

Delibera n. 157/2022

**Avvio della verifica di impatto della regolazione concernente la metodologia per la determinazione del margine di utile ragionevole nei servizi di cabotaggio marittimo di cui alla Misura 10 dell'Allegato A alla delibera n. 22/2019 e nei servizi di TPL su strada e ferroviario, di cui alla Misura 17 dell'Allegato A alla delibera n. 154/2019.**

L'Autorità, nella sua riunione del 23 settembre 2022

- VISTO** l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 (di seguito: decreto-legge n. 201/2011), che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità), e, in particolare, dalla lettera f) che attribuisce all'Autorità, oltre alla competenza relativa alla definizione degli schemi dei bandi delle gare, anche quella relativa alla determinazione della *“tipologia di obiettivi di efficacia e di efficienza che il gestore deve rispettare, nonché gli obiettivi di equilibrio finanziario”*, come modificato dal decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96;
- VISTO** il Regolamento (CEE) n. 3577/1992 del Consiglio del 7 dicembre 1992 concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo);
- VISTA** la Comunicazione della Commissione sull'interpretazione del regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi all'interno degli Stati membri (cabotaggio marittimo);
- VISTO** il Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70, come da ultimo modificato dal Regolamento (UE) n. 2338/2016 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2016, (di seguito: Regolamento (CE) n. 1370/2007) e, in particolare, il considerando 34 là dove dispone che eventuali compensazioni *“al fine di evitare ingiustificate distorsioni della concorrenza, non possono eccedere quanto necessario per coprire i costi netti originati dall'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei ricavi generati da tali obblighi, nonché di un congruo utile”*;
- VISTA** la Comunicazione della Commissione europea sugli orientamenti interpretativi concernenti il Regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia, (2014/C 92/01), pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 29 marzo 2014 e, in particolare, il paragrafo 2.4.2. recante *“2.4.3. Articolo 4, paragrafo 1 e allegato. La nozione di «ragionevole utile»”*;
- VISTO** Il pacchetto di norme sugli aiuti di Stato per i servizi di interesse economico generale (SIEG) adottato dalla Commissione europea il 20 dicembre 2011 composto da: la Comunicazione della Commissione sull'applicazione delle norme

dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di servizi di interesse economico generale; la Decisione della Commissione del 20 dicembre 2011 riguardante l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 106, paragrafo 2, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale; la Comunicazione della Commissione *Disciplina dell'Unione europea relativa agli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico* (2011); Il Regolamento (UE) N. 360/2012 della Commissione del 25 aprile 2012 *relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di importanza minore («de minimis») concessi ad imprese che forniscono servizi di interesse economico generale*;

**VISTA** la delibera n. 22/2019 del 13 marzo 2019 (*“Conclusioni del procedimento avviato con delibera n. 4/2016 e ampliato nell’oggetto dalla delibera n. 124/2017. Approvazione dell’atto di regolazione recante “Misure regolatorie per la definizione dei bandi delle gare per l’assegnazione dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, e degli schemi delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare, ai sensi dell’articolo 37, comma 2, lettera f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e successive modificazioni e integrazioni” e in particolare la Misura 10 dell’Allegato “A”, recante “Determinazione del margine di utile ragionevole”*);

**VISTA** la delibera n. 154/2019 del 28 novembre 2019 (*“Conclusioni del procedimento per l’adozione dell’atto di regolazione recante la revisione della delibera n. 49/2015, avviato con delibera n. 129/2017”*), con la quale l’Autorità ha approvato l’atto di regolazione recante *“Revisione della delibera n. 49/2015 - Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l’assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica”*, e in particolare la Misura 17 dell’Allegato “A”, recante *“Determinazione del margine di utile ragionevole”*;

**CONSIDERATO** che la metodologia ART per il calcolo dell’utile ragionevole contenuta nelle predette delibere prevede che lo stesso sia ottenuto attraverso l’applicazione del valore del WACC determinato dall’Autorità al capitale investito netto dell’impresa affidataria;

**RILEVATO** che, con riferimento ai servizi di trasporto considerati, possono verificarsi casi in cui il capitale investito netto delle imprese è pari o prossimo allo zero anche in virtù dell’utilizzo di materiale rotabile/naviglio già ammortizzato, e/o totalmente o parzialmente finanziato dall’ente affidante;

**TENUTO CONTO** che nell’ambito del “Piano nazionale di ripresa e resilienza” – volto a dare attuazione, in Italia, al programma “Next Generation EU”, varato dall’Unione europea a integrazione del Quadro finanziario pluriennale a sostegno degli Stati membri nel superamento delle conseguenze economiche e sociali prodotte

dall'emergenza pandemica sono previsti significativi finanziamenti per l'acquisto di materiale rotabile/naviglio e/o infrastrutture innovativi e a basso impatto ambientale, che possono associarsi alla diffusione in Italia di modelli di *business* che contemplano la separazione della gestione del servizio da quella del materiale rotabile e delle connesse infrastrutture;

**TENUTO CONTO** di quanto emerso in esito agli approfondimenti sull'applicazione della metodologia prevista dalle succitate misure di regolazione, eseguiti anche attraverso l'esame delle specifiche segnalazioni pervenute e le conseguenti interlocuzioni con gli enti affidanti e con le associazioni di settore maggiormente rappresentative delle imprese affidatarie e, in particolare, della richiesta di definizione di modalità di calcolo dell'utile ragionevole che tengano conto della possibilità che il capitale investito netto sul quale si applica il WACC determinato dall'Autorità risulti di ridotta entità o pari a zero;

**CONSIDERATA** l'esigenza di garantire la remuneratività del servizio di trasporto, anche nei casi in cui il valore del capitale investito dalle imprese affidatarie per l'esecuzione del servizio risulti di ridotta entità o pari a zero, favorendo la più ampia partecipazione degli operatori alle procedure concorsuali e, più in generale, la disponibilità degli stessi a concorrere per il mercato dei servizi di interesse pubblico;

**VISTO** il regolamento di disciplina dell'Analisi di impatto della regolazione e della Verifica di impatto della regolazione, approvato con delibera dell'Autorità n. 54/2021 del 22 aprile 2021, ed in particolare gli articoli 3 ("Ambito di applicazione dell'AIR e della VIR"), 6 ("Contenuto della Verifica di impatto della regolazione") e 7 ("Fonti e strumenti per analisi");

**CONSIDERATO** il periodo di tempo intercorso dall'adozione delle prime misure di regolazione introdotte con le citate delibere nn. 22/2019 e 154/2019, e tenuto conto degli esiti delle attività di monitoraggio svolte dai competenti Uffici dell'Autorità;

**RILEVATA** l'opportunità, al fine di analizzare gli effetti prodotti dalle misure regolatorie sopra indicate, nonché di individuare gli eventuali correttivi da apportarvi, di avviare la verifica di impatto della regolazione introdotta con le citate delibere con riguardo alla Misura 10 dell'Allegato A alla delibera n. 22/2019 e alla Misura 17 dell'Allegato A alla delibera n. 154/2019;

**CONSIDERATO** il contesto economico del settore di riferimento e i suoi possibili sviluppi in corso, anche in relazione agli effetti prodotti dall'emergenza epidemiologica e dagli investimenti attivati a partire dal d.l. 152/2021 che conteneva disposizioni urgenti per l'attuazione del PNRR;

**RITENUTO** congruo che l'indicata verifica si concluda entro il termine del 30 novembre 2022;

su proposta del Segretario generale

#### **DELIBERA**

1. di avviare la verifica di impatto della regolazione concernente la metodologia per la determinazione del margine di utile ragionevole nei servizi di cabotaggio marittimo di cui alla Misura 10 dell'Allegato

A alla delibera n. 22/2019 e nei servizi di TPL su strada e ferroviario, di cui alla Misura 17 dell'Allegato A alla delibera n. 154/2019, da concludersi entro il 30 novembre 2022;

2. il responsabile della verifica di impatto della regolazione di cui al punto 1 è la dott.ssa Cinzia Rovesti; indirizzo di posta elettronica certificata (PEC): pec@pec.autorita-trasporti.it, telefono 011 19212521;
3. la presente deliberazione è pubblicata sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Torino, 23 settembre 2022

Il Presidente  
Nicola Zaccheo

(documento firmato digitalmente  
ai sensi del d.lgs. 82/2005)