



COMUNE DI URBINO

Provincia di Pesaro e Urbino

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

Numero 42 del 28-03-2023

Oggetto: L.R. 45/1998 - ATTUAZIONE DELLA DELIBERAZIONE DI GIUNTA COMUNALE N. 248 DEL 29.12.2022, PROROGA DEL CONTRATTO DI SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE URBANO PER IL COMUNE DI URBINO AI SENSI DELL'ART. 4, PARAGRAFO 4, DEL REGOLAMENTO CE 1370/2007 E IN APPLICAZIONE DELL'ART. 24, COMMA 5-BIS DEL D.L. N. 4/2022

L'anno duemilaventitre il giorno ventotto del mese di marzo alle ore 17:00, nella sala delle adunanze del Comune, convocata con appositi avvisi, si è riunita la Giunta Comunale; in relazione all'oggetto sono presenti i Signori:

GAMBINI MAURIZIO	SINDACO	Presente
VETRI MARIANNA	VICESINDACO	Presente
FOSCHI ELISABETTA	ASSESSORE	Presente
CIOPPI ROBERTO	ASSESSORE	Presente
MAFFEI GIUSEPPINA	ASSESSORE	Assente
FEDELI FRANCESCA	ASSESSORE	Presente

(P = Presente; A= Assente)

Risultano pertanto presenti n. 5 e assenti n. 1 Assessori.

Assume la presidenza il Signor GAMBINI MAURIZIO assistito dal Segretario Dott. CANCELLIERI MICHELE anche con funzioni di verbalizzante.

Il Presidente, accertato il numero legale, dichiara aperta la seduta ed invita la Giunta Comunale a deliberare sull'oggetto sopraindicato.

Soggetta a ratifica	N
---------------------	---

LA GIUNTA COMUNALE

Vista la seguente proposta di deliberazione:

“Vista la relazione dell’Ufficio Società Partecipate che di seguito si trascrive.

PREMESSO CHE:

- in esecuzione della la Legge Regionale n. 45/1998 all’art. 9 che ha attribuito ai Comuni le funzioni amministrative in materia di Trasporto Pubblico Locale urbano automobilistico il Comune di Urbino con convenzione sottoscritta in data 07.06.2006 ha conferito specifica delega alla Provincia di Pesaro e Urbino quale ente capofila per l’espletamento delle procedure di gara preordinate all’affidamento del servizio TPL urbano di propria competenza, nonché per la sottoscrizione del relativo contratto di servizio;
- la Provincia di Pesaro e Urbino, con contratto sottoscritto in data 18.08.2007, Rep. n. 10804, ha affidato alla Società “Adriabus Soc. Cons. a r.l.” con sede in Urbino il servizio di trasporto pubblico della rete extraurbana della Provincia e urbana dei Comuni di Pesaro, Fano, Urbino, Fossombrone e Orciano di Pesaro per il periodo dal 01.07.2007 al 30.06.2013;
- la Regione Marche con le leggi regionali n. 6/2013, n. 44 del 29.11.2013, n. 31 del 17.11.2014 e n. 26 del 27.11.2015, al fine di garantire la continuità del servizio automobilistico di trasporto pubblico regionale e locale, ha più volte prorogato, i contratti di servizio in scadenza fino alla stipulazione dei nuovi contratti di servizio ed ha individuato il Trasporto Pubblico Locale come funzione non fondamentale della Provincia, da riportare nell’alveo delle competenze regionali con legge regionale n. 13/2015;
- con le Deliberazioni di Giunta Regionale n. 302/2016 e 303/2016 si è data attuazione alla detta L.R. 13/2015, fissando al 01.04.2016 la decorrenza dell’effettivo passaggio di tutte le funzioni non fondamentali alla Regione Marche e quindi anche del trasporto pubblico extraurbano precedentemente gestito dalle Province;
- a seguito del passaggio delle funzioni, nelle more di espletamento delle procedure relative all’indizione della nuova gara per l’affidamento del servizio di TPL extraurbano ed urbano, la Regione Marche con DGR n. 599 del 13.06.2016 ha previsto di garantire la prosecuzione dei servizi extraurbani di TPL automobilistico, previa sottoscrizione di nuovi contratti nei limiti massimi delle quantità e dei corrispettivi economici previsti dalla DGR n. 973/2013 per il periodo dal 01.04.2016 al 31.08.2016, successivamente modificato con deliberazione di G.R. n. 909 del 04.08.2016 dal 01.04.2016 al 31.12.2017;
- nel mese di luglio 2016 è stato pubblicato, da parte degli Uffici della Regione Marche, l’avviso di preinformazione previsto dall’art.7 del Reg. (CE) 23 ottobre 2007, n. 1370/2007 su GU/S 30/07/2016, n. 2016/S 146-264199;
- la Regione Marche Servizio Infrastrutture, Trasporti ed Energia, con nota acquisita al P.G. n. 29381 del 20/12/2016 con riferimento al complesso quadro normativo succintamente indicato ed ai provvedimenti adottati dalla medesima, invitava gli enti

locali ad adottare idonei provvedimenti per garantire, attraverso “contratti ponte” simili a quello approvato con DGR n. 910/2016, la continuità dei servizi di TPL urbano fino alle nuove aggiudicazioni/subentri, in linea con il parere dell’AGCOM Prot. n. 46038 del 05.07.2016;

- in esecuzione delle deliberazioni della Giunta Comunale n. 280 del 30/12/2016 e n. 38/2013, come aggiornata con atto di Giunta Comunale n. 281/2016, nonché della determinazione del Settore Economico Finanziario n. 68 del 30.12.2016, modificata con successivo atto n. 51 del 28.09.2017, il Comune di Urbino è subentrato nel contratto sottoscritto dalla Provincia di Pesaro e Urbino con la Società “Adriabus Soc. Cons. a r. l.” con sede in Urbino in data 18.08.2007 Rep. n. 10804 relativamente al TPL urbano di Urbino ed è stato sottoscritto con detta Società il contratto Rep. 3911 del 28.09.2017 con il quale è stata disposta la proroga del predetto contratto stipulato dalla Provincia di Pesaro e Urbino Rep. 10804 del 18.08.2007 con validità dal 26.08.2016 fino alla data di aggiudicazione definitiva della gara bandita dalla Regione Marche per l’affidamento del TPL Extraurbano ed Urbano;

- il contratto Rep. 3911 del 28.09.2017 sopra citato prevedeva limiti massimi delle quantità e dei corrispettivi riportati nella tabella allegata alla DGR n. 973/2013 e negli atti di Giunta Comunale per complessivi 1.102.762 km/anno per un corrispettivo annuo pari a € 1.795.959,21 IVA 10% compresa”; e il mantenimento degli standard qualitativi del Servizio di TPL Urbano, delle condizioni economiche, delle tariffe e programma di esercizio vigenti”

VISTO CHE:

- la Regione Marche con nota acquisita al protocollo del Comune con il n. 35965 del 14.12.2022 ha comunicato che, a causa dell’incremento dei costi sostenuti dalle aziende di trasporto pubblico automobilistico urbano ed extraurbano, con DGR n. 1233 del 03.10.2022 è stata apportata una modifica alla DGR n. 973/2013 prevedendo un incremento dei corrispettivi chilometrici del 5% con decorrenza dal 01.01.2022 e sino al 31.12.2022;

- con successivi decreti anche nell’anno 2023 la Regione Marche ha confermato i trasferimenti mensili dei fondi ai Comuni per importi comprensivi del 5% di incremento dei corrispettivi già riconosciuto dall’anno 2022;

CONSIDERATO CHE:

- con nota Prot. n. 1532411 del 13.12.2022, acquisita al protocollo del Comune di Urbino nella stessa data con il n. 35842, la Regione Marche, al fine di scongiurare ritardi o addirittura revoche dei fondi statali destinati al finanziamento del trasporto pubblico locale, invitava le amministrazioni comunali a valutare l’opportunità di avvalersi della facoltà prevista dall’art. 24, comma 5-bis, del D.L. n. 4/2022 prorogando i contratti di servizio in essere sino al 31.12.2026;

- sempre con la stessa nota la Regione Marche ha invitato agli Enti Locali competenti ad adottare delle opportune determinazioni per disporre le proroghe in argomento entro il 31/12/2022;

- preso atto della sussistenza di una situazione gestionale del servizio di trasporto pubblico locale automobilistico sul territorio regionale che necessita di

provvedimenti che dispongano misure emergenziali, anche di coordinamento, volte a tutelare il superiore interesse pubblico connesso alla prosecuzione regolare del servizio pubblico, urbano ed extraurbano, sino al subentro dei nuovi soggetti aggiudicatari del servizio stesso a seguito dell'espletamento delle procedure concorrenziali, con deliberazione n. 1749 del 19.12.2022, la Giunta Regionale ha stabilito:

- 1) di aggiornare le informazioni, già pubblicate in GuUe, di cui all'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007;
- 2) di avvalersi della facoltà di cui all'art. 92, comma 4-ter del D.L. n. 18/20 convertito dalla Legge n. 27 del 24 aprile 2020, relativo alla proroga degli affidamenti in atto fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza COVID-19, ovvero il 31 marzo 2023 e, conseguentemente, di prorogare i contratti regionali di servizio di trasporto automobilistico extraurbano, avvalendosi dall'art. 24 nel comma 5-bis del D.L. n. 4/2022, convertito in Legge n. 25 del 28 marzo 2022, dalla data di scadenza degli stessi, per una durata pari al 50% della durata complessiva degli affidamenti in atto decorrenti dal 01 aprile 2016, previa verifica circa la sussistenza delle condizioni previste dalla normativa;
- 3) di fornire indirizzo ai Comuni delle Marche concedenti servizi di trasporto pubblico urbano ai sensi della L.R. 45/1998, qualora se ne configurino i presupposti, di avvalersi dall'art.24 nel comma 5-bis del D.L. n. 4/2022, convertito in Legge n. 25 del 28 marzo 2022;

PREMESSO CHE:

- con precedente deliberazione della Giunta Comunale n. 248 del 29.12.2022, per le motivazioni espresse in premessa di detta deliberazione, dando seguito a quanto disposto dalla Giunta Regionale con deliberazione n. 1749 del 19.12.2022, si è stabilito:

1. Di dare seguito all'atto di indirizzo della Regione Marche (deliberazione di Giunta Regionale n. 1749 del 19.12.2022) relativamente al contratto di servizio di Trasporto Pubblico Locale Urbano del Comune di Urbino Rep. 3911 del 28.09.2017 sottoscritto con la Società consortile a responsabilità limitata "ADRIABUS SOC. CONS. A R.L." con sede in Urbino (PU);
2. Di avvalersi della facoltà di cui all'art. 92, comma 4-ter del D.L. n. 18/20 convertito dalla Legge n. 27 del 24 aprile 2020, che prevede la proroga dell'affidamento in corso fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza COVID-19, ovvero fino al 31 marzo 2023;
3. Di condividere le finalità espresse dall'art. 24 nel comma 5-bis del D.L. n. 4/2022, convertito in Legge n. 25 del 28 marzo 2022, ovvero di sostenere gli operatori del TPL in risposta ai periodi emergenziali, nazionali e locali degli ultimi anni, aderendo alle opportunità formulate dall'art. 4, paragrafo 4 del Regolamento CE n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, circa la possibilità di prorogare le concessioni di servizio in atto a fronte dell'impegno di effettuare significativi investimenti da parte degli operatori;
4. Di disporre la proroga del contratto di servizio di trasporto automobilistico urbano per il Comune di Urbino Rep. 3911 del 28.09.2017, avvalendosi

dall'art. 24 nel comma 5-bis del D.L. n. 4/2022, convertito in Legge n. 25 del 28 marzo 2022, dalla data di scadenza dello stesso, fissata al 31.03.2023, per una durata pari al 50% della durata complessiva dell'affidamento in atto decorrente dal 26.08.2016, previa istruttoria che verifichi la sussistenza delle condizioni previste dalla norma in parola;

CONSIDERATO CHE:

- la proroga del contratto di servizio di Trasporto Pubblico Locale Urbano del Comune di Urbino Rep. 3911 del 28.09.2017 sottoscritto con la Società consortile a responsabilità limitata "ADRIABUS SOC. CONS. A R.L." con sede in Urbino (PU) è necessaria per consentire alla suddetta società di poter assumere e sostenere gli impegni economici derivanti dall'onere di cofinanziamento e, quindi, di sottoscrivere le obbligazioni che ne regolano la realizzazione in modo che l'affidamento si a compatibile con il periodo di ammortamento;

- l'art. 4, par. 4, comma 1, del Reg. CE n. 1370/2007 prevede che la proroga del contratto di servizio pubblico abbia una durata massima del 50% della durata dell'affidamento in corso e che, ai sensi del comma 5-bis dell'art. 24 D.L. n. 4/2022, ai fini del calcolo, si tiene conto della durata complessiva dell'affidamento stesso, cumulativa anche di tutti i provvedimenti adottati in conformità al predetto regolamento, ovvero ricomprende proroghe, come pure eventuali rinnovi opzionati previsti sin dall'origine del contratto, e che in ogni caso la proroga non può superare il termine ultimo del 31.12.2026;

VISTO CHE:

- il Comune di Urbino, con contratto Rep. 3911 del 28.09.2017, ha disposto la proroga del predetto contratto stipulato dalla Provincia di Pesaro e Urbino Rep. 10804 del 18.08.2007, con validità dal 26.08.2016 fino alla data di aggiudicazione definitiva della gara bandita dalla Regione Marche per l'affidamento del TPL Extraurbano ed Urbano;

- stante quanto previsto all'art. 4, par. 4 del Regolamento CE 1370/2007, il contratto Rep. 3911 del 28.09.2017 può essere prorogato di 3 anni e 3 mesi, pertanto sino al 30/06/2026;

- la Regione Marche ha riproposto la preinformazione che costituisce presupposto necessario affinché detto Ente, competente per materia, addivenga all'individuazione di un soggetto affidatario del servizio di trasporto pubblico extraurbano ed urbano;

- nelle more dell'espletamento della gara da parte della Regione, la Società affidataria del servizio ha manifestato un concreto interesse a rafforzare il piano di investimenti in corso, assumendone il ruolo di soggetto attuatore rafforzandone la portata cofinanziandoli con risorse proprie, e, pertanto, nel caso in cui ci si avvalga della facoltà prevista dall'art. 24, comma 5-bis, del D.L. n. 4/2022, hanno dichiarato la propria disponibilità ad inviare, in tempi rapidissimi, piani economici finanziari da sottoporre al vaglio degli Enti affidanti;

CONSIDERATO che con determinazione della Posizione Organizzativa Settore Contenzioso – Contratti – Società Partecipate – ERP – Politiche Educative –

Trasparenza/Anticorruzione n. 27 del 20.03.2023 si è stabilito di affidare, alla Società EPTA PRIME S.R.L., con sede in Roma, il servizio di supporto al RUP – Ufficio Società Partecipate per la verifica degli aspetti economici finanziari del PEF in materia di Trasporto Pubblico Locale urbano del Comune di Urbino;

PRESO ATTO dei documenti finanziari presentati dalla Società “Adriabus Soc. Cons. a r. l.” con sede in Urbino acquisiti al protocollo del Comune di Urbino con il n. 9027 in data 28.03.2023 contenenti il Piano Economico Finanziario e relazione allegata dalla quale, tra l’altro, emerge una proposta riduzione della percorrenza chilometrica annua rispetto a quella prevista nel contratto Rep. 3911 del 28.09.2017,

PRESO ATTO della relazione redatta dalla Società EPTA PRIME S.R.L., con sede in Roma relativamente al contenuto del PEF sopra citato, acquisita al protocollo del Comune di Urbino con il n. 9092 in data 28.03.2023, che si allega al presente atto quale parte integrante e sostanziale;

VISTO CHE, così come confermato dalla relazione della Società EPTA PRIME S.R.L., con sede in Roma, il piano economico-finanziario presentato risulta rispettoso delle disposizioni e delle misure regolatorie vigenti e, pertanto, la Società “Adriabus Soc. Cons. a r. l.” con sede in Urbino ha dimostrato di aver assunto in autofinanziamento anche parziale significativi investimenti, anche in esecuzione o ad integrazione degli interventi afferenti al Piano nazionale di ripresa e resilienza o di altri strumenti finanziari orientati alla sostenibilità ambientale e al miglioramento dei servizi di trasporto dei passeggeri, aventi un periodo di ammortamento superiore rispetto alla scadenza dell’affidamento.”

VISTI:

- Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70;
- D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422 "Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti;
in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59";
- L.R. 24 dicembre 1998, n. 45 "Norme per il riordino del trasporto pubblico regionale e locale nelle Marche";
- L.R. 22 aprile 2013, n. 6 "Disposizioni urgenti in materia di Trasporto Pubblico Regionale e Locale";
- L.R. 3 aprile 2015, n. 13 "Disposizioni per il riordino delle funzioni amministrative esercitate dalle Province";
- Decreto Legge 27 gennaio 2022, n. 4, recante misure urgenti in materia di sostegno alle imprese e agli operatori economici, di lavoro, salute e servizi

- territoriali, connesse all'emergenza da COVID-19, nonché per il contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico;
- D. Lgs. 18 agosto 2000 n. 267 recante "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali (T.U.E.L.)";
 - il Bilancio 2023/2025 approvato con atto di Consiglio Comunale n. 20 del 13.03.2023;
 - il PEG 2023/2025 approvato con atto di Giunta Comunale n. 32 del 17.03.2023;
 - gli artt. 107 e 183, comma 9, del D. Lgs. 18.08.2000 n. 267;

DELIBERA

1. Di prendere atto della istruttoria compiuta dall'Ufficio Società Partecipate, con il supporto della Società EPTA PRIME S.R.L con sede in Roma, come da relazione acquisita al protocollo del Comune di Urbino con il n. 9092 in data 28.03.2023, allegata al presente atto quale parte integrante e sostanziale, dalla quale è emerso che il Piano Economico Finanziario presentato dalla Società consortile a responsabilità limitata "ADRIABUS SOC. CONS. A R.L." con sede in Urbino (PU) acquisito al protocollo del Comune di Urbino con il n. 9027 in data 28.03.2023, soddisfa le condizioni tutte previste dall'art. 24 nel comma 5-bis del D.L. n. 4/2022, convertito in Legge n. 25 del 28 marzo 2022 in quanto il gestore si è impegnato ad effettuare, in autofinanziamento, anche parziale, significativi investimenti aventi un periodo di ammortamento superiore rispetto alla scadenza dell'affidamento attualmente in corso;
2. Di confermare, per le ragioni di cui al punto precedente, la proroga, già disposta con precedente atto n. 248 del 29.12.2022, del contratto di servizio di trasporto automobilistico urbano per il Comune di Urbino Rep. 3911 del 28.09.2017, avvalendosi dall'art. 24 nel comma 5-bis del D.L. n. 4/2022, convertito in Legge n. 25 del 28 marzo 2022, dalla data di scadenza dello stesso, fissata al 31.03.2023, per una durata pari al 50% della durata complessiva dell'affidamento in atto decorrente dal 26.08.2016 e, pertanto, fino al 30.06.2026;
5. Di dare atto che la proroga avverrà alle stesse condizioni già previste dal suddetto contratto Rep. 3911/2017 comprensive del mantenimento degli standard qualitativi del Servizio di TPL Urbano, con la precisazione che il corrispettivo annuo, come da Piano Economico Finanziario, in considerazione dell'incremento dei corrispettivi chilometrici del 5% riconosciuto dalla Regione Marche con DGR n. 1233 del 03.10.2022, sarà pari a € 1.715.182,29 (IVA esclusa), per un corrispettivo annuo pari a € 1.886.700,52 IVA 10% compresa;
6. Di stabilire che nel caso in cui la Regione Marche dovesse modificare gli attuali trasferimenti destinati ai Comuni riducendo l'importo del 5% attualmente riconosciuto in forza della DGR n. 1233/2022 o, comunque, operando diminuzioni od omettendo variazioni che possano incidere sull'equilibrio economico finanziario del Piano Economico Finanziario, il Comune di Urbino si riserva di modificare il Piano di Esercizio con corrispondente diminuzione

dei km/anno o, in alternativa, di far fronte alla spesa con risorse a carico del bilancio comunale;

7. Di richiedere alla Regione Marche una revisione del Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale urbano in relazione alla nuova programmazione conseguente all'approvazione del Piano Economico Finanziario presentato dalla Società consortile a responsabilità limitata "ADRIABUS SOC. CONS. A R.L." con sede in Urbino (PU) prevedendo, per il contratto di proroga del Servizio TPL del Comune di Urbino, dall'anno 2023, una percorrenza di 1.063.363,60 km/anno in luogo dei 1.102.762 km/anno già previsti nel contratto in scadenza riconoscendo il medesimo importo dei trasferimenti annui previsti e, pertanto, innalzando l'importo chilometrico riconosciuto al Comune di Urbino per l'esecuzione del servizio;
8. Di precisare che alla spesa si farà fronte con le risorse di cui al Cap. 555/320, Azione n. 2151, Bilancio 2023/2025;
9. Di demandare alla Posizione Organizzativa del Settore Contenzioso – Contratti – Società Partecipate – ERP – Politiche Educative – Trasparenza/Anticorruzione l'approvazione della bozza di contratto di proroga da stipulare con la Società consortile a responsabilità limitata "ADRIABUS SOC. CONS. A R.L." con sede in Urbino (PU);
10. di precisare che, ai sensi dell'art. 3, comma 4, della L. n.241/90, avverso la presente determinazione è ammesso ricorso innanzi al T.A.R. Marche entro i termini stabiliti dall'art. 120, comma 2, del D. Lgs. n. 104/2010;
11. Di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134, comma 4, del D.Lgs. 267/2000."

PRESO ATTO che la proposta di deliberazione è corredata del/i seguente/i parere/i richiesto/i ed espresso/i ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D.Lgs. 18.08.2000 n. 267:

In ordine alla REGOLARITA' TECNICA:

Responsabile del Settore CONTENZIOSO - CONTRATTI - SOC. PART. - ERP- POL. EDUCATIVE - TRASPARENZA/ANTICORRUZIONE, FEDUZZI MARCO,
in data 28-03-2023, Favorevole

In ordine alla REGOLARITA' CONTABILE:

Responsabile del Servizio Finanziario VALENTINI ORNELLA,
in data 28-03-2023, Favorevole

Con votazione effettuata per alzata di mano, che dà il seguente risultato:

GAMBINI MAURIZIO	Favorevole
VETRI MARIANNA	Favorevole
FOSCHI ELISABETTA	Favorevole

CIOPPI ROBERTO	Favorevole
MAFFEI GIUSEPPINA	
FEDELI FRANCESCA	Favorevole

totale voti favorevoli n. 5

totale voti contrari n. 0

totale astenuti n. 0

DELIBERA

DI APPROVARE la su indicata proposta di deliberazione.

LA GIUNTA COMUNALE

Stante l'urgenza di provvedere tempestivamente agli adempimenti successivi, a seguito di separata votazione effettuata per alzata di mano, che dà il seguente risultato:

GAMBINI MAURIZIO	Favorevole
VETRI MARIANNA	Favorevole
FOSCHI ELISABETTA	Favorevole
CIOPPI ROBERTO	Favorevole
MAFFEI GIUSEPPINA	
FEDELI FRANCESCA	Favorevole

totale voti favorevoli n. 5

totale voti contrari n. 0

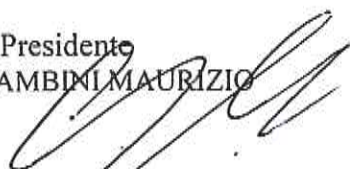
totale astenuti n. 0

DELIBERA

Di dichiarare il presente atto immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 comma 4 del D. Lgs. 18 agosto 2000 n. 267.

Del che si è redatto il presente verbale così approvato e sottoscritto:

Il Presidente
GAMBINI MAURIZIO



Il Segretario
CANCELLIERI MICHELE



Della su estesa deliberazione viene iniziata oggi la pubblicazione all'Albo Pretorio informatico del Comune per quindici giorni consecutivi ai sensi del combinato disposto dell'art. 124 comma 1 del D.Lgs. 18/08/2000 n. 267 e dell'art. 32 comma 1 della L. 18.06.2009 n. 69.

Urbino, 19 APR. 2023

IL SEGRETARIO



La presente deliberazione è divenuta esecutiva, trascorsi dieci giorni dall'ultimo di pubblicazione, ai sensi dell'art.134 comma 3 del D.Lgs. 18/08/2000 n.267.

Urbino,

IL SEGRETARIO



COMUNE DI URBINO
Provincia di Pesaro e Urbino
APPROVATO
Libere di G.C. n. 42 del 28/03/2023
IL SEGRETARIO COMUNALE

COMUNE DI URBINO		
28 MAR 2023		
Prot. n.	9092	
Cat.	Cl.	Fasc.

COMUNE DI URBINO

PROROGA CONTRATTO DI SERVIZIO TPL

REPORT DI VALUTAZIONE DEL PEF 2023-2026



1. PREMESSE	3
2. PROGRAMMA DI ESERCIZIO	3
3. PIANO ECONOMICO FINANZIARIO	3
3.1 RICAVI DA TITOLI DI VIAGGIO.....	5
3.2 COSTI OPERATIVI	5
3.3 INVESTIMENTI.....	6
4. SUDDIVISIONE DEI RISCHI ED IPOTESI DI MODIFICA DEL CONTRATTO NEL CORSO DELLA SUA ESECUZIONE	6
5. VALUTAZIONE DI CONGRUITA' DEI CORRISPETTIVI	7
5.1 ASSENZA DI SOVRACOMPENSAZIONE: CONFRONTO CON IL COSTO <i>STANDARD</i>	7
5.2 ASSENZA DI SOTTOCOMPENSAZIONE: CONFRONTO CON <i>BENCHMARK</i>	9
5.2.1 COSTI PER LA TRAZIONE.....	10
5.2.2 COSTI PER IL PERSONALE DI GUIDA	10
5.2.3 COSTI PER LA MANUTENZIONE DEL MATERIALE ROTABILE	11
5.2.4 AMMORTAMENTI DEL MATERIALE ROTABILE	12
6. VERIFICA DELL'EQUILIBRIO ECONOMICO	12
7. LA VERIFICA DELLA SOSTENIBILITA' FINANZIARIA	13
8. CONCLUSIONI.....	14

1. PREMESSE

Con nota del 27 marzo 2023, Adriabus ha presentato al Comune di Urbino una proposta di proroga del vigente Contratto di servizio, impegnandosi a compartecipare finanziariamente, in qualità di soggetto attuatore, al Programma di investimenti per il rinnovo del materiale rotabile promosso dalla Regione Marche.

Il Comune di Urbino ha chiesto a EPTA PRIME di verificare le condizioni di equilibrio economico-finanziario del PEF, in conformità alle disposizioni contenute nella delibera ART n. 154/2019 del 28 novembre 2019.

Per la valutazione della congruità dei corrispettivi e la verifica delle condizioni di equilibrio economico-finanziario del PEF, si è adottata una metodologia coerente con i principi del regolamento (CE) n. 1370/2007, assumendo il costo standard, di cui al Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti n. 157/2018, come parametro di riferimento.

2. PROGRAMMA DI ESERCIZIO

Il Piano Economico Finanziario trova la sua principale fonte *d'input* nel Programma di Esercizio che rappresenta l'offerta di servizi che Adriabus s'impegna a prestare a fronte del corrispettivo ricevuto.

Nella tabella seguente sono riportati i valori principali del Programma di esercizio.

Programma di esercizio		
Produzione programmata (km)	Totale Ore servizio (h)	Velocità commerciale (Km/h)
1.102.762	42.040	26,23

3. PIANO ECONOMICO FINANZIARIO

Il PEF presentato è articolato per tutti gli anni di durata dell'affidamento, secondo gli schemi di cui ai numeri 1-4 e relative indicazioni metodologiche dell'Annesso 5 della delibera ART n. 154/2019 e

tiene conto di un miglioramento progressivo dell'efficacia del servizio e dell'efficienza della gestione nel corso della durata del contratto.

Tali obiettivi sono definiti con riguardo a:

- a) efficacia-redditività, con riferimento al numero di passeggeri trasportati e al tasso di riempimento dei mezzi, e all'incremento della redditività che può conseguire dal recupero dell'evasione tariffaria e da altre politiche commerciali;
- b) efficienza, con riferimento alla riduzione del costo operativo del servizio derivanti dall'incremento della produttività dei diversi fattori di produzione;
- c) efficacia-qualità, in termini di miglioramento dei livelli corrispondenti alle condizioni minime di qualità.

Il PEF tiene conto, come misura del margine di utile ragionevole, del valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto (CIN) definito dall'Autorità nella misura del 7,26%.

Conto Economico Regolatorio		2023	2024	2025	2026
1.a	Ricavi da traffico	705.000,00	726.150,00	747.934,50	770.372,54
1.b	Altri ricavi e proventi inerenti al servizio	369.924,40	369.924,40	369.924,40	369.924,40
1	Totale ricavi generati da OSP	1.074.924,40	1.096.074,40	1.117.858,90	1.140.296,94
2	Effetti positivi di rete indotti	0,00	0,00	0,00	0,00
3.a	Costi materie prime, sussidiarie e di consumo	313.275,47	317.974,60	322.744,22	327.585,38
3.b	Costi per servizi di terzi	568.422,23	576.948,56	585.602,79	594.386,83
3.c	Costi per godimento di beni di terzi	0,00	0,00	0,00	0,00
3.d	Costo del personale	1.743.870,00	1.743.870,00	1.743.870,00	1.743.870,00
3.d.i	<i>di cui personale operativo</i>	<i>1.494.746,00</i>	<i>1.494.746,00</i>	<i>1.494.746,00</i>	<i>1.494.746,00</i>
3.e	Variazione delle rimanenze	0,00	0,00	0,00	0,00
3.f	Oneri diversi di gestione	0,00	0,00	0,00	0,00
3	Totale costi operativi	2.625.567,70	2.638.793,17	2.652.217,01	2.665.842,22
4 = 1 + 2 + 3	Risultato operativo lordo (EBITDA)	-1.550.643,30	-1.542.718,77	-1.534.358,11	-1.525.545,28
5	Totale ammortamenti	125.000,00	125.000,00	125.000,00	99.000,00
6 = 4 - 5	Risultato operativo netto (EBIT)	-1.675.643,30	-1.667.718,77	-1.659.358,11	-1.624.545,28

Stato Patrimoniale Regolarlo		2023	2024	2025	2026
1.a	Immobilizzazioni immateriali	2.879,00	2.879,00	2.879,00	2.879,00
1.b	Immobilizzazioni materiali	907.821,11	793.219,75	683.443,43	600.083,77
1.b.i	<i>di cui: terreni e fabbricati (depositi, officine)</i>	0,00	0,00	0,00	0,00
1.b.ii	<i>di cui: impianti e macchinari</i>	907.821,11	793.219,75	683.443,43	600.083,77
1.b.ii.1	<i>di cui: materiale rotabile autofinanziato</i>	907.821,11	793.219,75	683.443,43	600.083,77
1.b.iii	<i>di cui: attrezzature industriali e commerciali</i>	0,00	0,00	0,00	0,00
1.b.iv	<i>di cui: altre</i>	0,00	0,00	0,00	0,00
1	Totale immobilizzazioni	910.700,11	796.098,75	686.322,43	602.962,77
2.a	Rimanenze	33.341,00	33.341,00	33.341,00	33.341,00
2.b	Crediti	143.359,06	143.359,06	143.359,06	143.359,06
2.b.i	<i>di cui: commerciali</i>	143.359,06	143.359,06	143.359,06	143.359,06
2.b.ii	<i>di cui: altri crediti</i>	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Totale attivo circolante	176.700,06	176.700,06	176.700,06	176.700,06
3.a	Debiti	146.949,62	149.153,86	151.391,17	153.662,04
3.a.i	<i>di cui: debiti verso fornitori</i>	146.949,62	149.153,86	151.391,17	153.662,04
3	Totale debiti	146.949,62	149.153,86	151.391,17	153.662,04
4 = 1 + 2 + 3	Capitale investito netto (CIN) Regolarlo	940.450,55	823.644,94	711.631,32	626.000,79

3.1 RICAVI DA TITOLI DI VIAGGIO

Per quanto riguarda i ricavi da titoli da viaggio sono stati assunti quale base di partenza i dati storici relativi agli incassi per la vendita di biglietti e abbonamenti ante COVID, incrementati del 3% l'anno nell'arco di piano in funzione della crescita attesa dei viaggiatori trasportati conseguente al miglioramento della qualità del servizio.

La dinamica dei ricavi da mercato prevista porta a un incremento degli stessi del 9,27% nel 2026 rispetto al 2023 e fissa il rapporto rispetto ai ricavi totali ad un valore pari al 26,98% rispetto al 25,27% del 2023.

3.2 COSTI OPERATIVI

Adriabus si impegna a porre in essere per il periodo 2023-2026 azioni di efficientamento dei propri costi che a parità di produzione consentono il mantenimento di un tasso di incremento dei costi operativi (0,50%) al di sotto del tasso di inflazione atteso, assunto pari al 2,00%, in linea con l'obiettivo di lungo termine della BCE.

L'efficientamento dei costi unitari (espressi in €/Corse-km) dei processi produttivi al netto del tasso di inflazione atteso è, pertanto, pari a circa l'1,50% per anno.

3.3 INVESTIMENTI

Il Piano degli investimenti prevede l'acquisto di sei autobus nuovi a gasolio Euro 6 di lunghezza pari a 8 mt, cofinanziato dalla Regione Marche con un contributo pari all'80% del costo di acquisto. Nello specifico Adriabus prevede di investire 204.000,00 euro coperti con risorse generate dalla gestione.

4. SUDDIVISIONE DEI RISCHI ED IPOTESI DI MODIFICA DEL CONTRATTO NEL CORSO DELLA SUA ESECUZIONE

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti con Delibera n. 49 del 12 marzo 2015 ha individuato criteri per la redazione degli schemi di convenzione per la disciplina contrattuale del rapporto tra ente concedente e affidatario del servizio. In particolare, le misure in materia di modifiche contrattuali individuano questi criteri operativi:

1. i documenti contrattuali disciplinano, tramite apposite clausole chiare, precise ed inequivocabili, i presupposti e le modalità necessari per disporre le eventuali modifiche contrattuali tali da non alterare la natura generale e l'equilibrio economico del contratto;
2. fermo restando la diversa titolarità dei rischi tra concedente e concessionario del servizio, e tenendo conto di specifici fattori esogeni, la disciplina delle modifiche contrattuali di cui al punto 1 regola la revisione del piano economico-finanziario, laddove necessaria al fine di mantenere l'equilibrio economico del contratto;
3. fatto salvo quanto previsto al punto 1, il realizzarsi di eventi non previsti o non prevedibili al momento della sottoscrizione del contratto di servizio può comportare esclusivamente l'adozione di modifiche contrattuali non sostanziali, in applicazione dei principi del diritto dell'Unione europea;

4. i documenti di gara individuano le condizioni e le modalità di coinvolgimento dell'utenza in caso di modifica non temporanea del programma di esercizio, assicurando, almeno, che l'informazione all'utenza sia resa tempestivamente e attraverso ogni idoneo canale di comunicazione del gestore.

In particolare l'articolazione del contratto di servizio - al fine di rispettare il disposto di cui punto 1 - deve permettere di definire un'ottimale allocazione del rischio specifico, se debba essere in capo al soggetto pubblico o a quello privato o se non sia piuttosto opportuno considerare altre forme di gestione condivisa.

La ripartizione deve perseguire il principio generale che i rischi relativi a variabili economiche del PEF, controllate dall'operatore e rientranti nella sfera della sua attività gestionale, debbano essere allocati integralmente sullo stesso; analogamente per i rischi ricadenti su decisioni di spettanza dell'Ente concedente, mentre è da articolare la ripartizione tra le parti di rischi per eventi non prevedibili e non controllati dalle parti.

5. VALUTAZIONE DI CONGRUITA' DEI CORRISPETTIVI

5.1 ASSENZA DI SOVRACOMPENSAZIONE: CONFRONTO CON IL COSTO STANDARD

Per la valutazione della congruità dei corrispettivi e la verifica della sostenibilità economico-finanziaria del PEF si è assunto il costo *standard*, di cui al Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti n. 157/2018, come parametro di riferimento per escludere che il corrispettivo determinato nel PEF dia luogo *ex ante* a situazioni di sovracompensazione.

Il costo *standard*, di cui al decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti n. 157/2018 è calcolato sinteticamente stabilendo una relazione funzionale tra il costo *standard* e un insieme di parametri e variabili che lo determinano (modello statistico o *top down*).

L'indice, calcolato tenendo conto dei valori di percorrenze, velocità commerciale, ore di servizio prestate e grado di ammodernamento del materiale rotabile, è riferito al totale dei costi ed espresso in termini di €/corse km.

Il costo *standard* unitario per i servizi di trasporto di linea è determinato con la seguente funzione di regressione lineare:

$$\text{Costo standard unitario (€/treno km)} = 14,07855 - 0,5923 * \text{velocità commerciale} + 0,50837 * V1 * (\text{velocità commerciale} - 17) + 0,06827 * V2 * (\text{velocità commerciale} - 32) - 0,18583 * \text{corse km} * V3 + 0,01559 * \text{corse km} * V4 + 1,46083 * \text{Ammortamento standard}$$

Si specifica che:

- corse km è espressa in milioni;
- la velocità commerciale è calcolata quale lunghezza in km delle corse in servizio effettivamente realizzata rapportata alla somma puntuale dei tempi di percorrenza dalla partenza della corsa in servizio al pubblico all'arrivo della medesima, previsti dal programma di esercizio delle medesime corse;
- V1 è pari a zero se la velocità commerciale è inferiore o uguale a 17 km/h ed è pari a uno se superiore;
- V2 è pari a zero se la velocità commerciale è inferiore o uguale a 32 km/h ed è pari a uno se superiore;
- V3 è pari a zero se corse km/mln è inferiore o uguale a 1 ed è pari a uno se superiore;
- V4 è pari a zero se corse km/mln è inferiore o uguale a 4 ed è pari a uno se superiore;
- Ammortamento standard per €/km

Applicando la formula di cui sopra si ha:

	Corse km / 1.000.000	Velocità commerciale KM/h	Ammortamento standard €/km	Costo standard
CDS Comune Urbino	1,10276	26,23	0,36674	3,5655

Per determinare il corrispettivo per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico in coerenza con la metodologia del costo standard occorre tenere conto dei ricavi e delle specificità del contratto di servizio.

	2023	2024	2025	2026
Costo standard €	3.931.897,57	3.931.897,57	3.931.897,57	3.931.897,57
Ricavi	1.074.924,40	1.096.074,40	1.117.858,90	1.140.296,94
Ammortamento standard	-590.805,35	-590.805,35	-590.805,35	-590.805,35
Remunerazione CIN standard	-439.322,20	-439.322,20	-439.322,20	-439.322,20
Ammortamenti da piano	125.000,00	125.000,00	125.000,00	99.000,00
Remunerazione CIN da piano	68.276,71	59.796,62	51.664,43	45.447,66
Corrispettivo "standard" €	2.020.122,33	1.990.492,24	1.960.575,55	1.905.920,74
Corrispettivo "standard" €/km	1,83	1,81	1,78	1,73
Corrispettivo "standard" medio	1,79			

Poiché il "corrispettivo" *standard* medio (1,79 €/km) è maggiore rispetto al corrispettivo offerto (1,56 €/km), si possono escludere situazioni di sovra compensazione.

Piano Finanziario Regolatorio		2023	2024	2025	2026
A	Entrate relative a ricavi generati da OSP	1.074.924,40	1.096.074,40	1.117.858,90	1.140.296,94
B	Effetti positivi di rete indotti	0,00	0,00	0,00	0,00
C = A + B	ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE	1.074.924,40	1.096.074,40	1.117.858,90	1.140.296,94
D	Uscite relative a costi sostenuti per OSP	2.750.567,70	2.763.793,17	2.777.217,01	2.764.842,22
E	CIN Regolatorio	940.450,55	823.644,94	711.631,32	626.000,79
F	Tasso di congrua remunerazione del CIN	7,26%	7,26%	7,26%	7,26%
G = E * F	Remunerazione CIN (utile ragionevole)	68.276,71	59.796,62	51.664,43	45.447,66
H = D + G	USCITE + UTILE RAGIONEVOLE	2.818.844,41	2.823.589,79	2.828.881,45	2.810.289,88
I = H - C	EFFETTO FINANZIARIO NETTO (COMPENSAZIONE VARIABILE)	1.743.920,01	1.727.515,39	1.711.022,55	1.669.992,94
L = C + I	ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE + COMPENSAZIONE VARIABILE	2.818.844,41	2.823.589,79	2.828.881,45	2.810.289,88
M	VAN (L)	9.498.041,02			
N	VAN (H)	9.498.041,02			
O	VAN (I)	5.775.746,82			
P	COMPENSAZIONE COSTANTE	1.715.182,29	1.715.182,29	1.715.182,29	1.715.182,29
Q = I - P	POSTE FIGURATIVE	28.737,72	12.333,10	-4.159,74	-45.189,35

5.2 ASSENZA DI SOTTOCOMPENSAZIONE: CONFRONTO CON *BENCHMARK*

L'analisi prende in considerazione i costi per la trazione, i costi per il personale di guida, il costo per la manutenzione e gli ammortamenti del materiale rotabile che rappresentano circa il 90% del totale dei costi.

Di seguito, si procederà alla verifica delle voci di costo sopra indicate.

5.2.1 COSTI PER LA TRAZIONE

Nel PEF il costo complessivo del carburante deve essere compatibile con livelli ammissibili di consumo unitario (€/km).

Per escludere situazioni *ex ante* di sottocompensazione, il consumo per km prodotto non potrà essere inferiore al valore minimo di riferimento di seguito riportato:

– Valore medio: 0,46 €/km

– Valore minimo: 0,37 €/km

	PEF Contratto di servizio			Benchmark Media	Benchmark Minimo
	Costo totale	Quantità programmata		Costo unitario €/km	Costo unitario €/km
Gasolio	313.275,47	1.102.762	(corse km)	0,29	0,46
					0,37

Il costo complessivo per la trazione esposto nel PEF non è compatibile con i livelli di produttività ritenuti ammissibili. Se si assume un prezzo del gasolio pari a 1,25 €/lt (come indicato da Adriabus nella Relazione al PEF), il costo totale corrisponde a un consumo annuo di 250.620 litri per un consumo medio unitario di 4,4 Km/lt, che trova giustificazione nella ridotta dimensione dei rotabili utilizzati.

5.2.2 COSTI PER IL PERSONALE DI GUIDA

Nel PEF il costo complessivo del personale di guida deve essere compatibile con livelli ammissibili di costo unitario del personale di guida (€/h).

Per escludere situazioni *ex ante* di sottocompensazione, il costo unitario del personale di guida non potrà essere inferiore al valore minimo di riferimento di seguito riportato:

– Valore medio: 36.9 €/h

– Valore minimo: 31.0 €/h

	PEF Contratto di servizio			Benchmark Media	Benchmark Minimo
	Costo totale	Ore di guida Programma esercizio	Costo unitario €/h	Costo unitario €/h	Costo unitario €/h
Costo personale di guida	1.494.746,00	42.042,01	35,55	36,90	31,00

Il costo complessivo del personale di guida esposto nel PEF è compatibile con i livelli di produttività ammissibili.

5.2.3 COSTI PER LA MANUTENZIONE DEL MATERIALE ROTABILE

Nel PEF i costi per la manutenzione del materiale rotabile devono essere compatibili con livelli ammissibili di costo unitario (€/km).

Per escludere situazioni *ex ante* di sottocompensazione, il costo unitario per la manutenzione non può essere inferiore al valore minimo di seguito riportato:

- valore medio: 0,32 €/km
- valore minimo: 0,20 €/km

	PEF Contratto di servizio			Benchmark Media	Benchmark Minimo
	Costo totale	Quantità programmata	Costo unitario €/km	Costo unitario €/km	Costo unitario €/km
Costo manutenzione	568.422,23	1.102.762	0,51	0,32	0,20

Il costo complessivo per la manutenzione esposto nel PEF è compatibile con i livelli di produttività ammissibili e risulta coerente con il modello del CS.

5.2.4 AMMORTAMENTI DEL MATERIALE ROTABILE

Nel PEF gli ammortamenti complessivi del materiale rotabile devono essere compatibili con livelli ammissibili della produttività annua dei rotabili.

In particolare i valori di produttività non potranno essere superiori al valore massimo di riferimento di seguito riportato:

- produttività annua media di un bus pari a 44,000 km annui;
- produttività annua massima di un bus pari a 56,760 km annui.

	PEF Contratto di servizio			Benchmark Media	Benchmark Massimo
	Numero rotabili in esercizio	Quantità programmata	Produttività annua media per bus	Produttività annua per bus	Produttività annua per bus
Produttività annua per bus	34	1.102.762	32.434,17	44.000	56.760

Il numero di rotabili che concorrono a formare il totale degli ammortamenti esposti nel PEF è compatibile con i livelli di produttività considerati ammissibili.

6. VERIFICA DELL'EQUILIBRIO ECONOMICO

Dalla tabella di seguito riportata si può concludere che il PEF presentato rispetta le condizioni di equilibrio economico, atteso che:

- il corrispettivo unitario richiesto è inferiore al corrispettivo unitario *standard*;
- i costi operativi del PEF sono stati determinati nel rispetto dei vincoli posti ai parametri di produttività ad eccezione del costo della trazione che si discosta di 8 centesimi €/km dal valore standard minimo giustificato dalla ridotta dimensione dei rotabili utilizzati.

Processi	Contratto di servizio	Valore standard massimo	Valore standard minimo	Delta
Corrispettivo standard	1,56	1,79		-0,23
Costo per la trazione €/km	0,29		0,37	-0,08
Costo personale di guida €/h	35,55		31,00	+4,55
Costo manutenzione €/km	0,51		0,20	+0,31
Produttività annua per bus	32.434	56.760		-24.326

7. LA VERIFICA DELLA SOSTENIBILITA' FINANZIARIA

Il Rendiconto finanziario evidenzia la capacità della gestione di generare flussi di cassa positivi nell'arco di piano e pertanto la sostenibilità finanziaria del piano di investimenti presentato.

Rendiconto finanziario		2023	2024	2025	2026
1.a	Incassi da tariffa	705.000,00	726.150,00	747.934,50	770.372,54
1.b	Incassi da corrispettivo	1.715.182,29	1.715.182,29	1.715.182,29	1.715.182,29
1.c	Altri incassi	369.924,40	369.924,40	369.924,40	369.924,40
1.d	Pagamenti a fornitori per materie prime e materiali di consumo	313.275,47	317.974,60	322.744,22	327.585,38
1.e	Pagamenti a fornitori per servizi	568.422,23	576.948,56	585.602,79	594.386,83
1.f	Pagamenti al personale	1.743.870,00	1.743.870,00	1.743.870,00	1.743.870,00
1.g	Altri pagamenti	0,00	0,00	0,00	0,00
1.h	Imposte pagate sul reddito	84.392,53	86.627,25	88.984,96	98.802,17
1	Flusso di cassa dell'attività operativa	80.146,45	85.836,27	91.839,22	90.834,83
2.a	Investimenti in immobilizzazioni immateriali	0,00	0,00	0,00	0,00
2.b	Disinvestimenti in immobilizzazioni immateriali	0,00	0,00	0,00	0,00
2.c	Investimenti in immobilizzazioni materiali	-204.000,00	0,00	0,00	0,00
2.d	Disinvestimenti in immobilizzazioni materiali	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Flusso di cassa dell'attività di investimento	-204.000,00	0,00	0,00	0,00
3.a	Incremento mezzi di terzi	123.853,55	0,00	0,00	0,00
3.b	Decremento mezzi di terzi	0,00	-41.284,52	-41.284,52	-41.284,52
3.c	Incremento mezzi propri	0,00	0,00	0,00	0,00
3.d	Decremento mezzi propri	0,00	0,00	0,00	0,00
3	Flusso di cassa dell'attività finanziaria	123.853,55	-41.284,52	-41.284,52	-41.284,52
4 = 1 + 2 + 3	Variazione delle disponibilità liquide	0,00	44.551,75	50.554,70	49.550,31

8. CONCLUSIONI

I dati previsionali riportati nel Piano Economico Finanziario (di seguito “Piano”), che Adriabus ha predisposto nell’ambito della proposta commerciale per la proroga del servizio di TPL sono stati predisposti sulla base di assunzioni ipotetiche relative a eventi futuri e azioni.

Gli elementi probativi a supporto delle ipotesi e degli elementi utilizzati nella formulazione dei Dati Previsionali, sono tali da farci ritenere che, alla data odierna, le suddette ipotesi forniscono una base ragionevole per la predisposizione del Piano.

Trattandosi di eventi futuri, si deve, tuttavia, tener conto che, sia per quanto concerne il concretizzarsi dell’accadimento sia per quanto riguarda la misura e la tempistica della sua manifestazione, si potranno verificare scostamenti fra valori consuntivi e preventivati.

Tutto ciò premesso si riconosce la sostanziale coerenza e l’equilibrio economico finanziario del Piano nel suo complesso sulla base:

- delle assunzioni ipotizzate sui ricavi da traffico;
- dei corrispettivi contrattuali previsti;
- degli investimenti complessivi previsti nella durata della concessione;
- della struttura dei costi identificata e delle previsioni di riduzione dei costi;
- dei contributi pubblici previsti per il sostenimento degli investimenti;
- della durata del Piano, fissata nell’arco temporale 2023-26.

La congruità del corrispettivo del contratto di servizio è stata verificata mediante il confronto con il fabbisogno *standard*, inteso come punto di equilibrio (differenza) tra valore della produzione (ricavi da traffico) e costi aziendali (costi di produzione, ammortamenti e accantonamenti, rendimento sul capitale investito).

Dall’esame del Piano Economico Finanziario, si da atto che:

- le compensazioni a copertura degli obblighi di servizio pubblico nel PEF allegato al CdS sono tali da escludere *ex ante* situazioni di sovracompenrazione e sottocompenrazione;

- il Piano Economico-Finanziario evidenzia condizioni di sostenibilità finanziaria degli investimenti programmati
- il Piano Economico-Finanziario (PEF) si sviluppa, tenendo conto di un miglioramento progressivo dell'efficacia e dell'efficienza.

Roma, 28 marzo 2023

EPTA PRIME s.r.l.



