

**Commissione per la procedura di selezione pubblica indetta con delibera dell’Autorità di regolazione dei trasporti n° 173/2019, allegato “A” (Dirigente Area Economica, Codice DR1.1) e allegato “B” (Funzionario Area Statistico-Economico-Gestionale, Codice FR1.1)**

**PROVE SCRITTE DEL 27 LUGLIO 2020**

**PROFILO DR1.1 DIRIGENTE AREA ECONOMICA**

**(BUSTA N. 1)**

◇◇◇

**ELABORATO**

Il Candidato, considerato l’atto di regolazione dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti, inerente “Metodologie e criteri per garantire l’efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale”, dovrà fornire alcune indicazioni metodologiche e costruire alcuni indicatori utili all’efficientamento della gestione del servizio passeggeri di una rete ferroviaria regionale.

Sono date le seguenti voci di costo e ricavo per il tempo t:

<b>Voci di costo e ricavo (milioni di euro)</b>	<b>tempo t</b>
Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali	61
Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali	5
Ricavi da traffico	180
Ricavi da corrispettivi del Contratto di Servizio TPL	207
Costo del personale (compresi addetti alla manutenzione)	159
Altri ricavi,	24
<i>di cui proventi finanziari</i>	2
Svalutazioni materiale rotabile	3
Costi per servizi di terzi (comprensivi trazione e manutenzione)	108
Costi per godimento beni di terzi (locazione materiale rotabile)	11
Oneri finanziari	13
Accantonamenti fondo rischi	3
Oneri diversi operativi	11
Imposte	2
Costi per m. prime e sussidiarie, merci (compresi materiali manutenzione)	29
Compensi consiglio di amministrazione, sindaci, revisori	1

- I. Si richiede il conto economico scalare per i servizi di trasporto ferroviario relativi ad un operatore con obbligo di servizio pubblico (OSP).
- II. Si documenti la capacità informativa del risultato operativo netto (EBIT) rispetto al reddito ante imposte e si dia un giudizio in merito al caso sopra riportato.

- III. La società, durante il tempo  $t$ , ha effettuato investimenti nelle immobilizzazioni tecniche per 80 milioni di euro e ha operato un efficientamento nella gestione del capitale circolante netto, con una riduzione su base annua pari a 12 milioni di euro. Tenuto conto delle informazioni economiche disponibili, relative al tempo  $t$ , si indichi il flusso finanziario netto d'imposte del periodo  $t$ .
- IV. Al tempo  $t+1$  inizia un nuovo periodo regolatorio (di un solo anno, per semplicità di calcolo), a seguito di un affidamento diretto all'incumbent. In assenza di gara, si deve provvedere a redigere il "Piano Raggiungimento Obiettivi regolatori". Per semplicità, sono stati definiti due soli obiettivi.
- a. Il Load Factor è troppo alto: l'azienda deve aumentare del 10% la capacità dei treni o le percorrenze, nonostante passeggeri e ricavi rimangano identici al periodo  $t$ . L'aumento del 10% delle carrozze comporterebbe un ammortamento su base annua di 40 milioni, ma non modificherebbe i costi operativi. In caso di aumento delle percorrenze, si riproporzionino invece i costi operativi di competenza.
- b. Deve essere conseguito anche recupero di efficienza del costo operativo del 5%, da ottenersi nell'unico anno di affidamento agendo (per semplicità) solo sul costo del personale.

Il candidato ricalcoli il conto economico e produca degli indicatori di efficienza (per gli anni  $t$  e  $t+1$ ) utilizzando oltre al bilancio anche i dati della seguente tabella. Si spieghi inoltre come l'azienda potrebbe agire (sui propri parametri produttivi o avanzando richieste al regolatore) per ritornare almeno in pareggio.

	<b>tempo <math>t</math></b>
Passeggeri*km	2.880.000.000
Treni*km	16.200.000
Posti per treno	200

### QUESITI A RISPOSTA SINTETICA

- 1) Nell'ambito di un piano industriale, quale significato economico e finanziario può essere associato ad un investimento destinato all'automazione di una rete autostradale e caratterizzato da VAN positivo? In sostanza, quali ricadute economiche e finanziarie sono associate ad un VAN positivo?
- 2) Quale è lo strumento regolatorio base per la regolazione autostradale in Italia? Esiste la possibilità di non ammettere un costo o un investimento se, ad esempio, eccessivo rispetto agli obiettivi programmati o alle attese di traffico? Perché è importante questo principio?
- 3) Si commentino le differenze tra i due seguenti regimi di "price cap" applicati od applicabili al settore autostradale. Nel commento non ci si limiti a descrivere le differenze, ma si sottolinei quali sono le conseguenze di tali differenze sui consumatori e sul gestore.

MODELLO A: 
$$\Delta T \leq 70\% \Delta P_{reale} + X_{inv} + K_{inv}$$
  
 $\Delta T$  = variazione tariffaria ponderata  
 $P_{reale}$  = tasso di inflazione reale  
 $X_{inv}$  = remunerazione degli investimenti assentiti in precedenza;  
 $K_{inv}$  = remunerazione dei nuovi investimenti.

MODELLO B: 
$$T_t = T_{G,t} + T_{K,t}$$
  
 $T_{G,t+1} \leq T_{G,t} \cdot (1 + \hat{P}_{t+1} - X_{t+1})$  : componente tariffaria di gestione  
 $\hat{P}_{t+1}$  : Tasso di inflazione programmato  
 $X_{t+1}$  : coefficiente di incremento della produttività annuo  
 $T_{K,t+1}$  componente tariffaria di costruzione determinata sulla base degli asset reversibili al termine del rapporto concessorio

- 4) Quali sono le competenze dell'Autorità di regolazione dei trasporti in materia autostradale?

**Commissione per la procedura di selezione pubblica indetta con delibera dell’Autorità di regolazione dei trasporti n° 173/2019, allegato “A” (Dirigente Area Economica, Codice DR1.1) e allegato “B” (Funzionario Area Statistico-Economico-Gestionale, Codice FR1.1)**

## **PROFILO DR1.1 DIRIGENTE AREA ECONOMICA**

**(BUSTA N. 2)**

◇◇◇

### **ELABORATO**

Il Candidato, considerato l’atto di regolazione dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti, inerente “Metodologie e criteri per garantire l’efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale”, dovrà fornire alcune indicazioni metodologiche e costruire alcuni indicatori utili all’efficientamento della gestione del servizio passeggeri di una rete ferroviaria regionale.

Sono date le seguenti voci di costo e ricavo per il tempo t:

<b>Voci di costo e ricavo (milioni di euro)</b>	<b>tempo t</b>
Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali	75
Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali	6
Ricavi da traffico	220
Ricavi da corrispettivi del Contratto di Servizio TPL	253
Costo del personale (compresi addetti alla manutenzione)	195
Altri ricavi,	30
<i>di cui proventi finanziari</i>	2
Svalutazioni materiale rotabile	3
Costi per servizi di terzi (comprensivi trazione e manutenzione)	132
Costi per godimento beni di terzi (locazione materiale rotabile)	13
Oneri finanziari	15
Accantonamenti fondo rischi	3
Oneri diversi operativi	13
Imposte	2
Costi per m. prime e sussidiarie, merci (compresi materiali manutenzione)	35
Compensi consiglio di amministrazione, sindaci, revisori	1

- I. Si richiede il conto economico scalare per i servizi di trasporto ferroviario relativi ad un operatore con obbligo di servizio pubblico (OSP).
- II. Si documenti la capacità informativa del risultato operativo netto (EBIT) rispetto al reddito ante imposte e si dia un giudizio in merito al caso sopra riportato.
- III. La società, durante il tempo t, ha effettuato investimenti nelle immobilizzazioni tecniche per 90 milioni di euro e ha operato un efficientamento nella gestione del capitale circolante netto, con una riduzione su base annua pari a 13 milioni di euro. Tenuto conto

delle informazioni economiche disponibili, relative al tempo  $t$ , si indichi il flusso finanziario netto d'imposte del periodo  $t$ .

- IV. Al tempo  $t+1$  inizia un nuovo periodo regolatorio (di un solo anno, per semplicità di calcolo), a seguito di un affidamento diretto all'incumbent. In assenza di gara, si deve provvedere a redigere il "Piano Raggiungimento Obiettivi regolatori". Per semplicità, sono stati definiti due soli obiettivi.
- Il Load Factor è troppo alto: l'azienda deve aumentare del 15% la capacità dei treni o le percorrenze, nonostante passeggeri e ricavi rimangano identici al periodo  $t$ . L'aumento del 15% delle carrozze comporterebbe un ammortamento su base annua di 50 milioni, ma non modificherebbe i costi operativi. In caso di aumento delle percorrenze, si riproporzionino invece i costi operativi di competenza.
  - Deve essere conseguito anche recupero di efficienza del costo operativo del 10%, da ottenersi nell'unico anno di affidamento agendo (per semplicità) solo sul costo del personale.

Il candidato ricalcoli il conto economico e produca degli indicatori di efficienza (per gli anni  $t$  e  $t+1$ ) utilizzando oltre al bilancio anche i dati della seguente tabella. Si spieghi inoltre come l'azienda potrebbe agire (sui propri parametri produttivi o avanzando richieste al regolatore) per ritornare almeno in pareggio.

	<b>tempo <math>t</math></b>
Passeggeri*km	3.520.000.000
Treni*km	19.800.000
Posti per treno	200

### QUESITI A RISPOSTA SINTETICA

- 1) Nell'ambito di un piano industriale, quale significato economico e finanziario può essere associato ad un investimento destinato all'automazione di una rete autostradale e caratterizzato da VAN pari a zero? In sostanza, quali ricadute economiche e finanziarie sono associate ad un VAN pari a zero?
- 2) Come garantire, in una concessione autostradale, che eventuali maggiori ricavi correlati al fatto che i volumi di traffico a consuntivo si rivelino eccessivamente superiori alle previsioni di traffico vengano trasferiti ai consumatori in termini di minori tariffe?
- 3) Si commentino le differenze tra i due seguenti regimi di "price cap" applicati od applicabili al settore autostradale. Nel commento non ci si limiti a descrivere le differenze, ma si sottolinei quali sono le conseguenze di tali differenze sui consumatori e sul gestore.

**$\Delta T \leq \Delta P_{prog} - X_{prod} + \beta \Delta Q$**

MODELLO A:  
 $\Delta T$  = variazione tariffaria ponderata  
 $P_{prog}$  = tasso di inflazione programmata  
 $X_{prod}$  = tasso di produttività atteso;  
 $\Delta Q$  = variazione percentuale di un indicatore, anche composito, della qualità del servizio;  
 $\beta$  = coefficiente che dipende dal livello qualitativo di partenza.

**$T_t = T_{G,t} + T_{K,t}$**

MODELLO B:  
 $T_{G,t+1} \leq T_{G,t} \cdot (1 + \hat{P}_{t+1} - X_{t+1})$  : componente tariffaria di gestione  
 $\hat{P}_{t+1}$  : Tasso di inflazione programmato  
 $X_{t+1}$  : coefficiente di incremento della produttività annuo  
 $T_{K,t+1}$  componente tariffaria di costruzione determinata sulla base degli asset reversibili al termine del rapporto concessorio

- 4) Quali sono le competenze dell'Autorità di regolazione dei trasporti in materia aeroportuale?

**Commissione per la procedura di selezione pubblica indetta con delibera dell’Autorità di regolazione dei trasporti n° 173/2019, allegato “A” (Dirigente Area Economica, Codice DR1.1) e allegato “B” (Funzionario Area Statistico-Economico-Gestionale, Codice FR1.1)**

**PROFILO DR1.1 DIRIGENTE AREA ECONOMICA**

**(BUSTA N. 3)**

◇◇◇

**ELABORATO**

Il Candidato, considerato l’atto di regolazione dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti, inerente “Metodologie e criteri per garantire l’efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale”,

dovrà fornire alcune indicazioni metodologiche e costruire alcuni indicatori utili all’efficientamento della gestione del servizio passeggeri di una rete ferroviaria regionale.

Sono date le seguenti voci di costo e ricavo per il tempo t:

<b>Voci di costo e ricavo (milioni di euro)</b>	<b>tempo t</b>
Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali	71
Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali	5
Ricavi da traffico	210
Ricavi da corrispettivi del Contratto di Servizio TPL	242
Costo del personale (compresi addetti alla manutenzione)	186
Altri ricavi,	28
<i>di cui proventi finanziari</i>	2
Svalutazioni materiale rotabile	3
Costi per servizi di terzi (comprensivi trazione e manutenzione)	126
Costi per godimento beni di terzi (locazione materiale rotabile)	13
Oneri finanziari	15
Accantonamenti fondo rischi	3
Oneri diversi operativi	13
Imposte	2
Costi per m. prime e sussidiarie, merci (compresi materiali manutenzione)	34
Compensi consiglio di amministrazione, sindaci, revisori	1

- I. Si richiede il conto economico scalare per i servizi di trasporto ferroviario relativi ad un operatore con obbligo di servizio pubblico (OSP).
- II. Si documenti la capacità informativa del risultato operativo netto (EBIT) rispetto al reddito ante imposte e si dia un giudizio in merito al caso sopra riportato.
- III. La società, durante il tempo t, ha effettuato investimenti nelle immobilizzazioni tecniche per 85 milioni di euro e ha operato un efficientamento nella gestione del capitale circolante netto, con una riduzione su base annua pari a 13 milioni di euro. Tenuto conto

delle informazioni economiche disponibili, relative al tempo  $t$ , si indichi il flusso finanziario netto d'imposte del periodo  $t$ .

- IV. Al tempo  $t+1$  inizia un nuovo periodo regolatorio (di un solo anno, per semplicità di calcolo), a seguito di un affidamento diretto all'incumbent. In assenza di gara, si deve provvedere a redigere il "Piano Raggiungimento Obiettivi regolatori". Per semplicità, sono stati definiti due soli obiettivi.
- a. Il Load Factor è troppo alto: l'azienda deve aumentare del 10% la capacità dei treni o le percorrenze, nonostante passeggeri e ricavi rimangano identici al periodo  $t$ . L'aumento del 10% delle carrozze comporterebbe un ammortamento su base annua di 30 milioni, ma non modificherebbe i costi operativi. In caso di aumento delle percorrenze, si riproporzionino invece i costi operativi di competenza.
  - b. Deve essere conseguito anche recupero di efficienza del costo operativo del 5%, da ottenersi nell'unico anno di affidamento agendo (per semplicità) solo sul costo del personale.

Il candidato ricalcoli il conto economico e produca degli indicatori di efficienza (per gli anni  $t$  e  $t+1$ ) utilizzando oltre al bilancio anche i dati della seguente tabella. Si spieghi inoltre come l'azienda potrebbe agire (sui propri parametri produttivi o avanzando richieste al regolatore) per ritornare almeno in pareggio.

	<b>tempo <math>t</math></b>
Passeggeri*km	3.360.000.000
Treni*km	18.900.000
Posti per treno	200



### QUESITI A RISPOSTA SINTETICA

- 1) Nell'ambito di un piano industriale, quale significato economico e finanziario può essere associato ad un investimento destinato all'automazione di una rete autostradale e caratterizzato da VAN positivo e da un periodo di recupero di venti anni? In sostanza, quali ricadute economiche, finanziarie e strategiche sono associate al contesto delineato?
- 2) Quali sono gli investimenti che possono concorrere alla redditività del capitale investito in una rete autostradale (secondo quali principi viene definito il perimetro degli investimenti ammissibili)?
- 3) Si commentino le differenze tra i due seguenti regimi di "price cap" applicati od applicabili al settore autostradale. Nel commento non ci si limiti a descrivere le differenze, ma si sottolinei quali sono le conseguenze di tali differenze sui consumatori e sul gestore.

$$\Delta T \leq \alpha \Delta P_{reale} - X_{rieq} + K_{inv}$$

MODELLO A:  
 $\Delta T$  = variazione tariffaria ponderata  
 $\alpha = 70\%$   
 $P_{reale}$  = tasso di inflazione reale  
 $X_{rieq}$  = fattore di riequilibrio  
 $K_{inv}$  = remunerazione dei nuovi investimenti.

$$T_t = T_{G,t} + T_{K,t}$$

MODELLO B:  
 $T_{G,t+1} \leq T_{G,t} \cdot (1 + \hat{P}_{t+1} - X_{t+1})$  : componente tariffaria di gestione  
 $\hat{P}_{t+1}$  : Tasso di inflazione programmato  
 $X_{t+1}$  : coefficiente di incremento della produttività annuo  
 $T_{K,t+1}$  componente tariffaria di costruzione determinata sulla base degli asset reversibili al termine del rapporto concessorio

- 4) Quali sono le competenze dell'Autorità di regolazione dei trasporti in materia di trasporto pubblico locale?