

## Indicazioni metodologiche per la redazione del PEF

### 1. Caratteristiche e finalità degli schemi di PEF

Il piano economico-finanziario (PEF) regolatorio è il documento di programmazione della gestione del servizio di trasporto oggetto di affidamento, che contiene lo sviluppo temporale di dati economici, patrimoniali e finanziari durante il periodo di vigenza del contratto di servizio (CdS). Il PEF è uno strumento operativo che assume caratteristiche e funzioni diverse in relazione a: i) modalità di affidamento prescelta (gara, affidamento diretto/*in house*); ii) fase della procedura nella quale viene impiegato (propedeutica alla procedura, gara, vigenza contrattuale); iii) soggetto onerato dalla sua predisposizione (ente affidante, partecipante alla gara e impresa affidataria).

In caso di gara, il PEF è definito dall'EA nella fase propedeutica all'avvio della procedura, al fine di determinare il corrispettivo contrattuale da porre a base d'asta; in tal caso, esso assume la forma di PEF simulato (PEFS) e la valorizzazione delle voci del prospetto è stimata tenuto conto degli obiettivi perseguiti contrattualmente – anche in termini di realizzazione degli investimenti – degli andamenti storici di (eventuali) precedenti gestioni, come rendicontate dall'*incumbent* all'EA, di confronti (*benchmark*) nazionali e internazionali condotti con riguardo a imprese medie del settore o assimilabili, gestite in modo efficiente e dotate di una struttura organizzativa in grado di garantire la piena esecuzione del servizio, nonché dei costi di riferimento come determinati dall'Autorità ex art. 7, comma 1 del d.lgs. n. 201/2022.

L'EA tiene conto, inoltre, dei prezzi dei fattori produttivi al momento della redazione del PEFS, nonché della loro possibile evoluzione, anche in relazione all'inflazione programmata/previsionale per il periodo di vigenza contrattuale. Con l'entrata a regime della contabilità regolatoria<sup>1</sup>, l'EA disporrà, inoltre, di una significativa base dati per la definizione di parametri di riferimento, anche differenziate per opportuni cluster di imprese, utili alla compilazione dei PEFS inerenti a futuri affidamenti, in relazione alle sole voci ammissibili ai fini regolatori.

Da evidenziare, in proposito, che la struttura del PEFS e la sua valorizzazione devono riflettere le caratteristiche organizzative della nuova gestione e non risultare una mera riproposizione di quelle pregresse; inoltre, pur non essendo consentito nell'attuale regolazione pubblicare, da parte dell'EA, il dettaglio della valorizzazione delle poste del PEFS, nell'ambito della documentazione di gara, è necessario che lo stesso renda note le ipotesi formulate, al fine valorizzare le singole voci di PEF e determinare il calcolo del corrispettivo (ad es. la locazione di un deposito vs. la proprietà dello stesso) e ridurre al minimo possibili asimmetrie di costo tra i partecipanti alla procedura concorsuale. Ciò vale in particolare con riguardo ai beni qualificati come essenziali e indispensabili in esito alla consultazione ex Misura 4 della delibera n. 154/2019, in relazione ai quali l'EA individua le modalità di acquisizione e il relativo costo, sulla base di quanto disposto dalla Misura 7 della delibera n. 154/2019, dandone rappresentazione nelle apposite voci di PEFS. In altri termini, il PEFS deve sempre essere predisposto in maniera tale da determinare un *level playing field* tra i partecipanti alla gara e, in particolare, tra *incumbent* e *new entrant*; saranno poi le caratteristiche organizzativo-gestionali di ciascuno dei partecipanti a determinare eventuali ribassi sull'importo a base di gara quale risultato delle efficienze ottenibili sulle voci di PEFS così valorizzate.

Successivamente, una volta pubblicata la documentazione di gara, nel corso della stessa procedura, le imprese partecipanti definiscono – sulla base dei prospetti messi a disposizione dall'EA in conformità agli schemi ART – un PEF di gara (PEFG) finalizzato alla formulazione della propria offerta; i partecipanti alla gara (PG), al fine di dimostrare la sostenibilità economico-finanziaria della propria offerta, valorizzano il PEFG in relazione al perimetro del servizio oggetto della procedura concorsuale, sulla base di costi realmente sostenuti in precedenza, nell'esercizio della stessa o di analoga attività, o che si prevede di sostenere in

<sup>1</sup> In esito alla raccolta straordinaria (per il periodo 2017-2021) e ordinaria (2022) di dati di contabilità regolatoria prevista ex delibera n. 154/2019 (come modificata nello specifico con la delibera n. 113/2021).

relazione alle caratteristiche del servizio, nonché di stime sull'evoluzione degli stessi nell'arco di vigenza contrattuale, tenuto conto, anche in questo caso, dell'inflazione programmata/previsionale per il periodo di vigenza contrattuale. Il PEFG redatto dall'impresa che risulterà aggiudicataria diviene il PEF del contratto (e viene a esso allegato) e costituirà il documento di riferimento per i confronti con i PEF aggiornati a fine periodo regolatorio in sede di verifica dell'equilibrio economico-finanziario.

Con l'utilizzo del PEFG, redatto secondo le istruzioni fornite dall'EA basate sulle presenti indicazioni metodologiche, ciascun PG dimostra la sostenibilità economico-finanziaria della propria offerta e, in particolare attraverso lo Schema 4 (*infra* fornisce l'indicazione delle modalità di finanziamento degli impieghi di capitale, nonché la solidità finanziaria intesa come correlazione temporale tra gli stessi impieghi e i relativi finanziamenti , .

Inoltre, in fase di esecuzione del contratto, il PEF costituisce, per l'EA e l'impresa affidataria (IA), uno strumento di monitoraggio della gestione economico-finanziaria dell'affidamento, inclusi i miglioramenti dell'efficienza e dell'efficacia del servizio.

Nel caso di affidamenti diretti o *in house*, il PEFS è finalizzato a determinare il corrispettivo del CdS da affidare – tenuto conto anche in questo caso, *inter alia*, dei costi di riferimento come determinati dall'Autorità (*supra*) – nonché a verificare, a monte, la sostenibilità della gestione e, in corso di vigenza contrattuale, il mantenimento l'equilibrio economico-finanziario del CdS per l'intera durata dell'affidamento.

Rispetto alle modalità illustrate *supra* in relazione agli affidamenti con gara, i PEFS in caso di affidamento diretto o *in house* risultano da un'attività negoziale condotta con l'IA, la quale potrà fornire elementi oggettivi funzionali all'EA per la valorizzazione delle voci di cui agli schemi ART, anche tenuto conto dei PEF relativi a precedenti affidamenti.

In generale, il PEFS ha lo scopo di determinare il corrispettivo contrattuale necessario per la copertura dei costi operativi e di capitale (incluso l'utile ragionevole) ammissibili e riconducibili agli obblighi di servizio pubblico (OSP), una volta sottratti i generati nell'assolvimento degli OSP. Rispetto al bilancio civilistico (e alla contabilità regolatoria) solo alcune voci sono ammesse ai fini regolatori, sulla base di principi e criteri di seguito specificati.

Inoltre, come specificato *supra*, il PEFS è redatto, *in primis*, dall'EA il quale, proprio a causa dell'asimmetria informativa sopra menzionata, non sempre dispone di elementi sufficienti per la compilazione dei prospetti con il livello di dettaglio della contabilità regolatoria, le cui voci derivano direttamente dalla contabilità analitica dell'azienda risultando quindi ricostruibili con maggiore facilità. In tal senso, l'entrata a regime della contabilità regolatoria (cfr. nota n.1) consentirà agli EA di disporre di una consistente, analitica ed esaustiva base dati sulla quale fondare la costruzione del PEFS per futuri affidamenti, anche in considerazione di appositi valori/indicatori di confronto elaborati dall'Autorità.

In particolare, gli Schemi 1-3 ("conto economico regolatorio", "stato patrimoniale regolatorio e determinazione dell'utile ragionevole", "determinazione della compensazione", rispettivamente) sono utilizzati sia dall'EA per la definizione del corrispettivo a base d'asta, sia dal PG per il calcolo dell'offerta economica; quest'ultimo utilizza altresì lo Schema 4 ("Rendiconto Finanziario Regolatorio"). Gli Schemi 1-3 costituiscono il PEFS, mentre gli Schemi 1-4 compongono il PEFG. Tali prospetti sono sviluppati: i) per tutti gli anni di durata dell'affidamento, ii) per ciascun lotto di affidamento e iii) per ciascuna modalità di trasporto, in coerenza con quanto indicato alla Misura 22, punto 5<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> In relazione ai servizi ferroviari, ove l'oggetto dell'affidamento non competitivo comprendesse lo svolgimento temporaneo dei servizi automobilistici sostitutivi/integrativi dei servizi ferroviari fino all'affidamento degli stessi con procedure a evidenza pubblica, ai sensi dell'art. 34-*octies* del d.l. n. 179/2012, alla luce dei principi di trasparenza e efficienza sottostanti la Misura 14 e l'intero Titolo II, comprensivo delle Misure di contabilità regolatoria, è necessario anche in tal caso presentare un PEF distinto.

La finalità dello Schema 1 è quella di calcolare la quota di costi della gestione caratteristica (operativi + ammortamenti) sostenuti per l'adempimento degli OSP, non coperti dai ricavi (inclusi gli effetti positivi di rete<sup>3</sup>), generati dalla fornitura del servizio di trasporto.

Lo Schema 2 ha l'obiettivo di individuare il capitale investito netto (CIN) regolatorio su cui applicare il WACC, fornito dall'Autorità, al fine di calcolare l'utile ragionevole.

La finalità dello Schema 3 è la determinazione della compensazione (variabile, costante o "effettiva", *infra*), attraverso i risultati dell'applicazione degli Schemi 1 e 2, e la successiva verifica delle condizioni di equilibrio.

Infine, lo Schema 4, in capo al PG, ha la finalità di valutare l'evoluzione della situazione finanziaria nel periodo di vigenza del CdS, in particolare nel caso in cui lo stesso contratto contenga investimenti a carico dell'IA.

## 2. Ammissibilità e criteri di rilevazione delle poste economico-patrimoniali

L'ammissibilità delle poste economico-patrimoniali ai fini della determinazione del corrispettivo contrattuale è subordinata al rispetto – sia da parte dell'EA in fase di determinazione del PEFS, sia da parte del PG in sede di formulazione dell'offerta attraverso gli stessi schemi – dei principi di seguito specificati:

- **pertinenza:** riconducibilità delle poste alla produzione del servizio di trasporto, così come definito nel bando di gara e recepito nel CdS;
- **congruità:** quantificazione in misura adeguata rispetto al perimetro del contratto. La valutazione dell'adeguatezza è effettuata: da parte dell'EA, in relazione agli obiettivi perseguiti contrattualmente, anche in termini di investimenti, agli andamenti storici di precedenti gestioni, come rendicontate dall'*incumbent*, nonché a *benchmark* condotti con riguardo a imprese medie del settore o assimilabili, gestite in modo efficiente e dotate di una struttura organizzativa in grado di garantire la piena esecuzione del servizio, e tenuto conto dei prezzi dei fattori produttivi al momento della redazione del PEFS, nonché della loro possibile evoluzione anche in relazione all'inflazione programmata/previsionale per il periodo di vigenza contrattuale; da parte del partecipante alla gara: dato il perimetro del servizio oggetto della procedura concorsuale, sulla base di costi realmente sostenuti e ricavi effettivamente realizzati, in precedenza, nell'esercizio della stessa o di analoga attività o che si prevede di sostenere in relazione alle caratteristiche del servizio, nonché di stime sull'evoluzione degli stessi nell'arco di vigenza contrattuale;
- **competenza:** riferibilità all'esercizio di competenza al quale sono/saranno imputati nel periodo di vigenza contrattuale;
- **separatezza:** rappresentazione analitica e separata delle componenti delle singole voci in relazione a eventuali sotto-voci individuate nell'ambito degli schemi ART e a ulteriori specificazioni ritenute significative dall'EA e/o dall'IA, nonché rispetto ad attività non oggetto dello specifico contratto (altri CdS o servizi a mercato);
- **comparabilità dei valori:** i valori riportati negli schemi ART devono risultare comparabili sia nel tempo, anche attraverso il ricorso a *driver* e metodologie di calcolo/stima costanti nel periodo di vigenza contrattuale, sia con quanto rilevato nell'ambito delle voci analoghe degli schemi di contabilità regolatoria di cui alla regolazione ART;
- **imputazione al bilancio civilistico e verificabilità dei dati:** da parte dell'IA, riconducibilità dei valori inseriti nel PEF ai valori imputati nel bilancio civilistico relativo all'esercizio di competenza, come rilevabile in sede di verifica dell'equilibrio economico-finanziario, anche a seguito di specifica attività di riconciliazione condotta annualmente per effetto dell'applicazione degli obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile di cui alla regolazione dell'Autorità (*infra*), fatti salvi gli specifici criteri di ammissibilità e le limitazioni di seguito illustrati.

<sup>3</sup> Cfr. p. 2, par. 2 dell'Allegato al Regolamento n. 1370/2007 nonché agli orientamenti interpretativi dello stesso (§§ 2.4.1 e 2.4.2).

### 3. Determinazione dei costi e dei ricavi operativi

Le voci dei costi operativi riconducibili all'assolvimento degli OSP definiti nella documentazione di gara/CdS sono individuate in coerenza con le voci di costo ex art. 4, par. 1, lett. c) del reg. n. 1370/2007 di seguito specificate:

- *spese per il personale;*
- *spese per l'energia;*
- *oneri per le infrastrutture;*
- *oneri per la manutenzione e riparazione dei veicoli adibiti al trasporto pubblico;*
- *oneri del materiale rotabile e delle installazioni necessarie per l'esercizio dei servizi di trasporto passeggeri;*
- *costi fissi.*

Esse vanno raccordate con le analoghe voci di costo della nomenclatura del conto economico del bilancio d'esercizio, previste dall'art. 2425 del Codice Civile, e precisamente:

#### B) Costi della produzione

- 6) *per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci;*
- 7) *per servizi;*
- 8) *per godimento beni di terzi;*
- 9) *per il personale;*
- 10) *ammortamenti e svalutazioni (limitatamente agli ammortamenti, voci B10) a) e b) considerata l'esclusione dai costi ammissibili delle svalutazioni di qualsiasi natura, cfr. supra);*
- 11) *variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci;*
- 12) *accantonamenti per rischi (limitatamente alla quota di utilizzo dei relativi fondi, se pertinenti, da contabilizzare, tuttavia, nelle voci di costo di riferimento);*
- 13) *altri accantonamenti (da rilevare con le medesime modalità di cui al punto precedente);*
- 14) *oneri diversi di gestione.*

I soggetti che adottano i principi contabili internazionali IAS/IAFR procederanno al raccordo con le analoghe voci dello schema di conto economico predisposto "per natura" secondo le indicazioni del principio IAS 1:

- *Materie prime sussidiarie e di consumo;*
- *Costi del personale;*
- *Altri costi operativi (di cui costi per servizi, costi per godimento di beni di terzi, altri oneri di gestione);*
- *Ammortamenti;*
- *Accantonamenti e svalutazioni.*

I costi indicati devono essere strettamente necessari e funzionali all'assolvimento degli OSP previsti dai documenti di gara/contratto e, in caso di costi afferenti a funzioni comuni (indiretti o generali), alla quota di pertinenza dei costi condivisi allocata in base a specifici *driver* di riferimento<sup>4</sup>.

Con riguardo all'ammissibilità e alle modalità di rappresentazione nel PEF dei costi della produzione di cui alla voce B dello schema civilistico appare necessario fornire alcune specificazioni interpretative di seguito descritte.

il primo elemento da considerare è la voce "per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci" che nello Schema 1 si intende rilevata in relazione ai consumi di pertinenza dell'esercizio considerato, che nel bilancio civilistico sono rappresentati dai costi di acquisto aumentati o diminuiti dalle variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci", rispettivamente in caso di saldo negativo o positivo,

---

<sup>4</sup> Individuazione dei *driver* per l'allocazione dei costi comuni in conformità alle determinazioni dell'Autorità. Per i servizi ferroviari, si rinvia alla Delibera 120/2018, e per i servizi su strada si veda la Misura 12 del presente atto di regolazione.

evidenziando, nel dettaglio e separatamente, le quote riconducibili ai costi di trazione, con la distinzione tra le diverse fonti utilizzate (carburante, energia elettrica<sup>5</sup> e, eventualmente, idrogeno).

Rileva in secondo luogo la voce costi “per servizi di terzi” che negli schemi ART si articola nelle sotto-voci di dettaglio “costi per accesso e utilizzo dell’infrastruttura”, “servizi di manutenzione del materiale rotabile”, con quest’ultima riferita alle attività “ordinarie” e inclusiva dei costi relativi ad attività esternalizzate, volte esclusivamente al mantenimento o al ripristino della funzionalità del materiale rotabile e di eventuali attrezzature a esso funzionali (ad es. il materiale di sicurezza).

Con riguardo ai costi per il “godimento di beni di terzi” rientrano in questa categoria, a titolo d’esempio, i canoni di noleggio/*leasing* di materiale rotabile impiegato per l’esercizio dei servizi facenti parte il perimetro del contratto – qualora non si opti per la rilevazione a stato patrimoniale in presenza delle caratteristiche previste dai principi contabili di cui si darà conto *infra* – nonché i costi relativi al noleggio di attrezzature funzionali all’attività.

Nella voce “personale” sono rappresentati separatamente sia i costi relativi al personale addetto all’esercizio, sia quello impiegato in attività di manutenzione, da tenere distinti come sotto-voci al fine di evidenziare, in particolare, il peso dei costi del personale più strettamente operativo; nella voce “altro” sono inseriti invece tutti gli altri costi relativi al personale dipendente<sup>6</sup>.

Nella voce “ammortamenti” sono incluse le quote di costo di competenza dello specifico anno relative alla sola quota autofinanziata degli *asset* inclusi nelle voci dello stato patrimoniale, suddivise in relazione alle specifiche categorie individuate nello stesso Schema 1; il valore contabile netto dei beni rilevato a stato patrimoniale si intende pertanto al netto di eventuali contributi pubblici ricevuti per l’acquisto del bene e su tale grandezza devono essere calcolate le relative quote di ammortamento. Sono infine evidenziate, in una voce specifica, le quote relative alla manutenzione straordinaria capitalizzata.

Non sono invece considerate attinenti alla gestione ordinaria inerente al servizio gravato da OSP le svalutazioni di cui alla voce B) 10) c) e d) dell’art. 2425 c.c., mentre con riferimento agli accantonamenti a fondi inerenti agli OSP, qualora pertinenti (è il caso, ad esempio, delle manutenzioni ordinarie cicliche), questi vengono rilevati nella specifica voce “utilizzo fondi” attraverso la ripartizione del costo sostenuto per gli anni di accantonamento al fondo. La voce “oneri diversi di gestione” contempla, infine, una pluralità di costi che non trovano collocazione nelle precedenti categorie, inclusi, *inter alia*, delle spese amministrative generali, nonché di imposte e tasse ammesse.

Sono in ogni caso esclusi dal perimetro dei costi operativi utile ai fini regolatori:

- **sanzioni/penali da inadempienze contrattuali** che non possono in alcun modo essere riconosciute all’impresa) per la non attinenza all’adempimento degli OSP;
- **oneri finanziari** stante la riconducibilità a una gestione diversa da quella operativa;
- **gli oneri fiscali** - fatta eccezione, per i tributi locali (e.g. TARI e IMU) e inclusa l’IRAP e considerata e nell’utile ragionevole determinato al lordo delle imposte;
- **accantonamenti di qualsiasi natura**, poiché rileva esclusivamente l’effettivo utilizzo dei relativi fondi (cfr. *supra*);
- **rettifiche di valore delle immobilizzazioni materiali e immateriali e altre svalutazioni/rivalutazioni**, in quanto riconducibili alla gestione straordinaria;
- **altri oneri straordinari**, ovvero oneri che, alla luce del criterio di pertinenza, non sono ascrivibili all’ordinario processo produttivo delle attività.

<sup>5</sup> Con riguardo al trasporto per ferrovia, i prospetti di contabilità regolatoria definiti dall’Autorità ex delibera n. 120/2018 prevedono l’inserimento dei costi per trazione elettrica ferroviaria tra i costi per servizi di terzi. Al fine di alimentare il PEF, tale voce dovrà invece essere riportata tra i consumi come previsto dai relativi schemi.

<sup>6</sup> In relazione al trasporto ferroviario, a differenza dei prospetti di contabilità regolatoria ex delibera n. 120/2018 la voce “personale” non include i “costi di direzione” che andranno inseriti nella sotto-voce “altro” della voce “costi per servizi”.

Come anticipato *supra*, alcune delle voci sopra rappresentate pur essendo escluse dal perimetro delle poste ammissibili ai fini della redazione del PEF **sono rilevate nella contabilità regolatoria** per scopi informativi e di trasparenza (e.g. gli oneri diversi relativi al pagamento di sanzioni/penali all'EA in applicazione del CdS di cui sopra).

Con riferimento ai ricavi, il regolamento (CE) n. 1370/2007, contrariamente a quanto descritto con riguardo ai costi, non specifica il dettaglio delle voci. Tuttavia, le poste individuati quali ammissibili sono coerenti con la nomenclatura di cui all'art. 2425 c.c.:

*A) Valore della Produzione*

*1) ricavi delle vendite e delle prestazioni;*

*5) altri ricavi e proventi, con separata indicazione dei contributi in conto esercizio.*

Non sono incluse tra le voci ammissibili le variazioni delle rimanenze rispettivamente relative a "prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti" (A2) e a "lavori in corso su ordinazione" (A3), mentre eventuali "incrementi di immobilizzazioni per lavori interni" (A4) sono rappresentati tra i costi operativi con segno opposto al fine di darne una rappresentazione più chiara e trasparente.

Quest'ultima voce è destinata ad accogliere l'ammontare dei costi sostenuti nell'esercizio imputabili alla produzione (in corso) di beni strumentali realizzati internamente all'impresa; la realizzazione in autoproduzione di immobilizzazioni, siano esse materiali e immateriali, appare, *in primis*, costituire ipotesi residuale nell'ambito del settore di riferimento e, in secondo luogo, non potendo tali beni considerarsi ancora attinenti al processo di produzione del servizio, non si ritengono ammissibili i relativi costi sostenuti i quali vengono stornati e rinviati al futuro fino a completa realizzazione quando entreranno a far parte del CIN regolatorio (*infra*) generando le relative quote di ammortamento. Le voci A2 e A3 che si riferiscono rispettivamente a i) prodotti che contribuiranno a generare reddito in esercizi successivi e ii) lavori relativi alla produzione di beni e servizi per un determinato committente eseguiti e non ancora liquidati, non si ritengono attinenti alla produzione di servizi di trasporto e, pertanto non valorizzabili specularmente ai relativi costi di produzione.

Nell'ambito del valore della produzione (voce A, art. 2425 c.c.) sono invece stati considerati, *in primis*, i ricavi delle vendite e delle prestazioni (A1) indicati come "ricavi da traffico" per la loro attinenza all'attività *core* delle imprese considerate e oggetto principale degli affidamenti. Essi derivano principalmente dalla vendita di titoli di viaggio, nelle diverse varianti tipiche dei servizi su strada e per ferrovia (corsa semplice, giornalieri, pluri-giornalieri/settimanali e abbonamenti mensili e annuali). La stima dei ricavi da traffico (di cui alla voce A1) del conto economico del bilancio dell'art. 2425 del CC) è condotta in base al sistema tariffario approvato dall'ente (vigente e prospettico sulla base di eventuali atti di indirizzo già noti) e ai modelli di previsione della domanda utilizzati, nonché alle azioni del gestore volte a contrastare il fenomeno dell'evasione/elusione<sup>7</sup>. Pertanto, in sede di predisposizione del PEF, devono essere esplicitate le ipotesi di scenario in base alle quali si prevede l'evoluzione del numero di passeggeri per tutto il periodo di affidamento e la variazione dei ricavi sulla base delle ipotesi tariffarie assunte.

La voce "altri ricavi" non prevede l'inserimento della posta relativa ai contributi in conto esercizio versati dagli enti affidanti come corrispettivo dell'esercizio del servizio gravato da OSP, a differenza di quanto avviene nei bilanci civilistici e negli schemi di contabilità regolatoria, in quanto tale contributo rappresenta, in sede di definizione del PEFS, **il risultato finale dell'applicazione degli schemi e non un input dello stesso**.

All'interno della voce "altri ricavi e proventi" trovano inoltre collocazione tutti i ricavi riconducibili all'esercizio dei servizi ma non direttamente derivanti dai titoli di viaggio, quali, *inter alia*, quelli relativi ad attività commerciali, noleggi attivi del materiale rotabile impiegato nel servizio (qualora consentito dalle clausole contrattuali) e i rimborsi sulle accise. In tal senso appare necessario specificare che alcune voci di

---

<sup>7</sup> L'EA può prevedere altresì una compensazione a copertura di agevolazioni e/o esenzioni tariffarie per specifiche categorie di utenza, da includere nella voce "Ricavi da traffico" (Schema 1).

difficile stima in fase di costruzione del PEFS da parte dell'EA in quanto dipendenti da eventi non prevedibili (ad es. penali/sanzioni comminate agli utenti o rimborsi assicurativi ricevuti) devono essere valorizzate dall'IA con effetto sul corrispettivo, laddove pertinenti, in fase di definizione del PEF di fine periodo regolatorio per la parte a consuntivo, ma anche nell'ambito della definizione del PEF, qualora tali valori siano stimabili, anche sulla base di valori annuali medi storicamente rilevati (ad es. nel caso delle sopra menzionate penali contrattuali).

In una voce apposita vanno invece valorizzati con segno positivo, in particolare con riferimento al trasporto per ferrovia, gli eventuali "effetti positivi di rete indotti" derivanti dallo svolgimento del servizio gravato da OSP richiamati dal punto 2 dell'Annesso al regolamento (CE) n. 1370/2007.

#### **4. Individuazione del capitale investito netto (CIN) e determinazione dell'utile ragionevole**

Il CIN rappresenta una grandezza data dalla somma algebrica di specifiche voci dell'attivo e del passivo dello stato patrimoniale che misurano il capitale apportato dall'impresa per l'esercizio del servizio oggetto del contratto di servizio; a essa si applica il WACC dell'Autorità al fine di calcolare il margine di utile ragionevole.

Con riguardo alla sua determinazione, gli elementi contenuti nello Schema 2 di cui alla citata delibera n. 154/2019 corrispondono alle poste dello stato patrimoniale di cui all'art. 2424 c.c.:

*Attivo:*

*B) Immobilizzazioni*

*I - Immobilizzazioni immateriali:*

- 1) costi di impianto e di ampliamento;*
- 2) costi di sviluppo;*
- 3) diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno;*
- 4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili;*
- 7) altre.*

*II - Immobilizzazioni materiali:*

- 1) terreni e fabbricati;*
- 2) impianti e macchinario;*
- 3) attrezzature industriali e commerciali;*
- 4) altri beni;*

*C) Attivo circolante:*

*I - Rimanenze:*

- 1) materie prime, sussidiarie e di consumo;*

*II - Crediti, con separata indicazione, per ciascuna voce, degli importi esigibili oltre l'esercizio successivo:*

- 1) verso clienti;*
- 5-quater) verso altri*

*Passivo:*

*D) Debiti, con separata indicazione, per ciascuna voce, degli importi esigibili oltre l'esercizio successivo:*

- 7) debiti verso fornitori;*
- 14) altri debiti.*

Nello Schema 2, sono state considerate esclusivamente le voci attinenti alla formazione del CIN necessario per lo svolgimento del SIEG e conseguentemente idonee a contribuire alla determinazione dell'utile ragionevole dell'impresa affidataria. In applicazione di tale criterio, nell'attivo regolatorio è stata esclusa, in

primo luogo, la voce “crediti verso soci per versamenti ancora dovuti”, inerente a operazioni tra la società e i soci concernenti la formazione del patrimonio netto e, in particolare, obbligazioni assunte (e non ancora assolte) da questi ultimi nei confronti della prima, e pertanto non riconducibile all’attività strettamente operativa.

Vengono invece considerate ammissibili sia la voce “immobilizzazioni immateriali” che la voce “immobilizzazioni materiali”. Con riferimento alla prima, le voci indicate nel prospetto includono i costi capitalizzati relativi a beni immateriali riconducibili alle voci “diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell’ingegno” e “concessioni, licenze, marchi e diritti simili”; se con riferimento alla voce BI3 parrebbero rilevare, in relazione all’attività considerata, principalmente i costi relativi all’acquisizione (o realizzazione, anche se soluzione meno frequente) di *software* applicativi, nel secondo caso risultano attinenti, in particolare, i costi per l’ottenimento di concessioni per l’esercizio di attività proprie degli enti concedenti (*i.e.* i servizi di trasporto) o su beni di loro proprietà, nonché quelli per i diritti di licenza d’uso e marchi.

Di più difficile riconduzione ai SIEG risultano le voci relative agli oneri pluriennali – voci BI1 e BI2 – e all’avviamento di cui alla voce BI5, sia in considerazione della non agevole determinazione delle caratteristiche dei costi a esse riconducibili, sia per la natura non ricorrente della spesa. I costi di cui alla voce BI1 si riferiscono, infatti, a momenti ben precisi della vita dell’impresa quali la fase di *start-up* (costi di impianto) o di ampliamento della propria capacità produttiva, non tanto in termini quantitativi ma piuttosto in relazione all’estensione dello *scope* della propria attività (costi di sviluppo e ampliamento); pur considerando il riferimento alla fase pre-operativa dell’impresa o a quella di espansione delle proprie attività, circostanze che rendono i relativi costi difficilmente riconducibili ai SIEG in questione, tenuto conto delle caratteristiche del mercato e degli operatori potenziali che risultano svolgere attività consolidate con strutture altrettanto stabili, tuttavia, nel favorire un’interpretazione estensiva dei criteri fissati dall’Autorità, appare a ogni modo opportuno l’inserimento nello Schema 2 della voce BI1, seppur limitatamente alle spese di *start-up* o ampliamento, sostenute in relazione al servizio per il quale si concorre.

La voce BI2 si riferisce ad attività non ordinarie di applicazione della ricerca o delle conoscenze maturate allo sviluppo di nuovi servizi o al miglioramento degli stessi. Pur evidenziando analoghi limiti di applicazione nel contesto considerato, la voce BI2 è stata inclusa nello Schema 2 al fine di tener conto di eventuali costi, riconducibili alla progettazione di nuovi servizi, sostenuti per partecipare ad affidamenti relativi a collegamenti non serviti in precedenza come *incumbent*.

Anche la voce “avviamento” – che si riferisce alla valorizzazione di una qualità (quantificabile) dell’azienda, ultronea rispetto alla somma dei beni che la compongono, è stata esclusa dal CIN regolatorio sia per la natura non operativa del costo e sia per le condizioni che devono essere soddisfatte affinché esso possa essere iscritto tra le immobilizzazioni, tra le quali l’acquisizione a titolo oneroso nell’ambito dell’acquisto di una impresa o di operazioni di conferimento, fusione o scissione – non è stata inserita nello Schema 2 per motivazioni analoghe a quelle rappresentate per gli oneri pluriennali sopra descritti.

Non è stata considerata, inoltre, la voce “Immobilizzazioni in corso e acconti” in relazione alle immobilizzazioni sia immateriali che materiali (cfr. *infra*), in quanto inclusiva di costi riferiti alla realizzazione di un bene per il quale non sia ancora stata acquisita la piena titolarità del diritto o ad anticipi a fornitori per immobilizzazioni non ancora iscrivibili a bilancio; in entrambi i casi, i beni considerati non possono ritenersi ancora attinenti al processo di produzione del servizio e pertanto i relativi costi sono esclusi dal CIN fino a completa realizzazione.

Infine, la voce BI7 raccoglie eventuali costi capitalizzabili che non trovano collocazione nelle voci che la precedono, risultando per tale ragione di meno frequente applicazione nel contesto specifico di determinazione del CIN, pur essendo prevista come voce residuale la cui movimentazione deve essere in ogni caso giustificata in relazione all’attinenza dei relativi costi all’attività operativa dell’impresa.



Con riguardo alle immobilizzazioni materiali, la voce BII1 è stata inserita nello Schema 2, seppure limitatamente ai fabbricati strumentali per l'attività dell'impresa che riguardano generalmente l'attività manutentiva e le altre strutture funzionali all'attività, quali biglietterie e/o uffici informazioni.

Le voci "impianti e macchinario", "attrezzature industriali e commerciali" e "Altri beni" sono previste nello Schema 2; in particolare, rientrano nella prima categoria i beni che compongono il materiale rotabile impiegato nel servizio, anche acquisito in *leasing*, essendo prevista la possibilità imputare i relativi costi sulla base di quanto previsto dai principi contabili IFRS n. 16 laddove il *leasing*/noleggio in questione presenti le caratteristiche previste dallo stesso IFRS 16. Sono capitalizzate, e rientrano pertanto in questa voce, anche le migliorie effettuate su cespiti di proprietà aventi utilità pluriennale che conferiscono agli stessi un incremento di valore e/o un'estensione della vita utile. Con riferimento alla voce BII3 rilevano invece le attrezzature che, legate al processo produttivo del servizio, completano la capacità funzionale di impianti e macchinari, con particolare riferimento al materiale rotabile stesso, quali le dotazioni di bordo e di sicurezza. La voce residuale BII4 accoglie beni non classificabili nelle precedenti categorie ma strumentali all'attività dell'impresa e con utilità prestata negli anni (ad es. *personal computer* e altre attrezzature informatiche).

Gli *asset* sono iscritti al costo di acquisto, al netto di eventuali contributi in conto capitale, incrementato dei costi sostenuti per interventi capitalizzati (manutenzioni straordinarie, *revamping*); il costo di acquisto o di produzione non potrà includere spese previste, ma non ancora effettivamente sostenute, né i relativi oneri finanziari. Con riferimento agli interventi manutentivi capitalizzabili si intendono per questi gli interventi di tipo straordinario che si sostanziano in ampliamenti, ammodernamenti, sostituzioni e altri miglioramenti riferibili al bene che producono un aumento significativo e misurabile di capacità, di produttività o di sicurezza dei cespiti, che determina un aumento del valore residuo contabile, ovvero ne prolunghino la vita utile. La capitalizzazione è ammessa con riferimento alle manutenzioni comunemente denominate "cicliche" nell'ambito del settore del trasporto per ferrovia, esclusivamente là dove esse siano riconducibili alla categoria di manutenzioni straordinarie e non ordinarie sulla base dei criteri sopra esposti.

Analogamente a quanto rappresentato per le immobilizzazioni immateriali, non è considerata ai fini della determinazione del CIN la voce "immobilizzazioni in corso e acconti" (cfr. *supra*).

Non sono inoltre considerati ai fini della determinazione del CIN i costi capitalizzati relativi alla voce "immobilizzazioni finanziarie", sia che si tratti di partecipazioni sia di crediti finanziari, in quanto attinenti alla gestione finanziaria dell'impresa e non ordinaria, al contrario dei crediti commerciali iscritti tra l'attivo circolante che vengono invece inseriti tra le voci dello Schema 2 (*infra*).

Con riguardo all'attivo circolante, la scelta dell'Autorità è ricaduta sulle voci strettamente inerenti all'attività operativa riconducibile al servizio di trasporto; le poste positive "rimanenze" e "crediti", con particolare riferimento alle voci "crediti verso fornitori" e "crediti verso altri" e (con segno negativo) la voce "debiti verso fornitori".

La valorizzazione delle rimanenze è riconducibile, in particolare, alla necessità di disporre di quantità di beni in magazzino superiore ai consumi annuali, ad esempio al fine di garantire l'efficiente e continuo svolgimento del servizio come nel caso di ricambi funzionali alla manutenzione del materiale rotabile impiegato nel servizio, là dove tale manutenzione è effettuata internamente, per un pronto ripristino dell'operatività in caso di guasti o danneggiamenti, oppure con lo scopo di non subire le oscillazioni dei prezzi ad esempio nel caso dell'acquisto di riserve di carburante.

Con riguardo ai crediti è fornita un'ulteriore specificazione, attraverso il riferimento ai crediti commerciali, nella voce CII1, mentre i "crediti verso enti affidanti per pagamenti differiti del corrispettivo" sono rilevati nel caso in cui sia previsto, nei contratti di servizio, il pagamento posticipato da parte degli enti affidanti del corrispettivo, il quale generalmente rappresenta una quota significativa dei ricavi totali; il ritardato pagamento può avere un impatto rilevante sui flussi finanziari dell'impresa e, pertanto, al fine di risolvere eventuali incertezze applicative, tale voce può essere valorizzata anche in sede previsionale, nel rispetto dei limiti di seguito specificati. Pertanto, in caso di pagamenti a 90 giorni, ad esempio, è possibile contabilizzare

una somma pari a tre mensilità del corrispettivo annuale che rappresenta il credito verso l'EA rilevabile nel corso dell'anno.

Il passeggero, invece, generalmente acquista il servizio direttamente dall'impresa, effettuando il pagamento contestualmente all'emissione del biglietto, anche tramite *app* o altre piattaforme, e non generando pertanto crediti dell'impresa verso terze parti.

Non pare invece pertinente l'inserimento nello Schema 2 delle voci "crediti tributari" e "imposte anticipate" che rilevano le attività attinenti alle imposte correnti e differite; in particolare, la voce *CII5-ter* assieme alla voce inserita tra le passività "fondi per imposte anche differite", attiene alla c.d. fiscalità differita inerente alle differenze temporanee tra valori civilistici e fiscali, destinate tuttavia ad annullarsi negli esercizi successivi. Insieme alle imposte correnti le imposte differite concorrono alla determinazione dell'onere fiscale dell'impresa e, a differenza di quanto riscontrato nel caso dei crediti verso gli enti, non attengono alla gestione strettamente operativa e per tale ragione si ritiene che non debbano contribuire alla determinazione dell'utile ragionevole, confermando la non inclusione di entrambe le voci nella determinazione del CIN. Sempre in relazione alla mancata attinenza all'attività operativa non sono stati considerati anche i crediti verso imprese con le quali si è in rapporto di collegamento/controllo (voci *CII2-4*).

Analogamente a quanto specificato per i crediti, non sono considerati a riduzione del CIN, le obbligazioni e i debiti finanziari (verso soci, banche e altri finanziatori) e rappresentati da titoli di credito, i debiti verso imprese con le quali si è in rapporto di collegamento/controllo, i debiti tributari e verso istituti di previdenza sociale. È invece considerata la voce residuale "altri debiti" destinata ad accogliere, con segno negativo, eventuali debiti inerenti alla gestione operativa diversi da quelli commerciali.

Con riferimento a crediti e debiti, in coerenza con i criteri di determinazione del CIN con la regolazione applicata dall'Autorità in altri settori regolati e al fine di favorire una adeguata valorizzazione dello stesso capitale si è individuata una **soglia limite dei crediti iscrivibili a CIN pari al 30% dei costi regolatori ammessi dati dalle voci 3, 5 e 7 dello Schema 1**. Tale soglia è da considerare riferita anche ai debiti, pertanto, eventuali debiti idonei a essere inseriti nello Schema 2 ma eccedenti i crediti (rilevati nei limiti del 30% di cui sopra) non dovranno essere contabilizzati con la conseguenza che il valore dei crediti è suscettibile di essere azzerato dai debiti ma questi ultimi non possono incidere negativamente sul valore dato dalla somma dei costi inerenti ad *asset* e rimanenze.

La voce del Passivo B "fondi per rischi ed oneri" con particolare riferimento alla sotto-voce 4 "altri" rileva esclusivamente con riguardo all'utilizzo dei corrispondenti fondi e pertanto per semplicità eventuali variazioni dovranno essere contabilizzate nelle corrispondenti voci di costo del conto economico (e.g. l'utilizzo del fondo per manutenzioni ordinarie cicliche non effettuate in autoproduzione sarà rilevato nella voce "servizi di terzi", sotto-voce "di cui per manutenzione esternalizzata").

## **5. Determinazione della compensazione**

Determinati i costi operativi e di capitale (incluso l'utile ragionevole) sulla base dei principi e dei criteri descritti *supra* e sottratti a questi i ricavi riconducibili ai servizi gravati da OSP, si dispongono degli elementi necessari per la determinazione della compensazione in applicazione dello Schema 3 di cui all'Annesso 5 della delibera n. 154/2019.

Anche in relazione all'applicazione dello Schema 3 emerge tuttavia l'esigenza di una maggiore specificazione dei passaggi che conducono alla determinazione della compensazione, con particolare riferimento alle diverse opzioni in capo all'EA: compensazione variabile, costante e c.d. "effettiva". In caso di compensazione variabile, l'EA considera il risultato ottenuto dall'applicazione degli Schemi 1-3 che può risultare variabile per tutti gli anni di durata del contratto in relazione alla proiezione dei valori delle diverse voci per il periodo di vigenza contrattuale. Un'ulteriore opzione a disposizione dell'EA è quella di determinare una compensazione costante per tutti gli anni di contratto. A tale fine è necessario procedere al calcolo di una rata attraverso l'attualizzazione della somma delle compensazioni variabili (utilizzando il WACC dell'Autorità quale tasso di attualizzazione), assicurandosi che sia verificata la condizione di equilibrio che prevede l'azzeramento del

valore attuale della somma delle poste figurative; tali poste sono calcolate, per ogni anno di contratto, sottraendo alla compensazione costante così calcolata la compensazione variabile risultante dall'applicazione dello Schema 3. Anche in questo caso il tasso di attualizzazione coincide con il WACC ART. Un'ultima opzione a disposizione degli EA è rappresentata dalla possibilità di utilizzare valori diversi dalla compensazione variabile calcolata per ogni anno di contratto (e da quella costante) in ragione di particolari esigenze dello stesso EA, debitamente rappresentate e motivate, con particolare riferimento alla disponibilità delle relative risorse non coincidenti dal punto di vista finanziario con il fabbisogno evidenziato attraverso l'applicazione degli schemi di PEF; tale possibilità è concessa, in analogia con quanto rappresentato in relazione alla determinazione della compensazione costante, esclusivamente qualora rispettata la condizione di equilibrio data dall'azzeramento del valore attuale delle poste figurative, la quale rileva la neutralità finanziaria dell'operazione nell'arco di vigenza contrattuale.

In sede di verifica dell'equilibrio economico-finanziario di fine periodo regolatorio, al fine di calcolare il corrispettivo per il successivo periodo, l'EA tiene conto di eventuali crediti maturati dall'IA per sotto-compensazioni rilevate con riferimento al periodo precedente (cfr. Misura 26), nonché del valore di WACC più recente pubblicato dall'Autorità.

## **6. Predisposizione del rendiconto finanziario**

Nel rendiconto finanziario devono risultare, *“l'ammontare e la composizione delle disponibilità liquide [...] e i flussi finanziari dell'esercizio derivanti dall'attività operativa, da quella di investimento, da quella di finanziamento, ivi comprese, le operazioni con soci”* (art. 2425-ter del CC) che nel caso del PEF di gara saranno rilevati per evidenziare le variazioni nel corso dell'intero periodo contrattuale. Il rendiconto finanziario assume particolare rilevanza in caso di rilevanti investimenti, al fine di evidenziare la coerenza tra le fonti e gli impieghi sia dal punto di vista quantitativa che temporale. Ad ogni modo, il rendiconto finanziario è uno strumento che consente di evidenziare eventuali squilibri finanziari della gestione. Tenuto conto delle finalità e delle modalità di redazione del PEF di gara, con riferimento alla determinazione del risultato d'esercizio attraverso l'applicazione del WACC, si è scelto un prospetto basato sul *“metodo diretto”* che appare maggiormente adeguato alle valutazioni richieste ai PG in sede di presentazione dell'offerta (principi contabili OIC n. 10), correlato da specifiche voci relative alle disponibilità iniziali/finali, al servizio del debito e al flusso di cassa a servizio dello stesso, nonché dagli indici finanziari DSCR e LLCR.

## **7. Confronto tra risultato del PEFS, costo standard e costo efficiente**

Come specificato *supra*, le misure regolatorie *ex delibera n. 154/2019* prevedono che il corrispettivo contrattuale venga determinato dall'EA attraverso l'applicazione degli Schemi 1-3 del PEFS, tenuto conto dei costi (incluso il margine di utile ragionevole e dei ricavi (inclusi gli effetti di rete).

Tuttavia, la legislazione nazionale, con particolare riferimento all'art. 27, comma 8-bis del d.l. n. 50/2017<sup>8</sup>, prevede che i *“costi standard [...] sono utilizzati dagli enti che affidano i servizi di trasporto pubblico locale e regionale come elemento di riferimento per la quantificazione delle compensazioni economiche e dei corrispettivi da porre a base d'asta, [...], con le eventuali integrazioni che tengano conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti locali in termini di programmazione dei servizi e di promozione dell'efficienza del settore.”*; in tal senso il costo standard si intende impiegato nella sua finalità *“micro”*.

Ne deriva che, il costo standard non deve essere applicato *tout court* dall'EA per la determinazione della compensazione dei servizi gravati da OSP, ma utilizzato esclusivamente come elemento di riferimento, adottando gli appositi correttivi, tenuto conto della specificità dei servizi oggetto di affidamento comprovate da oggettive evidenze, nonché degli obiettivi di efficientamento che l'EA si pone nell'ambito del contratto<sup>9</sup>.

<sup>8</sup> Decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 *“Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo”*.

<sup>9</sup> Cfr. a tale proposito la sentenza del TAR Lazio n. 2732/2019 del 1° marzo 2019.

Tale impostazione risulta coerente con quanto affermato nella relazione istruttoria della delibera n. 120/2018, là dove nel comparare la metodologia del costo standard con quella del costo efficiente (sebbene riferita al solo servizio di trasporto per ferrovia) si rileva che mentre il primo deriva da una metodologia di regressione lineare volta alla stima di un costo medio, il costo operativo efficiente si fonda su una metodologia più articolata di *benchmarking* che identifica il costo sulla cosiddetta frontiera di costo efficiente, maggiormente funzionale all'individuazione di obiettivi dinamici di efficientamento nel tempo.

A valle della determinazione della compensazione attraverso i prospetti ART, essa può essere confrontata, attraverso l'opportuna selezione delle voci del PEF e la determinazione di un costo unitario del servizio, con il valore ottenuto dall'applicazione del costo standard relativo alla specifica modalità, con lo scopo di rilevare ed evidenziare eventuali differenze tra le due grandezze. A tal fine è necessario tener conto della diversa (rispetto al PEFS ART) configurazione di costo definita nell'ambito del citato d.m. n. 157/2018<sup>10</sup>, che mira a individuare e remunerare i fattori utilizzati per la produzione del servizio di seguito specificati:

- **costi industriali della produzione** (materie e merci dirette, lavoro diretto, costi industriali indiretti per materie, merci e lavoro, ammortamenti, ecc.);
- **costi generali** (commerciali, derivanti dai compensi degli organi sociali e della direzione generale, contributi associativi, consulenze amministrative, costi per le attività amministrative e per il monitoraggio dei servizi e della loro qualità compreso il sistema informativo di supporto, ecc.);
- **equa remunerazione del capitale investito netto;**
- **tasse e imposte non detraibili.**

Non risultano invece considerati i costi dei canoni di accesso e di utilizzo dell'infrastruttura e servizi connessi, a eccezione dei costi per il consumo di corrente elettrica per la trazione che sono stati presi in considerazione.

Nell'ambito del decreto non è esplicitata la valorizzazione delle voci di dettaglio, pertanto, esse non risultano confrontabili con eventuali valori di dettaglio risultanti dal PEF ma sono nel risultato finale, né risultano conseguentemente sostituibili o adattabili nell'ambito della definizione del costo standard unitario per finalità "micro".

Con riguardo ai servizi su strada e per ferrovia, al fine di determinare un costo unitario derivante dal PEF confrontabile con il costo standard risulta necessario apportare opportune rettifiche al valore della voce "totale costi operativi generati dall'assolvimento degli OSP" dello Schema 1 del PEFS, di seguito specificate:

- sottrarre i costi di accesso alle infrastrutture non considerate nel calcolo del costo standard;
- sommare le quote di ammortamento relative al solo materiale rotabile (inclusive delle quote inerenti a investimenti in tecnologia e manutenzione capitalizzata);
- sommare l'utile ragionevole.
- dividere il risultato delle operazioni precedenti per i treni-km/bus-km oggetto dell'affidamento.

Con riferimento ai soli i servizi per ferrovia, al fine di confrontare il risultato del PEFS con il costo efficiente ottenuto in applicazione della delibera n. 120/2018, tenuto conto della percentuale di recupero di efficienza, si procede a:

- sottrarre dalla voce "totale costi operativi generati dall'assolvimento degli OSP" dello Schema 1 del PEF, i costi di accesso all'infrastruttura<sup>11</sup>;
- dividere il risultato dell'operazione precedente per i treni-km oggetto dell'affidamento.

<sup>10</sup> Decreto ministeriale 28 marzo 2018, n. 157 "Definizione dei costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e dei relativi criteri di aggiornamento e di applicazione".

<sup>11</sup> A tale fine, la citata voce è da esplicitare nello Schema 1 come un "di cui" della voce "3.c: Costi per godimento di beni di terzi".