

**AFFIDAMENTO IN HOUSE DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO  
LOCALE NELL'AMBITO TERRITORIALE OTTIMALE OMOGENEO  
DELLA PROVINCIA DI SAVONA**

**ALLEGATO 8 AL CONTRATTO DI SERVIZIO  
(PEFS – Piano Economico Finanziario Simulato)**

## 1. PREMESSA

Il Piano Economico Finanziario Simulato (nel seguito PEFS) è stato predisposto per verificare la congruità economica e finanziaria delle compensazioni previste a fronte dell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico relativi al servizio di trasporto pubblico locale (TPL) dell'Ambito savonese.

Il PEFS ha un orizzonte temporale che copre la durata dell'affidamento (2023 – 2032) e deve recepire, per quanto possibile, i diversi effetti delle azioni endogene ed esogene al sistema della mobilità locale in tale arco di tempo.

Nella redazione del PEFS sono pertanto assunte alcune ipotesi fondamentali (es. sull'evolversi delle esigenze di servizio, su quello dei ricavi tariffari e dei parziali ristori previsti a copertura dei minori incassi) che dovranno essere progressivamente verificati nel corso dell'affidamento.

Annualmente, come regolato dall'art. 26 del Contratto di servizio, il Gestore predispone un aggiornamento del PEF che sarà allegato al CdS (PEF\_20xx).

Annualmente o, al massimo, entro la fine di ogni periodo regolatorio triennale, la Provincia di concerto con il Gestore, stabilisce le modalità di rimodulazione del PEF come descritto nel presente documento.

## 2. ASSUMPTION

Sono di seguito descritte le principali *assumption* del PEFS:

- base dati di partenza
- orizzonte temporale
- quantificazione della domanda e dei ricavi tariffari
- quantificazione del servizio di trasporto
- quantificazione dei contributi (ristori) a copertura dei minori incassi

### 2.1. Base dati di partenza

L'anno base del Piano è il 2021 corrispondente all'ultimo bilancio approvato dal gestore dei servizi di TPL dell'Ambito savonese; per la stima di alcune poste del PEFS sono inoltre utilizzati

- L'esercizio 2019, come riferimento della domanda "a regime" rispetto all'andamento Pre-Covid;
- Le stime di budget del 2022;
- L'andamento previsionale del Piano Industriale di TPL Linea per il periodo 2023 – 2032.

Sull'anno base sono calcolate tutte le principali variazioni attese a seguito delle azioni che il gestore svilupperà nell'arco di Piano e di quelle esogene al sistema quali gli effetti sulla domanda di trasporto conseguenti alla situazione pandemica.

## 2.2. Orizzonte temporale

In coerenza con la durata dell'affidamento, la durata del PEFS è decennale e copre l'arco temporale 2023 – 2032.

## 2.3. Quantificazione della domanda e dei ricavi tariffari

La domanda di servizi di TPL, come anticipato in premessa, è stata fortemente condizionata dall'emergenza sanitaria.

I ricavi tariffari dell'ultimo bilancio di TPL Linea (2020) risultano quasi dimezzati rispetto al 2019 (-49%) e il Bilancio 2021, seppur in lenta ripresa, continua a rappresentare un'analoga perdita di ricavi tariffari:

- +17% rispetto al 2020
- -40% rispetto al 2019 (-3,2 mln€).

Nei primi mesi del 2022 è stato registrato un mantenimento dell'andamento degli incassi del 2020, ma con la previsione di una progressiva ripresa con l'avvio del nuovo esercizio invernale.

Per i successivi anni è ipotizzata una progressiva ripresa della domanda di servizi e dei relativi ricavi tariffari; le stime assunte nel PEFS sono sintetizzate nella seguente tabella:

ANNO	ricavi tariffari (migliaia di €)	% rispetto al 2019	Note
2019	8.093		-Bilancio 2019
2020	4.151	-51%	-Bilancio 2020
2021	4.880	-40%	-Bilancio 2021;
2022	5.800	-28%	-primi 8 mesi in linea con il 2020; per gli ultimi 4 mesi è previsto un recupero della domanda, ma ancora inferiore al 2019 (85% Vs 2019) -non sono previsti adeguamenti inflativi
2023 (1° anno PEFS)	7.284	-10%	-primi 8 mesi in linea con fine 2022 (85% Vs 2019); ultimi 4 mesi pari alla domanda 2019 -non sono previsti adeguamenti inflativi
2024	8.093	0%	-Pari al livello del 2019 -non sono previsti adeguamenti inflativi
2025	8.599	106%	-azioni di sistema per aumento shift modale +5% -adeguamento tariffario parametrato all'aumento inflativo dei costi, al netto della percentuale minima di efficientamento, prevista pari al 0,25%/anno;
2026	8.976	111%	-Consolidamento azioni di sistema (aumento shift modale +3%) -adeguamento tariffario parametrato all'aumento inflativo dei costi, al netto della percentuale minima di efficientamento, prevista pari al 0,25%/anno;
2027	9.043	112%	adeguamento tariffario parametrato all'aumento

2028	9.111	113%	inflativo dei costi, al netto della percentuale minima di efficientamento, prevista pari al 0,25%/anno;
2029	9.180	113%	
2030	9.248	114%	
2031	9.318	115%	
2032	9.388	116%	

È utile ricordare che nonostante l'andamento previsto nei prossimi anni sia in linea con gli studi di settore (tra cui quelli pubblicati dalle associazioni di categoria) sarà opportuno e necessario verificare progressivamente negli anni l'effettivo andamento dei ricavi tariffari.

#### 2.4. Quantificazione del servizio di trasporto

Dall'inizio dell'emergenza pandemica, il servizio di TPL è stato ripetutamente modificato per rispondere alle esigenze del territorio; la stretta collaborazione intercorsa tra la Provincia di Savona e TPL Linea ha permesso infatti di individuare le modifiche (riduzioni o potenziamenti) di volta in volta necessari per far fronte ai provvedimenti normativi susseguitisi in questi mesi. Tali interventi si caratterizzano altresì per rispondere ad esigenze congiunturali della domanda e, come tali, non possono pertanto essere considerati validi per un orizzonte temporale medio lungo.

Terminata l'emergenza pandemica, il 2022 è tornato ad essere un anno a regime; il servizio programmato corrisponde a quello pre-covid ed è pertanto preso a riferimento per il PEFS (differisce rispetto a quello del 2019 solo per il necessario allineamento delle date di inizio/fine delle stagionalità estiva/invernale).

#### 2.5. Quantificazione dei contributi (ristori) a copertura dei minori incassi e a finanziamento di servizi aggiuntivi COVID 19

Il governo nazionale è intervenuto con diversi provvedimenti per supportare, almeno in parte, alle esigenze economiche e finanziarie delle aziende dei diversi settori dell'economia tra cui anche quello del TPL.

Attraverso alcuni Decreti Legge del 2020 (art. 200 del DL34/2020, art. 44 del DL 104/2020, art. 22ter del DL 137/2020), la Legge di Bilancio n. 178/2020 (comma 816) e del 2021 (DL Sostegni), sono state ad oggi stanziare risorse a copertura parziale dei minori incassi registrati dalle aziende di TPL e, in parte, per finanziare i potenziamenti necessari per mantenere i livelli di servizio necessari in corrispondenza della imposta limitazione della capacità del materiale rotabile.

L'effetto di tali interventi di sostegno, ad oggi, è previsto concluso nei primi mesi del 2022 per cui nel PEFS non sono state previste tali azioni di sostegno.

### 3. PRINCIPALI AZIONI/INTERVENTI PREVISTI NEL PIANO

Nel PEFS sono stimati e recepiti gli effetti economici e finanziari delle principali azioni che l'azienda TPL Line si è impegnata a sviluppare nell'arco della durata dell'affidamento.

#### Produzione:

- è ipotizzata Costante (8,2 mln di vett-km, di cui 10,5% subaffidate a soggetto terzo dal 2023)

### **Efficacia ed efficienza dei servizi**

- E' previsto un progressivo passaggio alla trazione elettrica che, oltre a migliorare sensibilmente l'impatto ambientale, dovrebbe consentire la riduzione del costo della trazione e migliorare la qualità del servizio
- Per motivi prudenziali, non sono recepiti gli effetti di una revisione della rete che, tuttavia, è opportuna per promuovere l'efficacia del servizio, unitamente alle azioni concordate con gli Enti Soci per garantire migliori condizioni di attrattività al trasporto collettivo
- Analogamente, gli effetti delle campagne per il recupero dell'evasione tariffaria sono conteggiati cumulativamente alle iniziative coordinate a sostegno della mobilità collettiva che dovranno consentire non solo di recuperare la domanda pre-Covid (nel 2024) ma di aumentare ulteriormente la domanda soddisfatta (dal biennio 2025/26)
- Sono in fase di valutazione ulteriori azioni per l'aumento dell'efficienza dei processi aziendali i cui effetti non sono state prudenzialmente inserite nel piano

### **Ricavi tariffari**

- La Domanda di tpl è in lento recupero (i primi 3 mesi del 2022 registrano ancora un -35% )
  - o2022: considerati il 65% dei ricavi 2019 per 8 mesi e 85% per 4 mesi
  - o2023: considerati l'85% dei ricavi 2019 per 8 mesi e 100% per 4 mesi
  - o2024: recupero 100% del valore 2019
- Aumento del 8,3% dei ricavi da traffico nel biennio 2025/2026 supportate da azioni di Sistema

### **Adeguamenti inflativi**

- L'adeguamento del corrispettivo contrattuale e delle tariffe è parametrato all'aumento inflativo dei costi, al netto della percentuale minima di efficientamento, prevista pari al 0,25%/anno;

### **Ristori**

- Previsti ristori per mancati ricavi solo nel 2022 (considerati 3/12 rispetto al 2021)

### **Servizi scolastici (attualmente esterno al perimetro di competenza del PEFS)**

- Mantenimento dei servizi scolastici attuali e previsione di acquisizione dei contratti in scadenza (in aumento fino ad un valore di 1,4 milioni nel 2032).

### **Costi Generale**

- Costi annui inflazionati (con un range dal 2,9% al 1% annuo, al netto dell'energia)
- Previsto un efficientamento dei costi pari allo 0,25% annuo

### **Costi del Personale**

- Previsti 3 rinnovi del CCNL nel periodo di piano (in linea con i rinnovi passati)
- Prevista l'obbligazione di subentro del personale associato ai servizi che saranno subaffidati dal 2023

### **Costi del Carburante**

- Riduzione delle spese di trazione per progressiva sostituzione della trazione endotermica con trazione elettrica
- Costo dei carburanti in aumento significativo nel breve periodo
- Costo dell'energia elettrica per trazione decrescente nel periodo
- Previsto progressivo efficientamento dei consumi (il delta tra costi di trazione endotermica e elettrica ha un range nel periodo che va dal -51% al -15%)

### **Subaffido**

- Subaffido del 10,5% dei servizi di tpl dal 2023 (circa 0,8 mln vett\*km)
- Il costo relativo al subaffidamento è stimato pari al relativo corrispettivo contrattuale

### **Manutenzione**

- in riduzione per effetto del cambio di trazione; il costo per la sostituzione delle batterie per gli eevv (in media previsti dopo 10 anni o dopo 600k/800k percorsi) è progressivamente calmierato rispetto alle tariffe attuali per progresso tecnologico nella costruzione delle batterie

### **Servizi scolastici (attualmente esterno al perimetro di competenza del PEFS)**

- i nuovi contratti per servizi scolastici (che potranno essere affidati direttamente dagli Enti Soci di TPL Linea, in virtù del controllo analogo congiunto), per semplicità, sono previsti interamente subaffidati;
- Il costo di tali subaffidamenti è stimato pari al 90% del valore dei nuovi contratti)

#### **3.1. Rinnovo e riqualificazione del parco rotabile**

Il fabbisogno di materiale rotabile sarà ridotto (da 201 a 180 autobus) nel primo anno di Piano in coerenza del subaffidamento parziale dei servizi.

Il piano investimenti per il rinnovo del parco è stimato pari a 50,6 mln € di cui 26,7 mln € coperti da contributi pubblici (contribuzione media del 53% sul totale):

- ✓ Del totale contribuito, 13,5 mln di finanziamenti sono già stati individuati ed approvati (pari al 39%)
- ✓ L'obbligo di sostituzione dei veicoli euro 2 (entro fine 2022) ed euro 3 (entro la fine del 2023) derivante da obblighi di legge (articolo 4, comma 3-bis della legge del 9 novembre 2021, n. 156) è in parte compreso nelle sostituzioni interamente finanziate (di cui al precedente punto) ed in parte (10 autobus) acquistato in auto finanziamento
- ✓ Per i restanti investimenti nella seconda parte dell'arco di Piano, sono previste sostituzioni (tutte a trazione elettrica) per mantenere l'età media entro i 10 anni (rispetto agli attuali 13 anni);
- ✓ Il costo di acquisto dei mezzi elettrici è ipotizzato progressivamente decrescente per progresso tecnologico

Il riepilogo del Piano di rinnovo/riqualificazione del parco è sintetizzato nella seguente tabella:

<b>MEZZI</b>	<b>TOT.</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>2031</b>	<b>2032</b>
Autobus (numero)		201	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180
Età media (anni)		13,9	12,7	8,6	9,6	9,8	9,9	9,9	9,9	9,9	9,9	10,0
Sostituzioni (numero)	<b>118</b>	1	11	46	-	6	9	10	9	10	8	8
Investimenti (mln€)	<b>50,6</b>	0,40	4,90	18,90	0,00	3,30	4,00	4,9	3,8	3,9	3,70	2,80
Contributi (mln€)	<b>26,7</b>	0,39	4,80	8,30	0,00	1,65	2,00	2,45	1,90	1,95	1,85	1,40

#### 4. PIANO ECONOMICO FINANZIARIO SIMULATO

La verifica della congruità economico-finanziaria e la quantificazione del valore della compensazione per gli obblighi di servizio dell'affidamento è stata sviluppata

- con riferimento alla predisposizione del Piano Economico Finanziario Simulato (PEFS) e ai relativi schemi (“Conto Economico Regolatorio”, “Stato Patrimoniale Regolatorio”, “Piano Finanziario Regolatorio Simulato”, “Rendiconto Finanziario”), sulla base degli Schemi e dei modelli contenuti negli Annessi della Delibera ART n. 154/2019; i relativi prospetti pluriennali sono in calce al presente capitolo;
- i valori emersi a seguito della predisposizione del PEFS, sono stati successivamente confrontati e ulteriormente verificati con un modello di calcolo che ha consentito di associare le risultanze del PEFS alle specificità storiche e territoriali dell'Ambito Savonese.

##### 4.1. Quantificazione della Compensazione

- Il valore della compensazione costante risultante dal PEFS è pari a **16,15 M€**; il Valore Attuale Netto dell'effetto finanziario netto (compensazione variabile) è pari a circa **121,6 M€**;
- Tali valori risultano superiori alle disponibilità finanziarie della Provincia di Savona (trasferimenti regionali per i servizi minimi e trasferimenti degli Enti territoriali dell'Ambito savonese per i servizi aggiuntivi, come risultanti dal vigente Accordo di Programma);
- Il valore della compensazione è stato pertanto successivamente confrontato con quello risultante dalle simulazioni basate su un modello di calcolo della Provincia, calibrato sulle specificità storiche dell'Ambito di servizio savonese e dell'operatore in house TPL Linea;
- In applicazione di tale modello di calcolo è stato definito un valore di compensazione pari **14,60 €** il primo anno contrattuale; il VAN della compensazione prevista per i 10 anni di affidamento è pari a circa **116 M€**; tale valore di compensazione è calcolato sulla base dei seguenti elementi:
  - Risorse disponibili per il servizio (trasferimenti regionali per servizi minimi e enti locali per servizi aggiuntivi);
  - L'aumento (già deliberato dalla Regione ed applicato dal 2022) della quota del FRT di competenza dell'Ambito savonese (dal 10,85% al 11,22 %del FRT)
  - l'invarianza delle risorse aggiuntive già inserite nel vigente Accordo di Programma del 2019;
  - non sono conteggiati gli eventuali aumenti di risorse correlati al previsto aumento del FNT;

- non sono conteggiati gli eventuali incrementi di risorse correlati alla possibile costituzione dell’Agenzia Locale della mobilità (già realizzata da altri Enti di governo degli Ambiti regionali).
- Dalle analisi effettuate, corroborate dal Piano Industriale dell’operatore TPL Linea per il periodo 2023-2032, emerge che anche un valore **inferiore** della compensazione (il VAN della compensazione contrattuale risulta inferiore del 5,8% rispetto al VAN dell’Effetto Finanziario Netto) **risulta comunque sostenibile ed è stato pertanto** adottato come riferimento contrattuale;
- tale scelta è stata assunta nella consapevolezza che tale corrispettivo, proprio in quanto inferiore al corrispettivo stimato nel PEFS, non consente di raggiungere gli standard di remunerazione del capitale previsti dall’ART<sup>1</sup> e **potrà quindi essere eventualmente incrementabile nel corso della durata del contratto** compatibilmente con la disponibilità di risorse per finanziare i servizi.

#### 4.2. Stima del costo standard e confronto con la struttura dei costi del Piano Industriale

L’adozione di una compensazione contrattuale inferiore a quella risultante dal PEFS risulta compatibile in quanto il costo di erogazione dei servizi di trasporto pubblico dell’ambito savonese risultante dal piano industriale predisposto dall’operatore in house TPL Linea è inferiore al costo standard.

Al fine della verifica di tale verifica di congruità si è tenuto conto dei seguenti Elementi di calcolo:

- Determinazione dei costi standard (modello ministeriale);
- Analisi del costo effettivo

#### **Determinazione dei costi standard (modello ministeriale):**

Il modello di riferimento per il calcolo del costo standard è quello approvato con DM 157/2018 dal MIT. In applicazione di tale modello sono separatamente calcolati il costo standard per la produzione dei servizi urbani ed extraurbani dell’ambito savonese, sintetizzati nella seguente tabella:

MODELLO APPROVATO CON DM 157/2018 DAL MIT; AMBITO DI APPLICAZIONE: AMBITO SAVONESE	
Costo Standard servizi urbani SAVONA	4,00 €/km
Costo Standard servizi extraurbani SAVONA	3,19 €/km
Costo Standard complessivo (media ponderata)	3,43 €/km

#### **Analisi del costo effettivo vigente**

<sup>1</sup> (WACC = 5,52% come risultante nella delibera n. 35/2022)

L'analisi è effettuata sui dati di bilancio 2021 di TPL linea e sulle previsioni relative al 2022 e al 2023 (primo anno di contratto) desunte dal Piano industriale 2023-2032 predisposto da TPL Linea in qualità di futuro operatore in house.

Il costo medio del ramo d'azienda "TPL" è pari a

- **3,32 €/km nel 2021, inferiore di 11 centesimi (-3,2%) rispetto al costo standard del modello ministeriale (definito dal MIT con DM 157/2018);**
- **3,31 €/km nel 2022, inferiore di 12 centesimi (-3,5%) rispetto al costo standard;**
- **3,24 €/km nel 2023, inferiore di 20 centesimi (-5,8%) rispetto al costo standard.**

#### **Confronti tra i valori di compensazione (quello risultante dal PEFS e quello adottato per il futuro contratto in house)**

- Il corrispettivo risultante dal PEFS, pari a 16,1 M€, corrisponde ad un valore unitario di 2,0 €/km;
- Il corrispettivo adottato per il futuro contratto in house (valore riferito al 2023, primo anno del nuovo contratto in house) è pari a 14,64 M€ ovvero pari a 1,82 €/km
- Il corrispettivo contrattuale è pertanto inferiore di 0,18 €/km (-9%) rispetto a quello definito dal PEFS.

#### **In sintesi**

- Lo "Schema 3-Piano Finanziario Regolatorio Simulato" evidenzia la congruità di una **compensazione annua pari a 16.151.044 € (VAN: 121,6 M€);**
- Il modello specificatamente predisposto dalla Provincia attesta la congruità e sostenibilità di una **compensazione inferiore** (14.640.613 € primo anno, VAN: 116 M€ ovvero **4,6% inferiore rispetto al valore calcolato nel PEFS);**
- Si conclude per l'ammissione della congruità nel senso previsto dall'art. 192 del D.Lgs. 50/2016, poiché permette l'efficiente utilizzo delle risorse.

#### **4.3. Prospetti pluriennali**

In coerenza con le previsioni della delibera ART n.154/2019 del 28 novembre 2019, sono descritti nel file "Allegato8\_Add1\_PEFs" gli schemi previsti nell'Annesso 5 alla delibera citata:

- **Schema 1 - CONTO ECONOMICO REGOLATORIO;** l'obiettivo del presente schema è quello di calcolare la quota di costi della gestione caratteristica sostenuti per l'adempimento degli Obblighi di Servizio Pubblico, non coperti dai ricavi generati dall'assolvimento degli stessi (inclusi gli effetti positivi di rete).

- **Schema 2 - STATO PATRIMONIALE REGOLATORIO;** l'obiettivo dello schema 2 è quello di determinare il Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio su cui applicare il WACC per il calcolo dell'utile ragionevole.
  
- **Schema 3 - PIANO FINANZIARIO REGOLATORIO SIMULATO;** l'obiettivo dello schema 3 è la determinazione della compensazione variabile per l'intera durata del contratto calcolata come effetto finanziario netto dell'obbligo di servizio inteso come differenza tra uscite ed entrate relative a costi e ricavi delle operazioni di servizio pubblico, al netto delle eventuali ulteriori entrate da ricavi potenziali prodotti dagli effetti di rete, più un ragionevole utile.

Schema 1 - CONTO ECONOMICO REGOLATORIO		Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5	Anno 6	Anno 7	Anno 8	Anno 9	Anno 10
		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
1.a	Ricavi da traffico	7.316.048	8.125.387	8.633.223	9.011.646	9.079.234	9.147.328	9.215.933	9.285.052	9.354.690	9.424.850
1.b	Altri ricavi e proventi inerenti al servizio	4.120.600	4.954.577	4.571.479	4.717.434	4.895.608	5.067.004	5.154.483	5.292.222	5.423.860	5.471.329
1	<b>Totale ricavi generati da assolvimento degli OSP</b>	<b>11.436.648</b>	<b>13.079.963</b>	<b>13.204.702</b>	<b>13.729.080</b>	<b>13.974.841</b>	<b>14.214.332</b>	<b>14.370.415</b>	<b>14.577.274</b>	<b>14.778.550</b>	<b>14.896.180</b>
2	Effetti positivi di rete indotti (*)										
3.a	Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	- 4.397.849	- 3.422.993	- 3.267.306	- 3.274.642	- 3.238.878	- 3.215.472	- 3.184.119	- 3.139.658	- 3.088.437	- 3.087.459
3.b	Costi per servizi di terzi	- 3.609.050	- 3.691.884	- 3.597.457	- 3.648.478	- 3.681.675	- 3.710.337	- 3.739.249	- 3.768.414	- 3.797.833	- 3.827.509
3.c	Costi per godimento beni di terzi	- 16.467	- 16.747	- 16.999	- 17.220	- 17.392	- 17.566	- 17.741	- 17.919	- 18.098	- 18.279
3.d	Costo del personale	-16.277.893	-16.509.132	-16.394.788	-16.755.295	-16.969.970	-17.189.438	-17.117.997	-17.503.935	-17.679.645	-17.802.260
3.d.i	di cui: personale operativo (**)	- 11.655.994	- 11.788.435	- 11.684.232	- 11.914.330	- 12.045.381	- 12.187.375	- 12.108.043	- 12.395.936	- 12.476.481	- 12.664.885
3.e	Variazioni delle rimanenze	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.f	Oneri diversi di gestione	- 253.324	- 253.787	- 253.440	- 253.093	- 252.572	- 252.572	- 252.572	- 252.572	- 252.572	- 252.572
3	<b>Totale costi operativi (***)</b>	<b>-24.554.584</b>	<b>-23.894.543</b>	<b>-23.529.989</b>	<b>-23.948.727</b>	<b>-24.160.488</b>	<b>-24.385.385</b>	<b>-24.311.679</b>	<b>-24.682.497</b>	<b>-24.836.585</b>	<b>-24.988.079</b>
4=1+2-3	<b>Risultato operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>-13.117.937</b>	<b>-10.814.579</b>	<b>-10.325.287</b>	<b>-10.219.647</b>	<b>-10.185.646</b>	<b>-10.171.053</b>	<b>- 9.941.264</b>	<b>-10.105.223</b>	<b>-10.058.035</b>	<b>-10.091.899</b>
5.a	Totale ammortamenti	- 2.006.229	- 3.710.202	- 3.656.457	- 3.904.544	- 4.281.496	- 4.707.363	- 5.002.320	- 5.378.465	- 5.607.410	- 5.683.699
5.b	Oneri finanziari	- 27.499	- 27.499	- 27.499	- 27.499	- 27.499	- 27.499	- 27.499	- 27.499	- 27.499	- 27.499
6=4-5	<b>Risultato operativo netto (EBT)</b>	<b>-15.151.665</b>	<b>-14.552.280</b>	<b>-14.009.243</b>	<b>-14.151.689</b>	<b>-14.494.641</b>	<b>-14.905.915</b>	<b>-14.971.082</b>	<b>-15.511.187</b>	<b>-15.692.944</b>	<b>-15.803.097</b>
7	Utilizzo fondi per rischi ed oneri pertinenti agli OSP ****	- 73.000	- 73.000	- 73.000	- 73.000	- 73.000	- 73.000	- 73.000	- 73.000	- 73.000	- 73.000

Schema 2 - STATO PATRIMONIALE REGOLATORIO		Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5	Anno 6	Anno 7	Anno 8	Anno 9	Anno 10
		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
1.a	Immobilizzazioni immateriali	19.000	19.000	19.000	19.000	19.000	19.000	19.000	19.000	19.000	19.000
1.b	Immobilizzazioni materiali	6.214.901	15.228.964	15.119.320	14.775.372	14.630.168	14.820.643	14.343.250	13.763.857	13.060.084	11.892.084
1.b.i	di cui: terreni e fabbricati (ad es. depositi, officine)	4.828.000	4.404.000	4.018.000	3.671.000	3.362.000	3.091.000	2.858.000	2.663.000	2.506.000	2.388.000
1.b.ii	di cui: impianti e macchinario	377.000	377.000	377.000	377.000	377.000	377.000	377.000	377.000	377.000	377.000
1.b.iii	di cui: attrezzature industriali e commerciali	950.901	10.388.964	10.665.320	10.668.372	10.832.168	11.293.643	11.049.250	10.664.857	10.118.084	9.068.084
1.b.iii.1	di cui: materiale rotabile autofinanziato *	661.417	10.099.480	10.375.835	10.378.888	10.542.683	11.004.159	10.759.766	10.375.372	9.828.600	8.778.600
1.b.iiiv	di cui: altre	59.000	59.000	59.000	59.000	59.000	59.000	59.000	59.000	59.000	59.000
1	<b>Totale immobilizzazioni</b>	<b>6.233.901</b>	<b>15.247.964</b>	<b>15.138.320</b>	<b>14.794.372</b>	<b>14.649.168</b>	<b>14.839.643</b>	<b>14.362.250</b>	<b>13.782.857</b>	<b>13.079.084</b>	<b>11.911.084</b>
2.a	Rimanenze	525.000	525.000	525.000	525.000	525.000	525.000	525.000	525.000	525.000	525.000
2.b	Crediti	9.825.446	10.066.552	10.061.104	10.137.387	10.213.694	10.278.124	10.324.805	10.382.457	10.439.053	10.477.836
2.b.i	di cui: commerciali **	4.281.446	4.522.552	4.517.104	4.593.387	4.669.694	4.734.124	4.780.805	4.838.457	4.895.053	4.933.836
2.b.ii	di cui: altri crediti	5.544.000	5.544.000	5.544.000	5.544.000	5.544.000	5.544.000	5.544.000	5.544.000	5.544.000	5.544.000
2.c	DISPONIBILITA' LIQUIDE	8.974.099	1.600.376	5.642.301	8.144.669	10.480.343	12.164.838	14.508.487	16.930.538	19.464.493	22.468.587
2	<b>Totale attivo circolante</b>	<b>19.324.544</b>	<b>12.191.928</b>	<b>16.228.405</b>	<b>18.807.056</b>	<b>21.219.038</b>	<b>22.967.962</b>	<b>25.358.292</b>	<b>27.837.995</b>	<b>30.428.546</b>	<b>33.471.423</b>
3.a	Debiti	13.454.096	12.589.418	12.324.376	12.089.778	11.865.693	11.576.982	11.313.393	11.060.700	10.774.136	10.435.922
3.a.i	di cui: debiti verso fornitori	4.193.321	3.772.572	3.711.404	3.743.388	3.745.331	3.750.564	3.752.074	3.747.346	3.739.475	3.756.240
3	<b>Totale debiti</b>	<b>13.454.096</b>	<b>12.589.418</b>	<b>12.324.376</b>	<b>12.089.778</b>	<b>11.865.693</b>	<b>11.576.982</b>	<b>11.313.393</b>	<b>11.060.700</b>	<b>10.774.136</b>	<b>10.435.922</b>
4=1+2-3	<b>Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio</b>	<b>12.104.350</b>	<b>14.850.474</b>	<b>19.042.348</b>	<b>21.511.650</b>	<b>24.002.513</b>	<b>26.230.624</b>	<b>28.407.149</b>	<b>30.560.152</b>	<b>32.733.495</b>	<b>34.946.585</b>

Schema 3 - PIANO FINANZIARIO REGOLATORIO SIMULATO		Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5	Anno 6	Anno 7	Anno 8	Anno 9	Anno 10
		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
A	Entrate relative a ricavi generati dall'assolvimento degli OSP	11.436.648	13.079.963	13.204.702	13.729.080	13.974.841	14.214.332	14.370.415	14.577.274	14.778.550	14.896.180
B	Effetti positivi di rete indotti *	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C=A+B	ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE	11.436.648	13.079.963	13.204.702	13.729.080	13.974.841	14.214.332	14.370.415	14.577.274	14.778.550	14.896.180
D	Uscite relative a costi sostenuti per l'assolvimento degli OSP	- 26.588.312	- 27.632.243	- 27.213.945	- 27.880.770	- 28.469.482	- 29.120.247	- 29.341.497	- 30.088.461	- 30.471.494	- 30.699.277
E	Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio	12.104.350	14.850.474	19.042.348	21.511.650	24.002.513	26.230.624	28.407.149	30.560.152	32.733.495	34.946.585
F	Tasso di congrua remunerazione del CIN (%)	5,52%	5,52%	5,52%	5,52%	5,52%	5,52%	5,52%	5,52%	5,52%	5,52%
G=F*E	Remunerazione del capitale investito (utile ragionevole)	668.160	819.746	1.051.138	1.187.443	1.324.939	1.447.930	1.568.075	1.686.920	1.806.889	1.929.051
H=D+G	USCITE + UTILE RAGIONEVOLE	27.256.473	28.451.989	28.265.083	29.068.213	29.794.421	30.568.177	30.909.572	31.775.382	32.278.383	32.628.329
I=H-C	EFFETTO FINANZIARIO NETTO (COMPENSAZIONE VARIABILE)	15.819.825	15.372.026	15.060.381	15.339.132	15.819.580	16.353.846	16.539.157	17.198.108	17.499.833	17.732.149
L=C+I	ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE + COMPENSAZIONE VARIABILE	27.256.473	28.451.989	28.265.083	29.068.213	29.794.421	30.568.177	30.909.572	31.775.382	32.278.383	32.628.329
M	VAN L	€ 224.668.054									
N	VAN H	€ 224.668.054									
O	VAN I	€ 121.623.824									
P	COMPENSAZIONE COSTANTE	€ 16.151.044									
Q=I-P	POSTE FIGURATIVE	-€ 331.219	-€ 779.018,25	- 1.090.663	- 811.912	- 331.464	202.802	388.113	1.047.064	1.348.789	1.581.105
<b>CONDIZIONI DI EQUILIBRIO</b>											
G	M=N		SI								
H	VAN Q=0		SI								
I	WACC=TIR		SI								

Schema 4 - RENDICONTO FINANZIARIO		Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5	Anno 6	Anno 7	Anno 8	Anno 9	Anno 10
		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
1.a	Incassi da tariffa	7.316.048	8.125.387	8.633.223	9.011.646	9.079.234	9.147.328	9.215.933	9.285.052	9.354.690	9.424.850
1.b	Incassi da corrispettivo	16.151.044	16.151.044	16.151.044	16.151.044	16.151.044	16.151.044	16.151.044	16.151.044	16.151.044	16.151.044
1.c	Altri incassi	4.120.600	4.954.577	4.571.479	4.717.434	4.895.608	5.067.004	5.154.483	5.292.222	5.423.860	5.471.329
1.d	Pagamenti a fornitori per materie prime e materiali di consumo	- 4.397.849	- 3.422.993	- 3.267.306	- 3.274.642	- 3.238.878	- 3.215.472	- 3.184.119	- 3.139.658	- 3.088.437	- 3.087.459
1.e	Pagamenti a fornitori per servizi	- 3.609.050	- 3.691.884	- 3.597.457	- 3.648.478	- 3.681.675	- 3.710.337	- 3.739.249	- 3.768.414	- 3.797.833	- 3.827.509
1.f	Pagamenti al personale	- 16.277.893	- 16.509.132	- 16.394.788	- 16.755.295	- 16.969.970	- 17.189.438	- 17.117.997	- 17.503.935	- 17.679.645	- 17.802.260
1.g	Altri pagamenti	- 269.792	- 270.535	- 270.439	- 270.312	- 269.964	- 270.138	- 270.314	- 270.491	- 270.670	- 270.851
1.h	Imposte pagate sul reddito	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>1</b>	<b>Flusso di cassa dell'attività operativa</b>	<b>3.033.107</b>	<b>5.336.465</b>	<b>5.825.757</b>	<b>5.931.397</b>	<b>5.965.398</b>	<b>5.979.991</b>	<b>6.209.780</b>	<b>6.045.821</b>	<b>6.093.009</b>	<b>6.059.145</b>
2.a	Investimenti in immobilizzazioni immateriali	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.b	Disinvestimenti in immobilizzazioni immateriali	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.c	Investimenti in immobilizzazioni materiali	-	- 9.014.063	-	-	-	- 190.476	-	-	-	-
2.d	Disinvestimenti in immobilizzazioni materiali	-	-	109.645	343.948	145.204	-	477.393	579.393	703.772	1.168.000
<b>2</b>	<b>Flusso di cassa dell'attività di investimento</b>	<b>-</b>	<b>- 9.014.063</b>	<b>109.645</b>	<b>343.948</b>	<b>145.204</b>	<b>- 190.476</b>	<b>477.393</b>	<b>579.393</b>	<b>703.772</b>	<b>1.168.000</b>
3.a	Incremento mezzi di terzi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.b	Decremento mezzi di terzi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.c	Incremento mezzi propri	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.d	Decremento mezzi propri	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>3</b>	<b>Flusso di cassa dell'attività finanziaria</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>4=1+2+3</b>	<b>Variazione delle Disponibilità Liquide</b>	<b>3.033.107</b>	<b>- 3.677.598</b>	<b>5.935.402</b>	<b>6.275.345</b>	<b>6.110.602</b>	<b>5.789.515</b>	<b>6.687.174</b>	<b>6.625.214</b>	<b>6.796.781</b>	<b>7.227.145</b>