

Il ruolo delle aziende negli affidamenti *in house*



Maxmilian Di Pasquale

Direttore Generale TUA

Società Unica Abruzzese di Trasporto Pubblico S.p.A.

max.dipasquale@tuabruzzo.it

2023



Roma – 09/10/2024

in collaborazione con



Con il patrocinio di



PROVINCIA
DI COSENZA

Si ringraziano per il loro importante contributo



1. AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO IN TUA S.p.A.

L'AZIENDA DI RIFERIMENTO

- L'azienda regionale Società Unica Abruzzese di Trasporto – TUA S.p.A nasce in data 8 giugno 2015 in seguito all'avvio del processo di razionalizzazione del trasporto pubblico locale avviato con la fusione di tre aziende regionali (ARPA S.p.A., FAS S.p.A. e GTM S.p.A.);
- TUA S.p.A. coordina il servizio di TPL in diversi Comuni abruzzesi gestendo annualmente:
 - ✓ 30 milioni di vetture/Km circa
 - ✓ 1 milione di treni/Km circa
 - ✓ 27,3 milioni di passeggeri trasportati
 - ✓ 1330 persone impiegate
 - ✓ 60% del servizio di trasporto sul territorio



TUA S.P.A. – AFFIDAMENTO IN HOUSE

- In seguito alla delibera di fusione adottata dai Consigli di Amministrazione delle tre aziende interessate, in data 8 giugno 2015 è nata la nuova azienda regionale;
- Trascorsi i primi due anni di gestione, attraverso la proroga delle concessioni, nel corso dei quali sono state avviate le principali procedure aziendali, la Regione ha inteso procedere all'affidamento in house a favore della propria azienda per i quali vengono erogati i contributi;
- L'affidamento ha ad oggetto: servizi automobilistici, servizi ferroviari, gestione infrastruttura.

AFFIDAMENTO *IN HOUSE*



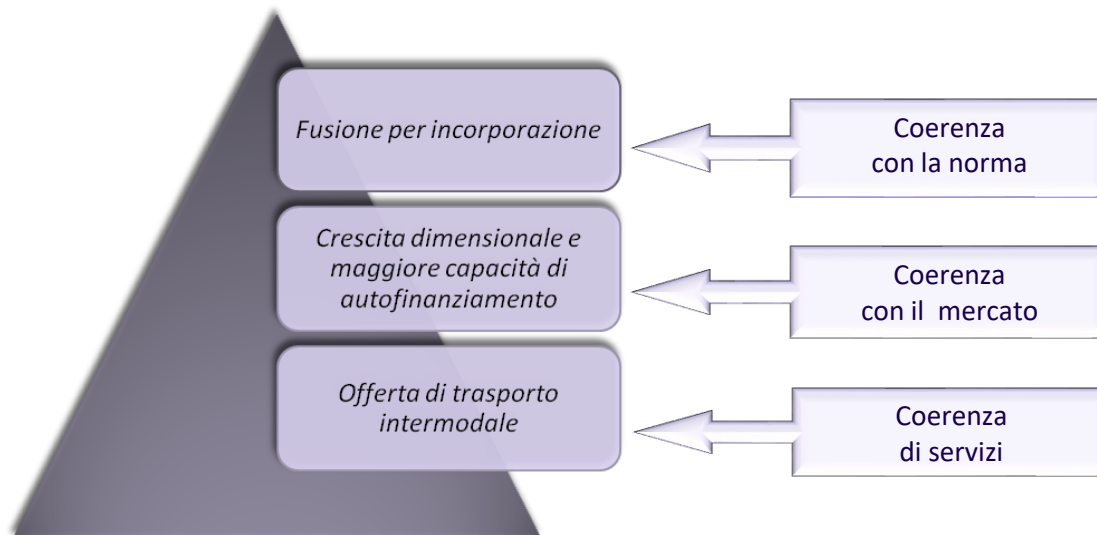
TUA | **TRASPORTO
UNICO
ABRUZZESE**

COSA SI INTENDE PER AFFIDAMENTO IN HOUSE?

- I contratti di servizio, come verrà illustrato in seguito, possono essere aggiudicati in modalità differenti:
 - ✓ **Affidamento competitivo:** il contratto di servizio viene aggiudicato mediante confronto con le offerte presentate da ciascun partecipante alla gara;
 - ✓ **Affidamento in *house providing*:** il contratto di servizio viene aggiudicato direttamente (senza gara).

L'ORIENTAMENTO STRATEGICO DELL'AFFIDAMENTO IN HOUSE

- Le motivazioni che hanno spinto la Regione verso la direzione dell'affidamento *in house* in TUA S.p.A. sono state sia di natura economica che organizzativa e normativa come di seguito descritto.



CONTRATTO DI SERVIZIO – CASO TUA S.P.A.

- Sulla base del contratto firmato per l'esercizio 2018 è stato prorogato l'assetto delle concessioni e dei contratti di servizio.
- Per il periodo 2019 – 2027 i servizi sono stati affidati attraverso l'istituto dell'*house providing*.
- Le modalità di compensazione sono state stabilite nel Piano Economico Finanziario (PEF) redatto in conformità:
 - ✓ Regolamento CE 1370
 - ✓ Delibera ART 49/2015

PEF – DELIBERA ART 49/2015: PROSPETTO N. 4

- Il Prospetto n. 4 della Delibera Art 49/2015 contiene lo schema per il calcolo della compensazione in caso di affidamento *in house* o diretto:
 - ✓ Individuazione delle voci del costo di produzione necessarie per l'assolvimento di tutti gli obblighi definiti nel contratto di servizio;
 - ✓ I suddetti costi devono essere decurtati delle voci non necessarie per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico;
 - ✓ Individuazione dei driver (parametri di riferimento) per l'allocazione dei costi comuni;
 - ✓ Attribuzione dei costi comuni in base ai criteri di cui ai punti precedenti;
 - ✓ Calcolo degli eventuali effetti finanziari positivi derivanti dallo svolgimento degli obblighi;
 - ✓ Detrazione dei ricavi tariffari e di qualsiasi altro ricavo generato nell'assolvimento degli obblighi di servizio;
 - ✓ Addizione di un ragionevole margine di utile.

PEF – VARIABILI CRITICHE NELLE AZIENDE DI TRASPORTO

Le variabili critiche in un'azienda TPL nella redazione di un PEF sono:



- ✓ Ricavi da traffico
- ✓ Andamento dei costi di trazione
- ✓ Andamento dei tassi d'interesse
- ✓ Andamento tasso d'inflazione

Siamo in grado di prevedere tutti i fattori critici?



No. Procediamo, allora, ad elaborare una previsione, date alcune assunzioni

LE TRE DIMENSIONI DEL PEF

ECONOMICA



- Analisi dei ricavi e dei costi attesi dalla realizzazione del progetto
- Redditività della gestione caratteristica dell'investimento

PATRIMONIALE



- Analisi patrimoniale (attività, debiti e capitale netto)
- Equilibrio tra fonti e impieghi

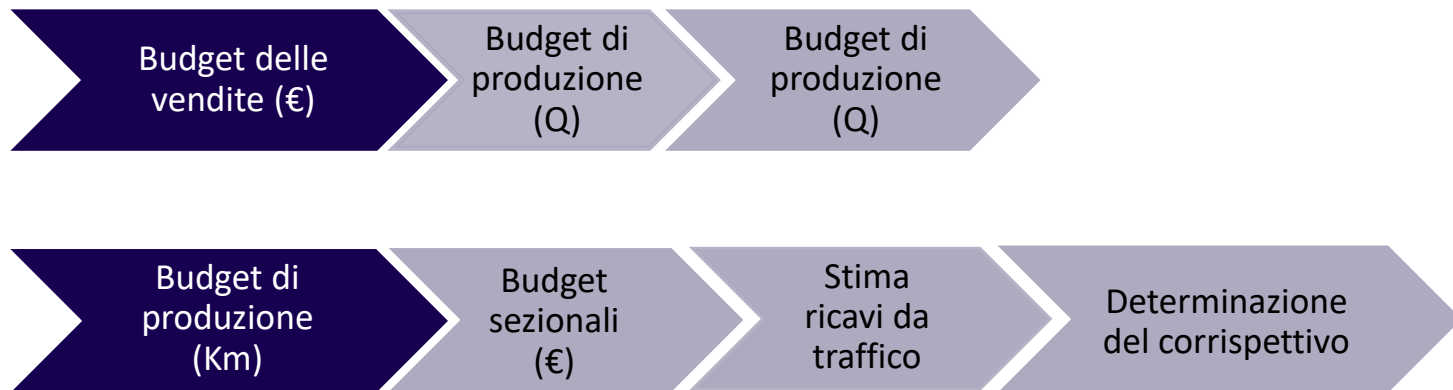
FINANZIARIA



- Dinamica di entrate e uscite monetarie
- Equilibrio di tesoreria

IL PEF NELLE AZIENDE DI TRASPORTO

- Solitamente il budget di un'azienda viene costruito partendo dal budget delle vendite, cui segue il budget della produzione e quindi i diversi budget settoriali con specificazione dei costi/ricavi.
- Nelle aziende di trasporto si identifica il livello di servizio in base al quale vengono determinati i costi —→ FOCUS SUI COSTI



DA DOVE INIZIAMO?



Dati fisici di produzione

- ☐ Km percorsi (urbano)
- ☐ Km percorsi (extraurbano)
- ☐ Km percorsi (servizi ferroviari)
- ☐ Km percorsi a vuoto
- ☐ Stima consumo carburante distinto per modalità di alimentazione
- ☐ Fabbisogno conducenti macchinisti e capitreno
- ☐ Fabbisogno autobus e treni

Dati relativi alla forza lavoro

- ☐ Numero di conducenti e macchinisti distinti per anno
- ☐ Numero altre figure professionali per anno
- ☐ Costo medio stimato per categoria
- ☐ Previsione del turnover (Pensionamenti e riassunzioni)

Input investimenti

- ☐ Previsione acquisto autobus (treni) distinto per anno
- ☐ Previsione altri investimenti (immobili) e disinvestimenti distinti per anno

Copertura investimenti

- ☐ Quota di contributo in conto capitale distinto per singolo mezzo (autobus e treni)
- ☐ Previsione finanziamenti bancari a cofinanziamento
- ☐ Distinzione tra anticipazioni e mutui
- ☐ Stima tassi di interesse

LA VERIFICA DI PRE - FATTIBILITÀ

- Realizzato il foglio degli input, il budget viene redatto adottando il metodo «zero base budget» sulla base delle grandezze e della configurazione esistenti al momento della redazione del PEF, tralasciando, pertanto, la logica incrementale. Sulla base dei km e seguendo le indicazioni del DM 157/2018, si stimano i costi totali secondo il modello del costo standard e si confrontano le due grandezze. Se il totale dei costi desumibili dal PEF è inferiore ai valori ottenuti moltiplicando il costo standard per i km percorsi, l'azienda presenta un sostanziale equilibrio.

- La determinazione del costo standard**



Costo standard servizi urbani



Costo standard servizi extraurbano



Costo standard servizi ferroviari

$\text{Bus} \times \text{km} \times \text{Km da CDS}$



$\text{Bus} \times \text{km} \times \text{Km da CDS}$



$\text{Bus} \times \text{km} \times \text{Km da CDS}$



Valorizzazione costi totali

- La verifica interna: prima simulazione del PEF nella modalità « AS IS» e determinazione dei costi totali**

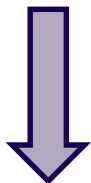
	Anno xxx
Spese per il personale*	xxxxx
Spese energia	xxxxx
Oneri per manutenzione e materiale rotabile	xxxxx
Oneri per materiale rotabile	xxxxx
Costi fissi**	xxxxx
TOTALE COSTI	120.000
Altri ricavi	10.000
Ricavi da traffico	30.000
Compensazione regionale	80.000

DAL CONTO ECONOMICO ANALITICO A RICLASSIFICATO

La tabella dei costi aziendali, contenente la determinazione delle singole voci (analitiche) deve essere poi collegata con gli schemi di Conto economico riclassificati secondo la Delibera ART.



Definizione delle voci che non abbiano una manifestazione finanziaria al fine di riconciliare il CE con il rendiconto finanziario



**Conto economico
riclassificato**

**DELIBERA ART N.
49/2015**



2. DELIBERA ART N. 154/2019

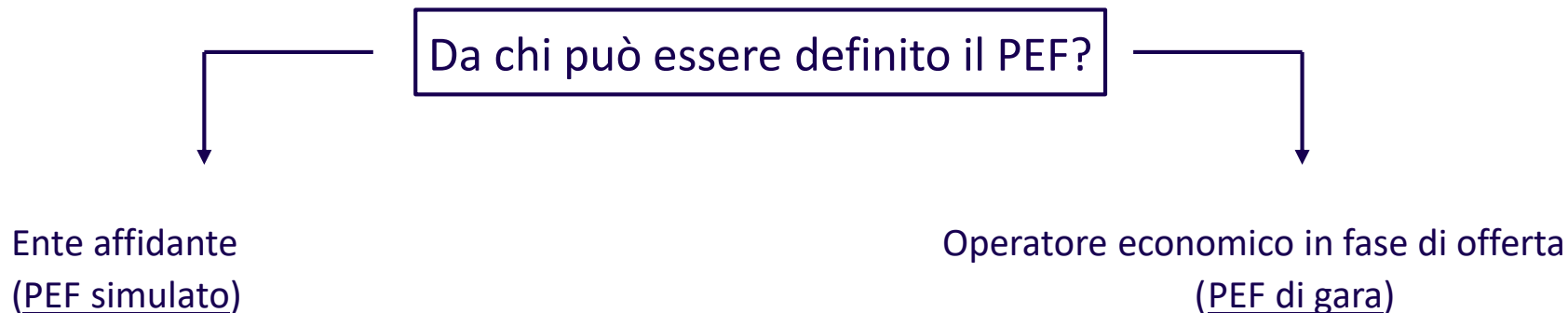
DELIBERA ART 154/2019: IMPLICAZIONI SUL PEF

- La Delibera Art (Autorità di Regolazione dei Trasporti) individua le misure regolatorie relative all'affidamento, secondo le diverse modalità ammesse dall'ordinamento, dei servizi di trasporto pubblico locale di passeggeri su strada e per ferrovia;
- Il PEF originario di TUA S.p.A., come precedentemente esposto, è stato redatto in base alla delibera 49/2015;
- Successivamente è stata introdotta la delibera **154/2019**: sebbene le logiche sottostanti siano le stesse, questa nuova delibera ha sostituito integralmente l'atto approvato precedentemente.

DELIBERA ART 154/2019: IMPLICAZIONI SUL PEF

DELIBERA ART 154/2019–DEFINIZIONI LETT. X)

- Piano Economico-Finanziario (PEF): documento di programmazione della gestione, che contiene lo sviluppo temporale di dati e indicatori economici, patrimoniali e finanziari nel periodo di vigenza contrattuale.*



REDAZIONE DEL PEF SIMULATO

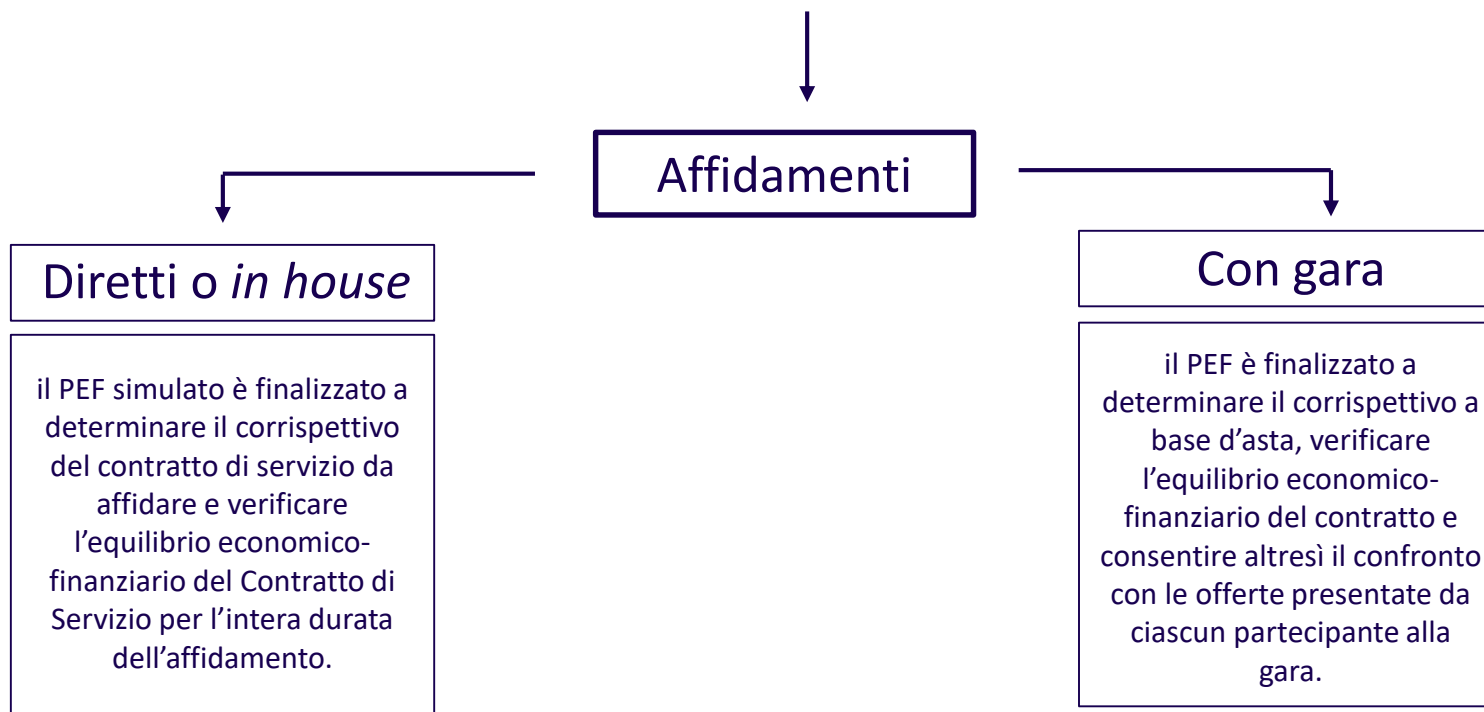
Allegato “A” alla Delibera n.154/2019

- Il PEF simulato è finalizzato a verificare l’equilibrio economico-finanziario del contratto di servizio per l’intera durata dell’affidamento.
- Il 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.

Il costo standard costituisce un utile strumento di benchmark per la verifica del corrispettivo riconosciuto ai gestori

AFFIDAMENTI DEL PEF SIMULATO

Allegato “A” alla Delibera n.154/2019 – Misure 14 e 15

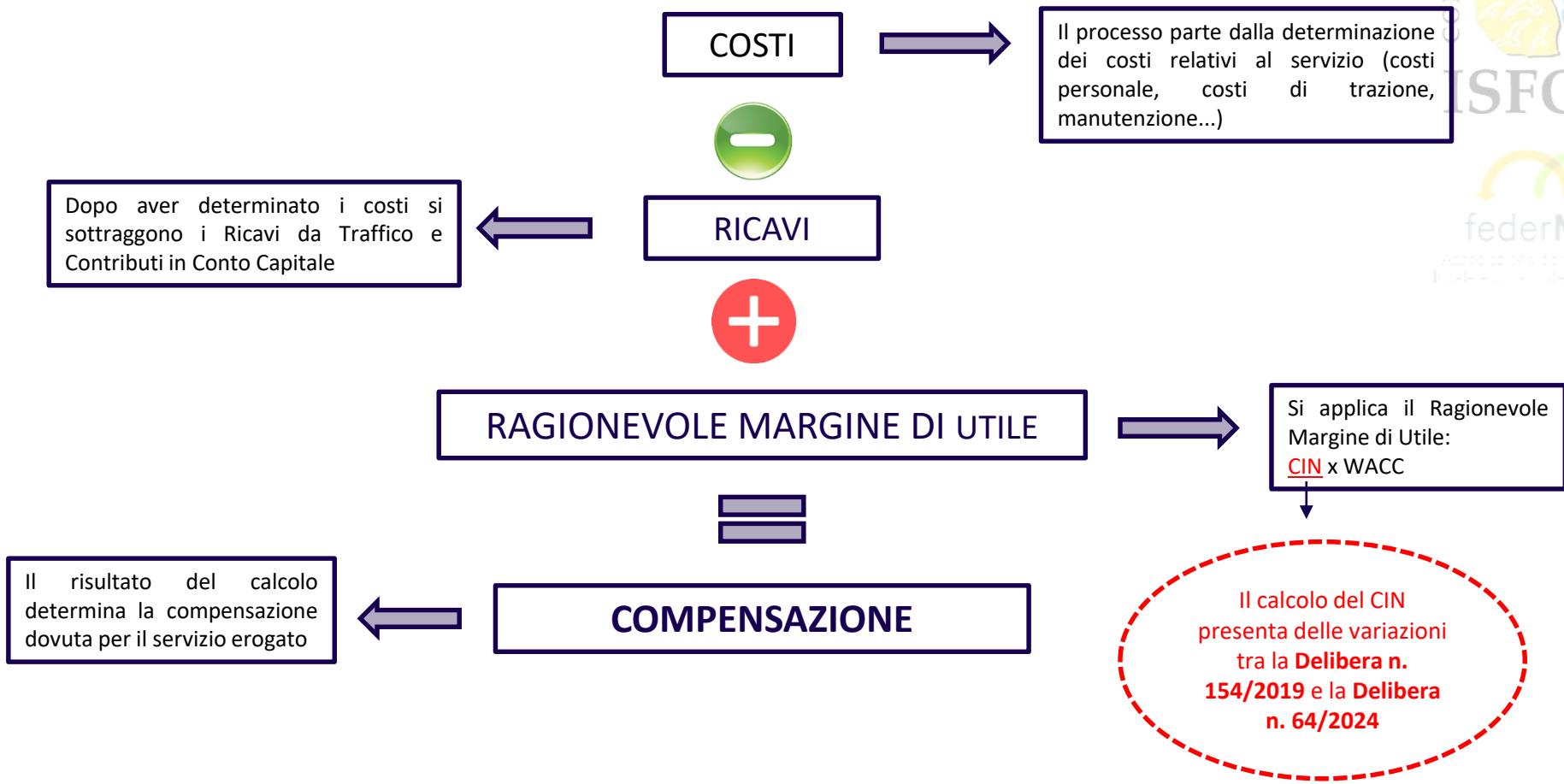


AFFIDAMENTI DIRETTI O *IN HOUSE* – ASPETTI PECULIARI

- Deve essere articolato per tutti gli anni di durata dell'affidamento;
- È necessario che venga redatto secondo gli schemi 1-3 e le indicazioni dell'Annesso 5;
- Deve essere elaborato tenendo conto del DM 157/2018 (costo standard);
- Per i servizi ferroviari bisogna tenere i considerazione dei parametri di efficienza di cui alla Delibera ART 120/2018 (PEF separato);
- Contiene la specificazione degli obiettivi che l'impresa affidataria deve perseguire nel corso dell'affidamento;
- Il PEFS è allegato al contratto di servizio e ne costituisce parte integrante.



ITER PER IL CALCOLO DELLA COMPENSAZIONE



CAPITALE INVESTITO NETTO: APPROFONDIMENTI

il **Capitale Investito Netto (CIN)** rappresenta il valore su cui applicare il WACC per il calcolo del ragionevole margine di utile)

È costituito da due grandezze

**CAPITALE
CIRCOLANTE NETTO**

Indica la capacità dell'azienda di far fronte finanziariamente alle proprie passività attraverso le proprie attività correnti

**IMMOBILIZZAZIONI
NETTE**

È costituito dall'attivo immobilizzato al netto del fondo ammortamento ad esempio il valore contabile residuo dei bus, treni, impianti, macchinari, officine...

WACC



Definizione: valore del tasso di remunerazione del CIN

12 marzo 2022 – 11 marzo 2023

Stima WACC	Servizi ferroviari	Servizi su strada
Risk Free Rate Nominale	3,17%	3,17%
Premio al Debito	1,77%	1,29%
Costo del Debito Nominale	4,94%	4,46%
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	5,27%	4,76%
Equity Risk Premium	6,01%	6,01%
Leva Finanziaria (D/E)	0,620	0,616
Gearing (D/(D+E))	0,383	0,381
Asset Beta	0,350	0,350
Equity Beta	0,515	0,514
Costo Nominale dell' Equity post-tax	6,26%	6,26%
Costo Nominale dell' Equity pre-tax	8,80%	8,79%
Wacc Nominale post-tax	5,76%	5,57%
Wacc Nominale pre-tax	7,45%	7,26%
Inflazione	4,30%	4,30%
Wacc Reale pre-tax	3,02%	2,83%

12 marzo 2023 – 11 marzo 2024

Stima WACC	Servizi ferroviari	Servizi su strada
Risk Free Rate Nominale	4,29%	4,29%
Premio al Debito	1,60%	0,34%
Costo del Debito Nominale	5,89%	4,63%
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	6,29%	4,94%
Equity Risk Premium	6,01%	6,01%
Leva Finanziaria (D/E)	0,8240	0,6551
Gearing (D/(D+E))	0,4518	0,3958
Asset Beta	0,3754	0,3754
Equity Beta	0,6105	0,5623
Costo Nominale dell' Equity post-tax	7,96%	7,67%
Costo Nominale dell' Equity pre-tax	11,18%	10,77%
Wacc Nominale post-tax	7,02%	6,47%
Wacc Nominale pre-tax	8,97%	8,47%
Inflazione	2,30%	2,30%
Wacc Reale pre-tax	6,52%	6,03%

L'aumento del WACC ha effetti positivi sul ragionevole margine di utile

DELIBERA ART 154/2019 – SCHEMI

	Anno 1		Anno ...	
	euro K	costo unitario €	euro K	costo unitario €
Ricavi da traffico				
Contributi in c/capitale				
Totale Ricavi				
Personale				
Tracce				
Energia elettrica e gasolio				
Materiale e Servizi				
Manutenzione ciclica				
Manutenzione ordinaria				
Costi di struttura				
Oneri finanziari				
Assicurazioni				
Ammortamenti diretti				
Imprevisti e sopravvenienze				
Totale Costi				
Ragionevole margine utile				
Compensazione aggiuntiva				



CONTO ECONOMICO REGOLATORIO



STATO PATRIMONIALE REGOLATORIO



PIANO FINANZIARIO REGOLATORIO
SIMULATO



RENDICONTO FINANZIARIO

DELIBERA ART 154/2019: CE REGOLATORIO

Schema 1 - Conto Economico Regolatorio		Anno 1	Anno 2	Anno ...	Anno N
1.a	Ricavi da traffico				
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 di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci				
3.b	Costi per servizi di terzi				
3.c	Costi per godimento beni di terzi				
3.d	Costo del personale				
3.d.i	di cui: personale operativo **				
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 ****				



L'obiettivo del presente schema è quello di calcolare la quota di costi della gestione caratteristica sostenuti per l'adempimento degli OSP, non coperti dai ricavi generati dall'assolvimento degli stessi (inclusi gli effetti positivi di rete)

DELIBERA ART 154/2019: SP REGOLATORIO

Schema 2 - Stato Patrimoniale Regolatorio		Anno 1	Anno 2	Anno ...	Anno N
1.a	Immobilizzazioni immateriali				
1.b	Immobilizzazioni materiali con separata indicazione di quelle concesse in locazione finanziaria				
1.b.i	di cui: terreni e fabbricati (ad es. depositi, officine)				
1.b.ii	di cui: impianti e macchinario				
1.b.ii.1	di cui: materiale rotabile autofinanziato *				
1.b.iii	di cui: attrezzature industriali e commerciali				
1.b.iv	di cui: altre				
1	Totale immobilizzazioni				
2.a	Rimanenze				
2.b	Crediti				
2.b.i	di cui: commerciali **				
2.b.ii	di cui: altri crediti				
2	Totale attivo circolante				
3.a	Debiti				
3.a.i	di cui: debiti verso fornitori				
3	Totale debiti				
4=1+2-3	Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio				



L'obiettivo del presente schema è quello di determinare il Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio su cui applicare il WACC per il calcolo del ragionevole margine di utile.

CIN = CCN + IMMOBILIZZAZIONI NETTE



RAGIONEVOLE MARGINE DI UTILE = CIN x WACC

DELIBERA ART 154/2019: PIANO FINANZIARIO REGOLATORIO SIMULATO

Schema 3 - Piano Finanziario Regolatorio Simulato		Anno 1	Anno 2	Anno ...	Anno N	Rif. incorciati
A	Entrate relative a ricavi generati dall'assolvimento degli OSP					Schema 1
B	Effetti positivi di rete indotti *					Schema 1
C=A+B	ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE					
D	Uscite relative a costi sostenuti per l'assolvimento degli OSP					Schema 1: 3+5
E	Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio					Schema 2: 4
F	Tasso di congrua remunerazione del CIN (%)					Valore ART
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(F; L: Anno 1 - Anno N)			
N	VAN H		=VAN(F; H: Anno 1 - Anno N)			
O	VAN I		=VAN(F; I: Anno 1 - Anno N)			
P	COMPENSAZIONE COSTANTE		=RATA(F; N; O) dove N è il numero di anni del PEF			
Q=I-P	POSTE FIGURATIVE					
CONDIZIONI DI EQUILIBRIO						
G	M = N		=SE(M = N; "Sì"; "NO")			
H	VAN Q = 0		=SE(VAN(F; Q: Anno 1 - Anno N)=0; "Sì"; "NO")			
I	WACC = TIR					



L'obiettivo del presente schema è la determinazione della compensazione variabile per l'intera durata del contratto calcolata come differenza tra uscite ed entrate relative alle operazioni di servizio pubblico, al netto delle eventuali entrate prodotti dagli effetti di rete, più un ragionevole utile

DELIBERA ART 154/2019: RENDICONTO FINANZIARIO

Schema 4 - Rendiconto Finanziario		Anno 1	Anno 2	Anno ...	Anno N
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				



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

3. REVISIONE DELIBERA ART N. 154/2019

REVISIONE DELLA DELIBERA ART N. 154/2019

Con le seguenti delibere
sono state **revisionate**
alcune Misure della delibera
n. 154/2019



Delibera n. 113/2021 del 29 luglio 2021:

l'Autorità ha approvato alcune modifiche dell'Allegato "A" alla delibera n. 154/2019, in particolare:

1. la sostituzione della Misura 12 e dell'Annesso 3;
2. la modifica delle lettere o), cc) e dd) delle "Definizioni".



Delibera n. 64/2024 del 15 maggio 2024:

l'Autorità ha approvato la revisione di alcune misure regolatorie (e relativi Annessi) dell'Allegato A alla delibera n. 154/2019, in adeguamento alle disposizioni del decreto legislativo 201/2022.



DELIBERA ART N. 64/2024

- L'atto, ridisegna le procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale TPL su strada;
- Le modifiche inserite nella delibera:
 - ✓ migliorano la trasparenza;
 - ✓ incentivano la qualità del servizio;
 - ✓ garantiscono un'equa allocazione dei rischi tra soggetti affidanti e imprese aggiudicatarie.
- L'aggiornamento ART si è reso necessario per attuare il d.lgs. 201/2022 sui servizi pubblici locali, che prevede nuovi adempimenti per i servizi di trasporto pubblico locale TPL.



DELIBERA ART N. 64/2024

Fra le principali modifiche apportate, si segnalano:

Revisione della definizione di **Capitale investito netto** (CIN)

Integrazione della definizione del rapporto **Coverage ratio**

Integrazione della definizione di **Piano economico finanziario** (PEF)

Calcolo del **Capitale investito netto** (CIN) nel PEF

CIN – CONFRONTO TRA LE DUE DELIBERE

**Delibera n.
154/2019**



e) *Capitale investito netto (CIN):* capitale apportato dall'Impresa di TPL, esclusivamente destinato all'esercizio dei servizi oggetto di affidamento, rilevante ai fini del calcolo del margine di utile ragionevole. Il CIN risulta dalla somma de "l'attivo immobilizzato netto e il capitale circolante al netto di tutte le passività non onerose" (cfr. Allegato 2 al d.m. 157/2018).

**Delibera n.
64/2024**



e) *Capitale investito netto (CIN):* **grandezza data dalla somma di specifiche voci dell'attivo e del passivo dello stato patrimoniale, che misurano il capitale apportato dall'impresa per l'esercizio del servizio di TPL oggetto di affidamento; a essa si applica il WACC dell'Autorità, al fine di calcolare il margine di utile ragionevole ai sensi della Misura 12.**

Si propone di mantenere la definizione contenuta nella delibera 154/2019 con l'introduzione, ai fini di una puntuale definizione del CIN, di un riferimento al procedimento avviato con la delibera n. 244/2022 ai fini di rivedere la metodologia per la determinazione del margine di utile ragionevole.

COVERAGE RATIO – CONFRONTO TRA LE DUE DELIBERE

**Delibera n.
154/2019**



**Delibera n.
64/2024**



	h) Coverage ratio: rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, al netto dei costi di infrastruttura (vd. d.lgs. 422/1997, art. 19, comma 5), calcolato secondo gli schemi di cui all'Annesso 5 del presente Allegato A;
--	---

PEF – CONFRONTO TRA LE DUE DELIBERE

Delibera n.
154/2019



x) *Piano Economico-Finanziario (PEF)*: documento di programmazione della gestione, che contiene lo sviluppo temporale di dati e indicatori economici, patrimoniali e finanziari nel periodo di vigenza contrattuale. Il PEF può essere definito dall'EA (di seguito: PEF simulato) o dal PG in fase di offerta (di seguito: PEF di gara).

Delibera n.
64/2024

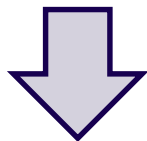


z) *Piano Economico-Finanziario (PEF)*: documento di programmazione della gestione, che contiene lo sviluppo temporale di dati e indicatori economici, patrimoniali e finanziari nel periodo di vigenza contrattuale. **In caso di gara, il PEF è predisposto dall'EA al fine di determinare il corrispettivo a base d'asta (di seguito: PEF simulato) e dal PG con lo scopo di formulare la propria offerta (di seguito: PEF di gara);** in esito alla gara, il documento redatto dall'IA rappresenta il PEF del CdS; per PEF consuntivo si intende il documento redatto al termine di ciascun periodo regolatorio al fine di verificare l'equilibrio economico-finanziario, attraverso il confronto tra il PEF del CdS iniziale o del precedente periodo; allo scopo, il PEF consuntivo contiene i dati rilevati a consuntivo per i periodi passati e previsionali aggiornati per i restanti periodi.

CIN – CALCOLO NEL PEF

Delibera Art n. 154/2019

Annesso 5 - Schema 2 Stato patrimoniale regolatorio



REVISIONE

Delibera Art n. 64/2024

Annesso 5a – Schema 2 Stato Patrimoniale Regolatorio e determinazione dell'utile ragionevole

CIN (Capitale investito netto regolatorio)

Totale immobilizzazioni (*Materiali + Immateriali*) +

Totale attivo circolante (*Rimanenze + Crediti*) –

Totale debiti

IL CALCOLO DEL CIN PRESENTA MODIFICHE
TRA LE DUE DELIBERE (SI PRENDONO IN
CONSIDERAZIONE I DEBITI COMMERCIALI E
NON PIÙ I DEBITI TOTALI)

CIN (Capitale investito netto regolatorio)

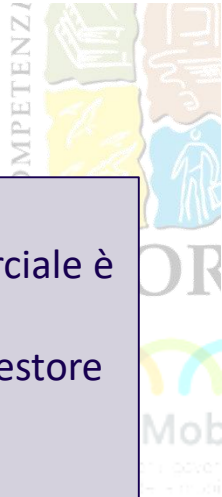
Totale immobilizzazioni (*Materiali + Immateriali*) +

Totale attivo circolante regolatorio (*Rimanenze + Crediti*) –

Debiti commerciali

Sono dedotti dal CIN nei limiti dei crediti commerciali ammessi

OPEN ITEMS CON LA NUOVA DELIBERA



1. I **Contratti di affidamento** possono essere:
 - ✓ **Gross Cost**: il rischio industriale è a carico del gestore, mentre il rischio commerciale è a carico dell'ente concedente;
 - ✓ **Net Cost**: sia il rischio industriale che in rischio commerciale sono a carico del gestore (contratto di affidamento più rischioso).A seconda dei profili di rischio, si dovrebbe avere un WACC differenziato;
2. Includendo solo i debiti commerciali, il **CIN aumenta** ed è un fattore positivo;
3. Maggiore **trasparenza nel calcolo delle tariffe** che vanno definite dall'ART con metodo, a titolo esemplificativo, del *Price Cap*;
4. La **matrice di allocazione dei rischi**, che oggi sono a carico delle aziende;
5. Nel **PEF in house** stabilire gli obiettivi da raggiungere.

*L'AFFIDAMENTO DEI SERVIZI ALLA LUCE DELLA REVISIONE DELLA DELIBERA
ART N. 154/2019*



★ ***Grazie per la cortese attenzione*** ★



Maxmilian Di Pasquale

Direttore Generale TUA

Società Unica Abruzzese di Trasporto Pubblico S.p.A.

max.dipasquale@tuabruzzo.it

2023



Roma – 09/10/2024

in collaborazione con



Con il patrocinio di



PROVINCIA
DI COSENZA

Si ringraziano per il loro importante contributo

