

Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica della Linea SIR 2 del Tram – Completamento del Sistema Intermedio a Rete della Città di Padova

Ai sensi dell'Avviso del 01.03.2018 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la presentazione di istanze per l'accesso alle risorse per il trasporto rapido di massa di cui alla L. 205, art. 1, comma 1072.

All.11_CoperturaCosti d'Esercizio_R.00.13.0.0

28/12/2020

Commessa CIG 79810055AC

Stazione Appaltante:

**Comune di Padova | Settore Urbanistica Servizi Catastali e
Mobilità**

Via del Municipio, 1

35122 Padova

Tel. 049 8205111

Pec: protocollo.generale@pec.comune.padova.it

Preparata da:



MobilityInChain srl
Via Pietro Custodi, 16 - 20136 - Milano, Italia
Tel +39 0249530500 / Fax +39 0249530509
www.michain.com



Erregi s.r.l
Piazza del Viminale, 14 - 00184 - Roma, Italia
Tel +39 064747662 / Fax +39 064743272
www.erregigroup.com

Geologo Daniela Viappiani
Via Fiume 68 - 84129 - Salerno
Tel. +39 392 7612677

SOMMARIO

1. Premessa.....	3
2. Sostenibilità finanziaria dell'esercizio (Tab. 3.9 dell'Appendice all'Addendum)	4

1. PREMESSA

Con riferimento al Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica della Linea SIR 2 – Completamento del Sistema Intermedio a Rete della Città di Padova, **di seguito indicato come “Progetto”**, al punto A.4.2.3. dell’Addendum è richiesta l’elaborazione della relazione di seguito riportata e che costituisce la dimostrazione che, a seguito della realizzazione del Progetto, il rapporto tra i proventi derivanti dai rientri tariffari ed i costi di gestione aggiuntivi del servizio e dell’infrastruttura sia almeno pari a 0,35.

Le elaborazioni condotte alla base del presente documento derivano, in buona parte, dalle valutazioni condotte per la redazione dell’analisi B/C (contenuta in altro documento) e che hanno seguito le indicazioni contenute:

- nell’Avviso del 01.03.2018 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la presentazione di istanze per l’accesso alle risorse per il trasporto rapido di massa di cui alla L. 205, art. 1, comma 1072 e successive modifiche ed integrazioni (di seguito indicato come “Avviso”) con relativa Appendice all’Addendum, di seguito indicata come “Appendice”; in particolare sono state seguite le indicazioni di cui al § 3 relativo alla **“Realizzazione di nuove linee ed estensione di linee esistenti ad implementazione della rete di STIF destinati al TRM”**
- nelle “Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche” di cui al D. Lgs. 228/2011 del 1° Giugno 2017;
- dati del bilancio di esercizio dell’azienda esercente.

In particolare, sulla base dei risultati delle analisi condotte per la valutazione degli effetti trasportistici conseguenti alla realizzazione del Progetto, si è proceduto alla individuazione di tutti i dati necessari per la compilazione delle tabelle di cui all’Avviso (contenute nell’Appendice all’Addendum) applicando, ove necessario, le Linee Guida oltre che i dati di esercizio relativi alle annualità precedenti risultanti dal bilancio della società esercente o da informazioni da essa fornite.

Come già suindicato, tutte le valutazioni, quindi, sono state condotte considerando quanto richiesto nel Cap. 3 di cui all’Appendice (Tabelle di sintesi dell’analisi della mobilità urbana /ACE/ACB: Istruzioni per la compilazione – versione 2019 e sue successive modifiche ed aggiornamenti) poiché, nello specifico, **il completamento della rete SIR deriva sia dalla realizzazione di una nuova tratta SIR 2 ma, anche, dall’implementazione (in termini di parco rotabile e servizi) della rete SIR esistente conseguente, tra l’altro, alla necessità di collegare il nuovo ospedale con il resto della città.**

Le note metodologiche richieste al § 3, ed illustrative dei presupposti alla base anche della presente relazione, riguardanti:

- l’Analisi della mobilità (di cui al § 3.1.1.1 dell’Appendice, di seguito Nota 1);
- la Previsione della domanda nell’area di studio e nell’area di influenza dell’intervento (di cui 3.1.1.2 dell’Appendice, di seguito Nota 2);
- lo Studio sulle linee TPL impattate dal progetto (di cui 3.1.1.3 dell’Appendice, di seguito Nota 3);

sono state redatte sulla base delle elaborazioni condotte nell’Analisi Trasportistica di cui al documento specifico.

Nel capitolo successivo sono illustrati i presupposti teorici ed i risultati ottenuti per il calcolo dei valori della Tabella 3.9 dell’Appendice dell’Addendum relativa al grado di copertura dei costi.

2.SOSTENIBILITÀ FINANZIARIA DELL'ESERCIZIO (TAB. 3.9 DELL'APPENDICE ALL'ADDENDUM)

La percentuale di copertura dei costi di esercizio relativi alla realizzazione del nuovo intervento per ogni anno di analisi Y_N è riportata nella tabella seguente che riproduce la Tab. 3.9 dell'Appendice all'Addendum che ha applicato la seguente metodologia:

- il *"Ricavo da tariffa medio (netto)"* è stato calcolato considerando i valori riportati in bilancio dall'azienda esercente al netto dell'aliquota IVA e relativi al 2019;
- i *"Ricavi e Costi di progetto"* sono stati calcolati con riferimento alla domanda totale e all'offerta chilometrica delle linee esercite sull'infrastruttura oggetto di intervento riportate nella tabella 3.8 ABC. Poiché a seguito della ristrutturazione della rete TPL si hanno diminuzioni di percorrenza sulla rete bus, nei ricavi e costi di progetto non si è considerata tale variazione. Si evidenzia che:
 - i *"Ricavi tariffari di progetto"* sono stati calcolati moltiplicando la *"Domanda totale sulla linea in progetto"* per il *"Ricavo da tariffa medio (netto)"*;
 - i *"Costi d'esercizio di progetto"* saranno calcolati moltiplicando la *Variazione percorrenze di ciascun modo (in aumento)* per il relativo *"Costo medio"*;
- i *"Ricavi e Costi cessanti"* sono stati calcolati in riferimento alla domanda tendenziale cessante (quindi al numero di passeggeri che utilizzano la nuova linea e che sono già utenti della rete TPL) e alla riduzione dell'offerta della rete bus a seguito della ristrutturazione della rete TPL. Sia le variazioni di percorrenze (indici da P1 a P5), che i costi medi (indici da O1 a O5) riportano i valori inseriti nella Tab. 3.8 ABC. Si evidenzia che:
 - i *"Ricavi tariffari cessanti"* sono stati calcolati moltiplicando la *"Domanda tendenziale cessante"* per il *"Ricavo da tariffa medio (netto)"*;
 - i *"Costi d'esercizio cessanti"* sono stati calcolati moltiplicando la *Variazione percorrenze di ciascun modo (in diminuzione)* per il relativo *"Costo medio"*.

Nel caso specifico la *"Copertura costi d'esercizio di progetto"* è superiore al 35% (variabile da un minimo dell'88% all'avvio esercizio fino al 118% alla fine del periodo di analisi); sono stati calcolati, quindi, la *"Variazione ricavi tariffari"* e la *"Variazione dei costi d'esercizio"* nonché gli *"Indicatori"* proposti in tabella da cui si evince che la copertura dei costi di esercizio della nuova linea risultano parzialmente coperti dai ricavi tariffari e non dalla riorganizzazione dei servizi poiché il *"Margine di rete"* ($\Delta R - \Delta C$) è minore di zero ed i *"Costi d'esercizio cessanti"* sono inferiori ai *"Ricavi tariffari cessanti"*.

