



**AGENS**

*Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi*



Roma, 21 giugno 2024

**Autorità di Regolazione dei Trasporti**

Via Nizza 230, 10126 Torino

PEC: [pec@pec.autorita-trasporti.it](mailto:pec@pec.autorita-trasporti.it)

**“Consultazione – Revisione metodologia margine di utile”**

Aderendo all'invito di codesta spettabile Autorità si forniscono di seguito osservazioni puntuali e proposte motivate di modifica sui contenuti dello schema di atto di regolazione posto in consultazione con l'intento di fornire un contributo costruttivo e con l'auspicio che le stesse possano essere condivise dall'Autorità e recepite nell'atto di regolazione che verrà adottato in via definitiva.

Si rappresenta che il presente documento congiunto è trasmesso all'attenzione di codesta Autorità anche in continuità con i documenti trasmessi da ciascuna delle scriventi Associazioni nell'ambito della consultazione indetta dall'Autorità con la delibera n. 189/2023 in tema di revisione della delibera n. 154/2019. Già in tale sede si era rappresentato:

- l'opportunità che i nuovi schemi di PEF, prospettati dall'Autorità, di cui all'Annesso 5a – PEF TPL su strada e all'Annesso 5b – Indicazioni metodologiche PEF della delibera n. 189/2023 andassero complessivamente rivisti in funzione della nuova metodologia di determinazione dell'utile ragionevole che verrà definita dall'Autorità;
- la necessità in ogni caso di rivedere la Misura 22, concernente il PEF dei PG, e di differenziare gli schemi del PEF dei PG rispetto agli schemi di PEF simulato, con il superamento per i PEF di gara del vincolo per i PG di offrire uno sconto tale per cui VAN (E) = VAN (U) + Equa remunerazione del CIN, vincolo che il Regolamento (CE) n. 1370/2007 impone solo per gli affidamenti diretti e in house (Art. 6 e Allegato del Regolamento). Si ritiene che il predetto vincolo sia non necessario e penalizzante sui partecipanti alle gare, limitativo della libertà dei PG di proporre la misura dello sconto praticabile rispetto al corrispettivo posto

a base di gara, integrante una irragionevole barriera d'ingresso e un disincentivo alla partecipazione in un settore caratterizzato da bassi margini.

Si evidenzia, inoltre, che le posizioni espresse nel presente documento tengono conto del noto mutato contesto che caratterizza il settore rispetto al periodo pre-pandemico e che ha visto dal 2020 precipitare i ricavi delle aziende e la relativa profittabilità, e che si caratterizza per un lento recupero dei passeggeri trasportati che a livello medio nazionale è ancora al di sotto dei livelli ante Covid.

In questo contesto, nei prossimi anni si assisterà ad una rilevante quantità di affidamenti *ex Reg. UE 1370/2007* dove, altresì, saranno recepite le misure regolatorie dell'Autorità di regolazione dei trasporti con l'obiettivo finale di incremento dei livelli di qualità ed efficacia dei servizi e di efficienza gestionale.

Tenuto conto di quanto sopra, le misure regolatorie adottate nel 2019 dovrebbero essere adeguate all'attuale contesto di mercato rendendo congrua la remunerazione dei servizi di TPL affidati sia con procedure in house/affidamenti diretti che ad evidenza pubblica. Ad esempio, imporre un vincolo nei PEF di gara alle remunerazioni dei futuri affidamenti (correlato al CIN), in un settore in cui tra l'altro le marginalità sono storicamente limitate, può tendenzialmente creare difficoltà e asimmetrie sia nel mercato nazionale sia nella competizione internazionale.

Con riferimento specifico alle revisioni prospettate dall'Autorità alla Misura 17 della delibera 154/2019 poste in consultazione si anticipano di seguito le ragioni sottostanti alle modifiche che si ritengono indispensabili e che vengono poi sintetizzate nella forma tabellare richiesta dall'Autorità.

La nuova metodologia di determinazione del margine di utile ragionevole individuata dall'Autorità presenta, ad avviso delle scriventi, le seguenti criticità:

- l'attuale metodologia basata sull'applicazione del WACC pubblicato dall'Autorità al CIN regolatorio rimane la metodologia ordinaria e che può essere derogata solo al ricorrere di determinate condizioni. Anche i criteri di calcolo del CIN regolatorio e del WACC restano invariati. Come riscontrato dalla stessa Autorità, tuttavia, tale metodologia si è rivelata inadatta a garantire l'adeguata remuneratività dei servizi nei casi in cui il capitale investito netto impiegato dall'operatore nella vigenza del contratto di servizio risulti di ridotta entità o pari a zero, casistica tutt'altro che isolata per gli affidamenti di servizi di TPL con autobus, che presentano una struttura di costo tipicamente *labour-intensive*, un significativo livello di contribuzione pubblica agli investimenti, un frequente rilevante grado di avvenuta ammortizzazione degli asset impiegati per l'esercizio dei servizi;
- la predetta metodologia ordinaria non considera i diversi livelli di rischio posti in capo all'IA nell'alveo della matrice dei rischi; occorre quindi prevedere che, ai fini della quantificazione del ragionevole margine di utile, l'EA applichi il WACC definito dall'Autorità introducendo dei correttivi in funzione del maggiore o minore livello di rischio allocato in capo all'IA ai sensi della Misura 13 coerentemente con la normativa comunitaria di riferimento (*infra*);

- la metodologia ordinaria basata sull'applicazione del WACC al CIN regolatorio permane la metodologia di riferimento, oltre che per la predisposizione del PEF simulato da parte degli EA, anche per la predisposizione dei PEF dei PG, nonché per la successiva verifica dell'equilibrio economico-finanziario del CdS al termine di ciascun periodo regolatorio ai sensi della Misura 26. Anche sotto tale aspetto, la scelta adottata si ritiene non coerente con la normativa comunitaria di riferimento. Peraltra, quanto prospettato circa l'utilizzazione del WACC definito dall'Autorità come soglia massima – stante la possibilità “di prevedere la possibilità di offerte al ribasso del tasso di remunerazione del CIN da parte dei partecipanti alla gara” – non è condivisibile, in quanto suscettibile di alterare la comparabilità delle offerte costituendo un incentivo a competere su dimensioni finanziarie scarsamente controllabili dall'impresa, piuttosto che sull'efficienza operativa nella gestione del servizio, con il rischio in corso di affidamento di insostenibilità economico-finanziaria del PEF di gara;
- la metodologia alternativa proposta, individuata nella garanzia all'IA di un Ebit margin di periodo di affidamento pari al 50% dell'Ebit margin di riferimento determinato annualmente dall'Autorità, appare:
  - **rigidamente condizionata**, in quanto adottabile dall'EA (sia in sede di predisposizione del PEFS che in sede di sottoscrizione del CdS affidato con gara) solo previa verifica della condizione di CIN regolatorio limitato o nullo, condizione che si assume appurata solo nell'ipotesi in cui il valore del WACC applicato al CIN rapportato ai ricavi considerati nel PEF risulti in termini percentuali inferiore al 50% dell'Ebit margin di riferimento determinato dall'Autorità;
  - **totalmente discrezionale** per l'EA al quale non si impone ma si consente di prevedere tale modalità alternativa “*oltre al WACC*” laddove risultata verificata la predetta condizione che, invece, determina la necessità di stabilire una metodologia che garantisca l'adeguata remuneratività dell'affidamento per l'IA;
  - **indeterminata e aleatoria**, in quanto basata su un tasso di riferimento del mercato variabile di anno in anno e non preventivamente stimabile anche perché elaborato su un campione non noto di IA e determinato come semplice media aritmetica, senza ponderazioni;
  - **penalizzante** laddove garantisce all'IA un Ebit margin di periodo dell'affidamento pari alla metà dell'Ebit margin di riferimento del mercato motivando tale abbattimento della redditività riconoscibile, secondo quanto esplicitato in Relazione illustrativa (pag. 17), sulla base dell'osservazione della “*distribuzione percentile della variabile WACC x CIN/Ricavi totali, assunta come proxy dell'Ebit margin, e del relativo scarto di tale valore dal ROS medio di ciascun settore*”. L'analisi statistica – effettuata dall'Autorità complessivamente per tutti i diversi settori del TPL su strada, del trasporto ferroviario e del cabotaggio marittimo – avrebbe infatti evidenziato che “*fra il 30simo e il 40simo percentile (a seconda del settore) della distribuzione delle variabili osservate potesse individuarsi la soglia di riferimento per proporre la possibile declinazione di un impiego di capitale ridotto o nullo. Questo valore soglia può essere tradotto in termini di differenza percentuale, rispetto ad un tasso di riferimento di mercato, prossimo al 50%*.”. Non avendo gli elementi per entrare nel merito dell'analisi svolta dall'Autorità appare, *prima facie*, che essa risenta del panel di imprese esaminato nonché della considerazione complessiva

di settori molto diversi (TPL su strada, nelle differenti modalità autobus metro tram, trasporto ferroviario e cabotaggio marittimo), anche sotto l’aspetto della intensità di capitale impiegata dalle imprese, oltre che della struttura dimensionale delle imprese stesse. Peraltro, quanto prospettato circa l’utilizzazione del WACC definito dall’Autorità come soglia massima – stante la possibilità “*di prevedere la possibilità di offerte al ribasso del tasso di remunerazione del CIN da parte dei partecipanti alla gara*” – non è assolutamente condivisibile, in primo luogo perché la competizione avviene sulla efficienza (costi), sull’efficacia (ricavi), sulla qualità dei servizi offerti (maggiori percorrenze e investimenti a parità di corrispettivo) e non su uno sconto rispetto al tasso di rendimento del CIN. La documentazione di gara non mette a disposizione dei PG il PEF simulato con le sue componenti di dettaglio ma il risultato finale del corrispettivo posto a base d’asta. Come detto, la competizione al ribasso sul tasso di remunerazione del CIN è suscettibile, inoltre, di alterare la comparabilità delle offerte costituendo un incentivo a competere su dimensioni finanziarie scarsamente controllabili dall’impresa, piuttosto che sull’efficienza operativa nella gestione del servizio, con il rischio in corso di affidamento di insostenibilità economico-finanziaria del PEF di gara.

Sotto il profilo giuridico-la normativa europea di riferimento costituita dal Regolamento (CE) n. 1370/2007 opera una netta distinzione della disciplina delle compensazioni di servizio pubblico tra affidamenti tramite gara e affidamenti diretti o in house, prevedendo solo per i secondi l’obbligo di conformità alle disposizioni dell’Allegato al Regolamento stesso ed il vincolo secondo il quale “*la compensazione non può eccedere l’importo corrispondente all’effetto finanziario netto equivalente alla somma delle incidenze, positive o negative, dell’assolvimento degli obblighi di servizio pubblico sulle spese e sulle entrate dell’operatore di servizio pubblico*”, comprensivo del ragionevole utile inteso come “*tasso di remunerazione del capitale abituale per il settore, in un determinato Stato membro, che tiene conto dell’esistenza o della mancanza di rischio assunto dall’operatore di servizio pubblico a seguito dell’intervento dell’autorità pubblica*”. Analogi vincoli non sono invece previsti per le compensazioni dei CdS affidati con gara nel presupposto che “*una procedura di gara aperta, trasparente e non discriminatoria dovrebbe in linea di principio garantire che il prezzo pagato dall’autorità competente per ottenere il servizio pubblico descritto nel capitolato d’appalto comporti il costo minore per la collettività*” (cfr. Comunicazione della Commissione europea 2023/C 222/01 sugli orientamenti interpretativi concernenti il Regolamento n. 1370/2007). Agli affidamenti con gara si applicano invece esclusivamente le disposizioni esplicitate nell’art. 4 del Regolamento secondo cui devono essere stabiliti in anticipo e in modo obiettivo e trasparente i parametri di calcolo della compensazione in modo da impedire una compensazione eccessiva considerando la natura e la portata degli eventuali diritti di esclusiva concessi e le modalità di ripartizione dei costi connessi alla fornitura di servizi tra i quali “*i costi fissi e un rendimento adeguato del capitale*”.

Ebbene, appare evidente che a tali principi debba conformarsi la regolazione ART in materia di redazione del PEF simulato che, per gli affidamenti con gara mira a consentire una appropriata “*quantificazione delle compensazioni economiche e dei corrispettivi da porre a base d’asta, determinati ai sensi dell’articolo 17 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422*” nazionale (cfr. art. 27, c.8-bis, D.L. n. 50/2017 e s.m.i.) “*assumendo come elemento di riferimento il costo standard di cui al d.m. 28 marzo 2018, n. 157*

*(di seguito: d.m. 157/2018), con le eventuali integrazioni che tengano conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti territoriali in termini di programmazione dei servizi e di promozione dell'efficienza del settore”* (Misura 14 Delibera 154/2019).

Occorre, infine, ribadire come la determinazione dell’utile ragionevole relativa ad un contratto di servizio aggiudicato con procedura ad evidenza pubblica non dovrebbe essere assoggettata alle stesse verifiche in termini di sostenibilità economico-finanziaria previste per gli affidamenti diretti, atteso che le forze del mercato garantiscono l’ottimale allocazione delle risorse.

In Italia il vigente quadro regolatorio non prevede per i PG la facoltà di scegliere liberamente lo sconto sul corrispettivo a base d’asta; quest’ultimo, infatti, costituisce il risultato di costi, ricavi ed investimenti ipotizzati dal concorrente come realistici per uno specifico affidamento. Per definizione quindi, per poter variare lo sconto (al ribasso o al rialzo) il PG sarebbe tenuto a modificare le ipotesi sottostanti il PEF di gara, alterando conseguentemente l’affidabilità del PEF stesso. Per tale ragione in altri contesti europei lo sconto è considerato come un valore input “discrezionale” e di libera scelta per il concorrente. In caso contrario, la maggiore efficienza (minori costi) di un determinato PG non verrebbe premiata dal contesto regolatorio, sotto forma di un maggiore livello di remunerazione.

Peraltro, la previsione di una redditività ridotta nel settore del trasporto pubblico italiano potrebbe rendere più difficoltoso per le imprese nazionali sostenere le sfide competitive con gli operatori esteri, soggetti invece ad una regolazione meno stringente nei Paesi di provenienza.

Coerentemente con i dettami della normativa comunitaria la regolazione ART in materia di redazione del PEF simulato dovrebbe però essere opportunamente rivista per tener adeguatamente in considerazione i diversi livelli di rischio posti in capo all’IA nell’ambito della matrice dei rischi di cui alla Misura 13.

Partendo dal quadro normativo descritto, ed in coerenza con esso, **si ritiene necessaria una modifica della Misura 22 della delibera 154/2019 nel senso sopra prospettato con connessa differenziazione del PEF dei PG rispetto al PEF simulato e con i conseguenti interventi di coordinamento sulle Misure 14 e 26.**

**Si ritiene altresì che l’applicazione della Misura 17, per gli affidamenti con gara, debba essere limitata alla sola redazione dei PEF simulati da parte degli EA ai fini della determinazione del corrispettivo posto a base d’asta, unico elemento del PEFS reso noto dall’EA nella documentazione di gara ai sensi dalla Misura 14, punto 3, della delibera 154/2019.**

**Occorre poi individuare modalità di quantificazione del ragionevole margine di utile da considerare nel PEF simulato che incamerino i diversi livelli di rischio assunti dall’IA, ciò tanto ai fini della determinazione del corrispettivo posto a base d’asta per gli affidamenti con gara, quanto ai fini della determinazione della compensazione per gli affidamenti diretti o in house.**

**Con riferimento alla modalità alternativa di determinazione del ragionevole margine di utile in caso di CIN limitato, nullo o negativo, si ritiene che tale metodologia debba essere obbligatoria ed in grado di garantire una adeguata remuneratività**

**dell'affidamento, fermo restando la necessità manifestata dalle scriventi di garantire ulteriori approfondimenti al fine di individuare metodologie adeguate ad intercettare le diverse specificità del settore TPL.**

In coerenza con le ragioni esposte si prospettano di seguito le proposte di modifica motivate al testo revisionato della Misura 17 della delibera 154/2019 nella forma tabellare richiesta dall'Autorità.

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
<b>Misura 17 delibera 154/2019 (testo revisionato in consultazione), punto 1</b>	<p>1. Ai fini della predisposizione del PEF simulato di cui alle Misure 14 e 15, l'EA prevede il riconoscimento all'IA per la prestazione del servizio gravato da OSP durante il periodo di affidamento, come misura del margine dell'utile ragionevole, l'importo ottenuto dall'applicazione del tasso di remunerazione definito dall'Autorità annualmente e pubblicato sul proprio sito web istituzionale, al capitale investito netto (CIN). Tale valore è preso a riferimento dall'EA come soglia massima stante la possibilità per l'EA, in caso di affidamento diretto/in house, di fissare di concerto con l'IA tassi di rendimenti del CIN diversi dal WACC e inferiori a esso, e, in caso di procedure concorsuali, di prevedere la possibilità di offerte al ribasso del tasso di remunerazione del CIN da parte dei partecipanti alla gara.</p>	<p>1. Ai fini della predisposizione del PEF simulato di cui alle Misure 14 e 15, l'EA prevede il riconoscimento all'IA per la prestazione del servizio gravato da OSP durante il periodo di affidamento, come misura <b>prende a riferimento per la determinazione</b> del margine dell'utile ragionevole <b>da considerare per la quantificazione del corrispettivo</b>, proprio sito web istituzionale, al capitale investito netto (CIN). Ai predetti fini l'EA <b>applica il WACC definito dall'Autorità introducendo dei correttivi in funzione del maggiore o minore livello di rischio allocato in capo all'IA ai sensi della Misura 13.</b> Tale valore è preso a riferimento dall'EA come soglia massima stante la possibilità per l'EA, in caso di affidamento diretto/in house, di fissare di concerto con l'IA tassi di rendimenti del CIN diversi dal WACC e inferiori a esso, e, in caso di procedure concorsuali, di prevedere la possibilità di offerte al ribasso del tasso di remunerazione del CIN da parte dei partecipanti alla gara.</p>	<p>L'approccio di rideterminazione del WACC dovrebbe tener conto di tutte le tipologie di rischio che posso essere allocate in maniera differenziata fra EA e IA, e regolate per ciascun contratto di servizio nell'alveo della matrice dei rischi, in conformità con quanto definito a livello normativo dalla Commissione Europea.</p> <p>In particolare si ritiene opportuno—prevedere che la quantificazione del margine di utile ragionevole sia definita in maniera differenziata a seconda della tipologia di contratto, ovvero per contratti net cost o gross cost, dove il rischio commerciale ricade in maniera differenziata sull'impresa affidataria.</p> <p>Le stesse disposizioni del Reg. 1370/2007 in materia di compensazioni, così come interpretate anche dalla Commissione europea, delineano il principio secondo cui la remunerazione dell'IA deve essere proporzionale al livello di rischio assunto. In questo senso si propone che, ai fini della predisposizione del PEF simulato, l'EA applichi il WACC definito dall'Autorità introducendo dei correttivi in funzione del maggiore o minore livello di rischio allocato in capo all'IA ai sensi della Misura 13.</p> <p>Difatti, nel calcolo del WACC, a differenza della remunerazione relativa al capitale di terzi, la parte di remunerazione del rischio medio insito nella formula della remunerazione del capitale proprio di cui al punto 2 della presente delibera, insita nella variabile beta, valorizza in via mediata un profilo di rischio che, in molti casi potrebbe essere molto diverso tra le diverse imprese/modalità in</p>

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			<p>funzione della matrice dei rischi stessa.</p> <p>Per quanto concerne l'affidamento con gara, viene confermato un meccanismo già presente nel testo della precedente delibera e che prevede la possibilità di offerte al ribasso del tasso di remunerazione del CIN da parte dei partecipanti alla gara; risulta difficile comprendere l'applicazione della proposta di regolazione in quanto la documentazione di gara non mette a disposizione dei PG il PEF simulato con le sue componenti di dettaglio ma il risultato finale del corrispettivo posto a base d'asta. Inoltre, la competizione al ribasso sul tasso di remunerazione del CIN è suscettibile di alterare la comparabilità delle offerte costituendo un incentivo a competere su dimensioni finanziarie scarsamente controllabili dall'impresa, piuttosto che sull'efficienza operativa nella gestione del servizio, con il rischio in corso di affidamento di insostenibilità economico-finanziaria del PEF di gara.</p> <p>Si rileva inoltre che l'applicazione del WACC al CIN regolatorio costituisce un elemento di riferimento per l'EA ai fini della predisposizione del PEF simulato ma, nei casi di affidamento con gara, ciò non può avere riflessi sulla quantificazione del corrispettivo da riconoscere all'IA che deve invece essere determinata in base all'offerta del PG aggiudicatario e, successivamente, verificata al termine di ogni periodo regolatorio attraverso il confronto degli schemi del PEF del PG aggiudicatario opportunamente reimpostati.</p> <p>Non si ritiene, quindi, condivisibile l'asserzione secondo cui il WACC definito dall'Autorità può essere preso a riferimento come soglia massima in primo luogo perché la competizione avviene sulla efficienza (costi), sull'efficacia (ricavi), sulla qualità dei servizi offerti (maggiori percorrenze e investimenti a parità di corrispettivo) e non</p>

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			su uno sconto rispetto al tasso di rendimento del CIN.
<b>Misura 17 delibera 154/2019 (testo revisionato in consultazione), punto 2</b>	<p>2. Il tasso di remunerazione del CIN, è determinato dall'Autorità, in misura differenziata per il trasporto ferroviario e su strada, secondo il metodo basato sul costo medio ponderato delle fonti di finanziamento (Weighted Average Cost of Capital: WACC), in base alla seguente formula:</p> $R = g \cdot Rd \cdot (1-t) + (1-g) \cdot Re \cdot (1-T)$ <p>dove:</p> <p>R = è il tasso di remunerazione del capitale investito netto (WACC) definito in termini nominali, ante imposte;</p> <p>g (gearing) = quota di indebitamento finanziario;</p> <p>Rd = tasso di rendimento ammesso sul capitale di debito;</p> <p>t = aliquota IRES che rappresenta lo scudo fiscale;</p> <p>T = aliquota fiscale sul reddito (IRES + IRAP);</p> <p>(1-g) = quota di capitale proprio;</p> <p>Re = tasso nominale di rendimento ammesso sul capitale proprio.</p>		La formula utilizzata non consente di considerare i diversi livelli di rischio. In tal senso l'EA dovrebbe poter applicare il WACC definito dall'Autorità introducendo dei correttivi in funzione del maggiore o minore livello di rischio allocato in capo all'IA ai sensi della Misura 13.
<b>Misura 17 delibera 154/2019 (testo revisionato in consultazione), punto 3</b>	<p>3. Il tasso di remunerazione di cui al punto 2 è applicato sul CIN regolatorio, calcolato dall'EA sulla base dello Schema 2 dell'Annesso 5, nella misura del valore contabile netto del capitale necessario per lo svolgimento del servizio, in coerenza con i requisiti di partecipazione e i criteri di aggiudicazione previsti dal bando (con particolare riferimento alla vetustà media del</p>	<p>3. Il tasso di remunerazione di cui al punto 2, <b>applicato dall'EA introducendo dei correttivi, da illustrare e motivare nella Relazione di Affidamento, in funzione del maggiore o minore livello di rischio allocato in capo all'IA</b>, è applicato sul CIN regolatorio, calcolato dall'EA <b>ai fini della redazione del PEF simulato</b> sulla base</p>	Le modifiche proposte sono necessarie a fini di coordinamento con le modifiche prospettate al punto 1 della Misura e al fine di poter documentare i razionali adottati dall'EA per la modifica del WACC regolatorio.

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	parco rotabile).	dello Schema 2 dell'Annesso 5, nella misura del valore contabile netto del capitale necessario per lo svolgimento del servizio, in coerenza con i requisiti di partecipazione e i criteri di aggiudicazione previsti dal bando (con particolare riferimento alla vetustà media del parco rotabile).	
<b>Misura 17 delibera 154/2019 (testo revisionato in consultazione), punto 4</b>	4. Al termine di ciascun periodo regolatorio e in occasione di revisione contrattuale con conseguente aggiornamento del PEF allegato al CdS, il WACC è aggiornato utilizzando il valore pubblicato dall'Autorità nell'anno in cui viene definito il PEF e, in ogni caso, non oltre un anno prima dall'anno di decorrenza del PEF.	4. Al termine di ciascun periodo regolatorio e in occasione di revisione contrattuale con conseguente aggiornamento del PEF allegato al CdS, <b>ai fini della verifica dell'equilibrio economico-finanziario del CdS per i soli affidamenti diretti o in house, il WACC comprensivo dei correttivi applicati in funzione del maggiore o minore livello di rischio allocato in capo all'IA ai sensi della Misura 13</b> è aggiornato utilizzando per ciascun anno trascorso il relativo valore pubblicato dall'Autorità e per gli anni successivi del periodo di affidamento il valore più recente pubblicato dall'Autorità nell'anno in cui viene definito il al momento dell'aggiornamento del PEF e, in ogni caso, non oltre un anno prima dall'anno di decorrenza del PEF.	<p>Per le ragioni esplicite si ritiene che il WACC definito dall'Autorità debba costituire un elemento di riferimento per l'EA ai soli fini della predisposizione del PEF simulato e che, in tale sede, debba essere definito applicando dei correttivi in funzione del maggiore o minore livello di rischio allocato in capo all'IA ai sensi della Misura 13.</p> <p>Per i CdS affidati con gara si ritiene che la verifica dell'equilibrio economico-finanziario debba essere effettuata attraverso il confronto degli schemi del PEF del PG aggiudicatario opportunamente reimpostati per il superamento del vincolo per cui <math>VAN\ E = VAN\ U + WACC^*CIN</math>.</p> <p>Considerata la variabilità del WACC da anno in anno si suggerisce l'aggiornamento del PEF degli affidamenti diretti o in house con l'utilizzazione per ciascun anno del periodo di affidamento del relativo valore di WACC già pubblicato da ART e, per gli anni successivi al momento di aggiornamento del PEF, del valore più recente di WACC pubblicato dall'Autorità, applicando dei correttivi in funzione del maggiore o minore livello di rischio allocato in capo all'IA ai sensi della Misura 13. Per la regolazione economica a saldo, al termine dell'affidamento si dovrebbe poi opportunamente considerare per ciascun anno successivo all'ultimo aggiornamento del PEF i relativi valori di WACC medio</p>

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			<i>tempore pubblicati da ART.</i>
<b>Misura 17 delibera 154/2019 (testo revisionato in consultazione), punto 5</b>	<p>5. In sede di predisposizione del PEFS per le procedure di gara, qualora l'EA verifichi che i potenziali partecipanti alla procedura di gara sono caratterizzati da un impiego di capitale limitato o nullo, secondo quanto specificato al punto 7, lo stesso può prevedere oltre al WACC anche una modalità alternativa per la determinazione dell'utile ragionevole da riconoscere, dandone conto nella Relazione di Affidamento e, nel caso dei servizi ferroviari, anche nella Relazione che accompagna il medesimo PEFS. In esito all'aggiudicazione della gara, prima di sottoscrivere il CdS, l'EA predispone, sulla base degli elementi forniti dall'IA, una Relazione illustrativa sulle modalità di riconoscimento dell'utile ragionevole qualora determinato secondo i criteri di cui al punto 6 da inviare all'ART che si esprime entro 45 giorni dal ricevimento della predetta Relazione. In sede di predisposizione del PEFS per le procedure di affidamento diretto e in house, qualora l'IA presenti un impiego di capitale nullo o limitato, secondo quanto specificato al punto 7, può prevedere una modalità alternativa per la determinazione dell'utile ragionevole da riconoscere, come specificata al punto 6, dandone conto nella Relazione di Affidamento e, nel caso degli affidamenti ferroviari nel Piano di raggiungimento degli obiettivi di regolazione (PRO).</p>	<p>5. In sede di predisposizione del PEFS <del>per le procedure di gara</del>, qualora l'EA verifichi che i potenziali partecipanti alla procedura di gara sono caratterizzati da un impiego di capitale <b>il CIN regolatorio calcolato con le modalità di cui al punto 2 ha un valore limitato, e nullo o negativo</b>, secondo quanto specificato al punto 7, lo stesso <del>può prevedere oltre al WACC anche prevede una modalità alternativa all'applicazione del WACC al CIN regolatorio per la determinazione del corrispettivo a base d'asta negli affidamenti con gara, ovvero del corrispettivo del CdS da affidare per gli affidamenti diretti o in house, inclusivo dell'utile ragionevole da riconoscere come specificato al punto 6</del>, dandone conto nella Relazione di Affidamento e, nel caso dei servizi ferroviari, anche nella Relazione che accompagna il medesimo PEFS <b>e nel Piano di raggiungimento degli obiettivi di regolazione (PRO)</b>. In esito all'aggiudicazione della gara, prima di sottoscrivere il CdS, l'EA predispone, sulla base degli elementi forniti dall'IA, una Relazione illustrativa sulle modalità di riconoscimento dell'utile ragionevole qualora determinato secondo i criteri di cui al punto 6 da inviare all'ART che si esprime entro 45 giorni dal ricevimento della predetta Relazione. In sede di predisposizione del PEFS per le procedure di affidamento diretto e in house, qualora l'IA presenti un impiego di capitale nullo o limitato, secondo quanto specificato al punto 7, può prevedere una modalità alternativa per la determinazione</p>	<p>Il CIN regolatorio in sede di redazione del PEFS, sia negli affidamenti con gara che diretti o in house, viene quantificato dall'EA nella misura ritenuta necessaria allo svolgimento del servizio così come programmato e impostato dallo stesso EA.  Già in sede di redazione del PEFS, quindi, l'EA sa se il CIN regolatorio previsto è basso o nullo. Se ciò si verifica deve essere obbligatoria la previsione di una modalità alternativa all'applicazione del WACC al CIN regolatorio per la determinazione del corrispettivo a base d'asta negli affidamenti con gara, ovvero del corrispettivo del CdS da affidare per gli affidamenti diretti o in house. In caso contrario non verrebbe garantita, come indispensabile, la remuneratività dell'affidamento.  Occorre, inoltre, che siano chiarite le modalità di applicazione della determinazione del ragionevole margine di utile nel caso di unico contratto di servizio con più modalità di trasporto, tenuto conto delle difficoltà di gestione di un unico contratto in presenza di metodi diversi di valutazione dell'utile ragionevole per singole modalità (metodo principale CIN*WACC e alternativo Ebit margin) in funzione anche della matrice dei rischi che contempla il rischio complessivo e non per singola modalità.  Si rileva, inoltre, una problematica di tipo procedurale; nella misura proposta, in esito all'aggiudicazione della gara, prima di sottoscrivere il CdS, l'EA sarebbe tenuto a predisporre, sulla base degli elementi forniti dall'IA, una Relazione illustrativa sulle modalità di riconoscimento dell'utile ragionevole qualora determinato secondo i criteri di cui al punto 6 da inviare all'ART che si esprime entro 45 giorni dal ricevimento della predetta Relazione.</p>

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		<p>dell'utile ragionevole da riconoscere, come specificata al punto 6, dandone conto nella Relazione di Affidamento e, nel caso degli affidamenti ferroviari nel Piano di raggiungimento degli obiettivi di regolazione (PRO).</p>	<p>Si ritiene che da un punto di vista temporale, tale attività non dovrebbe essere svolta in esito all'aggiudicazione, in quanto le eventuali osservazioni formulate dall'Autorità potrebbero modificare le condizioni di aggiudicazione, alterando gli esiti della competizione in possibile danno dell'IA e/o degli altri partecipanti alla gara. In caso di gara le offerte e i PEF dei PG conseguono a quanto stabilito nella documentazione di gara e, evidentemente, non possono essere modificati successivamente alla relativa valutazione delle offerte ed aggiudicazione all'IA.</p> <p>Si propone, pertanto, di ricondurre l'attività di consultazione sulla metodologia alternativa del ragionevole margine di utile da parte dell'Autorità di regolazione dei trasporti nell'ambito della stessa relazione di affidamento e, nel caso dei servizi ferroviari, anche nella Relazione che accompagna il medesimo PEFS e nel Piano di raggiungimento degli obiettivi di regolazione (PRO).</p> <p>In caso di rilievi dell'Autorità l'EA dovrà quindi rivedere il PEFS antecedentemente alla indizione della gara o, nel caso di affidamenti diretti o in house, alla deliberazione di affidamento.</p>
<b>Misura 17 delibera 154/2019 (testo revisionato in consultazione), punto 6</b>	<p>6. La modalità alternativa di determinazione dell'utile ragionevole dovrà essere tale da garantire all'IA un EBIT margin<sup>8</sup> di periodo pari ad una percentuale del 50% del tasso di rendimento di riferimento del mercato, secondo il punto 8.</p> <p><small>8 EBIT margin: dato dal rapporto tra il risultato operativo netto e i ricavi (voci di bilancio A1 e A5 inclusi i corrispettivi).</small></p>	<p>6. La modalità alternativa di determinazione dell'utile ragionevole cui al punto 5 dovrà essere tale da garantire all'IA un EBIT margin<sup>8</sup> di periodo pari ad una percentuale del tasso di rendimento di riferimento del mercato, secondo il di cui al punto 8.</p> <p><small>8 EBIT margin: dato dal rapporto tra il risultato operativo netto e i ricavi (voci di bilancio A1 e A5 inclusi i corrispettivi).</small></p>	<p>L'analisi statistica di cui si ha contezza attraverso lo schema di analisi di impatto della regolazione che risulta essere parte integrante della presente delibera, e che ha supportato lo sviluppo della metodologia proposta e l'individuazione del <i>floor</i> della remunerazione dei Cds di TPL nel 50% del ROS di settore, sembra contenere dati storici relativi ad una sola annualità pregressa che andrebbe aggiornata con dati attuali, tenuto conto del mutato scenario macroeconomico, e con dati relativi ad un periodo temporale più ampio.</p> <p>Sembrerebbero, inoltre, essere state prese in considerazione nell'analisi statistica anche le aziende che</p>

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			<p>presentano un capitale investito ridotto, nullo o addirittura negativo, con evidenti effetti distorsivi ai fini della determinazione della soglia limite inferiore di redditività del settore.</p> <p>Il tasso di riferimento individuato risente del panel di imprese esaminato e della considerazione complessiva di settori molto diversi tra loro anche sotto l'aspetto della intensità di capitale impiegata dalle imprese, oltre che della struttura dimensionale delle imprese stesse.</p> <p>Si ritiene che, sebbene i dati storici possano rappresentare un utile supporto per le analisi statistiche condotte dall'Autorità, non dovrebbero, invece, essere presi a riferimento quali fonte unica per la quantificazione del valore medio di settore, anche considerando che storicamente il mercato del trasporto pubblico, almeno in Italia, non rappresenta di fatto un mercato attrattivo per investitori diversi da quelli storici e in gran parte di proprietà pubblica; si ritiene opportuno, difatti, ragionare anche in termini di reale attrattività di mercato e programmatici, a prescindere dai dati storici, considerando valori più elevati di redditività al fine di stimolare investimenti, tenuto conto che il settore del TPL risulta caratterizzato da limitati o assenti aggiornamenti delle tariffe e dei corrispettivi di servizio che molte volte non considerano la copertura dei costi di ammortamento degli investimenti posti in capo all'IA, costi di ammortamento inclusi invece nei costi standard di cui al D.M. 157/2018, con conseguenti valori inappropriati ed al ribasso dell'Ebit margin medio di settore per il TPL su strada, almeno per i servizi con autobus.</p> <p>Ciò considerato, l'individuazione di un Ebit margin di mercato secondo le modalità proposte dall'Autorità al punto 8 si ritiene inadeguata a garantire l'equa</p>

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			<p>remuneratività dell'affidamento.</p> <p>Come correttamente evidenziato da codesta Autorità, nel TPL autoferrotranviario la parcellizzazione degli affidamenti in lotti di ridotte dimensioni (vedasi disciplina sui costi standard) e la presenza, in taluni ambiti di soggetti responsabili dell'acquisto diretto dei rotabili diversi dalle imprese TPL, genera, in diversi casi, l'inapplicabilità della Misura 17. Occorrerebbe tuttavia garantire ai PG una remunerazione congrua con i rischi (commerciali ed operativi) sopportati in caso di aggiudicazione del singolo affidamento.</p> <p>Ciò premesso, tenuto conto degli elementi di criticità di cui sopra, si considera opportuno valutare una <b>metodologia alternativa (tramite tavolo tecnico di confronto tra ART e stakeholders di settore)</b> sia per l'individuazione delle concessioni a "ridotti investimenti" che per la determinazione dell'Ebit margin medio da garantire al soggetto aggiudicatario.</p> <p>In ogni caso, qualora si voglia adottare l'approccio qui proposto da codesta autorità si ritiene che si debba <b>garantire il 100% dell'Ebit margin medio di settore</b>.</p>
<b>Misura 17 delibera 154/2019 (testo revisionato in consultazione), punto 7</b>	<p>7. Si assume un impiego di capitale limitato o nullo nell'ipotesi in cui la remunerazione di cui al punto 1 rapportata ai ricavi<sup>9</sup>, espressa in termini percentuali, risulti essere inferiore al 50% del tasso di riferimento di cui al punto 8.</p> <p>9 Voci di bilancio A1 e A5 inclusi i corrispettivi.</p>	<p>7. Si assume un impiego di capitale limitato, <b>o nullo o negativo</b> nell'ipotesi in cui la remunerazione di cui al punto 1 rapportata ai ricavi<sup>9</sup>, espressa in termini percentuali, risulti essere inferiore al 50% del tasso di riferimento di cui al punto 8. <b>non soddisfi quanto previsto al punto 6</b></p> <p>9 Voci di bilancio A1 e A5 inclusi i corrispettivi.</p>	<p>Valgono le ragioni rappresentate appena sopra.</p> <p>Si ritiene opportuno specificare per la necessaria chiarezza che per impiego di capitale limitato o nullo si intende <b>anche l'eventualità di capitale investito netto inferiore allo zero</b>, in presenza di ridotti valori delle immobilizzazioni relative al servizio soggetto ad OSP, in quanto già ammortizzato, e/o totalmente o parzialmente finanziato dall'ente affidante.</p> <p>Come plausibile proxy per la classificazione del CIN regolatorio come limitato o nullo, sempre ai fini della</p>

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			<p>redazione del PEFS, si potrebbe approfondire la valenza di una soglia minima (da individuare) del rapporto tra il valore degli investimenti complessivi richiesti all'IA per tutto il periodo di affidamento e il valore della produzione complessivo dell'affidamento stesso.</p> <p>Per arginare la criticità relativa alla non copertura dei costi di ammortamenti degli investimenti effettuati con capitale proprio, e che comporta un evidente ribasso dell'<i>EBIT margin</i> di settore, si potrebbe valutare, sempre a seguito di una adeguata analisi statistica, la possibilità di stabilire una percentuale di remunerazione congrua anche svolgendo analisi sulle relazioni dei margini EBITDA/EBIT correlate al valore delle immobilizzazioni. Una valutazione più ampia, estesa anche all'<i>EBITDA margin</i>, potrebbe, difatti, consentire di sterilizzare gli effetti legati alle politiche e/o criteri degli accantonamenti delle imprese.</p>
<b>Misura 17 delibera 154/2019 (testo revisionato in consultazione), punto 8</b>	<p>8. Il tasso di riferimento del mercato di cui al punto 6 è determinato dalla media aritmetica del rapporto tra il risultato operativo netto e i ricavi<sup>10</sup>, riferito a un campione significativo di IA nell'ultimo triennio disponibile. Il suddetto tasso di rendimento sarà pubblicato contestualmente al tasso di cui al punto 1.</p> <p>10 Voci di bilancio A1 e A5 inclusi i corrispettivi.</p>	<p>8. Il tasso di riferimento del mercato di cui al punto 6 è determinato dalla media aritmetica <b>ponderata sui ricavi*</b> del rapporto tra il risultato operativo netto e i ricavi<sup>10</sup>, riferito a un campione significativo di IA e su un arco di tempo sufficientemente esteso e indipendente dal ciclo economico e considerando anche riferimenti di altri mercati comparabili nell'ultimo triennio disponibile. Il suddetto tasso di rendimento sarà pubblicato contestualmente al tasso di cui al punto 1.</p> <p>* Voci di bilancio A1 e A5 inclusi i corrispettivi. 10 Voci di bilancio A1 e A5 inclusi i corrispettivi.</p>	<p>Per la necessaria chiarezza occorre fornire maggiori dettagli in merito all'applicazione della media calcolata ai fini della determinazione del tasso di riferimento del mercato.</p> <p>Seppure in mancanza dei necessari elementi di valutazione si ritiene comunque che sia più corretta l'individuazione dell'<i>Ebit margin</i> di mercato come media ponderata sul fatturato delle singole IA del campione piuttosto che come media aritmetica.</p> <p>L'acquisizione annuale da parte di ART dei dati di Co.Reg. TPL strada a partire dall'esercizio 2022 potrebbe consentire di valutare la costituzione di un campione più ampio, potenzialmente esteso a tutti gli operatori tenuti alla Co.Reg. Un'analisi più sofisticata sulla base di tali dati potrebbe consentire l'individuazione di cluster differenti, in primo luogo per</p>

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			<p>modalità di trasporto prevalente (autobus, tram, metro), da differenziare in ogni caso rispetto al trasporto ferroviario e al cabotaggio marittimo, ma anche per classe dimensionale (produzione annua di servizio) e per tipologia di servizio (urbano, extraurbano, misto), nonché per altri eventuali cluster che dovessero emergere dall'analisi stessa. Si ritiene necessaria, inoltre, una segmentazione delle imprese per cluster omogenei al fine di renderle comparabili in termini di CE e SP.</p> <p>Si ritiene che l'analisi sui dati storici debba essere estesa per evitare distorsioni legate a fenomeni congiunturali o cicli economici e debba includere anche riferimento di mercati comparabili per poter individuare riferimenti più universalmente riconosciuti, anche valutando i valori di redditività delle imprese di trasporto operanti in Paesi europei paragonabili all'Italia.</p> <p><b>Si ritiene che i dati 2020 e 2021 non possano costituire una base corretta per l'individuazione del Ebit margin di mercato per gli impatti rilevanti sui conti delle imprese della pandemia da Covid-19.</b></p> <p><b>Si ritiene comunque necessario che:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le modalità di individuazione del campione di IA vengano condivise con gli stakeholders interessati e, quantomeno, poste in consultazione;</li> <li>- nel campione non vengano incluse IA con Ebit margin negativo, nullo o limitato;</li> <li>- si allarghi l'ambito temporale di analisi al fine di evitare condizionamenti di cicli congiunturali e il perimetro di analisi ad altri settori comparabili per superare il limite delle condizioni strutturali storiche delle aziende del trasporto pubblico in Italia in termini</li> </ul>

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			di scarsa attrattivit e capacit di autofinanziamento.

La disciplina relativa alla determinazione del ragionevole margine di utile è, tuttavia, solo una componente della più ampia regolazione in materia di remuneratività dei servizi di TPL. In questo senso, si ritiene necessario, per le ragioni brevemente esposte in premessa, rappresentare di seguito anche delle modifiche puntuali alla Misura 22 nonché allo schema di PEF valevole per i PG alle gare di affidamento dei servizi di TPL su strada, da differenziare rispetto allo schema di PEF simulato in ordine al quale si rimanda invece alle proposte di modifica già avanzate nell’ambito della consultazione avviata con la delibera n. 189/2023.

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
<b>Misura 22, punto 1 – delibera ART n. 154/2019</b>	1. L’EA disciplina nella documentazione di gara la predisposizione da parte di ciascun PG di un PEF di gara, contenente la proiezione dei costi e dei ricavi, degli investimenti e dei flussi finanziari per il periodo di durata contrattuale, secondo gli schemi di cui ai numeri 1-4 e relative indicazioni metodologiche dell’Annesso 5 e all’Annesso 4.	1. L’EA disciplina nella documentazione di gara la predisposizione da parte di ciascun PG di un PEF di gara, contenente la proiezione dei costi e dei ricavi, degli investimenti e dei flussi finanziari per il periodo di durata contrattuale, secondo gli schemi di cui ai numeri 1-4 e relative indicazioni metodologiche dell’Annesso 5 X cui all’Annesso 4 alla Misura 13.	Per le ragioni illustrate gli schemi di PEF dei PG devono essere differenti rispetto agli schemi di PEF simulato adottati dagli EA con eliminazione del vincolo per cui VAN E= VAN U + Equa remunerazione del CIN e individuazione di una diversa modalità per la verifica di equilibrio economico-finanziario del CdS ai sensi della Misura 26. In calce si propongono le possibili modifiche da apportare allo scopo agli schemi di PEF.  Si è dell’avviso che, con riferimento alla corretta considerazione della matrice dei rischi adottata per l’affidamento e la gestione del CdS, il richiamo debba essere fatto alla Misura 13, che ne detta la disciplina e ne fornisce i principi, anziché all’Annesso 4 che rappresenta un semplice modello di riferimento declinabile in maniera diversa dagli EA.

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
<b>Misura 22, punto 7 – delibera ART n. 154/2019</b>	7. Il PEF di gara dell'IA è parte integrante e sostanziale del CdS; tale PEF è soggetto ad aggiornamento/revisione al termine di ciascun periodo regolatorio.	7. Il PEF di gara dell'IA è parte integrante del CdS; <b>ai fini della verifica periodica dell'equilibrio economico-finanziario in corso di vigenza del CdS di cui alla Misura 26</b> tale PEF è soggetto ad aggiornamento/revisione al termine di ciascun periodo regolatorio	A fini di miglior coordinamento dell'atto regolatorio si propone di esplicitare le specifiche finalità dell'aggiornamento/revisione del PEF di gara in corso di vigenza del CdS attraverso un rinvio espresso alla Misura 26.

**Gli schemi di PEF dei PG relativi al trasporto su strada devono, come detto, essere differenziati dagli schemi di PEF simulato di cui all’“Annesso 5a - Schemi PEF strada” della delibera 189/2023.** Di seguito una proposta focalizzata sui punti ritenuti essenziali:

- **Schema 1 – conto economico regolatorio** – aggiungere dopo la voce “1.b Altri proventi (escluso proventi finanziari)” la voce “1.c Corrispettivi di servizio” di importo pari al valore espresso in sede di offerta economica inclusivo dello sconto applicato rispetto al valore del corrispettivo posto a base d’asta. Al termine di ciascun periodo regolatorio la predetta voce “1.c Corrispettivi di servizio” viene aggiornata sulla base degli esiti della verifica dell’equilibrio economico-finanziario del CdS ai sensi della Misura 26. Si ritiene opportuno apportare tale integrazione anche ai PEF definitivi allegati al CdS relativi agli affidamenti diretti/in house;
- **Schema 1 – conto economico regolatorio** – alla descrizione della somma “1 Totale ricavi generati dall’assolvimento degli OSP” specificare che la stessa è data dalla somma delle voci “1.a Ricavi da traffico”, “1.b Altri proventi (escluso proventi finanziari)” e “1.c Corrispettivi di servizio”. Si ritiene opportuno apportare tale integrazione anche ai PEF definitivi allegati al CdS relativi agli affidamenti diretti/in house;
- **Schema 1 – conto economico regolatorio** – aggiungere dopo la voce “4 Totale ammortamenti” la voce “5 Oneri finanziari” necessaria per consentire al PG la rappresentazione del costo per l’indebitamento verso terzi da considerare per il calcolo della voce “6 Utile ragionevole” di cui al punto sotto. Si ritiene opportuno apportare l’integrazione relativa alla voce “5 Oneri finanziari” anche ai PEF definitivi allegati al CdS relativi agli affidamenti diretti/in house;

- **Schema 1 – conto economico regolatorio** – aggiungere dopo la nuova voce “5 Oneri finanziari” la voce “6 Utile ragionevole” che è uguale a: “1 Totale ricavi generati dall’assolvimento degli OSP” + “2 Effetti positivi di rete indotti” – “3 Totale costi operativi generati dall’assolvimento degli OSP” – “4 Totale ammortamenti” – “5 Oneri finanziari”.  
Si ritiene opportuno apportare una correzione alla formula di somma delle voci di ricavo/costo anche ai PEF definitivi allegati al CdS relativi agli affidamenti diretti/in house al fine di considerare anche la voce “5 Oneri finanziari”;
- **Schema 2 – Stato patrimoniale regolatorio e determinazione dell’utile ragionevole** – rinominare lo schema come “Stato patrimoniale regolatorio”;
- **Schema 2 – Stato patrimoniale regolatorio e determinazione dell’utile ragionevole** – eliminare infine le voci “5 WACC” e “6 Utile ragionevole”
- **Schema 3 – Determinazione della compensazione** – sopprimere lo schema per i PEF dei PG. La verifica dell’equilibrio economico-finanziario del CdS al termine di ogni periodo regolatorio ai sensi della Misura 26 è effettuata con il confronto degli schemi 1 e 2 come sopra reimpostati;
- **Schema 4 – rendiconto finanziario** – lo schema è previsto per i soli PEF dei PG e non si propongono modifiche.

Conseguentemente occorre modificare anche la Misura 14 e apportare una modifica a fini di coordinamento alla Misura 26 circa il PEF da utilizzare per la verifica dell’equilibrio finanziario del CdS:

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell’osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Misura 14, punto 2 – delibera ART n. 154/2019	2. Il PEF simulato è finalizzato a determinare il corrispettivo a base d’asta, determinare il corrispettivo a base d’asta, verificare l’equilibrio economico-finanziario del CdS per l’intera durata dell’affidamento, nonché consentire il confronto con le offerte presentate da ciascun PG; tale PEF è elaborato assumendo come elemento di riferimento il costo come elemento di riferimento il costo standard di cui al d.m. 28 marzo 2018, n. 157 (di seguito: d.m. 157/2018), con le eventuali integrazioni che tengano conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti territoriali in termini di	2. Il PEF simulato è finalizzato a determinare il corrispettivo a base d’asta, determinare il corrispettivo a base d’asta, verificare l’equilibrio economico-finanziario del CdS per l’intera durata dell’affidamento, nonché consentire il confronto con le offerte presentate da ciascun PG; tale PEF è elaborato assumendo come elemento di riferimento il costo come elemento di riferimento il costo standard di cui al d.m. 28 marzo 2018, n. 157 (di seguito: d.m. 157/2018), con le eventuali integrazioni che tengano conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti territoriali in termini di	Per gli affidamenti con gara la verifica dell’equilibrio economico-finanziario del CdS al termine di ogni periodo regolatorio ai sensi della Misura 26 deve essere effettuata con il confronto degli schemi di PEF del PG aggiudicatario come sopra reimpostati;

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	programmazione dei servizi e di promozione dell'efficienza del settore. Limitatamente al trasporto ferroviario, per la promozione dell'efficienza del settore, si tiene conto dei parametri di efficienza operativa di cui alla delibera ART n. 120/2018.	programmazione dei servizi e di promozione dell'efficienza del settore. Limitatamente al trasporto ferroviario, per la promozione dell'efficienza del settore, si tiene conto dei parametri di efficienza operativa di cui alla delibera ART n. 120/2018.	
<b>Misura 26, punto 2 – delibera ART n. 154/2019</b>	2. A tale scopo, l'EA definisce nel CdS tempi e modi per la predisposizione da parte dell'IA di un PEF aggiornato al termine di ciascun periodo regolatorio (PEF consuntivo), contenente le voci di costo e ricavo secondo gli schemi di cui all'Annesso 5, che consenta il confronto con i valori del PEF precedente (PEF preventivo), dando conto in particolare degli investimenti effettivamente realizzati e quantificando le eventuali situazioni di sovra-compensazione o sotto-compensazione, evidenziando l'incidenza di eventuali fattori esogeni al CdS.	2. A tale scopo, l'EA definisce nel CdS tempi e modi per la predisposizione da parte dell'IA di un PEF aggiornato al termine di ciascun periodo regolatorio (PEF consuntivo), contenente le voci di costo e ricavo secondo gli schemi di cui all'Annesso 5 <b>per gli affidamenti diretti o in house ovvero secondo gli schemi di cui all'annesso X per gli affidamenti con gara</b> , che consenta il confronto con i valori del PEF precedente (PEF preventivo), dando conto in particolare degli investimenti effettivamente realizzati e quantificando le eventuali situazioni di sovra-compensazione o sotto-compensazione, evidenziando l'incidenza di eventuali fattori esogeni al CdS.	Per le ragioni illustrate in premessa gli schemi di PEF dei PG devono essere differenti rispetto agli schemi di PEF dell'IA di un PEF aggiornato al termine di simulato adottati dagli EA con eliminazione del vincolo per cui VAN E= VAN U + Equa remunerazione del CIN. Per gli affidamenti con gara si propone che la verifica dell'equilibrio economico-finanziario del CdS sia effettuata attraverso il confronto degli schemi PEF del PG aggiudicatario come sopra reimpostati.

Circa la verifica di sovraccompensazioni o sottocompensazioni (Misura 26 nel testo revisionato proposto di cui alla delibera 189/2023) si richiama, inoltre, la necessità di un corretto recepimento della disciplina in materia di determinazione delle compensazioni contenuta nel Regolamento (CE) n. 1370/2007. In tal senso, alla luce di quanto ora proposto da codesta Autorità con riferimento alla metodologia di determinazione del ragionevole margine di utile, si propongono di seguito le modifiche ritenute indispensabili:

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
<b>Misura 26, punto 4</b>	<p>4. Qualora, in esito al confronto di cui al precedente punto 2, si riscontri una sovracompensazione derivante da diminuzione delle voci di costo e/o aumento delle voci di ricavo, l'EA procede al recupero delle somme pagate in eccesso nei precedenti anni del periodo regolatorio oggetto della verifica e alla riduzione del corrispettivo per il successivo periodo regolato. Ove alle predette variazioni dei costi e/o ricavi sia associato un rischio allocato all'IA ai sensi della Misura 12, fermo restando il raggiungimento degli obiettivi di cui alla Misura 16, l'EA può riconoscere all'IA una premialità incentivante (una tantum), corrispondente a quota-parte del risparmio ottenuto in termini di aumento dei ricavi e/o riduzione dei costi, rilevati nel corso del periodo regolatorio all'importo totale dei maggiori ricavi o dei minori costi.</p>	<p>4. Qualora, in esito al confronto di cui al precedente punto 2, si riscontri una sovracompensazione derivante da diminuzione delle voci di costo e/o aumento delle voci di ricavo, cui non è associato un rischio allocato all'IA ai sensi della Misura 13 o, in caso di rischio allocato all'IA, a carattere straordinario ed eccedenti le soglie definite nella matrice dei rischi posti in capo all'IA, l'EA procede al recupero delle somme pagate in eccesso nei precedenti anni del periodo regolatorio oggetto della verifica e alla riduzione del corrispettivo per il successivo periodo regolato. Ove alle predette variazioni dei costi e/o ricavi sia associato un rischio allocato all'IA ai sensi della Misura 13, fermo restando il raggiungimento degli obiettivi di cui alla Misura 16, l'EA può riconoscere all'IA una premialità incentivante (una tantum), corrispondente a quota-parte del risparmio ottenuto in termini di aumento dei ricavi e/o riduzione dei costi, rilevati nel corso del periodo regolatorio all'importo totale dei maggiori ricavi o dei minori costi.</p>	<p>In coerenza con la disciplina del Regolamento (CE) n. 1370/2007 in materia di compensazioni (art. 6 e, per i soli affidamenti diretti o in house, Allegato), occorre superare l'asimmetria tra la verifica delle sovracompensazioni e quella delle sottocompensazioni, prevedendo che le misure di riequilibrio da parte dell'ente affidante vadano effettuate, in entrambi i casi, per variazioni delle voci di costo o di ricavo cui non è associato un rischio in capo all'impresa affidataria (tenuto conto delle misure di mitigazione e delle soglie definite).</p> <p>Per gli affidamenti con gara la verifica di sovracompensazioni e relativo recupero anche al di fuori di variazioni dovute a fattori esogeni al CdS di carattere straordinario e addirittura non limitata ai casi di variazioni il cui rischio operativo non sia posto in capo all'IA, è peraltro suscettibile di produrre rilevanti distorsioni nella fase di presentazione delle offerte e contenzioso nella fase di esecuzione del CdS.</p>
<b>Misura 26, punto 5</b>	<p>5. Qualora, in esito al confronto di cui al precedente punto 2, si riscontri una sottocompensazione derivante da aumento delle voci di costo e/o diminuzione delle voci di ricavo, cui non è associato un rischio</p>	<p>5. Qualora, in esito al confronto di cui al precedente punto 2, si riscontri una sottocompensazione derivante da aumento delle voci di costo e/o diminuzione delle voci di ricavo, cui non è associato un rischio</p>	<p>È estremamente importante la previsione del necessario riequilibrio economico-finanziario del CdS in caso di emersione di sotto-compensazioni derivanti da variazioni delle voci di costo e/o diminuzione delle voci non contemplate nel rischio operativo posto in capo all'IA ai sensi della Misura 13, variazioni che devono includere</p>

Punto della Misura/Annesso/Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	<p>allocato all'IA ai sensi della Misura 12, l'EA procede, per il periodo regolatorio precedente, all'erogazione delle minori somme rilevate e, per il periodo regolatorio successivo, all'aumento del corrispettivo regolatorio precedente, all'erogazione delle oppure alla ridefinizione del perimetro dei minori servizi o del sistema tariffario, in misura regolatorio successivo, all'aumento del corrispondente a tali minori somme erogate, corrispettivo oppure alla ridefinizione del escludendo, in ogni caso, la possibilità di estensione della durata del contratto oltre la scadenza prevista.</p>	<p>allocato all'IA ai sensi della Misura <b>13 o, in caso di rischio allocato all'IA, venga superata la soglia definita nella matrice dei rischi</b>, l'EA procede, per il periodo regolatorio precedente, all'erogazione delle oppure alla ridefinizione del perimetro dei minori servizi o del sistema tariffario, in misura regolatorio successivo, all'aumento del corrispondente a tali minori somme erogate, escludendo, in ogni caso, la possibilità di estensione della durata del contratto oltre la scadenza prevista.</p>	<p>anche quelle relative al superamento delle soglie definite in matrice dei rischi per la determinazione dei rischi allocati in capo all'IA.</p>

Roma, lì 21 giugno 2024