



***prorevi***

PROREVI srl  
Società di Revisione e  
organizzazione contabile di aziende

---

**Relazione di asseverazione della società di revisione  
sul Piano Economico Finanziario  
allegato alla Relazione emessa ai sensi dell'art. 34, comma 20, del D.L. 179/2012, in  
quanto richiamato dall'art. 3-bis, comma 1-bis, D.L. 138/2011**

All'Assemblea  
dell'Ente di Governo del Trasporto Pubblico Locale del bacino territoriale ottimale e omogeneo di  
Vicenza

1. Abbiamo esaminato i dati previsionali, le ipotesi e gli elementi posti alla base della loro formulazione (di seguito i "Dati Previsionali") riportati nel Piano Economico Finanziario (di seguito "Piano"), che il Vs Ente ha predisposto nell'ambito della Relazione redatta ex art. 34 cc. 20 e 21 D.L. 179/2012, necessaria all'affidamento diretto "*in house*" del servizio di trasporto pubblico locale nell'ambito provinciale di Vicenza (di seguito la "Relazione").  
La responsabilità della redazione dei Dati Previsionali, delle ipotesi e degli elementi posti alla base della loro formulazione compete al Vs Ente.
2. I Dati Previsionali contenuti nel Piano sono stati predisposti per la loro inclusione nella Relazione. L'Ente di Governo del Trasporto Pubblico Locale del bacino territoriale ottimale e omogeneo di Vicenza (di seguito "Ente di Governo") ha redatto i Dati Previsionali sulla base di un insieme di ragionevoli assunzioni ipotetiche relative a eventi futuri e azioni che, come tutti i piani prospettici, non necessariamente si potrebbero verificare. In particolare, si evidenzia che:
  - il Piano che viene asseverato, nella sua versione definitiva e unitamente alla Relazione, ci è stato consegnato in data 12 settembre 2017 e costituisce un aggiornamento del precedente Piano approvato dalla Vs Assemblea n. 2/2017 del 31.07.2017; tale Piano, unitamente alla Relazione definitiva e alla presente relazione di asseverazione, sarà oggetto di successiva presa d'atto da parte dell'Ente di Governo;
  - l'Ente di Governo ha scelto quale forma di affidamento del servizio di Trasporto Pubblico Locale nell'ambito provinciale di Vicenza il modello della società "*in house*"; la società affidataria è la SVT S.r.l. in relazione alla quale sono in corso le azioni e misure necessarie per assicurare tutti i requisiti previsti dalla disciplina nazionale e comunitaria per tale tipologia di affidamento;
  - la società SVT S.r.l. è stata destinataria, con effetto 01.03.2016, del conferimento dei rami d'azienda relativi al trasporto pubblico locale da parte delle precedenti società affidatarie AIM Vicenza Mobilità S.r.l. e Ferrovie Tramvie Vicentine S.p.A.;

- il Piano è stato redatto prendendo come base dati il bilancio approvato della SVT S.r.l. relativo all'anno 2016; tale bilancio si riferisce al periodo 01.03.2016 – 31.12.2016 e dunque i dati sono stati rapportati a un periodo di 12 mesi; tale bilancio, inoltre, nella parte economica, è stato depurato da poste di carattere straordinario o eccezionale;
- assumendo come riferimento i dati del bilancio 2016 della SVT S.r.l. così determinati, come evidenziato nella Relazione, il Piano contempla, in particolare:
  - a) un aumento dei ricavi da traffico del 3% complessivo nel periodo 2019-2023 in considerazione del riassetto della rete, del miglioramento del livello di servizio offerto grazie agli investimenti nel rinnovo del parco automezzi e nella nuova filovia la cui realizzazione nel capoluogo è prevista nel periodo 2021-2022;
  - b) un aumento dei ricavi da Contratto di Servizio (corrispettivi) di 0.81 milioni in relazione ai servizi filoviari la cui entrata in vigore è prevista a partire dall'anno 2022;
  - c) un tasso di interesse sui finanziamenti da acquisire da terzi per gli investimenti di "mantenimento" nella misura del 1,6% annuo e un tasso di interesse sugli investimenti di "riqualificazione" nella misura più prudenzialmente stabilita nel 5% annuo;
  - d) alcune efficienze derivanti principalmente dall'aggregazione dei rami d'azienda conferiti e dall'implementazione della filovia;
  - e) dei risparmi previsti in relazione al programma di sub-affidamento a terzi di parte del servizio fino al 15% del totale;
- il Piano non contempla aggiornamenti di natura inflazionistica; si assume, infatti, che il Contratto di Servizio, tuttora in fase di stipula, conterrà opportune clausole di adeguamento prezzi all'inflazione;
- con riferimento ai dati sul personale, in conseguenza del raggiungimento dei requisiti di quiescenza e in coerenza con il processo di riorganizzazione aziendale, il Piano prevede nel periodo 2017-2019 una contrazione dell'organico e dei connessi costi per complessivi 3,1 milioni; tale riduzione è accompagnata da un progressivo incremento del ricorso ai sub-affidamenti del servizio e alle esternalizzazioni di alcune fasi di attività;
- il Piano si fonda sull'ottenimento di contributi pubblici sugli investimenti in beni strumentali nelle misure indicate nella Relazione, variabili secondo la tipologia d'investimento;
- il Piano è stato redatto in accordo con quanto previsto dall'art. 3-bis del D.L. n. 138/2011 convertito nella L. 148/2011 e successive modifiche. Tale Piano è costituito da:
  - Conto economico 2016-2026 – Corrispettivo contrattuale storico;
  - Conto economico 2016-2026 – Corrispettivo pari al "fabbisogno standard";
  - Cash flow 2016-2026;
  - Stato Patrimoniale al 31.12.2016 della Società affidataria.

L'orizzonte temporale considerato è dal 30.09.2017 al 31.12.2026.

3. Il nostro esame è stato svolto secondo le procedure previste per tali tipi di incarico dall'International Standard on Assurance Engagement (ISAE) 3400 "*The Examination of Prospective Financial Information*", emesso dall'*International Federation of Accountants* (IFAC).
4. Nello svolgimento del nostro lavoro, ci siamo basati su ipotesi, dati e documentazione da Voi fornitici, che non sono stati sottoposti ad alcuna verifica di congruità da parte nostra. Non ci assumiamo, pertanto, alcuna responsabilità circa la veridicità, adeguatezza e correttezza delle ipotesi e dei dati suddetti e dei documenti presentati al riguardo, nonché, più in generale, di qualsivoglia altra informazione che ci avete comunicato ai fini della redazione del presente documento, di cui vi assumete, pertanto, ogni responsabilità.
5. Va tenuto presente che trattandosi di eventi futuri, si deve tener conto che, sia per quanto concerne il concretizzarsi dell'accadimento e sia per quanto riguarda la misura e la tempistica della sua manifestazione, potrebbero verificarsi scostamenti fra valori consuntivi e valori preventivati.

6. Sulla base dei dati e degli elementi probativi a supporto delle ipotesi e degli elementi utilizzati nella formulazione dei Dati Previsionali, non siamo venuti a conoscenza di fatti tali da farci ritenere che, alla data odierna, le suddette ipotesi non forniscano una base ragionevole per la predisposizione del Piano.
7. Tutto ciò premesso,

**si assevera**

il Piano Economico Finanziario predisposto dall'Ente di Governo del Trasporto Pubblico Locale del bacino territoriale ottimale e omogeneo di Vicenza, attestandone la sostanziale la coerenza e l'equilibrio economico finanziario nel suo complesso sulla base:

- delle assunzioni ipotizzate sui ricavi da traffico;
- dei corrispettivi contrattuali previsti;
- degli investimenti complessivi previsti nella durata della concessione;
- della struttura dei costi identificata e delle previsioni di riduzione dei costi;
- dei contributi pubblici previsti per il sostenimento degli investimenti;
- dei finanziamenti a medio-lungo termine previsti;
- della struttura finanziaria complessiva prevista e dei relativi flussi di cassa;
- della durata del Piano, fissata nell'arco temporale 30.09.2017 – 31.12.2026.

La presente asseverazione è resa con l'espresso avvertimento che:

- Prorevi S.r.l. non svolge alcuna funzione di natura pubblica;
- la presente asseverazione non costituisce attività sostitutiva della funzione di verifica e valutazione del Piano da parte delle autorità competenti;
- Prorevi S.r.l. non assume la responsabilità di aggiornare il presente documento per circostanze o eventi che dovessero manifestarsi dopo la data odierna.

Montebelluna (TV) 15 settembre 2017

**Prorevi S.r.l.**

Il Legale Rappresentante

Dott. Andrea Cavasin - socio

Allegato: Relazione ex art. 34 cc. 20 e 21 D.L. 179/2012 e Piano Economico-Finanziario asseverato

Ente di Governo del Trasporto Pubblico Locale  
del bacino territoriale ottimale e omogeneo di Vicenza

*Affidamento in house a SVT Srl*

**Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti per la forma di affidamento prescelta (ex D.L. 18 ottobre 2012 n. 179, art. 34 commi 20 e 21)**

*Trasporto pubblico locale nell'ambito provinciale di Vicenza*

## INFORMAZIONI DI SINTESI

Oggetto dell'affidamento	<i>Trasporto pubblico locale nell'ambito provinciale di Vicenza</i>
Ente affidante	Ente di Governo di ambito provinciale di Vicenza
Tipo di affidamento	Concessione
Modalità di affidamento	In house
Durata del contratto	9 anni con decorrenza 30 settembre 2017
Specificare se nuovo affidamento o adeguamento di servizio già attivo	<i>Nuovo affidamento</i>
Territorio interessato dal servizio affidato o da affidare	<i>Intero Ambito provinciale di Vicenza, con la sola eccezione dell'11% di servizi messi a gara ai sensi del d. l n. 50 del 2017 art. 27 comma 2</i>

## SOGGETTO RESPONSABILE DELLA COMPILAZIONE

Nominativo	arch. Carlo Andriolo
Ente di riferimento	Ente di Governo del Trasporto Pubblico Locale del bacino territoriale ottimale e omogeneo di Vicenza
Area/servizio	Ufficio Centrale dell'Ente di Governo
Telefono	0444 221465
Email	candriolo@comune.vicenza.it
Data di redazione	__/__/____

## **SEZIONE A**

### **NORMATIVA DI RIFERIMENTO**

- Regolamento CE n. 1370 del 2007

- Art. 34 comma 20 d.l. n. 179 del 2012, convertito in legge: << 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.>>

- Art. 13, d.l. n. 145 del 2013, convertito in legge: <<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>>

- Art. 3 bis D.L. 13/08/2011, n. 138 <<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 comma 1 del presente articolo cui gli enti locali partecipano obbligatoriamente, fermo restando quanto previsto dall'articolo 1, comma 90, della legge 7 aprile 2014, n. 56. ... Gli enti di governo di cui al comma 1 devono effettuare la relazione prescritta dall'articolo 34, comma 20, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, 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. Nella menzionata relazione, gli enti di governo danno conto della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e ne motivano le ragioni con riferimento agli obiettivi di universalità e socialità, di efficienza, di economicità e di qualità del servizio. Al fine di assicurare la realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari da parte del soggetto affidatario, la relazione deve comprendere un piano economico-finanziario che, fatte salve le disposizioni di settore, contenga anche la proiezione, per il periodo di durata dell'affidamento, dei costi e dei ricavi, degli investimenti e dei relativi finanziamenti, con la specificazione, nell'ipotesi di affidamento in house, dell'assetto economico-patrimoniale della società, del capitale proprio investito e dell'ammontare dell'indebitamento da aggiornare ogni triennio. Il piano economico-finanziario deve essere asseverato da un istituto di credito o da società di servizi costituite dall'istituto di credito stesso e iscritte nell'albo degli intermediari finanziari, ai sensi dell'articolo 106 del testo unico di cui al decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, e successive modificazioni, o da una società di revisione ai sensi dell'articolo 1 della legge 23 novembre 1939, n. 1966. Nel caso di affidamento in house, gli enti locali proprietari procedono, contestualmente all'affidamento, ad accantonare pro quota nel primo bilancio utile, e successivamente ogni triennio, una somma pari all'impegno finanziario corrispondente al capitale proprio previsto per il triennio nonché a redigere il bilancio consolidato con il soggetto affidatario in house. 2. In sede di affidamento del servizio mediante procedura ad evidenza pubblica, l'adozione di strumenti di tutela dell'occupazione costituisce elemento di valutazione dell'offerta.>>

- decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, art. 37, lett. f, che prevede poteri dell'Autorità per << definire gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare e a stabilire i criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici>>

- D. l. n. 50 del 2017, convertito in legge, art. 27 comma 2 <<A decorrere dall'anno 2018, il riparto del Fondo di cui al comma 1 è effettuato, entro il 30 giugno di ogni anno, .. Il suddetto riparto è operato sulla base dei seguenti criteri:

...d) riduzione in ciascun anno delle risorse del Fondo da trasferire alle regioni qualora i servizi di trasporto pubblico locale e regionale non risultino affidati con procedure di evidenza pubblica entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello di riferimento, ovvero ancora non ne risulti pubblicato alla medesima data il bando di gara, nonché nel caso di gare non conformi alle misure di cui alle delibere dell'Autorità di regolazione dei trasporti adottate ai sensi dell'articolo 37, *comma 2, lettera f)*, del *decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201*, convertito, con modificazioni dalla *legge 22 dicembre 2011, n. 214*, qualora bandite successivamente all'adozione delle predette delibere. La riduzione non si applica ai contratti di servizio affidati alla data del 30 settembre 2017 in conformità alle disposizioni di cui al *regolamento (CE) n. 1370/2007*, sino alla loro scadenza, nonché per i servizi ferroviari regionali nel caso di avvenuta pubblicazione alla medesima data ai sensi dell'articolo 7, *comma 2*, del *regolamento (CE) n. 1370/2007*. La riduzione, applicata alla quota di ciascuna regione come determinata ai sensi delle lettere da a) a c), è pari al quindici per cento del valore dei corrispettivi dei contratti di servizio non affidati con le predette procedure. Le risorse derivanti da tali riduzioni sono ripartite tra le altre Regioni con le modalità di cui al presente comma, lettere a), b) e c);>>

- Legge n. 422 del 1997, in particolare art. 18 e 19

- Legge regionale Veneto n. 25 del 1998

- Delibera ART 49/2015, recante << Misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici e avvio di un procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento>>

- Provvedimento di Giunta regionale n. 2048 del 19/11/2013 con cui la Giunta ha provveduto a definire i bacini territoriali ottimali e omogenei del trasporto pubblico locale corrispondenti all'insieme di servizi di trasporto pubblico locale ricadenti nel territorio di ciascuna provincia e, in conformità alle volontà espresse dagli Enti affidanti, a individuare la convenzione ai sensi dell'art. 30 del DLgs 267/2000, quale modalità organizzativa per la costituzione dell' Ente di Governo del trasporto pubblico locale per ciascuno dei bacini territoriali ottimali ed omogenei, previsto ai sensi dell'art. 3 bis del D.L. 138/2011;

- Convenzione 7 maggio 2014 istitutiva dell' "Ente di Governo del Trasporto Pubblico Locale del bacino territoriale ottimale e omogeneo di Vicenza" tra gli enti locali aderenti, ai sensi dell'art. 30 TUEL

- Delibera n. 1/2017 di questo Ente di Governo

## **SEZIONE B**

### **CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO E OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E UNIVERSALE**

#### ***B.1 CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO***

Si procede di seguito all'inquadramento del servizio oggetto dell'affidamento, con riferimento agli obiettivi finali previsti (i dati illustrati si riferiscono all'esercizio contabile 2016, l'ultimo approvato e il più recente disponibile in ordine di tempo):

- La Società Vicentina Trasporti a responsabilità limitata (“SVT”), affidataria in regime di esclusiva dei servizi di TPL oggetto di OSU nel bacino territoriale ottimale e omogeneo di Vicenza (definito ai sensi della DGR n. 2048/2013), fatta esclusione di una quota dell’11% dei servizi affidata ad altre Società di natura privata operanti nell’ambito, ha avviato l’esercizio del servizio oggetto di affidamento a partire dal 01/03/2016 per conferimento e fusione dei rispettivi rami d’azienda in ambito TPL delle Società AIM Mobilità S.r.l. e Ferrovie e Tramvie Vicentine S.p.a. (“FTV”), precedenti affidatarie dei servizi (vedi DCP n. 19/2015, DCC n. 10/2015, SVT Prot. n. 2016-294-out del 16/03/2016, EdG Prot. n. 16418 del 07/03/2016). Le cessioni dei rami d’azienda non hanno riguardato la proprietà dei beni immobili strumentali per il servizio, rimasta in capo alle Aziende storiche e messi a disposizione di SVT in regime di locazione.
- SVT, AIM e FTV sono Aziende di proprietà degli Enti locali del bacino, a totale controllo pubblico di primo e secondo livello, secondo le quote societarie di cui all’allegato 1.
- Gli affidamenti in essere sono regolati dai Contratti di servizio di seguito richiamati, sottoscritti tra gli Enti locali affidanti e le Aziende cedenti ramo d’azienda, poi conferiti in SVT:
  - 1) tra il Comune di Vicenza e l’Azienda AIM Vicenza S.p.a., sottoscritto in data 27/02/2001, con una validità iniziale pari a 3 anni, a mezzo atti di proroga della Regione Veneto, del Comune e dell’EdG estesi sino al 31/12/2017, per un totale di 17 anni, avente a oggetto l’esercizio della rete dei servizi minimi e aggiuntivi di trasporto pubblico locale urbano nel territorio del Comune di Vicenza (vedi allegati 2 e EdG Prot. Provincia 84290/2016);
  - 2) tra la Provincia di Vicenza e l’Azienda AIM Vicenza S.p.a., sottoscritto in data 27/02/2001, con una validità iniziale pari a 3 anni, a mezzo atti di proroga della Regione Veneto, della Provincia e dell’EdG estesi sino al 31/12/2017, per un totale di 17 anni, avente a oggetto l’esercizio della rete dei servizi minimi e aggiuntivi di trasporto pubblico locale suburbano nel territorio dei Comuni Contermini al Comune di Vicenza (vedi EdG Prot. Provincia 84290/2016 e Provincia rep. n. 35.475/prot. 12779). Tale Contratto è stato successivamente ceduto dalla Provincia al Comune Capoluogo, a mezzo di apposita convenzione con i Comuni Contermini (Rif. P.G.n. 5502 Cat. 6 Cl. 8).
  - 3) tra la Provincia di Vicenza e l’Azienda FTV S.p.a., sottoscritto in data 26/02/2001, con una validità iniziale pari a 3 anni, a mezzo atti di proroga della Regione Veneto, della Provincia e dell’EdG estesi sino al 31/12/2017, per un totale di 17 anni, avente a oggetto l’esercizio della rete dei servizi minimi e aggiuntivi di trasporto pubblico locale extraurbano nel territorio della provincia di Vicenza (vedi EdG Prot. Provincia 84290/2016 e Provincia rep n. 35471/prot. 11373);
  - 4) tra il Comune di Bassano del Grappa e l’Azienda FTV S.p.a., sottoscritto in data 27/02/2001, con una validità iniziale pari a 3 anni, a mezzo atti di proroga della Regione Veneto, del Comune e dell’EdG estesi sino al 31/12/2017, per un totale di 17 anni, avente a oggetto l’esercizio della rete dei servizi minimi e aggiuntivi di trasporto pubblico locale urbano nel territorio del Comune (vedi EdG Prot. Provincia 84290/2016, allegato 3, Comune Bassano del Grappa DGC n. 83 del 09/03/2010 allegato 12, Comune Bassano del Grappa del. N. 100 del 05/05/2015);
  - 5) tra il Comune di Recoaro Terme e l’Azienda FTV S.p.a., sottoscritto in data 27/02/2001, con una validità iniziale pari a 3 anni, a mezzo atti di proroga della Regione Veneto, del Comune e dell’EdG estesi sino al 31/12/2017, per un totale di 17 anni, avente a oggetto l’esercizio della rete dei servizi minimi e aggiuntivi di trasporto pubblico locale urbano nel territorio del Comune (vedi EdG Prot. Provincia 84290/2016, Comune di Recoaro Terme Prot. n. 2777 del 27/02/2001, Comune di Valdagno Prot. n. 272 serie 3 del 28/02/2001);

- 6) tra il Comune di Valdagno e l'Azienda FTV S.p.a., sottoscritto in data 23/02/2001, con una validità iniziale pari a 3 anni, a mezzo atti di proroga della Regione Veneto, del Comune e dell'EdG estesi sino al 31/12/2017, per un totale di 17 anni, avente a oggetto l'esercizio della rete dei servizi minimi e aggiuntivi di trasporto pubblico locale urbano nel territorio del Comune (vedi EdG Prot. Provincia 84290/2016, Comune di Valdagno Rep. n. 9274 del 23/02/2001).
- SVT, al fine di garantire i servizi di TPL affidati nel rispetto dei Contratti di servizio testé elencati, favorendo un contestuale progressivo processo di elevazione dei livelli di efficacia-efficienza-economicità aziendale e, in tale prospettiva, di unificazione ottimizzata del personale e delle risorse tecnologiche, logistiche e strumentali provenienti, per conferimento di rami, dalle diverse esperienze aziendali di origine, ha adottato un'organizzazione basata sul modello aziendale di natura funzionale, al vertice della quale è collocata la Direzione Generale, prevedendo:
    - due direzioni tecniche, Movimento e Manutenzione, distintamente specializzate al loro interno per tipologia di servizio (urbano Vs extraurbano);
    - una direzione Commerciale e una struttura di servizi di staff, unificati al loro interno rispetto alla totalità dei servizi.
  - SVT, nell'ambito della suddetta organizzazione aziendale, al fine di garantire il servizio TPL affidatole, impiega complessivamente n. 525 persone (risorse o teste a tempo pieno equivalenti), il 96,6% delle quali con contratto a tempo indeterminato (CCNL settore trasporti), di cui n. 438 (83%) impegnate nelle attività di guida e movimento (personale viaggiante), n. 43 (8%) nelle attività manutentive e di gestione del magazzino e n. 42 (9%) nelle attività commerciali e nei servizi di staff.
  - SVT, allo scopo di garantire processi gestionali coerenti con le finalità contrattuali e con i migliori standard di mercato, informandosi alle migliori pratiche, ha in essere le seguenti certificazioni aziendali:
    - certificazione del sistema di gestione per la qualità aziendale conforme alla norma UNI EN ISO 9001:2008;
    - certificazione del sistema di gestione della sicurezza e della salute dei lavoratori conforme alla norma OHSAS 18001:2007 (in fase di estensione all'intero perimetro aziendale);
    - certificazione del sistema di gestione ambientale conforme alla norma UNI EN ISO 14001:2004 (in fase di estensione all'intero perimetro aziendale).
  - Il processo di unificazione delle risorse umane e tecnico-strumentali evolverà in concomitanza con la progressiva ottimizzazione dei processi, degli asset e dell'offerta di servizio, portando a ulteriori integrazioni delle strutture.
  - Il modello contrattuale in vigore è impostato secondo la logica "a costo netto", prevedendo che l'Azienda affidataria, a fronte della corresponsione della compensazione economica del corrispettivo contrattuale individuato dall'Ente affidante e della titolarità dei ricavi da traffico derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio e attività accessorie, assicuri il servizio:
    - nel rispetto degli obblighi di servizio pubblico di esercizio, di servizio e tariffari di cui ai Programmi di esercizio annuale e ai Quadri tariffari vigenti ai sensi dei singoli contratti di servizio sopra richiamati;
    - secondo gli standard quantitativi e qualitativi minimi individuati nei contratti sopra richiamati e pubblicati nelle corrispondenti Carte dei servizi 2016;
    - assumendo i connessi rischi di natura sia industriale (costi di produzione) sia commerciale (ricavi da traffico).
  - Gli obblighi di esercizio e di servizio connessi al trasporto pubblico locale oggetto degli affidamenti testé elencati, le cui percorrenze programmate su base annua ammontano nel complesso a 14,66 Mln vettorekm, sono organizzati su una rete di trasporto di ambito

provinciale, coincidente con l'ambito territoriale ottimale e omogeneo, articolata sul territorio tra servizi comunali/urbani, suburbani di collegamento con i comuni contermini ed extraurbani di supporto alla mobilità nella provincia di Vicenza. L'articolazione dei servizi e i principali elementi di caratterizzazione, per singoli affidamenti, è schematizzabile nei termini seguenti, rinviando agli atti e agli allegati richiamati nella relazione nei punti precedenti e seguenti per dati e informazioni di maggior dettaglio:

- 1) a supporto della mobilità dei cittadini nella Città Capoluogo (servizi urbani) e intercomunale verso i Comuni della cintura vicentina (servizi suburbani), sono previsti nel complesso 4,365 Mln vetturekm (31% del totale), di cui circa 140.000 vetturekm erogate in modalità a chiamata nelle ore serali, distribuite su un totale di n. 460.982 corse (escluse corse servizi a chiamata), esercite con un parco autobus pari a n. 123 vetture, di cui n. 31 con alimentazione a metano, n. 41 con alimentazione a GPL, n. 49 con alimentazione a gasolio, n. 2 con alimentazione GPL-elettrica (inutilizzati), avente un'età media pari a 14,82 anni;
  - 2) a supporto della mobilità dei cittadini tra la Città Capoluogo e i Comuni della provincia vicentina (servizi extraurbani), per complessivi 9,689 Mln vetturekm (65% del totale) distribuite su n. 413.638 corse, esercite con un parco autobus complessivo pari a n. 234 vetture con alimentazione a gasolio, avente un'età media pari a 14,64 anni e una classe ambientale di appartenenza inferiore a Euro 3 per il 57,3% del totale;
  - 3) a supporto della mobilità dei cittadini nei restanti Comuni della provincia (servizi urbani di Bassano del Grappa, Recoaro Terme e Valdagno), per complessivi 0,633 Mln vetturekm (4%) distribuite su n. 79.786 corse, sotto articolate per singolo affidamento nei termini che seguono:
    - a) Comune di Bassano del Grappa: servizio offerto pari a 394.786 vetturekm, distribuite su n. 57.395 corse, esercite con un parco autobus complessivo pari a 13 vetture, 11 delle quali attrezzate con sistemi e dispositivi per persone a mobilità ridotta e con disabilità ("PMR"), con alimentazione a gasolio, avente un'età media complessiva pari a 15,19 anni;
    - b) Comune di Recoaro Terme: servizio offerto pari a 37.993 vetturekm, distribuite su n. 5.672 corse, esercite attraverso il parco autobus extraurbano;
    - c) Comune di Valdagno: servizio offerto pari a 202.238 vetturekm, distribuite su n. 16.719 corse, esercite con un parco autobus complessivo pari a 7 vetture, nessuna delle quali attrezzate con sistemi e dispositivi per PMR, con alimentazione a gasolio, avente un'età media pari a 22,41 anni.
- Il corrispettivo contrattuale per i servizi sopra esposti, pari nel complesso a 25.071.727,06 Euro, è garantito dai trasferimenti regionali assegnati per i servizi minimi e dai contributi aggiuntivi degli EL (versati a compensazione della maggiore onerosità indotta dalla erogazione, su richiesta degli EL, in modalità urbana di servizi soggetti a contribuzione regionale a titolo di servizi extraurbani) nelle misure sotto specificate:
    - Contributi regionali, per complessivi 24.033.699,55 Euro;
    - Contributi enti locali (Bassano, Valdagno e Comuni contermini), per complessivi 1.028.027,51.

Il corrispettivo spettante all'Azienda per il 2016 si discosta da quello assegnato da Regione ed Enti in dipendenza degli scostamenti quantitativi (minori percorrenze a contributo erogate) e qualitativi (differenziali sui livelli prestazionali ai sensi del connesso sistema incentivante premi-penali) del servizio offerto rispetto a quello programmato e a base del contratto, determinando su base annua un conguaglio delle risorse erogabili a SVT. Il dato del bilancio approvato 2016, essendo riferito ai 10 mesi di esercizio intercorrenti dalla data di avvio della Società e del servizio (01/03/16), è stato computato nel PEF in termini riproporzionati rispetto ai 12 mesi dell'esercizio contabile, apportando le rettifiche del caso

alle poste di bilancio al fine di escludere variazioni di natura eccezionale o straordinaria (ad es., oneri di gestione, imposte) o di garantire una rappresentazione delle voci e dei risultati relativi uniforme e pienamente rispondente rispetto alle esigenze di analisi e valutazione comparativa.

- Il servizio è assicurato per il 97% dall'Azienda affidataria SVT e per il restante 3% da Gestori privati, selezionati da SVT mediante procedure di gara ad evidenza pubblica, coinvolti nella gestione dell'offerta in regime di subaffidamento, ai quali SVT, in via prevalente, mette a disposizione il parco rotabile necessario in regime di locazione. Il servizio subaffidato, che registra uno sviluppo nel 2017 e che progredirà ulteriormente negli anni successivi al fine di migliorare l'economicità complessiva della gestione, riguarda l'urbano di Vicenza, focalizzandosi sui servizi a chiamata in fascia serale, e il servizio extraurbano.
- Il servizio è organizzato su un complesso di n. 93 linee, di cui n. 38 linee di tipo urbano-suburbano e n. 55 linee di tipo extraurbano, costituenti nel loro insieme la rete complessiva di bacino, cui corrispondono in totale n. 1.926 impianti di fermata in ambito urbano-suburbano e n. 2.565 impianti in ambito extraurbano (conteggiando le fermate delle corse sui percorsi di andata e ritorno). I suddetti dati totali su linee e fermate sono sotto articolati come da elenco puntato che segue:
  - 1) Comune di Vicenza – urbano e suburbano: linee pari a n. 21, a servizio d'impianti di fermata pari a n. 579 in ambito urbano e n. 397 in ambito suburbano;
  - 2) Provincia di Vicenza – extraurbano: linee pari a n. 55, a servizio d'impianti di fermata pari a n. 2.565;
  - 3) Comune di Bassano del Grappa – urbano: linee pari a n. 8, a servizio d'impianti di fermata pari a n. 541;
  - 4) Comune di Recoaro Terme – urbano: linee pari a n. 3, a servizio d'impianti di fermata pari a n. 373;
  - 5) Comune di Valdagno – urbano: linee pari a n. 6, a servizio d'impianti di fermata pari a n. 36.
- I principali punti d'interscambio tra corse urbane ed extraurbane sono costituiti dall'autostazione di Vicenza, dalle (n. 5) principali fermate della rete urbana del capoluogo vicentino e da un totale di n. 46 nodi d'intersezione delle linee in ambito provinciale e comunale (comuni non capoluogo), aventi natura di autostazione o impianto di trasbordo.
- Il servizio, sulle singole linee, è distribuito nell'arco dell'anno solare secondo due distinte stagionalità (orario estivo Vs invernale) e molteplici periodicità di effettuazione (giorni feriali Vs festivi) ed è articolato sulle diverse fasce orarie della giornata in base a un modello di esercizio a frequenza (servizi urbani) e ad orario (servizi extraurbani).
- La revisione della programmazione del servizio e la valutazione di modifiche e adeguamenti anche temporanei sono ottimizzati, oltre che in coincidenza di lavori programmati sulla viabilità, in esito alla effettuazione di indagini puntuali sulla domanda di trasporto pubblico (rilevazione della frequentazione delle linee) e sui principali flussi di spostamento (rilevazione delle Origini/Destinazioni degli spostamenti).
- Gli obblighi di servizio in materia tariffaria sono disciplinati dalla Regione Veneto, in base alla L.R. 25/1998, art. 49, co 7 e dall'EdG, in base alla Delibera n. 2/2016. I suddetti obblighi, quanto a tipologie di profili tariffari (utenti ordinari Vs preferenziali e agevolati), tipologie di titolo di viaggio (portafoglio commerciale utenti abbonati e utenti occasionali), livelli tariffari e relativa validità spazio-temporale sono riprodotti negli atti amministrativi relativi ai quadri tariffari testé citati.
- I titoli di viaggio (97 diverse tipologie tra urbano ed extraurbano) sono offerti all'utenza attraverso una rete commerciale multicanale, sia fisica, sul territorio, sia digitale, attraverso soluzioni tecnologiche web e mobile (servizio SMS e acquisto mediante credito telefonico).

La rete commerciale territoriale prevede nel complesso n. 2 biglietterie aziendali e n. 372 punti vendita convenzionati, la cui articolazione in relazione ai singoli ambiti di affidamento, come sopra elencati, è riportata di seguito:

- 1) Comune di Vicenza – servizio urbano e suburbano: n. 2 biglietterie aziendali e n. 60 punti vendita convenzionati, assicurando un coefficiente di punti vendita ogni 1.000 abitanti pari a 0,55;
  - 2) Provincia di Vicenza – servizio extraurbano: n. 264 punti vendita convenzionati, assicurando un coefficiente di punti vendita ogni 1.000 abitanti pari a 0,39;
  - 3) Comune di Bassano del Grappa – servizio urbano: n. 27 punti vendita convenzionati, assicurando un coefficiente di punti vendita ogni 1.000 abitanti pari a 0,62;
  - 4) Comune di Recoaro Terme – servizio urbano: n. 7 punti vendita convenzionati, assicurando un coefficiente di punti vendita ogni 1.000 abitanti pari a 1,1;
  - 5) Comune di Valdagno – servizio urbano: n. 14 punti vendita convenzionati, assicurando un coefficiente di punti vendita ogni 1.000 abitanti pari a 0,54.
- Il servizio esercito da SVT nel complesso del bacino di Vicenza registra un numero di passeggeri trasportati pari a circa 30 Mln su base annua. L'evasione tariffaria nel complesso del bacino, in virtù del senso civico cittadino e col supporto dell'attività di controlleria e persuasione condotta dall'Azienda, che all'uopo impiega n. 8 risorse umane a tempo pieno equivalente, è mantenuta su livelli giudicabili come sostanzialmente strutturali o migliorabili in misura limitata, avendosi registrato nelle campagne più recenti (condotte su un campione pur di dimensione limitata, pari a circa 242.000 controlli/anno) un tasso di evasione (infrazioni accertate/passeggeri controllati) rispettivamente pari a:
    - totale dei servizi urbani e suburbani: evasione pari allo 0,83%;
    - totale del servizio extraurbano: evasione pari al 3,07%.
  - Il servizio, secondo la struttura per macro e micro fattori e singoli indicatori all'uopo previsti dalla normativa afferente e in specie dal DPCM 30/12/98, è assicurato nel rispetto degli standard minimi di qualità individuati nei singoli contratti, con riguardo tra gli altri a regolarità, affidabilità e puntualità delle corse, anzianità, sicurezza, manutenzione e pulizia del parco rotabile, affollamento e comfort dei mezzi, informazione, servizi commerciali e gestione delle relazioni con l'utenza, monitoraggio di domanda, offerta ed economicità dei servizi, rispetto dell'ambiente, secondo i livelli prestazionali di cui alle Carte dei Servizi 2016. Specifica attenzione è riservata al miglioramento dell'accessibilità del servizio, nella pianificazione degli interventi di rinnovamento del parco e di adeguamento delle infrastrutture (anche a cura degli Enti locali competenti) di cui nel seguito, con particolare riguardo alle esigenze delle persone a mobilità ridotta e con disabilità.
  - L'inosservanza delle clausole contrattuali e il mancato rispetto degli obblighi di servizio e degli standard quantitativi e qualitativi delle prestazioni, secondo le modalità di monitoraggio, accertamento e quantificazione contemplati nei singoli contratti, nonché parimenti il conseguimento degli obiettivi di miglioramento del servizio individuati dagli Enti affidanti nei singoli contesti d'intervento e ambiti territoriali comportano l'applicazione delle penali e, rispettivamente, l'erogazione dei premi contemplati dal sistema incentivante;
  - I servizi urbani-suburbani ed extraurbani affidati a SVT, per la sosta, la manutenzione e la pulizia dei mezzi e dei relativi apparati di bordo, possono contare sulle diverse tipologie funzionali d'impianto di seguito riepilogate, per singolo ambito di affidamento, con indicazioni delle principali dotazioni:
    - 1) Comune di Vicenza – servizio urbano e suburbano:
      - Fabbricato di Viale Milano: autostazione viaggiatori, superficie di piazzale per parcheggio mezzi, impianti di rifornimento, manutenzione (officina/carrozzeria) e lavaggio e relativi magazzini, locali per il personale e uso ufficio;

- Fabbricato Viale Fusinieri: superficie coperta di rimessaggio, superficie coperta e di piazzale per parcheggio autobus, impianti di rifornimento, manutenzione (officina/carrozzeria) e di lavaggio e relativi magazzini, locali al pubblico e uso ufficio;
    - Piazzale Stazione: locali uso ufficio;
  - 2) Provincia di Vicenza – servizio extraurbano:
    - Noventa Vicentina: deposito e piazzale parcheggio mezzi, locali per il personale, magazzini;
    - Montecchio Maggiore: pensiline partenze, piazzale di parcheggio;
    - Romano d’Ezzelino: deposito e piazzale di parcheggio mezzi; impianto di rifornimento;
    - Enego: autorimessa;
    - Lastebasse: autorimessa;
    - Valli del Pasubio: autorimessa;
    - Thiene: locali per il personale;
    - Luserna: autorimessa, locali magazzino;
  - 3) Comune di Bassano del Grappa – servizio urbano:
    - (fa riferimento alla struttura di Romano d’Ezzelino, vedi sopra).
  - 4) Comune di Recoaro Terme – servizio urbano:
    - (fa riferimento alle strutture logistiche del Comune di Valdagno)
  - 5) Comune di Valdagno – servizio urbano:
    - Fabbricato di Viale Trento: dotato di autostazione viaggiatori, deposito di rimessaggio mezzi, impianto di rifornimento e manutenzione mezzi, locali per il personale e uso ufficio.
- Le attività di manutenzione ordinaria sono assicurate dall’Azienda con strutture, impianti e personale propri mentre per la manutenzione straordinaria e le grandi riparazioni, in via prevalente, sono in essere contratti con aziende terze specializzate (outsourcing);
- Le attività di pulizia del parco mezzi e delle strutture aperte al pubblico sono assicurate facendo ricorso ad Aziende terze specializzate, sulla base di una programmazione predeterminata dei cicli di pulizia, differenziati quanto a periodicità di effettuazione (giornaliera e mensile) e modalità operative di realizzazione (ordinaria, radicale, con disinfezione, ...).
- La gestione delle informazioni alla clientela e delle comunicazioni con gli utenti sono assicurati mediante un servizio di call centre, aperto 10 ore al giorno feriale (08:00-18:00, con limitazione alle ore 13:00 il sabato) per 6 giorni alla settimana, un servizio clienti aziendale, la gestione regolare dei reclami, nel rispetto delle tempistiche di legge (tempo medio di risposta intorno ai 15 giorni), un servizio di messaggistica mobile, un sito internet aggiornato in tempo reale, una applicazione per dispositivi mobili in fase di sviluppo.
- La qualità del servizio è monitorata regolarmente per quanto attiene sia ai livelli di prestazione erogata (rilevazione con periodicità giornaliera per il servizio, prevedendo indagini di Mystery Client a rinforzo delle attività interne) sia ai livelli di qualità attesi e percepiti dagli utenti (indagini di QA/QP con periodicità annuale).
- I risultati delle indagini di Customer satisfaction indicano, rispettivamente, per i servizi urbani ed extraurbani i punti di forza e debolezza di seguito riepilogati per tipologia di servizio e principale fattore/indicatore di qualità:
  - Urbano:
    - forza: sicurezza del viaggio, cortesia e riconoscibilità del personale;
    - debolezza: pulizia degli impianti, attenzione all’ambiente, accessibilità dei mezzi (facilità di incarrozzamento).
  - Extraurbano e urbani di Bassano del Grappa, Recoaro Terme e Valdagno:
    - forza: sicurezza del viaggio, cortesia e riconoscibilità del personale;

- debolezza: regolarità e puntualità delle corse, pulizia di mezzi e impianti.

Gli obiettivi di miglioramento dei livelli qualitativi e prestazionali del servizio tralasciati dall'affidamento sono riconducibili agli aspetti seguenti:

- rinnovamento del parco rotabile e delle soluzioni ICT, onde conseguire un sensibile abbattimento dell'età media e massima dei mezzi, l'innalzamento dei livelli di affidabilità della flotta e il conseguente innalzamento dei livelli di regolarità del servizio, l'ammodernamento delle tecnologie di bordo e delle connesse tecnologie di terra, a favore dell'introduzione di un sistema di bigliettazione elettronica allo stato dell'arte, del rafforzamento del sistema di infomobilità riservato alla clientela, del consolidamento del sistema di monitoraggio della flotta e del servizio, del rafforzamento delle infrastrutture e tecnologie di riferimento dei servizi a chiamata, estesi dalla fasce orarie serali a quelle diurne;
- razionalizzazione ed efficientamento della rete dei servizi, attraverso la messa a fattor comune dei rispettivi punti di fermata in area urbana e nel tessuto cittadino, la puntuale eliminazione delle situazioni di sovrapposizione e ridondanze dei percorsi e delle corse, intensificando al contempo gli appuntamenti tra i servizi attraverso un miglior coordinamento degli orari e dei nodi d'interscambio e la riconversione delle percorrenze chilometriche rese disponibili dagli interventi di razionalizzazione. Il progetto coinvolgerà la totalità dei servizi, urbani ed extraurbani, dell'intero ambito territoriale ottimale e omogeneo del bacino provinciale. L'intervento di razionalizzazione permetterà di rivisitare gli stessi standard di qualità del servizio e di ricondurli a unità secondo un approccio omogeneo e livelli di servizio uniformi e coordinati sull'intero territorio;
- realizzazione di un sistema di tariffazione integrata di bacino, che accompagni e completo l'integrazione aziendale/organizzativa/systemica e modale, in coerenza con le scelte tariffarie della Regione Veneto e degli Enti Locali competenti, che permetta di fruire dei servizi di bacino su strada e ferrovia con un unico titolo di viaggio, secondo condizioni eque per l'utente e sostenibili per le Aziende, operando una rilevante razionalizzazione dei portafogli (97 diverse tipologie di titolo tra urbano ed extraurbano) e delle curve tariffarie in essere;

Tali obiettivi primari permetteranno di conseguire ulteriori obiettivi complementari:

- recupero del rimborso delle accise, in virtù del miglioramento della classe ambientale del parco;
- l'efficientamento del servizio, in virtù dell'integrazione e della sinergia degli impianti e delle strutture logistiche messi a fattor comune e razionalizzati/efficientati nell'assetto, con una significativa riduzione delle corse e delle percorrenze tecniche;
- l'incremento della produttività del personale, in virtù dell'uniformazione delle normative sulle condizioni d'impiego di rispettivo riferimento nei diversi contratti di secondo livello attivi in SVT, relativamente differenziati con riguardo, tra gli altri, agli aspetti del numero di riprese, del nastro lavorativo, dei tempi accessori e quindi delle ore lavorate per turno.

Gli obiettivi primari e complementari sopra richiamati trovano nel piano d'investimenti uno dei punti di riferimento principali, potendo contare su un significativo programma di rinnovo e di ammodernamento della flotta, delle tecnologie di monitoraggio del parco mezzi e del servizio nonché, a supporto dell'attività commerciale e dell'esercizio, interventi di ammodernamento e completamento dei sistemi di bigliettazione elettronica e d'informazione alla clientela.

Il complesso degli interventi è assicurato in virtù di un piano d'investimento pluriennale che impegna un complesso di risorse pari a 46,4 Mln euro, finanziato per il 54% con risorse pubbliche, per l'8% con risorse proprie e per il restante 38% con capitale di prestito. Tale piano d'investimento, relativo agli interventi di riqualificazione del servizio programmati per il periodo 2017-2026, si affianca al piano già in essere, che prevede interventi di mantenimento degli standard di qualità storici (età media del parco) a partire dal 2017 e per l'intera durata contrattuale (vedi

oltre, rinnovo parco), con un livello di autofinanziamento con risorse proprie sempre orientato alla quota dell'8%.

## ***B.2 OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E UNIVERSALE***

Si specificano in questa parte la componente dell'offerta e gli standard quanti-qualitativi del servizio corrispondenti ad obblighi di servizio pubblico e universale.

Viene altresì quantificato il relativo onere (OSU) e delle modalità di finanziamento.

### Definizione di obblighi di servizio pubblico:

“servizi forniti dietro retribuzione, che assolvono missioni d'interesse generale e sono quindi assoggettati dagli Stati membri a specifici obblighi di servizio pubblico” (cfr. Commissione Europea).

Si tratta di servizi che le autorità pubbliche ritengono di interesse generale e che, se affidati al mercato, potrebbero non essere garantiti. Il riconoscimento di un'attività come di interesse economico generale comporta il suo assoggettamento ad una disciplina regolatoria in misura e con modalità correlate e proporzionali all'obiettivo che l'autorità pubblica ha assegnato al servizio.

### Finanziamento OSU:

Il carattere universale dei servizi che comporta l'obbligo “di prestare un determinato servizio su tutto il territorio nazionale a prezzi accessibili e a condizioni qualitative simili, indipendentemente dalla redditività delle singole operazioni” (cfr. Commissione Europea) può determinare oneri che gravano sul gestore e che devono essere compensati tramite trasferimenti in grado di garantire il principio di economicità e non in contrasto con la disciplina europea sugli aiuti di Stato.

Esattamente, ai sensi del regolamento 1370 costituisce <<«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>>.

Nel caso di specie l'intero servizio è svolto ad una tariffa che come previsto dalla legge non consente la copertura dei costi di esercizio con i ricavi derivanti dalla gestione, al fine di garantire l'accesso al servizio da parte di un numero più elevato di persone, sia per ragioni sociali inerenti all'accesso al trasporto sia per ragioni trasportistiche ed ambientali, al fine di incoraggiare l'uso del trasporto pubblico rispetto a quello privato con in connessi minori problemi di viabilità e ambientali.

La tariffa copre la percentuale dei costi prevista dalla legge (art. 8 comma 5 d.lgs. n. 422 del 1997) pari al 35%, mentre il corrispettivo versato dagli enti pubblici copre la parte residua e non oltre, ed è dunque in linea sotto questo aspetto con la copertura degli oneri di servizio pubblico che è legittimata direttamente dalla legge.

La copertura degli oneri di servizio universale (OSU) e di servizio pubblico prevista non è dunque un aiuto di stato ai sensi della normativa Comunitaria, in linea con quanto previsto dal d. lgs. n. 422 del 1997 <sup>(1)</sup>.

---

<sup>1</sup> Condizioni della normativa comunitaria in materia di aiuti di Stato

## **SEZIONE C**

### **MODALITÀ DI AFFIDAMENTO PRESCELTA**

La modalità prescelta è la modalità in house a favore di SVT Srl, che viene deliberata in questa sede.

Sono esistenti e in corso di piena formalizzazione tutti i requisiti richiesti sul punto dalla normativa nazionale e UE, con riferimento all'affidatario.

- *Partecipazione pubblica totalitaria.* Non è presente alcuna partecipazione di soggetti privati in SVT. E' in corso modifica statutaria, che si perfezionerà entro il 30 settembre 2017, che precisa la estraneità di soggetti privati rispetto alla società affidataria. La società, essendo già ora priva di partecipazioni private, è già in house per questo aspetto

-*Controllo analogo.* Almeno un ente affidante ai sensi del Reg. CE 1370 deve esercitare sulla società *in house* un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi. Il meccanismo deve importare un'influenza determinante sugli obiettivi strategici e le decisioni rilevanti, e può essere attuato con poteri di direttiva, di nomina e revoca degli amministratori, e con poteri di vigilanza e ispettivi: per controllo analogo si intende un rapporto equivalente, ai fini degli effetti pratici, ad una relazione di subordinazione gerarchica, e tale situazione si verifica quando sussiste un controllo gestionale e finanziario stringente dell'Ente pubblico sull'Ente societario.

Quanto sopra è già quanto accade con controllo analogo di fatto, secondo la nozione di controllo che è espressa dalla normativa UE in particolare Com. 16/04/2008, n. 2008/C95/01: tutti gli atti strategici e in particolare i piani industriali sono previamente concordati tra l'ente di controllo e la struttura societaria.

Tale controllo analogo già esistente è in corso di formalizzazione: sono in corso di approvazione, e saranno approvati entro il 30 settembre, gli atti sul controllo analogo rispetto alla medesima società ai sensi del Reg. CE 1370, sulla base del quale è sufficiente che uno degli enti affidanti eserciti il controllo analogo.

-*Destinazione prevalente dell'attività a favore dell'ente affidante.* La società svolge la propria attività esclusivamente a favore degli enti locali affidanti e della loro collettività. Anche per questo aspetto la società è pienamente in house, fermo restando che sul punto potrà darsi luogo a modifica statutaria.

---

La compensazione degli obblighi di servizio pubblico non costituisce aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, par. 1, TCE (attuale art. 107, par. 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea- TFUE), qualora vengano rispettati quattro criteri cumulativi:

- l'impresa beneficiaria deve essere incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi devono essere definiti in modo chiaro;
- i parametri per il calcolo della compensazione devono essere definiti, in via preventiva, in modo obiettivo e trasparente;
- la compensazione non può eccedere l'importo necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi introiti e di un margine di utile ragionevole;
- quando la scelta dell'impresa a cui affidare il servizio non venga effettuata nell'ambito di una procedura di gara che consenta di selezionare il candidato in grado di fornire i servizi al costo minore per la collettività, il livello della compensazione deve essere determinato sulla base di un'analisi dei costi di un'impresa media, gestita in modo efficiente.

## **SEZIONE D**

### **MOTIVAZIONE ECONOMICO – FINANZIARIA DELLA SCELTA**

La scelta dell'affidamento diretto rispetto all'affidamento concorrenziale (gara per l'erogazione del servizio o per la selezione del socio operativo) dipende dai seguenti elementi:

#### **I. Valutazioni preliminari e propedeutiche**

I.a) Il servizio viene affidato in esclusiva come consentito dalla legge per:

- ridurre la necessità di trasferimenti a copertura degli OSU, consentendo compensazioni tra surplus e deficit all'interno delle diverse componenti del servizio erogato;
- ridurre le esternalità prodotte dal servizio, tenendo conto della maggiore efficienza e dei minori mezzi circolanti a fronte di tale modalità di affidamento.

-I.b) Condizioni specifiche di mercato, relativamente al grado di concorrenza e al numero dei potenziali competitori: nel caso di specie il numero di competitori è basso come dimostrato dalle gare svolte per l'affidamento del 10% circa del servizio in passato (gare SVT Srl alle quali pur inerendo a lotti di servizio in subaffidamento di dimensioni ridotte hanno partecipato non più di tre concorrenti). La presenza di oneri di servizio universale e obblighi di servizio pubblico che non consentono un equilibrio costi – ricavi senza un intervento pubblico rende il numero di player sul mercato scarso: in tale quadro è positivo per evitare distorsioni nella richiesta di oneri compensativi che il soggetto pubblico che paga sia anche ben presente nel soggetto in house che riceve il denaro, al fine di esercitare il migliore controllo possibile sulle somme di cui si richiede la corresponsione:

- I.c) Costi di transazione: caratteristiche dell'affidamento e della natura servizio da erogare:

- c.1) Pervasività del rapporto tra affidante e affidatario: il soggetto in house è sostanzialmente il soggetto affidante.
- c.2) Grado di incertezza e variabilità del contesto economico e ambientale: tale variazione è significativa sul piano economico ed ambientale per i servizi di trasporto pubblico locale, stante la necessità di sostituire i mezzi di trasporto con altri mezzi a più ridotto impatto ambientale e la produzione costante normativa nel settore, che si accentuerà nei prossimi anni per la piena operatività di ART. Tali variazioni sono ovviamente gestibili in modo più efficiente nel momento in cui il gestore e l'ente affidante non sono su posizioni contrapposte essendovi una autoproduzione come si verifica nella gestione in house, nel momento in cui a fronte di una sostanziale autoproduzione del servizio consente una comunanza di interessi tra ente affidante e affidatario che consente di ridurre i costi di transazione inerenti all'adattamento alle novità
- c.3) Disponibilità delle informazioni/possibilità di monitoraggio e controllo: anche su questo punto vi è evidentemente una maggiore disponibilità e un controllo e monitoraggio più pervasivo nel momento in cui si consideri il legame molto stretto tra gestore e ente affidante
- c.4) Durata dell'affidamento e grado di specificazione delle clausole contrattuali: questo aspetto è ininfluenza nella scelta tra affidamento in house o a mercato.

L'insieme di questi elementi definisce la dimensione dei costi di transazione posti a confronto con l'efficienza del servizio nelle diverse opzioni di affidamento.

Per tutti questi elementi i costi di transazione sono più ridotti per l'affidamento in house.

Oltre a quanto si è detto sopra caso per caso, la natura sostanzialmente pubblica del gestore, che comporta dopo il d. lgs. n. 175 del 2016 che egli sia tenuto per legge a perseguire obiettivi non meramente economici, ma caratterizzati da universalità (nel settore dei servizi pubblici) e socialità, rende il gestore pubblico preferibile su un'attività in cui vi è una forte componente di oneri di servizio pubblico e di servizio universale come quella di trasporto pubblico rispetto al gestore privato.

Il perseguimento di obiettivi di efficienza, di economicità e di qualità del servizio è invece garantito sulla base di quanto emerge nel PEF allegato.

- I.d) Caratteri della situazione in essere relativamente alla frammentazione del servizio e alle condizioni di efficienza ed economicità: la scelta dell'affidamento diretto giunge al termine di un processo di aggregazione che si è ultimato in tempi recentissimi, come da delibera 1/2017 di questo ente di ambito, sicché non avrebbe senso logico ancora prima che giuridico, dopo aver appena conseguito il massimo livello di integrazione orizzontale (in ambito territoriali) e verticale (ciclo integrato) cessare la gestione unitaria in house con queste caratteristiche e sottrarre improvvisamente agli enti soci la possibilità di acquisire i recuperi di efficienza derivanti dall'unificazione di ambito, proprio nel momento in cui è giunto a conclusione il percorso di cui sopra e possono trarre un beneficio come enti soci dal percorso svolto.

La costituzione nel 1° marzo 2016 della Società Vicentina Trasporti a responsabilità limitata ("SVT S.r.l."), per cessione e successiva fusione dei rami d'azienda delle due aziende, AIM Mobilità S.r.l. e FTV Spa, affidatarie della stragrande maggioranza dei servizi TPL di bacino (poco meno del 90%) rappresenta il punto di avvio di un profondo processo di riassetto e riorganizzazione del servizio e del connesso modello di gestione.

I punti di forza di tale processo sono riassunti nel piano industriale formulato dall'Azienda in relazione all'implementazione della nuova Società risultante dal processo di fusione, che ne costituisce il presupposto e il primo significativo passo attuativo, a coronamento di alcune preliminari azioni di condivisione delle risorse umane e strumentali (rete vendita, autisti) messe in atto nei periodi precedenti.

Il processo di riorganizzazione delle reti e dei servizi e di riassetto del modello gestionale riguarda una serie ambiziosa di obiettivi, sopra richiamati, e prevede l'implementazione di un impegnativo piano di azione:

1. Razionalizzazione della rete e dei servizi urbani ed extraurbani, attraverso la messa a fattor comune dei rispettivi punti di fermata in area urbana e nel tessuto cittadino, la puntuale eliminazione delle situazioni di sovrapposizione e ridondanze dei percorsi e delle corse, intensificando al contempo gli appuntamenti tra i servizi attraverso un miglior coordinamento degli orari e dei nodi d'interscambio e la riconversione delle percorrenze chilometriche rese disponibili dagli interventi di razionalizzazione. Il progetto coinvolgerà la totalità dei servizi, urbani ed extraurbani, dell'intero ambito territoriale ottimale e omogeneo del bacino provinciale, pari a complessivi 14,66 Mln di vetturakm, erogati da SVT sulla base di singoli e distinti Contratti di servizio. L'intervento di razionalizzazione, unitamente agli interventi di rinnovamento e ammodernamento del parco, delle tecnologie e degli impianti, permetterà di rivisitare in termini migliorativi gli stessi standard di qualità del servizio e di ricondurli a unità secondo un approccio omogeneo e livelli di servizio uniformi e coordinati sull'intero territorio.

2. Il suddetto processo di razionalizzazione avrà il proprio punto di svolta in coincidenza con l'entrata in esercizio della nuova linea filoviaria, prevista per l'anno 2022. L'esercizio del nuovo servizio filobus sarà in capo a SVT, azienda affidataria, coinvolta da subito nella definizione del piano e delle specifiche realizzative, al fine di poter garantire il conseguimento di tutte le sinergie e di tutti gli elementi di ottimizzazione che saranno possibili su tali nuove basi.

L'avvio dell'esercizio della linea filoviaria comporterà, infatti, una profonda rivisitazione e il riassetto complessivo dei servizi urbani ed extraurbani automobilistici afferenti al Comune Capoluogo, al fine di conseguire i miglioramenti attesi sul piano dell'offerta di servizi al pubblico e di livello di loro utilizzo e di cogliere le potenzialità e gli effetti positivi del nuovo asse di trasporto del centro cittadino.

3. Sistema tariffario integrato: analogo percorso di armonizzazione, coordinamento e integrazione sarà da conseguirsi sul piano tariffario, in sintonia con le direttive della Regione in ambito tariffario e con l'evoluzione delle soluzioni tecnologiche di supporto conseguente alla realizzazione del piano degli investimenti più volte richiamato.
4. Piano degli investimenti: la durata del Contratto e l'ammontare di risorse contributive e da mercato, unitamente alle economie e agli efficientamenti che saranno realizzati sul piano interno, garantiranno l'implementazione e il progressivo rientro del consistente piano d'investimenti previsto a completamento del percorso di unificazione delle Aziende affidatarie, volto a migliorare la qualità generale del servizio verso l'utenza in virtù dei diversi assi d'intervento all'uopo previsti: piano di rinnovo e ammodernamento del parco rotabile, potenziamento delle soluzioni ITS in materia di bigliettazione elettronica, informazione all'utenza e monitoraggio della flotta, razionalizzazione e attrezzaggio degli impianti di officina e conseguente miglioramento della logistica aziendale, ecc..
5. Personale: la riorganizzazione della rete e dei servizi si accompagnerà a quella dei processi gestionali e dell'azienda nel suo complesso, che interverrà anche in termini di uniformazione della normativa e delle politiche retributive sul personale, accrescendone i livelli di efficienza e produttività e accompagnando la riorganizzazione in coerenza con la contrazione dell'organico conseguente al raggiungimento dei requisiti della quiescenza;
6. Esternalizzazioni: analogamente, obiettivo del piano d'intervento è intervenire sul bilanciamento e sulla razionalizzazione delle politiche di "make or buy" in rapporto alle attività a maggiore specializzazione e con specifico riguardo alle attività manutentive, che saranno oggetto di esternalizzazione per la parte afferente agli interventi di maggiore complessità e di natura straordinaria.
7. Subaffidamenti e gare: il riequilibrio dell'assetto produttivo porterà a un graduale bilanciamento tra il livello di servizio autoprodotta rispetto a quello esercito in regime di subaffidamento, affidato attraverso procedure ad evidenza pubblica, valorizzando le possibili sinergie ed economie di scala e innalzando i livelli di efficacia-efficienza gestionali.

Si tratta di attività collegate alla forte integrazione intervenuta: attività che sono già in essere e il cui blocco, per orientarsi verso un servizio in affidamento a terzi, determinerebbe un significativo rallentamento dei processi di ottimizzazione contrario all'interesse pubblico inerente al massimo e più veloce sviluppo di tali percorsi.

## II. Strumenti per la valutazione di efficienza ed economicità

Al fine di assicurare la realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari da parte del soggetto affidatario le motivazioni della scelta sono dettagliate all'interno di un **piano economico – finanziario (allegato 1)** contenente:

- Illustrazione delle ipotesi di lavoro generali e specifiche;
- Illustrazione delle risultanze dell'analisi comparativa;
- Prospetto del Conto economico di affidamento;
- Prospetto del Piano degli investimenti;
- Prospetto del Piano finanziario;
- Prospetto del Cash flow;
- Prospetto dello Stato patrimoniale;
- Dati di benchmarking.

### **Allegati**

Allegato 1: PEF asseverato da soggetto abilitato.

## **Ipotesi di lavoro**

### **A. Ipotesi di carattere generale**

1. Affidamento in house in esclusiva di durata pari a 9 anni.
2. Analisi economico-finanziaria a euro costanti 2016.
3. Anno base (ultimo esercizio contabile approvato): 2016.
4. Data inizio affidamento effettiva: 30/09/2017.
5. Data inizio affidamento di riferimento analisi (ipotesi semplificativa): 01/01/2018.
6. Periodo di riferimento analisi: 31/01/2018 – 31/12/2026.

### **B. Conto economico**

1. Produzione annua di servizio TPL di riferimento delle stime e delle proiezioni (costituito dalle vetturekm ammesse al contributo della Regione Veneto, come da DGR n. 783/2016 e 1916/2016, a superamento del dato dei Contratto di servizio in vigore al 2016, salvo ove diversamente specificato):
  - a. Servizi autobus urbani e suburbani Comune Capoluogo di Vicenza: vetturekm 4.346.786 (ridotte di 700.000 vetturekm dal 2022, con l'entrata in esercizio del filobus);
  - b. Servizi filobus urbani Comune Capoluogo di Vicenza: vetturekm 700.000 (a partire dal 2022);
  - c. Servizi autobus urbani Comune di Bassano del Grappa: vetturekm 349.786;
  - d. Servizi autobus urbani Comune di Recoaro Terme: vetturekm 37.993;
  - e. Servizi autobus urbani Comune di Valdagno: vetturekm 201.238;
  - f. Servizi autobus extraurbani Provincia di Vicenza: vetturekm 9.681.878;
  - g. Totale annuo servizi urbani, suburbani ed extraurbani: vetturekm 14.662.682.
2. Altri ricavi e proventi: in esito alla computazione nell'ambito dei ricavi del traffico delle componenti riconducibili al TPL, essi ricomprendono, in via principale, voci di rettifica dei costi di produzione e, in via residuale, componenti positive minori non strettamente afferenti. Nell'ambito dell'elaborazione del conto economico, la suddetta voce è stata pertanto portata in deduzione dei costi di produzione corrispondenti.
3. Corrispettivo Contratto di Servizio anno 2016, costituito dalle due voci:
  - a. Corrispettivi della Regione, ex DGR di assegnazione delle risorse a compensazione dei servizi minimi;
  - b. Corrispettivi degli EL (Comuni contermini, Bassano del Grappa e Valdagno), versati a compensazione degli extra costi (e minori ricavi) indotti su SVT in relazione all'erogazione, sul territorio di competenza, in modalità urbana (quanto a densità di fermate, velocità commerciale, ecc.) di servizi contribuiti dalla Regione, e di cui al punto elenco precedente, a titolo e in misura corrispondente alla tipologia dei servizi extraurbani. Nell'ambito dell'elaborazione del conto economico e dei connessi piani e indici del PEF, la suddetta voce è stata pertanto portata in deduzione dei costi di produzione corrispondenti.
4. Corrispettivo Contratto di Servizio anno 2017, in relazione al quale è registrata una riduzione di 0,4 € mln, in esito al corrispondente taglio delle risorse assegnate operato e comunicato dalla Regione Veneto in relazione agli ultimi quattro mesi dell'anno. L'ipotesi di lavoro formulata a questo riguardo, nel registrare la riduzione delle risorse contributive regionali, assume che SVT garantisca, in termini invariati, il livello di servizio in essere, senza operare una riduzione del livello di offerta (percorrenze chilometriche) corrispondente alla diminuzione delle risorse assegnate, con la conseguenza di mantenere inalterati i livelli

di costo di produzione (e di ricavo commerciale) associati all'offerta storica, assumendosene a proprio carico la relativa incidenza. La gestione, conseguentemente, registrerà un equivalente peggioramento del risultato economico d'esercizio, che si mantiene comunque in terreno positivo.

5. Corrispettivo Contratto di Servizio del PEF simulato (nel periodo di piano 2018-2026), individuato nei corrispondenti conti economici secondo due modalità:
  - a. come corrispettivo di derivazione storica, a partire da:
    - i. euro/km 1,639: dato storico anno 2016, individuato come media delle assegnazioni di finanziamento riconosciute dalla Regione Veneto in relazione ai servizi automobilistici urbani ed extraurbani del bacino di Vicenza affidati a SVT (ex DGR n. 1916/2016 e precedenti); il conto economico a corrispettivo storico costituisce, peraltro, il conto economico di riferimento del PEF per l'elaborazione dei restanti prospetti economico-finanziari e patrimoniali;
    - ii. euro/km 2,800: parametro di stima anno 2022, individuato come ipotesi di adeguamento al finanziamento (del costo) chilometrico del servizio filoviario del corrispettivo chilometrico medio assegnato dalla Regione in relazione ai servizi automobilistici di bacino;
  - b. come fabbisogno standard, ossia come punto di equilibrio (differenza) tra valore della produzione (ricavi da traffico) e costi aziendali (costi di produzione, ammortamenti e accantonamenti, oneri finanziari).

Le risultanze dei due conti economici sopra richiamati, a corrispettivo (totale e chilometrico) storico e standard, costituiscono gli elementi principali di riferimento per l'analisi comparativa dei risultati aziendali SVT, come da PEF, con i dati di benchmarking di settore, come riportati nel seguito.

Il differenziale stimato di risorse tra corrispettivo storico e fabbisogno standard è riconducibile agli effetti economici positivi (impatti) delle ipotesi prospettiche di lavoro sotto riprodotte, parzialmente compensati dal concomitante maggior assorbimento di risorse comportato dal nuovo piano degli investimenti e dai connessi oneri finanziari, che si affiancano agli investimenti e ai finanziamenti in essere (collegati alla pregressa programmazione 2016):

- i. efficientamento dei costi di produzione, a partire dall'anno 2019, ottenuto in esito al riassetto e all'ammodernamento della rete, dei servizi, della logistica e dei processi aziendali (vedi oltre, impatti e ricadute del Piano degli investimenti);
- ii. progressivo incremento della domanda soddisfatta, con assestamento a regime (esercizio 2023) su un dato complessivamente potenziato rispetto allo storico 2016 del 3%, articolato sul piano temporale in coerenza con la progressiva riqualificazione del servizio: a partire dall'anno 2019 e sino all'anno 2021 (+0,5%/anno), in esito al piano di ristrutturazione e miglioramento del servizio testé richiamato e dei connessi investimenti, e dal 2022 sino al 2023 (+0,5% nell'anno di avvio e ulteriore +1% nell'anno di messa a regime), in esito all'introduzione in esercizio del nuovo servizio filoviario (vedi oltre, impatti e ricadute del Piano degli investimenti);

Il differenziale positivo di risorse generato dai suddetti impatti si assume essere utilizzato dall'Azienda per autofinanziare il piano degli investimenti (vedi oltre, ipotesi di strutturazione del Piano finanziario e del Cash Flow).

6. Il livello di subconcessione dei servizi affidati a SVT, pari al 3% nel 2016, è previsto in progressivo incremento nei tre anni successivi sino a un totale pari al 15% del totale affidato, in coerenza con la proiezione, nello stesso periodo, della contrazione del personale

aziendale (principalmente di guida) conseguente al raggiungimento dei requisiti di pensionamento:

- a. +4% nel 2017;
- b. +5% nel 2018;
- c. +3% nel 2019.

7. Aliquote di ammortamento cespiti (in funzione della vita economica utile):

<b>Aliquote ammortamento</b>	<b>%</b>	<b>anni</b>
1 Parco rotabile (bus)	5,56%	18
2 ITS	10,0%	10
3 Impianti e Fabbricati	4,00%	25
4 Mezzi strumentali	25,00%	4
5 Parco rotabile (filovia)	5,56%	18
6 Altro	5,56%	18

Il livello dei costi di ammortamento 2016, relativo agli asset storici, è stato elaborato per ognuno degli anni di piano sulla base della proiezione dei medesimi a partire dal libro cespiti.

Tale livello si mantiene sostanzialmente costante, come media annua, nell'intero periodo di piano, essendo necessari ulteriori interventi annui (rinnovo di 15 mezzi, ipotizzando il ricorso al mercato dell'usato) al fine di mantenere invariata attorno ai 15 anni (trattasi di piano d'investimento di mantenimento), l'età media di base della flotta (età storica ossia ante nuovo piano di rinnovo).

Tali rinnovi, in termini d'impatto economico (ammortamenti), risultano coincidenti e compensativi rispetto all'ammortamento dei cespiti storici giunti a fine vita utile nel medesimo periodo, che nell'anno del rinnovo saranno dismessi e radiati a valore nullo. L'acquisto dei mezzi, come da ipotesi di piano, sarà finanziato in parte con risorse proprie (8%) e per la parte restante con il ricorso a capitale di terzi a medio-lungo termine, alle condizioni indicate nei piani corrispondenti.

All'ammortamento dei cespiti storici e dei mezzi usati si aggiungono gli ammortamenti connessi al nuovo piano d'investimento previsto da SVT per la riqualificazione del servizio (piano d'investimento di riqualificazione), articolato nei singoli periodi dell'orizzonte temporale di piano e orientato sui diversi asset strumentali nei termini già precisati nella relazione (ammodernamento parco, tecnologie ITS, ecc., ...).

8. Oneri finanziari determinati dalla remunerazione del capitale di prestito a medio e lungo termine e dagli interessi sul Capitale Circolante Netto (scoperti di conto e fidi bancari, a breve termine). Il capitale proprio non è remunerato, trattandosi di un affidamento in house; gli utili netti registrati sono portati a nuovo nel patrimonio netto. Il capitale di prestito è costituito in parte dai prestiti già in essere e già previsti ai fini del finanziamento degli investimenti programmati nel 2016 (piano di mantenimento) e in parte preponderante dai prestiti di nuovo accensione previsti a sostegno del nuovo piano d'investimento (di riqualificazione).
9. Benefici economici attesi, nella situazione a regime (2019 per i servizi automobilistici e 2023 per quelli filoviari), dalla riorganizzazione della rete e del servizio (razionalizzazione) e delle relative strutture logistiche, dalla ottimizzazione della gestione dei processi (manutenzione e staff), dalla realizzazione del Piano degli investimenti (di cui al punto che segue) e, in specie, dall'introduzione di un potenziato servizio urbano basato sulla linea filoviaria di nuova introduzione (dal 2022):
- a. riduzione costi, derivante dalla razionalizzazione della rete, dalla riduzione delle corse tecniche, dall'efficientamento della manutenzione e dei servizi di staff, dall'incremento della produttività del personale di guida, dal consolidamento delle subconcessioni: beneficio atteso stimato in 0,14 Mln euro/anno (a partire dal 2019);

- b. recupero accise per rinnovo parco rotabile: benefico atteso stimato in 0,27 Mln euro/anno (a partire dal 2019);
- c. incremento dei ricavi tariffari indotto dall'aumento della domanda soddisfatta:
  - i. beneficio atteso stimato in +0,5%/anno nel periodo 2019-2021 (+0,260 Mln euro in totale nell'anno a regime rispetto al dato storico 2016-2018), per effetto dell'accresciuta attrattività del servizio derivante dal concomitante piano d'investimento relativo al rinnovamento e ammodernamento del parco rotabile e delle tecnologie afferenti al parco e al servizio reso (monitoraggio flotta, bigliettazione elettronica, infomobilità);
  - ii. beneficio atteso stimato in +1,5% totale nel biennio 2022-2023 (0,5%/avvio e 1%/regime, pari in totale a un ulteriore +0,263 Mln euro dall'anno a regime in poi rispetto al dato 2021), per effetto dell'avvio dell'esercizio della nuova linea di filobus nel Comune Capoluogo, le cui più elevate prestazioni rispetto ai corrispondenti servizi urbani in modalità autobus (velocità commerciale, standard di qualità della linea, frequenza oraria, ecc.) accresceranno l'attrattività del servizio nel suo complesso oltre che della linea filoviaria in se stessa.
  - iii. L'introduzione della filovia nel 2023 richiederà una rivisitazione dell'assetto dei servizi automobilistici urbani ed extraurbani convergenti sul Comune capoluogo, in termini di rete e frequenze/percorrenze offerte al pubblico sulle singole linee, per garantire la piena efficacia e funzionalità del nuovo servizio, in elevata misura in sede propria. L'insieme degli interventi di razionalizzazione e di efficientamento del servizio e dei processi e l'accresciuta velocità commerciale e integrazione indotta sui servizi permetteranno di mantenere sostanzialmente invariati i costi variabili diretti del servizio (materie prime, personale, ...) e di compensare, si stima prudenzialmente, in una misura non inferiore al 20% i maggiori oneri operativi annui connessi alla manutenzione ordinaria dell'infrastruttura filoviaria (quantificati per stima in complessivi 0,77 Mln euro/anno, di cui 0,62 Mln euro/anno resteranno pertanto a carico dell'esercizio). Il livello effettivo di tali costi è a sua volta strettamente legati alle soluzioni tecnologiche che - a oggi in fase d'individuazione - saranno definitivamente adottate nei diversi elementi di caratterizzazione progettuale dell'investimento. A tali effetti sulla sezione produttiva del conto economico sono da sommarsi gli ulteriori oneri aggiuntivi connessi all'ammortamento del materiale rotabile e al finanziamento con capitale di rischio delle connesse esposizioni (impieghi) non già coperti in autofinanziamento (l'impegno assunto dall'Azienda è di coprire con risorse proprie il 30% dell'investimento, come da piano d'investimento e finanziario).

### **C. Piano degli investimenti**

1. Inizio Piano anno 2017, termine anno 2022 (anno di messa in esercizio del filobus).
2. Gli ammortamenti in essere, come sopra anticipato, sono collegati agli asset storici e al piano d'investimento (di mantenimento) programmato nel 2016 e riattualizzato (rifiinanziato) nel 2022, in un orizzonte temporale complessivamente coincidente con quello di riferimento del PEF, in relazione al rinnovo della flotta in uso per la quale nel PEF non sia prevista la sostituzione con materiale rotabile nuovo.

Il suddetto rinnovo di mantenimento sarà attuato ricorrendo al mercato dell'usato e individuando una composizione di mezzi per età adeguata alla conservazione dell'età media di 15 anni del parco in essere (previsione di sostituzione in media di n. 15 autobus/anno nel periodo 2017-26, con un investimento complessivo pari a 15 Mln euro).

3. Periodo 2017-2019, per complessivi 14,14 Mln euro, cui si aggiungono investimenti per manutenzione straordinaria per complessivi 2,18 Mln euro (vedi PEF/Piano investimenti riqualificazione): investimenti per rinnovamento e ammodernamento flotta, con l'acquisto di n. 90 autobus (in parte nuovi in parte usati), che permetterà:
- di elevare la compatibilità ambientale del parco, mediante la dismissione dei mezzi di classe Pre-Euro, Euro 0 ed Euro 1 e la progressiva diminuzione del numero di mezzi classe Euro 2;
  - di ridurre l'età media del parco, dagli attuali 15,1 anni a 12,8 anni.

Gli investimenti in rinnovamento del parco (acquisto n. 50 mezzi nuovi), per complessivi 11,8 Mln euro nell'ambito del totale sopra richiamato, saranno finanziati:

- per il 60% con ricorso a fondi POR FESR, fondi Regione Veneto (DGR n. 510/2017) e fondi CIPE (Del. N. 54/2016);
- per il 40% in autofinanziamento (risorse proprie e di prestito).

Gli investimenti rimanenti (acquisto n. 40 mezzi usati, con un impegno pari alla differenza degli importi sopra riportati) saranno garantiti in totale autofinanziamento (risorse proprie e di prestito).

In relazione a quanto previsto nella legge di stabilità 2017 in materia di rinnovo del parco mezzi sino all'anno 2032, si presuppone che SVT potrà procedere in media a ulteriori sostituzioni di n. 12 mezzi all'anno a partire dal 2018 e sino al richiamato 2032, contando su una contribuzione pubblica dei costi nella misura del 60%, come dianzi menzionato. Questa ipotesi migliorativa del Piano non è stata contemplata nel PEF in quanto i presupposti normativi sono ancora in fase di formalizzazione.

4. Periodo 2017-2019, per complessivi 6,4 Mln euro (vedi PEF/Piano investimenti riqualificazione): investimenti in ITS articolati come segue
- tecnologie di bordo (AVM, wi-fi, sistemi video informazione utenza fermate, sistemi bigliettazione elettronica, contapasseggeri e relativa interfaccia, videosorveglianza, vdr, tlc bordo, antenna semaforica 3M, ...);
  - tecnologie di linea (gestione semaforica, display pensilina LAM linea 1, palina con display LAM linea 1 con opere edili e allacciamento, display pensilina Creazzo-Sovizzo, Altavilla, Caldogno, palina con display Creazzo-Sovizzo, Altavilla, Caldogno, integrazione/upgrade AVM, ...);
  - tecnologie di bordo e di terra per lo sviluppo del sistema dei servizi a chiamata in fascia diurna (vedi nel seguito, "bando periferie");

Gli investimenti in ammodernamento delle tecnologie e dei sistemi informativi di bordo e di linea, lett. a) e b) dell'elenco che precede, che incidono - in forma preponderante - per complessivi 5,2 Mln euro sul totale sopra riportato, saranno finanziati (livello di copertura dei contributi rispetto all'investimento complessivamente previsto) per il 39% con ricorso a fondi POR FESR (2019) e per la quota restante in autofinanziamento (risorse proprie e di prestito).

Gli interventi cofinanziati con fondi POR FESR Veneto 2014-2020, in particolare, fanno riferimento all'obiettivo "Investimenti in favore della crescita e dell'occupazione", che stabilisce le strategie, le priorità e gli obiettivi specifici da perseguire in merito allo sviluppo urbano della regione. Tali priorità sono attuate attraverso l'Asse 6 "Sviluppo Urbano Sostenibile". Tra gli Obiettivi Tematici dell'Asse 6 è presente il sostegno "alla transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori, con interventi rivolti alla mobilità sostenibile". Le Azioni delle Strategie Integrate di Sviluppo Urbano Sostenibile ammissibili al finanziamento sono l'Azione 4.6.2 "Rinnovo materiale rotabile" e l'Azione 4.6.3 "Sistemi di trasporto intelligenti".

Gli investimenti per lo sviluppo del sistema di servizi a chiamata in fascia diurna (oggi sono previsti nella sola fascia serale), che incidono per complessivi 1,2 Mln euro nell'ambito del totale di periodo degli investimenti tecnologico-informativi richiamati nel punto elenco precedente, lett. c), sono intesi ad agevolare l'accesso alla mobilità urbana-suburbana e al servizio TPL nelle zone periferiche a bassa densità insediativa, per pensiline, colonne di chiamata del servizio e integrazione dei sistemi AVM e di bordo (nell'ambito del "Bando Periferie". In tale contesto, il Comune di Vicenza ha proposto il progetto "Trasporto Pubblico Locale: Servizi a chiamata nelle aree periferiche", riconducibile alle linee guida del riassetto del TPL contemplate nel Piano Urbano della Mobilità, approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 48 del 22/10/2012). Gli investimenti nelle dotazioni HW e SW di centrale e nelle infrastrutture di rete per l'ampliamento dei servizi a chiamata saranno finanziati per il 100% con risorse contributive pubbliche, in forza del ricorso al "Bando periferie" indetto dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri (DPCM 06/12/2016).

5. Periodo 2017-2019, per complessivi 2,04 Mln euro (vedi PEF/Piano investimenti riqualificazione): investimenti in
  - o impianti e fabbricati (1,79 Mln euro): impianti di officina (compresa realizzazione di un impianto di rifornimento metano), adeguamento della nuova sede unificata, ...;
  - o mezzi strumentali (0,25 Mln euro): autovetture di servizio, ...

I suddetti investimenti sono realizzati pressoché interamente in autofinanziamento (sono previste risorse contributive di sostegno e incentivazione per i soli mezzi strumentali, con un prevedibile livello di copertura dei costi da contributi nella misura del 16%), con risorse proprie e di prestito.

6. Periodo 2021 – 2022, per complessivi 21,6 Mln euro: investimenti in materiale rotabile filoviario (n. 18 vetture). L'impianto, una linea urbana di trasporto rapido di massa a trazione elettrica, nel cuore della città, avrà uno sviluppo lineare pari a 11.000 m, di cui 4.720 m in corsia preferenziale, e permetterà di collegare il bacino di utenza metropolitano e le stazioni ferroviarie nella tratta Tribunale-Fiera.

La realizzazione dell'investimento, per quanto attiene alla flotta, sarà sostenuto dalla contribuzione pubblica per il 70% dell'impegno previsto (Legge di stabilità 2017) e per la quota restante del 30% finanziato con ricorso all'autofinanziamento (risorse proprie e di prestito).

#### **D. Piano finanziario** (*capitale di prestito per finanziamento piano investimenti*)

Piano d'investimento di mantenimento

1. Tipologia debito: mutui bancari a medio termine.
2. Tasso d'interesse annuo per il servizio del debito: tasso negoziato con i corrispondenti soggetti finanziatori, pari come incidenza media all'1,6%.
3. Durata dei mutui: 8 anni (contratto già attivo) e dall'attivazione a fine affidamento (mutuo di rifinanziamento, pari a 5 anni).
4. Piani di ammortamento: rata annua, con quota capitale e interessi a valore variabile (contratto in essere) e a quota capitale costante e quota interessi variabile (contratto di rifinanziamento).

Piani d'investimento di riqualificazione:

1. Tipologia debito: mutui bancari a medio e lungo termine.
2. Tasso d'interesse annuo per il servizio del debito: 5% (tasso superiore al dato attuale di mercato, di natura prudenziale, inteso a incorporare un'eventuale onerosità in crescita del capitale di rischio, in connessione con l'andamento del mercato e la ripresa dell'economia, e a compensare l'onerosità del CCN aggiuntivo a quello in essere, per il quale gli oneri finanziari sono già conteggiati e mantenuti costanti nel periodo di piano).
3. Durata dei mutui: dall'attivazione a fine affidamento (estinzione nell'anno 2026).

4. Piani di ammortamento: rata annua, con quota capitale a valore costante e quota interessi variabile in funzione del debito residuo.

#### **E. Cash Flow**

1. Elaborato a partire dal Conto Economico a contributi storici:
  - a. riproduce i flussi di cassa annuali di SVT nel periodo di piano;
  - b. riproduce il valore e la dinamica del Patrimonio netto, come derivabile dallo Stato Patrimoniale (vedi par. successivo) e dal Conto economico (in funzione degli utili d'esercizio al netto delle imposte portati a nuovo);
  - c. evidenzia il livello d'indebitamento aziendale a medio e lungo termine, sulla base del piano finanziario relativo agli investimenti in essere e di mantenimento (programmazione interventi precedente al PEF) e a quelli previsti nel periodo di piano (2017-2026), e lo rapporta al Patrimonio netto.

#### **F. Stato Patrimoniale**

1. La tabella conclusiva espone una schematizzazione dello Stato patrimoniale di SVT riportato nel bilancio 2016, i cui valori sono stati individuati dall'Azienda sulla base della perizia redatta ai fini del conferimento dei rami d'azienda da parte delle Società precedentemente affidatarie del servizio, AIM ed FTV, secondo quanto meglio precisato nella relazione che precede;
2. In esso sono specificati, tra gli altri, l'assetto patrimoniale della società, la composizione del Patrimonio netto e la sua articolazione tra capitale proprio e riserve, il capitale investito, l'ammontare dell'indebitamento e la relativa articolazione.

## Risultanze delle analisi SVT (2018-2026)

### A. Dati e realtà di benchmarking analizzati

1. Dato di confronto – corrispettivo chilometrico medio (o fabbisogno standard):
  - a. SVT (dato medio di bacino, servizi automobilistici e filoviari);
  - b. Regione Veneto (dati medi di bacino per modalità di trasporto - servizi automobilistici e tramviari; fonte dati: DGR n. 1916/2016);
  - c. Regione Emilia-Romagna (dati medi di bacino, servizi automobilistici; fonte: “Rapporto Annuale di Monitoraggio della Mobilità e del Trasporto in Emilia-Romagna – 2016”).
2. Dato di confronto – costo chilometrico medio (o costo standard):
  - a. SVT (dato medio di bacino, servizi automobilistici e filoviari);
  - b. studio ANAV (costo standard efficientato, indagine campionaria aziende associate, servizi automobilistici);
  - c. studio ASSTRA (costo standard efficientato, indagine campionaria aziende associate, servizi automobilistici);
  - d. studio Università La Sapienza (costo standard, indagine campionaria, servizi automobilistici).

### B. Condizioni operative e termini del confronto

1. SVT Vicenza
  - a. servizi di riferimento:
    - i. trasporto urbano-suburbano;
    - ii. trasporto extraurbano;
    - iii. trasporto filoviario urbano;
  - b. velocità commerciali di riferimento:
    - i. servizi urbani-suburbani: 17,6 km/h;
    - ii. extraurbani: 28,2 km/h;
    - iii. filovia urbana: 17,6 km/h.
2. Benchmarking
  - a. servizi di riferimento:
    - i. trasporto urbano-suburbano;
    - ii. trasporto extraurbano;
    - iii. trasporto filoviario urbano;
  - b. velocità commerciali di riferimento:
    - i. servizi urbani-suburbani:
      1. studio ANAV: 19,8 km/h
      2. studio ASSTRA: media 17-18 km/h;
      3. studio La Sapienza:  $\leq 17$  km/h;
    - ii. servizi extraurbani:
      1. studio ANAV: 33,9 km/h
      2. studio ASSTRA: media 28 km/h;
      3. studio La Sapienza:  $17 \text{ km/h} < x < 32 \text{ km/h}$ ;

### C. Risultanze SVT Vs benchmarking

1. indici prestazionali SVT  
(dati medi 2018-2026; costi operativi comprensivi dei costi di produzione, degli ammortamenti, degli accantonamenti e svalutazioni, degli oneri finanziari e delle imposte, rettificati in meno dai contributi degli EL e dagli altri ricavi e proventi)
  - a. Ricavi da traffico/Costi operativi: 42,7%

- b. Corrispettivo contrattuale/Costi operativi: 59,6%.
2. corrispettivo chilometrico di affidamento – media servizi **automobilistici** (urbano ed extraurbano):
- a. SVT
    - i. Corrispettivo storico: €/km 1,64;
    - ii. Fabbisogno standard: €/km 1,50;
  - b. Benchmarking – valore medio rilevato:
    - i. Regione Veneto: €/km 1,67;
    - ii. Regione Emilia-Romagna: €/km 2,29;
3. corrispettivo chilometrico di affidamento – media servizi **filoviari** urbani:
- a. SVT: €/km 2,8;
  - b. Benchmarking - valore medio rilevato:
    - i. Regione Veneto: €/km 4,17 (media ponderata, impianti tramviari);
4. costo chilometrico di periodo – media servizi **automobilistici** (urbani ed extraurbani):
- a. SVT: €/km 2,76;
  - b. Benchmarking (costo standard efficientato):
    - i. studio ASSTRA: €/km 4,087 (media aritmetica);
    - ii. studio ANAV: €/km 3,77 (lordo costi infrastruttura)
    - iii. studio La Sapienza: €/km 3,83.
5. costo chilometrico di periodo – servizi filoviari urbani:
- a. SVT: €/km 4,47 (*stima orientativa, funzione della soluzione tecnologica adottata*).

Piano Economico Finanziario dell'affidamento

**B.1) Conto Economico (2016 – 2026) – Corrispettivo contrattuale storico**

Conto economico (€ costanti, Mln)	anno											
	-1	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
1,02802751	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
1 Ricavi da traffico	17,22	17,22	17,22	17,31	17,40	17,48	17,57	17,75	17,75	17,75	17,75	
2 Corrispettivi Contratto di Servizio - Regione	24,03	23,63	24,03	24,03	24,03	24,03	24,85	24,85	24,85	24,85	24,85	
3 Corrispettivi Contratto di Servizio - EL	1,03	1,03	1,03	1,03	1,03	1,03	1,03	1,03	1,03	1,03	1,03	
4 Altri ricavi e proventi	2,20	2,11	2,00	2,19	2,19	2,19	2,19	2,19	2,19	2,19	2,19	
<b>A Valore della produzione</b>	<b>44,48</b>	<b>43,99</b>	<b>44,28</b>	<b>44,56</b>	<b>44,65</b>	<b>44,73</b>	<b>45,63</b>	<b>45,81</b>	<b>45,81</b>	<b>45,81</b>	<b>45,81</b>	
5 Costo materie prime, sussidiarie, ..	8,01	7,68	7,27	6,99	6,99	6,99	6,99	6,99	6,99	6,99	6,99	
6 Costo per servizi	6,66	7,48	8,50	9,08	9,08	9,08	9,08	9,08	9,08	9,08	9,08	
7 Costo per godimento beni di terzi	0,86	0,83	0,78	0,75	0,75	0,75	1,37	1,37	1,37	1,37	1,37	
8 Costo per il personale	24,56	23,55	22,28	21,44	21,44	21,44	21,44	21,44	21,44	21,44	21,44	
9 Oneri diversi di gestione	0,46	0,44	0,42	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	
<b>B Costo della produzione</b>	<b>40,55</b>	<b>39,97</b>	<b>39,25</b>	<b>38,67</b>	<b>38,67</b>	<b>38,67</b>	<b>39,29</b>	<b>39,29</b>	<b>39,29</b>	<b>39,29</b>	<b>39,29</b>	
<b>C EBITDA (A - B)</b>	<b>3,93</b>	<b>4,02</b>	<b>5,04</b>	<b>5,89</b>	<b>5,97</b>	<b>6,06</b>	<b>6,35</b>	<b>6,52</b>	<b>6,52</b>	<b>6,52</b>	<b>6,52</b>	
10 Ammortamenti netti	2,35	3,07	3,03	3,09	3,15	3,38	3,58	3,64	3,67	3,64	3,58	
11 Accantonamenti e svalutazioni	0,12	0,11	0,11	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	
<b>D EBIT (C - 8 - 9)</b>	<b>1,46</b>	<b>0,85</b>	<b>1,90</b>	<b>2,69</b>	<b>2,72</b>	<b>2,58</b>	<b>2,66</b>	<b>2,78</b>	<b>2,75</b>	<b>2,78</b>	<b>2,84</b>	
12 Proventi Finanziari												
13 Oneri Finanziari	0,06	0,54	0,63	0,70	0,61	0,60	0,77	0,62	0,47	0,33	0,20	
<b>E EBT (D + 10 - 11)</b>	<b>1,40</b>	<b>0,31</b>	<b>1,27</b>	<b>1,99</b>	<b>2,11</b>	<b>1,98</b>	<b>1,89</b>	<b>2,16</b>	<b>2,28</b>	<b>2,44</b>	<b>2,64</b>	
14 Imposte (IRAP, IRES)	0,45	0,18	0,37	0,51	0,54	0,51	0,49	0,55	0,57	0,61	0,65	
<b>F Utile (Perdite) d'esercizio (E - 12)</b>	<b>0,96</b>	<b>0,13</b>	<b>0,90</b>	<b>1,48</b>	<b>1,57</b>	<b>1,47</b>	<b>1,40</b>	<b>1,61</b>	<b>1,71</b>	<b>1,84</b>	<b>2,00</b>	

**B.2) Conto Economico (2016 – 2026) – Corrispettivo pari al “fabbisogno standard”**

Conto economico (€ costanti, Mln)	anno											
	-1	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
1 Ricavi da traffico	17,22	17,22	17,22	17,31	17,40	17,48	17,57	17,75	17,75	17,75	17,75	
2 Corrispettivi Contratto di Servizio - Regione	24,03	23,63	22,87	22,14	22,02	22,16	23,06	22,79	22,67	22,50	22,31	
3 Corrispettivi Contratto di Servizio - EL	1,03	1,03	1,03	1,03	1,03	1,03	1,03	1,03	1,03	1,03	1,03	
4 Altri ricavi e proventi	2,20	2,11	2,00	2,19	2,19	2,19	2,19	2,19	2,19	2,19	2,19	
<b>A Valore della produzione</b>	<b>44,48</b>	<b>43,99</b>	<b>43,12</b>	<b>42,67</b>	<b>42,64</b>	<b>42,86</b>	<b>43,85</b>	<b>43,76</b>	<b>43,63</b>	<b>43,47</b>	<b>43,27</b>	
5 Costo materie prime, sussidiarie, ..	8,01	7,68	7,27	6,99	6,99	6,99	6,99	6,99	6,99	6,99	6,99	
6 Costo per servizi	6,66	7,48	8,50	9,08	9,08	9,08	9,08	9,08	9,08	9,08	9,08	
7 Costo per godimento beni di terzi	0,86	0,83	0,78	0,75	0,75	0,75	1,37	1,37	1,37	1,37	1,37	
8 Costo per il personale	24,56	23,55	22,28	21,44	21,44	21,44	21,44	21,44	21,44	21,44	21,44	
9 Oneri diversi di gestione	0,46	0,44	0,42	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	
<b>B Costo della produzione</b>	<b>40,55</b>	<b>39,97</b>	<b>39,25</b>	<b>38,67</b>	<b>38,67</b>	<b>38,67</b>	<b>39,29</b>	<b>39,29</b>	<b>39,29</b>	<b>39,29</b>	<b>39,29</b>	
<b>C EBITDA (A - B)</b>	<b>3,93</b>	<b>4,02</b>	<b>3,87</b>	<b>4,00</b>	<b>3,97</b>	<b>4,19</b>	<b>4,56</b>	<b>4,47</b>	<b>4,35</b>	<b>4,18</b>	<b>3,98</b>	
10 Ammortamenti netti	2,35	3,07	3,03	3,09	3,15	3,38	3,58	3,64	3,67	3,64	3,58	
11 Accantonamenti e svalutazioni	0,12	0,11	0,11	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	
<b>D EBIT (C - 8 - 9)</b>	<b>1,46</b>	<b>0,85</b>	<b>0,73</b>	<b>0,80</b>	<b>0,71</b>	<b>0,70</b>	<b>0,88</b>	<b>0,72</b>	<b>0,57</b>	<b>0,44</b>	<b>0,30</b>	
12 Proventi Finanziari												
13 Oneri Finanziari	0,06	0,54	0,63	0,70	0,61	0,60	0,77	0,62	0,47	0,33	0,20	
<b>E EBT (D + 10 - 11)</b>	<b>1,40</b>	<b>0,31</b>	<b>0,11</b>	<b>0,10</b>								
14 Imposte (IRAP, IRES)	0,12	0,11	0,11	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	
<b>F Utile (Perdite) d'esercizio (E - 12)</b>	<b>1,29</b>	<b>0,20</b>	<b>0,00</b>									

## Piano Economico Finanziario dell'affidamento

### C.1) Piano degli investimenti di riqualificazione (2017 – 2026)

Piano degli investimenti (riqualificazione) anno												(dal 2017)
(€ costanti, Mln, lordi contrib)												tot gen
	-1	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
1 Parco rotabile (bus)		7,28	6,90	2,14								16,32
2 ITS		0,59	1,52	4,29								6,40
3 Impianti e Fabbricati		1,60	0,19									1,79
4 Mezzi strumentali		0,24	0,01									0,25
5 Parco rotabile (filovia)						7,13	14,47					21,60
6 Altro												
<b>A Totale investimenti</b>		9,71	8,62	6,43		7,13	14,47					46,36
<b>B Totale investimenti cumulati</b>		9,71	18,32	24,76	24,76	31,89	46,36	46,36	46,36	46,36	46,36	

  

Piano dei contributi pubblici c/capitale												(dal 2017)
(€ costanti, Mln)												tot gen
	-1	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
1 Parco rotabile (bus)		1,76	3,76	1,00								6,52
2 ITS			1,20	2,03								3,23
3 Impianti e Fabbricati												
4 Mezzi strumentali		0,04										0,04
5 Parco rotabile (filovia)						4,99	10,13					15,12
6 Altro												
<b>A Totale contributi c/capitale</b>		1,80	4,96	3,03		4,99	10,13					24,90
<b>B Totale contributi c/capitale cumulati</b>		1,80	6,76	9,78	9,78	14,77	24,90	24,90	24,90	24,90	24,90	

  

Piano degli investimenti netti												(dal 2017)
(€ costanti, Mln, netti contrib)												tot gen
	-1	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
1 Parco rotabile (bus)		5,52	3,15	1,14								9,80
2 ITS		0,59	0,32	2,27								3,18
3 Impianti e Fabbricati		1,60	0,19									1,79
4 Mezzi strumentali		0,20	0,01									0,21
5 Parco rotabile (filovia)						2,14	4,34					6,48
6 Altro												
<b>A Totale investimenti netti</b>		7,90	3,66	3,41		2,14	4,34					21,45
<b>B Totale investimenti netti cumulati</b>		7,90	11,57	14,97	14,97	17,11	21,45	21,45	21,45	21,45	21,45	

### C.2) Piano degli investimenti di mantenimento (2017 – 2026)

Piano degli investimenti (mantenimento) anno												(dal 2017)	
(€ costanti, Mln, non a contributo)												tot gen	
	-1	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026		
<b>A Investimenti per rinnovo 15 mezzi/anno</b>		1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	15,00	
<b>B Ammortamenti netti totali</b>		2,35	2,42	2,00	1,61	1,50	1,44	1,23	1,13	0,99	0,80	0,57	16,05
2 totale rinnovi 15 mezzi usati/anno			0,17	0,33	0,50	0,67	0,83	1,00	1,17	1,33	1,50	1,67	9,17
<b>Totale generale (1 + 2)</b>		2,35	2,59	2,34	2,11	2,17	2,28	2,23	2,30	2,32	2,30	2,23	25,21

## Piano Economico Finanziario dell'affidamento

### D.1) Piano Finanziario investimenti di riqualificazione (2017 – 2026)

Piano Finanziario (riqualificazione) anno													
(€ costanti, Mln)		-1	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	tot gen
<b>A</b>	<b>Investimenti operativi</b>		<b>9,71</b>	<b>8,62</b>	<b>6,43</b>		<b>7,13</b>	<b>14,47</b>					<b>46,36</b>
1	Contributi pubblici		1,80	4,96	3,03		4,99	10,13					24,90
1.1	Parco rotabile (bus)		1,76	3,76	1,00	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	6,52
1.2	ITS	✓	✓	1,20	2,03	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	3,23
1.3	Impianti e Fabbricati	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
1.4	Mezzi strumentali		0,04	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	0,04
1.5	Parco rotabile (filovia)	✓	✓	✓	✓	✓	4,99	10,13	✓	✓	✓	✓	15,12
1.6	Altro	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
2	Autofinanziamento		0,78	0,69	0,51		0,57	1,16	✓	✓	✓	✓	3,71
<b>B</b>	<b>Fabbisogno finanziario (A - 1 - 2)</b>		<b>7,13</b>	<b>2,97</b>	<b>2,89</b>		<b>1,57</b>	<b>3,18</b>					<b>17,75</b>
3	Debiti a lungo termine		7,13	2,97	2,89		1,57	3,18					17,75
4	Debiti a lungo termine cumulati		7,13	10,10	12,99	12,99	14,56	17,75	17,75	17,75	17,75	17,75	
<b>Autofinanziamento SVT</b>													
	Quota % sul totale		8%	8%	8%	8%	8%	8%					
<b>Servizio del debito - Totale</b>													
<b>C</b>	<b>Rate</b>		<b>1,07</b>	<b>1,51</b>	<b>1,97</b>	<b>1,90</b>	<b>2,17</b>	<b>2,88</b>	<b>2,76</b>	<b>2,65</b>	<b>2,53</b>	<b>2,42</b>	<b>tot</b>
5	Quota Capitale	✓	0,71	1,04	1,40	1,40	1,67	2,30	2,30	2,30	2,30	2,30	17,75
6	Quota interessi	✓	0,36	0,47	0,56	0,49	0,50	0,58	0,46	0,35	0,23	0,12	4,11

### D.2) Piano Finanziario investimenti di mantenimento (2017 – 2026)

Piano Finanziario (mantenimento) anno													
(€ costanti, Mln)		-1	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	tot gen
<b>A</b>	<b>Investimenti operativi</b>		1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	<b>15</b>
1	Contributi pubblici												
2	Autofinanziamento		0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	1,20
<b>B</b>	<b>Fabbisogno finanziario (A - 1 - 2)</b>		1,38	1,38	1,38	1,38	1,38	1,38	1,38	1,38	1,38	1,38	<b>13,80</b>
3	Debiti a lungo termine	6,82						6,98					✓ 13,80
4	Debiti a lungo termine cumulati	6,82	6,82	6,82	6,82	6,82	6,82	13,80	13,80	13,80	13,80	13,80	
<b>Autofinanziamento SVT</b>													
	Quota % sul totale	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	
<b>Servizio del debito</b>													<b>tot gen</b>
<b>C</b>	<b>Rate</b>		<b>1,14</b>	<b>1,14</b>	<b>1,14</b>	<b>1,04</b>	<b>0,93</b>	<b>2,44</b>	<b>2,41</b>	<b>1,46</b>	<b>1,44</b>	<b>1,42</b>	<b>14,57</b>
5	Quota Capitale	✓	1,02	1,04	1,07	0,98	0,89	2,30	2,31	1,40	1,40	1,40	13,80
6	Quota interessi	✓	0,12	0,10	0,08	0,06	0,04	0,14	0,10	0,07	0,04	0,02	0,77

Piano Economico Finanziario dell'affidamento

**E) Cash Flow conto economico a contributo storico (2016 – 2026)**

Cash Flow (a contributi storici) (€ costanti, Mln)	anno										
	-1	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
<b>A EBITDA</b>	<b>3,93</b>	<b>4,02</b>	<b>5,04</b>	<b>5,89</b>	<b>5,97</b>	<b>6,06</b>	<b>6,35</b>	<b>6,52</b>	<b>6,52</b>	<b>6,52</b>	<b>6,52</b>
1 Costi caratteristici non finanziari	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2 Imposte	0,45	0,18	0,37	0,51	0,54	0,51	0,49	0,55	0,57	0,61	0,65
<b>B Cash Flow primario (A + 1 - 2)</b>	<b>3,48</b>	<b>3,85</b>	<b>4,67</b>	<b>5,38</b>	<b>5,44</b>	<b>5,55</b>	<b>5,85</b>	<b>5,97</b>	<b>5,95</b>	<b>5,92</b>	<b>5,87</b>
3 CCN/Variazione	17,21	0,49	0,61	0,85	0,09	0,09	-0,53	0,18	0,00	0,00	0,00
<b>C Free Cash Flow from Operations (B + 3)</b>	<b>20,69</b>	<b>3,36</b>	<b>4,05</b>	<b>4,52</b>	<b>5,35</b>	<b>5,47</b>	<b>6,38</b>	<b>5,80</b>	<b>5,95</b>	<b>5,92</b>	<b>5,87</b>
4 Variazione Investimenti Operativi Netti	0	9,40	5,16	4,91	1,50	3,64	5,84	1,50	1,50	1,50	1,50
<b>D Free Cash Flow to the Firm (C - 4)</b>	<b>20,69</b>	<b>-6,05</b>	<b>-1,11</b>	<b>-0,39</b>	<b>3,85</b>	<b>1,83</b>	<b>0,54</b>	<b>4,30</b>	<b>4,45</b>	<b>4,42</b>	<b>4,37</b>
5 Posizione finanziaria netta	6,82	5,39	0,88	0,42	-2,38	-0,98	5,57	-4,62	-3,70	-3,70	-3,70
6 Interessi	0,06	0,48	0,57	0,64	0,55	0,54	0,71	0,56	0,41	0,27	0,14
<b>E Free Cash Flow to Equity (D + 5 - 6)</b>	<b>27,45</b>	<b>-1,13</b>	<b>-0,79</b>	<b>-0,60</b>	<b>0,92</b>	<b>0,30</b>	<b>5,39</b>	<b>-0,88</b>	<b>0,34</b>	<b>0,44</b>	<b>0,54</b>
Utile (Perdita) d'Esercizio (netto imposte)	0,96	0,13	0,90	1,48	1,57	1,47	1,40	1,61	1,71	1,84	2,00
<b>F Patrimonio netto</b>	<b>12,55</b>	<b>12,69</b>	<b>13,59</b>	<b>15,07</b>	<b>16,64</b>	<b>18,11</b>	<b>19,51</b>	<b>21,12</b>	<b>22,83</b>	<b>24,66</b>	<b>26,66</b>
7 Posizione finanziaria netta cumulata	6,82	12,20	13,09	13,51	11,13	10,15	15,71	11,10	7,40	3,70	0,00
<b>G Indice di indebitamento</b>	<b>0,54</b>	<b>0,96</b>	<b>0,96</b>	<b>0,90</b>	<b>0,67</b>	<b>0,56</b>	<b>0,81</b>	<b>0,53</b>	<b>0,32</b>	<b>0,15</b>	<b>0,00</b>

Piano Economico Finanziario dell'affidamento  
**F) Stato Patrimoniale (2016)**

<b>Stato Patrimoniale</b> (€ mln)	<b>2016</b>
<b>ATTIVO</b>	<b>54,86</b>
<b>A) Crediti verso soci</b>	<b>0,00</b>
<b>B) immobilizzazioni</b>	<b>22,74</b>
I Immateriali	0,40
II Materiali	22,25
III Finanziarie	0,09
<b>C) Attivo circolante</b>	<b>31,72</b>
I Rimanenze	1,36
II Crediti (breve termine)	19,54
III Attività finanziarie non liquide	0,00
IV Disponibilità liquide	10,82
<b>D) Ratei e risconti</b>	<b>0,40</b>
<b>PASSIVO</b>	<b>54,86</b>
<b>A) Patrimonio Netto</b>	<b>12,55</b>
I Capitale	10,00
IV-VI Riserva legale e altre Riserve	2,55
IX Utile (Perdita) d'Esercizio (marzo-dic.2016)	0,01
<b>B) Fondi per rischi e oneri</b>	<b>1,29</b>
<b>C) TFR</b>	<b>7,90</b>
<b>D) Debiti</b>	<b>21,72</b>
4) - 5) Debiti verso banche e altri finanziatori	6,82
7) Debiti verso fornitori	3,91
10) - 14) Altri debiti (enti, tributari, INPS, ...)	11,00
<b>E) Ratei e risconti</b>	<b>11,40</b>

Piano Economico Finanziario dell'affidamento

**Dati di Benchmarking – Corrispettivi contrattuali**

Benchmarking (€/km)	anno		2015		
Regione Emilia-Romagna (escl. Contrib. EL)	Contributi	Servizi minimi	€/km	tratt.max	€/km netti
1 Piacenza	18.000.688,00	8.190.477	2,20	1,6%	2,16
2 Parma	28.261.961,00	12.706.438	2,22	1,6%	2,19
3 Reggio Emilia	20.641.551,00	9.000.000	2,29	1,6%	2,26
4 Modena	27.347.527,00	12.400.317	2,21	1,6%	2,17
5 Bologna	90.320.250,00	34.741.207	2,60	0,8%	2,58
6 Ferrara	19.522.400,00	8.946.500	2,18	1,6%	2,15
7 Ravenna	14.168.279,00	6.922.099	2,05	1,6%	2,01
8 Forlì-Cesena	18.972.113,00	9.217.494	2,06	1,6%	2,03
9 Rimini	17.523.531,00	7.732.200	2,27	1,6%	2,23
<b>Totale</b>	<b>254.758.300,00</b>	<b>109.856.732</b>	<b>2,32</b>		<b>2,29</b>

Fonte: Rapporto Annuale di Monitoraggio della Mobilità e del Trasporto in Emilia-Romagna - 2016

	anno		2016
Regione Veneto (servizi automobilistici)	Finanziamento	Produz. assegnata	€/km
1 Belluno	12.898.127,09	7.092.364,86	1,82
2 Padova	35.202.211,62	21.185.759,20	1,66
3 Rovigo	10.682.921,39	6.714.330,40	1,59
4 Treviso	27.240.273,90	17.505.254,16	1,56
5 Venezia	57.706.538,20	34.687.116,20	1,66
6 Verona	35.767.737,36	19.619.114,44	1,82
7 Vicenza	26.647.743,31	16.477.740,32	1,62
<b>Totale</b>	<b>206.145.552,87</b>	<b>123.281.679,58</b>	<b>1,67</b>

Fonte: DGR n. 1916/2016 (Allegato B)

	anno		2016
Regione Veneto (servizi tramviari-filoviari)	Finanziamento	Produz. assegnata	€/km
1 Padova			-
2 Padova	3.549.195,73	850.106,76	4,18
3 Rovigo			-
4 Treviso			-
5 Venezia	5.437.346,13	1.302.358,36	4,17
6 Verona			-
7 Vicenza			-
<b>Totale</b>	<b>8.986.541,86</b>	<b>2.152.465,12</b>	<b>4,17</b>

Fonte: DGR n. 1916/2016 (Allegato B)

## Piano Economico Finanziario dell'affidamento

### Dati di Benchmarking – Costi totali aziendali (*costi standard efficientati*)

<b>Benchmarking ASSTRA</b> (€/km)	anno pubblicaz	2013 rif dati			2011			
<b>Urbano - efficienza raggiungibile</b>	13 Km/h	14 Km/h	15 Km/h	16 Km/h	17 Km/h	18 Km/h	19 Km/h	20 Km/h
costo standard	5,12	4,89	4,69	4,51	4,36	4,22	4,09	3,98
ricavo standard	1,36	1,36	1,36	1,36	1,36	1,36	1,36	1,36
fabbisogno standard	3,76	3,53	3,33	3,15	3	2,86	2,73	2,62
<b>Urbano - efficienza obiettivo</b>	13 Km/h	14 Km/h	15 Km/h	16 Km/h	17 Km/h	18 Km/h	19 Km/h	20 Km/h
costo standard	4,57	4,37	4,2	4,05	3,92	3,8	3,7	3,60
ricavo standard	1,36	1,36	1,36	1,36	1,36	1,36	1,36	1,36
fabbisogno standard	3,21	3,01	2,84	2,69	2,56	2,44	2,34	2,24
<b>ExtraUrbano - efficienza raggiungibile</b>	28 Km/h	29 Km/h	30 Km/h	31 Km/h	32 Km/h	33 Km/h	34 Km/h	35 Km/h
costo standard	3,68	3,62	3,56	3,51	3,46	3,41	3,37	3,33
ricavo standard	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05
fabbisogno standard	2,63	2,57	2,51	2,46	2,41	2,36	2,32	2,28
<b>ExtraUrbano - efficienza obiettivo</b>	28 Km/h	29 Km/h	30 Km/h	31 Km/h	32 Km/h	33 Km/h	34 Km/h	35 Km/h
costo standard	3,39	3,34	3,29	3,25	3,2	3,16	3,13	3,09
ricavo standard	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05
fabbisogno standard	2,34	2,29	2,24	2,2	2,15	2,11	2,08	2,04
<b>Benchmarking ANAV</b> (€/km)	anno pubblicaz	2013 rif dati			2011			
<b>Urbano</b>	19,8 km/h							
costo standard	4,25							
costo infrastruttura	0,17	4%						
costo netto	4,08							
ricavo standard 35% costi netti	1,43	35%						
fabbisogno standard	2,82							
<b>Extraurbano</b>	33,9 km/h							
costo standard	3,29							
costo infrastruttura	0,08	3%						
costo netto	3,21							
ricavo standard 35% costi netti	1,12	35%						
fabbisogno standard	2,17							
<b>Benchmarking Università La Sapienza</b> (€/km)	anno pubblicaz	2014 rif dati			2011 54 bacini gestionali analizzati, 28,6% del totale in termini di km			
<b>Costo standard f(km/h, km, ammodernam)</b>	< 17 km/h	17 < x < 32 km/h	17 < x < 32 km/h	17 < x < 32 km/h				
dimensione bacino	< 4 Mln km	< 4 Mln km	< 4 Mln km	> 4 Mln km				
livello ammodernam parco, tecnologie, ecc.	basso ammod	basso ammod	alto ammod	alto ammod				
costo standard	4,83	3,50	3,59	3,40				

### **Allegati alla Relazione**

1. Assetto proprietario e controllo pubblico SVT Srl
2. Contratto di Servizio Urbano di Vicenza
3. Contratto di Servizio Urbano di Bassano del Grappa