



---

**AFFIDAMENTO A COTRAL S.P.A. DEI SERVIZI DI  
TRASPORTO FERROVIARIO PASSEGGERI DI INTERESSE  
ECONOMICO REGIONALE E LOCALE**

**FERROVIE ISOLATE "EX CONCESSE"  
ROMA-LIDO E ROMA-VITERBO**

**Allegato 4 – Piano Economico Finanziario simulato  
Cotral**



## **1 Piano Economico-Finanziario esercizio ferroviario**

### **1.1 Contesto regolatorio**

La Delibera ART 154/2019, alla Misura 15 - *Redazione del PEF simulato negli affidamenti diretti o in house*, indica che “l’Ente Appaltante predispone un PEF simulato, articolato per tutti gli anni di durata dell’affidamento, secondo gli schemi di cui ai numeri 1-3 e relative indicazioni metodologiche dell’Annesso 5”. Tale “PEF simulato è finalizzato a determinare il corrispettivo del CdS da affidare e verificare l’equilibrio economico-finanziario del CdS per l’intera durata dell’affidamento; tale PEF è elaborato assumendo come elemento di riferimento il costo standard di cui al d.m. 157/2018 con le eventuali integrazioni che tengano conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti territoriali in termini di programmazione dei servizi e di promozione dell’efficienza del settore”.

Sulla base di tali indicazioni, nella presente proposta sono stati predisposti gli elaborati regolatori sopra citati, articolati nei seguenti schemi:

- Schema 1 - Conto Economico regolatorio;
- Schema 2 - Stato Patrimoniale Regolatorio;
- Schema 3 - Piano Finanziario Regolatorio simulato;
- Schema 4 - Rendiconto Finanziario.

### **1.2 Durata dell’affidamento**

La durata dell’affidamento è di 10 anni dal 1/7/2022 al 30/06/2032.

### **1.3 Periodo di operatività**

Il periodo operativo inizia nel secondo semestre 2022.

### **1.4 Ipotesi macroeconomiche**

Ai fini dell’elaborazione delle proiezioni economiche-finanziarie, l’anno base individuato per la crescita nominale dei prezzi è il 2020.

Il tasso di inflazione utilizzato per indicizzare ricavi e costi operativi è pari all’1% annuo.

### **1.5 Imposte**

Le aliquote fiscali applicate alle rispettive basi imponibili, calcolate in maniera semplificata, sono le seguenti:



- IRES: 2,23% (Onere Fiscale Effettivo risultante dal bilancio COTRAL 2020 e in grado di approssimare i futuri benefici fiscali connessi al recupero delle perdite fiscali pregresse attesi negli anni di piano);
- IRAP: 5,12%.

### 1.6 Perimetro delle competenze per la gestione delle ferrovie

Come descritto precedentemente, le ferrovie Roma-Lido e Roma-Viterbo saranno gestite dalle due aziende controllate della Regione Lazio: COTRAL, che agirà quale Impresa Ferroviaria (IF), e ASTRAL, che agirà quale Gestore dell'Infrastruttura (GI). Le due società avranno quindi ruoli e competenze distinte e schematizzate nella tabella sotto riportata.

È previsto che COTRAL subentri ad ATAC, quale impresa ferroviaria, a partire dal 1 luglio 2022. Le responsabilità di COTRAL riguarderanno, principalmente, le attività legate all'esercizio. COTRAL si occuperà anche della gestione e della manutenzione del materiale rotabile, in parte con personale interno ed in parte avvalendosi di società esterne (come meglio spiegato a seguire). Nella sua attività COTRAL riconoscerà dei canoni per l'utilizzo di depositi/officine e per le tracce ferroviarie al gestore dell'infrastruttura.

Tabella 1.1: Perimetro competenze COTRAL-ASTRAL

Impresa	Attività
Impresa ferroviaria COTRAL	<p><b>Esercizio ferroviario: Condotta e Scorta</b></p> <hr/> <p><b>Esistenti</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Proprietà trasferita a COTRAL solamente per i convogli MA300</li> <li>• Manutenzione Roma-Lido: effettuata con service esterno (MA200 ditta esterna, MA300 ATAC fino al 2024 e ditta esterna dal 2025)</li> </ul> <p><b>Rotabili</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Manutenzione Roma-Viterbo: effettuata da personale interno</li> </ul> <p><b>Nuovi</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Proprietà Regione Lazio</li> <li>• Rotabili forniti con contratto di manutenzione full service per 10 anni</li> </ul>



**Canone utilizzo depositi/officine**

- Roma-Lido: canone pari a circa € 913.000 concordato con ATAC per l'utilizzo di Magliana Nuova fino al 2024 (comprensivo di costi di facility)
- Roma-Lido: canone pagato ad ASTRAL per l'utilizzo del nuovo deposito di Lido Centro dal 2025 (valore analogo a quanto riconosciuto ad ATAC)
- Roma Viterbo: Canone pagato da COTRAL ad ASTRAL (solo costo facility)

**Canone tracce ferroviarie**

- Canone comprensivo di energia elettrica pagato da COTRAL ad ASTRAL

**Canone utilizzo treni non di proprietà**

Nessun canone sostenuto da COTRAL

Impresa	Attività
<b>Gestore dell'Infrastruttura</b>	Gestione circolazione
<b>ASTRAL</b>	Manutenzione infrastruttura
	Gestione stazioni
	Depositi/officine

### 1.7 Costi standard stimati dall'Università La Sapienza

In relazione all'affidamento delle ferrovie oggetto di proposta, l'Università La Sapienza di Roma – Dipartimento di Ingegneria Informatica, Automatica e Gestionale “A. Ruberti” aveva elaborato, su incarico della Regione Lazio, i Costi Standard a completa copertura della gestione dell'esercizio ferroviario sulla base del Decreto Ministeriale 157 del 2018. In particolare, è stato preso a riferimento come input il costo legato al pedaggio per le tracce ferroviarie: componente del costo standard inclusiva di energia elettrica di trazione, da riconoscere al gestore dell'infrastruttura. Tale componente del costo standard, valutata a tendere pari a circa 5,9 €/Treno-km per la Roma-Lido ed a circa 3,9 €/Treno-km, è stata assunta come input per il canone che COTRAL verserà ad ASTRAL.



Sulla base della delibera ART 154/2019, gli schemi dell'Annesso 5 sono costruiti per fornire come output il corrispettivo che verrà erogato dall'Ente Appaltante tale da garantire la congrua remunerazione del capitale investito.

### **1.8 Schema 1 - Conto Economico regolatorio - Ricavi**

I ricavi di COTRAL riportati nello schema 1 di Conto Economico regolatorio riguardano:

- Ricavi da traffico;
- Altri ricavi e proventi inerenti al servizio.

I ricavi da traffico derivano dalla ripartizione dei ricavi del sistema Metrebus. E' stato ipotizzato che vi sia una rimodulazione delle quote tra le società di trasporto (ATAC, COTRAL e Trenitalia), in modo tale che COTRAL possa ricevere i medesimi introiti attualmente ricevuti da ATAC per Roma-Lido e Roma-Viterbo.

L'ammontare dei ricavi, comprensivo dei rimborsi per agevolazioni tariffarie e gratuità, è stato stimato da ATAC e Regione Lazio ad Aprile 2021, pari a circa € 10,87 milioni (circa € 11,20 milioni nominali).

Nel PEF è stato cautelativamente assunto all'avvio dell'affidamento tale valore (inferiore al budget ATAC 2019), con una riduzione del 25% all'anno 2022 per effetto della pandemia da Covid-19.

Nel corso dell'affidamento si è assunto un incremento seppur modesto dei ricavi da traffico, dovuti ad un aumento di domanda sulle due ferrovie, legato al miglioramento e potenziamento del servizio (incremento marginale in termini di ricavi in quanto sommato nel totale Metrebus), un incremento tendenziale della domanda complessiva del TPL e quindi del Metrebus, ed un incremento tariffario del 15% (applicato al 50% nel 2024 ed al 50% al 2026).

Gli altri ricavi e proventi inerenti al servizio sono di peso modesto e sono riconducibili sostanzialmente alla vendita di spazi pubblicitari all'interno dei treni.

### **1.9 Schema 1 - Conto Economico regolatorio - Costi**

I costi inseriti nello schema 1 riguardano le seguenti macro-voci:

- Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci;
- Costi per servizi di terzi;
- Costi per godimento beni di terzi;
- Costo del personale;



- Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci;
- Oneri diversi;
- Service costi corporate.

#### *Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci*

In questa voce di costo sono stati considerati i costi per gli acquisti per materiali legati alle manutenzioni dei rotabili, siano essi mantenuti internamente che in full service esterno, relativi alle riparazioni dovute ad atti di vandalismo normalmente non ricomprese nei contratti di full service.

#### *Costi per servizi di terzi*

Le principali voci di costo considerate sono di seguito descritte.

- **Servizi ICT.** Il costo considerato è riferito alla sola tecnologia a bordo treno, ipotizzando che gli altri servizi centralizzati siano ricompresi nel service che la BU ferro riceverà dalla struttura centrale di COTRAL.
- **Manutenzione materiale rotabile.** Tale costo è stato stimato sulla base dei servizi esterni di full service di manutenzione ordinaria sui nuovi treni e sui treni esistenti della Roma-Lido. In particolare, i nuovi treni avranno un servizio di full service operato del produttore (sia per Roma-Lido che per Roma-Viterbo), mentre per i treni esistenti il full service manutentivo sarà operato da ATAC per gli MA300 fino al 2024 e da un operatore terzo dopo il 2025, e sempre da un operatore terzo per gli MA200 (fino alla loro completa dismissione). I treni esistenti della Roma-Viterbo continueranno ad essere mantenuti da personale interno. Il peso di tale costo di manutenzione cresce nel corso dell'affidamento, fino ad arrivare a circa € 4,2 milioni a fine periodo.
- **Pedaggio per tracce ferroviarie.** Per la circolazione dei treni sulla linea ferroviaria, COTRAL pagherà al gestore dell'infrastruttura un pedaggio (comprensivo di energia elettrica di trazione), valutato sulla base del costo standard elaborato dall'Università La Sapienza, descritto nelle tabelle precedenti, per i treni-km previsti di servizio. Tale voce di costo risulta essere la predominante tra i servizi di terzi, pari a circa € 5,8 milioni nel secondo semestre del 2022, crescente fino a circa € 17,9 milioni a fine periodo (intero anno 2031).
- **Pulizie materiali rotabili, assicurazioni.** Costi stimati in parte sulla base dei contratti in essere comunicati da ATAC nel corso del 2019 ed in parte sulla base di stime interne, mediante l'individuazione di un driver descrittivo adeguato (treni-km o numero di



stazioni). Il costo di tali servizi è quantificato in valori compresi tra circa € 0,7 milioni nel secondo semestre 2022 ed € 2,2 milioni annui nel corso dell'affidamento.

#### *Costi per godimento beni di terzi*

I costi per il godimento dei beni di terzi riguardano l'utilizzo dei depositi/officine per entrambe le linee.

Per la Roma-Lido verrà utilizzato fino al 2024 esclusivamente il deposito di Magliana Nuova, di proprietà ATAC, nel quale verrà effettuata la manutenzione di tutti i treni della linea, operata in parte da ATAC ed in parte da operatori esterni (Magliana Vecchia verrà utilizzata temporaneamente per gli MA200, il cui costo è stato compreso nel canone di manutenzione rotabili). Dal 2025 sarà operativo il nuovo deposito di Lido Centro, di proprietà della Regione Lazio e gestito da ASTRAL; da tale data la manutenzione di tutti i rotabili sarà spostata nel nuovo deposito.

COTRAL riconoscerà un costo fisso per l'utilizzo di tali depositi/officine valutato sulla base del valore concordato di € 913 mila annui con ATAC per canone e spese facility (aggiuntivo rispetto al costo della manutenzione rotabili) ai rispettivi gestori, verso ATAC fino al 2024 e verso ASTRAL dal 2025.

Per la Roma-Viterbo COTRAL pagherà un canone ad ASTRAL per l'utilizzo del deposito, commisurato alle sole spese di facility.

Complessivamente la voce godimento beni di terzi risulta crescente nel periodo da circa € 0,9 milioni nel secondo semestre 2022 a circa € 2,0 milioni del 2031.

#### *Costo del personale*

Il costo del personale è dato dal numero di FTE di ogni categoria di lavoratori per il costo medio del lavoro della categoria stessa. L'evoluzione delle FTE, come descritto nei capitoli precedenti, segue due driver fondamentali: l'incremento della produzione per le figure operative e la curva delle uscite per pensionamenti per tutte le categorie. Nel caso della Roma-Viterbo, vista la graduale uscita dei treni mantenuti internamente, vi sarà una sovrabbondanza di operai manutentivi; al fine di efficientare i costi del personale e salvaguardare i livelli di occupazione, si è convenuto di operare una riconversione professionale di tali risorse in figure di condotta e scorta.

A tale costo sono stati aggiunti altri costi dovuti al personale, quali: assicurazioni, visite mediche, formazione, buoni pasto/mensa e vestiario.



Il costo del personale è una delle voci di costo più consistenti, variando dai € 9,4 milioni del secondo semestre 2022 ai € 20,2 milioni del 2031.

#### *Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci*

La variazione delle rimanenze riflette la movimentazione del magazzino ricambi, ipotizzando un impiego dei ricambi per la manutenzione e il ripristino dei treni non coperti da contratto di manutenzione di full service. Il magazzino viene movimentato al fine di riflettere a fine piano l'incidenza dei treni-km percorsi dalla flotta di treni non coperti da contratto di manutenzione full service ed i maggiori impieghi di materiali per le riparazioni dovute ad atti di vandalismo normalmente non ricomprese nei contratti di full service.

#### *Oneri diversi*

Gli oneri, inclusivi dei costi annuali per la sicurezza, sono stati quantificati nella misura di circa € 0,5 milioni/anno.

#### *Service costi corporate*

COTRAL è una azienda con una struttura corporate consolidata già esistente, che sarà di supporto anche alla nuova Business Unit ferro; una parte del personale amministrativo già presente nella struttura di COTRAL, ad esempio, svolgerà le proprie mansioni in modo trasversale a supporto di tutte le BU operative. Per tale motivo i costi generali di struttura saranno suddivisi tra tutte le BU operative, prendendo a riferimento driver quali l'ammontare dei corrispettivi o il numero di addetti diretti.

Tali costi riguardano tutte le macro-voci precedentemente analizzate (costi per servizi, costi del personale, costi per godimento dei beni di terzi ed altri oneri); la voce più consistente è relativa al ribaltamento del costo del personale (circa € 1,8 milioni a inizio periodo), altre voci di costo di maggiore entità sono inerenti a: vigilanza, assicurazioni, attività di comunicazione e customer care, servizi HW SW, prestazioni professionali esterne, spese legali e notarili, utenze, formazione, canoni per licenze SW. Complessivamente la quota dei costi ribaltati ad inizio del periodo di affidamento è pari a circa € 3,3 milioni (compresi nella quantificazione delle voci precedentemente descritte).

#### *Ammortamenti*

Tale voce accoglie gli ammortamenti delle immobilizzazioni corporate di COTRAL attribuite al ramo ferroviario e gli ammortamenti degli investimenti in nuovo materiale rotabile effettuati in arco piano. I valori delle immobilizzazioni oggetto di ammortamento sono stati determinati partendo dai valori al 31/12/2020 così come indicati Due Diligence effettuata





da Crowe Bompani del 30 giugno 2021 ("Due Diligence CB") nel corso dei primi mesi del 2021.

Inoltre, tale voce considera gli ammortamenti ed immobilizzazioni derivanti dall'attribuzione al ramo di alcuni cespiti corporate (relativi a fabbricati sedi amministrative, mobili e arredi, infrastrutture tecnologiche, macchine elettroniche, licenze, marchi, software).

### **1.10 Schema 2 - Stato Patrimoniale Regolatorio**

Lo scopo dello schema 2 è quello di determinare il Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio su cui applicare il tasso di remunerazione (pari al WACC - Weighted Average Cost of Capital - nominale ante imposte) per il calcolo dell'utile ragionevole.

#### *La situazione patrimoniale di apertura*

Il prospetto di Stato Patrimoniale riflette in maniera semplificata gli effetti in capo a COTRAL dell'acquisizione da ATAC del ramo relativo al servizio di trasporto pubblico sulle linee ferroviarie Roma-Lido e Roma-Viterbo. In particolare, la situazione patrimoniale di apertura al 1 gennaio 2022 prevede le seguenti attività e passività: il magazzino ricambi che si ipotizza di acquisire da ATAC valorizzato pari a € 6,7 milioni (sulla base della Due Diligence CB) e la quota parte del fondo TFR del personale corporate di COTRAL per € 2,38 milioni circa.

Il magazzino ATAC è stato valorizzato sulla base del valore al 31/12/2020 indicato nel documento Due Diligence CB, pari a € 6,7 milioni. Il magazzino in arco piano riflette la movimentazione dei ricambi, ipotizzando un impiego degli stessi per la manutenzione e il ripristino dei treni non coperti da contratto di manutenzione di full service. Il magazzino viene movimentato al fine di riflettere, a fine piano, l'incidenza dei treni-km percorsi dalla flotta di treni non coperti da contratto di manutenzione full service ed i maggiori acquisti dovuti ai materiali per le riparazioni dovute ad atti di vandalismo normalmente non ricomprese nei contratti di full service. La consistenza del magazzino al 2031 si attesta a circa € 2,9 milioni.

#### *Capitale circolante*

Il Capitale circolante è costituito da crediti commerciali e magazzino.

Per la determinazione del valore dei Crediti commerciali sono stati assunti dei giorni di dilazione degli incassi derivanti dalle voci di ricavo pari a 30 giorni.



Inoltre, nel capitale circolante attivo è stato considerato un magazzino ricambi nell'ipotesi che COTRAL lo acquisti da ATAC, come descritto in precedenza.

#### *Debiti*

In particolare, la voce è composta dai debiti verso i fornitori, i quali sono stati determinati assumendo giorni di dilazione dei pagamenti pari a 60 giorni per tutti i costi operativi ad eccezione di quelli del personale.

### **1.11 Schema 3 - Piano Finanziario Regolatorio simulato**

L'obiettivo dello schema 3 è la determinazione della compensazione variabile per l'intera durata del contratto, calcolata come effetto finanziario netto dell'obbligo di servizio, inteso come differenza tra uscite ed entrate relative a costi e ricavi delle operazioni di servizio pubblico, al netto delle eventuali ulteriori entrate da ricavi potenziali prodotti dagli effetti di rete, più un ragionevole utile determinato attraverso l'applicazione di un tasso di remunerazione del Capitale Investito Netto regolatorio (pari al WACC nominale ante imposte) definito dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Tale tasso di remunerazione è identificato nella delibera ART 33/2021 del 12 marzo 2021 - *Valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia di cui alla delibera dell'Autorità n. 154/2019*. Il valore del tasso WACC identificato nella delibera per il settore dei servizi ferroviari è pari al 5,93% (valore nominale ante imposte).

Le entrate sono pari ai ricavi da assolvimento degli Obblighi di Servizio Pubblico ("OSP") di cui allo Schema 1, si precisa che non sono stati individuati Effetti positivi di rete indotti.

Le Uscite relative a costi sostenuti per l'assolvimento degli OSP sono pari alla somma del Totale costi operativi e Totale ammortamenti così come riportati nello Schema 1 e in conformità con le indicazioni contenute nel documento Annessi all'allegato A - Atto di regolazione della delibera ART 154/2019 del 29 novembre 2019.

Lo Schema 3 evidenzia un Effetto Finanziario Netto (compensazione variabile) pari a complessivi € 420,5 milioni nel periodo concessorio, equivalente ad una compensazione annua costante (calcolata al tasso WACC del 5,93%) pari a € 42,1 milioni di Euro.

### **1.12 Schema 4 - Rendiconto Finanziario**

L'obiettivo dello Schema 4 è quello di valutare l'evoluzione della situazione finanziaria (liquidità e solvibilità) nel periodo di vigenza del contratto di servizio.



In particolare, lo schema rappresenta i flussi di cassa legati alla gestione del ramo ferroviario ed evidenzia il flusso di cassa annuo non cumulato.

Ai fini del calcolo delle voci del gruppo 1, determinanti il Flusso di cassa dell'attività operativa, sono stati sommati ai ricavi e costi operativi gli effetti di dilazione dei relativi incassi e pagamenti in coerenza con quanto rappresentato in precedenza nello Schema 2 per la determinazione del Capitale circolante e della voce Debiti. Le imposte sono state sviluppate secondo un approccio semplificato che non prevede meccanismi di acconto e saldo.

I flussi di cassa relativi al fondo TFR (si precisa che in linea con quanto previsto dall'Allegato 2 al Decreto ministeriale numero 157 del 28/03/2018, il fondo TFR non è stato utilizzato nei conteggi ai fini della determinazione del CIN regolatorio), riflettono le dinamiche di uscita del personale acquisito con i rami ferroviari e include la quota di ribaltamento corporate del fondo TFR afferente agli FTE amministrativi

Il flusso di cassa dell'attività di investimento rappresenta l'esborso iniziale per l'acquisizione degli asset strumentali e successivamente quello connesso ai ribaltamenti di immobilizzazioni corporate, così come anche rappresentato nella descrizione del precedente Schema 1. Il totale degli investimenti atteso in arco piano è pari a € 33,4 milioni, di cui € 28,6 per materiale rotabile e la rimanente parte per investimenti a livello centrale di COTRAL corporate; il pagamento delle somme per gli investimenti in immobilizzazioni è assunto avvenire entro l'anno solare di acquisto.

La voce incremento mezzi di terzi accoglie il valore del finanziamento soci (fruttifero al tasso di interesse dell'1%) acceso per sostenere l'acquisizione del ramo ferroviario da ATAC. Il finanziamento ipotizzato ammonta a massimi € 32,9 milioni. Il piano di rimborso prevede una durata di 10 anni e un c.d. *grace period* di un anno nel corso del 2022 (in tale periodo non vengono corrisposti pagamenti a titolo di capitale, per gli interessi maturati viene erogata un'ulteriore tranche di finanziamento per la loro copertura).

La voce (Decremento) di mezzi di terzi include il rimborso del finanziamento soci, calcolati sulla base di una rata costante comprensiva di rata capitale e quota interessi (c.d. ammortamento francese).

Il calcolo della variazione delle disponibilità liquide evidenzia flussi di cassa di periodo negativi negli anni successivi al 2027, anche per la minore redditività operativa generata dal corrispettivo erogato dall'Ente appaltante che risente della progressiva diminuzione della



---

componente di remunerazione del Capitale Investito Netto; tuttavia, la cassa cumulata evidenzia nell'arco del piano valori sempre positivi.



## 1.13 Prospetti schemi regolatori

### Schema 1 - Conto Economico regolatorio

Schema 1 - Conto Economico regolatorio		2022 II Sem	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 I Sem
<b>Ricavi</b>												
1.a	Ricavi da traffico	4.157	11.195	12.155	12.343	13.484	13.767	14.014	14.224	14.437	14.654	7.436
1.b	Altri ricavi e proventi inerenti al servizio	255	515	520	526	531	536	541	547	552	558	282
	- di cui: corrispettivo del contratto di servizio											
	- di cui: per contributi pubblici per acquisto materiale rotabile o altre dotazioni tecnologiche											
	- di cui: per agevolazioni e/o esenzioni tariffarie											
	- di cui: per altri servizi a mercato	255	515	520	526	531	536	541	547	552	558	282
1.c	Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni											
1.d	Altri ricavi (proventi e interessi) - al netto degli interessi											
<b>1</b>	<b>Totale ricavi generati dall'assolvimento degli OSP</b>	<b>4.412</b>	<b>11.710</b>	<b>12.675</b>	<b>12.868</b>	<b>14.015</b>	<b>14.304</b>	<b>14.556</b>	<b>14.771</b>	<b>14.990</b>	<b>15.211</b>	<b>7.718</b>
<b>2</b>	<b>Effetti positivi di rete indotti</b>											
<b>Costi</b>												
3.a	Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(1.671)	(3.586)	(3.642)	(4.152)	(3.438)	(3.525)	(2.700)	(2.727)	(2.754)	(2.781)	(1.405)
3.b	Costi per servizi	(10.230)	(25.501)	(25.366)	(22.223)	(23.470)	(25.551)	(25.608)	(25.800)	(26.030)	(26.289)	(13.259)
	- di cui: per energia elettrica											
	- di cui: per manutenzione											
	- di cui: per assicurazioni											
3.c	Costi per godimento beni di terzi	(882)	(1.690)	(1.807)	(1.741)	(1.768)	(1.900)	(1.917)	(1.919)	(1.931)	(1.950)	(979)
	- di cui: per canoni infrastrutture											
3.d	Costo del personale	(9.860)	(19.941)	(20.364)	(20.674)	(21.009)	(21.274)	(21.402)	(21.318)	(21.079)	(21.190)	(10.686)
3.d.i	- di cui: personale operativo											
3.e	Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	-	(591)	(661)	(552)	(349)	(435)	(322)	(322)	(322)	(322)	(322)
3.f	Oneri diversi di gestione	(225)	(458)	(477)	(490)	(498)	(507)	(511)	(510)	(512)	(518)	(260)
<b>3</b>	<b>Totale costi operativi</b>	<b>(22.867)</b>	<b>(51.767)</b>	<b>(52.317)</b>	<b>(49.831)</b>	<b>(50.532)</b>	<b>(53.192)</b>	<b>(52.459)</b>	<b>(52.596)</b>	<b>(52.628)</b>	<b>(53.050)</b>	<b>(26.910)</b>
<b>4=1+2+3</b>	<b>Risultato Operativo Lordo (EBITDA)</b>	<b>(18.455)</b>	<b>(40.057)</b>	<b>(39.642)</b>	<b>(36.963)</b>	<b>(36.517)</b>	<b>(38.889)</b>	<b>(37.903)</b>	<b>(37.824)</b>	<b>(37.638)</b>	<b>(37.838)</b>	<b>(19.192)</b>
	Accantonamenti per rischi e altri accantonamenti											
	Utilizzo fondi pertinenti al servizio											
<b>5</b>	<b>Totale Ammortamenti</b>	<b>(1.415)</b>	<b>(2.555)</b>	<b>(2.662)</b>	<b>(2.763)</b>	<b>(2.774)</b>	<b>(2.627)</b>	<b>(2.501)</b>	<b>(2.472)</b>	<b>(2.462)</b>	<b>(2.462)</b>	<b>(1.231)</b>
<b>6=4-5</b>	<b>Risultato Operativo Netto (EBIT)</b>	<b>(19.870)</b>	<b>(42.612)</b>	<b>(42.304)</b>	<b>(39.727)</b>	<b>(39.291)</b>	<b>(41.515)</b>	<b>(40.405)</b>	<b>(40.296)</b>	<b>(40.101)</b>	<b>(40.300)</b>	<b>(20.423)</b>
<b>7</b>	<b>Utilizzo fondi per rischi ed oneri pertinenti agli OSP</b>											



Schema 2 Stato Patrimoniale Regolatorio

Schema 2 - Stato Patrimoniale Regolatorio		2021	2022 II Sem	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 I Sem
1.a	Immobilizzazioni Immateriali												
1.b	Immobilizzazioni Materiali	28.572	27.158	25.101	23.123	20.940	18.693	16.606	14.589	12.519	10.488	8.487	7.486
<b>1</b>	<b>Totale Immobilizzazioni</b>	<b>28.572</b>	<b>27.158</b>	<b>25.101</b>	<b>23.123</b>	<b>20.940</b>	<b>18.693</b>	<b>16.606</b>	<b>14.589</b>	<b>12.519</b>	<b>10.488</b>	<b>8.487</b>	<b>7.486</b>
2.a	Rimanenze	6.749	6.749	6.158	5.497	4.945	4.596	4.161	3.839	3.517	3.195	2.873	2.551
2.b	Crediti	-	4.164	4.629	4.656	4.460	4.506	4.700	4.603	4.613	4.603	4.626	4.665
2.b.i	- di cui: commerciali	-	4.164	4.629	4.656	4.460	4.506	4.700	4.603	4.613	4.603	4.626	4.665
2.b.ii	- di cui: altri crediti												
<b>2</b>	<b>Totale Attivo Circolante</b>	<b>6.749</b>	<b>10.912</b>	<b>10.787</b>	<b>10.152</b>	<b>9.404</b>	<b>9.102</b>	<b>8.860</b>	<b>8.442</b>	<b>8.130</b>	<b>7.798</b>	<b>7.499</b>	<b>7.216</b>
3.a	Debiti	-	(4.350)	(5.209)	(5.205)	(4.779)	(4.874)	(5.255)	(5.119)	(5.169)	(5.214)	(5.265)	(5.296)
3.a.1	- di cui: Debiti verso fornitori	-	(4.350)	(5.209)	(5.205)	(4.779)	(4.874)	(5.255)	(5.119)	(5.169)	(5.214)	(5.265)	(5.296)
<b>3</b>	<b>Totale Debiti</b>	<b>-</b>	<b>(4.350)</b>	<b>(5.209)</b>	<b>(5.205)</b>	<b>(4.779)</b>	<b>(4.874)</b>	<b>(5.255)</b>	<b>(5.119)</b>	<b>(5.169)</b>	<b>(5.214)</b>	<b>(5.265)</b>	<b>(5.296)</b>
<b>4=1+2-3</b>	<b>Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio</b>	<b>35.321</b>	<b>33.720</b>	<b>30.679</b>	<b>28.070</b>	<b>25.566</b>	<b>22.921</b>	<b>20.212</b>	<b>17.913</b>	<b>15.480</b>	<b>13.073</b>	<b>10.721</b>	<b>9.407</b>
5	Disponibilità liquide	0	2.463	3.665	4.244	4.581	4.924	5.191	4.852	4.427	3.888	3.263	2.946
6=4-5	Capitale Investito Netto Operativo	35.321	31.257	27.014	23.826	20.984	17.997	15.021	13.061	11.053	9.186	7.457	6.460



Schema 3 - Piano Finanziario Regolatorio simulato

Schema 3 - Piano Finanziario Regolatorio simulato		2022 II Sem	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 I Sem		
<b>A</b>	Entrate relative a ricavi generati dall'assolvimento degli OSP	4.412	11.710	12.675	12.868	14.015	14.304	14.556	14.771	14.990	15.211	7.718		
1.a	- di cui: Entrate da tariffa	4.157	11.195	12.155	12.343	13.484	13.767	14.014	14.224	14.437	14.654	7.436		
1.b	- di cui: Entrate da corrispettivo													
1.c	- di cui: Altri entrate	255	515	520	526	531	536	541	547	552	558	282		
<b>B</b>	Effetti positivi di rete indotti													
<b>C=A+B</b>	<b>Entrate + effetti positivi di rete</b>	<b>4.412</b>	<b>11.710</b>	<b>12.675</b>	<b>12.868</b>	<b>14.015</b>	<b>14.304</b>	<b>14.556</b>	<b>14.771</b>	<b>14.990</b>	<b>15.211</b>	<b>7.718</b>		
<b>D</b>	Uscite relative a costi sostenuti per l'assolvimento degli OSP	24.282	54.322	54.979	52.595	53.306	55.819	54.961	55.067	55.090	55.511	28.141		
<b>E</b>	Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio	35.321	33.720	30.679	28.070	25.566	22.921	20.212	17.913	15.480	13.073	10.721		
<b>F</b>	Tasso di congrua remunerazione del CIN (%)	5,93%	5,93%	5,93%	5,93%	5,93%	5,93%	5,93%	5,93%	5,93%	5,93%	5,93%		
<b>G=F*E</b>	Remunerazione del capitale investito (utile ragionevole)	1.047	2.000	1.819	1.665	1.516	1.359	1.199	1.062	918	775	318		
<b>H=D+G</b>	<b>Uscite + Utile ragionevole</b>	<b>- 25.329</b>	<b>56.321</b>	<b>56.799</b>	<b>54.259</b>	<b>54.822</b>	<b>57.178</b>	<b>56.159</b>	<b>56.130</b>	<b>56.008</b>	<b>56.287</b>	<b>28.459</b>		
<b>I=H-C</b>	<b>Effetto Finanziario Netto (Com pensazione variabile)</b>	<b>- 20.918</b>	<b>44.611</b>	<b>44.123</b>	<b>41.391</b>	<b>40.807</b>	<b>42.874</b>	<b>41.603</b>	<b>41.358</b>	<b>41.019</b>	<b>41.075</b>	<b>20.741</b>		
<b>L=C+H</b>	<b>Entrate + Effetti positivi di rete + Com pensazione variabile</b>	<b>- 25.329</b>	<b>56.321</b>	<b>56.799</b>	<b>54.259</b>	<b>54.822</b>	<b>57.178</b>	<b>56.159</b>	<b>56.130</b>	<b>56.008</b>	<b>56.287</b>	<b>28.459</b>		
<b>M</b>	<b>VANL</b>	411.519												
<b>N</b>	<b>VANH</b>	411.519												
<b>O</b>	<b>VANI</b>	312.016												
<b>P</b>	<b>Com pesazione costante</b>	42.189												
			30/06/2022	31/12/2022	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2025	31/12/2026	31/12/2027	31/12/2028	31/12/2029	31/12/2030	31/12/2031	30/06/2032
<b>Q=I-P</b>	Poste figurative	0	(177)	2.422	1.934	(798)	(1.382)	685	(586)	(831)	(1.171)	(1.114)	(354)	
	Valore attuale delle poste figurative		(172)	2.221	1.675	(653)	(1.067)	499	(403)	(540)	(718)	(645)	(199)	



## Schema 4 - Rendiconto Finanziario

Schema 4 - Rendiconto Finanziario	2021	2022 II Sem	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 I Sem
1.a	Incassi da tariffa	3.473	10.958	12.079	12.324	13.390	13.744	13.997	14.204	14.420	14.636	7.422
1.b	Incassi da corrispettivo	17.479	44.383	44.174	41.606	40.855	42.704	41.717	41.369	41.047	41.071	20.717
1.c	Altri incassi	213	515	520	525	530	536	541	546	552	557	281
1.d	Pagamenti a fornitori per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(6.749)	(1.121)	(3.546)	(3.634)	(4.067)	(3.511)	(2.837)	(2.721)	(2.749)	(2.777)	(1.401)
1.e	Pagamenti a fornitori per servizi	(6.867)	(24.672)	(25.400)	(22.728)	(23.265)	(25.209)	(25.610)	(25.756)	(25.992)	(26.247)	(13.233)
1.f	Pagamenti al personale	2.380	(9.733)	(19.996)	(20.442)	(20.743)	(21.076)	(21.335)	(21.510)	(21.234)	(21.242)	(10.789)
	<i>Di cui TFR</i>	2.380	53	(56)	(79)	(71)	(68)	(63)	(201)	(155)	(53)	(104)
1.g	Altri pagamenti	(743)	(2.159)	(2.263)	(2.238)	(2.260)	(2.384)	(2.426)	(2.428)	(2.441)	(2.464)	(1.238)
1.h	Imposte sul reddito di esercizio	(73)	(140)	(127)	(117)	(107)	(96)	(85)	(75)	(66)	(56)	(23)
<b>1</b>	<b>Flusso di cassa dell'attività operativa</b>	<b>(4.368)</b>	<b>2.628</b>	<b>5.343</b>	<b>4.906</b>	<b>4.562</b>	<b>4.513</b>	<b>4.450</b>	<b>3.788</b>	<b>3.620</b>	<b>3.479</b>	<b>1.735</b>
2.a	Inv estimenti in immobilizzazioni immateriali											
2.b	(Disinvestimenti) in immobilizzazioni immateriali											
2.c	Inv estimenti in immobilizzazioni materiali	(28.572)	-	(498)	(684)	(581)	(527)	(540)	(484)	(401)	(432)	(230)
2.d	(Disinvestimenti) in immobilizzazioni materiali											
<b>2</b>	<b>Flusso di cassa dell'attività di investimento</b>	<b>(28.572)</b>	<b>-</b>	<b>(498)</b>	<b>(684)</b>	<b>(581)</b>	<b>(527)</b>	<b>(540)</b>	<b>(484)</b>	<b>(401)</b>	<b>(432)</b>	<b>(230)</b>
3.a	Incremento di mezzi di terzi	32.941	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.b	(Decremento) di mezzi di terzi	-	(165)	(3.643)	(3.643)	(3.643)	(3.643)	(3.643)	(3.643)	(3.643)	(3.643)	(1.822)
3.c	Incremento mezzi propri	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.d	(Decremento) mezzi propri											
<b>3</b>	<b>Flusso di cassa dell'attività finanziaria</b>	<b>32.941</b>	<b>(165)</b>	<b>(3.643)</b>	<b>(3.643)</b>	<b>(3.643)</b>	<b>(3.643)</b>	<b>(3.643)</b>	<b>(3.643)</b>	<b>(3.643)</b>	<b>(3.643)</b>	<b>(1.822)</b>
<b>4=1+2+3</b>	<b>Variazione delle disponibilità liquide</b>	<b>0</b>	<b>2.463</b>	<b>1.202</b>	<b>579</b>	<b>338</b>	<b>343</b>	<b>267</b>	<b>(339)</b>	<b>(425)</b>	<b>(539)</b>	<b>(317)</b>
	<b>Disponibilità liquide cumulate</b>	<b>0</b>	<b>2.463</b>	<b>3.665</b>	<b>4.244</b>	<b>4.581</b>	<b>4.924</b>	<b>5.191</b>	<b>4.852</b>	<b>4.427</b>	<b>3.888</b>	<b>2.946</b>