



Direzione Strategie, Business Development e Sostenibilità  
*Il Responsabile*

Spettabile  
Autorità di Regolazione dei Trasporti  
pec@pec.autorita-trasporti.it

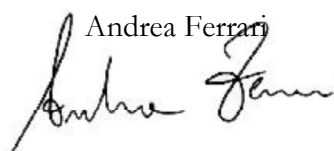
Firenze, 20 maggio 2024

**Oggetto:** Delibera ART 44/2024: Consultazione pubblica sul documento contenente la revisione della metodologia per la determinazione del margine di utile ragionevole nei servizi, gravati da OSP nei servizi di TPL su strada e ferrovia, di cui alla Misura n.17 dell'Allegato A della delibera n. 154/2019, avviata con delibera ART n. 244/2022 del 14 dicembre 2022.

Spett. Autorità,  
si trasmettono le osservazioni della scrivente in conformità a quanto previsto dall'Allegato B della Delibera 44/2024 in fase di consultazione.

Le osservazioni riportate nel presente documento, così come le informazioni ed i dati presenti, fanno specifico riferimento al mercato del TPL autofilometrotranviario, in cui la scrivente Società opera sia a livello nazionale che internazionale, tramite la controllata Qbuzz B.V. nei Paesi Bassi.

Nel restare a disposizione per qualsiasi chiarimento o confronto, si porgono i migliori saluti

Andrea Ferrari  




Punto dell'articolo / quesito di riferimento	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><b>Misura 17 - Determinazione del margine di utile ragionevole</b></p> <p><i>Q1. Si richiede di esprimere una valutazione sulla modalità alternativa di determinazione dell'utile ragionevole, definita in maniera analoga per il settore del trasporto marittimo e per il settore del trasporto terrestre, al punto 6 delle rispettive Misure 8</i></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 del margine di 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</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 del margine di 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). <del>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</del></p>	<p>Limitatamente alla Misura 17 comma 1, si precisa la necessità di garantire, nei PEF simulati e di gara una correlazione tra <b>WACC regolatorio</b> e <b>Matrice dei rischi</b><sup>1</sup>.</p> <p>In tal senso, il WACC regolatorio dovrebbe considerarsi come un tasso di "riferimento" cui la Stazione Appaltante dovrebbe tener conto per stabilire il WACC da applicare al singolo contratto; il reale tasso applicato potrà quindi essere "superiore" o "inferiore" al tasso regolatorio a seconda della diversa distribuzione dei rischi rispetto alla matrice <b>predeterminata</b> da codesta Autorità.</p> <p>In tal modo, si garantirebbe una coerenza tra livello di remunerazione "teorica" garantita e rischi associati al singolo contratto. In tal senso, la variabilità al rialzo del WACC regolatorio da parte dell'EA potrebbe costituire un elemento determinante nella partecipazione alla gara da parte degli operatori</p> <p>Per quanto attiene la possibilità per i PG di competere sul tasso di remunerazione del CIN, si evidenziano le seguenti criticità:</p> <p>i) non verrebbe garantita la comparabilità delle offerte dei concorrenti;</p>

<sup>1</sup> A tal proposito, il principio "guida" confermato dalla Commissione Europea (Linee guida interpretative 1370/2007) stabilisce che il livello di remunerazione concesso all'operatore debba essere proporzionale al livello di rischio assunto.

Punto dell'articolo / quesito di riferimento	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
	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.	<del>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.</del> <b>In tal senso, l'EA rimodula il WACC definito dall'Autorità in funzione del maggiore o minore livello di rischio allocato in capo all'IA ai sensi della Misura 13, rispetto all'allocazione predefinita dalla stessa Autorità.</b>	ii) si genererebbe un incentivo a competere su "dimensioni" finanziarie scarsamente controllabili dall'impresa, piuttosto che sull'efficienza operativa nella gestione del servizio, con l'effetto di esporre gli Enti Affidanti, nel corso dell'affidamento, ad un alto rischio di non sostenibilità finanziaria dei PEF di gara.
<b>Misura 17 - Determinazione del margine di utile ragionevole</b>	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	3. Il tasso di remunerazione di cui al punto 2, <b>opportunitamente rimodulato dall'EA in funzione del maggiore o minore livello di rischio allocato in capo all'IA</b> , è applicato sul CIN regolatorio, calcolato dall'EA	Le modifiche proposte si rendono necessarie al fine di garantire la corrispondenza tra il livello di remunerazione della concessione e l'allocazione dei rischi tra le parti (secondo i principi stabiliti dalle linee guida interpretative del 1370/2007, C 222/2023 paragrafo 2.6.4)

Punto dell'articolo / quesito di riferimento	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
	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>ai fini della redazione del PEF simulato</b> 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 parco rotabile).	
<b>Misura 17 - Determinazione del margine di utile ragionevole</b> <i>Q1. Si richiede di esprimere una valutazione sulla modalità alternativa di determinazione dell'utile ragionevole, definita in maniera analoga per il settore del</i>	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	5. In sede di predisposizione del PEFS per le procedure di gara, qualora l'EA verifichi che <del>potenziali partecipanti alla procedura di gara sono caratterizzati da</del> <b>per la corretta gestione dell'affidamento sia sufficiente</b> un impiego di capitale limitato o nullo i, secondo quanto specificato al punto 7, lo stesso <b>dovrà</b>	<p>Tenuto conto che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• l'EA non può ipotizzare "ex ante" i potenziali partecipanti alla procedura di gara e,</li> <li>• Al momento della predisposizione del PEFS, l'EA ipotizza ex-ante l'entità degli investimenti teoricamente necessari alla corretta gestione dell'affidamento;</li> </ul> <p>Se ne deduce che l'equa remunerazione garantita sarà dunque funzione degli investimenti ipotizzati dall'ente secondo la modalità di calcolo (WACC*CIN o alternativa) maggiormente coerente all'entità del capitale</p>

Punto dell'articolo / quesito di riferimento	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>trasporto marittimo e per il settore del trasporto terrestre, al punto 6 delle rispettive Misure 8</i>	determinazione dell'utile ragionevole da riconoscere, dandone conto nella Relazione di Affidamento <sup>5</sup> e, nel caso dei servizi ferroviari, anche nella Relazione che accompagna il medesimo PEFS <sup>6</sup> . 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. (...)	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. (...)	<p>"teoricamente" impiegato, da cui deriverà un corrispettivo posto a base gara.</p> <p>In tal senso si ritiene che l'EA, in fase di predisposizione del PEFS, <b>sia tenuto</b> all'adozione dell'approccio alternativo al WACC in tutti quei casi in cui il capitale "teorico" impiegato ipotizzato ai fini della predisposizione del PEFS sia "ridotto" o "nullo" (secondo quanto stabilito al comma 6 della Misura 17).</p>

Punto dell'articolo / quesito di riferimento	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><b>Misura 17 - Determinazione del margine di utile ragionevole</b></p> <p><i>Q3. Si richiede di esprimere una valutazione sulle modalità di determinazione del tasso di riferimento del mercato, definita in maniera analoga per il settore del trasporto marittimo e per il settore del trasporto terrestre, al punto 8 delle rispettive Misure.</i></p>	<p>6. La modalità alternativa di determinazione dell'utile ragionevole dovrà essere tale da garantire all'IA un EBIT <i>margin</i> di periodo pari ad una percentuale del 50% del tasso di rendimento di riferimento del mercato, secondo il punto 8.</p> <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, 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>6. La modalità alternativa di determinazione dell'utile ragionevole dovrà essere tale da garantire all'IA un EBIT <i>margin</i> di periodo pari al <b>100%</b> del tasso di rendimento di riferimento del mercato, secondo il punto 8.</p> <p>8. Il tasso di riferimento del mercato di cui al punto 6 è determinato dalla media <b>ponderata</b> del rapporto tra il risultato operativo netto e i ricavi, 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>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 agenzie per il TPL responsabili dell'acquisto diretto dei rotabili, genera 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>A tal proposito, in merito alla stima del <b>Tasso di riferimento</b> del mercato, occorrerebbe tener conto di quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Corretta scelta del Panel:</b> Nel panel delle Imprese Ferroviarie dovrebbero essere inseriti gli operatori che svolgono "prevalentemente" servizi di trasporto ferroviario passeggeri; in caso contrario il panel rifletterebbe risultati economici non coerenti con il business in oggetto. Inoltre, Trenitalia non può esserne esclusa dal momento che è rappresentativa di buona parte del mercato. Ad esempio, nel "cluster" identificato dall'Autorità tav.9 pg.34 (Schema AIR) le uniche società che soddisfano tale requisito sono 8 e non 20<sup>2</sup>. A tal proposito la definizione del Panel <b>andrebbe posta in consultazione sia per il TPL gomma che per quello ferroviario.</b></li> </ul>

<sup>2</sup> es. Busitalia Sita Nord, Cotral, TPER, AMT, ARST non possono esser qualificate come IF, dal momento che tale business è per le stesse "residuale" ed i dati economici riportati in tabella si riferiscono quindi prevalentemente al business di trasporto passeggeri su strada.

Punto dell'articolo / quesito di riferimento	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
	10 Voci di bilancio A1 e A5 inclusi i corrispettivi.	10 Voci di bilancio A1 e A5 inclusi i corrispettivi.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ebit Margin negativi:</b> dal Panel andrebbero esclusi tutti gli operatori che presentano EBIT Margin negativi</li> <li>• <b>Media aritmetica o pesata:</b> sia per il business TPL gomma che ferroviario, sarebbe opportuno pesare la media dell'Ebit margin nazionale per il fatturato delle singole società.</li> <li>• <b>Quota % di Ebit margin da riconoscere:</b> si propone il <b>100%</b> dell'Ebit mg medio nazionale, in caso contrario si genererebbe il paradosso per cui si imporrebbe al settore una progressiva riduzione dei margini sino a che gli stessi non vengano del tutto annullati. L'attuale livello di EBIT considerato (50%), dunque, non sarebbe idoneo ad assicurare un ragionevole utile anche per l'inevitabile progressiva tendenza alla riduzione della redditività del settore all'esito delle gare e conseguente applicazione ad un valore sempre più esiguo.</li> </ul>