



Città metropolitana di Venezia



Comune di Venezia



Comune di Chioggia

**ENTE DI GOVERNO
DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DEL
BACINO TERRITORIALE OTTIMALE E OMOGENEO DI VENEZIA**

Estratto dal registro delle deliberazioni dell'Assemblea dell'Ente di governo del trasporto pubblico locale del bacino territoriale ottimale e omogeneo di Venezia

Deliberazione n. 10

Seduta del 22 dicembre 2022

Componenti	Ente rappresentato	Quota partecipazione e % riparto oneri finanziari	P	A
dott. Luigi Brugnaro (Sindaco di Venezia)	Comune di Venezia	65,36	X	
dott. Michele Zuin (delegato del Sindaco Metropolitano)	Città metropolitana di Venezia	33,04	X	
dott.ssa Elisabetta Griso (delegata del Sindaco)	Comune di Chioggia	1,60		X

Presiede il dott. Luigi Brugnaro,

Assiste alla seduta e ne cura la verbalizzazione il dott. Michele Dal Zin, dirigente dell'Area Economia e Finanza , Settore Società, Organismi Partecipati, Istituzioni, Fondazioni ed Enti Esterni del Comune di Venezia, in qualità di responsabile dell'Ufficio centrale dell'Ente di governo.



Città metropolitana di Venezia



Comune di Venezia



Comune di Chioggia

**ENTE DI GOVERNO
DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DEL
BACINO TERRITORIALE OTTIMALE E OMOGENEO DI VENEZIA**

Oggetto: Affidamento *in house* ad AVM S.p.A. dei servizi di trasporto pubblico locale dell'ambito di unità di rete dell'area urbana di Venezia dal 1 aprile 2023 per la durata di nove anni ai sensi delle previsioni del Regolamento (CE) n. 1370/2007. Approvazione della relazione illustrativa ex art. 34, comma 20, D.L. 18 ottobre 2012 n. 179 e della relazione di affidamento ex misura 2 della deliberazione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 154/2019.

**L'ASSEMBLEA DELL'ENTE DI GOVERNO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
DEL BACINO TERRITORIALE OTTIMALE E OMOGENEO DI VENEZIA**

Su proposta del responsabile dell'ufficio periferico presso il Comune di Venezia;

Premesso che:

- i servizi di trasporto pubblico locale del bacino territoriale e omogeneo Veneziano, unità di rete dell'area urbana di Venezia, sono affidati alla società "AZIENDA VENEZIANA DELLA MOBILITA' S.p.A." in sigla "AVM S.p.A." con sede a Venezia, Isola Nuova del Tronchetto n. 33, capitale sociale euro 85.549.237,90 i.v., codice fiscale, Partita Iva e n. di iscrizione presso il Registro delle Imprese di Venezia e Rovigo: 03096680271, con deliberazione dell'Assemblea dell'Ente di governo n. 7 del 15.12.2014, regolata da un contratto *in house* stipulato in data 29.12.2014, (Repertorio Speciale n. 18089/2015) con validità dal 1.01.2015 sino al 31.12.2019, poi prorogato dal 1.01.2020 al 30.06.2022 con deliberazione dell'Assemblea n. 5 del 27.11.2019 ai sensi dell'art. 4 par. 4 del Reg. CE n. 1370/2007, e poi ancora prorogato dal 1.07.2022 sino al 31.03.2023 con deliberazione dell'Assemblea n. 4 del 21.06.2022 ai sensi dell'art 92 comma 4-ter del Decreto Legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito con modificazioni dalla Legge 24 aprile 2020, n. 18;

- l'art. 3-bis del D.L. n. 138/2011 prevede al comma 1 che: "*le regioni ... organizzano lo svolgimento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica definendo il perimetro degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio e istituendo o designando gli enti di governo degli stessi, ... (omissis)*", e al comma 1-bis che: "*Le funzioni di organizzazione dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica, compresi quelli appartenenti al settore dei rifiuti urbani, di scelta della forma di gestione, di determinazione delle tariffe all'utenza per quanto di competenza, di affidamento della gestione e relativo controllo sono esercitate unicamente dagli enti di governo degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei istituiti o designati ai sensi del*



Città metropolitana di Venezia



Comune di Venezia



Comune di Chioggia

**ENTE DI GOVERNO
DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DEL
BACINO TERRITORIALE OTTIMALE E OMOGENEO DI VENEZIA**

comma 1 del presente articolo.....e le loro deliberazioni sono validamente assunte nei competenti organi degli stessi senza necessità di ulteriori deliberazioni, preventive o successive, da parte degli organi degli enti locali.";

- la Regione Veneto, con deliberazione di Giunta n. 2048 del 19.11.2013 ha provveduto a definire i bacini territoriali ottimali e omogenei del trasporto pubblico locale corrispondenti all'insieme di servizi di trasporto pubblico locale, in qualunque modo esercitati, ricadenti nel territorio di ciascuna provincia e, in conformità alle volontà espresse dagli Enti affidanti e a individuare la convenzione ai sensi dell'art. 30 del D.Lgs. n. 267/2000 quale modalità organizzativa per la costituzione volontaria di un Ente di governo per ciascuno dei bacini territoriali ottimali ed omogenei;

- il Comune di Venezia, d'intesa con gli altri enti affidanti Provincia di Venezia e Comune di Chioggia, con deliberazione di Consiglio Comunale n. 94 del 9.12.2013 ha approvato la convenzione ai sensi dell'art. 30 del D.Lgs. 267/2000, quale modalità organizzativa per la costituzione volontaria dell'"Ente di Governo del Trasporto Pubblico Locale del Bacino Territoriale Ottimale e Omogeneo di Venezia" per l'esercizio coordinato delle funzioni amministrative in materia di pianificazione, organizzazione, affidamento, vigilanza e controllo sui servizi di trasporto pubblico locale, sottoscritta in data 10.12.2013;

- in data 10.12.2013 è stata sottoscritta la convenzione tra la Provincia di Venezia (oggi Città Metropolitana di Venezia), Comune di Venezia e Comune di Chioggia per l'individuazione e costituzione dell'Ente di Governo del bacino del trasporto pubblico locale veneziano;

- la Regione Veneto ha riconosciuto, con la D.G.R. n. 2333 del 16.12.2013, l'Ente di Governo del bacino ottimale del TPL di Venezia, quale Autorità competente in materia di pianificazione, organizzazione, affidamento, vigilanza e controllo sui servizi di trasporto pubblico locale nel territorio provinciale di Venezia, operativo dalla data di insediamento della prima Assemblea del 7.4.2014;

- con deliberazione n. 1 del 7 aprile 2014 dell'Assemblea dell'Ente di Governo è stato approvato il regolamento per il funzionamento dello stesso;

- la Convenzione con cui è stato costituito l'Ente di Governo del TPL stabilisce:

- all'art. 6, che: *"Sono organi dell'ente di governo l'Assemblea e l'ufficio comune. L'Assemblea è costituita dai sindaci dei Comuni di Venezia e di Chioggia e dal Presidente della Provincia di Venezia ovvero loro delegati."*, e proseguendo che: *"l'ufficio comune è organizzato in un ufficio centrale e tre uffici periferici, quest'ultimi coincidenti con l'ufficio del Comune di Venezia, competente in materia di mobilità e trasporti per l'ambito di unità*



Città metropolitana di Venezia



Comune di Venezia



Comune di Chioggia

**ENTE DI GOVERNO
DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DEL
BACINO TERRITORIALE OTTIMALE E OMOGENEO DI VENEZIA**

di rete dell'area urbana di Venezia e di Spinea, l'ufficio della Provincia di Venezia competente in materia di mobilità e trasporti per gli ambiti di unità di rete del Veneto Orientale e centro-meridionale e l'ufficio del Comune di Chioggia competente in materia di mobilità e trasporti per l'ambito di unità di rete di Chioggia.”;

- all'art. 8, che:

“1. l'Assemblea determina l'indirizzo politico dell'Ente di Governo e i rapporti finanziari tra gli enti convenzionati in ordine al funzionamento dell'ente ed esercita il controllo sull'attività dell'ufficio comune e gli uffici periferici;

2. La partecipazione di ogni singolo ente all'Assemblea, i diritti di voto e gli oneri finanziari necessari al funzionamento dell'ente comune sono determinati in proporzione alle risorse per i servizi minimi urbani, extraurbani, tranviari e lagunari, assegnate per l'anno 2013 dalla Regione Veneto a ciascun ente locale ricadente nel bacino veneziano;

3. l'Assemblea è regolarmente costituita e delibera con una maggioranza che rappresenti il 75% dei corrispettivi per i servizi minimi attribuiti all'intero bacino veneziano.”;

- all'art. 9, che:

“L'ufficio comune svolge l'istruttoria necessaria all'adozione delle decisioni dell'Assemblea, ne attua gli indirizzi e adotta i provvedimenti amministrativi e gestionali consequenziali” ed inoltre, al secondo e terzo comma, distingue le competenze degli uffici periferici e dell'ufficio centrale, stabilendo che le funzioni di competenza dell'ufficio comune sono esercitate dagli uffici periferici “qualora i provvedimenti adottati incidano sull'organizzazione, programmazione e svolgimento di servizi ricadenti in un unico ambito di unità di rete”, sono esercitate dall'ufficio centrale “qualora incidano sull'organizzazione, programmazione e svolgimento di servizi ricadenti in più ambiti, ovvero riguardino le attività di integrazione tariffaria o dei servizi medesimi.”.

Richiamato che:

i. i servizi di trasporto pubblico locale di competenza del Comune di Venezia in corso alla data di entrata in vigore della Legge Regionale n. 25/1998 sono stati affidati direttamente ai precedenti gestori, Actv S.p.A. e Alilaguna S.p.A., con la stipula dei rispettivi contratti di servizio, con scadenza il 31.12.2003, e successivamente sono stati di tempo in tempo prorogati in esecuzione di provvedimenti legislativi nazionali, l'ultimo dei quali è costituito dall'art. 13 del d.l. n. 150/2013, convertito con modificazioni dalla legge n. 15/2014, che ha consentito la proroga degli affidamenti in essere fino al 31.12.2014;



Città metropolitana di Venezia



Comune di Venezia



Comune di Chioggia

**ENTE DI GOVERNO
DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DEL
BACINO TERRITORIALE OTTIMALE E OMOGENEO DI VENEZIA**

ii. il Comune di Venezia ha avviato le procedure di affidamento dei servizi di trasporto urbano di Venezia, adottando con deliberazione di Giunta Comunale n. 229 del 31.05.2013, successivamente integrata con deliberazione n. 12 del 24.01.2014, la relazione per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale urbano automobilistico, tranviario e di navigazione, ai sensi dell'art. 34, comma 20, del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito con modificazioni dalla legge n. 221/2012, relazione trasfusa successivamente nella deliberazione dell'Assemblea dell'Ente di Governo n. 4 del 16 giugno 2014, onde dar conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento del servizio di trasporto pubblico prescelta e definire gli obblighi di servizio pubblico indicando le relative compensazioni economiche;

Preso atto che: la suddetta relazione, ex art. 34 del d.l. n. 179/2012, con la quale il Comune di Venezia rispetto all'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale dell'area urbana di Venezia e Spinea, ha stabilito di:

i. ritenere l'affidamento diretto a una società interamente partecipata del Comune di Venezia la modalità di aggiudicazione del servizio di trasporto più adeguata per far fronte alle criticità del settore causate dall'incertezza normativa e soprattutto dall'indeterminatezza e al livello delle risorse statali e regionali per compensare gli obblighi di servizio, con la conseguente necessità di apportare interventi strutturali nelle modalità e condizioni di erogazione dei servizi di trasporto;

ii. provvedere all'affidamento del complesso dei servizi urbani di trasporto pubblico locale dell'area urbana di Venezia *in house*, ai sensi e per gli effetti dell'art. 5, comma 2, del Regolamento (CE) n. 1370/2007, ad AVM S.p.A., società *in house* del Comune di Venezia, fissandone la scadenza al 31.12.2019;

iii. individuare i servizi di trasporto pubblico locale dell'area urbana di Venezia da affidare tramite procedura concorsuale per l'affidamento a soggetti diversi dall'affidatario *in house* AVM S.p.A., come previsto dall'art. 4-bis del decreto legge n. 78/2009, convertito con la legge n. 102/2009, che prevede l'obbligo di "*aggiudicare tramite contestuale procedura ad evidenza pubblica almeno il 10 per cento dei servizi oggetto dell'affidamento a soggetti diversi da quelli sui quali esercitano il controllo analogo*";

Rilevato che: l'Assemblea dell'Ente di governo, sulla base delle indicazioni contenute nel capitolo 6 della suddetta relazione ex art. 34, comma 20, del D.L. n. 179/2012 con deliberazione n. 7 del 15.12.2014 ha provveduto a:

i. approvare il progetto prot. n. 517092 del 12.12.2014, predisposto dall'Ufficio periferico del Comune di Venezia, relativo ai servizi di trasporto pubblico locale automobilistici, tranviari e di



Città metropolitana di Venezia



Comune di Venezia



Comune di Chioggia

**ENTE DI GOVERNO
DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DEL
BACINO TERRITORIALE OTTIMALE E OMOGENEO DI VENEZIA**

navigazione del Bacino Territoriale ottimale e Omogeneo di Venezia - ambito di unità di rete dell'area urbana di Venezia - da affidare direttamente all'operatore interno AVM S.p.A., soggetta alla direzione e coordinamento del Comune di Venezia, ai sensi dell'art. 5, comma 2, del Regolamento (CE) n.1370/2007;

ii. affidare la concessione *in house* ad AVM S.p.A. dei servizi di trasporto pubblico locale urbani automobilistici, tranviari e di navigazione del Bacino territoriale ottimale e omogeneo di Venezia – ambito di unità di rete dell'area urbana di Venezia – ai sensi dell'art. 5, comma 2, del Regolamento (CE) n.1370/2007, per il quinquennio 1.1.2015-31.12.2019;

Rilevato altresì che:

i. il contratto di servizio per l'esercizio dei servizi minimi di trasporto pubblico locale automobilistici, tranviari e di navigazione dell'area urbana di Venezia, con validità dal 1.01.2015 al 31.12.2019, è stato sottoscritto tra l'ufficio periferico di Venezia dell'Ente di Governo e AVM S.p.A. in data 29.12.2014 con Repertorio Speciale n. 18089/2015;

ii. la gestione operativa dei servizi affidati *in house* ad AVM S.p.A. è svolta da Actv S.p.A., quale società soggetta alla direzione e coordinamento della medesima AVM S.p.A. e proprietaria dei beni funzionali all'esercizio dei servizi, tramite un contratto di appalto di tipo *gross cost*, ai sensi delle previsioni dell'allora vigente D.lgs. n. 163/2006;

iii. il contratto di servizio per l'esercizio dei servizi minimi di trasporto pubblico locale automobilistici, tranviari e di navigazione dell'area urbana di Venezia, con delibera dell'Assemblea dell'Ente di Governo n. 5 del 27 novembre 2019 è stato prorogato dal 1.01.2020 al 30.06.2022, pari al 50% della durata contrattuale, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 4 par. 4 del Regolamento (CE) n.1370/2007, con atto aggiuntivo sottoscritto tra l'ufficio periferico di Venezia e AVM S.p.A. in data 10.02.2020, Repertorio Speciale n. 21007/2020;

iv. l'Assemblea dell'Ente di Governo nella seduta del 24 giugno 2021 ha disposto l'avvio della procedura per poter pervenire all'eventuale rinnovo dell'affidamento *in house* ad AVM S.p.A. del servizio in scadenza il 30 giugno 2022 disponendo la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea, entro il termine massimo del 30.06.2021, delle informazioni prescritte ai fini dell'affidamento *in house* ad AVM S.p.A. dei servizi minimi di trasporto pubblico locale;



Città metropolitana di Venezia



Comune di Venezia



Comune di Chioggia

**ENTE DI GOVERNO
DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DEL
BACINO TERRITORIALE OTTIMALE E OMOGENEO DI VENEZIA**

Preso atto che:

i. in data 30.06.2021 è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea l'avviso di preinformazione (GU/S S124-329740-2021-IT) relativo ai servizi di trasporto pubblico locale di persone automobilistico, tranviario, funicolare e lagunare dell'ambito urbano di Venezia;

ii. successivamente si è avviato il complesso lavoro istruttorio volto a definire i contenuti del nuovo affidamento in coerenza con la deliberazione n. 154/2019 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) e nel rispetto del Regolamento (CE) n. 1370/2007, che prevedono la predisposizione di un PEF simulato, articolato per tutti gli anni di durata dell'affidamento, finalizzato a determinare il corrispettivo del contratto di servizio da affidare e verificare l'equilibrio economico-finanziario del contratto per l'intera durata dell'affidamento;

iii. l'ufficio centrale dell'Ente di Governo ha affidato a KPMG Advisory S.p.A. il servizio di supporto specialistico per l'espletamento di tutti gli adempimenti previsti dalla normativa e dalle delibere dell'ART per l'affidamento *in house* dei servizi pubblici di trasporto pubblico locale della rete urbana di Venezia, della rete extra-urbana del Veneto centro-meridionale e della rete urbana di Chioggia;

iv. la società KPMG Advisory S.p.A. aveva formalizzato una prima proiezione economica per ciascun Contratto di Servizio e per ciascuna modalità e ha dovuto altresì tener conto, nelle proiezioni dello scenario, della riduzione della domanda dovuta al protrarsi dell'emergenza pandemica, dato il particolare contesto veneziano che vede nel bacino di utenza del TPL anche una rilevante componente dovuta alle presenze turistiche, venute a mancare negli ultimi 2 anni e tuttora in sensibile diminuzione rispetto al trend storico con rilevanti conseguenze sugli introiti tariffari;

v. agli effetti della pandemia da "SARS-CoV-2", intesa come mancanza di utenza, si sommano le ulteriori incertezze generate dalle tensioni internazionali generatesi a seguito dell'intervento militare russo in territorio ucraino che hanno determinato, tra l'altro, una tensione sui prezzi nell'approvvigionamento di materie prime (in special modo i carburanti);

vi. alla luce di tale situazione con la deliberazione n. 5 del 21.06.2022 l'Assemblea dell'Ente di Governo ha approvato la proroga dell'attuale affidamento dei servizi di TPL ad AVM S.p.A. avvalendosi della facoltà prevista dall'art. 92 comma 4-ter del Decreto Legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito con modificazioni dalla Legge 24 aprile 2020, n. 18, che prevede come: "*Fino al termine delle misure di contenimento del virus COVID-19, tutte le procedure in corso, relative agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale, possono essere sospese, con facoltà di proroga degli affidamenti in atto al 23 febbraio 2020 fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di*



Città metropolitana di Venezia



Comune di Venezia



Comune di Chioggia

**ENTE DI GOVERNO
DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DEL
BACINO TERRITORIALE OTTIMALE E OMOGENEO DI VENEZIA**

conclusione dell'emergenza" fino 31 marzo 2023 salva in ogni caso la possibilità di procedere con l'approvazione del nuovo affidamento *in house* anche in data antecedente;

Visto che:

- l'art. 34, comma 20, D.L. 18 ottobre 2012 n. 179 stabilisce che: *“Per i servizi pubblici locali di rilevanza economica, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l'economicità della gestione e di garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, l'affidamento del servizio è effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell'ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste.”;*

- la misura 2 della delibera ART n. 154/2019 stabilisce che: *“L'EA individua i lotti di servizi di TPL da affidare secondo i criteri di cui alla delibera ART n. 48/2017 del 30 marzo 2017. L'EA redige un'apposita Relazione di Affidamento (di seguito: RdA), che costituisce parte integrante della documentazione che disciplina la procedura di affidamento, pubblicata sul sito web istituzionale dell'EA e contestualmente trasmessa all'Autorità ai fini di vigilanza, volta a garantire adeguate condizioni di trasparenza e la valutazione della legittimità delle scelte effettuate. L'Autorità può formulare osservazioni entro 45 giorni dal ricevimento della predetta RdA. Prima dell'avvio del servizio oggetto di affidamento, l'EA e l'IA stipulano un CdS, secondo i contenuti minimi di cui all'Annesso 2, pertinenti alla tipologia di servizio da affidare. Lo schema del CdS è allegato alla documentazione che disciplina la procedura di affidamento quale parte sostanziale e integrante.”;*

- l'art. 13, comma 25-bis, del D.L. 23 dicembre 2013, n. 145, come convertito con L. 21 febbraio 2014, n. 9, stabilisce che: *“Gli enti locali sono tenuti ad inviare le relazioni di cui all'articolo 34, commi 20 e 21, del decreto-legge. 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, all'Osservatorio per i servizi pubblici locali, istituito presso il Ministero dello sviluppo economico nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie già disponibili a legislazione vigente e comunque senza maggiori oneri per la finanza pubblica, che provvederà a pubblicarle nel proprio portale telematico contenente dati concernenti l'applicazione della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica sul territorio.”;*



Città metropolitana di Venezia



Comune di Venezia



Comune di Chioggia

**ENTE DI GOVERNO
DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DEL
BACINO TERRITORIALE OTTIMALE E OMOGENEO DI VENEZIA**

Considerato che:

- in esito ad una complessa attività istruttoria svolta dagli Uffici dell'Ente di Governo la società KPMG Advisory S.p.A. ha formalizzato l'invio il giorno 1 dicembre 2022 del Piano Economico Finanziario del Contratto di Servizio relativo ai servizi di trasporto pubblico locale urbani del Comune di Venezia;

- sulla base di detto Piano Economico Finanziario si è provveduto ad elaborare l'allegata relazione per l'affidamento ad AVM S.p.A. del servizio di trasporto pubblico locale della rete urbana del Comune di Venezia, ai sensi dell'art. 34, comma 20, del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito con modificazioni dalla legge n. 221/2012, e la relazione ex misura 2 della delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 154/2019;

- la sostenibilità del Piano Economico Finanziario si basa sulle seguenti assunzioni:

<p>Ripresa ricavi tariffari</p>	<p>Nell'arco di Piano le previsioni del recupero dei flussi di passeggeri seguiranno un trend differenziato tra turisti e residenti, con i visitatori che nel 2023 saranno pari al 90% del 2019, e raggiungeranno il 100% del 2019 nel 2032. I flussi di passeggeri residenti partiranno nel 2023 da un valore dell'82% rispetto al 2019, per raggiungere il 89,5% nel 2032.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Ripresa dei volumi di passeggeri vs 2019</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> <th>2028</th> <th>2029</th> <th>2030</th> <th>2031</th> <th>2032</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>% Recupero livelli di utenza turisti</td> <td>90,0%</td> <td>94,0%</td> <td>94,0%</td> <td>98,0%</td> <td>98,0%</td> <td>98,5%</td> <td>98,5%</td> <td>99,0%</td> <td>99,0%</td> <td>100,0%</td> </tr> <tr> <td>% Recupero livelli di utenza residenti</td> <td>82,0%</td> <td>82,5%</td> <td>83,0%</td> <td>84,0%</td> <td>85,0%</td> <td>86,0%</td> <td>87,0%</td> <td>88,0%</td> <td>89,0%</td> <td>89,5%</td> </tr> </tbody> </table>	Ripresa dei volumi di passeggeri vs 2019	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	% Recupero livelli di utenza turisti	90,0%	94,0%	94,0%	98,0%	98,0%	98,5%	98,5%	99,0%	99,0%	100,0%	% Recupero livelli di utenza residenti	82,0%	82,5%	83,0%	84,0%	85,0%	86,0%	87,0%	88,0%	89,0%	89,5%
Ripresa dei volumi di passeggeri vs 2019	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032																								
% Recupero livelli di utenza turisti	90,0%	94,0%	94,0%	98,0%	98,0%	98,5%	98,5%	99,0%	99,0%	100,0%																								
% Recupero livelli di utenza residenti	82,0%	82,5%	83,0%	84,0%	85,0%	86,0%	87,0%	88,0%	89,0%	89,5%																								
<p>Turnover Personale</p>	<p>Nell'arco di Piano è stata prevista la sostituzione 1 a 1 delle uscite per pensionamento del personale operativo (movimento e manutenzione). Per quanto riguarda, invece, il personale di staff, è stato ipotizzato il reintegro solo del 50% delle uscite per pensionamento per tutto l'arco di Piano. E' stata ipotizzata la fruizione completa delle ferie maturate nell'anno per ciascuna unità di personale.</p>																																	
<p>Efficientamento Costi delle rivendite</p>	<p>Nell'arco di Piano è stato previsto un graduale efficientamento del costo delle rivendite che, nonostante il trend crescente di ricavi tariffari, rappresenteranno una percentuale sempre minore rispetto ai ricavi da vendita di titoli di viaggio.</p>																																	
<p>Sub-affidamento servizi TPL</p>	<p>Per tutti gli anni di Piano è stato previsto il sub-affidamento di 1.175.767 km nel settore urbano gomma e di 8.000 h-moto nel settore navigazione. Per quanto concerne la gomma, sono stati previsti efficientamenti sui costi delle esternalizzazioni stimati in un andamento medio annuo nel periodo di Piano di -0,4%.</p>																																	

- il Piano Economico Finanziario del Servizio risulta coerente e conforme alle prescrizioni previste dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti con la deliberazione n. 154/2019 e sue successive integrazioni e che nella predisposizione del documento contenente la Relazione sono stati



Città metropolitana di Venezia



Comune di Venezia



Comune di Chioggia

**ENTE DI GOVERNO
DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DEL
BACINO TERRITORIALE OTTIMALE E OMOGENEO DI VENEZIA**

considerati vari elementi, tra cui le ragioni poste alla base della preferenza per la modalità di affidamento prescelta, nonché la sua compatibilità con il quadro normativo, dando conto, altresì, degli obblighi di servizio imposti al gestore, nonché dei parametri di calcolo della compensazione economica del servizio, anche sulla scorta del Piano Economico Finanziario Simulato predisposto, in aderenza alle disposizioni vigenti tra cui in particolare quelle del Regolamento (CE) n.1370/2007;

Rilevato che:

- quanto previsto nella Relazione ex art. 34 del D.L. n. 179/2012, allegata alla presente deliberazione, in merito ai contenuti specifici degli obblighi del servizio pubblico che dovranno essere posti alla base del nuovo affidamento e del nuovo contratto di servizio relativamente ai seguenti principi:

1. rispetto del principio di eguaglianza dei diritti degli utenti e di non discriminazione tra gli stessi;
2. continuità e regolarità della prestazione del servizio, riconosciuto come servizio pubblico essenziale anche ai sensi della Legge 12.06.1990, n. 146, e che pertanto non può essere interrotto, salvo i casi di forza maggiore;
3. ricerca dell'equilibrio economico e finanziario, attraverso l'efficientamento continuo del servizio e l'ottimizzazione delle attività operative;
4. efficienza ed efficacia nell'ottica del miglioramento continuo, adottando le soluzioni tecnologiche, organizzative e procedurali più funzionali allo scopo;
5. sensibilizzazione e condivisione delle modalità di erogazione del servizio tra l'Ente Affidante e il soggetto gestore al fine di garantire un servizio coerente con le effettive esigenze dell'utenza e della cittadinanza;

- i contenuti specifici degli obblighi delle parti saranno dettagliati nello schema di contratto di servizio la cui approvazione viene demandata ad un successivo atto deliberativo in coerenza con i tempi entro cui l'Autorità di Regolazione dei Trasporti può presentare eventuali osservazioni alla Relazione di affidamento;

- con provvedimento ID n. 2381 del 22.12.2021 l'ANAC ha provveduto ad iscrivere AVM S.p.A. nell'elenco degli affidatari *in house* di servizi ai sensi e per gli effetti dell'art. 192 del D.lgs. n. 50/2016, a seguito di istanza del Comune di Venezia prot. n. 72787 del 18.09.2019;



Città metropolitana di Venezia



Comune di Venezia



Comune di Chioggia

**ENTE DI GOVERNO
DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DEL
BACINO TERRITORIALE OTTIMALE E OMOGENEO DI VENEZIA**

Ritenuto pertanto di:

- procedere all'approvazione del documento, allegato sub "A", contenente la relazione per l'affidamento ad AVM S.p.A. del servizio di trasporto pubblico locale dell'ambito di unità di rete dell'area urbana di Venezia, ai sensi dell'art. 34, comma 20, del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito con modificazioni dalla legge n. 221/2012, e la relazione ex misura 2 della delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 154/2019;

- e conseguentemente di affidare, ai sensi e per gli effetti delle previsioni del Regolamento (CE) n.1370/2007, *in house* alla società AVM S.p.A. il servizio di trasporto pubblico locale dell'ambito di unità di rete dell'area urbana di Venezia a partire dal 1 aprile 2023 per una durata di nove anni, demandando l'approvazione dello schema del contratto di servizio ad altra deliberazione in coerenza con i tempi entro cui l'Autorità di Regolazione dei Trasporti può presentare eventuali osservazioni alla Relazione di affidamento;

Visti:

- il Regolamento (CE) n.1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23.10.2007;
- il D.Lgs. n. 422/1997;
- la Legge n.99/2009;
- la Legge n.102/2009;
- il D.L. n. 138/2011 convertito con L. n. 148/2011;
- il D.L. n. 179/2012 convertito in L. n. 221/2012;
- il D.L. 23 dicembre 2013, n. 145;
- il D.Lgs. n. 50/2016;
- il D.L. n. 50/2017;
- il D.M. n. 157/2018;
- la Legge Regionale n. 25/1998;
- la Deliberazione n. 154/2019 dell'ART;
- la Deliberazione n. 113/2021 dell'ART.

DELIBERA

1. di approvare il documento, allegato sub "A", contenente la Relazione per l'affidamento ad AVM S.p.A. del servizio di trasporto pubblico locale dell'ambito di unità di rete dell'area urbana di Venezia, ai sensi dell'art. 34, comma 20, del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito con modificazioni dalla legge n. 221/2012, e la relazione ex misura 2 della delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 154/2019;



Città metropolitana di Venezia



Comune di Venezia



Comune di Chioggia

**ENTE DI GOVERNO
DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DEL
BACINO TERRITORIALE OTTIMALE E OMOGENEO DI VENEZIA**

2. di affidare, ai sensi e per gli effetti delle previsioni del Regolamento (CE) n.1370/2007, *in house* alla società AVM S.p.A. il servizio di trasporto pubblico locale della rete urbana del Comune di Venezia a partire dal 1 aprile 2023 per una durata di nove anni, demandando l'approvazione dello schema del contratto di servizio ad altra deliberazione in coerenza con i tempi entro cui l'Autorità di Regolazione dei Trasporti può presentare eventuali osservazioni alla Relazione di cui al precedente punto;
3. di dare mandato al Responsabile dell'ufficio periferico del Comune di Venezia di apportare eventuali modifiche di natura formale alla Relazione di affidamento di cui al punto n. 1 prima di procedere alla pubblicazione e all'invio all'Autorità di Regolazione dei Trasporti e all'Osservatorio per i servizi pubblici locali, istituito presso il Ministero dello Sviluppo Economico;
4. di dare mandato all'Ufficio periferico del Comune di Venezia di provvedere ai conseguenti atti inerenti, connessi e conseguenti alle decisioni assunte con la presente deliberazione;
5. di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, comma 4, del D.Lgs. 267/2000.

Allegato A: Relazione illustrativa ex art. 34, comma 20, d.l. 18 ottobre 2012 n. 179 e relazione di affidamento ex misura 2 delibera ART n. 154/2019.

La presente deliberazione è affissa all'albo pretorio del Comune di Venezia in data 13 gennaio 2023 per la pubblicazione fino al 15° giorno successivo.

La presente deliberazione diviene esecutiva dalla data di pubblicazione e trasmessa agli Enti convenzionati.

*il Responsabile dell'ufficio centrale
dott. Michele Dal Zin
sottoscritto digitalmente*

Allegato sub A) alla deliberazione n. 10 del 22/12/2022.

**AFFIDAMENTO AD AVM S.P.A. DEI SERVIZI DI
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DELL'AMBITO DI
UNITÀ DI RETE DELL'AREA URBANA DI VENEZIA**

Relazione illustrativa ex art. 34, comma 20, D.L. 18 ottobre
2012 n. 179

Relazione di affidamento ex misura 2 Delibera ART n.
154/2019

PREMESSA

La finalità della presente Relazione è, in primo luogo, quella di assolvere agli obblighi informativi di cui all'art. 34, comma 20, del D.L. n. 179/2012, con riferimento all'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale della rete urbana di Venezia.

Nella prima parte del documento, pertanto, vengono illustrate le ragioni poste alla base della preferenza per la modalità di affidamento prescelta, nonché la sua compatibilità con il quadro normativo. Si darà conto, altresì, degli obblighi di servizio imposti al gestore, nonché dei parametri di calcolo della compensazione, anche sulla scorta del Piano Economico Finanziario Simulato predisposto, in aderenza alle disposizioni vigenti, nonché al confronto con i parametri di costo standard fissati con il D.M. n. 157/2018 e all'Annesso 5 della Delibera ART n. 154/2019.

Inoltre, in conformità alla Delibera ART n. 154/2019 che consente la redazione di un unico documento, la seconda parte del presente documento costituisce la Relazione di Affidamento (RdA) come previsto dalla misura 2 della citata Delibera che definisce la RdA come *“documento in cui EA (Ente Affidante) descrive gli esiti della procedura di consultazione (con riferimento in particolare alla disciplina dei beni strumentali essenziali/indispensabili, agli aspetti qualitativi del servizio da affidare, al trasferimento del personale e al Piano di accesso al dato), i criteri adottati per definire il PEF simulato, le motivazioni poste a sostegno dell'introduzione di ogni requisito di partecipazione aggiuntivo (in caso di gara), nonché eventuali altri aspetti della procedura di affidamento ritenuti opportuni”*.

In ottemperanza all'art. 13, comma 25-bis, del D.L. 23 dicembre 2013, n. 145, come convertito con L. 21 febbraio 2014, n. 9, ai sensi del quale *“Gli enti locali sono tenuti ad inviare le relazioni di cui all'articolo 34, commi 20 e 21, del decreto-legge. 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, all'Osservatorio per i servizi pubblici locali, istituito presso il Ministero dello sviluppo economico nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie già disponibili a legislazione vigente e comunque senza maggiori oneri per la finanza pubblica, che provvederà a pubblicarle nel proprio portale telematico contenente dati concernenti l'applicazione della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica sul territorio”*, la presente Relazione verrà inviata all'Osservatorio per i Servizi Pubblici Locali istituito presso il Ministero per lo Sviluppo Economico, attraverso l'indirizzo di posta elettronica certificata: osservatorio.spl@pec.sviluppoeconomico.gov.it.

INDICE

PARTE I

Relazione ex art. 34, comma 20, D.L. 18 ottobre 2012 n. 179

1. Il contesto di riferimento	pag. 4
1.1 Lo scenario attuale	pag. 4
1.2 Le caratteristiche del servizio	pag. 6
1.3 Gli atti programmazione dei servizi di trasporto urbano	pag. 10
1.4 Le politiche di trasporto pubblico e gli obiettivi strategici della mobilità pubblica	pag. 11
1.5 I progetti in essere	pag. 12
1.6 Emergenza COVID19	pag. 13
2. Il quadro normativo di riferimento	pag. 14
3. Obblighi di servizio pubblico e universale e modalità di compensazione	pag. 16
4. La modalità di affidamento prescelta	pag. 18
4.1 La compatibilità con il quadro normativo	pag. 18
4.2 AVM S.p.A.	pag. 22
4.3 Le motivazioni che assistono la scelta della modalità di affidamento	pag. 23
5. Durata e tipologia del contratto di servizio	pag. 25

PARTE II

Relazione di affidamento ex misura 2 delibera ART 154/2019

Premessa	pag. 27
1. Il quadro regolatorio	pag. 27
2. I beni strumentali essenziali/indispensabili	pag. 27
3. Personale preposto all'erogazione del servizio	pag. 30
4. Le condizioni minime di qualità del servizio	pag. 35
5. Obiettivi di efficienza ed efficacia	pag. 36
6. I criteri di redazione del PEFs	pag. 37
7. Piano di Accesso al Dato	pag. 38

ALLEGATO I

Relazione descrittiva Piano Economico Finanziario

RELAZIONE EX ART. 34, COMMA 20, D.L. 179/2012

1. Il contesto di riferimento

1.1 Lo scenario attuale

La Regione Veneto con Delibera di Giunta Regionale n. 2048 del 19.11.2013 ha definito il bacino territoriale ottimale ed omogeneo di Venezia (comprendente l'insieme di servizi di trasporto pubblico locale automobilistico, urbano ed extraurbano, tranviario e di navigazione, ricadenti nel territorio provinciale di Venezia) con gli indirizzi per la costituzione dell'ente di governo, nella forma della convenzione ex art. 30 del D.lgs. 267/2000.

L'esercizio associato delle funzioni e dei compiti in materia di trasporto pubblico è funzionale al perseguimento dei seguenti obiettivi:

- efficacia, efficienza ed economicità dell'azione amministrativa tramite l'esercizio coordinato da parte degli enti convenzionati delle rispettive funzioni ed attività;
- realizzazione di economie di scala e di differenziazione nella gestione del servizio idonee a massimizzare l'efficienza;
- sviluppo del sistema del trasporto pubblico, incentivando la razionalizzazione della mobilità urbana ed extraurbana, con particolare riguardo alle aree caratterizzate da elevati livelli di inquinamento e congestione;
- miglioramento degli *standard* della qualità di servizio erogato all'utenza e della sua efficacia complessiva, anche tramite l'integrazione tariffaria;
- tutela delle autonomie, soprattutto per quanto riguarda le realtà territoriali minori;
- valorizzazione delle specificità di carattere economico, sociale, territoriale, urbanistico dei territori serviti e delle specificità di ordine trasportistico dei servizi erogati.

Conseguentemente, in data 10.12.2013, la Provincia di Venezia e i Comuni di Venezia e Chioggia hanno sottoscritto una Convenzione, ai sensi dell'art. 30 del D.lgs. n. 267/2000, finalizzata all'esercizio associato delle funzioni amministrative, di pianificazione, programmazione, affidamento, controllo e vigilanza dei servizi di trasporto pubblico locale ricadenti nel bacino veneziano.

Con successiva Delibera di Giunta Regionale n. 2333 del 16.12.2013, la Regione ha riconosciuto l'Ente di Governo del bacino ottimale del TPL di Venezia quale Autorità competente in materia di pianificazione, organizzazione, affidamento, vigilanza e controllo sui servizi di trasporto pubblico locale nel territorio provinciale di Venezia.

Il suddetto bacino di Venezia è stato articolato nei seguenti quattro ambiti di unità di rete, sin dalla sua costituzione:

1. ambito di unità di rete dell'area urbana di Venezia (comprendente i servizi urbani: lagunari, automobilistici, tranviari e il servizio automobilistico di Spinea);

2. ambito di unità di rete del Veneto orientale (comprendente i servizi automobilistici extraurbani del Veneto Orientale, nonché i servizi automobilistici urbani dei comuni di Jesolo, Caorle, Cavallino-Treporti, S. Donà di Piave);
3. ambito di unità di rete del Veneto centro-meridionale (comprendente i servizi automobilistici extraurbani del Veneto centro-meridionale);
4. ambito di unità di rete di Chioggia (comprendente i servizi automobilistici urbani).

Ai sensi dell'art. 5, comma 2, del Reg. CE n. 1370/2007, con deliberazione n. 7 del 15 dicembre 2014 dell'Assemblea dell'Ente di Governo è stata affidata ad AVM S.p.A., società soggetta alla direzione e coordinamento del Comune di Venezia, la concessione *in house* della maggior parte (90%) dei servizi di trasporto pubblico locale automobilistici, tranviari e di navigazione dell'unità di rete dell'area urbana di Venezia, regolata con contratto di servizio stipulato in data 29.12.2014, (Repertorio Speciale n. 18089/2015) con validità dal 01.01.2015 sino al 31.12.2019.

In ottemperanza all'art. 4-bis del D.L. 79/2009 convertito con modificazioni dalla legge n. 102/2009, il Comune di Venezia, attraverso l'Ente di Governo, ha prorogato il restante 10% dei servizi ai medesimi gestori, Actv S.p.A. e Alilaguna S.p.A., alle medesime condizioni in essere al 31.12.2014, dal 1.01.2015 fino al subentro dei nuovi affidatari individuati dall'Ente di Governo tramite le procedure ristrette n. 31/2016 e n. 32/2016 pubblicate in data 13.07.2016.

L'esecuzione dei servizi di trasporto pubblico locale affidati ad AVM S.p.A. è svolta mediante la società Actv S.p.A. quale società soggetta alla direzione e coordinamento della medesima AVM S.p.A. e proprietaria dei beni funzionali all'esercizio dei servizi, il cui rapporto è regolato da un contratto di appalto di servizi del tipo "*gross cost*".

Ai sensi dell'art. 4 par. 4 del Reg. CE n. 1370/2007, con deliberazione n. 5 del 27.11.2019 dell'Assemblea dell'Ente di Governo, il suddetto contratto di servizio è stato prorogato dal 1.01.2020 sino al 30.06.2022, giusto Atto aggiuntivo sottoscritto in data 10.02.2020 da AVM S.p.A. e Comune di Venezia con Repertorio Speciale n. 21007.

A seguito della deliberazione di Giunta Comunale n. 186 del 30.06.2020 che ha configurato il sistema *People Mover* quale servizio di trasporto pubblico locale urbano a impianti fissi, con deliberazione n. 6 del 24 giugno 2021 dell'Assemblea dell'Ente di Governo è stato approvato l'inserimento della gestione della funicolare terrestre denominata "People Mover" nel contratto di servizio *in house* con AVM S.p.A., con efficacia dal 01.01.2020, giusto Atto aggiuntivo sottoscritto in data 30.06.2021 da AVM S.p.A. e Comune di Venezia con Repertorio Speciale n. 22232.

Nella seduta del 24 giugno 2021 l'Assemblea dell'Ente di Governo ha disposto l'avvio delle procedure per poter pervenire all'eventuale rinnovo degli affidamenti *in house* ad AVM S.p.A. in scadenza il 30.06.2022.

In data 30 giugno 2021 è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea (serie 329740-2021-IT) l'avviso di pre informazione relativo all'affidamento *in house* del contratto di servizio del servizio di trasporto pubblico locale di persone automobilistico, tranviario, funicolare e lagunare del Comune di Venezia.

Nelle more del complesso lavoro istruttorio volto a definire i contenuti del nuovo affidamento in coerenza con la deliberazione n. 154/2019 dell’Autorità di regolazione dei trasporti (ART) e nel rispetto del Reg. CE n. 1370/2007, con deliberazione dell’Assemblea dell’Ente di Governo n. 4 del 21.06.2022, ai sensi dell’art 92 comma 4-ter del Decreto Legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito con modificazioni dalla Legge 24 aprile 2020, n. 18, il contratto di servizio Repertorio Speciale n. 18089/2015 relativo all’affidamento in house ad AVM S.p.A., in scadenza il 30.06.2022, è stato prorogato dal 1.07.2022 sino al 31.03.2023, salva in ogni caso la possibilità di procedere con l’approvazione del nuovo affidamento in house anche in data antecedente.

In esecuzione della suddetta deliberazione n. 4/2022, i termini di validità del contratto di servizio Repertorio Speciale n. 18089/2015 sono stati modificati con uno specifico atto aggiuntivo al contratto stesso, sottoscritto in data 01.07.2022 da AVM S.p.A. e Comune di Venezia con Repertorio Speciale n. 23068.

1.2 Le caratteristiche del servizio

Il servizio urbano è costituito da un esercizio integrato di quattro modalità di trasporto: navigazione lagunare, automobilistico, tranviario e funicolare terrestre (cd. *people mover*). A sua volta, il servizio automobilistico si divide in due grandi sottosistemi: Urbano Mestre e Urbano Lido.

Il servizio automobilistico

Urbano Mestre

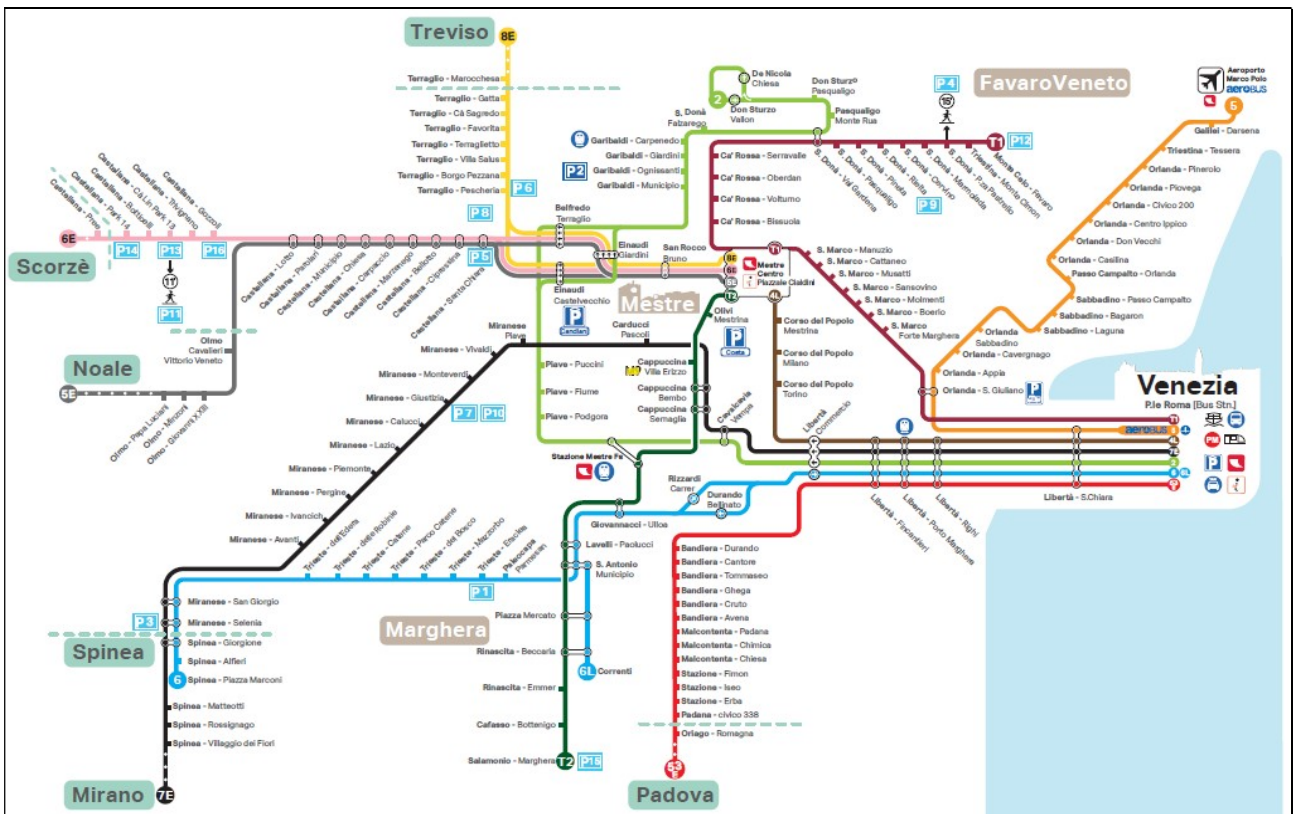
Le linee attive per il sistema Urbano Mestre sono complessivamente 49 e garantiscono la copertura delle principali direttrici, in sinergia con la rete tranviaria e le linee extraurbane.

Direttrici	Linee portanti	Tipologia mezzo
Aeroporto	5, 15	Bus 18 e 12 metri
Favaro Veneto, Marcon	T1, 2, 4, 9, 19	Bus 18 e 12 m, Tram
Martellago (Castellana)	20, 21, 80	Bus 12 metri
Spinea (Miranese)	6, 7	Bus 18 metri
Marghera	T2, 6L	Bus 12 metri, Tram

L’Urbano Mestre presenta tre principali nodi di interscambio, che garantiscono l’integrazione fra le linee e con gli altri sistemi (in particolar modo l’extraurbano e la navigazione):

- piazzale Cialdini;
- piazzale Roma;
- Stazione ferroviaria di Mestre.

La produzione annuale complessiva delle linee che effettuano i servizi dell'Urbano Mestre è di circa 9.000.000 km.



Urbano Lido

Le linee attive per il sistema Urbano Lido sono complessivamente 8 e garantiscono il servizio sulle isole di Lido e di Pellestrina. In particolare:

Tratte	Linee portanti	Tipologia mezzo
S.M. Elisabetta - Pellestrina	11	Bus 12 metri Elettrico
S.M. Elisabetta - Faro Rocchetta	A, B	Bus 12 metri Elettrico

La produzione annuale complessiva delle linee che effettuano i servizi dell'Urbano Lido è di circa 1.950.000 km.



Il servizio tranviario

Nell'ambito dell'Urbano Mestre sono presenti due linee tranviarie, che servono rispettivamente le direttrici Venezia p.le Roma - Mestre Centro - Favaro Veneto e Mestre Centro - Marghera. Il principale snodo del sistema tranviario nel centro di Mestre è rappresentato da piazzale Cialdini, fermata intermedia della Linea T1 tra Favaro Veneto e piazzale Roma e capolinea della Linea T2 che collega Mestre e Marghera. Il servizio è erogato attraverso l'impiego di 20 convogli tranviari, che effettuano mediamente 306 corse al giorno (192 corse della Linea T1 e 114 della Linea T2), per una produzione complessiva annua di circa 1.320.000 km.

Il people mover

Il *people mover* di Venezia è il sistema di trasporto pubblico ettometrico che collega l'isola del Tronchetto a piazzale Roma, passando per la fermata intermedia denominata "Marittima". Il sistema è formato da un'infrastruttura sopraelevata, formata da due piastre lisce (nella fermata centrale della Marittima le piastre diventano quattro, due per direzione, per permettere l'incrocio tra i convogli che percorrono tragitti inversi), sulle quali scorrono, trainati da un sistema a fune, due convogli *Doppelmayr Cable Car*, dotati di ruote gommata. I convogli a guida automatica sono composti da 4 vagoni ciascuno con una capacità complessiva di 200 passeggeri e possono raggiungere una velocità massima di 26 km/h. Il tempo di percorrenza dell'intera linea è di 4 minuti e consente l'accesso per chi proviene dall'isola del Tronchetto ai servizi lagunari e ai servizi automobilistici/tranviari con capolinea nel nodo di piazzale Roma.



Il servizio di navigazione lagunare

La rete di navigazione del trasporto di AVM serve il centro storico di Venezia collegandolo alle isole della laguna e ai comuni di Cavallino-Treporti a nord, e di Chioggia a sud. La flotta navale è composta da circa 150 unità navali più un centinaio di stazioni galleggianti fisse (cd. pontoni) localizzate presso gli approdi. Nel dettaglio la tipologia della flotta prevede motoscafi, motoscafi ad agente unico, motobattelli, motobattelli foranei, motonavi (per il trasporto di grandi masse di passeggeri) e navi traghetto per il trasporto di persone e automezzi.

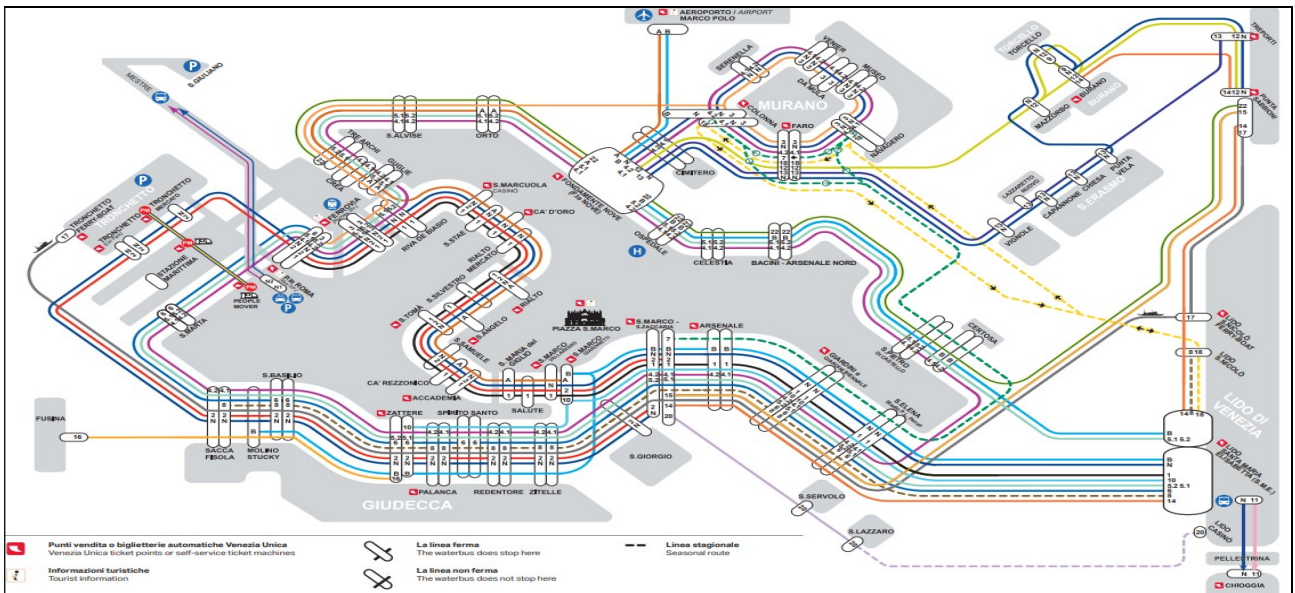
Il servizio offerto viene effettuato nelle le seguenti linee di navigazione con relative imbarcazioni:

LINEA	TIPOLOGIA IMBARCAZIONE	PERCORSO EFFETTUATO	APPRODI PRINCIPALI
1	Vaporetto, Motoscafo	p.le Roma – Lido S.M.E.	Piazzale Roma: 7 <i>approdi</i> Ferrovia: 5 <i>approdi</i> Rialto: 4 <i>approdi</i> S. Marco: 4 <i>approdi</i> S. Zaccaria: 8 <i>approdi</i> Lido S.M.E.: 5 <i>approdi</i> Fondamente Nove: 4 <i>approdi</i> Murano Colonna: 3 <i>approdi</i> Murano Faro: 2 <i>approdi</i> Burano: 3 <i>approdi</i> Punta Sabbioni: 2 <i>approdi</i>
2	Vaporetto, Motoscafo	S. Marco/S. Zaccaria – S. Marco/S. Zaccaria	
3	Motoscafo	p.le Roma –Murano- p.le Roma	
4.1 4.2	Motoscafo	Murano – Fondamente Nove	
5.1 5.2	Motoscafo	Lido S.M.E. –p.le Roma- Lido S.M.E.	
6	Motoscafo	p.le Roma – Lido S.M.E.	
7	Vaporetto	S. Marco/S. Zaccaria – S. Marco/S. Zaccaria	
8	Vaporetto	Sacca Fisola – S. Nicolò	
10	Vaporetto	Lido S.M.E. – Zattere	
11	Nave Traghetto, Foranei	Lido S.M.E. – Chioggia	
12	Foranei	Fondamente Nove – P. Sabbioni	
14	Motonave, Foranei	S. Marco/S. Zaccaria – P. Sabbioni	
15	Motonave	S. Marco/S. Zaccaria – P. Sabbioni (<i>diretto</i>)	
17	Nave Traghetto	Tronchetto – S. Nicolò	
N	Vaporetto, Motoscafo agente unico	Notturmo Canal Grande – Giudecca Notturmo Laguna Nord Notturmo Murano	

Sulla base delle linee operate secondo il programma di esercizio sopra descritto, si registra il raggiungimento dei seguenti valori di produzione stimati per il nuovo affidamento:

ore moto su base annua	458.645 nel 2023 465.145 a partire dal 2024
-----------------------------------	--

Di seguito è presente la mappa delle linee di navigazione (scaricabile al link <https://avm.avmspa.it/it/content/consulta-le-mappe>):



1.3 Gli atti di programmazione dei servizi di trasporto urbano

Per ciò che concerne le attività di programmazione, con deliberazione di Giunta regionale n. 638 del 1 giugno 2022 la Regione Veneto ha approvato il livello dei servizi minimi di trasporto pubblico locale automobilistico, tranviario e di navigazione lagunare per l'esercizio 2022 ed il riparto dei relativi finanziamenti a valere sul Fondo nazionale per politiche del TPL e su fondi regionali, da destinare a favore degli Enti locali affidanti, ai fini della copertura degli oneri derivanti dalla stipula dei contratti di servizio con le aziende affidatarie, comprensivi degli oneri derivanti dal rinnovo dei contratti collettivi di lavoro per gli anni 2004-2007.

Mentre il servizio automobilistico, quello lagunare e quello tranviario trovano specifica menzione e riconoscimento nei servizi minimi di TPL finanziati dalla Regione Veneto, il servizio di funicolare terrestre *people mover* non è oggetto di finanziamento regionale per servizi minimi.

Inoltre, con deliberazione di Consiglio regionale n. 75/2020 la Regione Veneto ha approvato il PRT - Piano Regionale dei Trasporti 2020-2030, che individua la politica dei trasporti declinata mediante l'individuazione degli obiettivi e delle strategie infrastrutturali e gestionali, delle azioni e dei progetti che comprendono il miglior utilizzo delle infrastrutture esistenti, la previsione delle ulteriori infrastrutture necessarie al miglioramento della mobilità delle persone e del trasporto delle merci, il rilancio del servizio di trasporto pubblico nonché le nuove strategie di programmazione e governo del Piano.

Per quanto qui di interesse, il Piano – al fine di sviluppare un sistema di trasporti orientato alla tutela dell'ambiente e del territorio – ha previsto l'emanazione di indirizzi regionali per la predisposizione dei PUMS e l'istituzione di un fondo per la mobilità urbana sostenibile in Veneto.

La Città di Venezia ha avviato l'attività propedeutica all'emanazione del PUMS, approvando con delibera n. 374 del 04.11.2019 il documento che descrive i contenuti principali dei documenti tecnici preliminari del Piano, con l'obiettivo dichiarato di conseguire un miglioramento ambientale e funzionale della mobilità urbana della città di Venezia con un orizzonte temporale di dieci anni.

Il medesimo documento contiene un'analisi dettagliata dell'offerta e della domanda di trasporto e dei flussi di mobilità delle persone, frutto di un processo di pianificazione partecipata, programmato su tre livelli paralleli.

Nell'ambito delle attività preliminari del PUMS sono stati organizzati quattro diversi *workshop* tematici, con la presenza degli *stakeholder* della mobilità urbana nelle loro diverse forme: associazioni di categoria, operatori, aziende con più di 300 dipendenti, dirigenti scolastici, Università per esprimersi relativamente alle esigenze di mobilità delle 4 aree di interesse, e agli obiettivi generali di Piano. Come esplicitamente richiesto dalle direttive, infatti, era necessario definire una sorta di graduatoria, in rapporto al contesto territoriale di riferimento, relativamente alle aree tematiche ed ai macro obiettivi definiti dalle Linee guida ministeriali per la redazione dei PUMS. A completamento di questo primo livello di ascolto territoriale sono stati organizzati due tavoli tecnici istituzionali sempre finalizzati a raccogliere esigenze di mobilità del territorio, progetti in corso da parte di altri Enti o Istituzioni, e il loro punto di vista rispetto alle priorità indicate dalle Linee Guide Ministeriali contestualizzate al territorio veneziano. Il primo tavolo è stato organizzato tra i “*big player*” della mobilità urbana veneziana (Enti e Istituzioni che governano/gestiscono importanti infrastrutture o servizi di mobilità del territorio), il secondo tavolo è stato organizzato, in collaborazione con la Città metropolitana di Venezia, coinvolgendo tutti i comuni della Città metropolitana, oltre a Mogliano, Preganziol e Casale sul Sile (che hanno relazioni di mobilità intense con il Comune di Venezia e la Città metropolitana).

Il secondo livello di ascolto territoriale è stato indirizzato a tutti i cittadini ed utenti/visitatori della città che sono stati invitati alla compilazione di un questionario *online*, accessibile dal sito istituzionale del Comune di Venezia, per contribuire alla raccolta dei dati di domanda di mobilità e per completare il quadro della definizione dei macro obiettivi per il PUMS di Venezia 2030. Il questionario è stato compilato da oltre 3700 persone, di cui oltre il 65% residenti in Comune di Venezia, circa il 20% di residenti in altri comuni della Città metropolitana di Venezia e circa il 15% residenti fuori dalla Città metropolitana.

Il terzo livello di ascolto del territorio, ha previsto incontri e laboratori di quartiere con i cittadini e gli *stakeholder* locali, per condividere un'analisi puntuale della mobilità di ogni quartiere e verificare come declinare le strategie territoriali del Piano sul singolo particolare contesto di quartiere, grazie all'individuazione di opere e servizi di miglioramento della mobilità.

1.4 Le politiche di trasporto pubblico e gli obiettivi strategici della mobilità pubblica

Per ciò che concerne le politiche di trasporto, il Piano Regionale dei Trasporti 2020-2030 propone interventi di diversa natura per affrontare le nuove sfide della mobilità sostenibile. Le proposte in esso contenute fanno riferimento non solo alle scelte infrastrutturali necessarie, ma anche ad un insieme di politiche della mobilità, di proposte sullo sviluppo del territorio veneto, di strumenti di regolazione dei mercati e di incentivi per le aziende di trasporto, di norme sulla pianificazione e sulla organizzazione della Regione.

Il Piano, infatti, partendo da un quadro conoscitivo che evidenzia criticità e tendenze evolutive nei settori del territorio, delle dinamiche socioeconomiche, del trasporto privato, del trasporto pubblico, fissa gli obiettivi che la politica regionale intende perseguire nello scenario di medio-lungo termine al 2030.

Per quanto qui di interesse, il Piano prevede l'obiettivo di sviluppare un sistema di trasporti orientati alla tutela dell'ambiente e del territorio. In tal senso, fissa l'impegno a livello di riorganizzazione della mobilità dei principali nodi urbani, da ottenersi attraverso lo sviluppo di Piani Urbani della Mobilità Sostenibile in stretta sinergia con gli obiettivi definiti dal Piano. In tale prospettiva, individua come centrale la potenzialità generata dal rilancio dei servizi nel trasporto pubblico locale, sia attraverso il rinnovo della flotta e miglioramento delle condizioni più generali di comfort, sia attraverso un incisivo sviluppo delle tecnologie informatiche che consentano una migliore interazione con l'utenza e metodologie di pianificazione dinamiche, con l'obiettivo di rendere maggiormente attraente il servizio del TPL ed aumentarne, in prospettiva, la quota di mercato, auspicando un aumento dello *shift* modale.

Altri elementi di contrasto all'inquinamento che il Piano si prefigge sono quelli relativi allo sviluppo dei c.d. carburanti *green* e lo sviluppo di veicoli alimentati ad idrogeno.

Nel solco delle decisioni assunte dalla Regione, il documento preliminare al PUMS prevede tra i principali obiettivi l'*improvement* tecnologico dei mezzi di trasporto e la sperimentazione della mobilità ad idrogeno. È infatti fondamentale, soprattutto nelle aree urbane:

- che il trasporto pubblico locale sia efficiente e che si basi quanto più possibile sui mezzi a basse (o nulle) emissioni;
- che gli enti locali sostengano la diffusione di autobus a basse (o nulle) emissioni anche attraverso l'adesione a progetti e/o finanziamenti europei e/o nazionali.

Tra gli obiettivi della politica del trasporto espressamente individuati dalla Città di Venezia, c'è certamente quello di mantenere, implementare e coordinare le politiche di controllo degli accessi alla laguna e al centro storico, in special modo in riferimento all'andamento dei flussi turistici e il governo del trasporto e della mobilità urbana.

Il TPL deve certamente dimensionarsi per poter rispondere ai flussi di domanda ma è, allo stesso tempo, uno strumento di decongestionamento e canalizzazione dei flussi e uno dei più efficaci strumenti di monitoraggio.

1.5 I progetti in essere

Nell'ambito degli obiettivi di politica del trasporto delineati, con specifico riferimento ai servizi di trasporto urbano, sono in atto progetti innovativi di mobilità sostenibile, che vedono AVM S.p.A. come soggetto attuatore.

In primo luogo, nell'ambito dei servizi di TPL della laguna di Venezia, con deliberazione di Giunta regionale n. 309 del 10 marzo 2020, la Regione Veneto ha stanziato in favore del Comune di Venezia euro 131.318.375,57 (derivanti dai riparti di cui ai decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 52/2018 e n. 397/2019), con soggetti attuatori AVM S.p.A. ed Actv S.p.A., per il rinnovo e il *refitting* delle unità navali e dei pontoni galleggianti adibiti ai servizi di TPL esercitati nella laguna di Venezia.

La predetta delibera, recependo il "*Cronoprogramma di interventi*" trasmesso da AVM con nota prot. n. 4825 del 21.02.2020, ha fissato - pena la revoca delle quote di finanziamento - al 31 dicembre 2030 il termine entro il quale il Comune di Venezia, per il tramite dei soggetti attuatori, dovrà assumere le obbligazioni giuridicamente vincolanti e al 31 dicembre 2032 il termine entro il quale il Comune di Venezia, sempre per il tramite dei soggetti attuatori, dovrà completare gli interventi e trasmettere alla Regione le relative rendicontazioni.

Inoltre, nell'ambito del Programma Operativo Nazionale "Città Metropolitane" 2014-2020, il Comune di Venezia, con D.G.C. n. 265/2021 ha individuato AVM S.p.A. quale soggetto attuatore del programma di acquisto di n. 2 mezzi alimentati a idrogeno, finanziato nell'ambito del progetto PON Metro 2014-2020, mediante le risorse aggiuntive destinate all'Italia dallo strumento europeo REACT-EU e del conseguente inserimento dell'obiettivo "Promuovere il superamento degli effetti della crisi nel contesto della pandemia di COVID-19 e delle sue conseguenze sociali e preparare una ripresa verde, digitale e resiliente dell'economia" di cui al Regolamento di Esecuzione (Ue) 2021/439 del 3 marzo 2021.

Ancora, nell'ambito del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, con D.G.C. n. 297/2020, AVM S.p.A. e Actv S.p.A. sono state individuate quali soggetti attuatori dell'intervento rinnovo del parco mezzi finanziato con il contributo di euro 12.249.660,43 di cui all'articolo 3 del DPCM n. 1360/2019 assegnato al Comune di Venezia e con l'impegno dei soggetti attuatori al cofinanziamento per complessivi euro 3.062.415,11.

Con la deliberazione di Giunta comunale n. 20/2022 AVM S.p.A. è stata individuata quale soggetto attuatore del programma di acquisto di n. 123 autobus ad emissione zero con alimentazione elettrica/idrogeno e alla realizzazione delle relative infrastrutture di supporto, finanziati con euro 87.451.102,00 assegnati al Comune di Venezia dal DM n. 530/2021 nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). La medesima delibera individua il dettaglio del materiale rotabile e delle infrastrutture da acquistare e fissa le relative scadenze.

Il Documento Unico di Programmazione 2021/2025 approvato con Delibera del Consiglio Comunale di Venezia n. 96/2020 - che costituisce lo strumento essenziale di pianificazione strategica ed operativa dell'Ente locale e presupposto necessario di tutti gli altri documenti di programmazione - ricomprende AVM S.p.A. tra i soggetti individuati nel perseguimento degli obiettivi "*Misure per un turismo più sostenibile per la città*" e "*Potenziamento del sistema di mobilità urbana sostenibile*".

Inoltre sempre con deliberazione di Giunta comunale n. 243 del 20 ottobre 2022, AVM S.p.A. è stata individuata quale soggetto attuatore della Convenzione tra il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili ed il Comune di Venezia avente ad oggetto la "*Regolamentazione dei rapporti relativi al finanziamento per incentivare la salvaguardia ambientale e la prevenzione dell'inquinamento delle acque e dell'aria nel Comune di Venezia, anche promuovendo la sostenibilità e l'innovazione del trasporto pubblico locale su acqua, per l'ammmodernamento della flotta dei mezzi di trasporto pubblico su acqua*" per l'acquisto di una nave traghetto bidirezionale ed eventualmente di uno o due motobattelli foranei ibridi per un valore complessivo di euro 15 milioni eventualmente elevabili a euro 20 milioni complessivi.

L'attuazione del complesso degli investimenti programmati per il rinnovo delle flotte e le infrastrutture ad esse collegate costituisce un obiettivo imprescindibile per l'Amministrazione Comunale e conseguentemente per l'Ente di Governo.

1.6 Emergenza COVID19

Gli ultimi due esercizi (2020 e 2021) sono stati fortemente caratterizzati dagli effetti della crisi pandemica, con un impatto per i servizi urbani sui ricavi caratteristici del 2020 pari ad un -57% rispetto alla situazione 2019 (-50% per il servizio extraurbano della Città metropolitana di Venezia). L'emergenza sanitaria ha anche determinato un importante dispiego di risorse finalizzate a mettere in atto misure di contenimento del virus, attraverso l'acquisto di DPI, prodotti igienizzanti e altre attività connesse al contrasto della diffusione del virus. Inoltre, il periodo pandemico è stato caratterizzato dal ricorso a forme di ammortizzatori sociali, quali la

cassa integrazione, che hanno ulteriormente contraddistinto la particolarità, sotto il profilo economico e organizzativo, degli ultimi due esercizi.

A fronte di tali evidenze, considerando anche il ripristino solo graduale dei volumi di utenza pre-pandemici, l'Ente affidante e l'Azienda sono stati costretti ad allineare i servizi lagunari alle mutate esigenze di trasporto, soprattutto al netto del forte ridimensionamento del flusso turistico e della conseguente domanda di trasporto.

In particolare, in coerenza con le previsioni di traffico che ipotizzano un ritorno graduale ai livelli di flussi di turisti pari al 94% dei livelli 2019 dal 2024, è stata pianificata una produzione di servizi in proporzionale aumento con il crescere della domanda derivante dai flussi turistici.

In linea con le stime dell'andamento nei prossimi anni dell'affluenza turistica nella Città antica di Venezia e nelle Isole della Laguna, è stata prevista una crescita graduale dei ricavi tariffari, in particolare si prevede un recupero pari al 100%% dei livelli 2019 di ricavi da titoli di viaggio ordinari nel 2032 e 89,5% dei livelli 2019 dei ricavi dei titoli di viaggio con "Carta Venezia" nel 2032.

2. Il quadro normativo di riferimento del Trasporto Pubblico Locale

IL REGOLAMENTO EUROPEO N. 1370/2007

In primo luogo, la disciplina dei servizi pubblici di trasporto caratterizzati dall'imposizione di obbligo di servizio e dalla corresponsione di compensazione e/o attribuzione di diritti di esclusiva, va rinvenuta nel citato regolamento comunitario.

L'art. 2 del predetto Regolamento definisce:

autorità competente: un'amministrazione pubblica o un gruppo di amministrazioni pubbliche di uno Stato membro, o di Stati membri, che ha il potere di intervenire nei trasporti pubblici di passeggeri in una zona geografica determinata, o qualsiasi altro organismo investito di tale potere;

operatore interno: un soggetto giuridicamente distinto dall'autorità competente, sul quale quest'ultima o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi;

obbligo di servizio pubblico: l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso;

diritto di esclusiva: il diritto in virtù del quale un operatore di servizio pubblico presta determinati servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale su una linea o rete o in una zona determinata, con esclusione di qualsiasi altro operatore di servizio pubblico;

compensazione di servizio pubblico: qualsiasi vantaggio, in particolare di natura finanziaria, erogato direttamente o indirettamente da un'autorità competente per mezzo di fondi pubblici durante il periodo di vigenza di un obbligo di servizio pubblico, ovvero connesso a tale periodo;

L'art. 4 del regolamento dispone che i contratti di servizio pubblico:

- a) definiscano con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico che l'operatore deve assolvere e le zone interessate;

b) stabiliscano in anticipo, in modo obiettivo e trasparente i parametri in base ai quali viene calcolata la compensazione e la natura e portata dei diritti di esclusiva.

L'art. 5 disciplina le modalità di affidamento dei servizi pubblici di trasporto. Ai sensi del predetto articolo, le autorità competenti hanno facoltà di fornire i servizi di trasporto direttamente ovvero tramite un operatore interno ("*in house providing*"), a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale ed al ricorrere delle condizioni ivi enunciate (art. 5 par. 2).

L'art. 5, par. 6 prevede inoltre che le autorità competenti hanno facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia. Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 3, la durata di tali contratti non è superiore a dieci anni, salvo nei casi in cui si applica l'articolo 4, paragrafo 4.

La Legge n. 99/2009

L'art. 61 dispone: "*1. Al fine di armonizzare il processo di liberalizzazione e di concorrenza nel settore del trasporto pubblico regionale e locale con le norme comunitarie, le autorità competenti all'aggiudicazione di contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, possono avvalersi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007. Alle società che, in Italia o all'estero, risultino aggiudicatrici di contratti di servizio ai sensi delle previsioni del predetto regolamento (CE) n. 1370/2007 non si applica l'esclusione di cui all'articolo 18, comma 2, lettera a), del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422.*"

Con la disposizione in commento, pertanto, il legislatore interno ha ritenuto di dover armonizzare il quadro normativo nazionale richiamando espressamente la disciplina comunitaria, le forme di affidamento del servizio previste dal regolamento, nonché il relativo regime transitorio.

D.L. 01/07/2009, n. 78 Provvedimenti anticrisi, nonché proroga di termini. Pubblicato nella Gazz. Uff. 1° luglio 2009, n. 150.

Art. 4-bis Disposizioni in materia di trasporto pubblico

1. Al fine di promuovere l'efficienza e la concorrenza nei singoli settori del trasporto pubblico, le autorità competenti, qualora si avvalgano delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, devono aggiudicare tramite contestuale procedura ad evidenza pubblica almeno il 10 per cento dei servizi oggetto dell'affidamento a soggetti diversi da quelli sui quali esercitano il controllo analogo. Alle società che, ai sensi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4 e 5, e all'articolo 8, paragrafo 2, del medesimo regolamento (CE) n. 1370/2007, risultano aggiudicatrici di contratti di servizio al di fuori di procedure ad evidenza pubblica è fatto divieto di partecipare a procedure di gara per la fornitura di servizi di trasporto pubblico locale organizzate in ambiti territoriali diversi da quelli in cui esse operano.

La Legge Regionale del Veneto n. 25/1998

A livello regionale, in attuazione del D.lgs. n. 422/97, la materia del Trasporto Pubblico Locale è disciplinata dalla L.R. del Veneto 30 ottobre 1998, n. 25 detta la "*Disciplina e organizzazione del trasporto pubblico locale*" e s.m.i.

Per quanto qui di interesse, l'art. 9, comma 1, lett. a), prevede che *“Spettano ai comuni, nell'ambito delle proprie competenze in materia di pianificazione, di assetto e utilizzazione del territorio, le funzioni amministrative riguardanti i servizi urbani di cui all'articolo 5, comma 2, lettera a)”*.

A seguito della sottoscrizione della richiamata convenzione del 10.12.2013, la Regione Veneto ha riconosciuto l'Ente di Governo del trasporto pubblico locale del Bacino territoriale ottimale e omogeneo di Venezia quale Autorità competente in materia di pianificazione, organizzazione, affidamento, vigilanza e controllo sui servizi di trasporto pubblico locale.

Inoltre, in materia di affidamento dei servizi pubblici locali, la legge in commento, all'art. 22, comma 2, lett. a), stabilisce che *“per quanto riguarda la scelta del gestore dei servizi si applica la vigente normativa nazionale e comunitaria”*.

Le Misure dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti

Da ultimo – in riferimento al settore del trasporto pubblico locale - l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha adottato una serie di misure regolatorie.

Si tratta, in particolare, della Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 28 novembre 2019 n. 154 contenente le *“Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica”* e della successiva Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 29 luglio 2021 n. 113 contenente le modifiche alla Misura 12 dell'Allegato “A” alla delibera n. 154/2019.

3. Obblighi di servizio pubblico e universale e modalità di compensazione

L'obbligo di servizio pubblico è l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso.

Nel sistema del Regolamento europeo, in presenza di obblighi di servizio pubblico l'autorità competente può dunque accordare l'attribuzione di diritti di esclusiva e/o di compensazione economica.

Con riguardo agli obblighi di servizio pubblico, può affermarsi che la loro funzione è quella di garantire che i servizi di trasporto pubblico siano prestati in modo ininterrotto (continuità), a favore di tutti gli utenti e su tutto il territorio interessato (universalità), a tariffe accessibili a prescindere dalle possibilità reddituali degli utenti (parità ed universalità).

Il paragrafo 1.2 della presente relazione costituisce la rete dei servizi oggetto di affidamento *in house providing*.

L'elenco dei servizi e i relativi programmi di esercizio evidenziano la programmazione di corse durante un arco temporale particolarmente ampio, che copre le primissime ore del mattino sino a quelle notturne.

Il necessario rispetto del programma di esercizio, a prescindere dalla remuneratività delle corse, nonché l'adeguamento agli standard qualitativi espressamente specificati nel contratto, assoggetta l'operatore di servizio ad obblighi di servizio pubblico, nella specie degli “obblighi

di esercizio”. Il gestore, infatti, non può scegliere se effettuare o meno una corsa in funzione della redditività della medesima, ma è comunque onerato di svolgere la prestazione prefissata.

Il servizio affidato, inoltre, è un servizio pubblico su itinerari e fermate predeterminati e con offerta indifferenziata al pubblico; ne consegue che l’operatore di servizio non può rifiutare la prestazione di trasporto passeggeri alle condizioni predeterminate nel programma di esercizio ed è pertanto assoggettato ad obblighi di servizio pubblico, nella specie degli “obblighi di trasporto”.

In ultimo, l’operatore di servizio pubblico è obbligato a svolgere la prestazione secondo i livelli tariffari prestabiliti dall’Ente affidante, come specificamente indicati nel contratto di servizio; pertanto, l’operatore di servizio è assoggettato ad obblighi di servizio pubblico, nella specie degli “obblighi tariffari”.

In ultimo, con il presente affidamento e in piena coerenza con la normativa applicabile, l’ente affidante intende perseguire determinati obiettivi di miglioramento complessivo della gestione dei servizi affidati e dei parametri di qualità garantiti all’utenza.

Per quel che concerne l’alea derivante dall’andamento dei ricavi del traffico e dalla domanda di trasporto servita, la stessa resta a carico del gestore, nelle forme e nella misura che verranno definita più specificamente nel contratto di servizio e nella matrice dei rischi.

In virtù dei citati obblighi di servizio sulla rete dei servizi affidati in regime di *in house providing* è attribuito il diritto di esclusiva ai sensi dell’art. 4, par. 1 del Regolamento.

La determinazione della compensazione economica è effettuata sulla base di parametri stabiliti in modo obiettivo e trasparente al fine di garantire al gestore la sostenibilità finanziaria in relazione agli obblighi di servizio imposti dall’ente affidante.

In particolare, il corrispettivo riconosciuto tiene conto dei costi sostenuti nell’assolvimento dei sopra citati obblighi di servizio pubblico, per come classificati e individuati nei PEFs, decurtati dai ricavi e da eventuali effetti positivi generati e con il riconoscimento di un margine di utile in misura conforme alle misure di regolazione attualmente vigenti.

Il parametro di calcolo della compensazione è costituito dalla predeterminazione dei costi compensabili per come risultanti dai PEFs, in funzione degli obblighi di servizio assolti e nel rispetto di un ragionevole margine di utile per come definito dall’Autorità di regolazione dei trasporti.

La compensazione è stata determinata sulla base di un confronto con i parametri di costo standard fissati con il DM n. 157/2018, così come richiesto dalla normativa vigente e di tale confronto si fornisce evidenza nella relazione ai PEFs.

Al fine di assicurare la corrispondenza della dinamica della compensazione rispetto all’assolvimento degli obblighi di servizio, l’amministrazione verificherà l’andamento della gestione ed il rispetto dei citati parametri.

Il procedimento di verifica dovrà tener conto del Piano economico finanziario predisposto per l’affidamento, comprensivo delle eventuali variazioni apportate in itinere, della matrice dei rischi, nonché delle misure adottate dall’ART.

Ai fini di tale verifica, inoltre, il gestore è obbligato ad adottare meccanismi di contabilità separata e regolatoria, in adempimento degli obblighi derivanti dall’applicazione delle delibere ART nn. 154/2019 e 113/2021.

4. La modalità di affidamento prescelta

L'Ente di Governo intende affidare i servizi in oggetto mediante affidamento *in house providing* in favore della società AVM S.p.A., su cui l'Amministrazione Comunale esercita il controllo analogo così come attestato dall'ANAC ha provveduto ad iscrivere AVM S.p.A. nell'elenco degli affidatari *in house* di servizi ai sensi e per gli effetti dell'art. 192 del D.lgs. n. 50/2016 con provvedimento ID n. 2381 del 22.12.2021 a seguito di istanza del Comune di Venezia prot. n. 72787 del 18.09.2019.

4.1 La compatibilità con il quadro normativo

Al fine di dar riscontro della coerenza del modello di gestione dei servizi prescelto con i requisiti previsti dall'ordinamento europeo giova richiamare, preliminarmente, le specifiche disposizioni che ne consentono espressamente l'esperimento.

A. La normativa comunitaria

Il settore del trasporto pubblico locale è soggetto ad una disciplina sua propria.

In materia, dispone anzitutto l'art. 58 del TFUE per cui *“la libera circolazione dei servizi, in materia di trasporti, è regolata dalle disposizioni del titolo relativo ai trasporti”*, ovvero dagli articoli da 90 a 100.

Il titolo in questione prevede, in deroga alle ordinarie norme in materia di concorrenza, una liberalizzazione limitata, soggetta a norme sue proprie (l'espressione è mutuata da: C.d.S., Sez. VI, 31.05.2017, n. 2626).

Tale scelta, effettuata dal legislatore europeo già nei Trattati, è peraltro ribadita nelle disposizioni di diritto derivato, ed in particolare con la direttiva in materia di liberalizzazioni dei servizi del mercato interno (2006/123/CE) che, al considerando 17, esclude espressamente dal proprio ambito di applicazione i *“servizi di interesse economico generale nel settore dei trasporti”*.

In attuazione della richiamata direttiva, il legislatore nazionale all'art. 2 del D.lgs. n. 59/2010 ha espressamente escluso *“i servizi di interesse economico generale assicurati alla collettività in regime di esclusiva da soggetti pubblici o da soggetti privati”*, nonché, proprio con riferimento ai servizi di trasporto, al successivo art. 6 del medesimo decreto ha espressamente sottratto alla liberalizzazione disposta per altri settori economici *“i servizi di trasporto aereo, marittimo, per altre vie navigabili, ferroviario e su strada, ivi inclusi i servizi di trasporto urbani, di taxi, di ambulanza, nonché i servizi portuali e i servizi di noleggio auto con conducente”*.

A riprova del particolare regime regolatorio applicabile ai servizi di trasporto pubblico, rileva, infatti, che tali servizi rientrano nella categoria dei *“servizi di interesse economico generale”*, come tali soggetti al particolare regime – in deroga alle generali norme a tutela della concorrenza – di cui all'art. 106 TFUE.

Infatti, la disposizione comunitaria citata dispone che *“le imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale o aventi carattere di monopolio fiscale sono sottoposte alle norme dei trattati, e in particolare alle regole di concorrenza, nei limiti in cui l'applicazione di tali norme non osti all'adempimento, in linea di diritto e di fatto, della specifica missione loro affidata. Lo sviluppo degli scambi non deve essere compromesso in misura contraria agli interessi dell'Unione”*.

Tutto quanto sopra evidenziato trova autorevole affermazione in una rilevante pronuncia con cui il Consiglio di Stato ha chiarito che il servizio TPL si caratterizza per una *“liberalizzazione limitata, soggetta a norme sue proprie e non contempla affatto una liberalizzazione integrale”*. (Cons. Stato - sez. VI 31.05.2017 n. 2626).

Tale orientamento è stato poi ribadito dal Tar Lazio, laddove ha statuito che *“può ritenersi assodato che l’ambito dell’affidamento delle concessioni del servizio di trasporto pubblico locale è contraddistinto da una disciplina speciale di fonte euro-unitaria, caratterizzata da una liberalizzazione non integrale, trattandosi di settore non soggetto per intero al regime della concorrenza. Tale affermazione trova fondamento nell’art. 106, comma 2, TFUE, ai sensi del quale “Le imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale o aventi carattere di monopolio fiscale sono sottoposte alle norme dei trattati, e in particolare alle regole di concorrenza, nei limiti in cui l’applicazione di tali norme non osti all’adempimento, in linea di diritto e di fatto, della specifica missione loro affidata. Lo sviluppo degli scambi non deve essere compromesso in misura contraria agli interessi dell’Unione”* (cfr. in termini Consiglio di Stato, VI, 31.5.2017, n. 2626)” (cfr. Tar Lazio, Roma, sez. I quater, n. 4975/2020; in termini analoghi Tar Liguria, sez. II, n.753/2019; Tar Lazio, Roma, sez. II, n. 1680/2020).

In virtù del medesimo approccio regolatorio, pertanto, lo stesso legislatore comunitario ha previsto, con il Reg. (CE) n. 1370/2007, una specifica disciplina in materia di affidamento dei servizi di trasporto. In particolare, l’art. 5, par. 2, del regolamento prevede quale modalità ordinaria di affidamento *l’in house providing*.

La disposizione citata, recita: *“A meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti a livello locale, si tratti o meno di un’autorità singola o di un gruppo di autorità che forniscono servizi integrati di trasporto pubblico di passeggeri, hanno facoltà di fornire esse stesse servizi di trasporto pubblico di passeggeri o di procedere all’aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico a un soggetto giuridicamente distinto su cui l’autorità competente a livello locale, o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sulle proprie strutture”*.

La qualificazione della modalità di affidamento *in house* tra quelle espressamente consentite, ed ordinariamente ammesse, è premessa già nei *considerata* del Regolamento. Il riferimento è al considerando n. 18 *“Fatte salve le pertinenti disposizioni della legislazione nazionale, ogni autorità locale o, in assenza di questa, ogni autorità nazionale può decidere se fornire essa stessa i servizi pubblici di trasporto di passeggeri nel suo territorio o se affidarli a un operatore interno senza ricorrere a procedure di gara”*.

Tale conclusione è stata confermata anche dal giudice amministrativo il quale ha affermato *“1) che l’affidamento in house costituisce modalità ordinaria e nient’affatto eccezionale di affidamento della concessione dei servizi di TPL; 2) che i presupposti della scelta di tale modulo organizzativo del servizio di T.P.L. consistono esclusivamente nel ricorrere dei requisiti previsti dal citato art. 5.2 del Regolamento n. 1370/2007, senza alcun onere motivazionale “rinforzato” circa le ragioni del mancato ricorso al mercato; 3) che la decisione di avvalersi della forma di gestione in house costituisce il frutto di una scelta ampiamente discrezionale, sindacabile dal giudice amministrativo soltanto laddove sia inficiata da un travisamento dei due sopra citati presupposti di fatto, e/o da manifesta illogicità”*(cfr. Tar Lazio, Roma, sez. I quater, n. 4975/2020; in termini analoghi Tar Liguria, sez. II, n.753/2019; Tar Lazio, Roma, sez. II, n. 1680/2020).

Pertanto, qualora decida di aggiudicare *in house* il servizio di trasporto pubblico locale, l’autorità competente è tenuta a verificare la sussistenza delle condizioni previste dal richiamato paragrafo 2, vale a dire l’effettivo controllo dell’autorità sul gestore del servizio, analogo a quello esercitabile sui propri organi e la destinazione prevalente a favore dell’autorità controllante delle attività svolte.

Con riferimento al controllo analogo, il regolamento positivizza gli indici che devono essere presi in considerazione al fine di determinare se sussista detto requisito.

In tal senso, la disposizione indica come significativi alcuni indici elaborati dalla giurisprudenza della Corte di Giustizia, tra cui il livello di rappresentanza in seno agli organi d'amministrazione, di direzione o vigilanza, le disposizioni degli statuti, l'assetto proprietario, l'influenza e il controllo effettivo sulle decisioni strategiche e sulle singole decisioni di gestione.

Allo stesso tempo l'operatore *in house* deve esercitare le proprie attività nel territorio di competenza dell'autorità competente, risultando limitata l'attività *extra moenia*.

B. La normativa nazionale

Il legislatore interno all'art. 61 della L. 99/2009 ha proceduto all'armonizzazione dell'ordinamento nazionale con quello comunitario, consentendo alle autorità competenti di avvalersi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, del regolamento (CE) n. 1370/2007, anche in deroga alla disciplina di settore nazionale.

Da ultimo, il legislatore interno, nel recepire le Direttive nn. 24/2014/UE e 23/2014/UE, all'art. 5 del D.lgs. n. 50/2016 (Codice dei contratti pubblici) prevede che l'affidamento *in house* sia possibile al ricorrere delle seguenti condizioni:

- controllo analogo;
- oltre l'80% delle attività della persona giuridica controllata deve essere effettuata nello svolgimento dei compiti ad essa affidati dall'ente controllante.

C. La normativa regionale

In materia di affidamento dei servizi di TPL dispone anche il legislatore regionale del Veneto.

In particolare, l'art. 22, c.2, lett. a) della L.R. del Veneto 25/98 prevede che "*per quanto riguarda la scelta del gestore dei servizi si applica la vigente normativa nazionale e comunitaria*".

L'affidamento "*in house providing*" costituisce una delle normali forme organizzative dei servizi di TPL, con la conseguenza che la decisione di un Ente in ordine alla concreta gestione dei servizi di trasporto pubblico locale, ivi compresa quella di avvalersi dell'affidamento *in house* – a condizione che ne ricorrano tutti i requisiti sopra elencati - costituisce il frutto di una scelta ampiamente discrezionale, che deve essere certamente motivata circa le ragioni di fatto e di convenienza che la giustificano (in questo senso, *ex plurimis* Consiglio di Stato, Sezione V, 22 gennaio 2015, n. 257; Consiglio di Stato, Sezione V, 10 settembre 2014, n. 4599).

Dunque, nell'ambito dei modelli di gestione dei servizi pubblici locali a rilevanza economica, l'istituto dell'affidamento *in house* costituisce modalità ordinaria di affidamento, sempre che ricorrano le condizioni che sono state individuate tanto dal legislatore comunitario, quanto da quello nazionale.

La forma di affidamento prescelta è pertanto conforme al quadro normativo comunitario, nazionale e regionale, in specie al Regolamento (CE) n. 1370/2007, all'art. 61 della L. 99/2009, alla L.R. n. 25/98, che, anche per come interpretati dalla giurisprudenza comunitaria e nazionale, consentono ad un'Autorità competente di procedere all'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico di trasporto a un soggetto giuridicamente distinto, solo se questa eserciti sullo stesso un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi e agisca prevalentemente nell'ambito dei compiti ad esso affidati.

Da ultimo, occorre dar atto che – in conformità al disposto di cui all’art. 4-bis del D.L. 78/2009 che prevede che *“Al fine di promuovere l’efficienza e la concorrenza nei singoli settori del trasporto pubblico, le autorità competenti, qualora si avvalgano delle previsioni di cui all’articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, devono aggiudicare tramite contestuale procedura ad evidenza pubblica almeno il 10 per cento dei servizi oggetto dell’affidamento a soggetti diversi da quelli sui quali esercitano il controllo analogo”* – l’Autorità competente ha avviato due gare, per la concessione di servizi di navigazione e per l’appalto di servizi automobilistici e di navigazione.

In data 13.07.2016 è stata pubblicata la gara n. 31/2016 relativa alla procedura ristretta per l’affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale automobilistici e di navigazione dell’ambito di unità di rete dell’area urbana di Venezia e la gara n. 32/2016 relativa alla procedura ristretta per l’affidamento in concessione di servizi di trasporto pubblico locale di navigazione dell’ambito di unità di rete dell’area urbana di Venezia.

Successivamente si è reso necessario sospendere la seconda fase di gara, che prevede l’invio della lettera invito ai partecipanti, anche in considerazione della presenza di numerosi ricorsi, sia al TAR Veneto sia al Consiglio di Stato.

In esito alla favorevole conclusione per l’Amministrazione comunale dei contenziosi si è riavviato l’iter con l’invio delle lettere di invito ai soggetti prequalificati come di seguito rappresentato.

In data 25.05.2021 sono stati approvati i verbali di gara n. 32/2016 ed è stato aggiudicata la concessione dei servizi di trasporto pubblico locale di navigazione dell’ambito di unità di rete dell’area urbana di Venezia, al costituendo raggruppamento Alilaguna S.p.A. e Terminal Fusina Venezia s.r.l.

In data 30.06.2021 sono stati approvati i verbali di gara n. 31/2016 ed è stato aggiudicato il servizio di trasporto pubblico locale automobilistico e di navigazione dell’ambito di unità di rete dell’area urbana di Venezia, per il lotto 1 alla Società La Linea S.p.A. e per il lotto 2 alla Società Alilaguna S.p.A.

A seguito dell’aggiudicazione delle due gare nn. 31/2016 e 32/2016, il contratto di servizio del lotto 1 automobilistico con la società La Linea S.p.A. è stato sottoscritto in data 24.01.2022 e il subentro effettivo nel servizio è avvenuto in data 1.10.2022.

Relativamente al lotto 2 della gara n. 31/2016 con sentenza n. 7795 del 19.07.2022 il Consiglio di Stato ha respinto il ricorso della società Venice by Boat S.r.l. e pertanto, dopo la pubblicazione della sentenza in data 7.09.2022, è in corso la definizione del testo del contratto di servizio per arrivare alla sottoscrizione e avviare le procedure di subentro della Società aggiudicataria Alilaguna S.p.A. dal primo gennaio 2023.

Il contenzioso relativo alla gara n. 32/2016 non si è ancora concluso, la discussione dell’appello proposto dalla Società Caronte & Tourist S.p.A. si è svolta al Consiglio di Stato il giorno 1.12.2022 e si è ora in attesa della pubblicazione della sentenza.

4.2 AVM S.p.A.

AVM S.p.A. è una società di capitali a totale partecipazione pubblica di proprietà del Comune di Venezia, sottoposta a “controllo analogo” dell’amministrazione comunale.

In particolare, come si evince dagli artt. 29 e 30 del Regolamento sui sistemi di controlli interni del Comune di Venezia e dagli artt. 22, 24, 25 e 29 dello Statuto societario, il Comune di Venezia esercita detto controllo, stante l’indicazione delle modalità di esercizio dei poteri di controllo, di ingerenza e di condizionamento superiori a quelli previsti dal diritto comune.

AVM S.p.A. svolge la quasi totalità della propria attività nei confronti dell’amministrazione comunale socia, comunque in misura superiore all’80% del fatturato.

Tale vincolo figura espressamente all’art. 3 dello statuto della società.

Pertanto, sussistono tutte le condizioni indicate dalla normativa europea e nazionale per procedere all’affidamento *in house*, in quanto:

1. AVM S.p.A. è una società partecipata totalmente dal Comune di Venezia;
2. AVM S.p.A. esercita le proprie attività in misura pressoché integrale e comunque certamente superiore all’80% del fatturato nei confronti dell’amministrazione socia ed opera esclusivamente nel bacino veneziano;
3. il Comune di Venezia esercita sulla società un controllo analogo a quello esercitato sulle proprie strutture. Tale circostanza fa sì che l’Ente di Governo disponga del controllo analogo sulla società; ed infatti, in forza del Regolamento (CE) n. 1370/2007, ai fini della sussistenza del requisito in questione, è richiesto - nel caso di un gruppo di autorità - che almeno una di esse eserciti sull’operatore un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi.

La sussistenza delle predette condizioni è stata peraltro accertata dalla Autorità Nazionale Anticorruzione che in data 22.12.2021 ha disposto “*l’iscrizione del Comune di Venezia nell’elenco delle amministrazioni che operano mediante affidamenti in house providing (..) in relazione agli affidamenti in regime di in house providing dell’Azienda Veneziana della Mobilità Spa – AVM*”.

AVM S.p.A., uniformandosi alle migliori pratiche, ha conseguito le seguenti certificazioni aziendali:

1. Certificazione ISO 9001: 2008 RINA 8665/03/S;
2. Certificazione ISO 9001:2008 RINA 8754/03/S;
3. Certificazione ISO 9001:2008 RINA 6663/02/S;
4. Certificazione ISO 9001:2008 CISQ/RINA 6663;
5. Certificazione ISO 9001:2008 CISQ/RINA 8665;
6. Certificazione ISO 9001:2008 CISQ/RINA 8754.

La gestione operativa dei servizi sarà svolta da Actv S.p.A., quale società operativa controllata da AVM S.p.A., il cui rapporto sarà regolato da un contratto di appalto di servizi del tipo *gross cost*.

Ve.La. S.p.A. svolgerà il servizio di bigliettazione, per conto di AVM S.p.A. sua controllante, il cui rapporto sarà regolato da un contratto di appalto di servizi.

4.3 Le motivazioni che assistono la scelta della modalità di affidamento

In considerazione degli obiettivi strategici che l'ente affidante intende perseguire, si ritiene che l'affidamento diretto *in house providing* a una società soggetta al controllo analogo si configuri come modello che risponde pienamente alla realtà locale, alle esigenze di mobilità del territorio di riferimento e agli obiettivi di politica del trasporto pubblico sopra descritti.

Anzitutto, come già riferito, l'Amministrazione - nell'ambito del progetto di sviluppo del sistema del trasporto pubblico incentrato sulla razionalizzazione della mobilità urbana ed extraurbana, con particolare riguardo alle aree caratterizzate da elevati livelli di inquinamento e congestione - ha previsto importanti investimenti per l'acquisto di nuovi autobus a emissioni zero e al rinnovo della flotta navali.

Si tratta in buona parte dell'impiego delle risorse finanziarie derivanti dai canali di finanziamento pubblico disponibili (PNNR, PNC, PNSMS) che saranno impiegati per l'acquisto di autobus elettrici e alimentati a idrogeno, a cui sarà inevitabilmente affiancata la realizzazione di apposite infrastrutture di ricarica, nonché di nuove imbarcazioni a ridotto impatto ambientale. Il piano degli investimenti nel servizio di TPL urbano è rappresentato di seguito:

Dinamica degli investimenti previsti dal 2023 al 2032 (valori in migliaia di €)										
CdS Urbano Venezia -Investimenti (Valori in migliaia di €)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Autobus Urbani Venezia e relative infrastrutture	1.400	21.950	1.900	78.607	1.702	2.052	2.902	2.250	1.400	1.400
Navi Urbani Venezia	10.227	34.021	55.689	23.450	-	990	19.734	6.578	-	-
Altri investimenti	14.161	10.120	3.650	6.669	7.247	7.178	5.263	5.746	5.746	1.082
totale	25.788	66.091	61.239	108.726	8.949	10.220	27.899	14.574	7.146	2.482

Nel dettaglio, saranno stanziati 333 milioni di euro nell'ambito del Piano Investimenti aziendale di cui si prevedono contribuzioni pubbliche per 260 milioni di euro.

Si tratta di un processo di transizione e riconversione del parco di ingente portata che andrà ad affiancarsi con azioni operative che dovranno tenere conto dell'evoluzione della componente del parco rotabile e della flotta navale. A fronte di tali ingenti investimenti, e delle ristrette tempistiche per il loro impiego, l'amministrazione ritiene il modulo gestionale dell'*in house providing* – anche in virtù del vincolo di delegazione interorganica - sia più idoneo a preservare l'interesse pubblico e a consentire il governo del sistema di mobilità, sia a garanzia del controllo degli ingenti investimenti finanziati con risorse pubbliche, sia per consentire un sistematico adattamento del programma di esercizio agli sviluppi dei progetti innovativi sulla rete, alle tempistiche di attuazione e perfezionamento del Piano, nonché per consentire l'eventuale rideterminazione delle azioni programmatiche sopra individuate per far fronte ad esigenze sopravvenute.

L'attuazione di detto piano investimenti assume ancora più pregnanza se si considera che si tratta di fondi di finanziamento legati a programmi nazionali, rispetto ai quali il controllo esercitato sulla società permette l'ottimale gestione finanziaria, la massima trasparenza nell'attività di monitoraggio e la minor dispersione dei fondi, oltre che la coerenza con gli obiettivi generali di investimento.

La forma di affidamento prescelta ed il relativo peculiare rapporto che si instaurerebbe tra Ente affidante e Gestore dei servizi consente, infatti, all'Amministrazione di poter operare mediante uno strumento condiviso e flessibile e, in virtù del controllo analogo, di adattarne le previsioni negoziali in ragione del completamento dei progetti di sviluppo e rinnovo avviati, nonché in ragione degli eventuali riallineamenti dei cronoprogrammi di trasferimento delle risorse finanziarie o di acquisto dei mezzi.

Ciò in quanto, l'affidamento *in house* del servizio consente all'autorità competente di poter contare su una maggiore flessibilità nella gestione degli obblighi contrattuali di cui al contratto di servizio con la società affidataria, anche in virtù del controllo analogo che la stessa è in grado esercitare sull'andamento della gestione.

Ancora, la modalità di affidamento scelta consente all'Amministrazione di disporre dei vantaggi procedurali ed economici derivanti dalla circostanza che il gestore del servizio coincida con il soggetto attuatore/responsabile dell'attuazione degli investimenti in corso e programmati. Nello specifico, stanti le attività di soggetto attuatore esercitate da AVM in forza dei provvedimenti sopra richiamati, l'affidamento del servizio costituisce scelta razionale e garantisce all'amministrazione maggiore efficienza nei processi decisionali e di monitoraggio e sorveglianza sull'utilizzo delle risorse stanziare, senza la necessità di dover necessariamente coordinare, anche mediante l'adozione di atti negoziali (convenzioni, accordi di collaborazione, etc...) una serie di attività attinenti, ad esempio: la determinazione delle caratteristiche tecniche del parco e delle forniture, le procedure per la loro omologazione ed immatricolazione, il collaudo tecnico, il coordinamento delle tempistiche per l'impiego in servizio. Il necessario coordinamento tra le attività proprie del soggetto attuatore e quelle del gestore del servizio, peraltro, in uno scenario di alterità tra i due soggetti, determinerebbe il necessario svolgimento di ulteriori sub procedimenti per la realizzazione delle attività sopra elencate a titolo esemplificativo, con conseguente aggravio di costi e prolungamento delle tempistiche di attuazione dei progetti.

L'affidamento *in house* del servizio ad AVM S.p.A. costituisce, in definitiva, la modalità più idonea a preservare l'interesse pubblico sia a garanzia del controllo sugli investimenti finanziati con risorse pubbliche, che al fine di consentire un sistematico adattamento agli sviluppi dei progetti innovativi sulla rete dei servizi.

*** **

Inoltre, uno degli obiettivi, a medio termine, evidenziati nel PUMS dal Comune di Venezia è quello della revisione e miglioramento della rete di trasporto e di incremento del servizio lagunare per venire incontro alle esigenze di mobilità collettiva. In tale scenario prospettico, la scelta dell'affidamento *in house providing* ad AVM S.p.A. consente di poter contare e consolidare l'esperienza in ambito lagunare/automobilistico/tranviario del gestore del servizio – e della quale sicuramente non si conoscono esempi analoghi sul territorio nazionale – e, al contempo, poter testare ed elaborare le proposte di revisione della rete nell'ambito del rapporto di delegazione interorganica con il gestore medesimo.

Si tratta, infatti, di un sistema integrato di trasporto terrestre ed acqueo di complessità unica. Devono essere coordinate e gestite plurime direttrici: Terraferma, Città Antica e Isole della

laguna, trasporto terrestre al Lido di Venezia e nell'isola di Pellestrina – trasporto acqueo verso la Città di Chioggia.

Coordinamento Con Altre Politiche Esigenze Particolari

In ultimo, la scelta del modello gestionale *in house* con affidamento in favore di AVM S.p.A. consente altresì all'Amministrazione Comunale di poter efficacemente coordinare, sotto la propria regia e mediante il vincolo di delegazione interorganica, le azioni di promozione dei servizi di mobilità sostenibile, con le politiche di gestione dei flussi turistici della Città Antica di Venezia derivanti dall'introduzione, prevista nel corso del 2023, del Contributo di Accesso (ai sensi e per gli effetti dell'art. 1 comma 1129 della legge n. 145 del 30.12.2018) attraverso il coinvolgimento di un unico soggetto che abbia la capacità gestionale e industriale – attualmente in possesso di AVM S.p.A. – di poter strutturare attuare i piani d'azione che verranno definiti sotto la direzione e il coordinamento dell'Amministrazione comunale per poter gestire i picchi di domanda.

Sotto il profilo dell'analisi del fabbisogno economico/finanziario è utile evidenziare che la compensazione economica risultante dal PEFs è stata determinata in conformità all'Allegato al Regolamento (CE) n. 1370/2007 ed è il frutto di un confronto con i parametri di costo standard fissati dal DM n. 157/2018, così come richiesto dalla normativa vigente. Il costo del servizio oggetto di affidamento, per come risultante dal PEFs, pertanto, è al di sotto del costo standard – come si evince dal prospetto di confronto allegato al PEFs - circostanza che pone in luce che la compensazione economica non eccede quanto necessario a garantire la copertura oneri di servizio pubblico di un'impresa mediamente efficiente del settore, per la tipologia di servizio oggetto di affidamento.

Conclusione

Per il complesso delle ragioni innanzi riportate si ritiene, pertanto, che il ricorso all'affidamento *in house providing*, nei termini ed alle condizioni previste dall'art. 5, comma 2 del Regolamento CE n. 1370/2007, sia lo strumento idoneo a soddisfare le esigenze sopra indicate.

5. Durata e tipologia del contratto di servizio

Il contratto di servizio *in house providing* avrà durata pari a nove anni, in conformità all'art. 4 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, con facoltà di proroga ai sensi dell'art. 4, par. 4 del Regolamento, fino ad un massimo di 13,5 anni.

L'arco temporale di affidamento è connaturato a poter consentire lo sviluppo della dinamica di progressivo miglioramento delle condizioni di qualità nell'arco dell'affidamento – come si avrà modo di specificare oltre – e poter sfruttare le efficienze generate dal complessivo investimento in rinnovo della flotta.

Il contratto di servizio sarà redatto sulla base degli schemi di cui all'Annesso 2 alla Delibera ART n. 154/2019 e corredato dalla Matrici dei rischi conforme all'Annesso 4 della medesima Delibera.

Il corrispettivo annuale contrattuale sarà quello previsto nel Piano Economico Finanziario simulato, determinato in conformità allo schema di cui all'Annesso 1, Schema 3 della Delibera ART n. 154/2019, dell'Allegato al Regolamento (CE) n. 1370/2007 e secondo la metodologia prevista dal DM n. 157/2018.

Il gestore sopporterà l'alea derivante dalle oscillazioni ordinarie della domanda di trasporto sul territorio di riferimento, incamerando le tariffe del servizio, le quali sono parte integrante e – come si vedrà – non residuale della remunerazione del contratto.

In capo al gestore, inoltre, verranno allocati specifici rischi sul lato dell'offerta di trasporto – per come rinvenienti nella matrice dei rischi allegata al contratto.

Per le ragioni espressamente evidenziate, il contratto assume – ai sensi di legge – la natura di concessione di servizio essendo allocato in capo al gestore un rischio non trascurabile sul lato sia della domanda sia dell'offerta.

RELAZIONE DI AFFIDAMENTO

Premessa

La misura 4 della delibera ART n. 154/2019 prevede l'obbligo dell'Ente affidante di esperire la procedura di consultazione degli *stakeholder* "fatti salvi i casi in cui proceda all'affidamento diretto al GU del servizio avente medesimo volume di produzione e medesimo perimetro".

Poiché il nuovo affidamento viene disposto a favore del Gestore uscente del servizio in regime di *in house providing* e ha ad oggetto i medesimi servizi di trasporto pubblico lagunare, automobilistico e tranviario, non si è proceduto alla consultazione pubblica, in conformità alla richiamata Misura 4.

1. Il quadro regolatorio

La Delibera ART n. 154/2019 prevede che la Relazione di Affidamento contenga la disciplina dei beni strumentali essenziali/indispensabili, gli aspetti qualitativi del servizio da affidare, il trasferimento del personale, il Piano di accesso al dato, nonché i criteri adottati per definire il PEF simulato.

In tale prospettiva, la presente Relazione ha ad oggetto:

- l'identificazione dei beni essenziali/indispensabili e la ricognizione delle caratteristiche tecnico-funzionali dei predetti beni o di qualsivoglia altro aspetto relativo alla disciplina dei beni strumentali;
- la definizione delle condizioni di qualità del servizio, incluse le relative certificazioni;
- l'individuazione del personale preposto all'erogazione del servizio;
- la definizione del Piano di Accesso al Dato.

Deve evidenziarsi sin da ora che, trattandosi di un affidamento al Gestore uscente, lo stesso non prevede un trasferimento di beni essenziali e indispensabili o di personale da altri operatori in favore del gestore.

2. I beni strumentali essenziali/indispensabili

La classificazione dei beni strumentali è avvenuta secondo le indicazioni di cui alla Misura 4 della Delibera n. 154/2019, che distingue gli stessi in essenziali, indispensabili e commerciali. Sono definiti "essenziali" i beni per i quali sussistono cumulativamente le condizioni di:

- condivisibilità;
- non sostituibilità;
- non duplicabilità a costi socialmente sostenibili;
- dominanza.

Sono definiti "indispensabili" i beni per i quali sono verificate cumulativamente le condizioni di:

- non condivisibilità;
- non sostituibilità;
- non duplicabilità a costi socialmente sostenibili.

Sono, invece definiti “commerciali” i beni per i quali non ricorrono cumulativamente le condizioni previste per quelli essenziali o indispensabili e quindi sono reperibili sul mercato o duplicabili a costi socialmente sostenibili.

2.1 Il materiale rotabile (servizio automobilistico e tranviario)

Il materiale rotabile è composto da¹:

- 317 autobus (n. 36 < 12 m, n. 225 da 12 m, n. 56 da 18 m);
- 20 convogli tranviari;
- 2 convogli per il servizio *people mover* (da 4 carrozze l'uno).

Alla luce dei criteri sopra richiamati, tutto il materiale rotabile è stato valutato come indispensabile (trattandosi di beni *in re ipsa* non divisibili), già in proprietà del gestore del servizio o della sua controllata Actv S.p.A. e per i quali, quindi, non è necessario adottare specifiche misure per garantirne la disponibilità.

2.2 Imbarcazioni (servizio lagunare)

Per il servizio lagunare vengono impiegati complessivamente 150 natanti² di cui:

- n. 51 motoscafi;
- n. 3 motoscafi ad agente unico;
- n. 62 motobattelli;
- n. 20 motobattelli foranei;
- n. 7 motonavi;
- n. 7 navi traghetto.

Alla luce dei criteri sopra richiamati, tutte le imbarcazioni utilizzate nel servizio lagunare sono state valutate come indispensabili (trattandosi di beni *in re ipsa* non divisibili) e sono già in proprietà del gestore o della sua controllata Actv S.p.A. e per i quali, quindi, non è necessario adottare specifiche misure per garantirne la disponibilità.

2.3 Reti e infrastrutture

Il complesso delle reti e delle infrastrutture si compone di:

- rete tranviaria (costituita da: rotaie, pali e linea aerea di alimentazione, sottostazioni, pensiline) che si snoda in 2 tratte (T1 Favaro Veneto/Venezia e T2 Mestre Centro/Marghera);
- n. 112 approdi della rete di navigazione;
- n. 166 pontoni per l'attracco presso gli approdi e n. 7 *linkspan* per l'attracco delle navi traghetto;
- sistema *people mover* costituito dalla rotaia e dalle stazioni di Venezia piazzale Roma, Venezia Tronchetto e dalla stazione intermedia di Venezia Marittima;
- paline e pensiline della rete automobilistica urbana;

¹ Dato riferito al 1 gennaio 2022.

² Dato riferito al 1 gennaio 2022

- stazioni di rifornimento/ricarica (impianto di rifornimento metano di Mestre a servizio delle flotte del servizio sia urbano sia extraurbano; stazioni di ricarica elettriche per il servizio urbano di Lido e Pellestrina);
- cavane per il rimessaggio natanti di linea;
- darsena del Tronchetto per la manutenzione dei mezzi navali;
- sale sosta dipendenti.

Comprendendo le strutture indispensabili e necessarie al funzionamento dei servizi, non duplicabili a costi socialmente sostenibili e non sostituibili, l'essenzialità delle reti e delle infrastrutture è *in re ipsa*.

Le stesse sono classificate come "essenziali" e non "indispensabili" in quanto almeno potenzialmente condivisibili.

La disponibilità delle reti e dell'infrastruttura è parte della concessione del servizio ed è dunque garantita la disponibilità al gestore.

2.4 Depositi/Officine

I depositi e le officine impiegate nel servizio sono le seguenti:

- deposito di Favaro Veneto e relativi impianti/attrezzature di officina al servizio del sistema tramviario;
- deposito di Mestre e relative officine dedicati al servizio sia urbano che extraurbano;
- deposito del Lido (in concessione) e relativi impianti/attrezzature di officina impiegati nel servizio urbano Venezia-Lido;
- deposito di Marghera dedicato al servizio urbano;
- sede amministrativa di Venezia Tronchetto, area H6 (centrale operativa e spogliatoi personale del movimento navigazione);
- cantiere navale di Venezia Pellestrina;
- cantiere navale di Venezia Tronchetto.

I predetti beni immobili, alla luce delle valutazioni condotte secondo i criteri ART sopra richiamati sono classificati come essenziali in quanto, seppur non duplicabili a costi socialmente sostenibili e non sostituibili, in ragione del particolare contesto territoriale di riferimento e della vicinanza delle relative infrastrutture servite, gli stessi devono essere considerati potenzialmente condivisibili, non richiedendo un uso esclusivo per il gestore.

2.5 Beni mobili

Il complesso dei beni mobili è costituito da:

- sistemi AVM/AVL per la geolocalizzazione installati a bordo dei mezzi (sia bus sia natanti);
- visibilimetri installati nella rete lagunare per il servizio di navigazione (strumenti di verifica delle condizioni di visibilità);
- sistemi informativi per l'utenza presso le fermate e sui mezzi (sia terrestri sia di navigazione);
- sistemi di bigliettazione;
- rivendite automatiche;

- validatrici/palmari per la verifica dei titoli di viaggio;
- totem turnistica;
- sistemi videosorveglianza di terra e di bordo installati presso gli impianti di fermati, i depositi e sui mezzi;
- sistemi controllo degli accessi installati presso gli approdi principali;
- rete di vendita dei titoli di viaggio (*software*);
- sistemi di gestione della turnistica del personale e dei mezzi (*software*);
- mezzi ausiliari per pronto intervento; si tratta nello specifico di:
 - n. 29 natanti/galleggianti utilizzati per il rifornimento e per il pronto intervento;
 - n. 83 automezzi utilizzati per pronto intervento o al servizio delle esigenze di turnistica su tutta la rete urbana ed extraurbana;
- concessioni acquee, stradali, aree sosta bus, banda larga, sale sosta dipendenti (non di proprietà, quindi non a libro, in locazione).

I predetti beni sono classificati come “commerciali”, trattandosi di beni strumentali al servizio ma per i quali non ricorrono cumulativamente le caratteristiche proprie dei beni essenziali e indispensabili (non duplicabilità e non sostituibilità a costi sostenibili). Tuttavia, si tratta di beni già nella disponibilità del gestore e per i quali, quindi, non è necessario adottare specifiche misure per garantirne la disponibilità.

3. Personale preposto all'erogazione del servizio

Trattandosi di un affidamento al Gestore uscente e non configurandosi, quindi, un trasferimento di personale da altri operatori in favore del gestore (con conseguente necessaria disciplina della clausola sociale), la Relazione si limiterà a dar conto del perimetro del personale attualmente in essere e necessario all'erogazione del servizio.

Il personale allo stato impiegato per l'erogazione del servizio consistente in totale in **2.179** risorse (forza media), articolate come nelle tabelle che seguono:

		ACTV	AVM	TOTALE TPL NAV.
SETTORE	QUALIFICA	N°	N°	N°
GUIDA	0060 Comandanti par. 230 Totale	135,4		135,4
	0070 Preposti al comando/Nostromi par.193-230 Totale	357,2		357,2
	0080 Motoristi/Aiuto motoristi par. 158-210 Totale	48,3		48,3
	0090 Marinai/Allievi marinai par. 100-158 Totale	402,6		402,6
	0100 - Oper./Collab.Esercizio par.140-183	0,0		0,0
	0140 Operatori/Aus. Generici par. 100-175	2,1		2,1
MOVIMENTO	0020 Quadri par.230-250 Totale	0,1		0,1
	0030 - Responsabili/Professional/Specialisti par.193-230	0,0		0,0
	0040 Collaboratori Amm.vi par. 175-193 Totale	0,9		0,9
	0045 Operatori Amm.vi par.130-160 Totale	0,3		0,3
	0050 Funz/Coord./Addetti Esercizio par.178-230 Totale	41,8		41,8
	0060 Comandanti par.230	0,0		0,0
	0070 Preposti al comando/Nostromi par.193-230 Totale	1,9		1,9
	0080 - Motoristi/Aiuto motoristi par. 158-210	0,0		0,0
	0090 Marinai/Allievi marinai par. 100-158 Totale	7,7		7,7
	0100 Oper./Collab.Esercizio par.140-183 Totale	4,2		4,2
	0110 Assist./Oper.Clientela par. 138-175 Totale	39,0		39,0
	0130 Operatori Manut. par. 130-170 Totale	9,2		9,2
	0140 Operatori/Aus. Generici par.100-175 Totale	5,5		5,5
MANUTENZIONE	0020 Quadri par.230-250 Totale	4,0		4,0
	0030 Responsabili/Professional/Specialisti par.193-230 Totale	21,6		21,6
	0040 Collaboratori Amm.vi par. 175-193 Totale	5,0		5,0
	0045 Operatori Amm.vi par.130-160 Totale	7,2		7,2
	0050 Funz/Coord./Addetti Esercizio par.178-230 Totale	4,7		4,7
	0060 Comandanti par. 230 Totale	2,1		2,1
	0070 Preposti al comando/Nostromi par.193-230 Totale	8,5		8,5
	0080 Motoristi/Aiuto motoristi par. 158-210 Totale	18,4		18,4
	0090 Marinai/Allievi marinai par. 100-158 Totale	2,3		2,3
	0100 - Oper./Collab.Esercizio par.140-183	0,8		0,8
	0110 - Assist./Oper.Clientela par. 138-175	0,1		0,1
	0120 Capi Unita Tecnica par. 188-205 Totale	40,2		40,2
	0130 Operatori Manut. par. 130-170 Totale	146,0		146,0
	0140 Operatori/Aus. Generici par.100-175 Totale	2,6		2,6
STRUTTURA	0010 Dirigenti Totale	1,7	5,5	7,3
	0020 Quadri par.230-250 Totale	11,4		11,4
	0030 Responsabili/Professional/Specialisti par.193-230 Totale	41,8	1,0	42,8
	0040 Collaboratori Amm.vi par. 175-193 Totale	19,4	3,0	22,3
	0045 Operatori Amm.vi par.130-160 Totale	26,0		26,0
	0050 Funz/Coord./Addetti Esercizio par.178-230 Totale	0,4		0,4
	0060 - Comandanti par.230	0,0		0,0
	0070 Preposti al comando/Nostromi par.193-230 Totale	1,8		1,8
	0090 Marinai/Allievi marinai par. 100-158 Totale	1,9		1,9
	0100 Oper./Collab.Esercizio par.140-183 Totale	4,0		4,0
	0110 Assist./Oper.Clientela par. 138-175 Totale	2,0		2,0
	0120 Capi Unita Tecnica par. 188-205 Totale	1,1		1,1
	0130 Operatori Manut. par. 130-170 Totale	11,0		11,0
	0140 Operatori/Aus. Generici par.100-175 Totale	14,7	8,2	22,9
TOTALE		1.456,7	17,7	1.474,4

Tab. 1 – servizio navigazione

		ACTV	AVM	TOTALE TPL TRAM
SETTORE	QUALIFICA	N°	N°	N°
GUIDA	0100 Oper./Collab.Esercizio par.140-183 Totale	78,9		78,9
MOVIMENTO	0020 Quadri par.230-250 Totale	0,0		0,0
	0030 Responsabili/Professional/Specialisti par.193-230 totale	0,0		0,0
	0040 Collaboratori Amm.vi par. 175-193 Totale	0,0		0,0
	0045 Operatori Amm.vi par.130-160 Totale	0,0		0,0
	0050 Funz/Coord./Addetti Esercizio par.178-230 Totale	2,6		2,6
	0070 - Preposti al comando/Nostromi par.193-230	0,0		0,0
	0090 - Marinai/Allievi marinai par. 100-158	0,0		0,0
	0100 Oper./Collab.Esercizio par.140-183 Totale	0,3		0,3
	0110 Assist./Oper.Clientela par. 138-175 Totale	2,5		2,5
	0130 Operatori Manut. par. 130-170 Totale	0,1		0,1
	0140 Operatori/Aus. Generici par.100-175 Totale	0,1		0,1
	MANUTENZIONE	0010 Dirigenti Totale	0,0	
0020 Quadri par.230-250 Totale		1,2		1,2
0030 Responsabili/Professional/Specialisti par.193-230 totale		1,7		1,7
0040 Collaboratori Amm.vi par. 175-193 Totale		0,6		0,6
0045 Operatori Amm.vi par.130-160 Totale		2,1		2,1
0060 - Comandanti par.230		0,0		0,0
0070 - Preposti al comando/Nostromi par.193-230		0,0		0,0
0080 - Motoristi/Aiuto motoristi par. 158-210		0,0		0,0
0090 Marinai/Allievi marinai par. 100-158 Totale		0,5		0,5
0100 Oper./Collab.Esercizio par.140-183 Totale		0,1		0,1
0110 Assist./Oper.Clientela par. 138-175 Totale		0,0		0,0
0120 Capi Unita'Tecnica par. 188-205 Totale		2,2		2,2
0130 Operatori Manut. par. 130-170 Totale		27,4		27,4
0140 Operatori/Aus. Generici par.100-175 Totale		0,0		0,0
STRUTTURA	0010 Dirigenti Totale	0,1	1,4	1,5
	0020 Quadri par.230-250 Totale	1,3		1,3
	0030 Responsabili/Professional/Specialisti par.193-230 Totale	4,5	1,0	5,5
	0040 Collaboratori Amm.vi par. 175-193 Totale	3,0	0,1	3,1
	0045 Operatori Amm.vi par.130-160 Totale	2,5		2,5
	0050 Funz/Coord./Addetti Esercizio par.178-230 Totale	0,1		0,1
	0060 - Comandanti par.230	0,0		0,0
	0070 Preposti al comando/Nostromi par.193-230 Totale	0,2		0,2
	0090 Marinai/Allievi marinai par. 100-158 Totale	0,2		0,2
	0100 Oper./Collab.Esercizio par.140-183 Totale	0,8		0,8
	0110 Assist./Oper.Clientela par. 138-175 Totale	0,3		0,3
	0120 Capi Unita'Tecnica par. 188-205 Totale	0,1		0,1
	0130 Operatori Manut. par. 130-170 Totale	1,7		1,7
	0140 Operatori/Aus. Generici par.100-175 Totale	1,7	0,5	2,2
TOTALE		137,1	3,0	140,1

Tab. 2 – Servizio tranviario

		ACTV	AVM	TOTALE TPL AUT.
SETTORE	QUALIFICA	N°	N°	N°
GUIDA	0100 Oper./Collab.Esercizio par.140-183 Totale	397,3		397,3
MOVIMENTO	0020 Quadri par.230-250 Totale	0,0		0,0
	0030 Responsabili/Professional/Specialisti par.193-230 totale	0,0		0,0
	0040 Collaboratori Amm.vi par. 175-193 Totale	0,5		0,5
	0045 Operatori Amm.vi par.130-160 Totale	0,2		0,2
	0050 Funz/Coord./Addetti Esercizio par.178-230 Totale	18,7		18,7
	0070 - Preposti al comando/Nostromi par.193-230	0,2		0,2
	0090 Marinai/Allievi marinai par. 100-158 Totale	0,1		0,1
	0100 Oper./Collab.Esercizio par.140-183 Totale	0,9		0,9
	0110 Assist./Oper.Clientela par. 138-175 Totale	6,4		6,4
	0130 Operatori Manut. par. 130-170 Totale	1,6		1,6
	0140 Operatori/Aus. Generici par.100-175 Totale	0,2		0,2
MANUTENZIONE	0010 Dirigenti Totale	0,5		0,5
	0020 Quadri par.230-250 Totale	2,4		2,4
	0030 Responsabili/Professional/Specialisti par.193-230 totale	1,7		1,7
	0040 Collaboratori Amm.vi par. 175-193 Totale	2,4		2,4
	0045 Operatori Amm.vi par.130-160 Totale	1,7		1,7
	0060 - Comandanti par.230	0,2		0,2
	0070 - Preposti al comando/Nostromi par.193-230	0,3		0,3
	0080 Motoristi/Aiuto motoristi par. 158-210 Totale	0,2		0,2
	0090 Marinai/Allievi marinai par. 100-158 Totale	1,2		1,2
	0100 Oper./Collab.Esercizio par.140-183 Totale	1,6		1,6
	0120 Capi Unita'Tecnica par. 188-205 Totale	7,1		7,1
	0130 Operatori Manut. par. 130-170 Totale	36,3		36,3
	0140 Operatori/Aus. Generici par.100-175 Totale	0,3		0,3
STRUTTURA	0010 Dirigenti Totale	0,5	0,9	1,4
	0020 Quadri par.230-250 Totale	5,0		5,0
	0030 Responsabili/Professional/Specialisti par.193-230 Totale	15,7		15,7
	0040 Collaboratori Amm.vi par. 175-193 Totale	11,7	0,3	11,9
	0045 Operatori Amm.vi par.130-160 Totale	9,5		9,5
	0050 - Funz/Coord./Addetti Esercizio par.178-230	0,2		0,2
	0060 - Comandanti par.230	0,0		0,0
	0070 - Preposti al comando/Nostromi par.193-230	0,7		0,7
	0090 Marinai/Allievi marinai par. 100-158 Totale	0,9		0,9
	0100 Oper./Collab.Esercizio par.140-183 Totale	5,0		5,0
	0110 - Assist./Oper.Clientela par. 138-175	0,7		0,7
	0120 Capi Unita'Tecnica par. 188-205 Totale	0,4		0,4
	0130 Operatori Manut. par. 130-170 Totale	6,3		6,3
	0140 Operatori/Aus. Generici par.100-175 Totale	4,8	1,3	6,1
	TOTALE	543,1	2,5	545,6

Tab. 3 – Servizio automobilistico

		AVM
SETTORE	QUALIFICA	N°
ESERCIZIO	coordinatore di attività	1,0
	capo servizio people mover	3,0
	addetto stazione people mover	4,5
	macchinista people mover	3,0
STRUTTURA	dirigente	0,4
	professional q.	0,6
	capo servizio q1.	0,4
	coord. di attività'	0,1
	responsabile unità operativa	0,8
	add. pratiche amm.ve	3,6
	impiegato amm.vo	0,2
	impiegato tecnico	0,6
	operatore generico	0,1
	ausiliario	0,1
parcheggiatore	0,1	
TOTALE		18,7

Tab. 4 – Servizio people mover

4. Le condizioni minime di qualità del servizio

In un apposito allegato al Contratto di Servizio sono individuate le “Condizioni minime di qualità del servizio” (CMQ), in termini di indicatori di qualità del servizio erogato, standard da rispettare, modalità di rilevazione e, in un distinto allegato, è individuato il relativo sistema di penali.

In particolare, in aderenza alla Delibera ART n. 154/2019, tali condizioni minime – da misurare attraverso indicatori e livelli qualitativi e quantitativi – sono state stabilite in relazione ad una serie di fattori di qualità determinati dall’Autorità all’Annesso 2 e in particolare:

1. l’offerta di servizio (capacità, regolarità, puntualità);
2. l’informazione all’utenza (completezza e trasparenza);
3. i canali di vendita (accessibilità commerciale);
4. la pulizia dei veicoli;
5. la sicurezza del viaggio e del viaggiatore, garantita attraverso l’adozione del “Piano Operativo di sicurezza e controlleria” previsto ai sensi dell’art. 14 della delibera ART n. 16/2018;
6. l’accessibilità, anche delle PMR.

I predetti fattori sono stati misurati attraverso i seguenti indicatori qualitativi e quantitativi:

Fattore di qualità	Indicatore
Capacità – Offerta posti	Conformità del materiale rotabile rispetto al programma di esercizio.
Regolarità	Conformità al programma di esercizio contrattuale.
Puntualità	Rispetto dell’orario programmato di arrivo nelle fermate intermedie rilevanti e in quelle di destino.
Informazione all’utenza- Prima del viaggio	Disponibilità prima del viaggio delle seguenti informazioni: 1. condizioni generali di trasporto; 2. sistema tariffario vigente; 3. modalità di acquisto dei titoli di viaggio; 4. modalità di convalida dei biglietti e sanzioni applicabili ai viaggiatori; sprovvisi di titoli di viaggio valido; 4. orario arrivo e partenza; 5. disponibilità di posti e servizi per PMR.
Informazione all’utenza – Durante il viaggio	Disponibilità durante il viaggio delle seguenti informazioni: 1. Identificativo linea; 2. Disponibilità a bordo di posti dedicati a PMR; 3. Informazioni relative alla sicurezza dei passeggeri e comportamenti da adottare in caso di pericolo o emergenza.
Informazioni all’utenza – Carta di qualità	Avvenuta pubblicazione e divulgazione della Carta di Qualità dei servizi e aggiornamento della stessa.
Trasparenza	Previsione dell’obbligo del gestore di pubblicare sui rispettivi portali web: 1. Contratto di servizio; 2. Programma di esercizio; 3. Carta di qualità in vigore; 4. Principali indicatori gestionali individuati nel CdS.
Accessibilità	L’accessibilità commerciale è garantita attraverso l’obbligo di:

commerciale	a) dotazione adeguata di canali di vendita su tutta la rete (%ACV): dovrà essere previsto almeno un canale di vendita a bordo e almeno uno a terra e dovrà essere presente un punto vendita convenzionato entro un raggio di 500 metri dalla fermata; b) disponibilità/funzionamento di SBT - sistemi di biglietteria telematica (%BTEL); c) funzionamento delle BSS - biglietterie automatiche (%BAUT); d) funzionamento delle validatrici (%VAL).
Decoro dei mezzi	Conformità rispetto alle condizioni di decoro all'interno e all'esterno dei mezzi fissate nel contratto, incluso il funzionamento dei dispositivi di richiesta fermata per gli autobus.
Pulizia veicoli	Conformità degli interventi di pulizia misurata dai seguenti indicatori: 1. Esecuzione cicli di pulizia programmati sul materiale rotabile; 2. Conformità cicli di pulizia eseguiti sul materiale rotabile.
Sicurezza	Adozione del "Piano Operativo di sicurezza e controlleria".
Accessibilità	Conformità rispetto agli standard fissati in relazione a: - Climatizzazione dei mezzi di nuova acquisizione e delle grandi unità; - Allestimento dei mezzi; - Informazioni audio e/o video a bordo degli autobus.
Accessibilità PMR	Utilizzo di materiale rotabile omologato accessibile e fruibile alle PMR nelle corse programmate con materiale rotabile con tali caratteristiche.

Al fine di garantire il rispetto delle Condizioni Minime di Qualità individuate e l'applicazione del sistema di penali, il Contratto di servizio prevederà degli specifici obblighi di monitoraggio e rendicontazione a carico del gestore, nonché le modalità di accertamento e verifica delle prestazioni di propria responsabilità, secondo criteri che garantiscano l'efficacia-efficienza delle soluzioni adottate, la massima trasparenza e accessibilità dei dati e dei risultati da parte degli *stakeholder* e la loro regolare pubblicazione e condivisione.

5. Gli obiettivi di efficienza ed efficacia

Con il presente affidamento l'Ente di Governo intende perseguire una serie di obiettivi di miglioramento complessivo della gestione dei servizi affidati e dei parametri di qualità garantiti all'utenza.

Grazie alle nuove e più efficaci modalità di gestione, monitoraggio e verifica, nonché ai programmati interventi di rinnovamento del materiale rotabile, si prevede un sostanziale miglioramento – in termini qualitativi – del servizio.

Si ritiene, in particolare, che il nuovo affidamento possa determinare i seguenti effetti in termini di offerta di trasporto:

1. miglioramento dell'efficienza e razionalizzazione del servizio in termini di migliore soddisfazione della domanda;
2. individuazione e perseguimento di standard di qualità migliorativi;
3. ottimizzazione delle procedure di monitoraggio e controllo che consenta il conseguimento del più elevato livello di efficacia dell'azione amministrativa.

In considerazione delle esigenze sopra rappresentate, in conformità a quanto previsto dalla Delibera ART n. 154/2019, gli obiettivi di efficienza ed efficacia sono individuati sulla base

degli indicatori chiave di prestazione (KPI) di cui all'annesso 7 della Delibera ART n. 154/2019.

Si rinvia alla Relazione illustrativa al PEFs per il dettaglio sugli obiettivi individuati e sugli indicatori utilizzati per ogni anno di durata dell'affidamento. Si rappresenta che l'andamento di tali obiettivi negli anni di piano, sulla scorta delle risultanze del Piano Economico Finanziario simulato, tiene conto dello sviluppo temporale degli investimenti come sopra descritto e come più dettagliatamente individuato nel medesimo PEFs.

Nel contratto di servizio è previsto un sistema di penalità/premialità connesso al raggiungimento dei predetti obiettivi in rapporto ai diversi periodi regolatori.

6. Criteri di redazione del PEFs

Il PEFs è stato redatto sulla base degli schemi di cui all'Annesso 5 alla Delibera ART n. 154/2019, considerando un orizzonte temporale di 9 anni, convenzionalmente a partire dal 01.04.2023.

Per la predisposizione del PEF secondo gli schemi di cui alla Delibera ART n. 154/2019 è stato ipotizzato quanto segue:

1. una durata dell'affidamento pari a 9 anni, in conformità all'art. 4, par. 3 del Reg. (CE) 1370/2007 a far data dal 1 aprile 2023;
2. ricavi tariffari, nel periodo di Piano, stimati considerando alcuni fattori straordinari in corso. Si fa riferimento, in particolare alle conseguenze della pandemia da Covid-19 attualmente in evoluzione, che sta determinando effetti di diverso tipo anche nel settore del TPL. A tal proposito, si evidenzia come i ricavi sono stati stimati ipotizzando un recupero graduale dei livelli dei ricavi derivanti dall'utenza occasionale (turistica) al 100% nel 2032 rispetto ai livelli 2019 e un recupero graduale dei livelli di utenza abituale nel 2032 pari all'89,5% dei livelli 2019. Inoltre, nella determinazione dei ricavi si è tenuto conto dell'impatto della manovra tariffaria stimata nel periodo antecedente al Piano (luglio 2022) sui titoli di viaggio turistici (a regime + 10,5 Mln€/anno);
3. percorrenze chilometriche del servizio urbano automobilistico, tram, *people mover* invariate per tutto l'arco di piano rispettivamente pari a 10.720.417 km/anno, 1.320.372 km/anno e 60.577 km/anno verifica e produzione del servizio lagunare pari a 458.645 ore moto/anno nel 2023, 465.145 ore moto/anno a partire dal 2024 e a regime;
4. investimenti complessivi nell'arco di Piano pari a 314 Mln€, di cui 240 Mln€ di contributi pubblici.

Inoltre, per quanto concerne la dinamica del personale, si è tenuto conto delle seguenti *assumption*:

- reintegro del 50% delle risorse in uscita afferenti strutture di Staff;
- 995 risorse di movimento per la navigazione nel 2023 e 1010 dal 2024 in poi;
- 414 risorse di movimento costanti per l'automobilistico;
- 55 risorse di movimento costanti per il tram;
- 19 risorse costanti per il *people mover*.

Per la valorizzazione del costo del personale, la stima ha tenuto conto delle seguenti *assumption*:

- un aumento del costo del personale per aumento CCNL pari a 60 €/mese per ciascuna unità di personale per il 2023 e 20 €/mese dal 2025 per ogni successiva annualità di Piano;
- accantonamenti prudenziali per riconoscimento indennità su ferie pregresse per 370 €/anno per unità di personale/anno.

Per la predisposizione dello Schema 3 dell'annesso 5, sono stati considerati i seguenti WACC:

- automobilistico: 5,52%;
- tram: 5,86%;
- *people mover*: 5,86%;
- navigazione: 5,40%³.

L'Ente affidante e AVM S.p.A. verificheranno l'equilibrio economico-finanziario e l'aggiornamento delle tariffe, adeguando, ove fosse necessario, il PEFs e l'insieme degli obiettivi di efficienza ed efficacia.

Per il dettaglio dei criteri di redazione del PEFs e delle *assumption* di riferimento, si rimanda alla lettura dello stesso e delle note metodologiche che lo accompagnano.

7. Piano di accesso al dato

Ai sensi dell'Allegato A alla Delibera ART n. 154/2019, il "Piano di accesso al dato" è il documento definito dall'Ente Affidante prima della stipula del Contratto di Servizio, attraverso la consultazione dei principali *stakeholder*, individuando almeno i seguenti elementi concernenti:

- l'insieme dei dati elementari che devono essere nella disponibilità dell'Ente affidante;
- la modalità di rilevazione del dato, distinta in automatica (*real time*) e manuale ("a consuntivo", rendicontato secondo un intervallo temporale definito);
- la modalità di accesso al dato da parte di terzi, nel rispetto dei vincoli sul trattamento dei dati personali e delle informazioni non ostensibili per segretezza industriale di cui l'Ente affidante si fa garante, favorendo l'*open access* in formato editabile come criterio generale e con particolare riferimento al dato elementare in *real time* nonché la via telematica della richiesta del dato;
- il fornitore del dato, soggetto a obbligo di trasmissione all'Ente affidante.

Per ciò che concerne l'insieme dei dati elementari che devono essere nella disponibilità dell'Ente affidante, il gestore dovrà fornire, con le modalità, i dettagli e le specifiche indicate di seguito, le informazioni relative a:

- Servizio erogato (Mensile, Semestrale, Annuale);
- Ricavi tariffari (Mensile, Semestrale, Annuale);
- Frequentazioni (Semestrale, Annuale).

³ In assenza di indicazioni da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti su specifici livelli di WACC da considerare per servizi navali, è stato considerato un WACC stimato in base ad esperienze di servizi di navigazione sul territorio nazionale.

I dati *real time* dovranno essere forniti dal gestore in modalità *open data* su piattaforma accessibile *online* pubblicamente a terzi.

Modalità di rilevazione	contenuto
<p>Modalità di rilevazione del dato: automatica (<i>real time</i>)</p>	<p>L'Impresa affidataria dovrà garantire, l'aggiornamento di variazione del servizio programmata, la messa a disposizione in modalità <i>open data</i> della, puntuale, completa descrizione digitale della situazione operativa della rete del TPL utilizzando il protocollo GTFS (<i>General Transit Feed Specification</i>).</p>
<p>Modalità di rilevazione del dato: manuale (“a consuntivo”, rendicontato secondo un intervallo temporale definito)</p>	<p>Le Relazioni di Rendicontazione (Mensile, Semestrale e Annuale) relative ai seguenti dati. <u>Servizio svolto:</u> Dati relativi alle corse e le relative percorrenze, classificate nelle seguenti tipologie (in numero assoluto e percentuale sul totale):</p> <ul style="list-style-type: none"> - effettuata: effettuata secondo la programmazione (entro una franchigia da definire). Il dato va articolato in: <ul style="list-style-type: none"> • puntuale: corsa partita dal capolinea secondo gli standard previsti. • non puntuale: corsa partita dal capolinea fuori dagli standard previsti - non effettuata: corsa e relativa percorrenza programmata, ma non erogata; - parzialmente soppressa: corsa e relativa percorrenza programmata, ma erogata solo in un tratto del percorso; - deviata: corsa e relativa percorrenza effettuata secondo l’orario di partenza programmato, ma su di un percorso parzialmente o totalmente difforme rispetto al programma; - limitata: corsa e relativa percorrenza effettuata secondo l’orario di partenza programmato, ma su di un percorso limitato; - straordinaria: corsa e relativa percorrenza effettuata in orario non programmato (servizi “bis” non programmati). <p>Tutti i dati di cui all’elenco precedente dovranno riportare se la corsa è rendicontata in modalità:</p> <ul style="list-style-type: none"> - manuale: corsa e relativa percorrenza per la quale è effettuata la registrazione manuale; <p>I dati sul servizio erogato dovranno essere disponibili per:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aggregazione giornaliera; • Aggregazione settimanale; • Aggregazione mensile; • Aggregazione annuale.

	<p><u>Dati relativi alle frequentazioni di tutte le linee previste dal Programma di esercizio</u> sia dal sistema conta-passeggeri che sulla base di rilevazioni dei saliti e dei discesi ad ogni fermata che dovranno essere effettuate, in periodi significativi, almeno due volte l'anno (a regime). I dati dovranno essere forniti anche su supporto informatico, secondo un formato da concordare con l'Ente affidante.</p> <p><u>Dati relativi ai ricavi tariffari</u></p> <p>Dovranno essere rappresentati in modalità tabellare e grafica ed esportabili secondo i più comuni formati (<i>excel, pdf, access, etc.</i>) e dovranno essere garantiti almeno i seguenti report a consuntivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • totale complessivo, calcolato su periodi temporali predefiniti (giorno, settimana, mese, anno), riferito al venduto, per tipologia di titolo e per tipologia di supporto utilizzato, con indicazione della percentuale del venduto di ciascuna tipologia di titolo sul totale complessivo; • numero totale ed importo complessivo, calcolato su periodi temporali predefiniti (giorno, settimana, mese, anno), riferito alle validazioni.
--	---

Nel Contratto di servizio saranno previsti in capo al gestore puntuali obblighi di monitoraggio e rendicontazione del servizio, come riportati nella precedente tabella. A tali obblighi saranno affiancati elementi incentivanti la capacità dell'operatore di rapida rimodulazione dell'offerta.

Relazione descrittiva

Piano Economico Finanziario
Contratto di Servizio Urbano Venezia

Indice dei contenuti

1	Premessa	3
2	Assumption del PEF.....	3
3	Presentazione del PEF	7
4	Metodologia di elaborazione del PEF.....	8
5	Annessi ART	14
	5.1 Navigazione.....	14
	5.2 Automobilistico.....	18
	5.3 Tram.....	22
	5.4 People Mover.....	26
6	Periodi regolatori	30

1 Premessa

Il seguente Piano Economico Finanziario è stato elaborato considerando alcune assumption di base, di seguito riassunte:

Ripresa ricavi tariffari	<p>Nell'arco di Piano le previsioni del recupero dei flussi di passeggeri seguiranno un trend differenziato tra turisti e residenti, con i visitatori che nel 2023 saranno pari al 90% del 2019, e raggiungeranno il 100% del 2019 nel 2032. I flussi di passeggeri residenti partiranno nel 2023 da un valore dell'82% rispetto al 2019, per raggiungere il 89,5% nel 2032.</p> <table border="1"><thead><tr><th>Ripresa dei volumi di passeggeri vs 2019</th><th>2023</th><th>2024</th><th>2025</th><th>2026</th><th>2027</th><th>2028</th><th>2029</th><th>2030</th><th>2031</th><th>2032</th></tr></thead><tbody><tr><td>% Recupero livelli di utenza turisti</td><td>90,0%</td><td>94,0%</td><td>94,0%</td><td>98,0%</td><td>98,0%</td><td>98,5%</td><td>98,5%</td><td>99,0%</td><td>99,0%</td><td>100,0%</td></tr><tr><td>% Recupero livelli di utenza residenti</td><td>82,0%</td><td>82,5%</td><td>83,0%</td><td>84,0%</td><td>85,0%</td><td>86,0%</td><td>87,0%</td><td>88,0%</td><td>89,0%</td><td>89,5%</td></tr></tbody></table>	Ripresa dei volumi di passeggeri vs 2019	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	% Recupero livelli di utenza turisti	90,0%	94,0%	94,0%	98,0%	98,0%	98,5%	98,5%	99,0%	99,0%	100,0%	% Recupero livelli di utenza residenti	82,0%	82,5%	83,0%	84,0%	85,0%	86,0%	87,0%	88,0%	89,0%	89,5%
Ripresa dei volumi di passeggeri vs 2019	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032																								
% Recupero livelli di utenza turisti	90,0%	94,0%	94,0%	98,0%	98,0%	98,5%	98,5%	99,0%	99,0%	100,0%																								
% Recupero livelli di utenza residenti	82,0%	82,5%	83,0%	84,0%	85,0%	86,0%	87,0%	88,0%	89,0%	89,5%																								
Turnover Personale	<p>Nell'arco di Piano è stata prevista la sostituzione 1 a 1 delle uscite per pensionamento del personale operativo (movimento e manutenzione). Per quanto riguarda, invece, il personale di staff, è stato ipotizzato il reintegro solo del 50% delle uscite per pensionamento per tutto l'arco di Piano. E' stata ipotizzata la fruizione completa delle ferie maturate nell'anno per ciascuna unità di personale.</p>																																	
Efficientamento Costi delle rivendite	<p>Nell'arco di Piano è stato previsto un graduale efficientamento del costo delle rivendite che, nonostante il trend crescente di ricavi tariffari, rappresenteranno una percentuale sempre minore rispetto ai ricavi da vendita di titoli di viaggio.</p>																																	
Sub-affidamento servizi TPL	<p>Per tutti gli anni di Piano è stato previsto il sub-affidamento di 1.175.767 km nel settore urbano gomma e di 8.000 h-moto nel settore navigazione. Per quanto concerne la gomma, sono stati previsti efficientamenti sui costi delle esternalizzazioni stimati in un andamento medio annuo nel periodo di Piano di -0,4%.</p>																																	

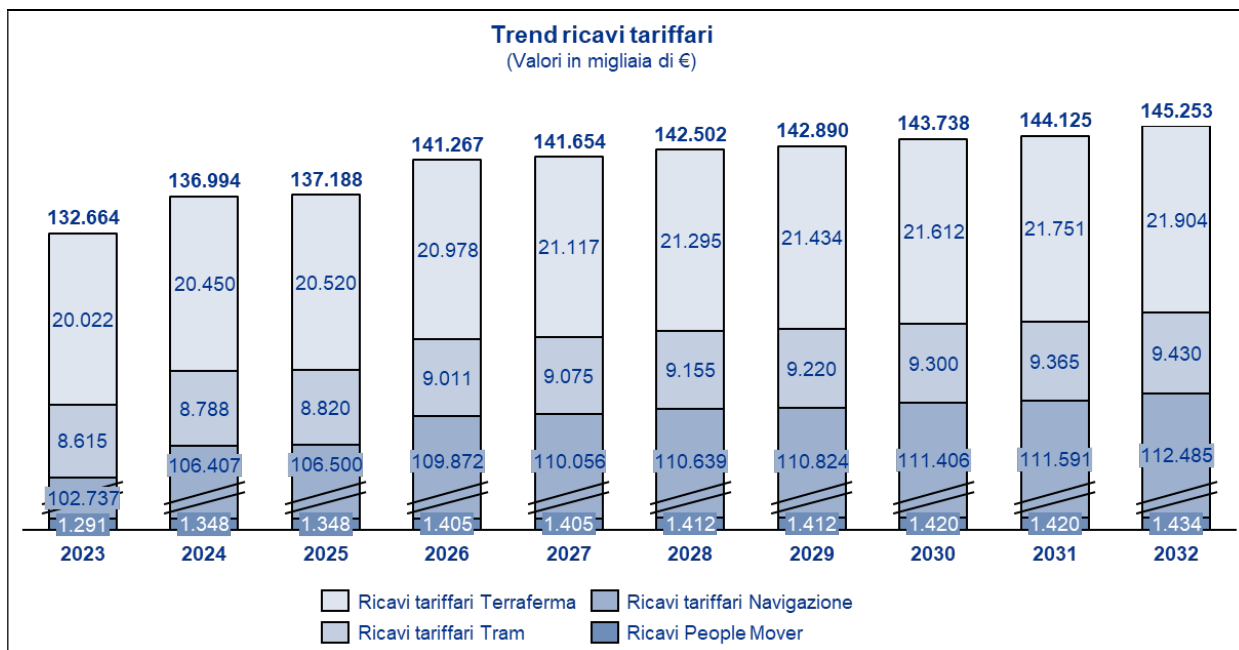
Inoltre, il Piano Economico Finanziario ha tenuto conto di un'ipotesi di manovra tariffaria effettuata nel periodo precedente all'orizzonte di Piano 2023-2032, effettuata a partire da luglio 2022. In particolare, la manovra tariffaria stimata apporta maggiori ricavi da vendita di titoli di viaggio così quantificati:

Impatto manovra tariffaria Urbano (solo turistici)	2023	2024	2025
Valori in €	10.125.000	10.575.000	10.575.000

2 Assumption del PEF

Nel presente capitolo sono riportate le *assumption* di base che hanno guidato la redazione del PEF. In particolare, per quanto concerne i ricavi tariffari, nel periodo di Piano, sono state considerate le seguenti *assumption*:

- recupero graduale dei livelli ricavi turistici 2019 al 100% nel 2032;
- recupero graduale dei livelli non turistici 2019 al 89,5% nel 2032;
- manovra tariffaria stimata nel periodo antecedente al Piano (luglio 2022) sui titoli di viaggio turistici (a regime + 10,6 Mln€/anno).



Per quanto concerne la produzione, sia automobilistica, sia tranviaria, sia del *people mover*, sia lagunare, sono stati considerati i seguenti livelli di percorrenze:

**Dinamica delle percorrenze del servizio urbano
automobilistico, tram e People Mover**

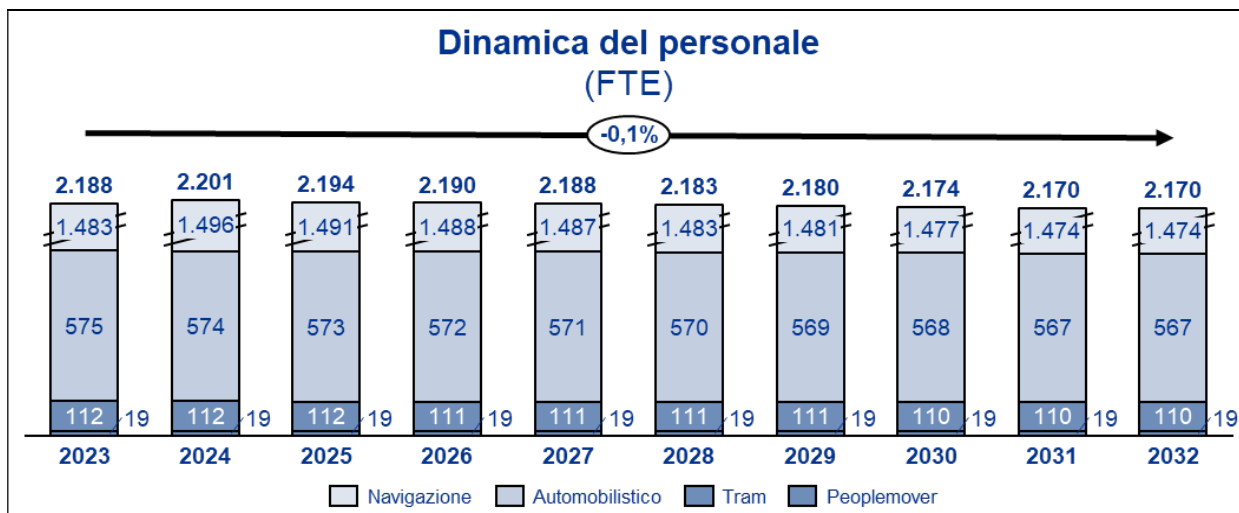
Km linea	Km Finanziati	2023	2024	2025
Automobilistico	10.720.417	10.720.417	10.720.417	10.720.417
Tram	1.320.373	1.320.373	1.320.373	1.320.373
People Mover	0	60.577	60.577	60.577

Dinamica percorrenze navigazione

	Finanziate	2023	2024 (a regime)
Produzione (ore/moto)	338.996	458.645	465.145

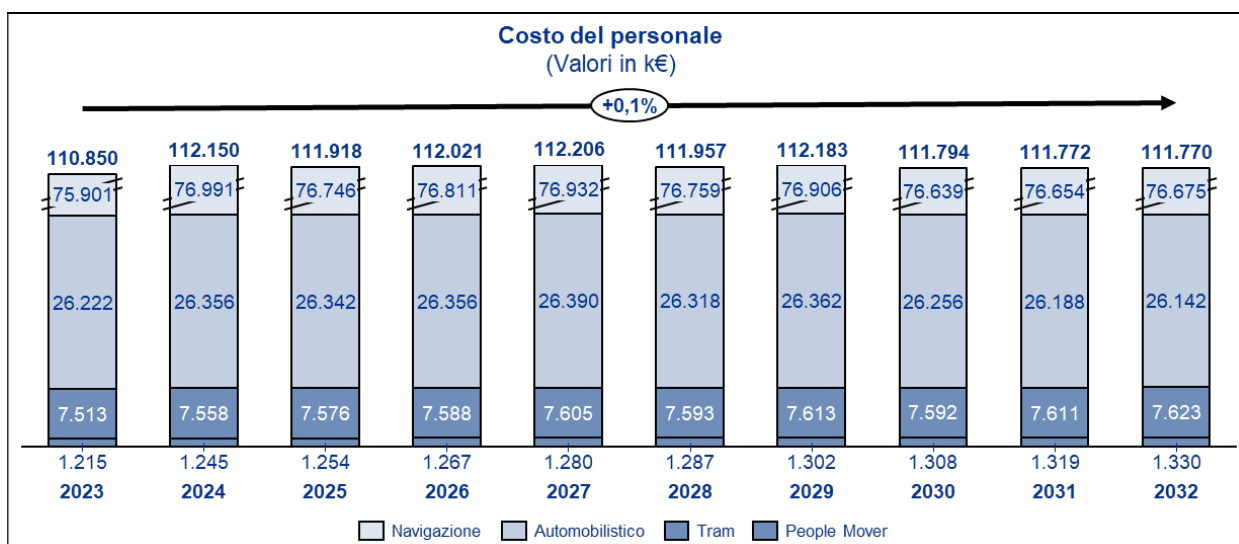
Per quanto concerne la dinamica del personale, si è tenuto conto delle seguenti assumption:

- Reintegro del 50% delle risorse in uscita afferenti strutture di Staff;
- 995 risorse di movimento navigazione nel 2023 e 1010 costanti dal 2024 in poi;
- 414 risorse di movimento costanti per l'automobilistico;
- 55 risorse di movimento costanti per il tram
- 19 risorse di movimento costanti per il *people mover*.



Per la valorizzazione del costo del personale, la stima ha tenuto conto delle seguenti *assumption*:

- è stato previsto un aumento del costo del personale per aumento CCNL pari a 60 €/mese per ciascuna unità di personale per il 2023 e 20 € dal 2025 per ogni successiva annualità di Piano;
- accantonamenti prudenziali per riconoscimento indennità su ferie pregresse per 370 €/anno per unità di personale/anno.



Nell'ambito del PEF simulato sono stati ipotizzati investimenti complessivi nell'arco di Piano pari a 333 Mln€ per il CdS Urbano Venezia, comprendente la Navigazione, il servizio Bus sulla terraferma, il Tram ed il *people mover*, di cui 260 Mln€ di contributi pubblici.

Dinamica degli investimenti previsti dal 2023 al 2032
(valori in migliaia di €)

CdS Urbano Venezia - Investimenti (Valori in migliaia di €)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Autobus Urbano Venezia	1.400	21.950	1.900	78.607	1.702	2.052	2.902	2.250	1.400	1.400
Navi Urbano Venezia	10.227	30.732	39.689	23.450	0	990	19.734	6.578	0	0
Infrastrutture	5.154	8.642	2.531	2.372	2.950	2.881	966	1.449	1.449	805
Tecnologie	540	252	252	4.188	4.188	4.188	4.188	4.188	4.188	168
Altri investimenti in immobilizzazioni materiali	8.137	1.206	667	109	109	109	109	109	109	109
Lavori	330	20	200	0	0	0	0	0	0	0
totale	25.788	62.803	45.239	108.727	8.950	10.221	27.899	14.575	7.147	2.482

In particolare, il Piano Investimenti del Parco mezzi prevede i seguenti ingressi per tipologia all'interno del parco:

Navi Urbano Venezia	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Tot.
Entranti	7	14	14	3	-	-	6	2	-	-	46
Uscenti	-	-4	-3	-	-13	-2	-1	-2	-3	-3	-31

Bus entranti Urbano	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Tot.
Metano	-	5	4	4	3	4	5	5	4	4	38
Elettrico	-	34	1	-	-	-	1	1	-	-	37
Idrogeno	2	-	-	92	1	1	1	-	-	-	97

Nella elaborazione del PEF, inoltre, è stato tenuto conto dei costi standard, con i quali è stato fatto un confronto per ciascuna tipologia di servizio, dove per la navigazione e il people mover, non essendoci uno standard di riferimento, è stato considerato lo standard aziendale come costo di riferimento:

Urbano Gomma	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	media
Costo standard	-53.589.177	-54.553.782	-55.535.750	-56.091.107	-56.652.018	-57.218.539	-57.790.724	-58.368.631	-58.952.318	-59.541.841	-56.829.389
Costo effettivo	-51.083.544	-50.978.041	-50.924.000	-51.343.409	-52.480.051	-52.250.078	-52.584.006	-52.664.334	-53.139.480	-52.580.170	-52.002.711
delta	2.505.632	3.575.741	4.611.750	4.747.698	4.171.967	4.968.461	5.206.718	5.704.297	5.812.838	6.961.670	4.826.677
Navigazione	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	media
Costo standard	-132.892.432	-135.613.292	-134.785.675	-136.878.276	-138.078.146	-136.662.603	-136.988.742	-137.645.829	-138.381.534	-138.473.432	-136.639.996
Costo effettivo	-132.892.432	-135.613.292	-134.785.675	-136.878.276	-138.078.146	-136.662.603	-136.988.742	-137.645.829	-138.381.534	-138.473.432	-136.639.996
delta	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
People Mover	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	media
Costo standard	-4.033.507	-4.058.492	-4.102.660	-4.148.480	-4.181.009	-4.200.276	-4.193.607	-4.153.595	-4.179.725	-4.206.301	-4.145.765
Costo effettivo	-4.033.507	-4.058.492	-4.102.660	-4.148.480	-4.181.009	-4.200.276	-4.193.607	-4.153.595	-4.179.725	-4.206.301	-4.145.765
delta	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tram	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	media
Costo standard	-18.523.137	-18.856.553	-19.195.971	-19.387.931	-19.581.810	-19.777.628	-19.975.405	-20.175.159	-20.376.910	-20.580.679	-19.643.118
Costo effettivo	-18.380.565	-18.132.344	-17.837.317	-17.975.800	-18.534.460	-18.202.020	-18.174.874	-18.019.205	-18.110.238	-18.201.705	-18.156.853
delta	142.572	724.210	1.358.655	1.412.131	1.047.350	1.575.608	1.800.530	2.155.953	2.266.672	2.378.974	1.486.265

3 Presentazione del PEF

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

Il PEF, elaborato sulla base degli elementi offerti, presenta un trend in crescita dell'EBITDA (da oltre € 43 milioni di partenza a oltre € 54 milioni nell'ultimo anno di affidamento), che consente di far fronte agli ammortamenti e agli oneri finanziari connessi al significativo piano di investimenti necessario (relative al rinnovo del parco mezzi e delle infrastrutture), realizzando un risultato finale positivo in tutti gli esercizi. Nell'ambito dello Schema 3 dell'annesso 5, per il calcolo dei corrispettivi, sono stati considerati i seguenti WACC:

- Automobilistico: 5,52%
- Tram: 5,86%
- People Mover: 5,86%
- Navigazione: 5,40%¹

Conto Economico	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5	Anno 6	Anno 7	Anno 8	Anno 9	Anno 10
Ricavi										
Ricavi da servizi di trasporto	132.664.015	136.993.996	137.187.561	141.266.719	141.653.850	142.502.484	142.889.614	143.738.248	144.125.379	145.253.084
Corrispettivo da CdS TPL	78.422.465	72.766.907	70.144.037	70.144.037	70.144.037	70.144.037	70.144.037	70.144.037	70.144.037	70.144.037
Ricavi non rimborsabili da altre fonti pubbliche										
Altri proventi (escluso proventi finanziari)	20.424.850	22.003.952	25.272.203	30.197.982	33.936.405	32.987.737	33.457.019	34.361.916	34.063.443	33.555.906
Totale Ricavi	231.511.330	231.764.855	232.603.801	241.608.737	245.734.291	245.634.258	246.490.670	248.244.201	248.332.858	248.953.027
Costi										
Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(25.253.407)	(24.406.428)	(24.803.151)	(25.837.239)	(27.051.045)	(26.270.260)	(26.862.629)	(27.575.450)	(27.651.542)	(27.793.509)
Costi per servizi di terzi	(51.753.054)	(52.327.997)	(52.552.695)	(53.316.876)	(53.679.664)	(53.136.170)	(53.152.190)	(53.195.406)	(53.210.032)	(53.270.772)
Costi per godimento beni di terzi	(2.389.309)	(2.432.316)	(2.476.098)	(2.788.859)	(2.816.747)	(2.844.915)	(2.873.364)	(2.902.098)	(2.931.119)	(2.960.430)
Costo del personale	(110.850.142)	(112.149.568)	(111.918.172)	(112.020.971)	(112.206.255)	(111.957.428)	(112.183.325)	(111.794.390)	(111.771.600)	(111.769.737)
Oneri diversi	(1.949.919)	(1.949.919)	(1.949.919)	(1.949.919)	(1.949.919)	(1.949.919)	(1.949.919)	(1.949.919)	(1.949.919)	(1.949.919)
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni (costi capitalizzati)	3.428.648	3.404.682	3.481.548	3.575.851	3.336.282	3.723.264	3.814.238	3.846.306	3.733.462	3.637.929
Totale Costi	(188.767.181)	(189.861.547)	(190.218.486)	(192.338.012)	(194.367.348)	(192.435.428)	(193.207.189)	(193.570.957)	(193.780.750)	(194.106.437)
Margine Operativo Lordo (MOL)	42.744.148	41.903.309	42.385.315	49.270.725	51.366.943	53.198.829	53.283.481	54.673.243	54.552.108	54.846.590
Ammortamenti per beni strumentali autofinanziati	(28.410.987)	(31.084.648)	(32.410.699)	(37.787.195)	(41.943.887)	(40.905.701)	(40.984.297)	(41.963.460)	(42.716.327)	(41.466.005)
Altri ammortamenti										
Svalutazioni										
Accantonamenti	(4.918.620)	(5.103.105)	(5.536.249)	(5.651.304)	(6.120.151)	(6.171.506)	(6.405.174)	(6.497.242)	(6.552.595)	(6.608.501)
Voci senza manifestazione finanziaria										
Risultato operativo netto (EBIT)	9.414.542	5.715.556	4.438.368	5.832.226	3.302.905	6.121.623	5.894.010	6.212.542	5.283.186	6.772.083

In particolare, considerando che l'Affidamento avrà un orizzonte temporale a partire da **aprile 2023** fino a **marzo 2032**, si riporta il dettaglio del Conto Economico considerando solo i mesi delle due annualità 2023 e 2032 di pertinenza:

Conto Economico	Anno 1 (Apr-Dic)	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5	Anno 6	Anno 7	Anno 8	Anno 9	Anno 10 (Gen-Mar)
Ricavi										
Ricavi da servizi di trasporto	111.964.286	136.993.996	137.187.561	141.266.719	141.653.850	142.502.484	142.889.614	143.738.248	144.125.379	22.490.047
Corrispettivo da CdS TPL	44.605.818	72.766.907	70.144.037	70.144.037	70.144.037	70.144.037	70.144.037	70.144.037	70.144.037	29.558.657
Ricavi non rimborsabili da altre fonti pubbliche										
Altri proventi (escluso proventi finanziari)	14.506.972	22.003.952	25.272.203	30.197.982	33.936.405	32.987.737	33.457.019	34.361.916	34.063.443	9.251.404
Totale Ricavi	171.077.075	231.764.855	232.603.801	241.608.737	245.734.291	245.634.258	246.490.670	248.244.201	248.332.858	61.300.109
Costi										
Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(18.734.908)	(24.406.428)	(24.803.151)	(25.837.239)	(27.051.045)	(26.270.260)	(26.862.629)	(27.575.450)	(27.651.542)	(6.549.719)
Costi per servizi di terzi	(38.753.239)	(52.327.997)	(52.552.695)	(53.316.876)	(53.679.664)	(53.136.170)	(53.152.190)	(53.195.406)	(53.210.032)	(12.662.765)
Costi per godimento beni di terzi	(1.795.215)	(2.432.316)	(2.476.098)	(2.788.859)	(2.816.747)	(2.844.915)	(2.873.364)	(2.902.098)	(2.931.119)	(731.491)
Costo del personale	(83.028.520)	(112.149.568)	(111.918.172)	(112.020.971)	(112.206.255)	(111.957.428)	(112.183.325)	(111.794.390)	(111.771.600)	(27.557.850)
Oneri diversi	(1.352.334)	(1.949.919)	(1.949.919)	(1.949.919)	(1.949.919)	(1.949.919)	(1.949.919)	(1.949.919)	(1.949.919)	(450.778)
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni (costi capitalizzati)	3.404.682	3.404.682	3.481.548	3.575.851	3.336.282	3.723.264	3.814.238	3.846.306	3.733.462	0
Totale Costi	(140.259.535)	(189.861.547)	(190.218.486)	(192.338.012)	(194.367.348)	(192.435.428)	(193.207.189)	(193.570.957)	(193.780.750)	(47.952.602)
Margine Operativo Lordo (MOL)	30.817.540	41.903.309	42.385.315	49.270.725	51.366.943	53.198.829	53.283.481	54.673.243	54.552.108	13.347.507
Ammortamenti per beni strumentali autofinanziati	(21.308.240)	(31.084.648)	(32.410.699)	(37.787.195)	(41.943.887)	(40.905.701)	(40.984.297)	(41.963.460)	(42.716.327)	(10.366.501)
Altri ammortamenti										
Svalutazioni										
Accantonamenti	(3.688.965)	(5.103.105)	(5.536.249)	(5.651.304)	(6.120.151)	(6.171.506)	(6.405.174)	(6.497.242)	(6.552.595)	(1.652.125)
Voci senza manifestazione finanziaria										
Risultato operativo netto (EBIT)	5.820.336	5.715.556	4.438.368	5.832.226	3.302.905	6.121.623	5.894.010	6.212.542	5.283.186	1.328.880

¹ In assenza di indicazioni da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti su specifici livelli di WACC da considerare per servizi navali, è stato considerato un WACC stimato in base ad esperienze di servizi acquatici sul territorio nazionale.

A livello patrimoniale, si registra la crescita delle attività patrimoniali in coerenza con il Piano Investimenti che prevede l'introduzione di nuove tecnologie di mezzi e investimenti su impianti e tecnologie.

Il contributo della gestione operativa ai flussi di cassa è positivo in tutti gli anni di affidamento.

4 Metodologia di elaborazione del PEF

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

Di seguito si riporta, infatti, la metodologia adottata nell'elaborazione di tutti i sistemi di conto alla base del PEF con indicazione dei razionali utilizzati in fase di calcolo.

<i>Conto Economico (Ricavi)</i>	<i>DRIVER</i>	<i>Dettaglio</i>
<i>Ricavi da contratto di servizio</i>	<i>Algoritmo ART</i>	I contributi da CdS sono il risultato dell'elaborazione attraverso l'algoritmo definito nell'allegato 5 alla Delibera ART 154/2019, finalizzato ad individuare un corrispettivo in grado di garantire l'equilibrio economico-finanziario e il riconoscimento di un margine di utile ragionevole.
<i>Ricavi tariffari</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Recupero livelli turistici;</i> • <i>Impatto controllo accessi centro storico;</i> • <i>Recupero livelli non turistici;</i> • <i>Manovra tariffaria.</i> 	<p>I ricavi tariffari sono stati proiettati considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> • recupero graduale dei livelli di ricavi turistici al 100% dei livelli 2019 nel 2032 e non turistici all'89,5% dei livelli 2019 nel 2032; • Clearing tra CdS Urbano a Extraurbano per i servizi parte delle percorrenze extraurbane effettuate entro il perimetro della prima cintura per c.a. 261 kposti/Km l'anno.
<i>Incrementi immobilizzazioni</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Piano Manutenzione straordinaria</i> 	Tale voce di ricavo è stata proiettata in base agli storni relativi alle ore di manodopera e dei ricambi utilizzati per la gestione interna degli interventi di manutenzione straordinaria di navi, tram, people mover e autobus, a fronte della liberazione del fondo appositamente predisposto nelle annualità dove tali interventi andranno a cadere.
<i>Ricavi diversi</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Continuità;</i> • <i>Piano manutenzione ciclica (navale, tram e people mover).</i> 	Tale voce di ricavo è stata proiettata in continuità con le annualità precedenti, fatta eccezione per le voci di storno fondo manutenzione cicliche personale e ricambi, che sono state proiettati in base al piano manutenzione ciclica, in coerenza con gli interventi di manutenzione ciclica di navi e tram, people mover nelle annualità dove tali interventi andranno a cadere, mediante liberazione del fondo appositamente accantonato.

<i>Conto Economico (Costi)</i>	<i>DRIVER</i>	<i>Dettaglio</i>
<i>Contributi in c/capitale</i>	<ul style="list-style-type: none"> <i>Piano investimenti</i> 	<p>I contributi in c/capitale sono stati proiettati considerando i contributi relativi ad investimenti effettuati prima del 2023 di competenza di esercizi successivi nell'arco di Piano e dei contributi stimati relativamente al piano investimenti aziendale.</p>
<i>Costi per materie prime</i>	<ul style="list-style-type: none"> <i>Stime puntuali;</i> <i>Evoluzioni del parco;</i> <i>Evoluzioni percorrenze;</i> <i>Piano manutenzione straordinaria;</i> <i>Andamento inflattivo (Worldbank per ciascuna categoria di carburante e prezzi al consumo).</i> 	<p>Costi per carburanti: stimati in base all'evoluzione del parco mezzi (autobus e navi) in ingresso nel corso di Piano per le diverse alimentazioni e in base all'evoluzione delle percorrenze.</p> <p>Costi per ricambi: stimati in base all'evoluzione del parco mezzi (autobus e navi) per quanto concerne la manutenzione ordinaria e in base agli interventi di manutenzione straordinaria previsti nell'apposito piano per ciascuna tipologia di mezzo e di interventi di ciclica per quanto concerne la navigazione, tram e people mover.</p> <p>Altri acquisti: gli acquisti generici sono stati stimati in base all'andamento inflattivo.</p>
<i>Costi per servizi</i>	<ul style="list-style-type: none"> <i>Stime puntuali;</i> <i>Andamento inflattivo.</i> 	<p>Capitalizzazioni manutenzioni: storni stimati in base agli interventi di manutenzione straordinaria e ciclica (quest'ultima per navigazione, tram e people mover) previsti nell'apposito piano manutentivo per ciascuna tipologia di mezzo ad oggi in parco e per i veicoli entranti nell'arco di Piano.</p> <p>Manutenzioni: stimati in base agli interventi di manutenzione ordinaria, straordinaria e ciclica (quest'ultima per navigazione, tram e people mover) esternalizzati a terzi, previsti nell'apposito piano manutentivo per ciascuna tipologia di mezzo ad oggi in parco e per i veicoli entranti nell'arco di Piano.</p> <p>Costi rivendite: stimati in proporzione al contratto fra AVM e Vela, ipotizzando a partire dal 2026 un efficientamento dei costi fissi di Vela legato alla maggiore attribuzione del personale in forze alle attività non TPL in virtù degli investimenti in digitalizzazione dei canali di vendita previsti.</p>

		<p>Costi sub-affidamenti: Per tutti gli anni di Piano è stato previsto il sub-affidamento di 1.175.767 km nel settore urbano gomma e di 8.000 h-moto nel settore navigazione. Per quanto concerne la gomma, sono stati previsti efficientamenti sui costi delle esternalizzazioni stimati in un andamento medio annuo nel periodo di Piano di -0,4%.</p>
<i>Godimento beni di terzi</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Andamento inflattivo;</i> • <i>Continuità.</i> 	Tali costi sono stati proiettati in continuità con lo storico e adeguati all'andamento inflattivo previsto nell'arco di Piano.
<i>Costo del personale</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Stime puntuali;</i> • <i>Variazioni dell'organico;</i> • <i>Rinnovo CCNL;</i> • <i>Dinamica straordinari.</i> 	<p>Costo del personale: stimati in relazione all'evoluzione dell'organico. Nell'arco di Piano è stato previsto il reintegro del 50% delle uscite per pensionamento afferenti strutture di staff. E' stato inoltre previsto un aumento del costo del personale per aumento CCNL pari a 60 €/mese per ciascuna unità di personale per il 2023 e 20 € dal 2025 al 2032. Sono stati inoltre previsti acc.ti per riconoscimento indennità su ferie per un totale di 370 €/anno per unità di personale per l'arco di Piano.</p>
<i>Amm.ti e svalutazioni</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Stime puntuali;</i> • <i>Libro cespiti aziendale;</i> • <i>Piano Investimenti.</i> 	Gli ammortamenti sono stati stimati in base ai piani di ammortamento dei cespiti attualmente presenti nel libro cespiti aziendale e in coerenza con i nuovi ingressi stimati nel Piano Investimenti aziendale nell'arco di Piano e gli interventi di manutenzione straordinaria capitalizzati e ammortizzati secondo le aliquote dei cespiti di riferimento.
<i>Oneri finanziari</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Stime puntuali;</i> • <i>Piano ammortamento mutui/finanziamenti in corso.</i> 	Gli oneri finanziari sono stati stimati in base ai piani di ammortamento dei mutui/finanziamenti attualmente attivi.
<i>Imposte</i>	<i>Stime puntuali,</i>	Le imposte sono state calcolate sul reddito imponibile d'esercizio, quando positivo, per ciascuna annualità di Piano (EBIT), con un'aliquota pari al 3,9% per l'IRAP e 23% per l'IRES.

<i>Stato Patrimoniale (Attivo)</i>	<i>DRIVER</i>	<i>Dettaglio</i>
<i>Attivo Fisso</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Libro cespiti</i> • <i>Piano Investimenti</i> 	L'Attivo Fisso è stato stimato in base al libro cespiti, partendo dall'importo pari al valore residuo contabile al netto delle quote di ammortamento previste per ciascun anno di affidamento, mentre per il Piano Investimenti, importo pari al costo storico di acquisto al netto della quota di ammortamento dell'esercizio per il primo anno di affidamento e valore residuo contabile al netto della quota di ammortamento dell'esercizio per i successivi anni di affidamento, per un totale di investimenti nel Piano di 314 Mln€ c.a.
<i>Rimanenze</i>	<i>Continuità</i>	Proiezione con l'indice di rotazione del magazzino, sulla base del dato storico aziendale.
<i>Crediti a commerciali</i>	<i>Consuntivo 2020</i>	Proiezioni con DSO (Days Sales Outstanding, tempo medio di incasso) storici aziendali, sulla base del rapporto tra il valore dei crediti v/clienti e dei ricavi da titoli di viaggio.
<i>Crediti per contributi c/investimento</i>	<i>Piano investimenti</i>	Tali contributi hanno effetto neutro sulla voce di credito, in quanto nelle proiezioni sono stati ipotizzati incassi dei contributi per gli investimenti finanziati entro l'anno.
<i>Disponibilità liquide</i>	<i>Calcolo puntuale mediante rendiconto finanziario</i>	Proiezioni sulla base dello sviluppo del Rendiconto Finanziario.
<i>Ratei e risconti attivi</i>	<i>Continuità</i>	Proiezioni in continuità con lo storico aziendale e in base all'andamento dei ricavi complessivi.

<i>Stato Patrimoniale (Passivo)</i>	<i>DRIVER</i>	<i>Dettaglio</i>
<i>Capitale Sociale, riserva legale e utili/perdite a nuovo/d'esercizio</i>	<i>Continuità</i>	Tali voci sono state considerate in continuità con il pregresso
<i>Fondo di trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato</i>	<ul style="list-style-type: none"> <i>Continuità</i> <i>Trend dell'organico</i> 	Proiezione effettuata sottraendo al fondo dell'importo relativo al personale previsto in uscita per ciascun anno di affidamento
<i>Fondo rischi e oneri</i>	<i>Piano manutenzione ciclica</i>	Proiezione effettuata variando il fondo con le quote accantonate per ciascuna annualità di Piano a fronte degli interventi di manutenzione ciclica e le quote di liberazione del fondo a questi destinate.
<i>Debiti a breve</i>	<i>Consuntivo 2020</i>	Proiezioni con DPO (Days Payable Outstanding, tempo medio di pagamento) storici aziendali, sulla base del rapporto tra il valore dei debiti a breve e i costi operativi.
<i>Debiti vs le banche</i>	<ul style="list-style-type: none"> <i>Piani ammortamento mutui in essere</i> 	Proiezione effettuate in base al piano di ammortamento dei mutui in essere in quanto non è stato previsto il ricorso ad ulteriori linee di finanziamento.
<i>Ratei e risconti passivi</i>	<ul style="list-style-type: none"> <i>Valore dei contributi pubblici previsti pregressi e nuovi</i> <i>Valore dei ricavi dei titoli di viaggio</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Proiezioni effettuate sulla base dei contributi pubblici pregressi decurtati per ciascuna annualità della quota economica valorizzata e dei nuovi finanziamenti previsti a contributo degli investimenti stimati nel Piano, pari a 260 Mln€ c.a. per tutta la durata del Piano; Proiezioni dei risconti commerciali in base all'andamento dei ricavi tariffari.

5 Annessi ART

5.1 Navigazione

Schema 1 - Conto Economico	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Totale
Ricavi											
Ricavi da traffico	102.737.042	106.407.414	106.499.540	109.872.210	110.056.462	110.639.267	110.823.519	111.406.324	111.590.577	112.485.106	1.092.517.461
Altri ricavi e proventi inerenti al servizio	8.851.677	10.706.550	13.279.117	14.132.370	14.762.581	14.947.775	15.579.890	15.938.168	15.735.515	15.316.227	139.249.860
Totale ricavi generati dall'assolvimento degli OSP	111.588.719	117.113.964	119.778.657	124.004.580	124.819.043	125.587.042	126.403.410	127.344.492	127.326.091	127.801.333	1.231.767.321
Effetti positivi di rete indotti											
Costi											
Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(12.746.435)	(12.976.823)	(13.283.036)	(13.237.290)	(13.450.168)	(13.410.670)	(13.638.775)	(13.807.838)	(13.810.018)	(13.890.313)	(134.451.366)
Costi per servizi	(33.158.105)	(33.704.666)	(33.800.683)	(34.412.525)	(34.600.565)	(34.211.446)	(34.191.952)	(34.186.674)	(34.155.692)	(34.181.414)	(340.603.722)
Costi per godimento beni di terzi	(1.764.997)	(1.796.767)	(1.829.109)	(1.847.400)	(1.865.874)	(1.884.533)	(1.903.378)	(1.922.412)	(1.941.636)	(1.961.052)	(18.717.156)
Costo del personale	(75.901.047)	(76.991.043)	(76.746.127)	(76.810.701)	(76.931.983)	(76.759.102)	(76.906.420)	(76.638.603)	(76.654.205)	(76.674.544)	(767.013.776)
- di cui: personale operativo											
Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci											
Oneri diversi di gestione	(1.189.435)	(1.189.435)	(1.189.435)	(1.189.435)	(1.189.435)	(1.189.435)	(1.189.435)	(1.189.435)	(1.189.435)	(1.189.435)	(11.894.351)
Totale costi operativi	(124.760.019)	(126.658.734)	(126.848.390)	(127.497.351)	(128.038.025)	(127.455.186)	(128.029.951)	(127.744.961)	(127.750.986)	(127.896.759)	(1.272.680.371)
Risultato Operativo Lordo (EBITDA)	(13.171.300)	(9.544.770)	(7.069.733)	(3.492.771)	(3.218.982)	(1.868.144)	(1.626.551)	(400.479)	(424.895)	(95.426)	(40.913.050)
Totale Ammortamenti	(13.731.559)	(15.939.530)	(17.122.709)	(19.389.914)	(20.451.892)	(20.130.918)	(20.362.533)	(21.570.900)	(21.920.408)	(21.286.394)	(191.906.755)
Risultato Operativo Netto (EBIT)	(26.902.859)	(25.484.301)	(24.192.441)	(22.882.685)	(23.670.873)	(21.999.062)	(21.989.084)	(21.971.379)	(22.345.303)	(21.381.820)	(232.819.806)
Utilizzo fondi per rischi ed oneri pertinenti agli OSP	3.035.869	3.009.764	3.084.491	3.177.605	2.936.848	3.322.641	3.412.427	3.443.306	3.329.274	3.232.552	31.984.778

Schema 2 Stato Patrimoniale	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Totale
Regolatorio											
Immobilizzazioni Immateriali	1.075.270	864.050	648.969	2.996.979	5.223.715	7.191.938	8.886.647	10.307.843	11.444.038	9.730.234	58.369.685
Immobilizzazioni Materiali	14.321.642	146.633.263	146.790.048	128.037.489	126.148.962	121.211.259	118.847.111	114.421.353	108.977.236	103.573.202	1.257.856.564
- di cui: Terreni e fabbricati (ad es. depositi, officine)											
- di cui: impianti (ad es. reti) e macchinari											
- di cui: parco veicoli autofinanziato											
- di cui: attrezzature industriali e commerciali											
Totale immobilizzazioni	144.291.912	147.497.314	147.439.017	131.034.468	131.372.677	128.403.197	127.733.758	124.729.195	120.421.274	113.303.435	1.316.226.249
Rimanenze	9.019.276	9.182.297	9.398.970	9.366.601	9.517.231	9.489.283	9.792.207	9.770.316	9.771.858	9.828.675	95.136.715
Crediti	49.353.216	49.605.097	49.693.667	49.743.758	49.794.350	49.184.167	51.274.726	51.519.725	50.332.469	50.055.001	500.556.176
- di cui: commerciali	1.264.743	1.261.147	1.263.398	1.264.672	1.266.958	1.250.445	1.303.595	1.309.824	1.279.639	1.272.585	12.726.004
- di cui: Altri crediti	48.088.473	48.343.950	48.430.268	48.479.086	48.528.392	47.933.722	49.971.132	50.209.902	49.052.830	48.782.416	487.830.171
Totale Attivo Circolante	58.372.492	58.787.394	59.092.637	59.110.359	59.311.581	58.673.450	61.066.933	61.290.041	60.104.327	59.883.676	595.652.890
Debiti	(82.289.282)	(76.855.048)	(73.458.307)	(69.083.844)	(65.458.345)	(62.738.115)	(62.365.790)	(60.878.003)	(59.458.916)	(58.058.473)	(670.595.924)
- di cui: Debiti verso fornitori	(8.730.435)	(6.888.235)	(9.097.970)	(9.066.637)	(9.212.444)	(9.185.390)	(9.478.613)	(9.457.423)	(9.458.916)	(9.513.913)	(92.089.977)
Totale Debiti	(82.289.282)	(76.855.048)	(73.458.307)	(69.083.844)	(65.458.345)	(62.738.115)	(62.365.790)	(60.878.003)	(59.406.717)	(58.058.473)	(670.595.924)
Capitale Investito Netto	120.375.122	129.429.659	133.073.347	121.060.983	125.225.914	124.338.532	126.430.901	125.141.234	121.118.885	115.126.639	1.241.323.215
Regolatorio	10.612.476	8.827.350	11.683.124	30.979.496	33.255.878	41.753.980	46.894.078	54.204.106	64.742.574	77.787.198	380.740.260
Disponibilità liquide	109.762.646	120.602.309	121.390.223	90.081.487	91.970.036	82.584.552	79.536.824	70.937.128	56.376.311	37.341.440	860.582.955
Capitale Investito Netto Operativo											

Scheda 3 - Piano Finanziario Regolatorio simulato	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Totale
Entrate relative a ricavi generati dall'assolvimento degli OSP	111.588.719	117.113.964	119.778.657	124.004.580	124.819.043	125.587.042	126.403.410	127.344.482	127.326.091	127.801.333	1.231.767.321
Effetti positivi di rete indotti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Entrate + effetti positivi di rete	111.588.719	117.113.964	119.778.657	124.004.580	124.819.043	125.587.042	126.403.410	127.344.482	127.326.091	127.801.333	1.231.767.321
Uscite relative a costi sostenuti per l'assolvimento degli OSP	138.491.578	142.598.264	143.971.098	146.887.265	148.489.916	147.586.104	148.392.494	149.315.861	149.671.394	149.183.153	1.464.587.127
Capitale Investito Netto (CIN)	120.375.122	129.429.659	133.073.347	121.060.983	125.225.914	124.338.532	126.430.901	125.141.234	121.118.885	115.128.639	1.241.323.215
Tasso di congrua remunerazione del CIN (%)											5,40%
Remunerazione del capitale investito (utile ragionevole)	6.500.257	6.989.202	7.185.961	6.537.293	6.762.199	6.714.281	6.827.269	6.757.627	6.540.420	6.216.946	67.031.454
Uscite + Utile ragionevole	144.991.834	149.587.466	151.157.059	153.424.558	155.252.116	154.300.385	155.219.762	156.073.488	156.211.814	155.400.099	1.531.618.581
Effetto Finanziario Netto (Compensazione variabile)	33.403.115	32.473.502	31.378.402	29.419.978	30.433.073	28.713.343	28.816.352	28.729.006	28.885.722	27.598.766	299.851.260
Entrate + Effetti positivi di rete + Compensazione variabile	144.991.834	149.587.466	151.157.059	153.424.558	155.252.116	154.300.385	155.219.762	156.073.488	156.211.814	155.400.099	1.531.618.581
VAN L	=VAN(F; L; Anno 1 - Anno N)										1.156.562.060
VAN H	=VAN(F; H; Anno 1 - Anno N)										1.156.562.060
VAN I	=VAN(F; I; Anno 1 - Anno N)										229.007.527
Compensazione costante	=RATA(F; N; O) dove N è il numero di anni del PEF										30.236.358
Poste figurative	3.166.757	2.237.145	1.142.045	(816.380)	196.715	(1.523.015)	(1.420.005)	(1.507.352)	(1.350.635)	(2.637.591)	

CONDIZIONI DI EQUILIBRIO

M = N
VAN.Q = 0
WACC = TIR

=SE(M = N; "SI"; "NO")
=SE(VAN(F; O; Anno 1 - Anno N)=0; "SI"; "NO")
5,40%

Per quanto riguarda gli indicatori di efficacia ed efficienza si evidenzia un andamento del costo per h/moto contenuto oltre i livelli dell'inflazione prevista, il cui valore cumulato nel periodo di Piano è di 12,40%, mentre la crescita del costo h/moto è contenuto in valore assoluto in un +1,1% nel 2032 rispetto ai valori 2023.

Nome	Formulazione	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	CAGR
Efficienza operativa												
Costo operativo per vetturaKm	Costo operativo/veit-km (PEA)	-295,93	-296,61	-296,91	-298,32	-300,30	-298,10	-298,53	-297,65	-298,44	-299,19	0,1%
Costo operativo per posto-km	Costo operativo/posti-km (totali)	-0,12	-0,12	-0,12	-0,12	-0,12	-0,12	-0,12	-0,12	-0,12	-0,12	0,1%
Efficienza - produttività												
Costo del lavoro totale per numero di addetti totali	Costo del lavoro totale/n. addetti totali	-50,577	-51,375	-51,399	-51,534	-51,656	-51,673	-51,847	-51,813	-51,935	-52,065	0,3%
Produzione per numero di addetti operativi	Vett-km (PEA)/n. addetti operativi	404	403	403	403	403	403	403	403	403	403	0,0%
Produzione per numero di addetti totali	Vett-km (PEA)/n. addetti totali	267	271	272	272	272	273	273	274	275	275	0,4%
Efficienza della rete di trasporto di superficie	Vett-km (PEA)/veit-km totali	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,0%
Efficienza - redditività												
Ricavi da traffico per vett-km	Ricavi da traffico/veit-km (cons)	259,19	264,77	265,00	273,46	273,83	276,39	275,85	277,31	277,77	280,02	0,9%
Coverage Ratio	Ricavi da traffico/costi operativi	0,88	0,89	0,89	0,92	0,91	0,92	0,92	0,93	0,93	0,94	0,7%
Efficienza - qualità												
Load factor	Pax-km/posti-km	52,0%	52,6%	52,8%	54,3%	54,6%	55,0%	55,3%	55,7%	56,0%	56,5%	

5.2 Automobilistico

Schema 1 - Conto Economico	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Totale
Ricavi											
Ricavi da traffico	20.021.676	20.450.465	20.519.659	20.978.466	21.116.855	21.295.297	21.433.686	21.612.127	21.750.516	21.903.795	211.082.542
Altri ricavi e proventi inerenti al servizio	4.429.704	5.377.068	6.380.444	9.564.150	12.700.290	12.671.672	12.650.102	12.589.609	12.493.648	12.405.181	101.261.868
Totale ricavi generati dall'assolvimento degli OSP	24.451.380	25.827.533	26.900.103	30.542.617	33.817.146	33.966.968	34.083.787	34.201.736	34.244.164	34.308.976	312.344.410
Effetti positivi di rete indotti											
Costi											
Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(7.890.194)	(7.553.234)	(7.574.095)	(7.804.553)	(8.743.794)	(8.738.731)	(8.828.400)	(8.713.100)	(8.716.566)	(8.717.255)	(83.279.932)
Costi per servizi	(13.813.940)	(13.814.358)	(13.916.419)	(13.894.219)	(14.024.867)	(14.020.911)	(14.043.933)	(14.069.147)	(14.101.904)	(14.127.792)	(139.827.490)
Costi per godimento beni di terzi	(474.823)	(483.370)	(492.071)	(784.991)	(792.841)	(800.770)	(808.777)	(816.865)	(825.034)	(833.284)	(7.112.827)
Costo del personale	(26.221.621)	(26.355.991)	(26.341.800)	(26.355.626)	(26.389.528)	(26.318.127)	(26.381.874)	(26.256.265)	(26.187.565)	(26.142.435)	(262.930.833)
- di cui: personale operativo											
Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci											
Oneri diversi di gestione	(588.046)	(588.046)	(588.046)	(588.046)	(588.046)	(588.046)	(588.046)	(588.046)	(588.046)	(588.046)	(5.880.465)
Totale costi operativi (EBITDA)	(48.986.625)	(48.794.999)	(48.912.431)	(49.427.446)	(50.539.077)	(50.466.585)	(50.631.031)	(50.443.424)	(50.419.115)	(50.408.813)	(499.031.546)
Risultato Operativo Lordo (EBITDA)	(24.535.244)	(22.967.467)	(22.012.328)	(18.884.829)	(16.721.931)	(16.498.617)	(16.547.243)	(16.241.689)	(16.174.950)	(16.099.837)	(186.687.136)
Totale Ammortamenti	(6.125.288)	(7.157.575)	(7.986.181)	(11.072.398)	(14.231.633)	(14.043.586)	(14.189.521)	(14.394.952)	(14.796.405)	(14.156.855)	(118.154.395)
Risultato Operativo Netto (EBIT)	(30.662.533)	(30.125.041)	(29.998.510)	(29.957.227)	(30.953.565)	(30.543.203)	(30.736.764)	(30.636.640)	(30.971.355)	(30.256.692)	(304.841.531)
Utilizzo fondi per rischi ed oneri pertinenti agli OSP	379.423	381.563	383.702	384.890	386.079	387.267	388.456	389.644	390.833	392.021	3.863.878

Schema 2 Stato Patrimoniale Regolatorio	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Totale
Immobilitazioni Immateriali	834.255	687.514	552.630	1.276.136	1.978.508	2.628.843	3.188.943	3.658.807	4.034.171	3.464.535	22.304.342
Immobilitazioni Materiali	26.196.409	24.171.835	19.301.193	20.024.415	17.874.084	16.041.625	17.508.558	19.031.081	23.460.527	21.539.093	205.148.821
- di cui: Terreni e fabbricati (ad es. depositi, officine)											
- di cui: impianti (ad es. reti) e macchinari											
- di cui: parco veicoli autofinanziato											
- di cui: attrezzature industriali e commerciali											
Totale Immobilizzazioni	27.030.664	24.859.348	19.853.824	21.300.550	19.852.593	18.670.468	20.697.501	22.689.888	27.494.699	25.003.628	227.453.163
Rimanenze	1.644.543	1.574.311	1.578.659	1.626.695	1.822.458	1.821.403	1.840.092	1.816.061	1.816.783	1.816.927	17.357.933
Crediti	31.368.263	31.446.295	31.525.732	31.570.658	31.616.033	31.661.862	31.708.150	31.754.900	31.802.117	31.849.807	316.303.818
- di cui: commerciali	205.790	206.302	206.823	207.118	207.415	207.716	208.020	208.326	208.636	208.949	2.075.095
- di cui: Altri crediti	31.162.473	31.239.994	31.318.909	31.363.540	31.408.618	31.454.146	31.500.130	31.546.573	31.593.481	31.640.858	314.228.723
Totale Attivo Circolante	33.012.806	33.020.607	33.104.392	33.197.354	33.438.491	33.483.265	33.548.242	33.570.960	33.618.900	33.666.734	333.661.751
Debiti	(57.598.900)	(54.466.104)	(51.431.928)	(49.457.700)	(47.071.348)	(44.222.245)	(41.729.506)	(39.750.340)	(36.917.628)	(34.040.728)	(456.686.428)
- di cui: Debiti verso fornitori	(15.131.878)	(15.520.344)	(15.563.210)	(16.036.774)	(17.966.700)	(17.956.297)	(18.140.547)	(19.057.206)	(19.104.801)	(19.106.312)	(173.624.069)
Totale Debiti	(57.598.900)	(54.466.104)	(51.431.928)	(49.457.700)	(47.071.348)	(44.222.245)	(41.729.506)	(39.750.340)	(36.917.628)	(34.040.728)	(456.686.428)
Capitale Investito Netto	2.444.571	3.413.851	1.526.287	5.040.205	6.219.736	7.931.488	12.516.237	16.510.508	24.195.971	24.629.634	104.428.486
Regolatorio	4.157.820	4.147.640	6.231.924	3.970.399	3.133.929	2.611.325	(253.973)	(2.812.421)	(8.713.334)	(6.470.620)	6.002.688
Disponibilità liquide	(1.713.249)	(733.789)	(4.705.637)	1.069.805	3.085.808	5.320.163	12.770.210	19.322.929	32.909.305	31.100.254	98.425.798
Capitale Investito Netto Operativo											

Schema 3 - Piano Finanziario Regolatorio simulato	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Totale
Entrate relative a ricavi generati dall'assolvimento degli OSP	24.451.380	25.827.533	26.900.103	30.542.617	33.817.146	33.966.968	34.083.787	34.201.736	34.244.164	34.308.976	312.344.410
Effetti positivi di rete indotti											
Entrate + effetti positivi di rete	24.451.380	25.827.533	26.900.103	30.542.617	33.817.146	33.966.968	34.083.787	34.201.736	34.244.164	34.308.976	312.344.410
Uscite relative a costi sostenuti per l'assolvimento degli OSP	55.113.913	55.952.574	56.898.613	60.499.844	64.770.710	64.510.171	64.820.551	64.838.376	65.215.520	64.565.669	617.185.941
Capitale Investito Netto (CIN)	2.444.571	3.413.851	1.526.287	5.040.205	6.219.736	7.931.488	12.516.237	16.510.508	24.195.971	24.629.634	104.428.486
Tasso di congrua remunerazione del CIN (%)									0,00%	0,00%	5,52%
Remunerazione del capitale investito (utile ragionevole)	134.940	188.445	84.251	278.219	343.329	437.818	690.896	911.380	1.335.618	1.359.556	5.764.452
Uscite + Utile ragionevole	55.248.853	56.141.019	56.982.864	60.778.063	65.114.040	64.947.989	65.511.447	65.749.756	66.551.137	65.925.224	622.950.393
Effetto Finanziario Netto (Compensazione variabile)	30.797.473	30.313.486	30.082.761	30.235.446	31.296.894	30.981.021	31.427.660	31.548.021	32.306.973	31.616.248	310.605.983
Entrate + Effetti positivi di rete + Compensazione variabile	55.248.853	56.141.019	56.982.864	60.778.063	65.114.040	64.947.989	65.511.447	65.749.756	66.551.137	65.925.224	622.950.393
VAN L =VAN(F; L; Anno 1 - Anno N)											464.434.993
VAN H =VAN(F; H; Anno 1 - Anno N)											464.434.993
VAN I =VAN(F; I; Anno 1 - Anno N)											233.265.806
Compesazione costante =RATA(F; N; O) dove N è il numero di anni del PEF											30.976.549
Poste figurative	(179.076)	(663.063)	(893.788)	(741.102)	320.345	4.472	451.111	571.472	1.330.424	639.699	

CONDIZIONI DI EQUILIBRIO

M = N
VAN Q = 0
WACC = TIR

=SEM = N; "Sf"; "TNO")
=SE(VAN(F; Q; Anno 1 - Anno N)=0 Sf;
5,52% Sf

Per quanto riguarda gli indicatori di efficacia ed efficienza, il costo operativo/vettura Km è contenuto nell'ordine del 0,3% medio annuo, al di sotto dell'andamento inflattivo, grazie alle azioni di efficientamento aziendale effettuate. Infatti, tale aumento è frutto soprattutto dell'introduzione nella flotta di veicoli ad alimentazione alternativa a partire dal 2026 (Idrogeno) aventi un costo di carburante molto superiore rispetto alle più inquinanti alimentazione utilizzate ad oggi. Considerando un parco in continuità con quello attuale, il valore del costo operativo/vettura Km avrebbe un andamento medio annuo dal 2023 al 2032 del -0,04%. Il livello di inflazione cumulata nel periodo è pari al 12,4%, il costo operativo/vettura Km 2032 vs 2023 non considerando l'effetto dell'idrogeno sui carburanti sarebbe - 0,4%.

Nome	Formulazione	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	CAGR
Efficienza operativa												
Costo operativo per vettura km	Costo operativo/vett.km (PEA)	-4,35	-4,33	-4,34	-4,39	-4,50	-4,49	-4,50	-4,49	-4,48	-4,48	0,3%
Costo operativo per passeggero km	Costo operativo/pass.km (totali)	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	0,3%
Efficienza - produttività												
Costo del lavoro totale per numero di addetti operativi	Costo del lavoro totale/n. addetti totali	-44.602	-44.852	-44.973	-45.061	-45.158	-45.139	-45.263	-45.194	-45.150	-45.143	0,1%
Produzione per numero di addetti operativi	Vett.km (PEA)/n. addetti operativi totali	26.498	26.498	26.498	26.498	26.498	26.498	26.498	26.498	26.498	26.498	0,0%
Produzione per numero di addetti totali	Vett.km (PEA)/n. addetti totali	18.932	18.937	18.989	19.026	19.041	19.067	19.106	19.157	19.190	19.221	0,2%
Efficienza della rete di trasporto di superficie	Vett.km (PEA)/vett.km totali	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,0%
Efficienza - redditività												
Ricavi da traffico per vett.km	Ricavi da traffico/vett.km (cons)	2,29	2,34	2,35	2,40	2,42	2,44	2,46	2,48	2,49	2,51	1,0%
Coverage Ratio	Ricavi da traffico/costi operativi	0,53	0,54	0,54	0,55	0,54	0,54	0,55	0,55	0,56	0,56	
Efficienza - qualità												
Load factor	Pass.km/pass.km	19,2%	19,7%	19,8%	20,4%	20,5%	20,6%	20,8%	20,9%	21,0%	21,2%	
Sostenibilità ambientale	N. veicoli max standard "Euro" /n. veicoli totali	58,4%	70,7%	72,2%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

5.3 Tram

Schema 1 - Conto Economico	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Totale
Ricavi											
Ricavi da traffico	8.614.747	8.788.210	8.820.454	9.010.777	9.075.266	9.155.485	9.219.974	9.300.192	9.364.881	9.430.239	90.780.024
Altri ricavi e proventi inerenti al servizio	5.576.855	4.354.423	4.046.896	4.935.879	4.907.991	3.802.756	3.661.500	4.268.622	4.268.975	4.269.235	44.083.132
Totale ricavi generati dall'assolvimento degli OSP	14.191.601	13.142.633	12.867.351	13.946.657	13.983.257	12.958.241	12.881.473	13.568.814	13.633.856	13.699.474	134.873.157
Effetti positivi di rete indotti											
Costi											
Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(4.345.607)	(3.597.773)	(3.659.958)	(4.502.556)	(4.557.262)	(3.813.879)	(3.881.077)	(4.732.515)	(4.795.111)	(4.859.846)	(42.745.605)
Costi per servizi	(3.406.649)	(3.424.007)	(3.443.678)	(3.606.999)	(3.645.813)	(3.495.037)	(3.504.810)	(3.525.097)	(3.535.317)	(3.538.811)	(35.126.218)
Costi per godimento beni di terzi	(57.209)	(58.300)	(59.349)	(69.943)	(60.542)	(61.146)	(61.759)	(62.377)	(63.000)	(63.630)	(607.318)
Costo del personale	(7.512.607)	(7.557.956)	(7.575.806)	(7.587.623)	(7.605.077)	(7.593.276)	(7.613.434)	(7.591.907)	(7.610.900)	(7.622.535)	(75.871.241)
- di cui, personale operativo											
Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(146.807)	(146.807)	(146.807)	(146.807)	(146.807)	(146.807)	(146.807)	(146.807)	(146.807)	(146.807)	(1.468.069)
Oneri diversi di gestione	(15.468.940)	(14.784.842)	(14.885.598)	(15.903.928)	(16.015.522)	(15.110.146)	(15.207.888)	(16.058.763)	(16.151.195)	(16.231.629)	(155.818.451)
Totale costi operativi	(1.277.339)	(1.642.209)	(2.018.248)	(1.957.271)	(2.032.264)	(2.151.905)	(2.326.415)	(2.489.949)	(2.577.539)	(2.552.156)	(20.945.294)
Risultato Operativo Lordo (EBITDA)	(7.660.216)	(7.118.041)	(6.414.100)	(6.422.860)	(6.351.697)	(5.810.034)	(5.552.521)	(5.152.728)	(5.151.307)	(5.162.220)	(60.804.744)
Totale Ammortamenti	(8.937.553)	(6.780.251)	(8.432.348)	(8.300.151)	(8.383.962)	(7.970.939)	(7.878.936)	(7.642.877)	(7.668.843)	(7.664.375)	(81.750.038)
Risultato Operativo Netto (EBIT)											
Utilizzo fondi per rischi ed oneri pertinenti agli OSP											

Schema 2 Stato Patrimoniale	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Totale
Regolatorio											
Immobilizzazioni immateriali	92.605	93.409	273.728	454.544	627.046	782.383	916.302	1.028.802	1.130.052	995.052	6.393.924
Immobilizzazioni materiali	60.113.197	56.756.445	53.776.898	50.806.432	47.887.356	45.302.654	42.864.403	40.564.262	38.276.917	35.989.940	472.338.503
- di cui: Terreni e fabbricati (ad es. depositi, officine)											
- di cui: Impianti (ad es. reti) e macchinari											
autofinanziato											
- di cui: parco veicoli											
- di cui: attrezzature industriali e commerciali											
Totale Immobilizzazioni	60.205.802	56.849.854	54.050.625	51.260.976	48.514.402	46.085.037	43.780.705	41.593.063	39.406.969	36.984.992	473.732.427
Rimanenze	4.386.755	3.631.639	3.694.613	4.545.189	4.600.434	3.849.991	3.917.826	4.777.326	4.840.514	4.505.862	43.150.349
Crediti	8.742.802	9.362.888	9.371.599	8.751.773	8.753.784	9.386.527	9.391.603	8.759.938	8.762.031	8.764.145	90.047.090
- di cui: commerciali	150.368	65.085	65.145	150.522	150.556	65.249	65.284	150.662	150.698	150.735	1.164.304
- di cui: Altri crediti	8.592.435	9.297.803	9.306.454	8.601.251	8.603.227	9.321.278	9.326.319	8.609.276	8.611.333	8.613.410	88.882.786
Totale Attivo Circolante	13.129.557	12.994.728	13.065.212	13.296.962	13.354.218	13.326.518	13.309.429	13.537.264	13.602.545	13.670.007	133.197.439
Debiti	(68.711.171)	(65.303.253)	(62.009.699)	(58.762.025)	(55.160.809)	(51.706.931)	(48.621.261)	(46.032.984)	(42.863.393)	(39.543.238)	(538.914.764)
- di cui: Debiti verso fornitori	(1.428.693)	(1.182.830)	(1.203.274)	(1.480.292)	(1.488.285)	(1.253.678)	(1.275.971)	(1.555.895)	(1.576.475)	(1.597.758)	(14.053.350)
Totale Debiti	(68.711.171)	(65.303.253)	(62.009.699)	(58.762.025)	(55.160.809)	(51.706.931)	(48.621.261)	(46.032.984)	(42.863.393)	(39.543.238)	(538.914.764)
Capitale Investito Netto	4.624.188	4.541.329	5.107.133	5.795.912	6.707.811	7.614.624	8.268.873	9.097.344	10.146.122	11.111.762	73.015.103
Disponibilità liquide	(2.262.003)	(4.210.623)	(6.877.133)	(11.730.628)	(16.946.624)	(19.210.489)	(21.059.136)	(23.822.510)	(26.852.038)	(29.400.929)	(162.372.113)
Capitale Investito Netto Operativo	6.886.191	8.751.951	11.984.271	17.526.540	23.654.435	26.925.113	29.326.009	32.919.854	36.998.159	40.512.691	235.387.216

Schema 3 - Piano Finanziario Regolatorio simulato	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Totale
Entrate relative a ricavi generati dall'assolvimento degli OSP	14.191.601	13.142.633	12.867.351	13.946.657	13.983.257	12.959.241	12.881.473	13.598.614	13.633.656	13.699.474	134.873.157
Effetti positivi di rete indotti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Entrate + effetti positivi di rete	14.191.601	13.142.633	12.867.351	13.946.657	13.983.257	12.959.241	12.881.473	13.598.614	13.633.656	13.699.474	134.873.157
Uscite relative a costi sostenuti per l'assolvimento degli OSP	23.129.156	21.902.884	21.299.698	22.326.808	22.367.219	20.929.179	20.760.409	21.211.491	21.302.501	21.393.849	216.623.195
Capitale Investito Netto (CIN)	4.624.188	4.541.329	5.107.138	5.795.912	6.707.811	7.614.624	8.268.873	9.097.344	10.146.122	11.111.762	73.015.103
Tasso di congrua remunerazione del CIN (%)	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00%	0,00%	5,86%
Remunerazione del capitale investito (utile ragionevole)	270.977	266.122	299.278	339.640	383.078	445.217	484.556	533.104	594.553	651.149	4.278.685
Uscite + Utile ragionevole	23.400.134	22.168.005	21.598.976	22.666.448	22.760.297	21.375.396	21.244.965	21.744.596	21.897.064	22.044.998	220.901.860
Effetto Finanziario Netto (Compensazione variabile)	9.208.533	9.026.372	8.731.626	8.719.792	8.777.039	8.417.156	8.363.492	8.175.781	8.263.408	8.345.525	88.028.723
Entrate + Effetti positivi di rete + Compensazione variabile	23.400.134	22.168.005	21.598.976	22.666.448	22.760.297	21.375.396	21.244.965	21.744.596	21.897.064	22.044.998	220.901.860
VAN L	=VAN(F; L; Anno 1 - Anno N)										164.090.566
VAN H	=VAN(F; H; Anno 1 - Anno N)										164.090.566
VAN I	=VAN(F; I; Anno 1 - Anno N)										64.110.261
Compensazione costante	=RATA(F; N; O) dove N è il numero di anni del PEF										8.652.849
Poste figurative	555.683	373.523	78.777	66.942	124.190	(235.694)	(289.358)	(477.068)	(389.441)	(307.325)	
CONDIZIONI DI EQUILIBRIO											
M = N	=SE(M = N; "SI"; "NO")										
VAN Q = 0	=SE(VAN(F; O; Anno 1 - Anno N)=0; "SI"; "SI")										
WACC = TIR	5,86%										

Per quanto riguarda gli indicatori di efficacia ed efficienza si evidenzia un andamento del costo per Km contenuto oltre i livelli dell'inflazione prevista, il cui valore cumulato nel periodo di Piano è di 12,40%, mentre la crescita del costo/Km è contenuto in valore assoluto in un +5,4% nel 2032 rispetto ai valori 2023, mediamente 0,6% annuo in meno di crescita rispetto all'inflazione considerata.

Nome	Formulazione	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	CAGR
Efficienza operativa												
Costo operativo per vettura-km	Costo operativo/vett-km (PEA)	-10,92	-11,08	-11,15	-11,25	-11,33	-11,32	-11,40	-11,37	-11,44	-11,50	0,6%
Costo operativo per posto-km	Costo operativo/posti-km (totali)	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	0,6%
Efficienza - produttività												
Costo del lavoro totale per numero di addetti totali	Costo del lavoro totale/n. addetti totali	-57,021	-57,483	-57,887	-58,115	-58,330	-58,412	-58,680	-58,710	-59,028	-59,133	0,3%
Produzione per numero di addetti operativi	Vett-km (PEA)/n. addetti operativi	24,450	24,450	24,450	24,450	24,450	24,450	24,450	24,450	24,450	24,450	0,0%
Produzione per numero di addetti totali	Vett-km (PEA)/n. addetti totali	11,779	11,789	11,832	11,853	11,863	11,886	11,911	11,950	11,975	11,975	0,2%
Efficienza della rete di trasporto di superficie	Vett-km (PEA)/vett-km totali	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,0%
Efficienza - redditività												
Ricavi da traffico per vett-km	Ricavi da traffico/vett-km (cons)	6,31	6,44	6,46	6,60	6,65	6,71	6,76	6,82	6,87	6,91	1,0%
Coverage Ratio	Ricavi da traffico/costi operativi	0,56	0,58	0,58	0,59	0,59	0,59	0,59	0,60	0,60	0,60	0,5%
Efficienza - qualità												
Load factor	Pak-km/posti-km	31,5%	32,3%	32,4%	33,3%	33,5%	33,8%	34,0%	34,2%	34,4%	34,7%	

5.4 People Mover

Schema 1 - Conto Economico	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Totale
Ricavi											
Ricavi da traffico	1.290.550	1.347.908	1.347.908	1.405.266	1.405.266	1.412.435	1.412.435	1.419.605	1.419.605	1.433.945	13.894.923
Altri ricavi e proventi inerenti al servizio	1.566.614	1.565.911	1.565.746	1.565.582	1.565.542	1.565.535	1.565.527	1.565.527	1.565.305	1.565.263	15.656.551
Totale ricavi generati dall'assolvimento degli OSP	2.857.164	2.913.819	2.913.654	2.970.847	2.970.808	2.977.970	2.977.962	2.985.132	2.984.910	2.999.207	29.551.474
Effetti positivi di rete indotti											
Costi											
Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(271.171)	(278.598)	(286.062)	(292.830)	(299.801)	(306.981)	(314.377)	(321.997)	(329.848)	(326.094)	(3.027.756)
Costi per servizi	(1.374.360)	(1.384.967)	(1.391.916)	(1.403.132)	(1.408.420)	(1.408.776)	(1.411.493)	(1.414.488)	(1.417.119)	(1.422.755)	(14.037.425)
Costi per godimento beni di terzi	(92.219)	(93.879)	(95.569)	(96.525)	(97.490)	(98.465)	(99.450)	(100.444)	(101.448)	(102.463)	(977.952)
Costo del personale	(1.214.866)	(1.244.579)	(1.254.438)	(1.267.021)	(1.279.666)	(1.286.924)	(1.301.597)	(1.307.555)	(1.318.870)	(1.330.223)	(12.805.740)
- di cui: personale operativo											
Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Oneri diversi di gestione	(25.630)	(25.630)	(25.630)	(25.630)	(25.630)	(25.630)	(25.630)	(25.630)	(25.630)	(25.630)	(256.302)
Totale costi operativi	(2.978.246)	(3.027.653)	(3.053.614)	(3.085.138)	(3.111.007)	(3.126.775)	(3.152.548)	(3.170.115)	(3.192.917)	(3.207.165)	(31.105.177)
Risultato Operativo Lordo (EBITDA)	(121.082)	(113.834)	(139.960)	(114.291)	(140.199)	(148.805)	(174.585)	(184.983)	(208.007)	(207.957)	(1.553.703)
Totale Ammortamenti	(893.923)	(869.501)	(887.709)	(902.004)	(908.664)	(912.163)	(879.722)	(844.880)	(848.208)	(860.536)	(8.807.311)
Risultato Operativo Netto (EBIT)	(1.015.005)	(983.336)	(1.027.669)	(1.016.295)	(1.048.863)	(1.060.968)	(1.054.307)	(1.029.863)	(1.056.215)	(1.068.493)	(10.361.014)
Utilizzo fondi per rischi ed oneri pertinenti agli OSP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Schema 2 Stato Patrimoniale	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Totale
Regolatorio											
Immobilizzazioni Immateriali	9.208.129	8.785.197	8.364.113	7.930.184	7.483.792	7.024.065	6.551.002	6.064.611	5.564.670	5.051.359	72.027.123
Immobilizzazioni Materiali	1.057.465	1.481.449	1.605.215	1.627.364	1.655.277	1.693.019	1.776.530	1.908.211	2.049.891	2.192.572	17.046.994
- di cui: Terreni e fabbricati (ad es. depositi, officine)											
- di cui: impianti (ad es. reti) e macchinari											
- di cui: parco veicoli autofinanziato											
- di cui: attrezzature industriali e commerciali											
Totale Immobilizzazioni	10.265.595	10.266.647	9.969.327	9.557.548	9.139.069	8.717.084	8.327.532	7.972.822	7.614.562	7.243.931	89.074.117
Rimanenze	358.002	367.806	377.661	386.596	395.799	405.278	415.043	425.103	435.468	430.512	3.997.268
Crediti	2.098.415	2.098.415	2.098.415	2.098.415	2.098.415	2.098.415	2.098.415	2.098.415	2.098.415	2.098.415	20.984.147
- di cui: commerciali	67.691	67.691	67.691	67.691	67.691	67.691	67.691	67.691	67.691	67.691	676.908
- di cui: Altri crediti	2.030.724	2.030.724	2.030.724	2.030.724	2.030.724	2.030.724	2.030.724	2.030.724	2.030.724	2.030.724	20.307.239
Totale Attivo Circolante	2.456.416	2.466.221	2.476.076	2.485.011	2.494.213	2.503.693	2.513.458	2.523.518	2.533.883	2.528.926	24.981.414
Debiti	(3.057.926)	(2.408.050)	(1.724.916)	(1.761.434)	(1.798.984)	(1.837.598)	(1.877.311)	(1.918.159)	(1.960.178)	(1.945.000)	(20.289.556)
- di cui: Debiti verso fornitori	(445.760)	(457.969)	(470.239)	(481.364)	(492.823)	(504.626)	(516.785)	(529.311)	(542.216)	(536.045)	(4.977.137)
Totale Debiti	(3.057.926)	(2.408.050)	(1.724.916)	(1.761.434)	(1.798.984)	(1.837.598)	(1.877.311)	(1.918.159)	(1.960.178)	(1.945.000)	(20.289.556)
Capitale Investito Netto	9.664.085	10.324.818	10.720.487	10.281.125	9.834.299	9.383.179	8.963.678	8.578.181	8.188.266	7.827.858	93.765.975
Regolatorio	294.666	268.244	172.922	1.270.477	2.300.581	3.362.370	4.356.881	4.101.484	5.002.317	5.893.719	27.023.661
Disponibilita' liquide	9.369.419	10.056.574	10.547.565	9.010.647	7.533.718	6.020.809	4.606.797	4.476.697	3.185.949	1.934.139	66.742.314
Capitale Investito Netto Operativo											

Schema 3 - Piano Finanziario Regolatorio simulato	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Totale
Entrate relative a ricavi generati dall'assolvimento degli OSP	2.857.164	2.913.819	2.913.654	2.970.847	2.970.808	2.977.970	2.977.962	2.985.132	2.984.910	2.999.207	29.551.474
Effetti positivi di rete indotti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Entrate + effetti positivi di rete	2.857.164	2.913.819	2.913.654	2.970.847	2.970.808	2.977.970	2.977.962	2.985.132	2.984.910	2.999.207	29.551.474
Uscite relative a costi sostenuti per l'assolvimento degli OSP	3.872.169	3.897.154	3.941.323	3.987.142	4.019.671	4.038.938	4.032.270	4.014.995	4.041.125	4.067.701	39.912.488
Capitale Investito Netto (CIN)	9.664.085	10.324.818	10.720.487	10.281.125	9.834.299	9.383.179	8.963.678	8.578.181	8.188.266	7.827.858	93.765.975
Tasso di congrua remunerazione del CIN (%)									0,00%	0,00%	5,86%
Remunerazione del capitale investito (utile ragionevole)	566.315	605.034	628.221	602.474	576.290	549.854	525.272	502.681	479.832	458.712	5.494.686
Uscite + Utile ragionevole	4.438.485	4.502.189	4.569.544	4.589.616	4.595.961	4.588.792	4.557.541	4.517.676	4.520.957	4.526.413	45.407.174
Effetto Finanziario Netto (Compensazione variabile)	1.581.321	1.588.370	1.655.890	1.618.769	1.625.153	1.610.822	1.579.579	1.532.544	1.536.047	1.527.206	15.855.700
Entrate + Effetti positivi di rete + Compensazione variabile	4.438.485	4.502.189	4.569.544	4.589.616	4.595.961	4.588.792	4.557.541	4.517.676	4.520.957	4.526.413	45.407.174
VAN L	=VAN(F; L; Anno 1 - Anno N)										33.627.619
VAN H	=VAN(F; H; Anno 1 - Anno N)										33.627.619
VAN I	=VAN(F; I; Anno 1 - Anno N)										11.779.314
Compensazione costante	=RATA(F; N; O) dove N è il numero di anni del PEF										1.589.833
Poste figurative	(8.512)	(1.463)	66.057	28.936	35.320	20.990	(10.254)	(57.289)	(53.786)	(62.627)	

CONDIZIONI DI EQUILIBRIO

M = N
VAN Q = 0
WACC = TIR

=SEM = N; "SI"; "NO"
=SEVAN(F; Q; Anno 1 - Anno N)=0
5,86%
SI

Per quanto riguarda gli indicatori di efficacia ed efficienza si evidenzia un andamento del costo per Km contenuto oltre i livelli dell'inflazione prevista, il cui valore cumulato nel periodo di Piano è di 12,40%, mentre la crescita del costo/Km è contenuto in valore assoluto in un +7,2% nel 2032 rispetto ai valori 2023, mediamente 0,8% annuo in meno di crescita rispetto all'inflazione considerata.

Nome	Formulazione	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	CAGR
Efficienza operativa												
Costo operativo per vetture-km	Costo operativo/vett-km (PEA)	-48,74	-49,56	-49,99	-50,51	-50,93	-51,19	-51,62	-51,91	-52,29	-52,52	0,8%
Costo operativo per lavoro-km	Costo operativo/posti-km (totali)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Efficienza produttiva												
Costo del lavoro totale per numero di addetti totali	Costo del lavoro totale/n. addetti totali	-64,897	-66,484	-67,011	-67,683	-68,358	-68,746	-69,530	-69,848	-70,452	-71,059	1,0%
Produzione per numero di addetti operativi	Vett-km (PEA)/n. addetti operativi totali	3,236	3,236	3,236	3,236	3,236	3,236	3,236	3,236	3,236	3,236	0,0%
Produzione per numero di addetti totali	Vett-km (PEA)/n. addetti totali	3,236	3,236	3,236	3,236	3,236	3,236	3,236	3,236	3,236	3,236	0,0%
Efficienza della rete di trasporto di superficie	Vett-km (PEA)/vett-km totali	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,0%
Efficienza - redditività												
Ricavi da traffico per vett-km	Ricavi da traffico/vett-km (cons)	21,30	22,25	22,25	23,20	23,20	23,32	23,32	23,43	23,43	23,67	1,2%
Coverage Ratio	Ricavi da traffico/costi operativi	0,44	0,45	0,45	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,3%

6 Periodi regolatori

Nell'ambito dell'individuazione dei periodi regolatori, sono state considerate alcune variabili che caratterizzano la gestione, tra cui l'erogazione dei ristori a compensazione dei mancati ricavi e la ripresa graduale dei ricavi tariffari post-pandemia. A tal fine, si individuano di seguito tre diversi periodi regolatori nell'orizzonte di Piano:

- **Primo periodo regolatorio** Anno 1 (a partire dal 1 aprile) e Anno 2 (04/2023-2024): tali annualità, infatti, sono ancora segnate dalla ripresa dalla pandemia, dove per i flussi turistici si prevede si arrivi nel 2024 al 94% dei livelli 2019, per i residenti all'82,5% dei livelli 2019;
- **Secondo periodo regolatorio** Anno 3, Anno 4 e Anno 5 (2025-2027): tali annualità coincidono con il periodo di Piano in cui si attende una normalizzazione dei flussi di ricavi, con il ritorno alle quantità di titoli di viaggio turistici pari al 98% a partire dal 2026. In tale periodo, inoltre, si registrano importanti discontinuità in termini di investimenti in materiale rotabile ad alimentazione alternativa, con l'ingresso di autobus elettrici e ad idrogeno che porteranno nel 2026 la cessazione di produzione con mezzi a gasolio;
- **Terzo periodo regolatorio** Anno 6, Anno 7, Anno 8, Anno 9 e Anno 10 (fino al 31 marzo) (2028-03/2032): tali annualità coincidono con il periodo di Piano in cui si attende pieno ritorno dei livelli di flussi turistici nel 2032.