

3° Modulo



Il ruolo del PEF simulato negli affidamenti dei servizi



Prof.ssa Tiziana D'Alfonso, Sapienza Università di Roma

Credits: Prof. Giovanni Liberatore, Università degli studi di Firenze

Roma – 09/05/2023

in collaborazione con

Con il patrocinio di



Si ringraziano per il loro importante contributo



Agenda

1. Riferimenti Normativi E Giurisprudenziali In Situazioni Di Gara O Affidamento
2. Finalità Informative E Struttura Del Pef
3. Gli Schemi Del Pef
4. La Stima Dell'utile Ragionevole
5. Le Analisi Di Sensibilità
6. La Matrice Dei Rischi
7. Gli Indicatori Economico-finanziari
8. I Meccanismi Di Aggiornamento E Riequilibrio Del Pef
9. L'efficientamento Dei Costi



1. Riferimenti Normativi E Giurisprudenziali In Situazioni Di Gara O Affidamento

IL PEF - DEFINIZIONI

LINEE GUIDA ANAC-RAGIONERIA GENERALE SUI CONTRATTI DI P.P.P. (ALL. 2)

Piano Economico Finanziario (PEF): *l'elaborato elettronico, contenente l'esplicitazione dettagliata dei presupposti e delle condizioni di base che determinano l'Equilibrio Economico Finanziario degli investimenti e della connessa Gestione dell'Opera per l'arco temporale di durata della Concessione, asseverato da [•], allegato al Contratto sub [indicare all. n. •], comprendente la relativa relazione illustrativa, nonché i successivi aggiornamenti e/o revisioni a seguito di modifiche al contratto o rinegoziazioni del PEF medesimo*

CODICE DEI CONTRATTI – ART. 2 DEFINIZIONI LETT. FFF)

«Equilibrio economico e finanziario», *la contemporanea presenza delle condizioni di convenienza economica e sostenibilità finanziaria. Per convenienza economica si intende la capacità del progetto di creare valore nell'arco dell'efficacia del contratto e di generare un livello di redditività adeguato per il capitale investito; per sostenibilità finanziaria si intende la capacità del progetto di generare flussi di cassa sufficienti a garantire il rimborso del finanziamento*

LA DELIBERA ART 154/2019 – ALLEGATO A

Misura 14 – Redazione del PEF simulato negli affidamenti con gara

1. Nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera a) del regolamento (CE) 1370/2007 e agli articoli 17 e 19 del decreto legislativo n. 422 del 19 novembre 1997 (di seguito: d.lgs. 422/1997), **l'EA predispone, per ciascun lotto di gara, 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.

2. Il **PEF simulato** è finalizzato a **determinare il corrispettivo a base d'asta**, verificare l'equilibrio economico-finanziario del CdS per l'intera durata dell'affidamento, nonché consentire il confronto con le offerte presentate da ciascun PG; **tale PEF è elaborato assumendo come elemento di riferimento il costo standard** di cui al decreto ministeriale n. 157 del 28 marzo 2018 (di seguito: 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. **Limitatamente al trasporto ferroviario**, per la promozione dell'efficienza del settore, si tiene conto dei **parametri di efficienza operativa** di cui alla delibera ART n. 120/2018.

3. **L'EA descrive la metodologia e i criteri adottati per definire il PEF simulato.** L'EA rende noto nella documentazione di gara il solo corrispettivo risultante dal PEF.



LA DELIBERA ART 154/2019 – ALLEGATO A

Misura 15 –Redazione del PEF simulato negli affidamenti diretti o in house

1.Nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere a) e b), e all'Allegato del regolamento (CE) 1370/2007, e agli articoli 17 e 19 del d.lgs. 422/1997, l'EA 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.

2.Il 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. Limitatamente al trasporto ferroviario, per la promozione dell'efficienza del settore, si tiene conto dei parametri di efficienza operativa di cui alla delibera ART n. 120/2018.

3.Nell'ambito del predetto PEF simulato, l'EA specifica gli obiettivi che l'IA è tenuta a perseguire, ai fini di un miglioramento progressivo dell'efficacia del servizio e dell'efficienza della gestione nel corso dell'intera durata del contratto.

4.L'EA, nell'ambito della RdA, descrive la metodologia e i criteri adottati per definire il PEF simulato.

5.Il PEF simulato predisposto dall'EA è allegato al CdS e ne costituisce parte integrante e sostanziale.

LA DELIBERA ART 154/2019 – ALLEGATO A

Misura 22 – Piano economico-finanziario dei partecipanti alle gare nell'affidamento in concessione

1.L'EA disciplina nella documentazione di gara la predisposizione da parte di ciascun PG di un **PEF di gara, contenente la proiezione dei costi e dei ricavi, degli investimenti e dei flussi finanziari per il periodo di durata contrattuale**, secondo gli schemi di cui ai numeri 1-4 e relative indicazioni metodologiche dell'Annesso 5 e **tenuto conto dell'allocazione dei rischi** di cui all'Annesso 4.

2.Ogni PG redige, per ciascun lotto di affidamento, il proprio PEF di gara secondo le predette istruzioni fornite dall'EA, il quale ne garantisce la massima riservatezza.

3. Nel caso in cui la gara preveda la presentazione di un piano degli investimenti, l'EA integra gli schemi di PEF con adeguati indici per la valutazione della sostenibilità finanziaria della proposta, quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, gli indici DSCR e LLCR, di cui fornisce le modalità di determinazione al fine di garantire univocità di calcolo degli stessi.

4.Il PEF di gara è corredato da una **relazione illustrativa degli schemi presentati**, contenente in particolare la descrizione dei dati di input di domanda e offerta, delle ipotesi alla base dell'offerta presentata e delle modalità di calcolo dei valori.

5.In caso di affidamento plurimodale, ai fini delle specifiche modalità di rendicontazione previste nel CdS, è redatto uno schema per ciascuna modalità di servizio di trasporto oggetto di affidamento.

6.Il PEF di gara è parte integrante e sostanziale del CdS; tale PEF è soggetto ad aggiornamento/revisione al termine di ciascun periodo regolatorio.

LA DELIBERA ART 154/2019 – ALLEGATO A

Misura 15 – Criteri per la redazione del piano economico-finanziario da parte dei concorrenti

1. Gli enti affidanti disciplinano la predisposizione da parte dei partecipanti alla gara di un piano economico-finanziario contenente **la proiezione dei costi e dei ricavi, degli investimenti e dei relativi finanziamenti per il periodo di durata dell'affidamento**. Nell'ambito dei ricavi è compreso il corrispettivo pubblico corrispondente all'offerta presentata per gli anni di durata dell'affidamento.
2. Il piano economico-finanziario può essere richiesto in caso facoltativo dagli enti affidanti qualora l'importo complessivo a base d'asta sia inferiore a dieci milioni di euro.
3. Il piano economico-finanziario viene redatto secondo le istruzioni fornite dall'ente affidante, il quale si impegna a garantirne la massima riservatezza, e si può comporre dei seguenti documenti:
 - a) **conto economico;**
 - b) **stato patrimoniale;**
 - c) **indici di redditività, produttività, economico-finanziari e patrimoniali.**
4. **In caso di affidamento plurimodale**, ai soli fini delle specifiche modalità di rendicontazione previste nel contratto di servizio allegato al bando di gara, **è redatto uno schema per ciascuna modalità esercita.**
5. Nei casi in cui i documenti di gara prevedano la realizzazione di opere infrastrutturali o di immobili da parte dell'aggiudicatario il piano economico-finanziario **per gli affidamenti superiori al valore di cui al precedente punto 2 è 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 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, o da Revisori Legali, ai sensi del decreto legislativo 27 gennaio 2010 n. 39. Negli altri casi, è facoltà dell'ente far valutare il piano da istituti di credito o da società di consulenza specializzati nel settore del trasporto pubblico locale.

LA DELIBERA ART 154/2019 – ALLEGATO A

Misura 15 – Criteri per la redazione del piano economico-finanziario da parte dei concorrenti

1. Gli enti affidanti disciplinano la predisposizione da parte dei partecipanti alla gara di un piano economico-finanziario contenente **la proiezione dei costi e dei ricavi, degli investimenti e dei relativi finanziamenti per il periodo di durata dell'affidamento**. Nell'ambito dei ricavi è compreso il corrispettivo pubblico corrispondente all'offerta presentata per gli anni di durata dell'affidamento.
2. Il piano economico-finanziario può essere richiesto in caso facoltativo dagli enti affidanti qualora l'importo complessivo a base d'asta sia inferiore a dieci milioni di euro.
3. Il piano economico-finanziario viene redatto secondo le istruzioni fornite dall'ente affidante, il quale si impegna a garantirne la massima riservatezza, e si può comporre dei seguenti documenti:
 - a) **conto economico;**
 - b) **stato patrimoniale;**
 - c) **indici di redditività, produttività, economico-finanziari e patrimoniali.**
4. **In caso di affidamento plurimodale**, ai soli fini delle specifiche modalità di rendicontazione previste nel contratto di servizio allegato al bando di gara, **è redatto uno schema per ciascuna modalità esercita.**
5. Nei casi in cui i documenti di gara prevedano la realizzazione di opere infrastrutturali o di immobili da parte dell'aggiudicatario il piano economico-finanziario **per gli affidamenti superiori al valore di cui al precedente punto 2 è 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 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, o da Revisori Legali, ai sensi del decreto legislativo 27 gennaio 2010 n. 39. Negli altri casi, è facoltà dell'ente far valutare il piano da istituti di credito o da società di consulenza specializzati nel settore del trasporto pubblico locale.

2. Finalità Informative E Struttura Del Pef

LE FINALITA' INFORMATIVE DEL PEF



ISFOR

federMob



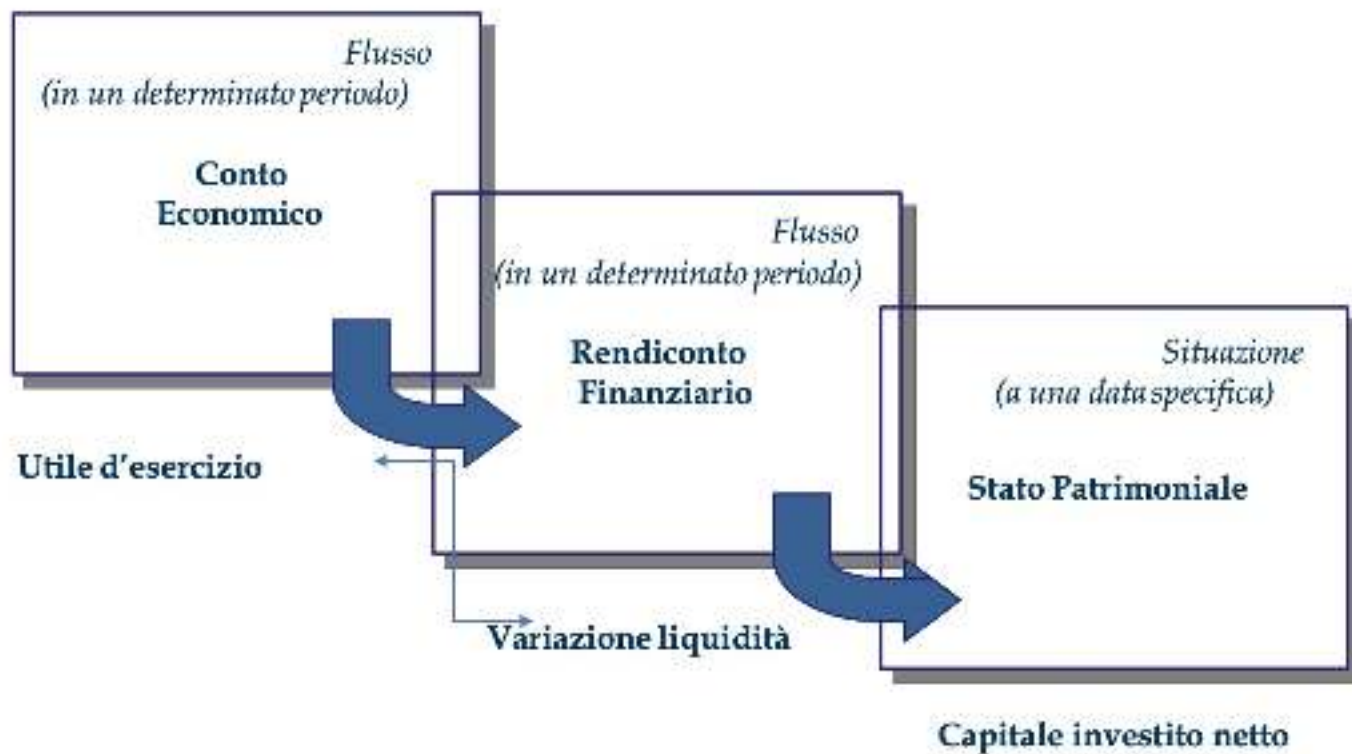
LE TRE DIMENSIONI DEL PEF



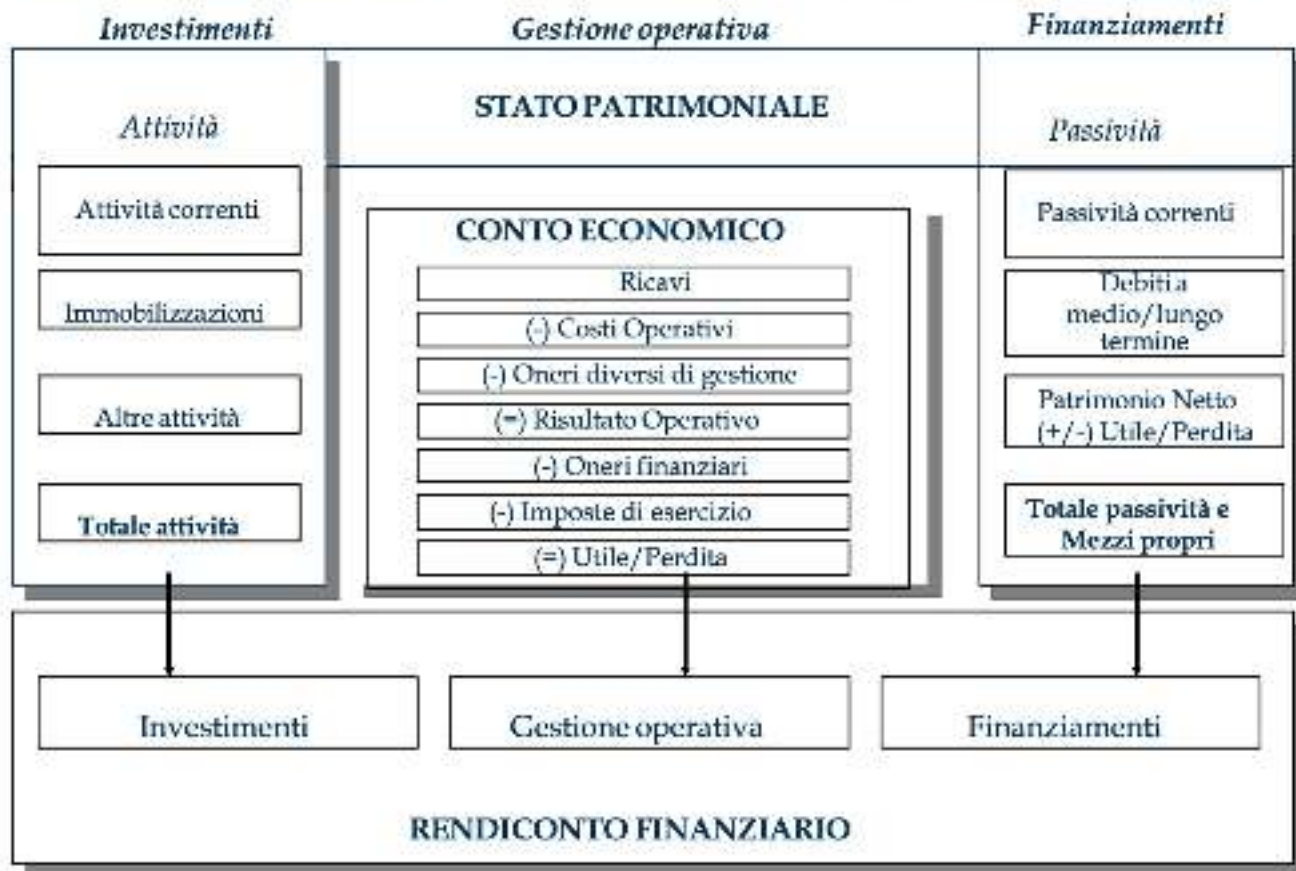
LA METODOLOGIA SOTTOSTANTE IL PEF PREVISTI DALLA DELIBERA ART. 154/2019



I PROSPETTI DI BILANCIO



I PROSPETTI DI BILANCIO

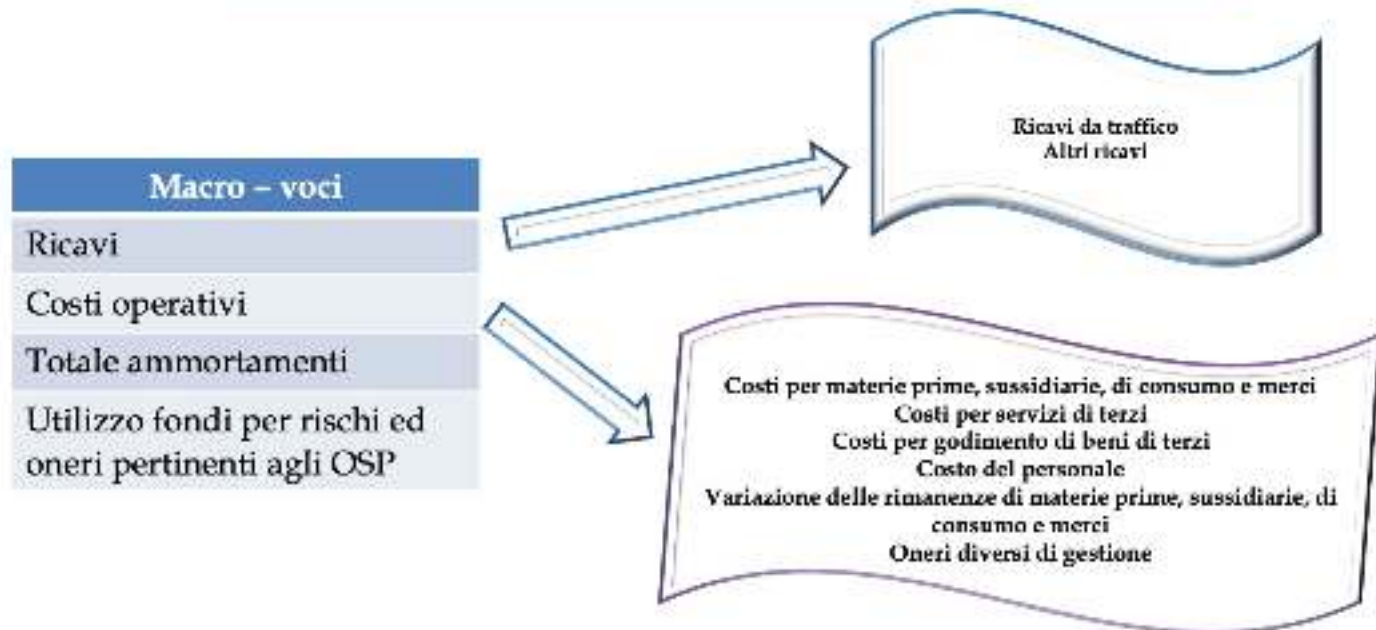


3. Gli Schemi Del Pef

IL «CONTO ECONOMICO» NELLA 154

SCHEMA 1: Conto Economico Regolatorio (valori in euro)	
1.a	Ricavi da Traffico (Comprese compensazioni per agevolazioni tariffarie)
1.b	Altri ricavi e proventi inerenti al servizio
1	Totale RICAVI generati dall'assolvimento degli OSP
2	Effetti positivi di rete indotti
3.a	Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci
	di cui 3.a.i): carburante
	di cui 3.a.ii): ricambi e altro
3.h	Costi per servizi di terzi
	di cui 3.b.i): manutenzione
	di cui 3.b.ii): altri costi
3.c	Costi per godimento beni di terzi
3.d	Costo del personale
3.d.i	di cui personale operativo (addetti al servizio di guida e circolazione)
3.e	Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci
3.f	Oneri diversi di gestione
3	Totale COSTI OPERATIVI
4=1+2-3	Risultato Operativo Lordo (EBITDA)
5	Totale Ammortamenti
6=4-5	Risultato Operativo Netto (EBIT)
7	Utilizzo fondi per rischi ed oneri pertinenti agli OSP

LE LINEE GUIDA PER GLI SCHEMI «CONTO ECONOMICO REGOLATORIO»



- ❑ N.B.: Le linee guida per la definizione dei driver di allocazione dei valori comuni sono definiti in ART 113/21 al fine di assicurare la comparabilità tra i concorrenti.

RICAVI



VENDITA DI BIGLIETTI E ABBONAMENTI

Stimati in base ai modelli utilizzati dall'operatore con indicazione del numero di passeggeri, km percorsi, tariffe suddivise tra biglietto, abbonamento ridotto e/o ordinario. Dopo aver determinato i dati di input si possono prevedere delle % di crescita del numero di passeggeri e/o delle tariffe.



ALTRI RICAVI

Determinati tenendo conto dei servizi accessori (come servizi fuori linea, occasionali, offerti al mercato e navette, spazi pubblicitari, vendita di cibi e bevande).

COSTI OPERATIVI



Costi del personale

Determinati in base al numero dei dipendenti presenti nel primo recapitulato e al costo medio annuo, suddivisi tra le diverse qualifiche.

Costo - agenti di guida, addetti al movimento, agenti di manutenzione ed agenti amministrativi.

Rent - condotta, circolazione, sosta, manutenzione, commerciale, biglietti, amministrazione.



Costi per godimento beni di terzi

Determinati in base ai contratti in essere e ai benchmark.

Costo - canoni locazione su beni mobili e/o su beni immobili, canoni leasing.

Forn - canoni per l'uso della rete (pagaggio per il servizio ferroviario, eventualmente includendo la componente energia), canoni.

Locazione su beni mobili e/o su beni immobili, canoni leasing.



Costi per consumi

Stimati in base al costo unitario dei singoli consumi* e al loro rendimento per chilometro, e il volume di chilometri da percorrere con consumo previsto nel contratto di servizio.

Costo - * gasolio, ricambi e revisione, gestione lubrificanti, e altri costi inerenti ai consumi.

Rent - * gasolio e/o energia in base all'alimentazione del treno, e altri costi inerenti ai consumi.



Costi diversi di gestione

Determinati in base ad appropriati benchmark e all'esperienza del gestore.



Costi per servizi di terzi

Determinati in base ad appropriati benchmark e all'esperienza del gestore.

Costo - manutenzione autotreno, componenti/impianti, manutenzione infrastruttura, sostituzioni, lavori posavento, pedaggi autostradali, servizio pulizia treni, amministrazione materiali, utenze.

Forn - manutenzione rotabili, vagoncini/impianti, manutenzione locali ufficio, assicurazioni, cose posavento, servizio pulizia treni, amministrazione e materiali, utenze.



Categoria delle suddette categorie di costi può essere a sua volta maggiormente dettagliata in funzione delle specifiche caratteristiche delle attività oggetto di gara, in conformità alle migliori pratiche tecniche del settore e ai criteri contabili nazionali ed internazionali.

In ogni caso, i costi indicati devono essere strettamente necessari e funzionali all'adempimento degli obblighi di servizio pubblico.



ISFOR

federMob

TOTALE AMMORTAMENTI



Stimati in base alla vita utile delle varie tipologie di cespiti ricomprese nel parco dei beni di investimento richiesti. Occorre indicare per ogni categoria di beni il costo storico, l'anno di acquisto, il periodo di ammortamento e il valore contabile.

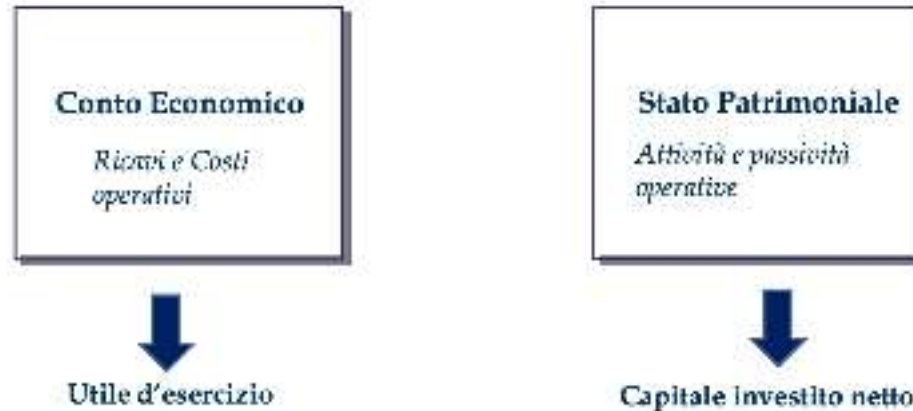
Gomma e Ferro - rotabili, beni mobili e immobili utilizzati per il servizio.

- ❑ N.B.: l'EA deve dare indicazioni sulla vita economica delle immobilizzazioni per il calcolo degli ammortamenti o e sulle modalità di inclusione dei beni in leasing nel capitale investito.



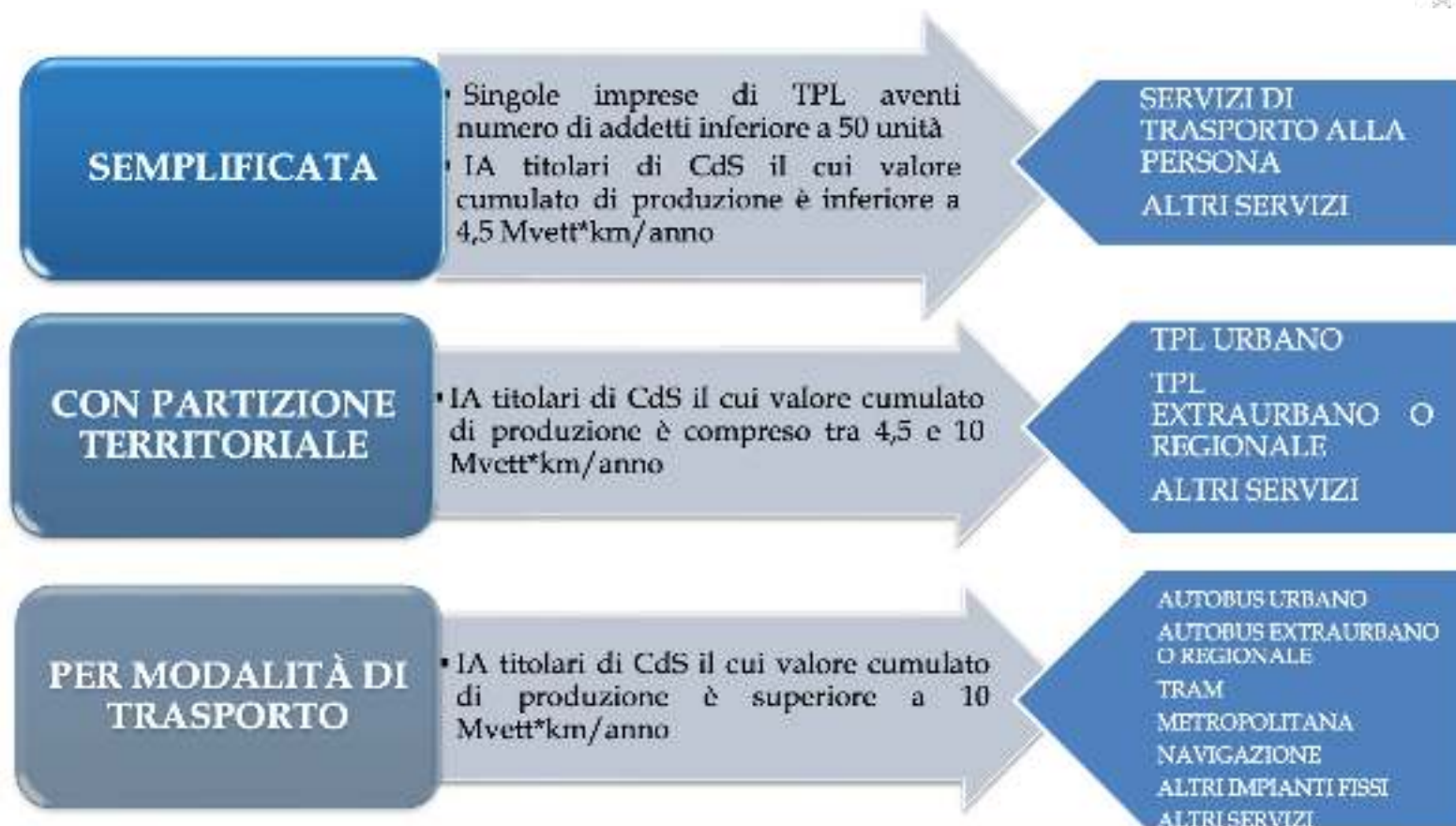
IMPLEMENTAZIONE E AVVIO DELLA CONTABILITÀ REGOLATORIA EX 133/2021

L'applicazione della Misura in oggetto, di cui al punto 6 della Misura 1 della delibera ART n. 154/2019, come modificato dal punto 2 della citata delibera ART n. 210/2020, è a far data dal 1° gennaio 2022, con riferimento quindi al bilancio delle IA interessate relativo al medesimo anno d'esercizio e alla trasmissione degli schemi approvati a partire dal 2023.

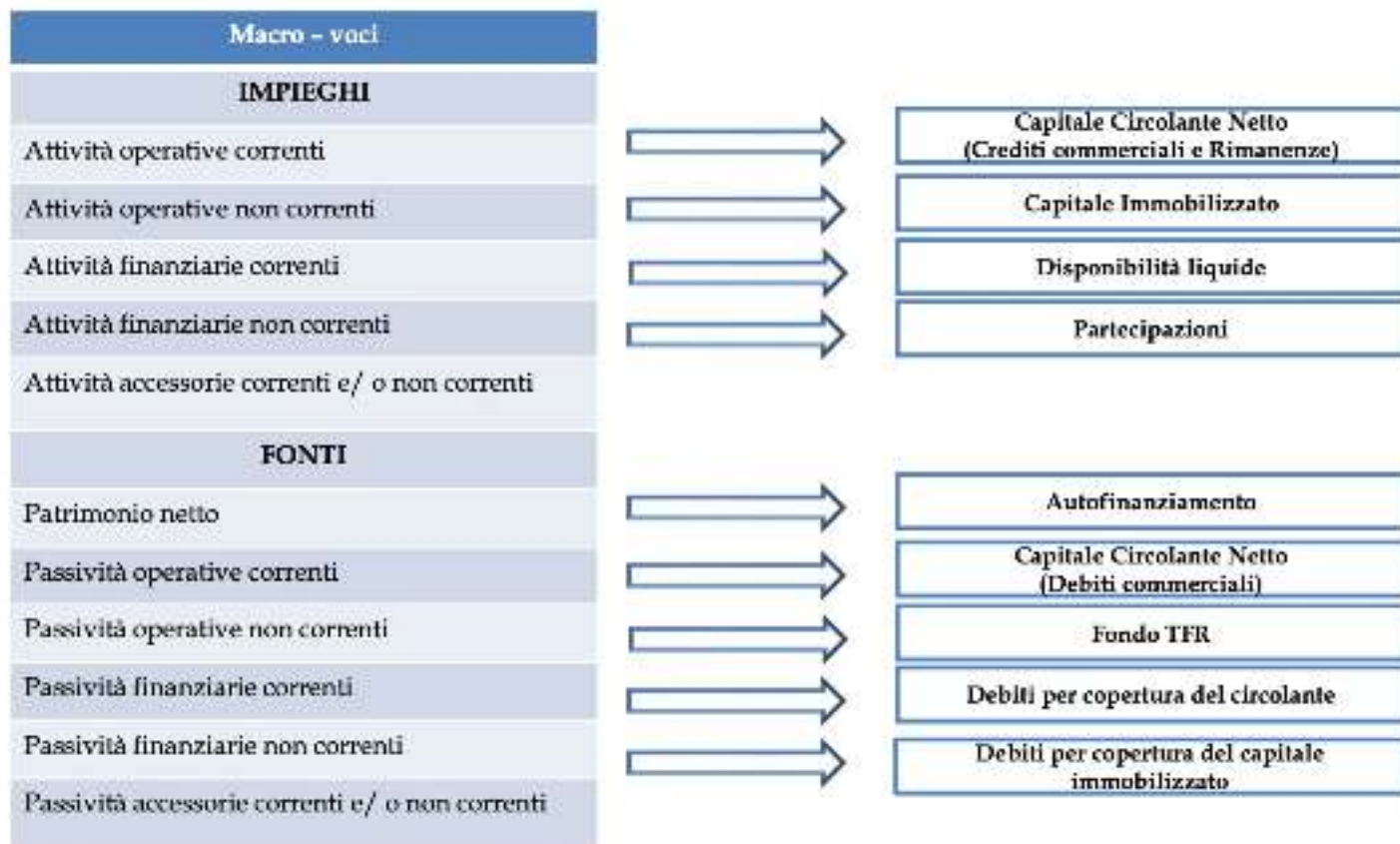


□ N.B.: Occorre redigere tanti Conti Economici e Stati Patrimoniali quanti sono i Contratti di Servizio (CdS).

LA CLASSIFICAZIONE DEGLI SCHEMI DI CONTABILITA' REGOLATORIA



LO STATO PATRIMONIALE



LO STATO PATRIMONIALE NELLA 154

SCHEMA 2: Stato Patrimoniale Regolatorio (valori in euro)

1.a	Immobilizzazioni immateriali
1.b	Immobilizzazioni materiali con separata indicazione di quelle concesse in locazione finanziaria
1.b.i	<i>di cui: terreni e fabbricati (es. depositi, officine)</i>
1.b.ii	<i>di cui: impianti e macchinario</i>
1.b.ii.1	<i>di cui: materiale rotabile autofinanziato</i>
1.b.ii.2	<i>di cui: materiale rotabile autofinanziato acquisito in leasing/noleggio (IFRS n. 16)</i>
1.b.iii	<i>di cui: attrezzature industriali e commerciali</i>
1.b.iv	<i>di cui: altre</i>
1	Totale Immobilizzazioni
2.a	Rimanenze
2.b	Crediti
2.b.i	<i>di cui: commerciali (entro il 30% dei costi di cui alle voci 3, 5, 7 dello Schema 1)</i>

Determinazione della quota dei crediti commerciali regolatori

voci 3, 5, 7 dello Schema 1

Limite dei crediti commerciali ammessi: 30% delle voci 3, 5, 7 dello Schema 1

Crediti commerciali effettivi

Risultato: Crediti commerciali regolatori ammessi

Risultato: descrizione

2.b.ii	<i>di cui: altri crediti</i>
2	Totale Attivo Circolante
3.a	Debiti
3.a.i	<i>di cui: debiti verso fornitori</i>
3	Totale Debiti
4=1+2-3	Capitale Investito Netto (CIN) regolatorio



ISFOR

federMob

STIMA DEL CCN

Il Capitale Circolante Netto (CCN) indica la capacità dell'azienda di far fronte finanziariamente alle proprie passività attraverso le proprie attività correnti.

Per una corretta previsione del CCN è opportuno:

- Effettuare un'analisi consuntiva calcolando le seguenti incidenze e normalizzando i dati da eventuali partite «straordinarie»:

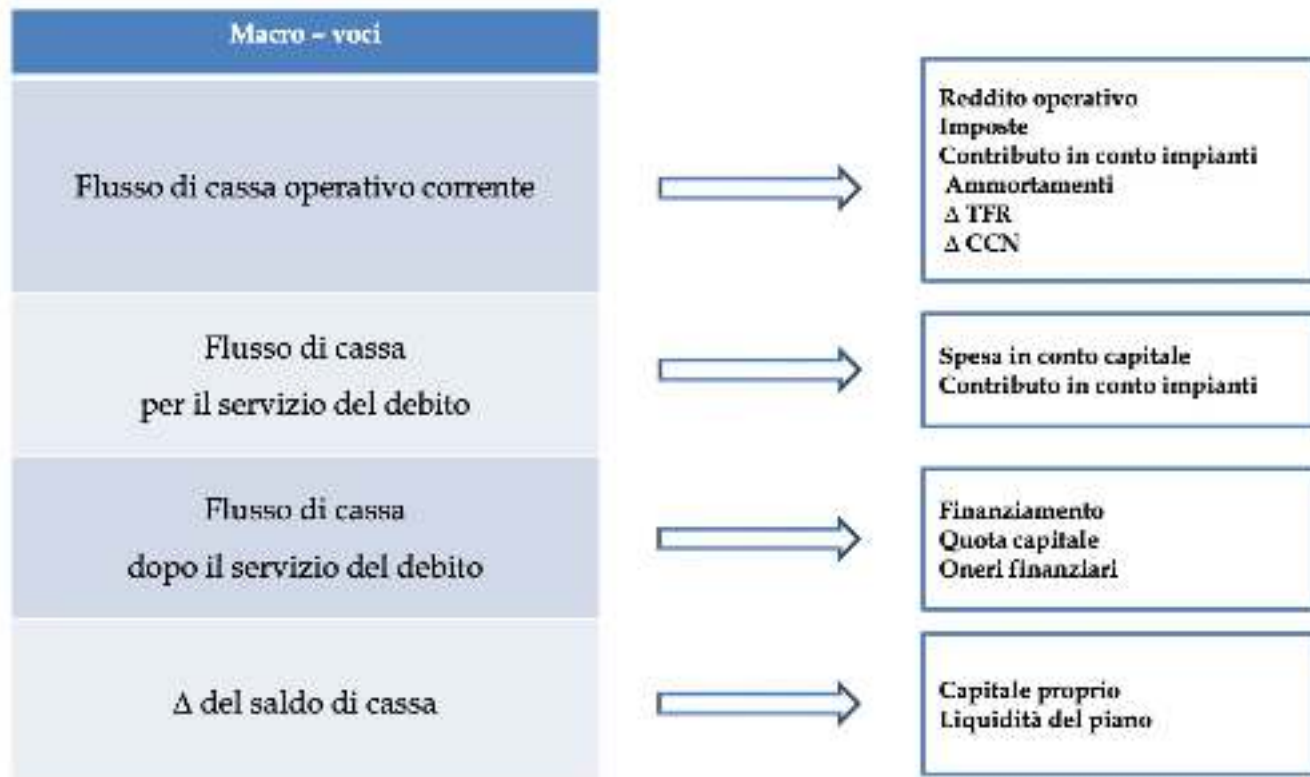
- crediti commerciali/ricavi
- rimanenze/ricavi
- debiti commerciali/consumi

- Applicare le rispettive incidenze medie sui ricavi e consumi prospettici al fine di determinare le componenti patrimoniali.

Come approfondimento si suggerisce di verificare tali incidenze effettuando un'analisi sui bilanci delle aziende operanti nel medesimo settore.



IL RENDICONTO FINANZIARIO



IL RENDICONTO FINANZIARIO NELLA 154

SCHEMA 4: Rendiconto finanziario, metodo "diretto" ex OIC 10 (valori in euro)

1.a	Incassi da tariffa
1.b	Incassi da corrispettivo
1.c	Altri incassi
1.d	Pagamenti a fornitori per materie prime e materiali di consumo
1.e	Pagamenti a fornitori per servizi
1.f	Pagamenti al personale
1.g	Altri pagamenti
1.h	Imposte pagate sul reddito
1	Flusso di cassa dell'attività operativa
2.a	Investimenti in immobilizzazioni immateriali
2.b	Disinvestimenti in immobilizzazioni immateriali
2.c	Investimenti in immobilizzazioni materiali
2.d	Disinvestimenti in immobilizzazioni materiali
2	Flusso di cassa dell'attività di investimento
3.a	Incremento mezzi di terzi
3.b	Decremento mezzi di terzi
3.c	Incremento mezzi propri
3.d	Decremento mezzi propri
3	Flusso di cassa dell'attività finanziaria
4=1+2+3	Variazione delle Disponibilità liquide

IL PEF NELLA 154

SCHEMA 3: Piano Finanziario Regolatorio Simulato (valori in euro)	
A	Entrate relative a ricavi generati dall'assolvimento degli OSP
B	Effetti positivi di rete indotti
C=A+B	ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE
D	Uscite relative a costi sostenuti per l'assolvimento degli OSP
E	Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio
F	Tasso di congrua remunerazione del CIN (TIR=WACC pre-tax %)
G=F*E	Remunerazione del capitale investito (Utile ragionevole)
H=D+G	USCITE + UTILE RAGIONEVOLE
I=H-C	EFFETTO FINANZIARIO NETTO (COMPENSAZIONE VARIABILE)
L=C+I	ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE + COMPENSAZIONE VARIABILE
M	VAN L (VAN delle ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE + COMPENSAZIONE VARIABILE)
N	VAN H (VAN delle USCITE + UTILE RAGIONEVOLE)
O	VAN I (VAN dell'EFFETTO FINANZIARIO NETTO (COMPENSAZIONE VARIABILE))
P	COMPENSAZIONE COSTANTE
Q=I-P	POSTE FIGURATIVE (DELTA Compensazione VARIABILE - COSTANTE)

4. La Stima Dell'utile Ragionevole

NORMATIVA

Per utile ragionevole si intende *un tasso di remunerazione del capitale abituale per il settore, in un determinato Stato membro, che tiene conto dell'esistenza o della mancanza di rischio assunto dall'operatore di servizio pubblico a seguito dell'intervento dell'autorità pubblica* (Regolamento CE 1370/2007).

Nella Misura 17 della delibera ART 154/2019 (Determinazione del margine di utile ragionevole) viene indicato che *ai fini della predisposizione del PEF simulato di cui alle Misure 14 e 15, l'EA prevede il riconoscimento all'IA per la prestazione del servizio gravato da OSP durante il periodo di affidamento, come misura del margine di utile ragionevole, il valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto (CIN) definito dall'Autorità, annualmente pubblicato sul proprio sito web istituzionale e aggiornato periodicamente.*

CIN x MARGINE DI UTILE RAGIONEVOLE

CAPITALE INVESTITO NETTO



ATTIVO IMMOBILIZZATO E CCN

ATTIVO IMMOBILIZZATO: Stimato a valori correnti attraverso la metodologia del costo storico rivalutato, individuato per le seguenti categorie: i.e. rotabili (bus, tram, metro, treni); impianti e macchinari; officine; depositi; immobilizzazioni immateriali; investimenti in manutenzione capitalizzata.

CCN: È pari alla differenza tra le attività correnti (i.e. crediti verso clienti, anticipi a fornitori, crediti tributari, altri crediti, rimanenze) e le passività non onerose (i.e. debiti verso fornitori, debiti verso dipendenti e lavoratori terzi ratei e risconti passivi).

WACC (WEIGHTED AVERAGE COST OF CAPITAL) NELLA 154

La formula utilizzata dall'Autorità per il calcolo del tasso nominale di remunerazione (costo nominale pre-tax) del Capitale Investito Netto è la seguente:

$$R = \frac{R_d \times (1-t)}{(1-T)} \times g + \frac{R_e}{(1-T)} \times (1-g)$$

Dove:

- g (gearing) = quota di indebitamento finanziario;
- R_d = tasso di rendimento ammesso sul capitale di debito;
- t = aliquota IRES che rappresenta lo scudo fiscale;
- T = aliquota fiscale sul reddito (IRES + IRAP);
- $(1-g)$ = quota di capitale proprio;
- R_e = tasso nominale di rendimento ammesso sul capitale proprio.

WACC (WEIGHTED AVERAGE COST OF CAPITAL)

$$WACC = R_d \times g + R_e \times (1-g)$$

Costo del capitale
 R_e

Peso del capitale
 $(1-g)$

Costo del debito
 R_d

Peso del debito
 g



WACC (WEIGHTED AVERAGE COST OF CAPITAL)

Il tasso di remunerazione Capitale Investito Netto è determinato dall'Autorità, in misura differenziata per il trasporto ferroviario e su strada, secondo il metodo basato sul costo medio ponderato delle fonti di finanziamento (Weighted Average Cost of Capital: WACC).

Il margine di utile ragionevole viene determinato dall'Autorità e viene pubblicato sul proprio sito *web* istituzionale e viene aggiornato periodicamente.

Nell'Allegato A della Delibera ART 33/2021 (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 n. 154/2019) viene riportato il margine di utile ragionevole (WACC nominale pre-tax) da utilizzarsi per i seguenti 12 mesi dalla data di pubblicazione della stessa nella misura di:

❖ 5,93 % per i servizi ferroviari; ❖ 5,76 % per i servizi su strada.

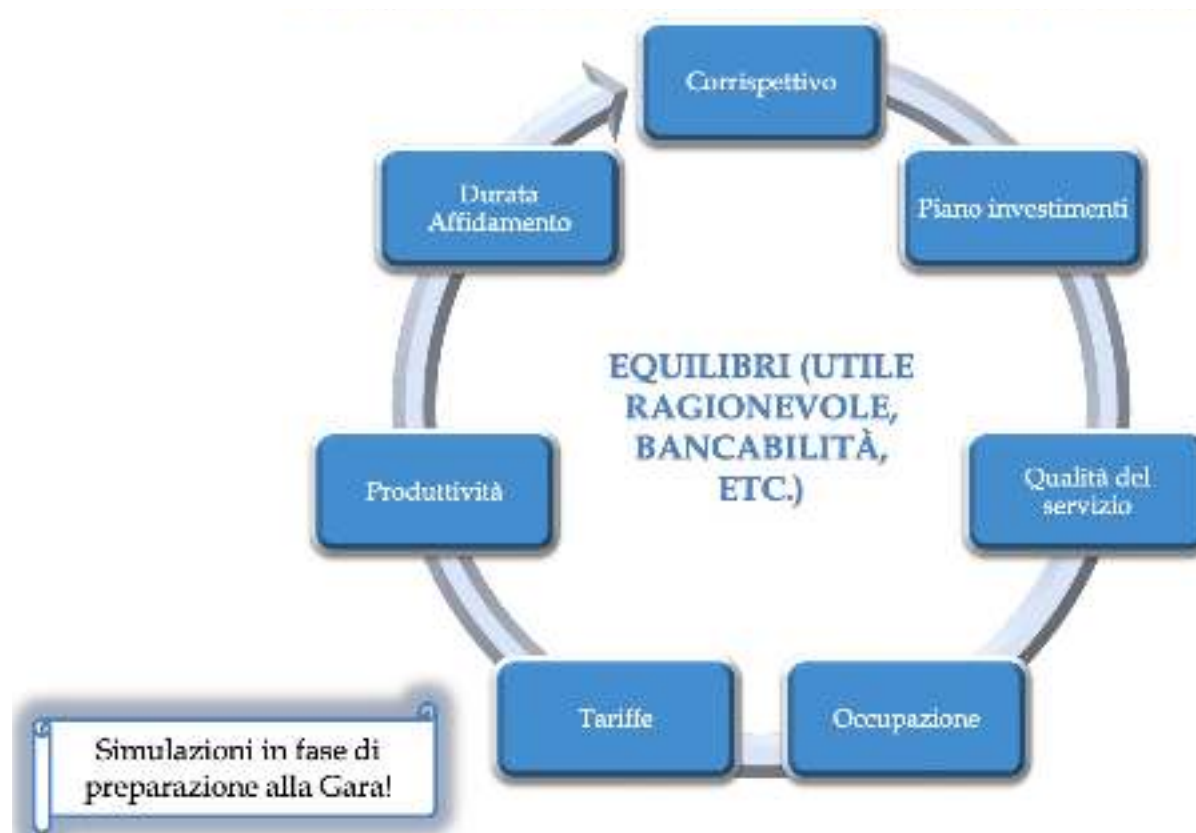
MARGINE DI UTILE RAGIONEVOLE NELLA DELIBERA ART 33/2021

Stima WACC	Servizi ferroviari	Servizi su strada
Risk free Rate Nominale	1,17%	1,17%
Premio al debito	2,00%	2,00%
Costo del debito nominale	3,17%	3,17%
IRES	24,00%	24,00%
IRAP	4,82%	4,82%
Aliquota Fiscale	28,82%	28,82%
Scudo fiscale	24,00%	24,00%
Costo del debito nominale pre-tax	3,38%	3,38%
Equity Risk Premium	6,01%	6,01%
Leva finanziaria (D/E)	0,640	0,638
Gearing (D/(D+E))	0,390	0,389
Asset Beta	0,472	0,450
Equity Beta	0,701	0,668
Costo nominale dell'equity post-tax	5,38%	5,18%
Costo nominale dell'equity pre-tax	7,56%	7,28%
WACC nominale post-tax	4,52%	4,40%
WACC nominale pre-tax	5,93%	5,76%



5. Le Analisi Di Sensibilità

L'IMPORTANZA PER LA STAZIONE APPALTANTE



L'IMPORTANZA PER I CONCORRENTI



Valutare attentamente il ribasso offerto attraverso gli indici di redditività (TIR) e bancabilità (DSCR e LLCR).

6. La matrice dei rischi

LA MATRICE DEI RISCHI

La **matrice dei rischi** è il documento con il quale l'EA **definisce e alloca i rischi** tra ciascuna delle parti contrattuali in caso di affidamento in concessione. (Delibera ART 154/2019, Misura 13)

L'EA, in relazione alla natura e all'intensità delle diverse tipologie di rischio individuate, nonché alla relativa allocazione in capo a ciascuna delle parti contrattuali, **specifica** nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento, **e descrive** nella matrice dei rischi, **eventuali misure di mitigazione dei rischi allocati**.

La matrice dei rischi **redatta dall'EA** costituisce parte integrante della documentazione che disciplina la procedura di affidamento ed è parte integrante del relativo CdS. La matrice riporta i riferimenti del CdS in cui sono disciplinati gli **adempimenti contrattuali connessi ai rischi individuati**.

LA MATRICE DEI RISCHI

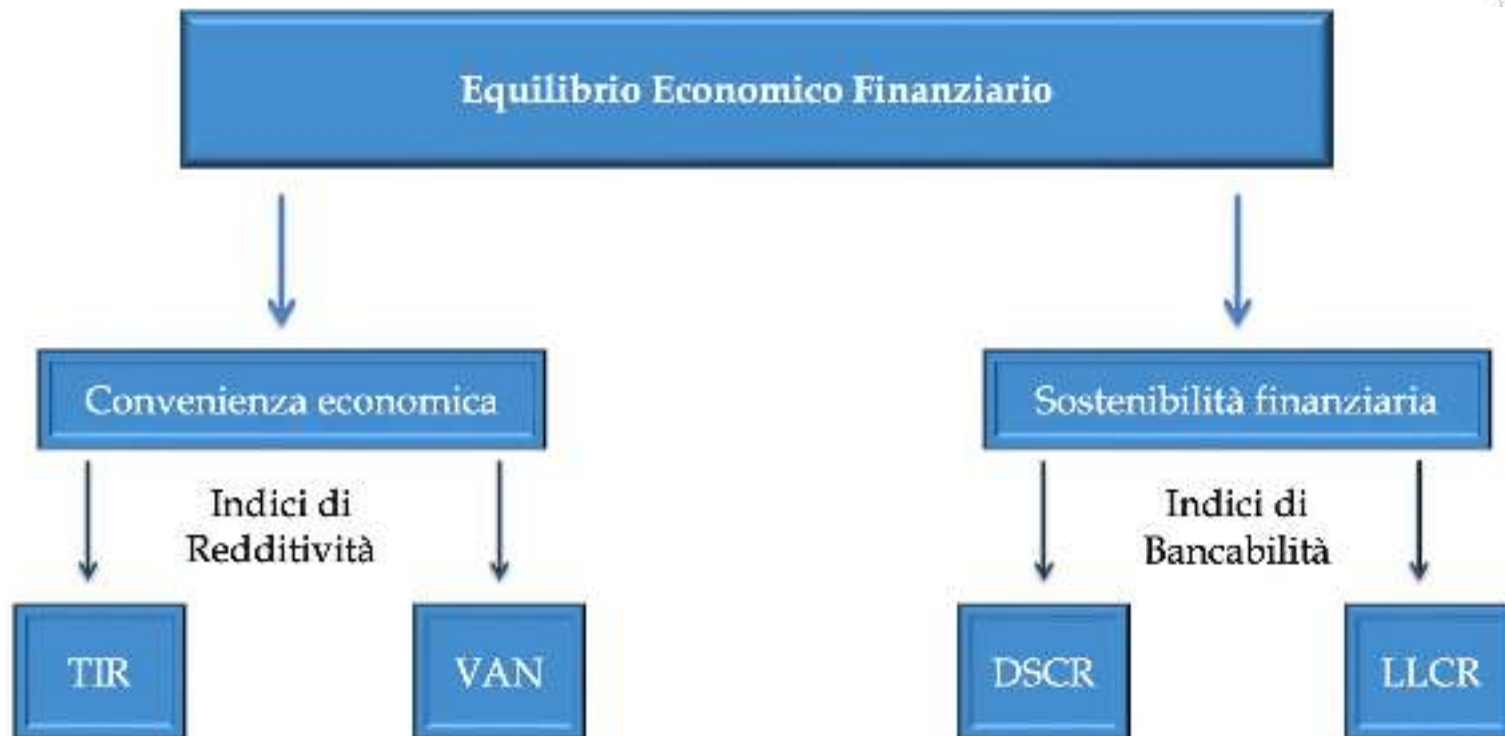
Identificazione del rischio			Allocazione		Descrizione impatto
Natura	Driver	Evento	EA	IA	
Operativo	Domanda	Contrazione della domanda di servizio		X	Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF.
	Offerta				
		Deficit programmatorio	X		Deterioramento della qualità del servizio (e.g. sovraffollamento a bordo, aumento tempi d'attesa)
		Disponibilità		X	Incapacità dell'IA, totale o parziale, di erogare i servizi programmati in conformità con quanto previsto dal CdS
		Variazione dei costi per effetto di fattori non controllabili da EA o IA (e.g. carburante, energia, materie prime, materiali)		X	Incremento dei costi registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF

LA MATRICE DEI RISCHI

Identificazione del rischio			Allocazione		Descrizione impatto
Natura	Driver	Evento	EA	IA	
Altri rischi	Normativo	Modifiche legislative (e.g. fiscali, ambientali, tariffarie) o regolatorie (e.g. condizioni minime di qualità)	X		Aumento dei costi di gestione/di investimento o variazione dei requisiti per l'esercizio del servizio
		Ritardo nel rilascio di autorizzazioni, certificazioni o altri atti amministrativi da parte di soggetti competenti	X		
	Contenzioso	Allungamento imprevisto dei tempi di svolgimento della gara	X		Aumento degli oneri connessi allo svolgimento della procedura di gara. Impatto sulla capacità dell'IA di assicurare le condizioni e/o il livello di servizio originariamente offerto in gara
	Relazioni industriali	Variazioni del CCNL di settore, del contratto territoriale o integrativo		X	Aumento dei costi del personale
	Costionale	Errata stima previsionale di costi legata a inefficienze organizzative e/o gestionali		X	Aumento dei costi di produzione
	Finanziario	Mancato o ritardato pagamento dei corrispettivi da parte dell'EA	X		Impossibilità per l'EA di garantire il pagamento dei corrispettivi nei tempi contrattualmente previsti.
		Mancato adeguamento dei corrispettivi per assenza di copertura con risorse pubbliche	X		Impossibilità per l'EA di garantire l'adeguamento dei corrispettivi a quanto contrattualmente previsto
	Socio-ambientale	Eventi accidentali in corso di esercizio dei beni strumentali necessari per lo svolgimento del servizio		X	Aumento dei costi di esercizio derivante dall'attivazione di procedure di gestione dei rischi industriali e/o di risanamento ambientale
	Cause di forza maggiore	Alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio	X		Impossibilità per l'IA di garantire il livello di servizio offerto in gara

7. Gli indicatori economico finanziari

LINEE GUIDA PER GLI SCHEMI «INDICI ECONOMICI FINANZIARI»



GLI INDICATORI DI PROGETTO

TIR di
progetto



Il TIR di progetto esprime la redditività percentuale dell'investimento sulla base del Capex e dei flussi di cassa positivi generati dalla gestione corrente.

VAN



Il VAN è l'attualizzazione dei flussi di cassa e rappresenta il valore generato dal progetto, espresso come se fosse immediatamente disponibile nell'istante in cui viene effettuata la valutazione, e che come tale deve essere maggiore a zero.

DSCR



Il DSCR è pari al rapporto, calcolato per ogni dato periodo dell'orizzonte temporale previsto per la durata dei finanziamenti, fra il flusso di cassa operativo generato dal progetto e il servizio del debito comprensivo di quota capitale e quota interessi. Tale indice per garantire l'esito positivo dell'operazione deve necessariamente essere > 1 .

LLCR



Il LLCR è il rapporto tra il valore attuale netto dei flussi di cassa operativi che si hanno nel periodo di vita del finanziamento e il valore attuale del debito. Anche per il quoziente LLCR valgono le stesse considerazioni effettuate per il DSCR, i finanziatori, infatti, richiedono di norma un valore superiore ad 1.

ALTRI INDICATORI

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.

RETURN ON EQUITY (ROE)

- è pari al rapporto tra il risultato netto e la media del patrimonio netto.

RETURN ON INVESTMENT OPERATIVO (ROI OP)

- è dato dal rapporto tra risultato operativo e il capitale operativo investito netto (CIN), quest'ultimo dato dalla somma tra capitale circolante netto (CCN) e l'immobilizzo netto (IN) medio.



ISFOR



8. I meccanismi di aggiornamento e riequilibrio del pef

MECCANISMI DI AGGIORNAMENTO

i) Adeguamento tariffario per variazione dell'indice dei prezzi al consumo

ii) Variazione dell'offerta di servizio programmata, in incremento o riduzione, entro un certo limite fissato dalla stazione appaltante.



In ogni caso il PEF aggiornato deve mantenere piena coerenza con il precedente, con riferimento ai fattori di produttività ed efficienza, alle ipotesi di crescita annua dei ricavi, così come rispetto ai valori del rapporto di contribuzione ($\text{Ricavi} / (\text{Corrispettivo} + \text{Ricavi})$).

IL RIEQUILIBRIO E LA MATRICE DEI RISCHI



RIEQUILIBRIO CONSENTITO	RIEQUILIBRIO NON CONSENTITO
Modifiche delle norme legislative o regolamentari (comprensive delle modifiche alla disciplina tariffaria)	Diminuzione dei passeggeri paganti (rischio di mercato)
Variazioni agli obiettivi relativi al rapporto Ricavi/(Corrispettivi + Ricavi) stabiliti in attuazione del DPCM 11 marzo 2013	Incremento dei costi (rischio di produzione)
Attuazione di nuovi programmi di rinnovo	Incrementi del costo unitario del personale per effetto dell'applicazione del CCNL e della contrattazione integrativa aziendale (ma potrebbe anche essere un rischio condizionale)
Variazioni dell'offerta di servizio programmata, in misura superiore rispetto a quella indicata per l'aggiornamento	Ogni altra ipotesi diversa da quelle per le quali è ammesso il riequilibrio
Eventi che determinano una variazione negativa/positiva del costo unitario del carburante in una misura superiore a X % rispetto al valore indicato nel PEF	



LE MISURE DI RIEQUILIBRIO

TARIFFE

FATTORI DI PRODUTTIVITA'

LIVELLO DEI SERVIZI

CORRISPETTIVO CHILOMETRICO

DURATA DEL CONTRATTO

PIANO DEGLI INVESTIMENTI

9. L'efficientamento dei costi

L' EFFICIENTAMENTO DEI COSTI

Nella Delibera 154/2019 si fa inoltre riferimento al tema dell'efficientamento dei costi per i servizi ferroviari durante il periodo di affidamento.



Riduzione dei costi o aumento della produttività, stabiliti anche con riferimento a benchmark di imprese efficienti e comparabili.



Incremento del numero dei passeggeri trasportati e paganti.



Ottimizzazione del coefficiente di riempimento dei mezzi.



Miglioramento dei livelli qualitativi del servizio erogato.



Per i contratti net cost, incremento della redditività legata anche al recupero dell'evasione tariffaria e ad altre politiche commerciali in relazione ai fatturi controllabili dal gestore.



Ottimizzazione del piano degli investimenti programmati e delle manutenzioni, fermo restando la non derogabilità delle norme e dei regolamenti nazionali e europei in materia di sicurezza dei trasporti.