



CITTA METROPOLITANA DI FIRENZE

**CONCESSIONE
SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU GOMMA
RETE A DOMANDA DEBOLE**

Allegato N al Capitolato : “ Linee guida per la redazione del Piano Economico e finanziario”

1. PREMESSE

Il Piano Economico Finanziario (PEF) per la Gara del Trasporto Pubblico Locale per la gestione della rete debole della Città Metropolitana di Firenze (Mugello/Alto Mugello e Valdarno/Valdisieve) dovrà essere presentato in formato cartaceo ed in formato editabile con evidenziazione delle formule in chiaro.

Il periodo di riferimento è di 8 anni, comprensivo dei due anni di proroga.

Il PEF è composto dai seguenti documenti:

- Conto Economico
- Stato Patrimoniale
- Indicatori economici, finanziari e patrimoniali

Il Conto Economico e il rapporto di contribuzione sono da predisporre in forma disgiunta per i due Ambiti (Mugello/Alto Mugello e Valdarno/Valdisieve) e in forma consolidata; lo Stato Patrimoniale e gli altri indicatori possono essere presentanti unicamente in forma consolidata.

Il PEF deve essere accompagnato da una relazione descrittiva delle determinanti elencate nel seguito, per ognuno dei suoi documenti costitutivi.

Il PEF deve essere asseverato da un istituto di credito o da società di servizi costituite dall'istituto di credito stesso ed iscritte nell'elenco generale degli intermediari finanziari, ai sensi dell'articolo 106 del decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, o da una società di revisione ai sensi dell'articolo 1 della legge 23 novembre 1939, n. 1966.

2. CONTO ECONOMICO

Gli schemi di Conto Economico – disgiunto e consolidato - devono evidenziare le seguenti voci:

- Ricavi
- Costi operativi
- Oneri diversi di gestione
- Risultato operativo
- Oneri finanziari
- Risultato ante imposte
- Imposte sul reddito
- Risultato netto

Tale suddivisione serve ad identificare il contributo delle varie aree della gestione alla formazione del risultato economico dell'esercizio.

Determinanti del Conto Economico

Le determinanti del Conto Economico costituiscono un dettaglio che verrà evidenziato in fogli analitici di supporto, da cui il documento principale riceve i dati in forma collegata.

I **ricavi** sono distinti in:

- Ricavi da traffico
- Altri ricavi
- Corrispettivo pubblico
- Integrazione corrispettivo per trasferimento addetti
- Integrazione corrispettivo per programma di rinnovo straordinario bus

I ricavi da traffico risultano composti dai ricavi da abbonamenti e dai ricavi da corsa semplice, calcolati in base al volume di vendita dei titoli di viaggio e alle tariffe per ciascuno di detti ambiti.

Gli altri ricavi si riferiscono ai servizi accessori (come servizi fuori linea, occasionali, offerti al mercato e navette) e alle altre categorie di ricavi (come pubblicità, service, recupero dell'evasione).

Il corrispettivo pubblico è determinato sulla base dell'offerta presentata, ossia dal valore su base di gara al netto della percentuale di ribasso proposta.

L'integrazione del corrispettivo per trasferimento addetti è pari a quello indicato nel capitolato.

L'integrazione del corrispettivo per programma di rinnovo straordinario bus è pari a quello indicato nel capitolato. Viene suggerito di contabilizzare tale integrazione con il metodo indiretto (cfr. OIC 16 par. 79-81).

I **costi operativi** vengono suddivisi in:

- Costo del personale
- Consumi
- Costo per servizi
- Ammortamenti e canoni

Il costo del personale viene determinato in base al numero dei dipendenti previsti nel piano occupazionale e al costo medio annuo, suddivisi in base alle singole categorie (i.e. agenti di guida e amministrativi).

I consumi vengono suddivisi nelle seguenti voci:

- Gasolio

- Gestione coperture
- Lubrificanti
- Ricambi e revisione complessivi
- Energia elettrica per officine, depositi e uffici
- Metano da riscaldamento officine e uffici
- Cancelleria e stampanti

Nel costo per servizi vengono indicati i costi relativi ai servizi esterni per:

- Manutenzione capannoni/impianti
- Manutenzione locali ufficio
- Assicurazioni
- Tassa possesso
- Servizio esterno pulizia bus
- Comunicazioni/trasmissione dati autobus
- Telefonici e canoni rete uffici
- Provvigioni su titoli di viaggio
- Compensi ad Amministratori, revisori e membri del collegio sindacale.

Le voci dei consumi e dei costi per servizi devono essere quelli inerenti al servizio di TPL relativo alla Concessione e determinati attraverso l'evidenziazione degli input in fogli di calcolo separati e collegati con gli schemi di Conto Economico.

In particolare, si richiede di stimare le voci di Gasolio, Gestione coperture, Lubrificanti, Ricambi e revisione complessivi, Assicurazioni e Tassa possesso, in base alle informazioni di seguito indicate.

Il costo del gasolio si basa sul prodotto tra costo al chilometro del gasolio, dato dal rapporto tra il costo unitario del gasolio e il rendimento per chilometro, e il volume di chilometri da percorrere così come previsti dalla Concessione.

La gestione delle coperture è data dal suo costo al chilometro, pari al rapporto tra costo treno coperture e rendimento al km, moltiplicato per i chilometri da percorrere così come previsti dalla Concessione.

Il costo dei lubrificanti è determinato dal costo al chilometro del cambio olio lubrificante, dato dal rapporto tra il suo costo unitario e il relativo rendimento al chilometro, moltiplicato per i chilometri da percorrere così come previsti dalla Concessione.

Il costo dei ricambi e revisione complessivi è pari al costo annuo medio per autobus moltiplicato

per il numero di autobus.

Il costo delle assicurazioni è quantificato secondo il numero di autobus e le polizze annue.

La tassa possesso è determinata tenendo conto del numero degli autobus e del tributo annuo.

Gli ammortamenti e canoni vengono suddivisi in:

- Ammortamento degli autobus trasferiti all'inizio della Concessione
- Ammortamento degli autobus acquistati a partire da 1° anno
- Ammortamento dei beni immobili trasferiti all'inizio della Concessione
- Canoni di leasing
- Canoni locazione dei beni immobili

In riferimento agli ammortamenti autobus, beni mobili e immobili trasferiti all'inizio della Concessione occorre indicare separatamente il valore di trasferimento, gli anni di ammortamento e il valore contabile.

Per quanto riguarda l'ammortamento degli autobus acquistati a partire da 1° anno è necessario specificare il costo medio, il numero dei bus, gli anni di ammortamento e il valore contabile.

Nell'ipotesi in cui si decidesse di acquistare i beni in leasing (i.e. autobus, immobili e mobili) occorre indicare i relativi canoni.

Il canone di locazione degli immobili deve essere stimato in funzione dei valori di mercato.

In seguito occorre procedere alla stima degli **oneri diversi di gestione** e all'indicazione del primo margine riferito alla gestione operativa (cd. **risultato operativo**).

Gli **oneri finanziari** sono stimati in funzione del debito finanziario contratto per coprire il fabbisogno finanziario restante dopo l'apporto di capitale proprio e altre forme di autofinanziamento. Il fabbisogno finanziario è legato agli investimenti necessari per l'acquisto dei mezzi, e dei beni immobili e mobili. Il fabbisogno di subentro verrà computato al netto del trattamento di fine rapporto maturato dai dipendenti in base all'ultimo dato disponibile prima della presentazione dell'offerta.

Dopodiché si procede all'indicazione del **risultato ante imposte**, da cui si sottraggono le **imposte** sul reddito, suddivise tra Ires e Irap, al fine di determinare il **risultato netto**.

3. STATO PATRIMONIALE

Lo schema di stato patrimoniale viene strutturato secondo il criterio funzionale al fine di

identificare le diverse aree gestionali: operativa, finanziaria e accessoria.

Per quanto riguarda gli **impieghi**, occorre individuare le componenti del capitale investito, distinguendo tra:

- Attività operative correnti, che comprendono le attività che esauriscono la loro utilità in un esercizio (i.e. crediti verso clienti, crediti tributari, crediti verso enti previdenziali, altri crediti, rimanenze, disponibilità liquide, ratei e risconti attivi);
- Attività operative non correnti, che sono costituite dagli investimenti a ciclo pluriennale (i.e. immobilizzazioni materiali quali autobus, beni immobili e mobili; attività immateriali quali brevetti/elaborazioni software, marchi e miglorie su beni di terzi; partecipazioni);
- Attività finanziarie correnti, riguardano impieghi di liquidità destinati ad essere negoziati in un arco temporale inferiore a dodici mesi;
- Attività finanziarie non correnti, costituiscono impieghi duraturi di liquidità mantenuti a scopo di negoziazione;
- Attività accessorie correnti e/ o non correnti, aventi ad oggetto impieghi non prettamente attinenti al core business.

Le **fonti** sono costituite dal capitale proprio (patrimonio netto) e dal capitale di terzi. Esse possono essere suddivise in base alla loro natura ed esigibilità:

- Patrimonio netto, composto da: capitale sociale, riserva legale, riserva straordinaria, altre riserve, utili/perdite a nuovo e risultato d'esercizio;
- Passività operative correnti, riferite ai debiti di funzionamento che sono rimborsati nell'arco di dodici mesi (i.e. debiti verso fornitori, debiti tributari, debiti verso enti previdenziali, altri debiti, ratei e risconti passivi, fondi per rischi e oneri con separata indicazione del TFR in scadenza entro 12 mesi);
- Passività operative non correnti, la cui scadenza è prevista nel medio-lungo termine e sono attinenti al core business dell'azienda (i.e debiti verso fornitori, debiti tributari, debiti verso enti previdenziali, altri debiti, risconti passivi, fondi per rischi e oneri con separata indicazione del TFR in scadenza oltre 12 mesi);
- Passività finanziarie correnti, quali debiti finanziari con scadenza entro dodici mesi;
- Passività finanziarie non correnti, quali debiti finanziari con scadenza oltre dodici mesi (i.e. verso banche, finanziatori esterni, obbligazionisti, parti correlate, etc.) con l'indicazione del relativo piano di rimborso.

- Passività accessorie correnti e/ o non correnti, aventi ad oggetto fonti non prettamente attinenti al core business.

4. INDICATORI ECONOMICI, FINANZIARI E PATRIMONIALI

Al fine di verificare la convenienza economica e la fattibilità del PEF è necessario determinare alcuni indicatori economici, patrimoniali e finanziari.

Con riferimento all'equilibrio economico vengono calcolati il *Return on investment operativo* (ROIop), il *Return on equity* (ROE) e il rapporto di contribuzione.

Il ROI operativo esprime la capacità di remunerare attraverso il risultato della gestione caratteristica il capitale investito nell'area operativa, senza tener conto del costo sostenuto per acquisirlo. Esso è dato dal rapporto tra risultato operativo e il capitale operativo investito netto (COIN), quest'ultimo dato dalla somma tra capitale circolante netto (CCN) e immobilizzo netto (IN) all'anno (n-1) e all'anno (n).

Il ROE rappresenta la remunerazione a favore dei soci ed è pari al rapporto tra il risultato netto e la media del patrimonio netto all'anno (n-1) e all'anno (n).

Il rapporto di contribuzione è pari al rapporto tra ricavi da traffico e la somma delle seguenti voci: ricavi da traffico, corrispettivo pubblico e contributo per programma di rinnovo straordinario bus.

Dal punto di vista patrimoniale e finanziario vengono richiesti l'indice di liquidità e il rapporto di indebitamento.

L'indice di liquidità è dato da rapporto tra le attività correnti al netto delle rimanenze e le passività correnti.

Il rapporto di indebitamento si origina dal confronto tra la posizione finanziaria netta e il patrimonio netto.