione elettronica, Monitoraggio

automatico della flotta, Trasporto a chiamata).

Completano il quadro degli investimenti le risorse destinate agli impianti di fermata con pensiline smart di ultima generazione.

Investimenti Affidatario in house	Anno di entrata in esercizio	N°	Valore unitario (€)	Valore complessivo (€)
Autobus Gasolio Euro > 4	2024	6	60.000	360.000
Sito web istituzionale	2024	1	6.000	6.000
Centro di Controllo Aziendale (CCA) completo di sistemi integrati di monitoraggio e controllo della flotta (AVM), di bigliettazione elettronica (SBE), di conta-passeggeri e di informazione multimediale all'utenza;	2024	1	1.000.000	1.000.000
Autobus Gasolio Euro > 4	2025	9	60.000	540.000
Microbus elettrici	2026	2	70.000	140.000
Autobus Gasolio Euro > 4	2026	5	60.000	300.000
Servizi igienici ai capilinea	2026	2	60.000	120.000
Sede Aziendale	2028	1	5.000.000	5.000.000
Sistema DRT (Demand-responsive transport)	2029	1	200.000	200.000
Pensiline di fermata "smart"	2030	20	25.000	500.000
Investimenti totali				8.166.000
Investimenti Affidatario gara 10%	Anno di entrata in esercizio	N°	Valore unitario (€)	Valore complessivo (€)
Autobus ceduto da S.G.M. S.p.A.	2025	1	14.981	14.981
Autobus ceduto da S.G.M. S.p.A.	2025	1	14.987	14.987
Autobus nuovi Gasolio Euro VI	2025	2	230.000	460.000
Apparato di vendita	2025	4	3.000	12.000
AVM	2025	4	3.500	14.000
Validatrici	2025	4	4.000	16.000
Investimenti totali				531.968

Altri investimenti dell'Amministrazione Comunale

Agli investimenti previsti da parte degli affidatari del servizio, si aggiungono gli ulteriori investimenti dell'Amministrazione Comunale di Lecce volti a dare al Trasporto Pubblico Urbano e Suburbano un ruolo centrale nell'ambito del sistema della mobilità cittadina.

Hub Intermodalità presso l'Ex Foro Boario

Il progetto, totalmente finanziato nell'ambito del Contratto Istituzionale di Sviluppo «Brindisi-Lecce-Costa Adriatica» con una previsione di investimento di 29.000.000 Euro, prevede la realizzazione a cura del Comune di Lecce di una nuova autostazione, la cui gestione rientra nei servizi afferenti il Trasporto Pubblico Urbano e Suburbano oggetto di affidamento in house alla società partecipata, e di un parcheggio interrato su tre piani per complessivi 1.000 posti auto la cui gestione rientra nei servizi afferenti la Sosta tariffata e i Parcheggi di interscambio oggetto di affidamento in house alla stessa società.

Si tratta di un intervento strategico coerente con la programmazione dell'ATO provinciale che, nel Piano di



Bacino, ha individuato l'area dell'Ex Foro Boario quale terminale di numerose linee extraurbane (ordinarie, scolastiche e universitarie) oltre che punto di transito delle linee del servizio rapido Alisalento, per il collegamento del basso Salento con l'Aeroporto di Brindisi, e di quelle del servizio Metrobus che costituirà il sistema di trasporto provinciale portante su gomma ad integrazione del servizio ferroviario.

Oltre che importante punto di connessione del servizio di trasporto urbano e suburbano con i servizi extraurbani, a media e lunga percorrenza e turistici, l'hub consentirà il potenziamento del sistema di interscambio con i mezzi privati (park and ride).

Riqualificazione della Circonvallazione interna e dei viali storici

Gli interventi di riqualificazione sono previsti nell'ambito di due progetti finanziati con fondi PNRR con un investimento complessivo di circa 10.000.000 Euro, dei quali circa il 20% destinati ad interventi sulla rete del servizio di Trasporto Pubblico Urbano e Suburbano.

Questi ultimi interventi prevedono:

- la riqualificazione e/o istituzione di circa 10 Km di corsie riservate dedicate al TPL;
- la ristrutturazione di 51 fermate che, nella logica di sistemi integrati e di trasporto intelligente per la mobilità sostenibile, saranno dotate di n° 35 pensiline «smart» (attrezzate con monitor informativi, wifi, illuminazione, videosorveglianza, ecc.) e n° 16 paline elettroniche intelligenti.



Sistemazione dell'area antistante la Stazione Ferroviaria di Lecce

Il progetto, finanziato con le economie derivanti dal ribasso d'asta sull'importo posto a base di gara dell'intervento di prolungamento del sottopasso ferroviario propedeutico al ribaltamento della stazione ferroviaria di Lecce, prevede la riqualificazione delle aree antistanti l'attuale ingresso della stessa stazione ferroviaria e del capolinea ivi presente del servizio di Trasporto Pubblico Urbano.



Il nuovo piano tariffario del servizio di Trasporto Pubblico Urbano e Suburbano

La progettazione del nuovo piano tariffario del servizio di Trasporto Pubblico Urbano e Suburbano ha tenuto conto dei seguenti obiettivi:

- Semplificare e ridurre il numero dei titoli di viaggio;
- Fidelizzare la clientela;
- Ridurre l'evasione tariffaria;
- Incrementare i ricavi da traffico;
- Agevolare lo scambio tra le diverse linee di trasporto urbano e suburbano;
- Agevolare l'interscambio (park and ride);
- Adottare un sistema tariffario facilmente riproducibile ed implementabile per il nuovo sistema di bigliettazione elettronica;
- Adottare un sistema coerente con i vincoli imposti dalla legge regionale nella determinazione delle tariffe.

Il nuovo piano tariffario sarà adottato nel corso del 2024.

Piano tariffario attuale		Nuovo Piano Tariffario	
TARIFFA ORDINARIA		TARIFFA ORDINARIA	
Corsa semplice	€ 1,00	Corsa semplice 60'	€ 1,20
Biglietto orario (90')	€ 1,30		
Corsa semplice (vendita a bordo)	€ 1,50	Corsa semplice 60' (vendita a bordo)	€ 1,50
Biglietto giornaliero	€ 2,50	Biglietto giornaliero ⁽³⁾	€ 3,00
Multicorse (6 corse semplici)	€ 5,00	Carnet da 10 corse semplici 60'	€ 10,00
ABBONAMENTI ORDINARI		ABBONAMENTI ORDINARI	
Settimanale personale	€ 9,70	Settimanale personale ⁽³⁾	€ 12,00
Mensile personale	€ 29,00	Mensile personale ⁽³⁾	€ 30,00
Mensile impersonale	€ 36,00		
Mensile personale – linea universitaria	€ 24,20		
Annuale personale	€ 291,00	Annuale personale	€ 280,00
		Annuale personale studenti <26 anni	€ 250,00
		Annuale personale «Stadio in Bus» ⁽⁴⁾	€ 20,00
ABBONAMENTI AGEVOLATI ⁽¹⁾		ABBONAMENTI AGEVOLATI ⁽¹⁾	
Mensile agevolato	€ 15,80	Mensile agevolato	€ 16,00
Mensile agevolato – linea universitaria	€ 13,30		
ABBONAMENTI GRATUITI ⁽²⁾		ABBONAMENTI GRATUITI ⁽²⁾	
Settimanale gratuito	€ -	Settimanale gratuito	€ -
Mensile gratuito	€ -	Mensile gratuito	€ -

- 1) Agevolazioni concesse dal Comune di Lecce, con copertura dei minori ricavi da traffico, ad utenti di età inferiore a 65 anni, residenti a Lecce, che abbiano un ISEE inferiore a 12.500,00 euro; ad utenti over 65, residenti a Lecce, che abbiano un ISEE inferiore o uguale a 15.000,00 euro; a studenti fino a 26 anni che abbiano un ISEE inferiore a 15.000,00 euro.
- 2) Gratuità concesse dalla Regione Puglia, con copertura dei minori ricavi da traffico, a favore di invalidi, portatori di handicap, ecc. ai sensi dell'Art. 30, comma 3 della L.R. Puglia 18/2002 e della D.G.R. 992/2003.
- 3) Parcheggio gratuito nei parcheggi di interscambio per gli utenti del servizio di trasporto urbano e suburbano in possesso di biglietto giornaliero o abbonamento settimanale ordinario o abbonamento mensile ordinario (bus+ sosta gratis).
- 4) Valido su tutta la rete e sui mezzi del servizio "Stadio in bus" nelle giornate delle partite casalinghe dell'Unione Sportiva Lecce del Campionato di Serie A e di Coppa Italia.

Interventi a favore della mobilità sostenibile: park pricing

L'incremento qualitativo e quantitativo dell'offerta di trasporto pubblico urbano e suburbano sarà accompagnato da adeguati interventi sul sistema della sosta tariffata coerenti con le indicazioni contenute nel Rapporto preliminare alla redazione del PUMS, adottato con Delibera di Giunta comunale n. 347 del 12/11/2020.

Si tratta di interventi, in grado di incidere sulla scelta modale dell'utente per i propri spostamenti, che consentiranno altresì di sostenere l'ampliamento dell'offerta di trasporto pubblico urbano e suburbano; è atteso infatti un incremento del numero dei passeggeri trasportati e dei ricavi rivenienti dalla

gestione della sosta tariffata a copertura del fabbisogno economico del servizio.

A tal fine si consideri che la società partecipata sarà affidataria in house anche del servizio di gestione della sosta tariffata su strada e dei parcheggi di interscambio, in quanto complementari al TPL.

Interventi sulla sosta tariffata	2024-2025	2026-2028	2029-2032
N° Stalli sosta tariffata	6.014	5.981	8.527
N° Stalli interscambio	612	612	1.273
Variazione n. stalli rispetto al 2022 (6.740)	-114	-147	+3.060
Zona di particolare rilevanza urbanistica (ZPRU)			Ampliamento della ZPRU al di fuori della circonvallazione interna.
Piano tariffario	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Variazione orario di tariffazione zone da mezza a intera giornata; ✓ Incremento tariffe zone V.le Gallipoli e V.le dell'Università da 0,60/1,10 a 1,30 €/ora; ✓ Incremento della tariffa minima della sosta oraria da 0,60 a 1,00 €/ora con la sola esclusione dell'area di sosta presente in Piazza Filippo Muratore di fronte all'Ospedale Vito Fazzi; ✓ Eliminazione dell'abbonamento mensile da € 20,00 valido per la sosta nelle zone a € 0,60 dal lunedì al venerdì dalle ore 9.00 alle ore 14.00. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Tariffa minima sosta oraria maggiore o uguale al biglietto di corsa semplice del servizio di trasporto pubblico urbano e suburbano; ✓ Incremento tariffe a parità di stalli: da 0,60, 1,10, 1,30, 1,50 €/ora a 1,20, 1,70, 2,00 €/ora; ✓ Introduzione tariffa progressiva in alcune zone centrali: € 2,00 per la 1° ora, € 2,50 per la 2° ora, € 3,00 dalla terza ora; ✓ Tariffazione nei giorni festivi; ✓ Tariffazione fino alle 24:00 dal 08 dicembre al 6 gennaio e dal 15 giugno al 15 settembre. 	
Interscambio (park and ride)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Eliminazione nei parcheggi di interscambio della tariffa giornaliera da 2,00 € e dell'abbonamento mensile da 15,00 € (sosta + bus gratis) e introduzione della possibilità per gli utenti del servizio di trasporto urbano e suburbano, in possesso di biglietto giornaliero o abbonamento ordinario settimanale o mensile, di parcheggiare gratis (bus+ sosta gratis). 		

Interventi a favore della mobilità sostenibile: park pricing

Nella tabella che segue si riportano, per ciascun anno di affidamento in house, le informazioni inerenti l'evoluzione del sistema tariffario (mappa zone tariffarie, numero di stalli, tariffa oraria applicata, orari e i giorni di tariffazione, ecc.).

		2022										2024-2025										2026-2028										2029-2032									
Planimetria Zone tariffate																																									
Zona tariffaria	N° Stalli	Ta riffa oraria	Importo minimo	Ta riffa giornaliera	Ta riffa giorn. interscambio (costa + bus gratis)	Abb. € 80,00/mese	Abb. € 40,00/mese	Abb. € 20,00/mese Lu/Ve 9:00-14:00	Abb. Intersc. € 15,00/mese (costa + bus gratis)	Orario di tariffazione	Giorni di tariffazione	N° Stalli	Ta riffa oraria	Importo minimo	Ta riffa giornaliera	Abb. € 80,00/mese	Abb. € 40,00/mese	Titoli TPL (bus+costa gratis)	Orario di tariffazione	Giorni di tariffazione	N° Stalli	Ta riffa oraria	Importo minimo	Ta riffa progressiva (€ 2,00 per la 1° ora, € 2,50 per la 2° ora, € 3,00 dalla 3° ora)	Abb. € 80,00/mese	Abb. € 50,00/mese	Titoli TPL (bus+costa gratis)	Orario di tariffazione	Giorni di tariffazione	N° Stalli	Ta riffa oraria	Importo minimo	Ta riffa progressiva (€ 2,00 per la 1° ora, € 2,50 per la 2° ora, € 3,00 dalla 3° ora)	Abb. € 80,00/mese	Abb. € 50,00/mese	Titoli TPL (bus+costa gratis)	Orario di tariffazione	Giorni di tariffazione			
																																							9:00-14:00 16:00-21:00*	LU-DO	9:00-14:00 16:00-21:00*
	14	€ 1,50	€ 0,50						10:00-12:30 16:00-18:30	LU-SA	14	€ 1,50	€ 0,50					10:00-12:30 16:00-18:30	LU-SA	95	€ 2,00	€ 0,50	X					9:00-14:00 16:00-21:00*	LU-DO	1.944	€ 2,00	€ 0,50	X				9:00-14:00 16:00-21:00*	LU-DO			
	1.404	€ 1,30	€ 0,50						9:00-14:00 16:00-21:00	LU-SA	1.687	€ 1,30	€ 0,50					9:00-14:00 16:00-21:00	LU-SA	1.780	€ 1,70	€ 0,50		X			9:00-14:00 16:00-21:00*	LU-DO	2.716	€ 1,70	€ 0,50		X			9:00-14:00 16:00-21:00*	LU-DO				
	1.447	€ 1,10	€ 0,50			X			9:00-14:00 16:00-21:00	LU-SA	1.435	€ 1,10	€ 0,50		X			9:00-14:00 16:00-21:00	LU-SA	1.846	€ 1,20	€ 0,50		X	X		9:00-14:00 16:00-21:00*	LU-DO	3.628	€ 1,20	€ 0,50		X	X		9:00-14:00 16:00-21:00*	LU-DO				
	61	€ 1,10	€ 0,50			X			10:00-12:30 16:00-18:30	LU-SA	61	€ 1,10	€ 0,50		X			10:00-12:30 16:00-18:30	LU-SA																						
	1.993	€ 0,60	€ 0,30			X	X	X	9:00-14:00 16:00-21:00	LU-SA	2.558	€ 1,00	€ 0,30		X	X		9:00-14:00 16:00-21:00	LU-SA									9:00-14:00 16:00-21:00	LU-DO	239	€ 1,20	€ 0,50		X	X	X	9:00-14:00 16:00-21:00	LU-DO			
	20	€ 0,60	€ 0,30			X	X	X	10:00-12:30 16:00-18:30	LU-SA	20	€ 1,00	€ 0,30		X	X		10:00-12:30 16:00-18:30	LU-SA																						
	950	€ 0,60	€ 0,30			X	X	X	9:00-14:00	LU-SA								9:00-14:00	LU-SA																						
	239	€ 0,60	€ 0,30	€ 1,50		X	X	X	9:00-14:00 16:00-21:00	LU-SA	239	€ 0,60	€ 0,30	€ 1,50	X	X		9:00-14:00 16:00-21:00	LU-SA	239	€ 1,20	€ 0,50		X	X	X	9:00-14:00 16:00-21:00	LU-DO	239	€ 1,20	€ 0,50		X	X	X	9:00-14:00 16:00-21:00	LU-DO				
	612	€ 0,60	€ 0,30		€ 2,00	X	X	X	9:00-14:00 16:00-21:00	LU-SA	612	€ 1,00	€ 0,30		X	X	X	9:00-14:00 16:00-21:00	LU-SA	612	€ 1,20	€ 0,50		X	X	X	9:00-14:00 16:00-21:00*	LU-DO	1.273	€ 1,20	€ 0,50		X	X	X	9:00-14:00 16:00-21:00*	LU-DO				
TOT	6.740										6.626									6.593								9.800													

* fino alle 24:00 tutti i giorni dall'8 dicembre al 6 gennaio e dal 15 giugno al 15 settembre.

Interventi a favore della mobilità sostenibile: park pricing

Nel **biennio 2024-2025**, è previsto un incremento del 19% delle tariffe della sosta tariffata, a parità di numero di stalli, grazie al quale si prevede un riequilibrio modale della domanda di trasporto tale da spostare il 2,4% circa di ricavi dalla sosta tariffata al TPL, oltre alla revisione delle tariffe dei parcheggi di intercambio (park and ride) con interventi che privilegiano gli utenti del servizio di trasporto urbano e suburbano in possesso di biglietto giornaliero o abbonamento ordinario settimanale o mensile (bus+sosta gratis). Nel **biennio 2026-2028**, è previsto

un incremento del 75% delle tariffe della sosta tariffata, a parità di numero di stalli, grazie al quale si prevede un riequilibrio modale della domanda di trasporto tale da consentire uno spostamento del 10,3% dei ricavi dalla sosta tariffata al TPL. Nel **2029** è previsto l'ampliamento al di fuori della circoscrizione interna della Zona di particolare rilevanza urbanistica di cui all'Art. 7, comma 8, del D.Lgs. n. 285/1992, all'interno della quale è prevista l'estensione delle zone di sosta tariffata; a ciò si aggiunge l'incremento degli stalli di sosta disponibili

per l'interscambio presso il parcheggio interrato dell'Hub dell'Intermodalità che sarà gestito dalla società partecipata nell'ambito dei servizi afferenti la Sosta tariffata e i Parcheggi di interscambio oggetto di affidamento in house alla società partecipata. Si attua inoltre l'aumento delle ZTL e altre limitazioni della circolazione. In questa fase il sistema di TPL entrerà a regime, raggiungendo la produzione chilometrica massima prevista, favorendo un ulteriore spostamento atteso della domanda dalla sosta al TPL.

Altri interventi a favore della mobilità sostenibile

Oltre agli interventi sul sistema della sosta tariffata, sono previsti ulteriori interventi volti a ridurre il traffico veicolare privato, con contestuale miglioramento dell'offerta di Trasporto Pubblico Urbano e Suburbano.

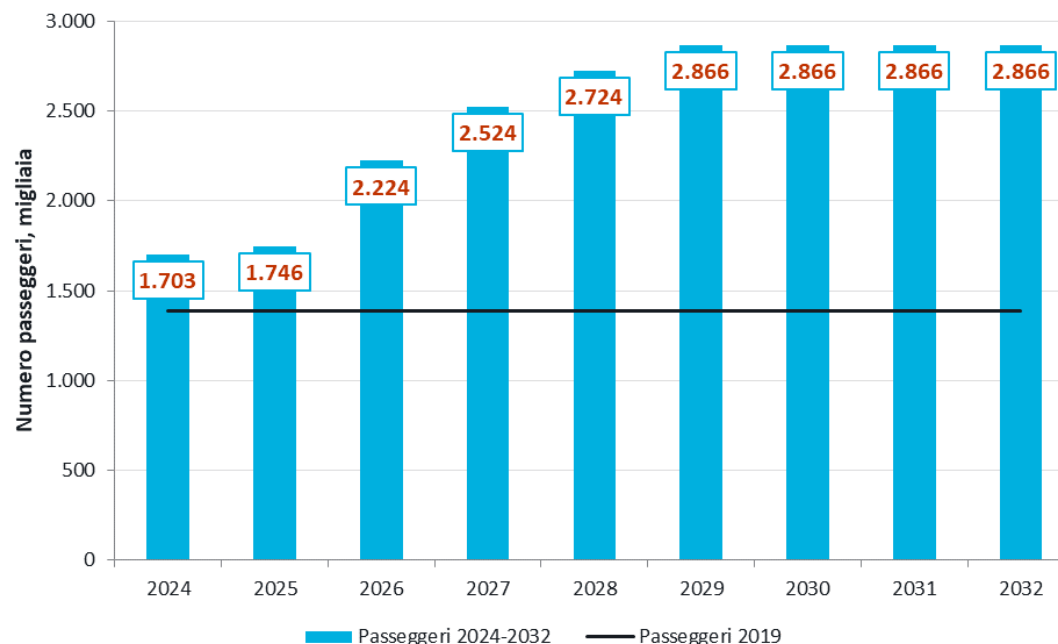
Interventi	2024-2025	2026-2028	2029-2032
ZTL/Area pedonale	✓ Istituzione di ZTL/Area pedonale in V. XXV Luglio con interdizione del traffico veicolare privato.	✓ Istituzione di ZTL/Area pedonale nell'isolato ricompreso tra le vie Felice Cavallotti, 95° Reggimento Fanteria, Nazario Sauro e Imperatore Adriano con interdizione del traffico veicolare privato.	✓ Istituzione di ZTL/Area pedonale nell'isolato compreso tra V.le Otranto e V.le Lo Re con interdizione del traffico veicolare privato in V.le Lo Re e V.le Marconi.
Misure volte a ridurre il traffico privato	✓ Adozione di misure per la fluidificazione della viabilità principale lungo la circonvallazione interna e i viali storici.		✓ Adozione di misure per contenere il traffico veicolare privato di attraversamento del centro urbano sia da nord che da sud, in corrispondenza delle intersezioni di V. Cavallotti con V. I. Adriano e V. 95° R. Fanteria.
Misure per l'efficiamento del servizio di trasporto pubblico	✓ Riqualificazione e/o istituzione di corsie preferenziali lungo la circonvallazione interna e gli assi di penetrazione nord-sud per incrementare la velocità commerciale delle tre Linee portanti (M1, C2 e C3)		

Curva attesa di crescita dei passeggeri

Il numero dei passeggeri, durante il periodo di affidamento del servizio, è previsto crescente rispetto al dato storico pre-covid del 2019, grazie alla maggiore attrattività qualitativa e quantitativa dell'offerta di trasporto e agli interventi volti a favorire la sostenibilità della mobilità cittadina (park pricing, ampliamento della ZTL/Area pedonale, misure per la riduzione del traffico di attraversamento).

Con riferimento agli interventi di park pricing, l'incremento dei passeggeri è stato stimato considerando un valore dell'elasticità della domanda di sosta di -0,15 e cioè considerando che un aumento del 10% delle tariffe produce una riduzione del numero di auto del 15% a vantaggio del trasporto collettivo (80%) e di altre modalità di trasporto (20%).

L'incremento si consolida nel tempo grazie alla messa a pieno regime del servizio e agli interventi per l'ampliamento della ZTL/Area pedonale nonché agli effetti delle misure per la riduzione del traffico di attraversamento del centro cittadino.



2. Piano Economico Finanziario - Affidamento in house



Ipotesi generali

Nella tabella sono illustrate le ipotesi adottate per la stesura del PEF.

Il PEF è basato su un'analisi **pre-tax e unlevered**; inoltre il piano è stato costruito a valori reali e senza considerare l'IVA. Per il calcolo del corrispettivo il riferimento legislativo è la delibera ART 49/2023, sulla base della quale è stato identificato un **WACC reale pre-tax pari a 2,83%**.

L'analisi dei costi e dei ricavi è stata svolta a livello disaggregato su 5 livelli di business, ovvero:

- Il business "TPL", che contiene i ricavi e i costi derivanti dal servizio urbano e suburbano svolto con bus;
- Il business "Filobus", che considera costi e ricavi derivanti dal servizio urbano svolto attraverso l'utilizzo dei filobus.
- Il business "Autostazione", che considera i costi e i ricavi dell'autostazione.
- Il business "Microbus", attivo dal terzo anno di affidamento (2026), che consiste nella gestione di un servizio navetta a trazione elettrica operante nel centro storico della città. Si specifica che le linee percorse dai suddetti veicoli rientrano nel piano di esercizio di S.G.M. e che il personale utilizzato è lo stesso utilizzato per il TPL. Inoltre tale servizio è fruibile da tutta la popolazione con la stessa tipologia di biglietto o abbonamento utilizzato per il TPL.
- Il business «Night Bus», attivo dal sesto anno di affidamento (2029), che consiste nella gestione di un servizio notturno a chiamata sperimentale da attivare nel periodo estivo.

Ipotesi macro	Trattamento nel PEF
Inizio concessione e durata	Avvio concessione Anno 2024 (durata 9 anni).
Inflazione	Non considerata – PEF a valori reali .
Costi operativi	In larga parte derivati dalle ipotesi di S.G.M. e integrati, laddove necessario, con ipotesi condivise all'interno del gruppo di lavoro.
IVA	Non considerata (ipotesi flusso di cassa "passante").
Tassazione	Non considerata in linea con la natura ante-imposte dell'analisi.
Struttura finanziaria	Non considerata ad eccezione dei contributi pubblici, in linea con la natura <i>unlevered</i> dell'analisi.
Capitale Circolante Netto (CCN)	Corrispettivo da CdS: 30gg, Ricavi da tariffa, Ricavi Autostazione, Contribuzione del Comune per il servizio filoviario: Ogg, Personale: Ogg; Altri costi: 60gg, Rimanenze: 27gg (media 2020-21).
WACC Reale pre-tax (fonte: delibera ART 49/2023)	2,83%

N.B.

Il PEF dell'affidamento in house si basa sul presupposto generale che S.G.M. S.p.A. risulti affidataria anche del servizio di gestione della sosta tariffata su strada e dei parcheggi di interscambio, in quanto complementari al TPL e come anche illustrato nelle slide seguenti.

Produzione chilometrica

La produzione chilometrica di servizio è stata definita in accordo con quanto attribuito dalla Regione Puglia con DGR n.2304 del 9 dicembre 2019, al Comune di Lecce, nell'ambito dell'assegnazione dei servizi minimi e pari a **2.417.387,73 Bus*Km**.

Al netto della parte di servizio che verrà assegnato tramite gara, la percorrenza totale della gestione *in house* è pari a:

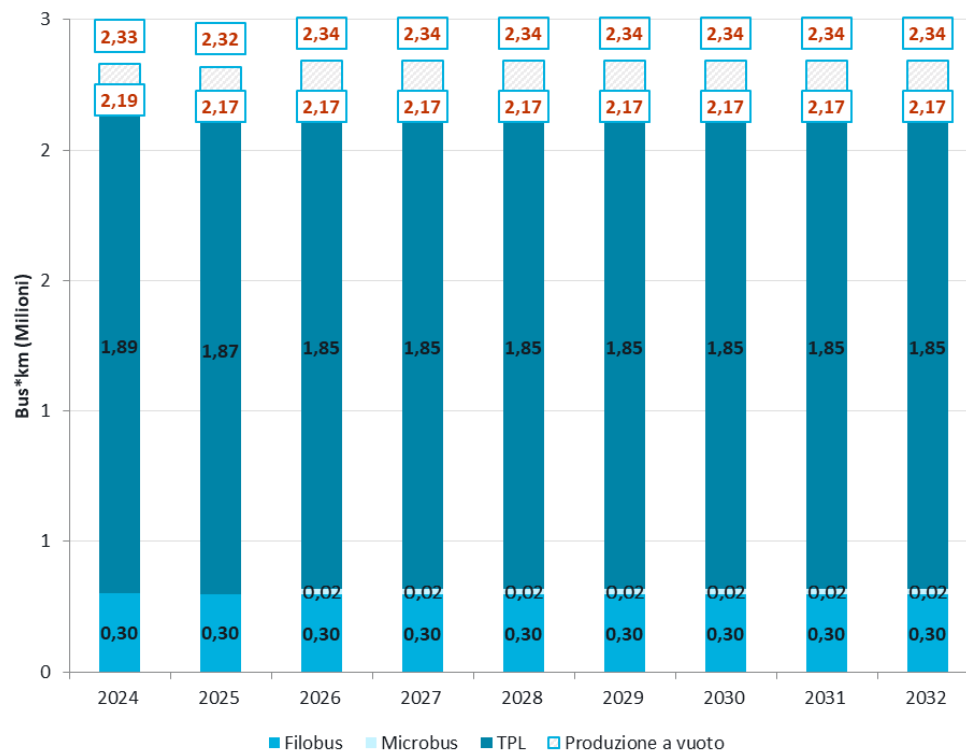
- **2.193.422,7 Bus*Km** nel primo anno di affidamento (2024),
- **2.166.534,1 Bus*Km** nel secondo anno (2025),
- **2.168.862,8 Bus*Km** a regime (2026-2032).

La produzione di servizio sulle linee coperte dai Filobus è costante e pari a circa 300.000 Bus*Km, mentre quella del microbus è costante e pari a 24.000 Bus*Km a partire dal 2026.

La produzione a vuoto passa da circa il 6% nel primo anno di affidamento all'8% a regime. L'aumento della produzione a vuoto è conseguenza della progressiva riorganizzazione dell'esercizio che prevede l'introduzione, per step successivi, sulle linee portanti e su quelle radiali, di fasce orarie di punta (07:30 – 09:30, 11.30-13:30), con elevate frequenze di passaggio, e di fasce di morbida, con conseguente incremento dei riposizionamenti e dei trasferimenti dei mezzi dai capolinea al deposito.

Produzione chilometrica

Perimetro affidamento in-house	Bus*Km Servizi minimi	Bus*Km a vuoto	Bus*Km Totali
Primo anno di affidamento (2024)	2.193.422,7	136.413,1	2.329.835,8
Secondo anno di affidamento (2025)	2.166.534,1	151.638,4	2.318.173,5
A regime (2026-2032)	2.168.862,8	171.936,0	2.340.798,8



Ricavi tariffari

Strategia per la gestione integrata della mobilità urbana

I ricavi tariffari e i passeggeri previsti per il servizio di TPL, durante l'affidamento, sono crescenti rispetto al dato storico pre-covid del 2019. Tale previsione si basa sulla valutazione degli effetti dell'incremento qualitativo e quantitativo dell'offerta di trasporto pubblico urbano e suburbano accompagnato da interventi di park pricing che l'Amministrazione Comunale di Lecce intende realizzare per il riequilibrio modale della domanda di trasporto. Riguardo a questi ultimi, è stato considerato un valore dell'elasticità della domanda di sosta di -0,15 e cioè che un aumento del 10% delle tariffe produce una riduzione del numero di auto del 15% a vantaggio del trasporto collettivo (80%) e di altre modalità di trasporto (20%).

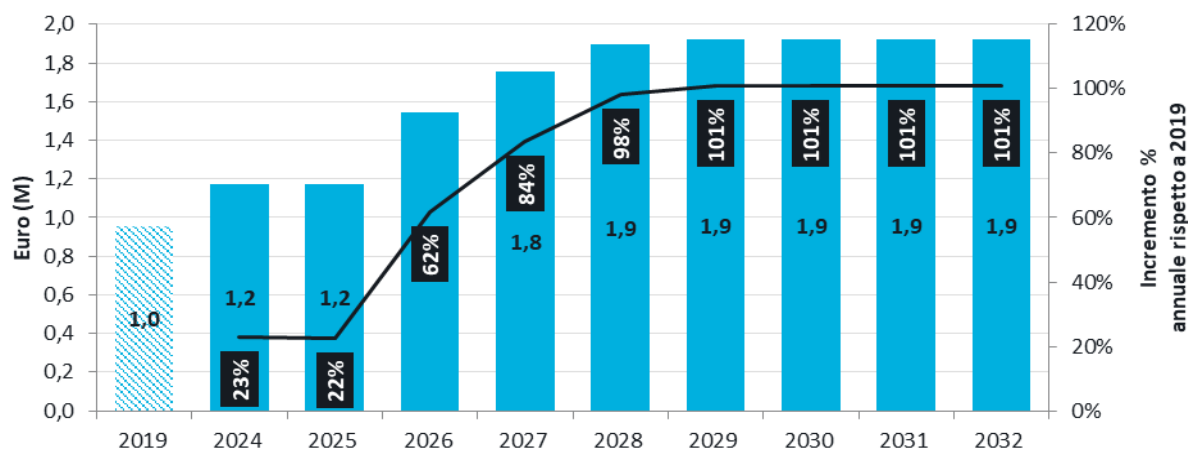
L'incremento dei passeggeri e dei ricavi da traffico si consolida nel tempo grazie alla messa a pieno regime del servizio di trasporto pubblico urbano e suburbano e agli interventi per l'ampliamento della ZTL/Area pedonale nonché agli effetti delle misure per la riduzione del traffico di attraversamento del centro cittadino.

In via conservativa non sono stati considerati gli effetti della revisione del piano tariffario del servizio con la sola eccezione dell'interscambio (park and ride).

Dato il carattere sperimentale del servizio notturno a chiamata «Night Bus», attivo nel periodo estivo dal sesto anno di affidamento, si è ritenuto di non stimare e considerare ricavi tariffari ulteriori rispetto a quelli già considerati per il servizio urbano e suburbano.

Ricavi tariffari (Euro)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Ricavi da traffico inerziali (base 2019)	956.000	956.000	956.000	956.000	956.000	956.000	956.000	956.000	956.000
<i>di cui dal servizio affidato tramite gara</i>		35.000	35.000	35.000	35.000	35.000	35.000	35.000	35.000
Incremento Ricavi derivante da incremento qualitativo e quantitativo dell'offerta di trasporto pubblico urbano e suburbano	47.800	95.600	148.665	198.220	247.774	286.800	334.600	382.400	430.200
<i>di cui dal servizio affidato tramite gara</i>		0	11.215	17.449	21.605	22.449	22.449	22.449	22.449
Incremento Ricavi da traffico per interventi di park pricing	82.120	34.320	367.654	532.903	626.552	369.098	321.298	273.498	225.698
Incremento Ricavi da traffico per ampliamento zona ZTL	0	0	0	0	0	82.502	82.502	82.502	82.502
Incremento Ricavi da traffico per riduzione del traffico di attraversamento del centro cittadino	0	0	0	0	0	165.005	165.005	165.005	165.005
Incremento Ricavi da traffico derivante dagli effetti del nuovo piano tariffario del servizio sul sistema di interscambio (park and ride).	90.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000
Ricavi	1.175.920	1.205.920	1.592.319	1.807.123	1.950.326	1.979.405	1.979.405	1.979.405	1.979.405
<i>di cui dal servizio affidato in house</i>	1.175.920	1.170.920	1.546.104	1.754.674	1.893.721	1.921.956	1.921.956	1.921.956	1.921.956
<i>di cui dal servizio affidato tramite gara</i>		35.000	46.215	52.449	56.605	57.449	57.449	57.449	57.449
Passeggeri	1.702.606	1.746.042	2.223.861	2.523.861	2.723.862	2.865.965	2.865.965	2.865.965	2.865.965
<i>di cui dal servizio affidato in house</i>	1.702.606	1.695.366	2.141.903	2.441.903	2.641.904	2.782.785	2.782.785	2.782.785	2.782.785
<i>di cui dal servizio affidato tramite gara</i>		50.676	81.958	81.958	81.958	83.180	83.180	83.180	83.180



Altri ricavi

Ricavi da pubblicità

Prudenzialmente non sono stati considerati i ricavi da pubblicità sui mezzi aziendali.

Ricavi derivanti dall'attività di contrasto dell'evasione tariffaria

Prudenzialmente non sono stati considerati i ricavi derivanti dal contrasto dell'evasione tariffaria e dall'attività di rimozione coatta (ex art. 159 D.Lgs. 258/1992) presso le fermate e nelle corsie riservate ai mezzi pubblici (tali azioni potrebbero essere implementate a costi limitati, in quanto attuabili dal personale di controllo della sosta già in organico).

Ricavi non correlati allo svolgimento del servizio di TPL

Ulteriori altri ricavi non strettamente correlati allo svolgimento del servizio di TPL sono stati considerati come fonti di finanziamento a copertura delle compensazioni necessarie a garantire l'equilibrio del Contratto di Servizio, come meglio specificato nella sezione "Conclusioni".

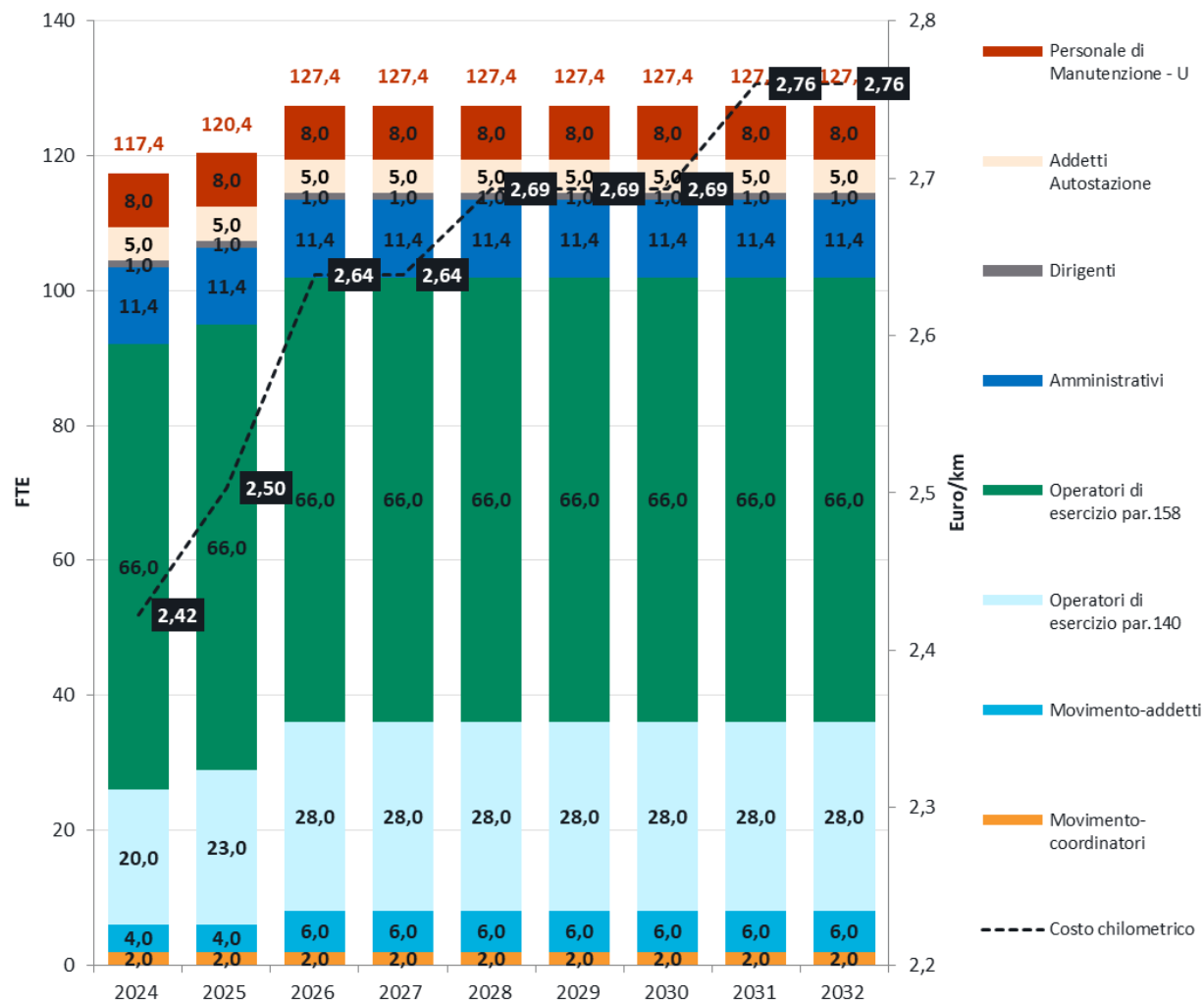
Dimensionamento organico e Costo del personale

Il costo del personale è stato calcolato prendendo in considerazione il numero di figure necessarie a garantire l'implementazione del servizio (FTE – Full Time Equivalent) per il relativo costo aziendale medio così come desunto dalla contabilità di S.G.M..

Il costo del personale di esercizio già in organico (parametro medio 158) viene aumentato a partire dal quinto anno di affidamento (1 gennaio 2028) per tenere conto dello scatto parametrico medio e di anzianità maturato; per gli stessi motivi il costo del personale di nuova assunzione aumenta nel penultimo anno di esercizio (scatto parametrico dopo 8 anni di guida da 140 a 158).

Nel grafico a fianco si riporta un'analisi del costo chilometrico del personale, che si incrementa a parità di FTE per gli aumenti salariali descritti.

FTE per anno e costo chilometrico annuo



Costi operativi

Costi per materie di consumo

Per il costo del carburante è stato considerato il dato più aggiornato registrato da S.G.M. a gennaio 2023, inoltre per i mezzi con minore impatto ambientale, ovvero con classe di emissione da Euro 5 a Euro 6 è stato considerato un recupero delle accise pari a 0,21 Euro/litro.

Per il filobus il costo del carburante è stato incrementato di 0,21 Euro/Km rispetto al costo chilometrico del carburante considerato per i bus. Tale scelta deriva da un confronto tra i costi chilometrici di trazione dei filobus e dei bus relativi al periodo che va dal 2019 al primo semestre 2021.

Costi/Consumi materie prime	Unità	
Gasolio mezzi Euro <=4	Euro/litro	1,75
Gasolio mezzi Euro >4	Euro/litro	1,54*
Consumo Gasolio	Litro/Km	0,46
Metano	Euro/kg	2,32
Consumo metano	Kg/Km	0,59
Energia elettrica microbus	Euro/Km	0,24

**il costo di 1,54 Euro/litro corrisponde al costo del gasolio pari a 1,75 Euro/litro scontato di 0,21 Euro/litro per il recupero delle accise*

Costi per servizi di terzi

Tra i costi per servizi di terzi rientrano:

- Le utenze di elettricità e telefonia;
- La pulizia del parco rotabile e delle sedi;
- Prestazioni professionali di legali e tecnici;
- Marketing e comunicazione;
- Manutenzione dell'infrastruttura e degli impianti di fermata;
- Manutenzione del Centro di Controllo Aziendale (CCA) completo di sistemi integrati, centrali e periferici, di monitoraggio e controllo della flotta (AVM), di bigliettazione elettronica (SBE), di conta-passeggeri e di informazione multimediale all'utenza;
- Costi NCC per servizio notturno a chiamata sperimentale «Night Bus»;
- Costi per la distribuzione dei titoli di viaggio;
- Polizze assicurative del parco rotabile (RCA, ARD);
- Polizze assicurative del deposito filoviario;
- Responsabilità civile verso terzi;
- Tasse di proprietà (incluse spese per bollo sui mezzi);

- Spese per la gestione operativa del DOTE (Direzione operativa trazione elettrica). Tali spese sono presenti fino al quarto anno di affidamento. Dal 2028 si prevede l'entrata in funzione della nuova sede che farà da centro direzionale sia per il trasporto bus sia per il trasporto filobus;
- Spese per la contazione del monetato nell'autostazione;
- Spese per il recupero stradale dei mezzi;
- Spese per manutenzioni di attrezzature d'officina.

Costi per godimento beni di terzi

Si registrano costi per la locazione della sede principale della società partecipata, pari a circa 50.840 Euro/anno, fino al quarto anno di affidamento. Successivamente tali costi sono eliminati grazie all'entrata in funzione della nuova sede di proprietà S.G.M..

Oneri diversi di gestione

Vi rientrano i costi per la TARI, per le quote associative ASSTRA e per l'IMU delle Cave di Marcovito. Altri oneri diversi di gestione sono rappresentati dai compensi per amministratori e sindaci e spese di manutenzione della sede e per elementi di cancelleria.

Dimensionamento flotta

Bus

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Fabbisogno di bus*	50	57	62	62	62	62	62	62	62

*time S.G.M.

Bus per tipo di alimentazione	Classe di emissione (Euro)	In flotta (V)/Nuova acquisizione (N)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Diesel	<=4	V	22	22	22	17	17	17	17	17	17	17
Diesel	>4	V	15	15	13	13	13	13	13	13	13	13
Diesel	>4	N		6	15	25	25	25	25	25	25	25
Metano	>4	V	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Totale			44	50	57	62	62	62	62	62	62	62
<i>Bus acquistati</i>												
				6	9	5						
<i>Bus dismessi o ceduti</i>												
					2**							

**mezzi ceduti a fine 2024 alla parte di servizio che verrà affidato tramite gara

Filobus

	Classe di emissione (Euro)	In flotta (V)/Nuova acquisizione (N)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Filobus	> 4	V	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12

Microbus

	Classe di emissione (Euro)	In flotta (V)/Nuova acquisizione (N)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Microbus	Elettrico	N				2	2	2	2	2	2	2

Immobilizzazioni esistenti

Flotta esistente

La flotta esistente al primo anno di affidamento si compone di 56 mezzi (di cui 31 cofinanziati da S.G.M.). Dal secondo anno di affidamento (2025) due mezzi Diesel saranno trasferiti alla parte di servizio affidato tramite gara. Tale trasferimento è considerato ai fini del PEF come una dismissione, pertanto si registrano nel corso del 2024 dei proventi pari a 29.968 Euro corrispondente al valore stimato dei mezzi che verranno messi a disposizione dell'aggiudicatario nell'ambito della gara e che saranno utilizzati per coprire in parte il Corrispettivo non coperto dal Contributo della Regione, come meglio spiegato nelle Conclusioni della presente analisi.

Data la scelta di adottare nel PEF un WACC reale, si precisa che, per i beni cofinanziati dall'impresa ed esistenti al primo anno di affidamento, il loro valore contabile netto al 31/12/2023 ne approssima il trascurabile valore realizzabile sul mercato, in quanto trattasi di veicoli con età media di 15 anni (ad eccezione di due veicoli che verranno trasferiti alla gara e di seguito meglio illustrati) e di fatto utilizzabili in via quasi esclusiva da S.G.M. in virtù di piani manutentivi mirati e basati sulla conoscenza approfondita dei veicoli stessi.

	#	Valore contabile netto inizio 2024*
Diesel Euro<=4	22	0
Diesel Euro>4	15	0
Metano	7	0
Filobus	12	0
Totale	56	0

*N.B. Il Valore netto contabile approssima il valore di mercato

Nuove immobilizzazioni

Data la scelta di adottare nel PEF un WACC reale, durante il periodo di piano i valori delle immobilizzazioni sono stati poi periodicamente riespressi a valori correnti, prendendo a riferimento come anno base l'anno di acquisizione degli stessi e un tasso annuo di rivalutazione del 4,30% (in coerenza con il tasso di inflazione adottato nella Delibera ART 49/2023 per la determinazione del WACC Reale pre-tax).

Nuovi mezzi

	Anno di entrata in esercizio (n)*	#	Valore unitario (€)	Valore complessivo (€)	Vita utile
Diesel Euro>4	2024	6	60.000	360.000	5**
Diesel Euro>4	2025	9	60.000	540.000	5**
Diesel Euro>4	2026	5	60.000	300.000	5**
Microbus Elettrici	2027	2	70.000	140.000	9
Investimento totale				1.340.000	

*Si è ipotizzato che l'investimento in nuovi mezzi avvenga nel dicembre dell'anno n-1, mentre l'entrata in esercizio e l'imputazione della prima quota di ammortamento avviene nell'anno n.

** Trattandosi di mezzi usati la vita utile considerata è di soli 5 anni.

Altre immobilizzazioni

	Anno (n)	#	Valore unitario (€)	Valore complessivo (€)	Vita utile
Sito web	2024	1	6.000	6.000	5
Centro di Controllo Aziendale (CCA) completo di sistemi integrati di monitoraggio e controllo della flotta (AVM), di bigliettazione elettronica (SBE), di conta-passeggeri e di informazione multimediale all'utenza	2024	1	1.000.000	1.000.000	9
Bagni capolinea	2026	2	60.000	120.000	9
Sede aziendale	2028	1	5.000.000	5.000.000	25
Sistema DRT (Demand-responsive transport)	2029	1	200.000	200.000	9
Pensiline di fermata "smart"	2030	20	25.000	500.000	9
Investimento totale				6.826.000	

*Si è ipotizzato che l'investimento in altre immobilizzazioni avvenga nel dicembre dell'anno n-1, mentre l'entrata in esercizio e l'imputazione della prima quota di ammortamento avviene nell'anno n.

Nuove immobilizzazioni: Centro di Controllo Aziendale (CCA)

Nel primo anno di affidamento è previsto un investimento di € 1.000.000,00 per l'acquisizione e la messa in funzione del **Centro di Controllo Aziendale (CCA)** completo di sistemi integrati, centrali e periferici su tutti i mezzi aziendali, di monitoraggio e controllo della flotta (AVM), di bigliettazione elettronica (SBE), di conta-passeggeri e di informazione multimediale all'utenza.

Il CCA sarà realizzato nel rispetto delle linee guida di cui all'Allegato 16 "Requisiti minimi dei sistemi ITS" allo "schema tipo" di capitolato speciale per le procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, approvato dalla Regione Puglia con Delibera di Giunta Regionale n° 26 del 13/01/2020.

Compito del CCA sarà quello di governare i sottosistemi periferici (Bordo, Deposito, Capolinea, Controllo e Verifica, Vendita, Manutenzione, ecc.) e di connettersi al **Centro di Controllo di Bacino (CCB)** per consentire un continuo scambio di dati di informazione e di controllo.

L'investimento prevede lo sviluppo di una serie di aree di intervento:

- **Funzioni dedicate ai passeggeri a bordo veicolo** che devono essere informati sul servizio espletato dal mezzo attraverso sistemi audio e visivi;
- **Funzioni dedicate ai passeggeri a terra** in attesa alle fermate che devono essere informati sul servizio erogato (orario pianificato, prossimo arrivo, affollamento del mezzo, ecc.) attraverso sistemi audio e visivi installati all'esterno dei

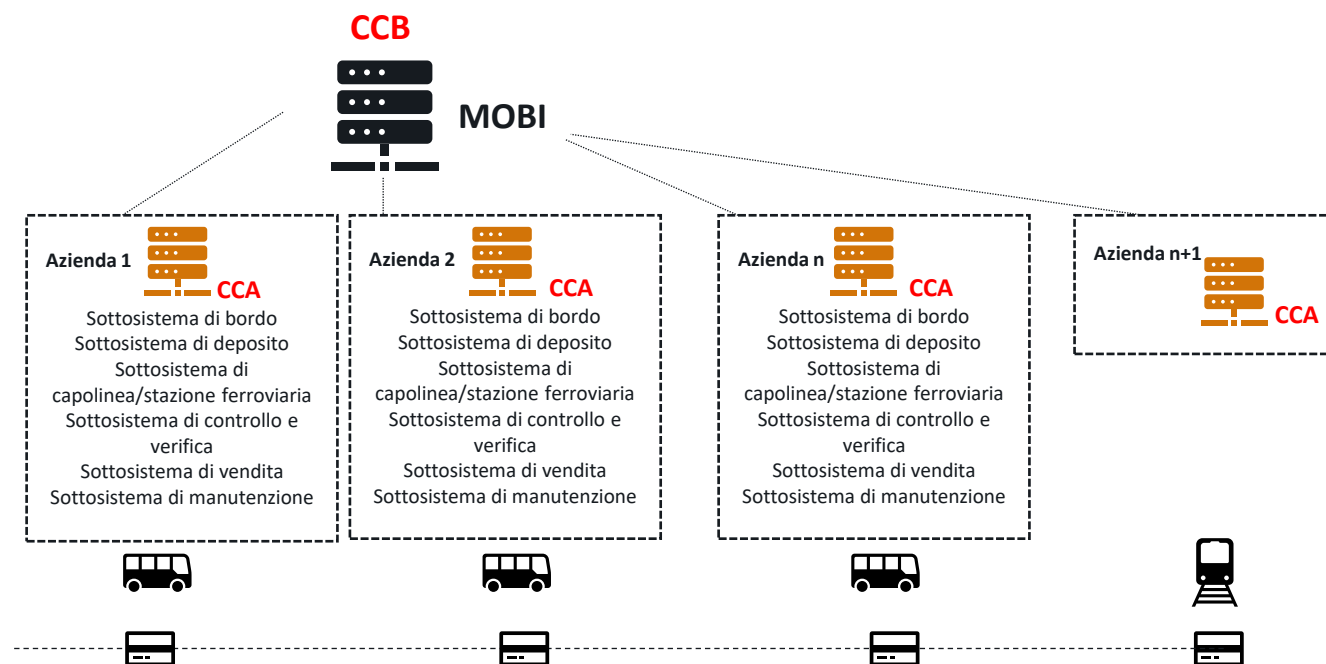
mezzi, paline elettroniche e servizi di infomobilità a distanza (siti internet, applicazioni per smartphone);

- **Funzioni dedicate al personale di servizio a bordo** (autisti) che deve essere costantemente informato sullo stato del servizio espletato (anticipo, ritardo, orario) e poter comunicare con la centrale (comunicazioni di servizio, emergenze, ecc.);
- **Funzioni dedicate al personale di servizio a terra** che deve essere supportato nella pianificazione, programmazione, gestione e controllo del servizio e della manutenzione dei mezzi e degli apparati di

bordo;

- **Funzioni dedicate all'Ente Appaltante** tramite l'invio al CCB, nei formati e con le tempistiche richiesti, di una serie di dati inerenti il servizio espletato quali la localizzazione dei mezzi, la segnalazione di eventuali disservizi, il servizio consuntivato rispetto allo schedulato e la sua certificazione, il *load factor* per linea/direttrice, le transazioni eseguite in relazione alle differenti tipologie di titoli di viaggio commercializzate (per mezzo, data/ora, corsa, linea, validatore, ecc.), il controllo dei titoli di viaggio, ecc..

Livelli logici componenti il sistema ITS a livello di Bacino



Nuove immobilizzazioni: Sistema DRT (Demand-responsive transport)

Nell'annualità 2028 è previsto un investimento di € 200.000,00 per lo studio, la realizzazione e l'avvio di un sistema di trasporto a chiamata che sarà operativo dal 2029.

L'investimento prevede:

- la realizzazione di uno studio di fattibilità propedeutico alla sperimentazione di un servizio a chiamata notturno nel periodo estivo e all'analisi di ulteriori possibili applicazioni di sistemi di trasporto flessibile nell'ambito urbano del Comune di Lecce;
- l'acquisto della piattaforma software per la gestione del servizio ritenuta più idonea alla luce delle risultanze dello studio di fattibilità, completa di licenze, personalizzazioni, settaggi e interfacciamenti con i sistemi informativi aziendali (AVM, SBE, OMNIBUS);
- l'acquisto delle apparecchiature di bordo per n° 3 minibus da adibire al servizio;
- altre spese per promozione del servizio, predisposizione capitolati tecnici e prestazionali, assistenza collaudi, avvio sistema.

Si prevede di avviare la sperimentazione del servizio di trasporto a chiamata notturno «Night Bus» nel periodo estivo dell'annualità 2029.

Nella tabella che segue è riportata la quantificazione delle differenti voci inerenti all'investimento.

A tal fine si è fatto riferimento allo «Studio sul sistema di trasporto flessibile TAD dell'Area Interna Sud Salento», realizzato da TRT - Trasporti e Territorio di Milano, consultabile nel sito istituzionale dell'Unione dei Comuni «Terre di Leuca» all'indirizzo http://unioneterradileuca.it/tleuca/po/mostra_news.php?id=68&area=H

Allo stesso studio si è fatto riferimento per quanto concerne i costi di esercizio, quantificabili in 320,00 € al giorno per 6 ore di un servizio NCC, ipotizzando l'impiego di due minibus per tre ore (24:00-3:00) per 100 giorni, e appostando nelle spese per servizi di terzi le relative voci di spesa (€ 32.000,00 per servizio NCC + 3.000,00 per canoni e assistenza inerenti al

sistema) relativamente alle annualità dal 2029 al 2032.

Dato il carattere sperimentale del servizio si è ritenuto di non stimare e considerare ricavi tariffari ulteriori rispetto a quelli già considerati per il servizio urbano e suburbano.

Ulteriori possibili applicazioni di sistemi di trasporto flessibile nell'ambito urbano del Comune di Lecce (es. conversione della linea elettrica E20 nel centro storico in servizio a chiamata, servizi di adduzione flessibili ai capolinea periferici, ecc.) che dovessero emergere dallo studio di fattibilità saranno oggetto di successive valutazioni.

Sistema DRT	Valore unitario (€)	#	Valore complessivo (€)
Studio sistemi di trasporto a chiamata e applicazioni nell'ambito urbano del Comune di Lecce	50.000	1	50.000
Software e licenze piattaforma IT e App utente	60.000	1	60.000
Personalizzazioni e settaggio piattaforma white label	20.000	1	20.000
Interfacciamenti con altri sistemi informativi aziendali (AVM, SBE, OMNIBUS)	10.000	1	10.000
Apparecchiature di bordo per N° 2 minibus + 1 di scorta (console autista, validatore di bordo, contapasseggeri, ecc.)	5.000	3	15.000
Promozione nuovo servizio	20.000	1	20.000
Predisposizione capitolati tecnici e prestazionali, assistenza collaudi, avvio sistema	25.000	1	25.000
Totale			200.000

Investimenti e dismissioni

Prospetto riepilogativo

	Inizio affidamento	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Bus di proprietà S.G.M.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bus nuova acquisizione	360.000	540.000	440.000	-	-	-	-	-	-	-
Dismissioni bus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altre immobilizzazioni	1.006.000	-	120.000	-	5.000.000	200.000	500.000	-	-	-
Totale	1.366.000	540.000	560.000	-	5.000.000	200.000	500.000	-	-	-

Conto Economico regolatorio – Schema 1

Valori espressi in Euro

		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
1.a	Ricavi da traffico	1.175.920	1.170.920	1.546.104	1.754.674	1.893.721	1.921.956	1.921.956	1.921.956	1.921.956
1.b	Altri ricavi e proventi inerenti al servizio	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1	Totale ricavi generati dall'assolvimento degli OSP	1.175.920	1.170.920	1.546.104	1.754.674	1.893.721	1.921.956	1.921.956	1.921.956	1.921.956
2	Effetti positivi di rete indotti									
3.a	Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	1.914.152	1.868.231	1.857.538	1.857.538	1.857.538	1.857.538	1.857.538	1.857.538	1.857.538
3.b	Costi per servizi di terzi	1.833.336	1.849.609	1.911.494	1.919.154	1.791.839	1.792.876	1.792.876	1.793.630	1.793.630
3.c	Costi per godimento beni di terzi	50.840	50.840	50.840	50.840	1.640	1.640	1.640	1.640	1.640
3.d	Costo del personale	5.313.757	5.423.178	5.723.384	5.723.384	5.841.134	5.841.134	5.841.134	5.986.631	5.986.631
3.d.i	di cui: personale operativo	4.163.361	4.272.783	4.532.988	4.532.988	4.650.738	4.650.738	4.650.738	4.796.235	4.796.235
3.e	Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(44.238)	2.160	(3.729)	(558)	12.857	(76)	-	(55)	-
3.f	Oneri diversi di gestione	173.981	173.981	173.981	173.981	173.981	173.981	173.981	173.981	173.981
3	Totale costi operativi	9.241.828	9.368.000	9.713.508	9.724.339	9.678.989	9.667.093	9.667.169	9.813.365	9.813.420
4 = 1+2-3	Risultato operativo lordo (EBITDA)	(8.065.908)	(8.197.079)	(8.167.404)	(7.969.665)	(7.785.268)	(7.745.137)	(7.745.213)	(7.891.409)	(7.891.464)
5	Totale ammortamenti	192.236	313.147	419.323	437.354	664.760	622.287	567.953	515.132	537.283
6 = 4-5	Risultato operativo netto (EBIT)	(8.258.145)	(8.510.226)	(8.586.727)	(8.407.019)	(8.450.028)	(8.367.424)	(8.313.166)	(8.406.541)	(8.428.747)
7	Utilizzo fondi per rischi ed oneri pertinenti agli OSP	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Stato Patrimoniale Regolatorio – Schema 2

Valori espressi in Euro

		01/01/2024	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
1.a	Immobilizzazioni Immateriali	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.b	Immobilizzazioni Materiali	1.366.000	1.772.502	2.095.572	1.766.359	6.404.958	6.215.611	6.360.596	6.066.149	5.811.862	5.524.489
1.b.i	di cui: Terreni e fabbricati	-	-	120.000	111.253	5.101.533	5.097.170	5.083.000	5.058.186	5.021.840	4.973.015
1.b.ii	di cui: impianti (ad es. reti) e macchinari	360.000	840.384	1.125.551	895.965	644.553	369.863	663.048	540.357	483.130	419.983
1.b.ii.1	<i>di cui: parco veicoli autofinanziato</i>	<i>360.000</i>	<i>840.384</i>	<i>1.125.551</i>	<i>895.965</i>	<i>644.553</i>	<i>369.863</i>	<i>163.048</i>	<i>76.801</i>	<i>60.078</i>	<i>41.774</i>
1.b.iii	di cui: attrezzature industriali e commerciali	1.006.000	932.118	850.021	759.141	658.873	748.579	614.548	467.606	306.892	131.491
1	Totale Immobilizzazioni	1.366.000	1.772.502	2.095.572	1.766.359	6.404.958	6.215.611	6.360.596	6.066.149	5.811.862	5.524.489
2.a	Rimanenze	245.107	289.345	287.186	290.914	291.472	278.615	278.690	278.690	278.745	278.745
2.b	Crediti		463.001	462.985	463.001	463.001	463.001	463.001	463.001	463.001	463.001
2.b.i	di cui: commerciali		<i>463.001</i>	<i>462.985</i>	<i>463.001</i>	<i>463.001</i>	<i>463.001</i>	<i>463.001</i>	<i>463.001</i>	<i>463.001</i>	<i>463.001</i>
2.b.ii	di cui: altri crediti		-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	Totale Attivo Circolante	245.107	752.346	750.171	753.916	754.474	741.616	741.692	741.692	741.747	741.747
3.a	Debiti		1.234.729	1.231.209	1.255.972	1.257.962	1.216.613	1.216.882	1.216.882	1.222.636	1.222.636
3.a.1	di cui: Debiti verso fornitori		<i>652.982</i>	<i>648.109</i>	<i>656.524</i>	<i>657.783</i>	<i>628.767</i>	<i>628.937</i>	<i>628.937</i>	<i>629.061</i>	<i>629.061</i>
3	Totale Debiti	-	1.234.729	1.231.209	1.255.972	1.257.962	1.216.613	1.216.882	1.216.882	1.222.636	1.222.636
4=1+2-3	Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio	1.611.107	1.290.118	1.614.535	1.264.302	5.901.470	5.740.615	5.885.406	5.590.959	5.330.972	5.043.600

Piano Finanziario Regolatorio Simulato – Schema 3

Valori espressi in Euro

		01/01/2024	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
A	Entrate relative a ricavi generati dall'assolvimento degli OSP		1.175.920	1.170.920	1.546.104	1.754.674	1.893.721	1.921.956	1.921.956	1.921.956	1.921.956
B	Effetti positivi di rete indotti		-	-	-	-	-	-	-	-	-
C=A+B	ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE		1.175.920	1.170.920	1.546.104	1.754.674	1.893.721	1.921.956	1.921.956	1.921.956	1.921.956
D	Uscite relative a costi sostenuti per l'assolvimento degli OSP		9.434.065	9.681.146	10.132.831	10.161.693	10.343.749	10.289.380	10.235.121	10.328.497	10.350.703
E	Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio	1.611.107	1.290.118	1.614.535	1.264.302	5.901.470	5.740.615	5.885.406	5.590.959	5.336.530	5.043.600
F	Tasso di congrua remunerazione del CIN (%) - WACC Reale Pre-Tax		2,83%								
G=F*E	Remunerazione del capitale investito		45.594	36.510	45.691	35.780	167.012	162.459	166.557	158.224	150.867
H=D+G	USCITE + UTILE RAGIONEVOLE		9.479.659	9.717.657	10.178.523	10.197.473	10.510.761	10.451.839	10.401.678	10.486.721	10.501.569
I=H-C	EFFETTO FINANZIARIO NETTO (COMPENSAZIONE VARIABILE)*		8.303.739	8.546.736	8.632.419	8.442.799	8.617.040	8.529.883	8.479.723	8.564.766	8.579.614
L=C+I	ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE + COMPENSAZIONE VARIABILE		9.479.659	9.717.657	10.178.523	10.197.473	10.510.761	10.451.839	10.401.678	10.486.721	10.501.569
M	VAN L		79.986.100								
N	VAN H		79.986.100								
O	VAN I		66.857.810								
P	COMPENSAZIONE COSTANTE		8.518.870								
Q=I-P	POSTE FIGURATIVE**		(215.131)	27.866	113.549	(76.071)	98.170	11.013	(39.147)	45.896	60.744
	CONDIZIONI DI EQUILIBRIO										
G	M = N		OK								
H	VAN Q = 0		OK								
I	WACC = TIR		OK								

*Dettaglio nella pagina successiva

** come definite da Schema 3, Annesso 5, Delibera ART 154/2019, ovvero differenza tra Compensazione variabile e Compensazione costante. Il valore attuale netto (VAN) delle poste figurative deve risultare pari a zero.

Conclusioni

Come preannunciato in fase di premessa del documento e sulla base del PEF esposto il Corrispettivo risultante dall'applicazione degli schemi della delibera ART 154/2019 risulta maggiore rispetto al corrispettivo offerto dalla Regione Puglia per le compensazioni dei «servizi minimi».

A copertura delle compensazioni necessarie a garantire l'equilibrio del Contratto di Servizio, la società esercente utilizzerà pertanto le seguenti fonti di finanziamento:

- parte del profitto realizzato nell'ambito dell'affidamento del servizio di gestione della sosta tariffata su strada e dei parcheggi di interscambio, in quanto complementare al TPL. Tale soluzione è coerente sia con il dettato normativo dell'art. 17 del D.Lgs n. 422 del 19/11/1997, nella parte in cui si prevede che gli enti affidanti definiscono obblighi di servizio pubblico prevedendo nei contratti di servizio le corrispondenti compensazioni economiche, determinate secondo il criterio dei costi standard, tenendo conto dei *proventi derivanti dalle tariffe e di quelli derivanti anche dalla eventuale gestione di servizi complementari alla mobilità*, che con quello dell'art. 7, comma 7, del D.Lgs. N. 285 del 3004/1992 (Codice della Strada) che stabilisce che i proventi dei parcheggi a pagamento sono destinati, tra l'altro, ad interventi per il finanziamento del trasporto pubblico e per migliorare la mobilità urbana.
- il Contributo del Comune di Lecce per il Servizio filoviario pari a 354.745 Euro annui. Tale importo è determinato dalla somma di quanto rimborsato annualmente per gli oneri inerenti alla manutenzione dell'impianto filoviario e al servizio di pronto intervento, pari a € 204.745,00, e di quanto riconosciuto sulla base delle rendicontazioni prodotte negli anni da S.G.M. S.p.A. per gli oneri del servizio filoviario (direzione di esercizio filoviaria, costo servizio Direzione Operativa Trazione Elettrica, oneri legati alla manutenzione del deposito filoviario, assicurazioni e tasse veicoli filoviari, ecc.), pari a € 150.000,00. Attraverso tale previsione gli oneri del servizio filoviario vengono consolidati specificamente nella pianificazione economico-finanziaria dell'Ente.
- i ricavi dell'autostazione pari a 136.964 Euro annui.
- i ricavi da cessione di autobus all'operatore aggiudicatario della gara per l'affidamento del 10%. A fine 2024 due mezzi Diesel saranno trasferiti alla parte di servizio affidato tramite gara affinché possano essere disponibili nel 2025 anno di inizio dei servizi affidati tramite procedura di gara. Pertanto si registra un'entrata pari a 29.968 Euro corrispondente al valore stimato dei mezzi che si metteranno a disposizione dell'aggiudicatario nell'ambito della gara.

Prudenzialmente non vengono invece considerati i ricavi derivanti dai servizi prestati all'operatore aggiudicatario della gara del 10% (installazione e manutenzione degli apparati di bordo per AVM e bigliettazione elettronica e servizi commerciali).

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Effetto finanziario netto (Compensazione variabile come da Schema 3 ART)	8.303.739	8.546.736	8.632.419	8.442.799	8.617.040	8.529.883	8.479.723	8.564.766	8.579.614
<i>Di cui:</i>									
Corrispettivo CdS Regione Puglia	5.633.182	5.632.989	5.633.182	5.633.182	5.633.182	5.633.182	5.633.182	5.633.182	5.633.182
Contributo Sosta	2.148.880	2.422.039	2.507.528	2.317.909	2.492.150	2.404.993	2.354.832	2.439.875	2.454.723
Contributo del Comune di Lecce per il Servizio filoviario	354.745	354.745	354.745	354.745	354.745	354.745	354.745	354.745	354.745
Ricavi autostazione	136.964	136.964	136.964	136.964	136.964	136.964	136.964	136.964	136.964
Ricavi da cessione autobus a gara TPL	29.968	-	-	-	-	-	-	-	-

3. Determinazione degli obiettivi di efficienza ed efficacia - Affidamento in house



KPIs

Le tabelle che seguono riportano gli indicatori di efficienza, di efficacia e di monitoraggio, individuati in coerenza con l'Annesso 7 della Delibera ART 154/2019. Confrontando i valori prospettati per il nuovo affidamento con quelli rilevati nel triennio 2017 – 2019 è possibile ricavare le performance di miglioramento che si intendono conseguire.

Con Delibera di Giunta n° 2304 del 9/12/2019 (BURP

n. 152 suppl. del 30-12-2019), la Regione Puglia ha quantificato il “costo standard macro” del servizio urbano e suburbano del comune di Lecce, per l'anno 2019, in 4,21 €*Km. Applicando le opportune modifiche correttive ha quindi determinato il “costo standard micro” del servizio, quantificandolo in 4,03 €*Km.

Sulla base di quest'ultimo ha definito il corrispettivo unitario erogabile da contratto di servizio di 2,60 €*Km,

pari a circa il 65% del costo standard micro.

Nella medesima delibera ha poi specificato che il costo standard così come determinato non incorpora gli effetti dell'inflazione, da applicarsi invece in sede di aggiornamento annuale secondo le previsioni dell'art. 10, comma 1, del D.M. n. 157/2018, che prevede la rivalutazione del costo standard all'indice dei prezzi al consumo ISTAT NIC072.

NOME	FORMULAZIONE	COSTO STORICO			CON RIVALUTAZIONE MONETARIA ISTAT (NIC072-BASE AGO. 2023) SU COSTO STORICO				COSTO STANDARD		CON RIVALUTAZIONE MONETARIA ISTAT (NIC072-BASE AGO. 2023) SU COSTO STORICO												
		2017	2018	2019	2017	2018	2019	MEDIA	2018	2019	1° ANNO DI AFFIDAMENTO	2° ANNO DI AFFIDAMENTO	3° ANNO DI AFFIDAMENTO	4° ANNO DI AFFIDAMENTO	5° ANNO DI AFFIDAMENTO	6° ANNO DI AFFIDAMENTO	7° ANNO DI AFFIDAMENTO	8° ANNO DI AFFIDAMENTO	9° ANNO DI AFFIDAMENTO	INTERO AFFIDAMENTO			
EFFICIENZA OPERATIVA																							
Costo operativo per vett-Km	costo operativo/vett-Km (PEA)	4,00	4,18	4,11	4,69	4,74	4,66	4,70	4,03	4,57	4,10	4,21	4,37	4,37	4,35	4,35	4,35	4,41	4,41				4,33
Costo operativo per posto-Km	costo operativo/posti-Km (totali)	0,06	0,06	0,06							0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06				
EFFICIENZA - PRODUTTIVITA'		2017	2018	2019							2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032				
Costo del lavoro totale per numero di addetti totali	costo del lavoro totale/n. addetti totali	40.814	43.031	44.123							45.262	45.043	44.925	44.925	45.849	45.849	45.849	46.991	46.991				
Produzione per numero di addetti operativi	vett-Km (PEA)/n. addetti operativi	21.373	22.944	23.640							23.842	22.806	21.263	21.263	21.263	21.263	21.263	21.263	21.263				
Produzione per numero di addetti totali	vett-Km (PEA)/n. addetti totali	15.448	16.423	17.336							18.683	17.994	17.024	17.024	17.024	17.024	17.024	17.024	17.024				
Efficienza della rete di trasporto di superficie	vett-Km (PEA)/vett-Km totali	94%	93%	92%							94%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	93%				
EFFICACIA - REDDITIVITA'		2017	2018	2019							2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032				
Ricavi da traffico per vett-Km	ricavi da traffico/vett-Km (cons)	0,60	0,59	0,59							0,54	0,54	0,71	0,81	0,87	0,89	0,89	0,89	0,89				
Coverage Ratio	ricavi da traffico/costi operativi	15%	14%	14%							13%	13%	16%	18%	20%	20%	20%	20%	20%				

KPIs

Pertanto, nella redazione del PEF, ai fini della quantificazione della contribuzione regionale si è tenuto conservativamente conto del corrispettivo chilometrico unitario riconosciuto sulla base del “costo standard micro” storico avente base 2019 (ovvero 4,03 €*Km); invece ai fini della valutazione dell’efficienza operativa che scaturisce dal PEF elaborato è stato assunto a termine di riferimento il “costo standard micro” rivalutato sulla base dell'indice dei prezzi al consumo ISTAT NIC072 per la regione Puglia e pari ad 4,57 €*Km (ottenendo così un valore base Agosto 2023), questo per ottenere grandezze confrontabili in termini reali.

Come si evince dalla tabella dei KPI, l’affidamento in house è in grado di garantire una efficiente gestione operativa del servizio con un costo operativo di 4,33 €*Km, calcolato come media nei nove anni di affidamento. Valore inferiore di 0,24 €*Km rispetto al “costo standard micro” rivalutato base Agosto 2023, con una riduzione percentuale del 5,3%.

Occorre evidenziare, al riguardo, che il costo standard così come definito dalla Regione Puglia riguarda esclusivamente il servizio di trasporto in modalità autolinee senza considerare il servizio filoviario attivo nella città di Lecce dal 2013, questo in linea con lo stesso D.M. n. 157/2018 che in sede di prima applicazione dei costi standard unitari non prevede la loro determinazione per i servizi con la modalità di trasporto filoviaria, circostanza che induce a

concludere che invero il confronto con il costo standard risulta ancor più “favorevole”.

L’affidamento in house rappresentato nel PEF, infatti, garantisce una efficiente gestione operativa nonostante le necessarie integrazioni legate alla presenza del sistema filoviario, oltre che dell’incremento dei costi di esercizio, in particolare di quelli per l’energia di trazione, avvenuto negli ultimi anni.

Considerando il costo operativo storico di S.G.M. S.p.A. rivalutato sulla base dell'indice dei prezzi al consumo (ISTAT NIC072 PUGLIA-BASE AGOSTO 2023), calcolato come media del triennio significativo 2017-2019, lo stesso è pari a 4,70 €*Km, maggiore di 0,37 €*Km rispetto al costo operativo medio risultante dal PEF e pari a 4,33 €*Km nei nove anni di affidamento del servizio, con un costo operativo nel primo anno di piano pari a 4,10 €*Km. Ciò è la dimostrazione che nel PEF il raggiungimento delle massime economie di scala è previsto già a partire dal primo anno del contratto di servizio, così come richiesto nella citata delibera regionale, laddove si ritiene necessario un vantaggio in termini di maggiore efficienza a giustificazione dell'affidamento in house.

Il costo operativo per Km di servizio subisce una crescita tra il 2024 e il 2026 dovuto ai maggiori costi sostenuti per l'ampliamento del servizio. Dal 2028, anno di entrata in funzione della nuova sede,

il costo operativo per Km diminuisce per la riduzione dei costi di locazione. Dal 2031 si registra invece un aumento del costo operativo chilometrico principalmente dovuto all'incremento dei costi del personale come evidente dal confronto con l'indicatore che misura il costo operativo per Km al netto del costo del personale operativo; nel 2031 il salario degli operatori di esercizio parametro 140 aumenta a seguito dello scatto di anzianità che li trasforma in parametro 158 come previsto dal CCNL. Considerando il costo operativo per chilometro al netto del personale operativo si nota come esso diminuisca nel periodo 2025-2032, periodo in cui il servizio è a regime in termini di produzione chilometrica.

Sul lato dei ricavi da traffico si registra un importante aumento dovuto all’ampliamento ed efficientamento del servizio che porta un incremento atteso dell’utenza dei servizi di TPL. In termini di coverage ratio si legge tale efficientamento attraverso il passaggio dal valore del 13% del biennio 2024-2025 al valore del 20% a partire dal 2028; si precisa che nel calcolo del coverage ratio sono stati esclusi i costi di infrastruttura filoviaria.

KPIs

NOME	FORMULAZIONE	COSTO STORICO			... CON RIVALUTAZIONE MONETARIA ISTAT (NIC072-BASE AGO. 2023) SU COSTO STORICO ...				COSTO STANDARD	CON RIVALUTAZIONE MONETARIA ISTAT (NIC072-BASE AGO. 2023) SU COSTO STORICO	...										
		2017	2018	2019								1° ANNO DI AFFIDAMENTO	2° ANNO DI AFFIDAMENTO	3° ANNO DI AFFIDAMENTO	4° ANNO DI AFFIDAMENTO	5° ANNO DI AFFIDAMENTO	6° ANNO DI AFFIDAMENTO	7° ANNO DI AFFIDAMENTO	8° ANNO DI AFFIDAMENTO	9° ANNO DI AFFIDAMENTO	INTERO AFFIDAMENTO
EFFICACIA - QUALITA'		2017	2018	2019							2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032		
Puntualità	n. corse in orario/n. corse effettive	n.d.	n.d.	n.d.							95%	95%	96%	96%	96%	97%	97%	97%	97%	97%	
Scostamenti da orario	tempo di ritardo/tempo di percorrenza	n.d.	n.d.	n.d.							15%	15%	15%	14%	14%	13%	13%	12%	12%		
Regolarità corse	n. corse effettive/n. corse programmate	99,7%	99,8%	99,7%							99,7%	99,7%	99,7%	99,8%	99,8%	99,8%	99,9%	99,9%	99,9%		
Load factor	pax-Km/posti-Km	3,3%	3,4%	3,5%							3,0%	3,0%	3,8%	4,3%	4,7%	4,9%	4,9%	4,9%	4,9%		
Sostenibilità ambientale	n. veicoli a ridotto impatto ambientale /n. veicoli totali	42,0%	35,1%	37,0%							50,7%	43,2%	40,5%	40,5%	40,5%	40,5%	40,5%	40,5%	40,5%		
Efficienza energetica	consumo energetico (joule)/posti-Km	0,03	0,03	0,03							0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03		
Sicurezza	n. segnalazioni/n. corse effettive	0	0	0							0-10	0-10	0-10	0-10	0-10	0-10	0-10	0-10	0-10		
MONITORAGGIO		2017	2018	2019							2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032		
Velocità commerciale (effettiva)	vett-Km (cons)/h servizio	16	16	16							18	16	16	16	16	16	16	16	16		
Conformità investimenti in materiale rotabile	valore investimenti realizzati / valore degli investimenti programmati (da PEF)	n.d.	n.d.	n.d.							100%	100%	100%								
EFFICIENZA OPERATIVA		2017	2018	2019							2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032		
Conformità investimenti in nuove tecnologie - ICT	valore investimenti ICT realizzati / valore degli investimenti ICT programmati (da PEF)	n.d.	n.d.	n.d.							30%	70%				100%					

4. Matrice dei Rischi - Affidamento in house



Matrice dei rischi

Identificazione del rischio			Allocazione		Risk Assessment*	Risk Management	Descrizione impatto
Natura	Driver	Evento	EA	IA			
Operativo	Domanda	Contrazione della domanda di servizio (Domanda inerziale e da incremento qualitativo e quantitativo dell'offerta di trasporto pubblico urbano e suburbano)		X	3	Implementazione di adeguata rete di vendita, disponibilità titoli di viaggio anche via applicazioni digitali. Revisione periodica delle stime previsionali della domanda. Adozione di scenari di previsione che tengano conto della concorrenza modale.	Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF.
		Mancato incremento della domanda di servizio per mancata attuazione delle politiche di mobilità (interventi di park pricing, per l'ampliamento zona ZTL e per la riduzione del traffico di attraversamento del centro cittadino)	X		3	Coordinamento e monitoraggio costante con il Comune di Lecce.	Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF con incapacità dell'IA di attuare gli interventi di potenziamento del servizio programmati in conformità con quanto previsto dal CdS.
		Deficit di domanda di servizio rispetto a quella programmata per errata stima degli effetti derivanti dall'attuazione delle politiche di mobilità e degli effetti del nuovo piano tariffario del servizio sul sistema di interscambio (park and ride).	X**	X**	3	Implementazione di azioni di sponsorizzazione del nuovo servizio di trasporto pubblico nell'ambito delle nuove politiche di mobilità dell'E.A.. Implementazione di efficaci sistemi di controllo interno. Coordinamento e monitoraggio costante con il Comune di Lecce.	Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF.
		Surplus di domanda di servizio rispetto a quella programmata per errata stima degli effetti derivanti dall'attuazione delle politiche di mobilità e degli effetti del nuovo piano tariffario del servizio sul sistema di interscambio (park and ride).	X**	X**	3	Studi e analisi di domanda affidati a professionisti con profonda conoscenza del territorio di riferimento.	Maggior valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF.
		Contrazione della domanda di servizio programmata per effetto della eliminazione o modifica di agevolazioni/gratuità successive alla stipula del contratto.	X		3	Coordinamento e monitoraggio costante con il Comune di Lecce.	Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF.
		Introduzione di progetti di integrazione tariffaria e/o modale successivi alla stipula del contratto.	X		3	Coordinamento e dialogo costante con il Comune di Lecce.	Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF.

Matrice dei rischi

Identificazione del rischio			Allocazione		Risk	Risk Management	Descrizione impatto		
Natura	Driver	Evento	EA	IA	Assessment*				
Operativo	Domanda	Introduzione di nuove tipologie di titolo di viaggio ovvero sconti, concorsi e promozioni individuati sulla base di strategie di marketing dell'I.A.		X	3	Implementazione di efficaci sistemi di controllo interno. Coordinamento e monitoraggio costante con il Comune di Lecce.	Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF.		
		Mancato adeguamento tariffario mediante applicazione del metodo del price-cap	X		3	Coordinamento e dialogo costante con il Comune di Lecce.	Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio		
		Errata stima del risultato gestionale della sosta e incapacità di coprire la parte di corrispettivo non coperta dalla contribuzione pubblica.	X**	X**	3	Implementazione di efficaci sistemi di controllo interno. Coordinamento e monitoraggio costante con il Comune di Lecce.	Minor ricavo da corrispettivo e impossibilità di svolgere il servizio.		
	Offerta	Surplus programmatico (eccesso di offerta programmata in relazione alla domanda effettiva)			X	2	Studi e analisi di domanda affidati a professionisti con profonda conoscenza del territorio di riferimento.	Minor copertura dei costi operativi da parte dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrati a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF.	
		Deficit programmatico (sottodimensionamento dell'offerta programmata in relazione alla domanda effettiva)	X			2	Studi e analisi di domanda affidati a professionisti con profonda conoscenza del territorio di riferimento.	Deterioramento della qualità del servizio (e.g. sovraffollamento a bordo, aumento tempi d'attesa/incarrozzamento in fermata)	
		Disponibilità			X	2	Monitoraggio programmato dei bus, di eventuali malfunzionamenti dei sistemi di bordo e/o di apparati di sicurezza. Verifica della performance infrastrutturale evitando ricadute sulla velocità commerciale, rispetto a quanto previsto dal CdS.	Incapacità dell'IA, totale o parziale, di erogare i servizi programmati in conformità con quanto previsto dal CdS.	
		Variazione dei costi per effetto di fattori non controllabili da EA o IA (e.g. costo del carburante, energia elettrica, materie prime, materiali)				X	4	Contratti di copertura e/o clausole contrattuali che prevedano la rinegoziazione nel caso in cui le forniture diventino troppo onerose.	Incremento dei costi registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
		Rischio di forniture dei veicoli legato a tempistiche di consegna, al mancato rispetto degli standard				X	2	Identificazione di fornitori qualificati, accordi con i fornitori che prevedano penali e reintegri, assistenza, garanzie. Contratti di assicurazione sui nuovi mezzi.	Ritardi nell'esecuzione del progetto e nell'avvio dell'operatività
		Rischio di manutenzione straordinaria dei mezzi e delle infrastrutture (esclusa infrastruttura filoviaria)				X	3	Verifica del piano di manutenzione delle infrastrutture e dei mezzi (specialmente di quelli con anzianità elevata) e contratti di assicurazione.	Maggiori costi

Matrice dei rischi

Identificazione del rischio			Allocazione		Risk	Risk Management	Descrizione impatto
Natura	Driver	Evento	EA	IA	Assessment*		
Altri rischi	Normativo	Modifiche legislative (e.g. fiscali, ambientali, tariffarie) o regolatorie (e.g. condizioni minime di qualità)	X		2	Coinvolgimento e dialogo continuo con le istituzioni	Aumento dei costi di gestione/di investimento o variazione dei requisiti per l'esercizio del servizio
		Ritardo nel rilascio di autorizzazioni, certificazioni o altri atti amministrativi da parte di soggetti competenti	X		2	Coinvolgimento e dialogo continuo con le istituzioni.	
	Contenzioso	Allungamento imprevisto dei tempi di svolgimento dell'affidamento	X		2	Coinvolgimento e dialogo continuo con le istituzioni.	Aumento degli oneri connessi allo svolgimento della procedura di affidamento. Impatto sulla capacità dell'IA di assicurare le condizioni e/o il livello di servizio originariamente offerto
	Relazioni industriali	Variazioni del CCNL di settore, del contratto territoriale o integrativo		X	2	Partecipazione attiva ai tavoli di lavoro. Spinta sugli efficientamenti produttivi.	Aumento dei costi del personale
	Gestionale	Errata stima previsionale dei costi legata a inefficienze organizzative e/o gestionali		X	3	Implementazione di efficaci sistemi di controllo interno.	Aumento dei costi di produzione
	Finanziario	Mancato o ritardato pagamento dei corrispettivi da parte dell'EA	X		3	Coinvolgimento e dialogo continuo con l'EA.	Impossibilità per l'EA di garantire il pagamento dei corrispettivi nei tempi contrattualmente previsti
		Mancato adeguamento dei corrispettivi per assenza di copertura con risorse pubbliche	X		3	Non mitigabile.	Impossibilità per l'EA di garantire l'adeguamento dei corrispettivi a quanto contrattualmente previsto
		Difficoltà nel reperire le risorse finanziarie (debito e equity) per finanziare il business dell'impresa affidataria.		X	3	Analisi del giusto mix debito-equity, di un tasso di interesse e un orizzonte temporale per il ripagamento del debito che assicurino una giacenza di cassa positiva ogni anno.	Impossibilità per l'IA di svolgere il servizio per la mancanza di disponibilità finanziarie per l'effettuazione degli investimenti.
	Socioambientale	Eventi accidentali in corso di esercizio dei beni strumentali necessari per lo svolgimento del servizio		X	3	Contratti di assicurazione.	Aumento dei costi di esercizio derivante dall'attivazione di procedure di gestione dei rischi industriali (da incidenti rilevanti) e/o di risanamento ambientale (aria, acqua, suolo, ecc.)
	Cause di forza maggiore	Alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio	X		2	Non mitigabile.	Impossibilità per l'IA di garantire il livello di servizio programmato

*Probabilità del verificarsi dell'evento associato al rischio, espressa in scala tipo Likert 1-5

**Rischio ripartito al 50% tra EA e IA.

5. Piano Economico Finanziario - Affidamento tramite gara



Ipotesi generali

Nella tabella sono illustrate le ipotesi adottate per la stesura del PEF.

Il PEF è basato su un'analisi pre-tax e unlevered; inoltre il piano è stato costruito a valori reali e senza considerare l'IVA. Per il calcolo del corrispettivo il riferimento legislativo è la delibera ART 49/2023, sulla base della quale è stato identificato un WACC reale pre-tax pari a 2,83%.

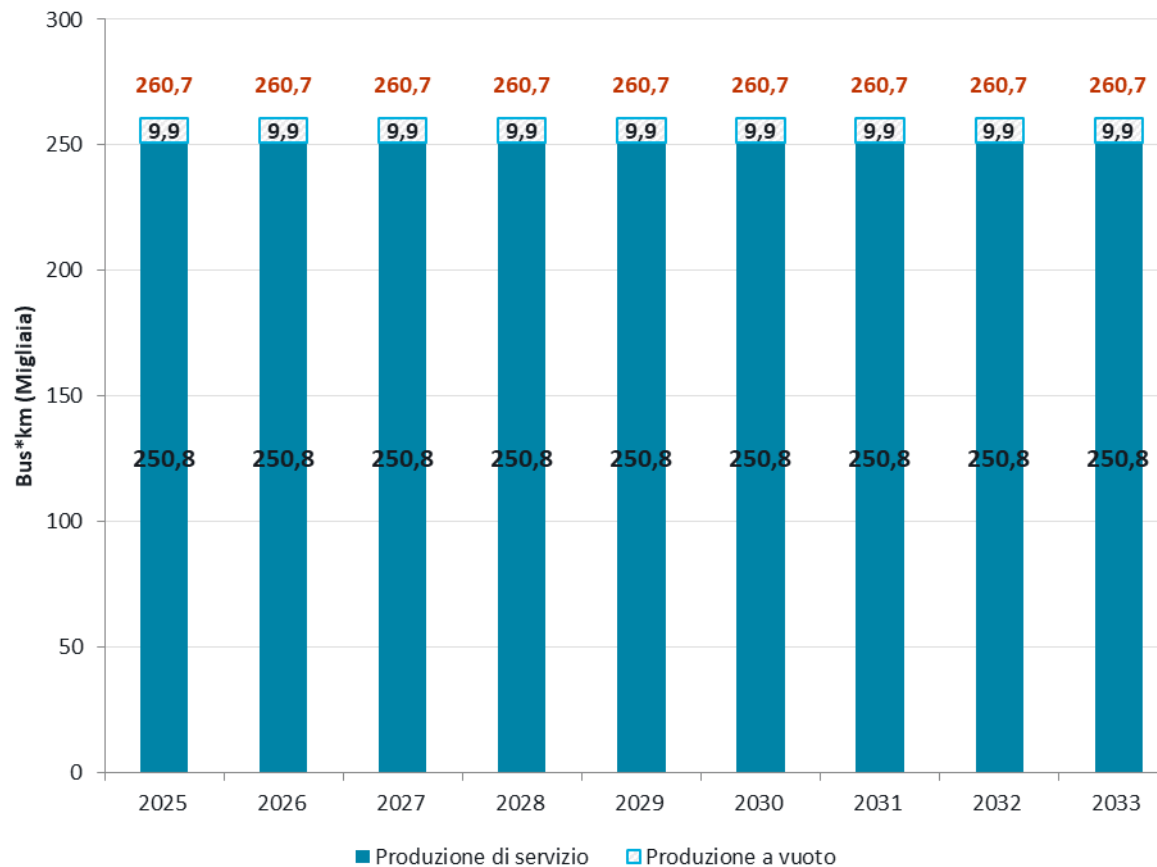
Ipotesi macro	Trattamento nel PEF
Inizio concessione e durata	Avvio concessione Anno 2025 (durata 9 anni).
Inflazione	Non considerata – PEF a valori reali .
Costi operativi	In larga parte derivati dalle ipotesi di S.G.M. e integrati, laddove necessario, con ipotesi condivise all'interno del gruppo di lavoro.
IVA	Non considerata (ipotesi flusso di cassa «passante»).
Tassazione	Non considerata in linea con la natura ante-imposte dell'analisi.
Struttura finanziaria	Non considerata ad eccezione dei contributi pubblici, in linea con la natura <i>unlevered</i> dell'analisi.
Capitale Circolante Netto (CCN)	Corrispettivo: 30gg, Ricavi da tariffa, Ricavi Autostazione, Contribuzione del Comune per il servizio filoviario: Ogg, Personale: Ogg; Altri costi: 60gg, Rimanenze: 15gg.
WACC Reale pre-tax (fonte: delibera ART 49/2023)	2,83%

Produzione chilometrica

Al netto della parte di servizio che verrà svolto In house, la percorrenza totale del servizio messo a gara è pari a **250.779,4 bus*Km** ogni anno.

La produzione a vuoto è assunta pari a circa il 4% e costante per tutta la durata dell'affidamento.

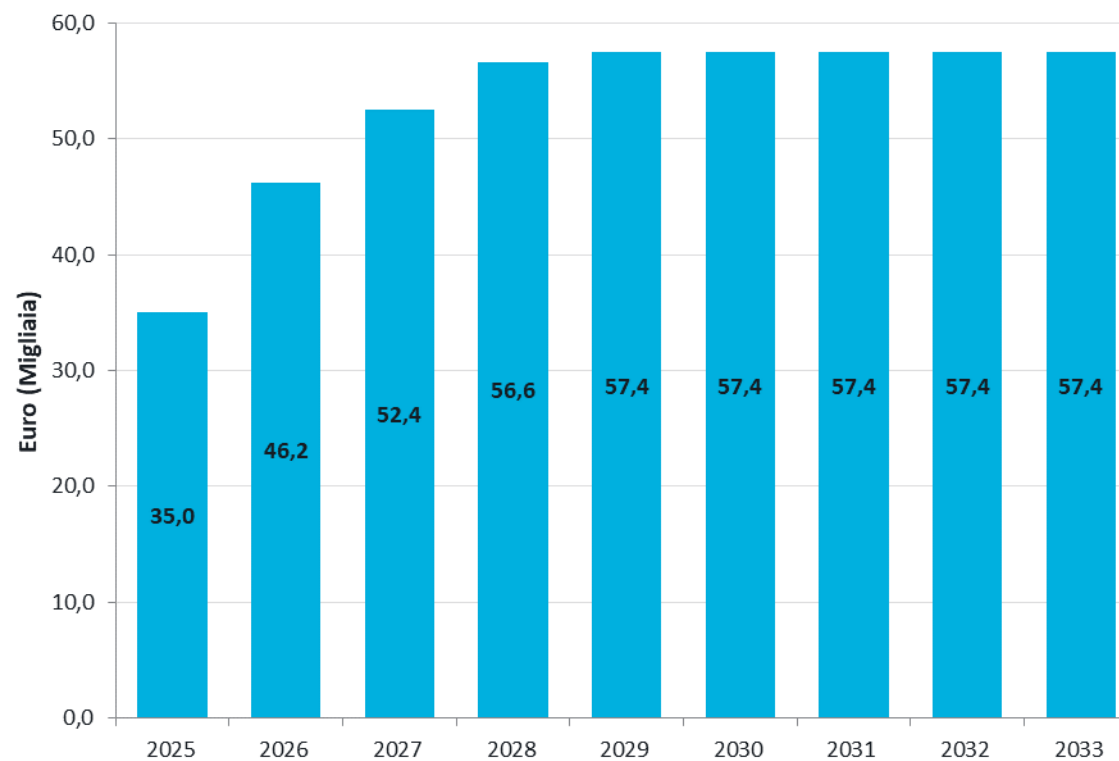
Produzione chilometrica



Ricavi tariffari

Sui ricavi tariffari è stata applicata la stessa crescita prevista per la parte affidata in house, per tenere in considerazione anche per questa parte di servizio degli effetti positivi generati dalle strategie attuate dal Comune di Lecce per la gestione della mobilità e descritti nella precedente sezione. Per il primo anno di affidamento si prevedono ricavi tariffari per 35.000 Euro, mentre a fine affidamento è stato stimato un ricavo pari a 57.449 Euro.

Ricavi tariffari



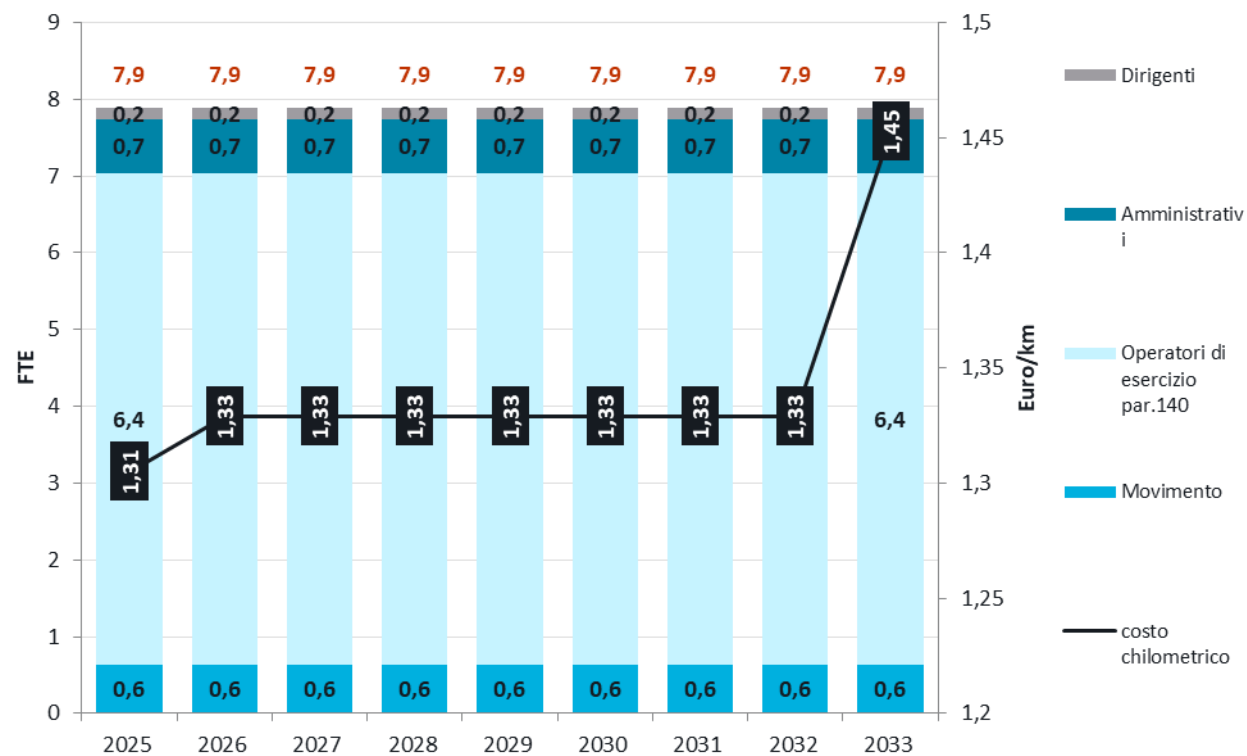
Dimensionamento organico e Costo del personale

Il costo del personale è stato calcolato prendendo in considerazione il numero di figure necessarie a garantire il servizio (FTE – Full Time Equivalent) per il relativo costo aziendale medio.

Le stime sul fabbisogno e i costi di ciascuna categoria derivano da S.G.M.

Per gli operatori di esercizio si registra un aumento del salario nel 2033 dovuto allo scatto di anzianità previsto nel CCNL per il passaggio da parametro 140 a 158.

FTE per anno



Costi operativi

Costi per materie di consumo

Costi/Consumi materie prime	Unità	
Gasolio mezzi	Euro/l	1,75
Consumo mezzi	l/Km	0,34*
Recupero accise	Euro/l	0,21
Gasolio mezzi	Euro/Km	0,52

**basato sul calcolo dei consumi medi dal 01/07/2021 al 30/04/2022 dei due mezzi ceduti da S.G.M.*

Costi per servizi di terzi

Tra i costi per servizi di terzi rientrano:

- Le utenze di elettricità e telefonia;
- La pulizia del parco rotabile e delle sedi;
- Prestazioni professionali di legali e tecnici;
- Marketing e comunicazione;
- Manutenzione del materiale rotabile;
- Manutenzione dell'attrezzatura d'officina;
- Manutenzione degli impianti di rete;
- Manutenzione dei sistemi di bigliettazione, degli AVM e di altri sistemi;
- Costi per la distribuzione dei titoli di viaggio;
- Polizze assicurative del parco rotabile (RCA, ARD);
- Responsabilità civile verso terzi;
- Tasse di proprietà (incluse spese per bollo sui mezzi);
- Spese per il recupero stradale dei mezzi.

Costi per godimento beni di terzi

Si è ipotizzato di tenere in considerazione un costo figurativo per locazioni immobiliari pari a circa 5,5k Euro annui.

Oneri diversi di gestione

Vi rientrano i costi per la TARI, per le quote associative ASSTRA e l'IMU. Altri oneri diversi di gestione sono rappresentati dai compensi per amministratori e sindaci e spese varie. L'ammontare totale di questi costi è di circa 18,2k Euro reali l'anno.

Dimensionamento flotta

Bus

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Fabbisogno di bus*	4	4	4	4	4	4	4	4	4

*time S.G.M.

Bus per tipo di alimentazione	Classe di emissione (Euro)	In flotta (V)/Nuova acquisizione (N)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Diesel	>4	N*	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Diesel	>4	N	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Totale			4	4	4	4	4	4	4	4	4
Bus acquistati											
			4								

*mezzi usati, acquistati da S.G.M. S.p.A.

È stato identificato un fabbisogno di 4 mezzi per lo svolgimento del servizio. Di questi, due mezzi nuovi saranno acquistati dall'operatore a un valore di mercato stimato pari a 230.000 Euro a mezzo. Gli altri due mezzi sono ceduti da S.G.M. dietro un compenso pari al loro valore netto contabile.

	Anno di entrata in esercizio (n)*	#	Valore unitario	Valore complessivo	Vita utile
Diesel nuovi	2025	2	230.000	460.000	15
Diesel ceduto da S.G.M.	2025	1	14.981	14.981	15**
Diesel ceduto da S.G.M.	2025	1	14.987	14.987	15**
Totale				489.968	

*Si è ipotizzato che l'investimento in nuovi mezzi avvenga nel dicembre dell'anno n-1, mentre l'entrata in esercizio e l'imputazione della prima quota di ammortamento avviene nell'anno n.

** Si precisa che al momento dell'acquisto di tali mezzi da parte dell'operatore la loro anzianità a inizio servizio è di 9 anni.

Altre immobilizzazioni

Si assume l'acquisto di un sistema AVM, un validatore e un apparato per la vendita dei biglietti per ogni mezzo in funzione. Data la scelta di adottare nel PEF un WACC reale, durante il periodo di piano i valori delle immobilizzazioni sono stati poi periodicamente riespressi a valori correnti, prendendo a riferimento come anno base l'anno di acquisizione degli stessi e un tasso annuo di rivalutazione del 4,30% (in coerenza con il tasso di inflazione adottato nella Delibera ART 49/2023 per la determinazione del WACC Reale pre-tax).

	Anno (n)	#	Valore unitario (€)	Valore complessivo (€)	Vita utile
Sistema AVM	2025	4	3.500	14.000	9
Validatrici	2025	4	4.000	16.000	9
Apparato di vendita titoli di viaggio	2025	4	3.000	12.000	9
Investimento totale				42.000	

*Si è ipotizzato che l'investimento in altre immobilizzazioni avvenga nel dicembre dell'anno n-1, mentre l'entrata in esercizio e l'imputazione della prima quota di ammortamento avviene nell'anno n.

Prospetto riepilogativo investimenti

	Inizio affidamento	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Bus di proprietà S.G.M.	29.968	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bus nuova acquisizione	460.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altre immobilizzazioni	42.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale	531.968	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Conto Economico regolatorio – Schema 1

Valori espressi in Euro

		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
1.a	Ricavi da traffico	35.000	46.215	52.449	56.605	57.449	57.449	57.449	57.449	57.449
1.b	Altri ricavi e proventi inerenti al servizio									
1	Totale ricavi generati dall'assolvimento degli OSP	35.000	46.215	52.449	56.605	57.449	57.449	57.449	57.449	57.449
2	Effetti positivi di rete indotti									
3.a	Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	136.834	136.834	136.834	136.834	136.834	136.834	136.834	136.834	136.834
3.b	Costi per servizi di terzi	150.797	151.209	151.438	151.591	151.622	151.622	151.622	151.622	151.622
3.c	Costi per godimento beni di terzi	5.505	5.505	5.505	5.505	5.505	5.505	5.505	5.505	5.505
3.d	Costo del personale	327.316	333.316	333.316	333.316	333.316	333.316	333.316	333.316	364.378
3.d.i	di cui: personale operativo	272.984	272.984	272.984	272.984	272.984	272.984	272.984	272.984	304.046
3.e	Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(12.796)	(17)	(9)	(6)	(1)	-	-	-	-
3.f	Oneri diversi di gestione	18.239	18.239	18.239	18.239	18.239	18.239	18.239	18.239	18.239
3	Totale costi operativi	625.895	645.086	645.323	645.478	645.514	645.516	645.516	645.516	676.578
4 = 1+2-3	Risultato operativo lordo (EBITDA)	(590.895)	(598.872)	(592.874)	(588.873)	(588.065)	(588.067)	(588.067)	(588.067)	(619.129)
5	Totale ammortamenti	38.936	40.611	42.357	44.178	46.078	48.059	50.126	52.281	54.529
6 = 4-5	Risultato operativo netto (EBIT)	(629.831)	(639.482)	(635.231)	(633.052)	(634.143)	(636.126)	(638.192)	(640.348)	(673.658)
7	Utilizzo fondi per rischi ed oneri pertinenti agli OSP	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Stato Patrimoniale Regolatorio – Schema 2

Valori espressi in Euro

		01/01/2025	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
1.a	Immobilizzazioni Immateriali	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.b	Immobilizzazioni Materiali	531.968	491.640	451.312	410.984	370.656	330.328	290.000	254.667	219.333	184.000
1.b.i	di cui: Terreni e fabbricati	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.b.ii	di cui: impianti (ad es. reti) e macchinari	489.968	454.307	418.646	382.984	347.323	311.661	276.000	245.333	214.667	184.000
1.b.ii.1	<i>di cui: parco veicoli autofinanziato</i>	<i>489.968</i>	<i>454.307</i>	<i>418.646</i>	<i>382.984</i>	<i>347.323</i>	<i>311.661</i>	<i>276.000</i>	<i>245.333</i>	<i>214.667</i>	<i>184.000</i>
1.b.iii	di cui: attrezzature industriali e commerciali	42.000	37.333	32.667	28.000	23.333	18.667	14.000	9.333	4.667	-
1	Totale Immobilizzazioni	531.968	515.906	497.480	476.514	452.826	426.220	396.488	363.411	326.756	286.277
2.a	Rimanenze	-	12.796	12.813	12.823	12.829	12.830	12.830	12.830	12.830	12.830
2.b	Crediti		53.004	53.763	53.372	53.143	53.177	53.278	53.379	53.479	56.132
2.b.i	di cui: commerciali		<i>53.004</i>	<i>53.763</i>	<i>53.372</i>	<i>53.143</i>	<i>53.177</i>	<i>53.278</i>	<i>53.379</i>	<i>53.479</i>	<i>56.132</i>
2.b.ii	di cui: altri crediti		-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	Totale Attivo Circolante	-	65.801	66.576	66.194	65.972	66.007	66.108	66.209	66.310	68.962
3.a	Debiti		64.636	64.951	64.988	65.013	65.018	65.018	65.018	65.018	66.295
3.a.1	di cui: Debiti verso fornitori		<i>51.185</i>	<i>51.253</i>	<i>51.290</i>	<i>51.315</i>	<i>51.321</i>	<i>51.321</i>	<i>51.321</i>	<i>51.321</i>	<i>51.321</i>
3	Totale Debiti	-	64.636	64.951	64.988	65.013	65.018	65.018	65.018	65.018	66.295
4=1+2-3	Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio	531.968	517.071	499.105	477.720	453.784	427.208	397.577	364.601	328.047	288.945

Piano Finanziario Regolatorio Simulato – Schema 3

Valori espressi in Euro

		01/01/2025	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
A	Entrate relative a ricavi generati dall'assolvimento degli OSP		35.000	46.215	52.449	56.605	57.449	57.449	57.449	57.449	57.449
B	Effetti positivi di rete indotti		-	-	-	-	-	-	-	-	-
C=A+B	ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE		35.000	46.215	52.449	56.605	57.449	57.449	57.449	57.449	57.449
D	Uscite relative a costi sostenuti per l'assolvimento degli OSP		664.831	685.697	687.680	689.657	691.592	693.575	695.642	697.797	731.108
E	Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio	531.968	517.071	499.105	477.720	453.784	427.208	397.577	364.601	328.047	288.945
F	Tasso di congrua remunerazione del CIN (%) - WACC Reale Pre-Tax		2,83%								
G=F*E	Remunerazione del capitale investito		15.055	14.633	14.125	13.519	12.842	12.090	11.251	10.318	9.284
H=D+G	USCITE + UTILE RAGIONEVOLE		679.886	700.330	701.804	703.176	704.435	705.665	706.893	708.115	740.391
I=H-C	EFFETTO FINANZIARIO NETTO (COMPENSAZIONE VARIABILE)		644.886	654.115	649.355	646.571	646.985	648.216	649.444	650.666	682.942
L=C+I	ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE + COMPENSAZIONE VARIABILE		679.886	700.330	701.804	703.176	704.435	705.665	706.893	708.115	740.391
M	VAN L		5.531.224								
N	VAN H		5.531.224								
O	VAN I		5.118.160								
P	COMPENSAZIONE COSTANTE		652.144								
Q=I-P	POSTE FIGURATIVE		(7.258)	1.971	(2.789)	(5.573)	(5.159)	(3.928)	(2.700)	(1.478)	30.798
	CONDIZIONI DI EQUILIBRIO										
G	M = N		OK								
H	VAN Q = 0		OK								
I	WACC = TIR		OK								

6. Determinazione degli obiettivi di efficienza ed efficacia - Affidamento tramite gara



KPIs

Il costo operativo chilometrico aumenta tra il 2025 e il 2026 a seguito dell'aumento salariale del dirigente; successivamente rimane costante fino al 2032. Nel 2033 si registra invece un aumento del costo operativo chilometrico principalmente dovuto all'incremento dei costi del personale come evidente dal confronto con l'indicatore che misura il costo operativo per Km al netto del costo del personale operativo; nel 2033 il salario degli operatori di esercizio parametro 140 aumenta a seguito dello scatto di anzianità che li trasforma in parametro 158 come previsto dal CCNL.

Il coverage ratio migliora lungo il periodo di affidamento passando da un 6% iniziale a un 8% a fine piano.

NOME	FORMULAZIONE	1° ANNO DI AFFIDAMENTO	2° ANNO DI AFFIDAMENTO	3° ANNO DI AFFIDAMENTO	4° ANNO DI AFFIDAMENTO	5° ANNO DI AFFIDAMENTO	6° ANNO DI AFFIDAMENTO	7° ANNO DI AFFIDAMENTO	8° ANNO DI AFFIDAMENTO	9° ANNO DI AFFIDAMENTO
		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
EFFICIENZA OPERATIVA		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Costo operativo per vett-Km	costo operativo/vett-Km (PEA)	2,50	2,57	2,57	2,57	2,57	2,57	2,57	2,57	2,70
Costo operativo per posto-Km	costo operativo/posti-Km (totali)	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
EFFICIENZA - PRODUTTIVITA'		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Costo del lavoro totale per numero di addetti totali	costo del lavoro totale/n. addetti totali	41.473	42.233	42.233	42.233	42.233	42.233	42.233	42.233	46.169
Produzione per numero di addetti operativi	vett-Km (PEA)/n. addetti operativi	35.630	35.630	35.630	35.630	35.630	35.630	35.630	35.630	35.630
Produzione per numero di addetti totali	vett-Km (PEA)/n. addetti totali	31.775	31.775	31.775	31.775	31.775	31.775	31.775	31.775	31.775
Efficienza della rete di trasporto di superficie	vett-Km (PEA)/vett-Km totali	96%	96%	96%	96%	96%	96%	96%	96%	96%
EFFICACIA - REDDITIVITA'		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Ricavi da traffico per vett-Km	ricavi da traffico/vett-Km (cons)	0,14	0,18	0,21	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23
Coverage Ratio	ricavi da traffico/costi operativi	6%	7%	8%	9%	9%	9%	9%	9%	8%

KPIs

NOME	FORMULAZIONE	1° ANNO DI AFFIDAMENTO	2° ANNO DI AFFIDAMENTO	3° ANNO DI AFFIDAMENTO	4° ANNO DI AFFIDAMENTO	5° ANNO DI AFFIDAMENTO	6° ANNO DI AFFIDAMENTO	7° ANNO DI AFFIDAMENTO	8° ANNO DI AFFIDAMENTO	9° ANNO DI AFFIDAMENTO
EFFICACIA - QUALITA'		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Puntualità	n. corse in orario/n. corse effettive	94%	94%	95%	95%	95%	96%	96%	96%	96%
Scostamenti da orario	tempo di ritardo/tempo di percorrenza	18%	18%	18%	17%	17%	16%	16%	15%	15%
Regolarità corse	n. corse effettive/n. corse programmate	99,5%	99,5%	99,5%	99,6%	99,6%	99,6%	99,7%	99,7%	99,7%
<i>Load factor</i>	pax-Km/posti-Km	3,0%	4,8%	4,8%	4,8%	4,9%	4,9%	4,9%	4,9%	4,9%
Sostenibilità ambientale	n. veicoli a ridotto impatto ambientale /n. veicoli totali	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Efficienza energetica	consumo energetico (joule)/posti-Km anno	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03
Sicurezza	n. segnalazioni/n. corse effettive	0-2	0-2	0-2	0-2	0-2	0-2	0-2	0-2	0-2
MONITORAGGIO		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Velocità commerciale (effettiva)	vett-Km (cons)/h servizio	27,6	27,6	27,6	27,6	27,6	27,6	27,6	27,6	27,6
Conformità investimenti in materiale rotabile (acquisto nuovo o revamping) - RMR	valore investimenti RMR realizzati / valore degli investimenti RMR programmati	100%								
EFFICIENZA OPERATIVA		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Conformità investimenti in nuove tecnologie - ICT	valore investimenti ICT realizzati / valore degli investimenti ICT programmati (da PEF)	50%								

7. Matrice dei Rischi - Affidamento tramite gara



Matrice dei rischi

Identificazione del rischio			Allocazione		Risk Assessment*	Risk Management	Descrizione impatto
Natura	Driver	Evento	EA	IA			
Operativo	Domanda	Contrazione della domanda di servizio (Domanda inerziale e da incremento qualitativo e quantitativo dell'offerta di trasporto pubblico urbano e suburbano)		X	3	Revisione periodica delle stime previsionali della domanda. Adozione di scenari di previsione che tengano conto della concorrenza modale.	Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF.
		Surplus programmatico (eccesso di offerta programmata in relazione alla domanda effettiva)		X	2	Studi e analisi di domanda affidati a professionisti con profonda conoscenza del territorio di riferimento.	Minor copertura dei costi operativi da parte dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrati a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF.
	Offerta	Deficit programmatico (sottodimensionamento dell'offerta programmata in relazione alla domanda effettiva)	X		2	Studi e analisi di domanda affidati a professionisti con profonda conoscenza del territorio di riferimento.	Deterioramento della qualità del servizio (e.g. sovraffollamento a bordo, aumento tempi d'attesa/incarrozzamento in fermata)
		Disponibilità		X	2	Monitoraggio programmato dei bus, di eventuali malfunzionamenti dei sistemi di bordo e/o di apparati di sicurezza. Verifica della performance infrastrutturale evitando ricadute sulla velocità commerciale, rispetto a quanto previsto dal CdS.	Incapacità dell'IA, totale o parziale, di erogare i servizi programmati in conformità con quanto previsto dal CdS.
		Variazione dei costi per effetto di fattori non controllabili da EA o IA (e.g. costo del carburante, energia elettrica, materie prime, materiali)		X	4	Contratti di copertura e/o clausole contrattuali che prevedano la rinegoziazione nel caso in cui le forniture diventino troppo onerose.	Incremento dei costi registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
		Rischio di forniture dei veicoli legato a tempistiche di consegna, al mancato rispetto degli standard e a inconvenienti		X	2	Identificazione di fornitori qualificati, accordi con i fornitori che prevedano penali e reintegri, assistenza, garanzie e copertura di service. Contratti di assicurazione sui nuovi mezzi.	Ritardi nell'esecuzione del progetto e nell'avvio dell'operatività
		Rischio di manutenzione straordinaria dei mezzi e delle infrastrutture		X	3	Verifica del piano di manutenzione dei mezzi (specialmente di quelli con anzianità elevata) e contratti di assicurazione.	Maggiori costi

Matrice dei rischi

Identificazione del rischio			Allocazione		Risk	Risk Management	Descrizione impatto
Natura	Driver	Evento	EA	IA	Assessment*		
Altri rischi	Normativo	Modifiche legislative (e.g. fiscali, ambientali, tariffarie) o regolatorie (e.g. condizioni minime di qualità)	X		2	Coinvolgimento e dialogo continuo con le istituzioni	Aumento dei costi di gestione/di investimento o variazione dei requisiti per l'esercizio del servizio
		Ritardo nel rilascio di autorizzazioni, certificazioni o altri atti amministrativi da parte di soggetti competenti	X		2	Coinvolgimento e dialogo continuo con le istituzioni.	
	Contenzioso	Allungamento imprevisto dei tempi di svolgimento della gara	X		2	Coinvolgimento e dialogo continuo con le istituzioni.	Aumento degli oneri connessi allo svolgimento della procedura di gara. Impatto sulla capacità dell'IA di assicurare le condizioni e/o il livello di servizio originariamente offerto in gara
	Relazioni industriali	Variazioni del CCNL di settore, del contratto territoriale o integrativo		X	2	Partecipazione attiva ai tavoli di lavoro. Spinta sugli efficientamenti produttivi.	Aumento dei costi del personale
	Gestionale	Errata stima previsionale dei costi legata a inefficienze organizzative e/o gestionali		X	3	Implementazione di efficaci sistemi di controllo interno.	Aumento dei costi di produzione
	Finanziario	Mancato o ritardato pagamento dei corrispettivi da parte dell'EA	X		3	Coinvolgimento e dialogo continuo con l'EA.	Impossibilità per l'EA di garantire il pagamento dei corrispettivi nei tempi contrattualmente previsti
		Mancato adeguamento dei corrispettivi per assenza di copertura con risorse pubbliche	X		3	Non mitigabile.	Impossibilità per l'EA di garantire l'adeguamento dei corrispettivi a quanto contrattualmente previsto
	Socioambientale	Eventi accidentali in corso di esercizio dei beni strumentali necessari per lo svolgimento del servizio		X	3	Contratti di assicurazione.	Aumento dei costi di esercizio derivante dall'attivazione di procedure di gestione dei rischi industriali (da incidenti rilevanti) e/o di risanamento ambientale (aria, acqua, suolo, ecc.)
Cause di forza maggiore	Alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio	X		2	Non mitigabile.	Impossibilità per l'IA di garantire il livello di servizio offerto in gara	

*Probabilità del verificarsi dell'evento associato al rischio, espressa in scala tipo Likert 1-5

Contatti

Si prega di contattare:

Raffael Massa

Associate Director

Raffael.Massa@steergroup.com

Linda Belli

Consultant

Linda.Belli@steergroup.com

Steer

Via Marsala, 36,

40126 Bologna BO

+39 051 656 9381

www.steergroup.com

DISCLAIMER: Le informazioni contenute in questo documento sono da considerarsi riservate, ogni destinatario riconosce la riservatezza delle informazioni ivi incluse e si impegna a non diffonderle in alcun modo. Chiunque utilizzi una qualsiasi parte del presente documento senza l'espressa autorizzazione scritta da parte di Steer è da considerarsi responsabile per ogni eventuale perdita o danno che ne derivi. Steer ha effettuato le proprie analisi utilizzando tutte le informazioni disponibili al momento della redazione del presente documento e rileva come il sopraggiungere di nuovi dati e informazioni potrebbe alterare la validità dei risultati e delle conclusioni qui presentate. Steer non si ritiene pertanto responsabile per variazioni nelle conclusioni dovute da eventi e circostanze attualmente non prevedibili.

steer