

CONTRATTO DI SERVIZIO DI TPL DEL BACINO PROVINCIALE DI FERRARA

ALLEGATO C - PIANO ECONOMICO FINANZIARIO PER IL PERIODO 2024-2026

Proroga contratto di servizio per il Bacino di Ferrara

Piano Economico Finanziario 2024-2026



17 novembre 2023

Premessa

- Il presente Piano Economico Finanziario («PEF») 2024-2026 è stato predisposto nell'ambito della richiesta di proroga al 31/12/2026 del Contratto di Servizio per il trasporto pubblico nel Bacino di Ferrara, in conformità a quanto previsto dall'articolo 4, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007 e dall'art. 24, comma 5-bis del D.L. n. 4/2022 convertito con modificazioni in L. n. 25/2022 (G.U. n. 73 del 28/03/2022)
- TPF si vincola ad effettuare, in autofinanziamento parziale e sulla base del presente Piano Economico Finanziario, rispettoso delle disposizioni e delle misure regolatorie vigenti e del Contratto di Servizio in essere con l'Agenzia Mobilità Impianti («AMI») di Ferrara, che sarà oggetto di proroga, significativi investimenti, anche in esecuzione di interventi previsti a carico dei suoi soci nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – NEXT Generation EU e del Piano Strategico Nazionale per la Mobilità Sostenibile
- Tali investimenti sono rivolti al rinnovo del parco mezzi con la finalità di migliorare la sostenibilità ambientale del servizio e la qualità del trasporto pubblico locale dei passeggeri

La metodologia di elaborazione del PEF

- Il PEF 2024-2026 è stato elaborato per TPF sulla base dei dati aziendali consuntivi.
- Per esigenze di semplificazione, considera gli anni e i periodi dal 01.01.2024 al 31.12.2026 e non esplicita il sottoperiodo 17.12.2023-31.12.2023

2022

Elaborato a partire dai consuntivi di contabilità regolatoria (di prossima trasmissione ad ART) per rappresentare il totale TPF.

2023

Costruito partendo dal budget con verifiche rispetto al preconsuntivo 2023 e stime a rappresentare il totale di TPF.

PEF 2024-2026

Piano sviluppato sulla base di investimenti, assumptions e dinamiche industriali previsti per il periodo in oggetto.

E' rappresentato con gli schemi ex Del. n. 154/2019 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Le ipotesi di pianificazione: km e corrispettivi contrattuali

Percorrenze di servizio

- Si assume parità di percorrenze in continuità con la produzione 2023.

Corrispettivi da contratto di servizio

- Base di partenza costituita dai corrispettivi per servizi minimi e aggiuntivi previsto per il 2023.
- 2024: per i servizi minimi previsto adeguamento inflattivo annuale pari all'inflazione programmata del 2,3%; per i servizi aggiuntivi previsto effetto di adeguamento inflattivo annuale del 2,6% pari alla proiezione dell'inflazione reale.
- Servizi minimi e aggiuntivi 2025-2026: previsto effetto di adeguamento inflattivo annuale dei corrispettivi da contratto di servizio.

Anno	2023	2024	2025	2026
Inflazione* su corrispettivi CdS	4,3%	2,3%	2,2%	2,1%
Inflazione* su servizi aggiuntivi	4,3%	2,6%	2,2%	2,1%

* Fonte NADEF – dato settembre 2023

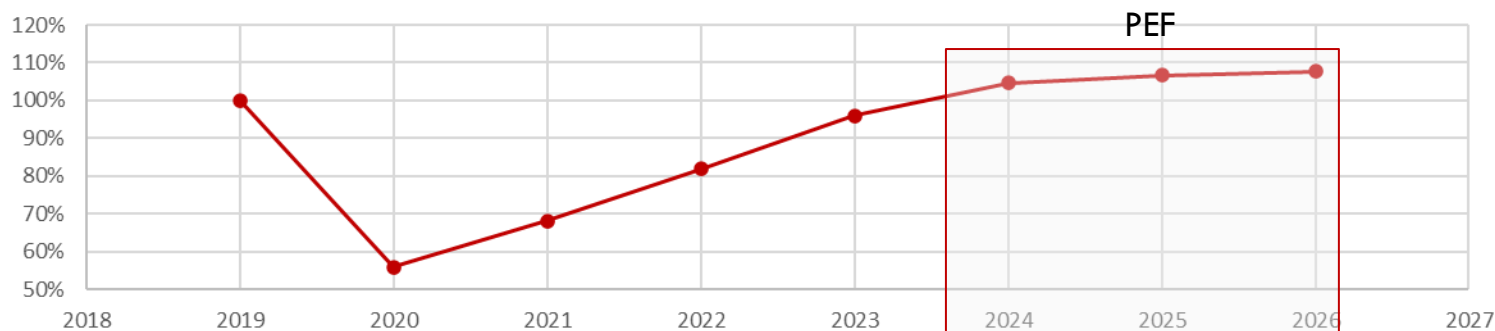
** Fonte: FMI – dato luglio 2023

Le ipotesi di pianificazione: ricavi da traffico

Domanda di passeggeri

- Scenario con ipotesi ottimistica di ripresa entro il 2024 dei volumi di passeggeri 2019 (ante Covid), con un recupero della domanda rispettivamente pari a +10% nel 2023, rispetto al 2022, +9% nel 2024, +2% nel 2025 e +1% nel 2026. → Il recupero dei volumi di domande del 2019 si otterrà quasi integralmente nel 2024; successivamente si ipotizza una lieve crescita strutturale dei passeggeri sostenuta anche da iniziative di sviluppo della domanda attivate con AML.

Andamento storico e ipotesi di andamento della domanda di passeggeri
(ricavi da traffico a tariffe costanti)



Manovra tariffaria

- Ipotesi di manovra tariffaria ogni 2 anni. Attuata nel 2023 e di conseguenza prevista nuova manovra a partire da febbraio 2025.
- Valore della manovra pari al recupero inflattivo 2023-2024 più un recupero in termini reali pari al 3,5%.

Le ipotesi di pianificazione: rimborsi

Oneri di malattia

- Previsto il recupero oneri di malattia di 300k €/anno medi (a fronte di elevata variabilità nei flussi di rimborso).

Misure su carburanti ed energia

- Si ipotizza il mantenimento del recupero delle accise sul carburante per i mezzi TPL Euro 5 ed Euro 6.

Le ipotesi di pianificazione: costi di trazione

Carburanti

- Si assume, rispetto ai valori medi rilevati dal gestore nel 2023, una progressiva riduzione dei costi unitari del metano e una lieve crescita costante, in linea con l'andamento storico di lungo periodo, per il gasolio.

Var %*	Gasolio	Metano CNG	Metano LNG	Elettrico
2024	0,62%	-2,83%	-2,83%	-17,0%
2025	0,63%	-2,91%	-2,91%	2,20%**
2026	0,63%	-2,70%	-2,70%	2,10%**

- Per l'idrogeno l'ipotesi di prezzo base è di €7/kg a partire dal 2024 con crescita inflattiva per gli anni successivi. Il mercato dell'idrogeno oggi esprime prezzi anche superiori a €10/kg, ma nelle assunzioni del PEF acquisiamo uno scenario di contributi in c/esercizio (tema su cui oggi è aperta una discussione).
- Si acquisiscono gli effetti di una redistribuzione dei chilometri per tipologia di mezzi verso una transizione più sostenibile. Tale rimodulazione della flotta mezzi comporta una modifica del mix di costi/consumi che evolve in funzione del piano di rinnovo.

*Var % rispetto all'anno precedente. Fonte: World Bank – maggio 2022

** ipotizzata crescita inflattiva

Le ipotesi di pianificazione: altri costi operativi

Personale

- Personale assunto come costante in termini di consistenze.
- Stimato l'incremento del costo del CCNL per il prossimo rinnovo contrattuale dal 2024 sulla base dei valori riscontrati nel rinnovo precedente e con l'assunzione che senza fondi statali o regionali aggiuntivi il settore del TPL non abbia possibilità economica di incrementi superiori.

Costi operativi

- E' applicata l'inflazione (valori FMI luglio 2023) dove pertinente
- Previsto un generale efficientamento dei costi di produzione; in particolare dei costi di manutenzione in seguito al rinnovo del parco mezzi.
- Riduzione reale dei costi: aumento del 1,91% circa a fronte di inflazione pari a 7% circa, nel periodo 2024-2025-2026. Rispetto ai valori consuntivi 2022, l'aumento costi al 2026 è pari 1,57% (effetto riduzione servizi Covid e prezzi carburanti) a fronte di inflazione pari al 11% circa.

Ammortamenti

- Gli ammortamenti sono stati calcolati sulla base del piano investimenti presentato e tengono conto dei criteri IFRS di TPER.

Le ipotesi di pianificazione: ipotesi patrimoniali

Immobilizzazioni

- Il PEF riflette il programma di investimenti presentato
- Considera le immobilizzazioni attuali esponendo i valori al netto dei contributi ricevuti, sia per ammortamenti che per le immobilizzazioni.

DSO e DPO

- Per il calcolo di DSO e DPO si assume continuità e costanza dei tempi medi di incasso e pagamento rispetto ai valori storicamente rilevati.

Piano investimenti

Investimenti e contributi in mezzi e attrezzature di bordo

Il valore complessivo degli investimenti in mezzi e attrezzature di bordo (EMV, videosorveglianza e bigliettazione) è pari a 18,8 €/mln, di cui 6,3 €/mln in autofinanziamento.

€/000	2024	2025	2026	Totale triennio
Bus				
INVESTIMENTI LORDI	5.715	7.768	4.165	17.648
CONTRIBUTI	3.693	4.661	3.850	12.204
AUTOFINANZIAMENTI	2.022	3.107	315	5.444
Attrezzature di bordo				
INVESTIMENTI LORDI	542	238	326	1.107
CONTRIBUTI	181	29	73	284
AUTOFINANZIAMENTI	361	209	253	823
Totale				
INVESTIMENTI LORDI	6.257	8.006	4.491	18.755
CONTRIBUTI	3.874	4.690	3.923	12.487
AUTOFINANZIAMENTI	2.383	3.316	568	6.267

Le risorse pubbliche a copertura degli investimenti in mezzi ammontano a 12,5 € mln, con finanziamento medio del 66,6% dal valore dei beni acquistati.

I fondi sono relativi a:

- PNRR misura M2C2 - 4.4.1, con beneficiario il Comune di Ferrara;
- PSNMS Regione Emilia-Romagna
- PSNMS Comuni e Città Metropolitane con più di 100.000 abitanti per il Comune di Ferrara;
- POR FESR (per attrezzature di bordo – contribute al 50%)

Piano investimenti

Ingresso di bus per tipologia e linea di finanziamento

Lo sviluppo degli investimenti previsto per linea di contribuzione, anno e tipo di mezzi, è il seguente:

€/000	2024			2025			2026			Totale		
	LORDO	CONTR.	AUTOFIN.	LORDO	CONTR.	AUTOFIN.	LORDO	CONTR.	AUTOFIN.	LORDO	CONTR.	AUTOFIN.
PSNMS RER	3.930	2.043	1.887	4.288	2.573	1.715	-	-	-	8.218	4.616	3.602
Interurbano	3.930	2.043	1.887	4.288	2.573	1.715	-	-	-	8.218	4.616	3.602
Metano CNG18 Metri	3.120	1.677	1.443	-	-	-	-	-	-	3.120	1.677	1.443
Metano LNG 12 Metri	810	366	444	4.288	2.573	1.715	-	-	-	5.098	2.939	2.159
Città 100K	-	-	-	3.480	2.088	1.392	-	-	-	3.480	2.088	1.392
Urbano	-	-	-	3.480	2.088	1.392	-	-	-	3.480	2.088	1.392
Metano CNG 12 Metri	-	-	-	3.480	2.088	1.392	-	-	-	3.480	2.088	1.392
PNRR	1.785	1.650	135	-	-	-	4.165	3.850	315	5.950	5.500	450
Urbano	1.785	1.650	135	-	-	-	4.165	3.850	315	5.950	5.500	450
Idrogeno 12 Metri	1.785	1.650	135	-	-	-	4.165	3.850	315	5.950	5.500	450
TOTALE GENERALE	5.715	3.693	2.022	7.768	4.661	3.107	4.165	3.850	315	17.648	12.204	5.444

Piano investimenti

Ingresso previsto di bus per tipologia e linea di finanziamento

A fronte di questi impegni lo sviluppo del piano bus, fatte salve le possibili rimodulazioni previste nei DM di riferimento, porta a prevedere l'acquisto di 49 autobus (pari al 16% della flotta impiegata nel Bacino):

NUM BUS	2024	2025	2026	TOTALE
PSNMS RER	11	16	0	27
Interurbano	11	16	0	27
Metano CNG18 Metri	8	0	0	8
Metano LNG 12 Metri	3	16	0	19
Città 100K	0	12	0	12
Urbano	0	12	0	12
Metano CNG 12 Metri	0	12	0	12
PNRR	3	0	7	10
Urbano	3	0	7	10
Idrogeno 12 Metri	3	0	7	10
TOTALE GENERALE	14	28	7	49

I mezzi di nuova immissione portano a una riduzione dei mezzi più inquinanti in circolazione, alimentati a gasolio.

In aggiunta nel corso del 2024 entreranno in esercizio i bus elettrici acquistati nel 2023 e i minibus a metano acquisiti in corso d'anno ma relativi a fondi MIT già previsti nella precedente proroga.

Piano investimenti

Interventi su beni di AMI

In coerenza con lo sviluppo della flotta, il piano degli investimenti in infrastrutture su beni di AMI prevede la realizzazione degli impianti di rifornimento dei mezzi a metano liquido, dei mezzi ad idrogeno e le infrastrutture necessarie ai mezzi elettrici.

Gli investimenti ammontano a c.a. 8,0 € mln, largamente contribuiti, di cui c.a. 0,6 € mln a carico di AMI.

Per quanto riguarda l'investimento netto legato all'impianto di ricarica linee elettriche, nel caso in cui non siano reperiti ulteriori contributi, TPER, come socio di TPF, si fa carico di sostenere tale esborso con accordo di recupero del valore residuo in caso di subentro del gestore al termine del contratto di servizio.

€/000

Attività	Linea finanziamento	LORDO	CONTR.	AUTOFIN.
Impianto LNG	Città Inq.	520	520	-
Impianto LNG	FSC	380	380	-
Totale LNG		900	900	0
Linee elettriche	Città Inq.	2.544	1.620	924
Totale linee elettriche		2.544	1.620	924
Impianto idrogeno	PNRR	1.546	1.546	-
Impianto idrogeno	Città 100k	3.049	2.439	610
Totale idrogeno		4.595	3.985	610
Totale investimenti		8.039	6.505	1.534

Copertura
TPER

Copertura
AMI

Proiezioni economico-finanziarie

Conto Economico Regolatorio 2024-2026



SCHEMA 1: Conto Economico Regolatorio (valori in €/000)		2024	2025	2026
1.a	Ricavi da Traffico (Comprese compensazioni per agevolazioni tariffarie)	7.525	8.390	8.560
1.b	Altri ricavi e proventi inerenti al servizio	23.182	23.623	24.053
1	Totale RICAVI generati dall'assolvimento degli OSP	30.707	32.013	32.613
2	Effetti positivi di rete indotti	0	0	0
3.a	Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	5.946	5.922	5.948
3.a.i	di cui 3.a.i): carburante	4.466	4.438	4.462
3.a.ii	di cui 3.a.ii): ricambi e altro	1.480	1.484	1.486
3.b	Costi per servizi di terzi	8.378	8.494	8.612
3.b.i	di cui 3.b.i): manutenzione	2.140	2.177	2.188
3.b.ii	di cui 3.b.ii): altri costi	6.238	6.317	6.424
3.c	Costi per godimento beni di terzi	32	32	33
3.d	Costo del personale	13.975	14.075	14.274
3.d.i	di cui personale operativo (addetti al servizio di guida e circolazione)	11.032	10.969	11.055
3.e	Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	0	0	0
3.f	Oneri diversi di gestione	379	386	393
3	Totale COSTI OPERATIVI	28.710	28.909	29.260
4=1+2-3	Risultato Operativo Lordo (EBITDA)	1.997	3.104	3.353
5	Totale Ammortamenti	2.479	2.902	2.875
6=4-5	Risultato Operativo Netto (EBIT)	(482)	202	478

Proiezioni economico-finanziarie

Stato Patrimoniale Regolatorio 2024-2026

SCHEMA 2: Stato Patrimoniale Regolatorio (valori in €/000)		2024	2025	2026
1.a	Immobilizzazioni immateriali	1.152	576	11
1.b	Immobilizzazioni materiali con separata indicazione di quelle concesse in locazione finanziaria	15.715	16.705	14.965
1.b.i	di cui: terreni e fabbricati (es. depositi, officine)	88	88	88
1.b.ii	di cui: impianti e macchinario	14.430	15.598	13.974
1.b.ii.1	di cui: materiale rotabile autofinanziato	14.430	15.598	13.974
1.b.ii.2	di cui: materiale rotabile autofinanziato acquisito in leasing/noleggio (IFRS n. 16)	0	0	0
1.b.iii	di cui: attrezzature industriali e commerciali	339	271	242
1.b.iv	di cui: altre	858	748	661
1	Totale Immobilizzazioni	16.867	17.281	14.976
2.a	Rimanenze	1.875	1.865	1.873
2.b	Crediti	16.549	16.328	15.001
2.b.i	di cui: commerciali (entro il 30% dei costi di cui alle voci 3, 5, 7 dello Schema 1)	1.968	2.127	2.168
2.b.ii	di cui: altri crediti	14.581	14.201	12.833
2	Totale Attivo Circolante	18.424	18.193	16.874
3.a	Debiti	11.897	15.043	8.895
3.a.i	di cui: debiti verso fornitori	6.326	9.159	2.905
3	Totale Debiti	11.897	15.043	8.895
4=1+2-3	Capitale Investito Netto (CIN) regolatorio	23.394	20.430	22.956

Proiezioni economico-finanziarie

Rendiconto Finanziario Regolatorio 2024-2026

	SCHEMA 4: Rendiconto Finanziario (valori in €/000)	2024	2025	2026
1.a	Incassi da tariffa	7.411	8.243	8.531
1.b	Incassi da corrispettivo	21.428	21.855	22.271
1.c	Altri incassi	1.785	1.701	1.717
1.d	Pagamenti a fornitori per materie prime e materiali di consumo	(5.947)	(5.923)	(5.951)
1.e	Pagamenti a fornitori per servizi	(8.346)	(8.454)	(8.571)
1.f	Pagamenti al personale	(14.184)	(14.261)	(14.449)
1.g	Altri pagamenti	(261)	(185)	(378)
1.h	Imposte pagate sul reddito	0	0	0
1	Flusso di cassa dell'attività operativa	1.887	2.975	3.171
2.a	Investimenti in immobilizzazioni immateriali	(1.701)	0	0
2.b	Disinvestimenti in immobilizzazioni immateriali	0	0	0
2.c	Investimenti in immobilizzazioni materiali	3.007	(63)	(5.479)
2.d	Disinvestimenti in immobilizzazioni materiali	0	0	0
2	Flusso di cassa dell'attività di investimento	1.307	(63)	(5.479)
3.a	Incremento mezzi di terzi	0	0	0
3.b	Decremento mezzi di terzi	(7.216)	(4.928)	(3.791)
3.c	Incremento mezzi propri	0	0	0
3.d	Decremento mezzi propri	(1.302)	0	0
2	Flusso di cassa dell'attività finanziaria	(8.518)	(4.928)	(3.791)
4=1+2+3	Variazione delle disponibilità liquide	(5.324)	(2.015)	(6.098)