



PROCEDIMENTO DI REVISIONE DELLA
METODOLOGIA PER LA DETERMINAZIONE DEL
MARGINE DI UTILE RAGIONEVOLE NEI SERVIZI,
GRAVATI DA OSP, DI CABOTAGGIO MARITTIMO, DI
CUI ALLA MISURA 10 DELL'ALLEGATO A ALLA
DELIBERA N. 22/2019, E NEI SERVIZI DI
TRASPORTO PUBBLICO SU STRADA E PER
FERROVIA, DI CUI ALLA MISURA 17 DELL'ALLEGATO
A ALLA DELIBERA N. 154/2019.

Schema di Analisi di Impatto della Regolazione

27 marzo 2024

Riservatezza: *PUBBLICO*

ART

SOMMARIO

INDICE	2
INDICE DELLE FIGURE	3
INDICE DELLE TAVOLE	4
INDICE DELLE ABBREVIAZIONI	5
PREMESSA	6
A. CONTESTO ECONOMICO DEL SETTORE DI RIFERIMENTO PER L'ATTO DI REGOLAZIONE	7
B. RAGIONI DELL'INTERVENTO DI REGOLAZIONE	23
C. DESTINATARI DELL'INTERVENTO DI REGOLAZIONE	33
D. DESCRIZIONE DELLO <i>STATUS QUO</i>	40
E. ILLUSTRAZIONE DELLE OPZIONI REGOLATORIE E DEI RELATIVI ONERI E BENEFICI INCREMENTALI	42
F. IDENTIFICAZIONE DELL'OPZIONE PREFERITA	48
APPENDICE 1. EVOLUZIONE DEGLI AFFIDAMENTI PER I SERVIZI DI CABOTAGGIO MARITTIMO	50
APPENDICE 2. SERVIZI DI CABOTAGGIO MARITTIMO IN REGIME DI OSP	53
APPENDICE 3. SERVIZI FERROVIARI IN REGIME DI OSP	55

INDICE

PREMESSA	6
A. CONTESTO ECONOMICO DEL SETTORE DI RIFERIMENTO PER L'ATTO DI REGOLAZIONE	7
A.1 Caratteristiche principali del settore del TPL	7
A.2 Cabotaggio marittimo	8
BOX 1. Servizi marittimi per la continuità territoriale	11
A.3 TPL terrestre	15
A.4 Gli investimenti previsti nel PNRR per il TPL	21
BOX 2. Investimenti per la Transizione energetica e mobilità sostenibile (PNRR)	21
B. RAGIONI DELL'INTERVENTO DI REGOLAZIONE	23
B.1 Obiettivi della regolazione in tema di utile ragionevole	23
B.2 Monitoraggio ed effetti della regolazione	25
B.2.1. Cabotaggio marittimo	25
B.2.2. TPL terrestre	28
B.2.3. Conclusioni	29
B.3 Finalità del nuovo intervento di regolazione	29
BOX 3. Utile ragionevole e disciplina comunitaria	30
C. DESTINATARI DELL'INTERVENTO DI REGOLAZIONE	33
C.1 Cabotaggio marittimo	33
C.2 TPL terrestre	34
C.3 CIN delle imprese di TPL - <i>Proxy</i>	35
C.4 Analisi di redditività delle imprese di TPL su strada	38
D. DESCRIZIONE DELLO <i>STATUS QUO</i>	40
E. ILLUSTRAZIONE DELLE OPZIONI REGOLATORIE E DEI RELATIVI ONERI E BENEFICI INCREMENTALI	42
E.1 Modello ordinario: aggiornamento del tasso di remunerazione del capitale (WACC)	43
E.2 Modello alternativo: ambito di applicazione del margine di utile ragionevole	44
E.3 Modello alternativo: individuazione del margine di utile ragionevole	46
F. IDENTIFICAZIONE DELL'OPZIONE PREFERITA	48
APPENDICE 1. EVOLUZIONE DEGLI AFFIDAMENTI PER I SERVIZI DI CABOTAGGIO MARITTIMO	50
APPENDICE 2. SERVIZI DI CABOTAGGIO MARITTIMO IN REGIME DI OSP	53
APPENDICE 3. SERVIZI FERROVIARI IN REGIME DI OSP	55

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1.	Passeggeri trasportati nel cabotaggio marittimo	9
Figura 2.	Corse effettuate e passeggeri trasportati nei servizi OSP della compagnia C.I.N.	12
Figura 3.	Corse effettuate e passeggeri trasportati nei servizi OSP da Toremar, Caremar e Laziomar	13
Figura 4.	Corse effettuate e passeggeri trasportati nei servizi OSP di Delcomar e SNS	14
Figura 5.	Traffico ferroviario per servizi OSP regionali (offerta)	15
Figura 6.	Traffico ferroviario per servizi OSP regionali (domanda)	15
Figura 7.	Viaggiatori trasportati nei servizi ferroviari regionali	16
Figura 8.	Trasporto pubblico locale: autolinee (offerta)	18
Figura 9.	Trasporto pubblico locale: autolinee (domanda)	18
Figura 10.	Età media del parco autobus	20
Figura 11.	Obiettivi della regolazione nel settore dei servizi di TPL	24
Figura 12.	Modello alternativo e suo ambito di applicazione	44

INDICE DELLE TAVOLE

Tavola 1.	Caratteristiche dei servizi di TPL in regime di OSP	8
Tavola 2.	Distribuzione della flotta mercantile per classi di età (stazza lorda non inferiore a 100 ton)	10
Tavola 3.	Età media del materiale rotabile nel settore ferroviario	17
Tavola 4.	Collegamenti di interesse nazionale sottoposti alla verifica del mercato ex delibera n. 22/2019	25
Tavola 5.	Procedure di affidamento avviate a seguito dell'entrata in vigore della delibera n. 22/2019	26
Tavola 6.	Valori del WACC rilasciati dall'ART per il cabotaggio marittimo	27
Tavola 7.	Valori del WACC rilasciati dall'ART per il TPL terrestre	29
Tavola 8.	Principali indicatori economico-patrimoniali delle IN titolari di CdS di cabotaggio marittimo	34
Tavola 9.	Principali indicatori economico-patrimoniali delle IF italiane titolari di CdS ferroviario	34
Tavola 10.	Totale immobilizzazioni materiali e immateriali per un campione di aziende di cabotaggio marittimo suddiviso per intervalli di addetti	36
Tavola 11.	Totale immobilizzazioni materiali e immateriali per un campione di aziende di TPL su ferro suddiviso per intervalli di addetti	36
Tavola 12.	Totale immobilizzazioni materiali e immateriali per un campione di aziende con valore del CdS inferiore\superiore a 1 mln euro	37
Tavola 13.	Totale immobilizzazioni materiali e immateriali per un campione di aziende suddiviso per intervalli di addetti	38
Tavola 14.	Distribuzione degli indicatori di redditività ROS e ROI delle aziende TPL su strada per classi di numero di addetti	39
Tavola 15.	Valutazione di impatto della regolazione riferita allo <i>status quo</i>	48

INDICE DELLE ABBREVIAZIONI

ART	<i>Autorità di regolazione dei trasporti</i>	OSP	<i>Obblighi di servizio pubblico</i>
CdS	<i>Contratto di Servizio</i>	PEF	<i>Piano Economico Finanziario</i>
CIN	<i>Capitale investito netto regolatorio</i>	PNC	<i>Piano nazionale complementare</i>
CNIT	<i>Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei trasporti</i>	PNRR	<i>Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza</i>
EA	<i>Enti affidanti</i>	PRO	<i>Piano Raggiungimento Obiettivi regolatori</i>
IA	<i>Imprese affidatarie</i>	TPL	<i>Trasporto pubblico locale</i>
IF	<i>Impresa ferroviaria</i>	WACC	<i>Costo medio ponderato del capitale investito (Weighted Average Cost of Capital)</i>
IN	<i>Imprese di navigazione</i>		
MIT	<i>Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti</i>		

PREMESSA

Il presente Schema di Analisi di Impatto della Regolazione (“Schema di AIR”) illustra l’ambito e le motivazioni alla base dello Schema di Atto di regolazione riguardante il *“Procedimento di revisione della metodologia per la determinazione del margine di utile ragionevole nei servizi, gravati da OSP, di cabotaggio marittimo, di cui alla Misura 10 dell’Allegato A alla delibera n. 22/2019, e nei servizi di trasporto pubblico su strada e per ferrovia, di cui alla Misura 17 dell’Allegato A alla delibera n. 154/2019”*, confrontando le opzioni regolatorie alternative esaminate e l’opzione preferita che, in quanto tale, è posta in consultazione. L’analisi è svolta in conformità a quanto previsto dal [Regolamento di disciplina dell’Analisi di impatto della regolazione e della Verifica di impatto della regolazione](#) (approvato con delibera dell’Autorità n. 54/2021 del 22 aprile 2021) e dai relativi Annessi.

A. CONTESTO ECONOMICO DEL SETTORE DI RIFERIMENTO PER L'ATTO DI REGOLAZIONE

Nella presente Sezione si descrive il quadro economico per gli ambiti ai quali si applicano le misure contenute nello Schema di atto di regolazione sottoposto a consultazione, che concernono la revisione della metodologia per la determinazione del margine di utile ragionevole nei servizi gravati da obblighi di servizio pubblico di cabotaggio marittimo, di cui alla Misura 10 dell'Allegato A alla delibera n. 22/2019, e nei servizi di trasporto pubblico, su strada e per ferrovia, di cui alla Misura 17 dell'Allegato A alla delibera n. 154/2019. Ciò anche tenuto conto delle specifiche segnalazioni pervenute e delle conseguenti interlocuzioni con gli Enti affidanti e con le associazioni di settore maggiormente rappresentative delle Imprese affidatarie e, in particolare, della richiesta di definizione di modalità di calcolo dell'utile ragionevole che tengano conto della possibilità che il CIN risulti di ridotta entità o pari a zero.

Nel prosieguo, si illustra il contesto economico dei settori interessati dalle misure regolatorie varate con le delibere sopra richiamate, evidenziando: le caratteristiche principali del settore del trasporto pubblico locale (§ A.1); il cabotaggio marittimo (§ A.2); il trasporto pubblico locale terrestre (§ A.3); gli investimenti previsti nel PNRR per il TPL (§ A.4).

A.1 Caratteristiche principali del settore del TPL

Al fine di individuare lo specifico contesto economico di riferimento appare opportuno rappresentare, preliminarmente, il settore dei servizi pubblici locali onerati da OSP.

Con riguardo alla delibera n. 22/2019, l'ambito oggettivo di applicazione concerne i servizi di cabotaggio marittimo gravati da OSP, che il d.lgs. 422/1997 distingue in servizi di "interesse nazionale", di competenza ministeriale, (i.e. i collegamenti tra la penisola e le isole maggiori - Sicilia e Sardegna - e tra la penisola e le isole Tremiti) e servizi di competenza regionale (i.e. i servizi di cabotaggio con le isole minori).

Con riguardo alla delibera n. 154/2019, l'ambito oggettivo di applicazione comprende i servizi TPL gravati da OSP, effettuati su strada (inclusi filobus, tram e metropolitane) e per ferrovia, sia in ambito locale (urbano, suburbano, extraurbano) che regionale¹. Le misure in essa contenute possono inoltre essere estese ai servizi di trasporto pubblico di passeggeri per via navigabile interna e ai servizi di trasporto su impianti fissi (funicolari, funivie), in particolare qualora tali servizi siano integrati entro una rete urbana, suburbana o regionale più estesa.

La seguente tavola fornisce alcune delle caratteristiche principali del settore dei trasporti pubblici in regime di OSP.

¹ Il servizio ferroviario OSP di media-lunga percorrenza, di competenza ministeriale, può ricadere nell'ambito oggettivo. Si veda al paragrafo 2.2 della [Relazione istruttoria della delibera n. 154/2019](#) dove è detto che: "è fatta salva la facoltà dell'ente competente di applicare le Misure di cui all'atto di regolazione in oggetto anche per lo svolgimento degli affidamenti dei servizi ferroviari di media-lunga percorrenza e interregionali" (pag. 12).

Tavola 1. Caratteristiche dei servizi di TPL in regime di OSP

Anno 2019

Dati di servizio	Autolinee, tranvie, metropolitane	Ferrovie regionali	Navigazione	Totale
Quantità di bus-km	1.609.283.838	38.669.720	(-)	1.647.968.881
Quantità di treno-km	58.521.457	228.570.072	(-)	287.091.529
Quantità di corsa-miglio	(-)	(-)	5.265.861	5.265.861
Passeggeri trasportati (a)	4.571.197.399	818.901.260	162.706.797	5.553.489.832
Dati economici				
Ricavi da traffico totali [€]	1.888.942.262	1.460.996.721	258.079.851	3.608.194.375
Corrispettivi totali [€]	4.902.744.342	2.749.633.192	207.075.405	7.859.869.052
Compensazioni per agevolazioni tariffarie [€]	92.991.741	20.313.391	14.632	113.319.764
Totale proventi imprese affidatarie [€]	6.884.678.345	4.230.943.304	465.169.888	11.580.791.537

Fonte: MIT, Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, Relazione annuale al Parlamento (2021)

(a) Nell'ambito della navigazione sono 146.497.560 i passeggeri trasportati dai servizi TPL della laguna di Venezia e 12.017.763 quelli trasportati con la navigazione lacuale.

Come si vede dalla tavola, nel 2019 le imprese impegnate nel TPL OSP coinvolgono un giro d'affari che ammonta a circa 11,6 miliardi di euro all'anno, dei quali solo circa il 30% è generato dai ricavi da traffico. Dati più aggiornati, ove disponibili, sono stati inseriti nei paragrafi relativi alla singola modalità di trasporto considerata.

Preme evidenziare, già da subito, come questo settore sarà interessato nei prossimi anni dagli ingenti investimenti – in ambito, *inter alia*, di innovazione, transizione ecologica e mobilità sostenibile – previsti nel “Piano nazionale di ripresa e resilienza” (PNRR) e dal “Piano nazionale complementare” (PNC), volti a dare attuazione, in Italia, al programma “Next Generation EU”, varato dall’Unione europea a integrazione del Quadro finanziario pluriennale a sostegno degli Stati membri per il superamento delle conseguenze economiche e sociali prodotte dall'emergenza pandemica². Per l'approfondimento di tale tema, si rinvia al § A.4.

A.2 Cabotaggio marittimo

La figura seguente riporta l'andamento del traffico di passeggeri in Italia nei servizi di cabotaggio marittimo nel quadriennio 2019-2022, senza distinzione tra servizi a libero mercato e servizi gravati da OSP: nel 2019 sono stati trasportati 39,5 milioni di passeggeri³, crollati a 25 milioni nel 2020 (circa -37%) a causa delle restrizioni governative agli spostamenti delle persone per il contenimento della pandemia da COVID-19⁴,

² Da ultimo, come modificata dalla decisione di esecuzione del Consiglio su proposta della [CE COM \(2023\) 765 final](#) del 24/11/2023 che modifica la decisione di esecuzione (UE) (ST 10160/21; ST 10160/21 ADD 1 REV 2), del 13 luglio 2021, relativa all'approvazione della valutazione del piano per la ripresa e la resilienza dell'Italia, e suo [allegato](#). Si veda in particolare il Box in § A.4.

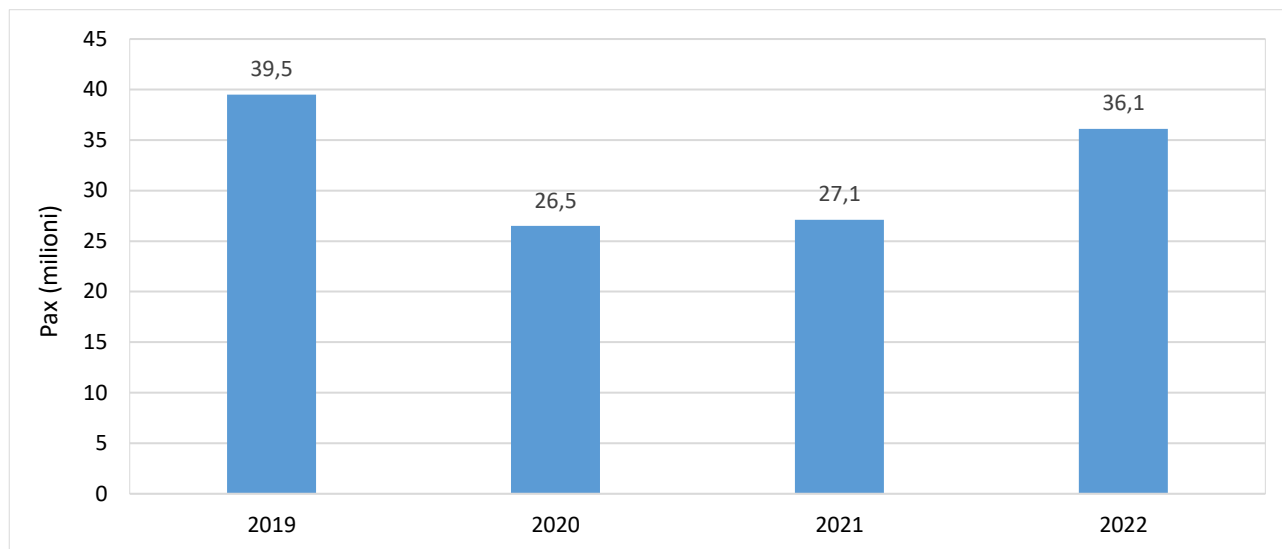
³ Valore medio tra passeggeri imbarcati e sbarcati.

⁴ I dati non comprendono i passeggeri dei servizi di cabotaggio sullo Stretto di Messina, svolti dal Gruppo Ferrovie dello Stato in base a una convenzione col Ministero.

livello tuttavia che si riconferma largamente nel 2021, mentre nel 2022 il traffico, in aumento, si assesta comunque a circa -8,6% rispetto al 2019.

Figura 1. Passeggeri trasportati nel cabotaggio marittimo

Anni 2019-2022



Fonte: elaborazione ART su dati MIT, 2023, CNIT 2021-2022

I servizi di cabotaggio marittimo in regime di OSP rappresentano una quota significativa del traffico marittimo, stimabile nel 2019 in circa 14 milioni di passeggeri (circa il 35% del totale).

Con la liberalizzazione del cabotaggio marittimo sancita dal regolamento (CEE) n. 3577/1992⁵, l'esercizio in libero mercato dei relativi servizi costituisce la regola, a cui gli Enti affidanti possono derogare, esclusivamente con riguardo ai collegamenti con le isole, qualora si rilevi il c.d. "fallimento del mercato", inteso come l'incapacità degli operatori di garantire, in assenza di sostegno finanziario, un servizio adeguato al soddisfacimento delle esigenze di mobilità dell'utenza che gli stessi Enti affidanti hanno preventivamente identificato; tali analisi sono effettuate nell'ambito della verifica del mercato disciplinata dalla regolazione dell'Autorità (*infra*)⁶.

Attualmente, i collegamenti marittimi di continuità territoriale con le isole maggiori (Sicilia e Sardegna) e le

⁵ Regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio del 7 dicembre 1992 concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo). Con il recepimento della disciplina di cui al citato regolamento (CEE) n. 3577/1992, si è pertanto progressivamente abbandonato – a livello nazionale, ma anche in altri Paesi europei comprendenti territori insulari, quali la Francia e la Spagna – il sistema di servizi basato sulla c.d. "marina nazionale sovvenzionata" seppure con differenti modalità e tempistiche nei diversi Stati interessati e, in alcuni casi, anche su impulso diretto della Commissione europea intervenuta attraverso specifici procedimenti atti a valutare la compatibilità con i trattati dei regimi in essere. In Italia esso era garantito dal Gruppo Tirrenia. Nel 2009, il Governo italiano scelse la via della cessione, attraverso una gara a doppio oggetto, della proprietà del Gruppo Tirrenia ad imprese private e del contestuale affidamento del servizio agli acquirenti di queste imprese. Il processo si è sviluppato in due fasi: (i) l'art. 19-ter, comma 7, del decreto-legge 25 settembre 2009 n. 135, assegnava alle Regioni i compiti di programmazione e di amministrazione relativi ai servizi di cabotaggio marittimo di servizio pubblico che si svolgono nell'ambito territoriale regionale; l'art. 19-ter, comma 8, ha decretato la privatizzazione di 5 compagnie di navigazione a controllo pubblico: Tirrenia S.p.a., Caremar S.p.a., Toremar S.p.a., Saremar S.p.a. e Siremar S.p.a.; (ii) nel luglio 2011 con la cessione della società alla CIN-Compagnia italiana di navigazione S.p.a., la quale ha poi sottoscritto, nel luglio 2012, la convenzione con il Ministero per l'esercizio dei servizi di cabotaggio.

⁶ Qualora l'Ente affidante, in esito alle analisi effettuate, riscontri il fallimento del mercato, e individui nel contratto di servizio lo strumento per garantire la c.d. continuità territoriale con le isole, esso può affidare il servizio esclusivamente attraverso una gara aperta e, generalmente, in assenza di esclusiva per l'Impresa affidataria, rappresentando quest'ultima opzione una soluzione da applicare *extrema ratio*.

isole minori sono caratterizzati dalla contemporanea presenza di servizi in regime di OSP (per i quali l'Ente affidante fissa le linee marittime che le imprese di navigazione devono necessariamente garantire, con la frequenza dei collegamenti e il tipo di navi da utilizzare, e di servizi a libero mercato (talvolta effettuati anche dalle medesime imprese di navigazione che svolgono i servizi OSP).

Si registrano **26 i contratti di servizio in essere** e **2 i casi di OSP applicati orizzontalmente**, questi ultimi introdotti a seguito dell'entrata in vigore della regolazione dell'Autorità.

Con riferimento al **naviglio** utilizzato per i servizi di cabotaggio, nel 2022 la flotta mercantile italiana⁷ per il trasporto di passeggeri e merci risulta composta da 349 navi, di cui 292 maggiori e, di queste, 106 adibite ai viaggi nazionali⁸.

Appare opportuno evidenziare che il cabotaggio marittimo, in Italia, si caratterizza per una **flotta di età media particolarmente elevata**, con il 55% della stessa che risulta composta da navi di 30 o più anni (vedi tavola seguente).

Tavola 2. Distribuzione della flotta mercantile per classi di età (stazza lorda non inferiore a 100 ton)

Anno 2022

Tipo di nave	Totale	Classi di età (anni)						
		0-4	5-9	10-14	15-19	20-24	25-29	≥ 30
Navi di trasporto pax e pax/merci	292	19	10	23	26	34	20	160
% sul totale categoria	100%	7%	3%	8%	9%	12%	7%	55%

Fonte: elaborazione ART su dati MIT, 2023, CNIT 2021-2022, (solo navi maggiori)

Tale caratteristica costituisce una delle principali ragioni alla base del **limitato valore del CIN regolatorio**⁹, e conseguentemente dell'utile ragionevole, che ha determinato le problematiche relative all'affidamento di alcuni servizi di cabotaggio (*infra*).

Nel Box seguente sono illustrati nel dettaglio i servizi marittimi per la continuità territoriale svolti dalle società privatizzate.

⁷ Con stazza lorda inferiore a 100 tonnellate.

⁸ MIT, 2023, CNIT 2021-2022 (tabelle VI.2.3.2. e VI.2.3.3).

⁹ Dalle verifiche del mercato e dalle procedure per l'affidamento dei servizi, tale problematica parrebbe riguardare prevalentemente il cabotaggio con le isole minori piuttosto che i servizi di interesse nazionale.

BOX 1. Servizi marittimi per la continuità territoriale

Con la scadenza della convenzione MIT - C.I.N., nel 2020, che disciplinava i servizi di collegamento con le isole Sardegna, Sicilia e Tremiti – per una compensazione annua pari a 72.685.642 euro – in esito alla verifica di mercato condotta dal MIT si è pervenuto, per quattro dei dieci collegamenti interessati, alla liberalizzazione dei servizi (Napoli-Palermo, Ravenna-Brindisi-Catania, Livorno-Cagliari e Genova-Olbia-Arbatax), ritenute esaurite le condizioni che avevano portato l'Ente affidante a imporre OSP ed erogare compensazioni a copertura degli stessi; per il collegamento Civitavecchia-Olbia sono stati, invece, imposti OSP orizzontali, mentre si è optato per l'affidamento mediante gara per le tratte Napoli-Cagliari-Palermo, Genova-Porto Torres (stagione invernale), Civitavecchia-Arbatax-Cagliari e Termoli-Isole Tremiti. Tali servizi risultano attualmente affidati a tre diverse imprese di navigazione.

I collegamenti marittimi di continuità territoriale con le isole minori sono effettuati sulla base di Contratti di Servizio stipulati dalle Regioni territorialmente competenti. Le compagnie di navigazione titolari sono:

- **Toscana Regionale Marittima S.p.a. (Toremare)**, privatizzata nel 2011, che gestisce i collegamenti tra la Toscana e l'Arcipelago Toscano;
- **Campania Regionale Marittima S.p.a. (Caremar)**, privatizzata nel 2015, che gestisce i collegamenti tra la Campania e le isole del Golfo di Napoli;
- **Laziomar S.p.a. (Laziomar)**, incorporata *ex lege* da Caremar, che gestisce i collegamenti tra il Lazio e le isole Pontine;
- **Delcomar S.r.l. (Delcomar)** che gestisce i collegamenti tra la Sardegna e le sue isole minori¹⁰, subentrata nel Contratto di Servizio a Saremar dopo il fallimento di quest'ultima.

Per quanto riguarda la Sicilia, i collegamenti marittimi tra questa regione e le sue isole minori vengono distinti in "essenziali" e "integrativi".

I collegamenti "essenziali" sono in capo alla compagnia **Società Navigazione Siciliana S.p.a. (SNS)** che ha acquisito l'ex Siremar S.p.a. con la procedura di privatizzazione, in forza di una Convenzione stipulata col Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti nel 2016 (con scadenza al 2028), ed effettuati concretamente dalle compagnie Caronte & Tourist Isole Minori S.p.a. (servizi Ro-Ro) e Liberty Lines S.p.a. (servizi veloci)¹¹.

I servizi "integrativi" sono affidati dalla Regione Sicilia con CdS alle medesime imprese attive nei servizi "essenziali": Liberty Lines S.p.a. mediante navi veloci e Caronte & Tourist Isole Minori S.p.a. mediante traghetti.

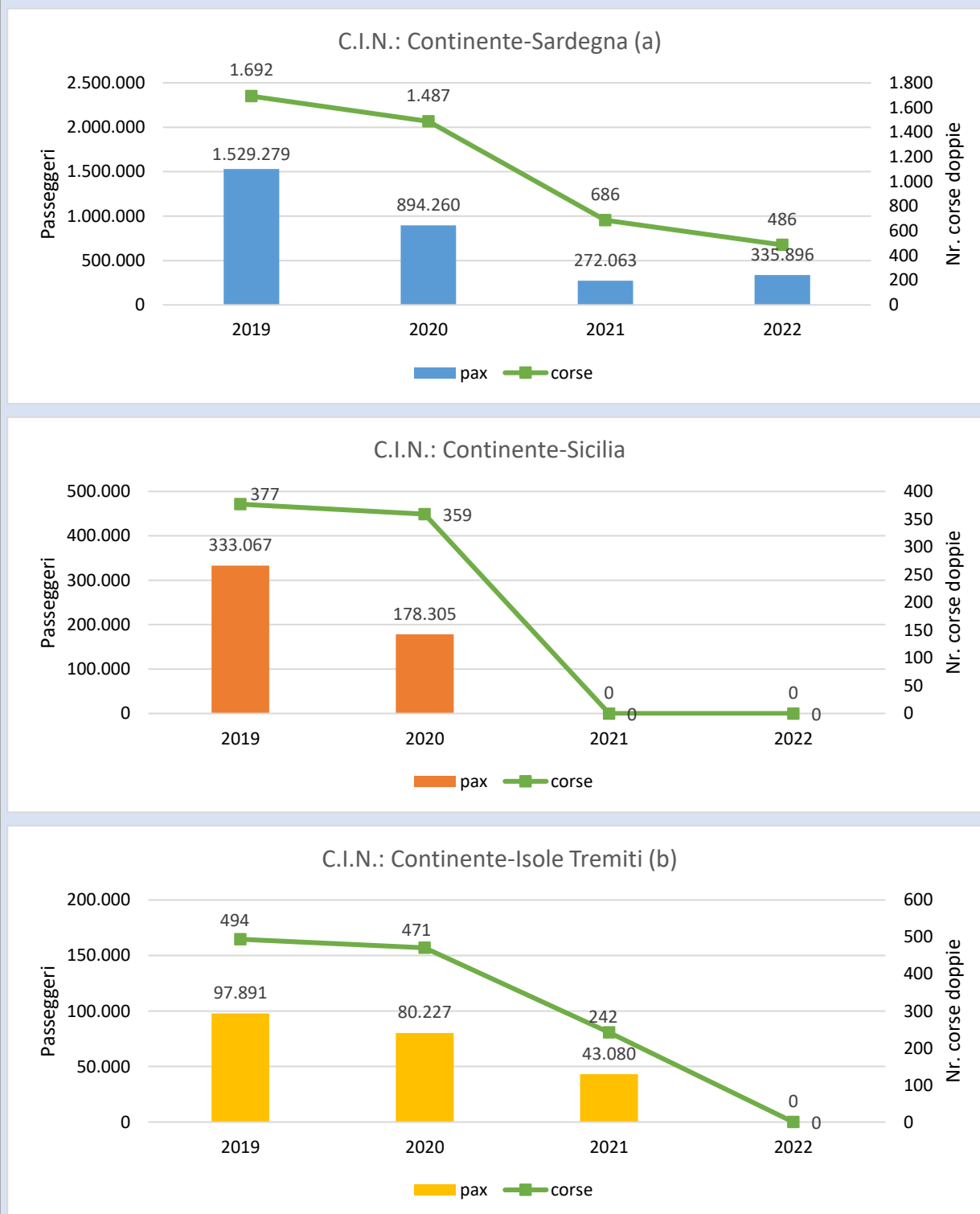
Seguono alcune figure che riportano gli andamenti della domanda (Nr. pax) e dell'offerta (Nr. Corse doppie) registrati negli anni 2019-2022 per le IN sopra indicate, mentre per una più dettagliata descrizione delle dinamiche afferenti ai collegamenti più complessivamente considerati si rinvia all'Appendice 1.

¹⁰ Si segnalano EneRmaR S.r.l., che effettua i servizi notturni con le isole di San Pietro e La Maddalena, e Moby, che effettua il servizio Santa Teresa-Bonifacio, storicamente effettuati da Saremar e sovvenzionati dalla Regione Sardegna al pari dei collegamenti con le isole minori. Si osserva che la Regione Sardegna ha deciso di assoggettarli alla regolazione di cui alla delibera n. 22/2019 nonostante si tratti di collegamenti internazionali.

¹¹ Tali servizi sono effettuati da Caronte & Tourist isole minori a seguito di un contratto di affitto di azienda.

Figura 2. Corse effettuate e passeggeri trasportati nei servizi OSP della compagnia C.I.N.

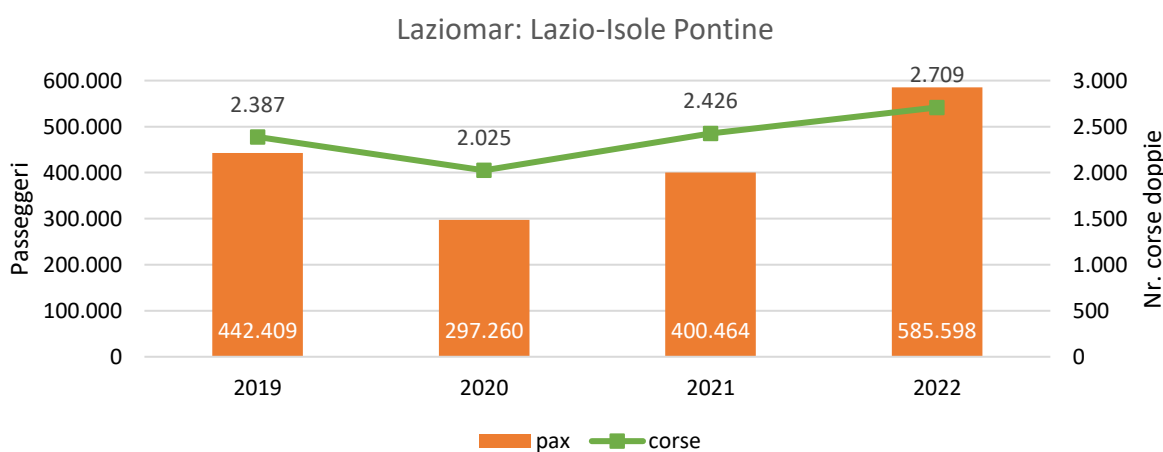
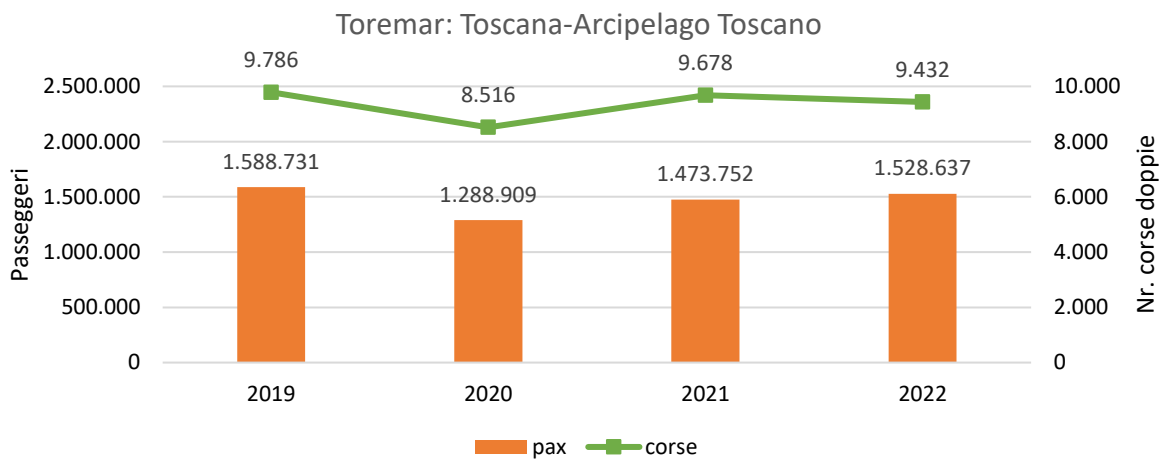
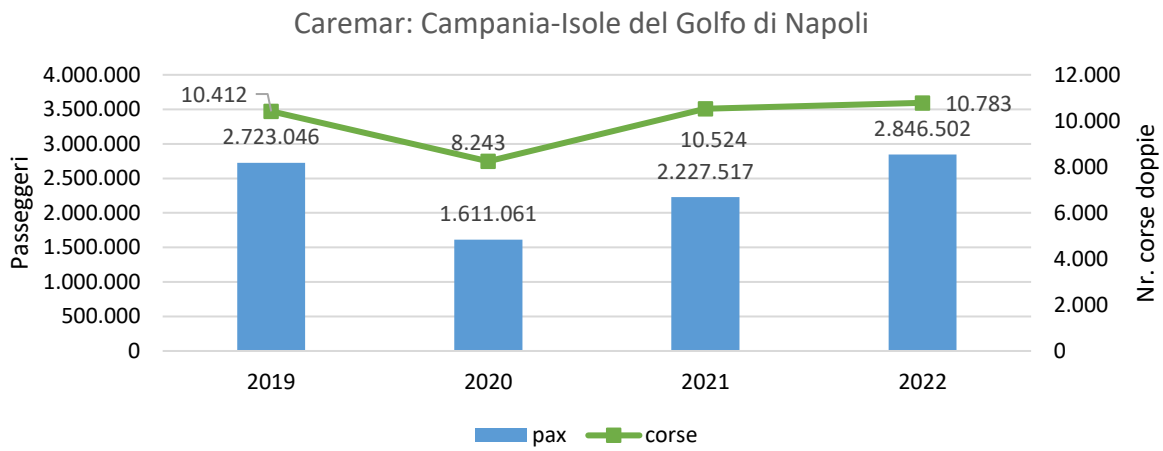
Anni 2019-2022



Fonte: elaborazione ART su dati MIT, CNIT, vari anni

- (a) Da dicembre 2020 la linea passeggeri Genova-Olbia-Arbatax è passata al mercato, mentre sulla linea passeggeri Civitavecchia-Olbia (stagione invernale), il MIT ha optato per l'imposizione degli obblighi di servizio pubblico a tutte le imprese di navigazione quale condizione per operare anche nel periodo estivo. Invece i servizi della stagione invernale sulla linea Genova-Porto Torres sono stati aggiudicati a C.I.N. fino al 30 settembre 2026.
- (b) La linea Termoli-Isole Tremiti è stata aggiudicata alla compagnia Navigazione Libera del Golfo S.r.l. con decorrenza dal 1° luglio 2021 e fino al 30 giugno 2024.

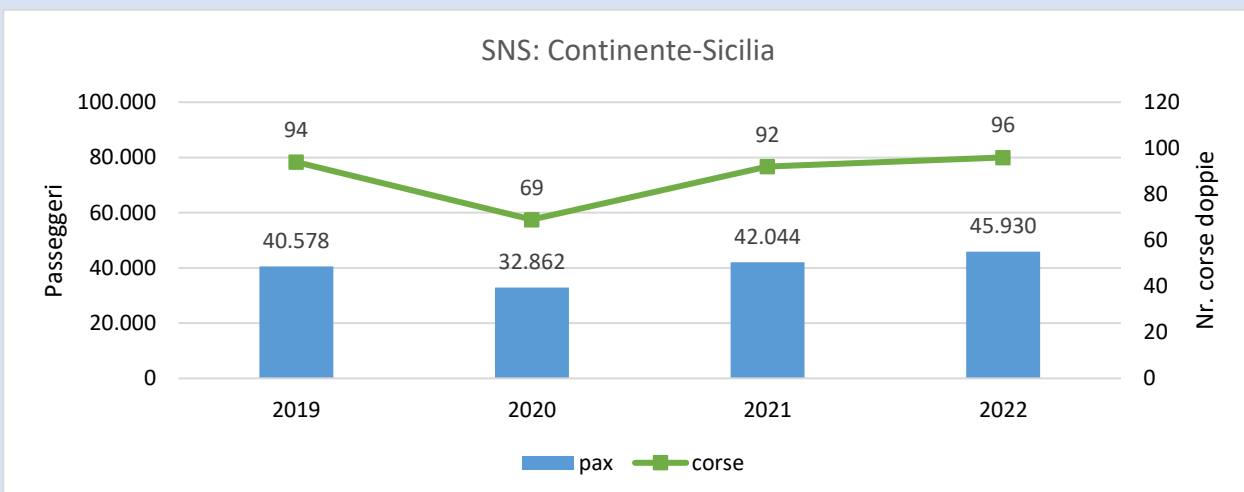
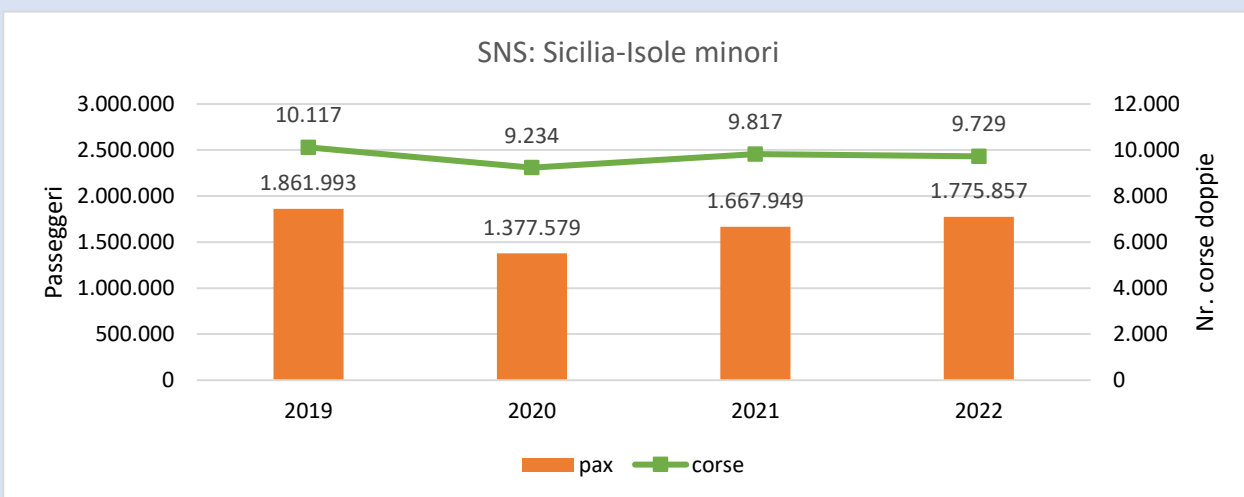
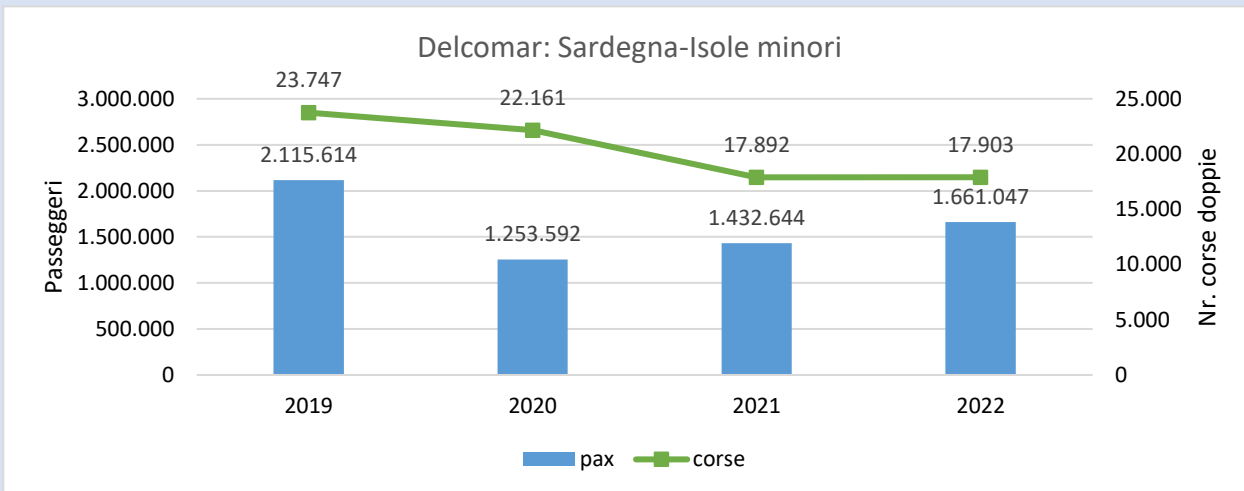
Figura 3. Corse effettuate e passeggeri trasportati nei servizi OSP da Toremar, Caremar e Laziomar
Anni 2019-2022



Fonte: elaborazione ART su dati MIT, CNIT, vari anni

Figura 4. Corse effettuate e passeggeri trasportati nei servizi OSP di Delcomar e SNS

Anni 2019-2022



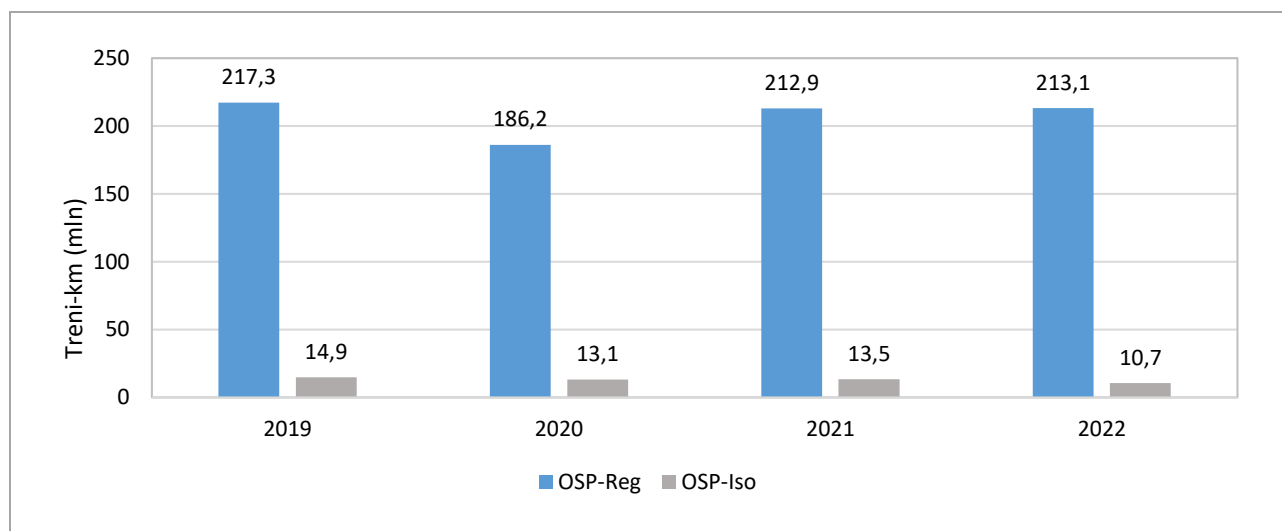
Fonte: elaborazione ART su dati MIT, CNIT, vari anni

A.3 TPL terrestre

Le figure seguenti rappresentano gli andamenti registrati nel quadriennio 2019-2022 dalla domanda e offerta di servizi di **trasporto ferroviario** nel comparto passeggeri OSP regionale, resi sia sulle reti interconnesse (nazionale e regionali) sia sulle reti isolate.

Figura 5. Traffico ferroviario per servizi OSP regionali (offerta)

Anni 2019-2022

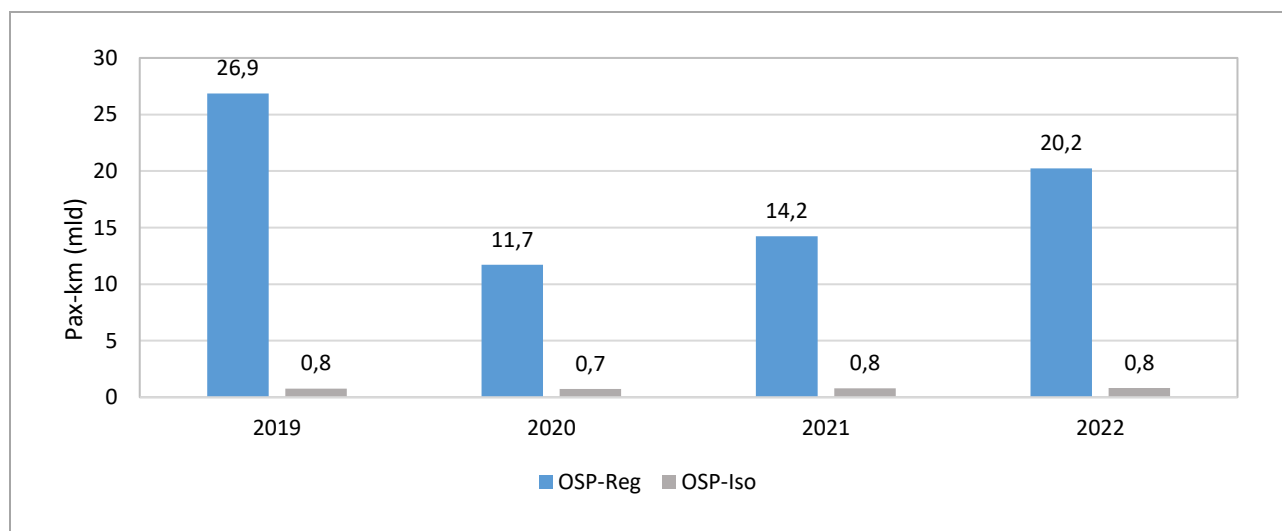


Fonte: elaborazione ART su dati imprese ferroviarie

Nel 2019 il volume di traffico dei servizi OSP regionali effettuati sulle reti interconnesse (nazionali e regionali) supera 217 milioni di treni-km, mentre sulle reti isolate sfiora 15 milioni di treni-km. Il calo dell'offerta (circa -14%) causato dalle restrizioni per il COVID-19 risulta quasi completamente recuperato nel 2021 e confermato nel 2022, ad eccezione dell'offerta sulle reti isolate, in calo nell'ultimo anno considerato; la stessa cosa invece non avviene sul lato della domanda, come si osserva nella figura seguente.

Figura 6. Traffico ferroviario per servizi OSP regionali (domanda)

Anni 2019-2022

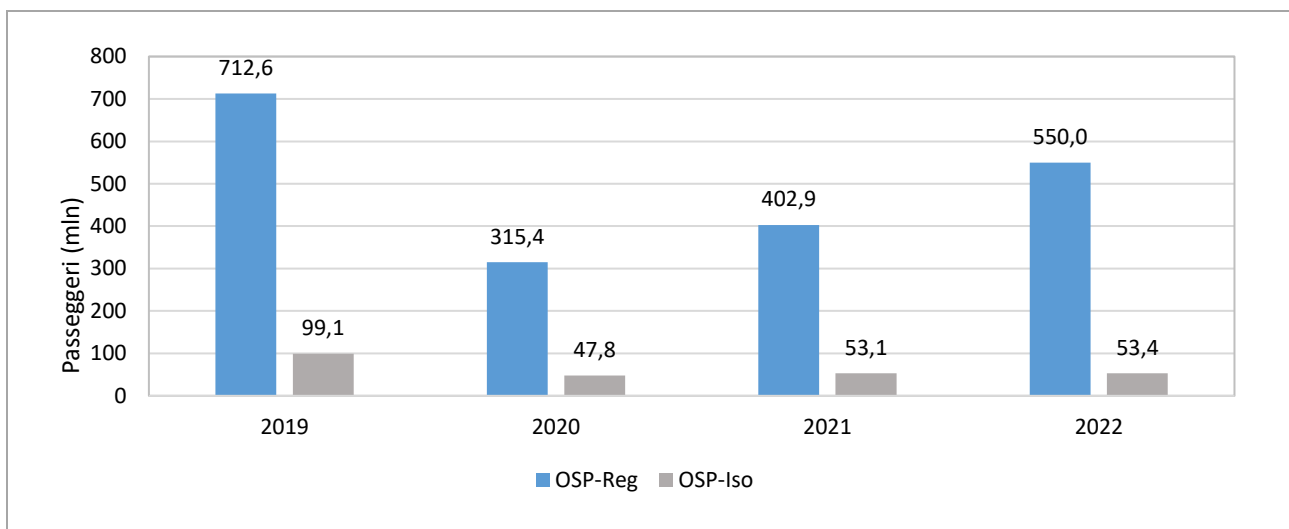


Fonte: elaborazione ART su dati imprese ferroviarie

Nel 2019 la domanda di servizi ferroviari regionali su reti interconnesse ha registrato quasi 27 miliardi di pax-km e non raggiunge 1 miliardo di pax-km sulle reti isolate. Il crollo accusato nel 2020 (circa -57%) è stato recuperato solo parzialmente. Mentre i servizi sono ripresi secondo la programmazione contrattualmente prevista, le persone non sono tornate ad utilizzare i treni regionali come facevano prima della pandemia, e ciò probabilmente è da imputarsi alla persistenza di timori di possibili contagi, nonché al mutamento del fabbisogno dei servizi di mobilità (per esempio, in ragione della diffusione dello *smartworking*). Questo aspetto emerge chiaramente anche dalla figura seguente, che mostra l'andamento del numero dei passeggeri.

Figura 7. Viaggiatori trasportati nei servizi ferroviari regionali

Anni 2019-2022



Fonte: elaborazione ART su dati imprese ferroviarie

In definitiva, nel 2021 hanno utilizzato i treni regionali solo circa il 64% dei passeggeri del 2019 e circa l'85% nel 2022.

La tavola seguente riporta l'età media del materiale rotabile a livello regionale.

Tavola 3. Età media del materiale rotabile nel settore ferroviario

Anno 2023

Regione	Età media	Nr. Treni	% Treni > 15 anni
Abruzzo	18,1	67	55,2%
Basilicata	17,5	28	50,1%
Calabria	21,4	97	83,5%
Campania	18,5	241	48,9%
Emilia-Romagna	9,1	177	24,0%
Friuli-Venezia Giulia	17,9	56	50,0%
Lazio	17,8	235	53,0%
Liguria	9,9	92	12,0%
Lombardia	17,7	463	36,7%
Marche	10,7	48	38,0%
Molise	22,3	23	95,0%
Piemonte	16,1	175	53,0%
Pr. Bolzano	12	48	14,3%
Pr. Trento	15,9	41	75,6%
Puglia	13,1	158	25,9%
Sardegna	19,7	81	45,7%
Sicilia	19,3	133	66,9%
Toscana	14,3	257	49,4%
Umbria	21,5	76	50,0%
Valle d'Aosta	10,8	13	54,0%
Veneto	12,5	165	24,8%

Fonte: elaborazione ART su dati Legambiente, rapporto [Pendolaria 2024](#)

Nel 2023, in base alle rilevazioni di Legambiente, sopra riportate, il parco rotabile destinato ai servizi ferroviari regionali ammonterebbe a 2.674 treni a livello nazionale, con un'età media (ponderata) pari a 16,1 anni (per treno) e una percentuale media (ponderata) di mezzi con età superiore a 15 anni pari al 44%. Considerando i rapporti Pendolaria degli ultimi tre anni, si rileva poi che, dal 2021 al 2023, non ci sarebbero state significative variazioni nell'età media (ponderata) del complessivo parco rotabile in Italia, che sarebbe restata stazionaria tra il 2021 e il 2022 (e pari a 15,7 anni), mentre nel 2023 sarebbe passata, come detto, a 16,1 anni.

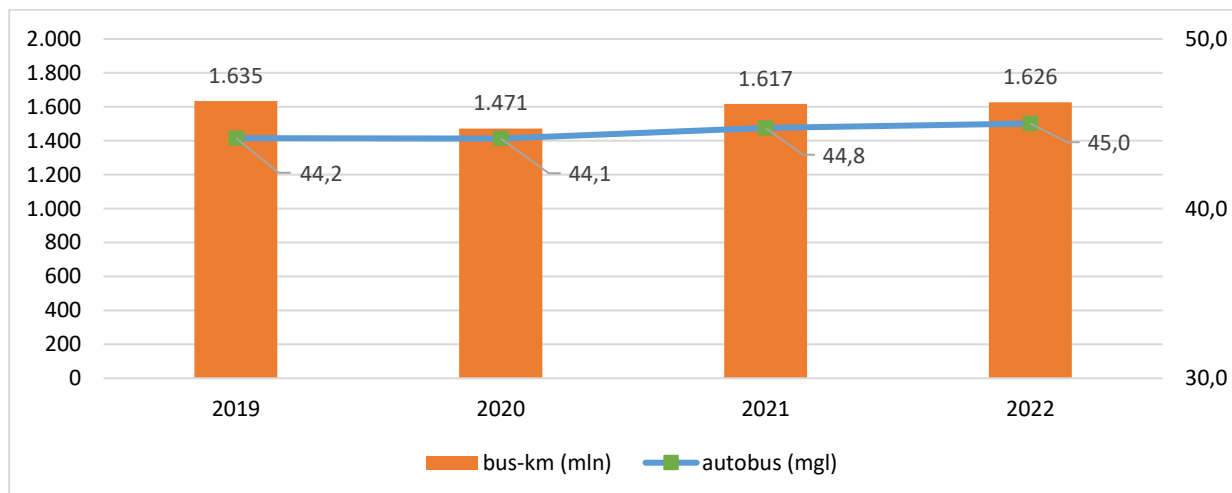
Con riguardo al **TPL su strada**, come evidenziato nella Tavola 1 - che riporta, *inter alia*, i principali valori relativi al dimensionamento del settore del TPL su strada con riferimento ai servizi: "Autolinee, tranvie, metropolitane, altro" - si rileva che l'offerta complessiva, per l'anno 2019, supera 1,6 milioni di bus-km, a fronte di ca. 4,6 miliardi di passeggeri trasportati.

Per le sole autolinee, si hanno dati aggiornati al 2022 e riportati nelle figure sottostanti. Da esse, si osserva una sostanziale offerta stabile nel periodo interessato, a fronte di una domanda che mostra una flessione consistente nel 2020 (-40%, a fronte di un solo -10% dal lato dell'offerta in termini di bus-km) e che tuttavia

segnala un parziale recupero verso i valori pre-pandemici, soprattutto nel 2022 (+33% in termini di pax-km rispetto al 2021; -15%, rispetto al 2019).

Figura 8. Trasporto pubblico locale: autolinee (offerta)

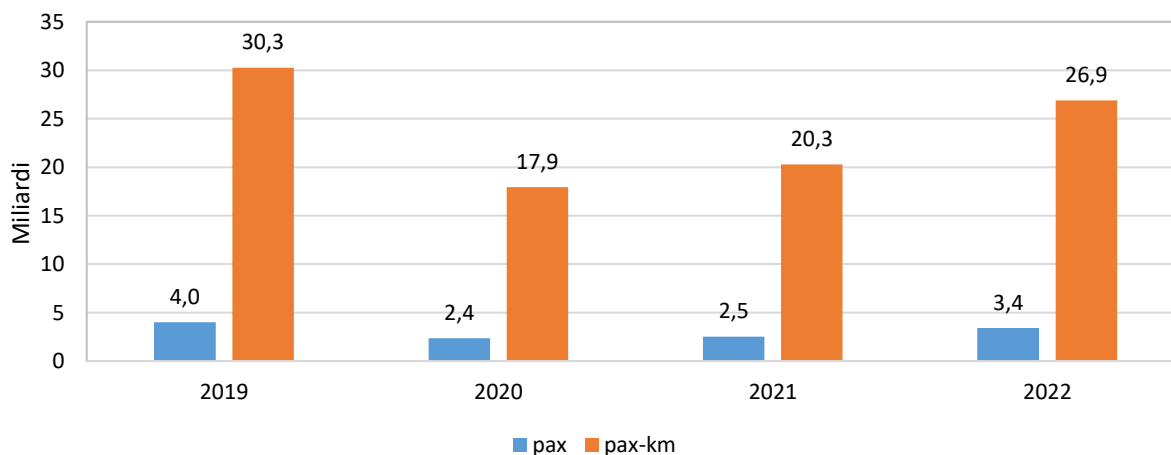
Anni 2019-2022



Fonte: elaborazione ART su dati MIT, 2023, CNIT 2021-2022

Figura 9. Trasporto pubblico locale: autolinee (domanda)

Anni 2019-2022



Fonte: elaborazione ART su dati MIT, 2023, CNIT 2021-2022

È stata infine osservata, sulla base dei dati resi disponibili dal MIT¹² e rappresentati nella figura che segue, **l'età media del parco autobus**, al 30 settembre 2022, per ciascuna regione italiana. Il dato medio nazionale registra un valore di 10,3 anni, con un minimo di 7,4 anni in Friuli-Venezia Giulia e un massimo di 16,8 nella regione Molise.

¹² Dati disponibili al link: <https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/notizia/2022-10/Parco%20autobus%20settembre%202022.pdf>

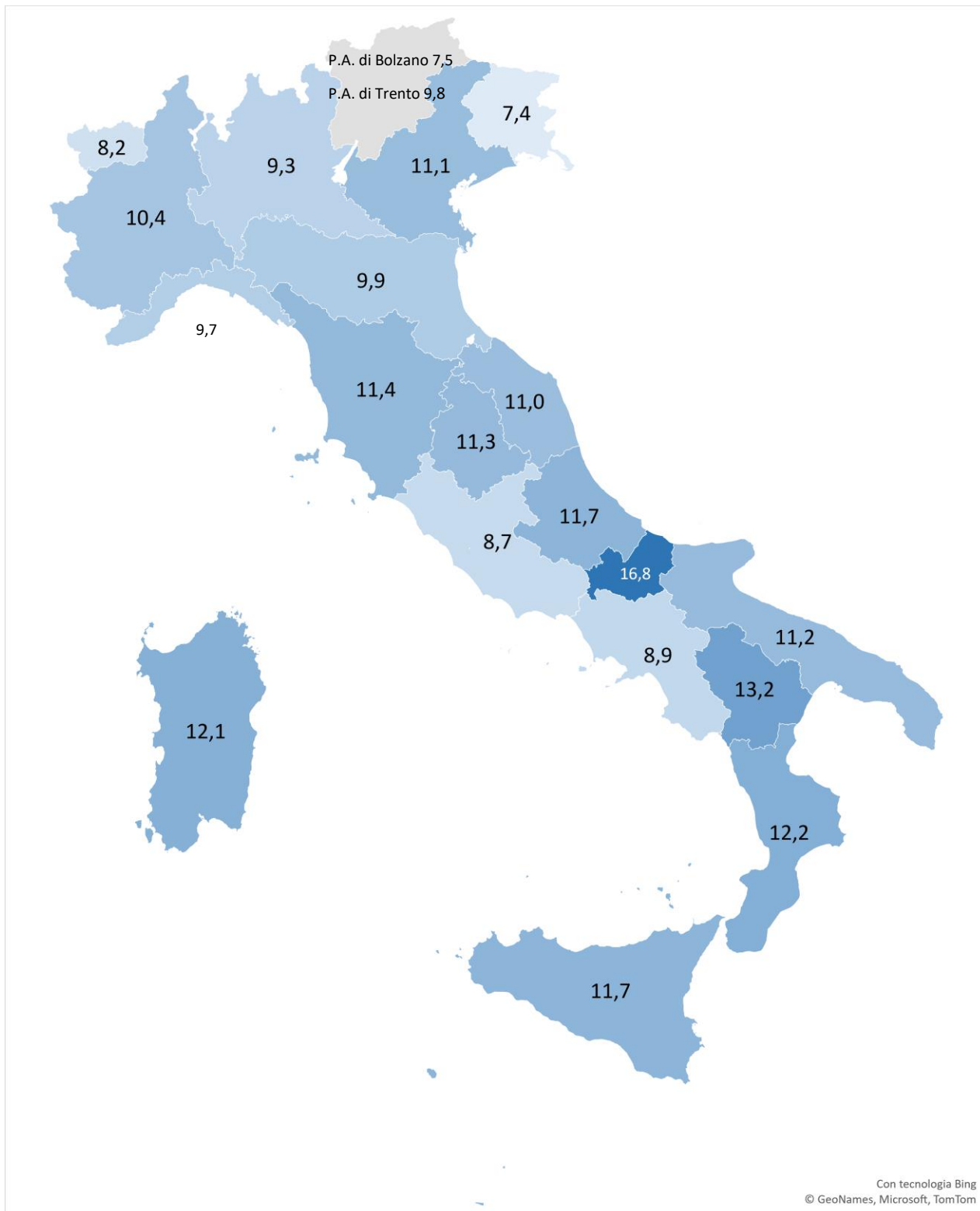
La tendenza risulta in diminuzione su base nazionale (rispetto alla precedente rilevazione del MIT di luglio 2021 pari a 10,6 anni) e la proiezione futura, in ragione anche delle nuove risorse del PNRR¹³, prevede (secondo il Rapporto ASSTRA e Intesa San Paolo¹⁴) che nel 2026, l'età media nazionale del parco autobus, raggiungerà il valore di 9,4 anni.

¹³ Alle quali si sommano i finanziamenti previsti dal Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile e dal Piano Nazionale per gli investimenti Complementari al PNRR.

¹⁴ ASSTRA e Intesa San Paolo, [Le performance delle imprese di trasporto pubblico locale 2022](#).

Figura 10. Età media del parco autobus

Anno 2022



Fonte: elaborazione ART su dati MIT, disponibili al link: <https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/notizia/2022-10/Parco%20autobus%20settembre%202022.pdf>

A.4 Gli investimenti previsti nel PNRR per il TPL

Gli investimenti previsti dal PNRR per il TPL hanno l'obiettivo di conseguire un sostanziale incremento della quota modale del TPL, nell'ordine del 10% circa, al fine di raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione previsti dalla Strategia europea per una mobilità sostenibile e intelligente¹⁵. In particolare, nell'ambito del **Missione 2 Componente 2 (M2C2), Transizione energetica e mobilità sostenibile**, dedicata agli investimenti e alle riforme nel settore della mobilità sostenibile, si osservano alcuni investimenti che si stima avranno un considerevole impatto nei comparti di interesse e illustrati nel Box che segue.

BOX 2. Investimenti per la Transizione energetica e mobilità sostenibile (PNRR)¹⁶

Investimento 4.2: Sviluppo trasporto rapido di massa (metropolitana, tram, autobus) L'investimento punta a realizzare 11 km di rete destinata alla metropolitana, 85 km di rete destinata ai tram, 120 km di filovie e 15 km di funivie. Gli interventi contemplati dalla misura provengono da due diversi inviti a manifestare interesse (macrogruppi): a) avviso 1 (termine ultimo nel 2020): realizzazione di almeno sette interventi nelle città di Roma, Genova, Firenze, Palermo, Bologna e Rimini; b) avviso 2 (termine ultimo a gennaio 2021): realizzazione di almeno 21 interventi nelle città di Roma, Firenze, Napoli, Milano, Palermo, Bari, Bologna, Catania, Padova, Perugia e Taranto. Entro fine dicembre 2023, devono essere notificata l'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per la realizzazione di tali progetti infrastrutturali.

Investimento 4.4.1: Rinnovo del parco autobus regionale per il trasporto pubblico con veicoli a combustibili puliti. L'investimento consiste nell'acquisto di almeno 3 000 autobus a pianale ribassato a emissioni zero e di almeno 1.000 stazioni di ricarica per tali autobus e deve contribuire a migliorare la qualità dell'aria e ridurre le emissioni gas a effetto serra (i.e. autobus ad alimentazione elettrica o a idrogeno con pile a combustibile). Gli autobus devono essere dotati di tecnologie digitali. Entro fine giugno 2023 è stabilito che deve essere notificata l'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per l'acquisto di treni a zero emissioni.

Investimento 4.4.2: Rinnovo del parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico con treni passeggeri alimentati con combustibili puliti e per il servizio universale. L'investimento consiste nell'acquisto di almeno 66 treni a emissioni zero in sostituzione di vecchie unità elettriche e a diesel e di altre 100 vetture per il servizio universale. In totale sono previste 523 nuove unità, di cui almeno 66 locomotive. Entro fine giugno 2023 è stabilito che deve essere notificata l'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per l'acquisto di treni a zero emissioni.

Oltre poi alle risorse finanziarie previste dal PNRR, il settore del trasporto pubblico potrà contare nei prossimi anni anche su altri finanziamenti; grazie in particolare al Fondo Nazionale Complementare (FNC) e al Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (PSNMS) sono infatti complessivamente stimabili ca. 32 mld euro a disposizione del settore (sino al 2033), al netto delle quote di co-finanziamento privato, attivabili in

¹⁵ "Le auto private sono il mezzo di trasporto più utilizzato in Italia: nel 2019, su 36 milioni di persone over18, almeno 2 persone su 3 hanno usato ogni giorno l'auto. L'utilizzo delle auto private sul totale dei viaggi è di oltre il 60 per cento, mentre l'utilizzo di sistemi pubblici di trasporto è solo del 10 per cento circa, con conseguente congestione e traffico nelle aree urbane oltre a maggiori problemi legati a inquinamento. (...) L'obiettivo è ottenere uno spostamento di almeno il 10 per cento del traffico su auto private verso il sistema di trasporto pubblico." (PNRR, 2021, p. 140).

¹⁶ Informazioni aggiornate alla decisione di esecuzione del Consiglio su proposta della [CE COM \(2023\) 765 final](#) del 24/11/2023 che modifica la decisione di esecuzione (UE) (ST 10160/21; ST 10160/21 ADD 1 REV 2), del 13 luglio 2021, relativa all'approvazione della valutazione del piano per la ripresa e la resilienza dell'Italia, e suo [allegato](#).

specifici casi comunque obbligatoriamente previsti in funzione delle fonti di alimentazione dei mezzi e del tipo di servizio svolto.

Per quanto riguarda il TPL su gomma, se questi investimenti potranno senz'altro concorrere a contenere il *trend* di invecchiamento del parco rotabile, che ormai da anni caratterizza l'Italia (*supra*), secondo più fonti, l'iniezione di (nuove) risorse non sarà tuttavia sufficiente a recuperare il *gap* storico, data la vetustà "iniziale" del parco mezzi, con il rischio di pregiudicare il raggiungimento degli obiettivi di "sostenibilità ambientale" individuati dalla normativa vigente (in termini di contenimento delle emissioni atmosferiche), con riferimento in particolare al divieto di circolazione dei veicoli ante Euro IV, e relative tempistiche, stabiliti dal d.l. 121/2021¹⁷. Si stima infatti un fabbisogno di investimenti aggiuntivi pari a ca. 1,6 mld euro entro il 2024¹⁸.

¹⁷ Decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante "Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale..."; si veda l'art. 4, co. 3-bis.

¹⁸ ASSTRA e Intesa San Paolo, *cit.* (p. 12).

B. RAGIONI DELL'INTERVENTO DI REGOLAZIONE

Questa Sezione illustra l'iter seguito dall'Autorità che ha portato all'avvio della revisione del vigente quadro regolatorio e le principali motivazioni sottostanti alle misure regolatorie dello Schema di atto di regolazione posto in consultazione.

Al fine di accertare l'opportunità di intervenire sull'assetto regolatorio vigente, l'Autorità ha disposto, in data 23 settembre 2022, con [delibera n. 157/2022](#), l'Avvio della **verifica di impatto della regolazione concernente la metodologia per la determinazione del margine di utile ragionevole nei servizi di cabotaggio marittimo di cui alla Misura 10 dell'Allegato A alla delibera n. 22/2019 e nei servizi di TPL su strada e ferroviario, di cui alla Misura 17 dell'Allegato A alla delibera n. 154/2019**, fissando la sua conclusione entro il 30 novembre 2022.

La VIR¹⁹ ha considerato innanzitutto gli obiettivi della regolazione disposta in tema di utile ragionevole con le delibere sopra citate, quindi gli effetti della regolazione emergenti dall'attività di monitoraggio effettuata dagli Uffici²⁰, valutandone l'efficacia e l'efficienza della regolazione stessa, anche sotto il profilo dell'attualità. In esito alle analisi svolte, la VIR concludeva prendendo atto della sussistenza di possibili effetti distorsivi derivanti dall'impossibilità di applicare la metodologia del WACC a tutte le casistiche riscontrabili nel settore, in particolare nei casi in cui il CIN risulta contenuto o prossimo allo zero, e ritenendo pertanto sussistente l'opportunità di introdurre modifiche alla metodologia di computo dell'utile ragionevole al fine di risolvere tali effetti distorsivi. La VIR segnalava inoltre la necessità di porre particolare attenzione alla corretta individuazione delle casistiche a cui la (nuova) metodologia andrà ad applicarsi e all'individuazione di adeguati meccanismi atti a evitare comportamenti opportunistici ed indesiderati, di ostacolo al rinnovo della flotta impiegata e al miglioramento della qualità del servizio.

Nei paragrafi seguenti sono descritti: gli obiettivi della regolazione in tema di utile ragionevole emergenti dalle misure disposte dall'Autorità (§ B.1); gli esiti del monitoraggio degli Uffici di ART effettuato sull'implementazione della propria regolazione (§ B.2); le finalità del nuovo intervento di regolazione (§ B.3).

B.1 Obiettivi della regolazione in tema di utile ragionevole

L'obiettivo generale della regolazione ART, che disciplina gli affidamenti sia dei servizi marittimi che di quelli di TPL su strada e per ferrovia, è primariamente quello di favorire la più ampia contendibilità delle procedure di affidamento e stimolare l'efficienza e l'efficacia delle gestioni.

Il quadro regolatorio nel suo complesso mira anche ad indurre gli Enti affidanti a far discendere la pianificazione dei propri servizi pubblici di trasporto da una valutazione approfondita delle esigenze di mobilità della popolazione, da effettuare anche attraverso un confronto con gli *stakeholder*. Solo a valle delle attività propedeutiche agli affidamenti, che nell'ambito del trasporto terrestre sono disciplinate dalla delibera n. 48/2017 mentre per il settore marittimo si sostanziano nella verifica, disciplinata dalla Misura 2 del Modello di regolazione adottato con la citata delibera n. 22/2019, solo nel caso in cui il mercato non sia autonomamente in grado di fornire i servizi di interesse pubblico (c.d. presenza di "fallimenti di mercato"),

¹⁹ Cfr. Regolamento di disciplina dell'Analisi di impatto della regolazione e della Verifica di impatto della regolazione, adottato con [delibera n. 54/2021](#).

²⁰ Si veda l'Annesso 2.

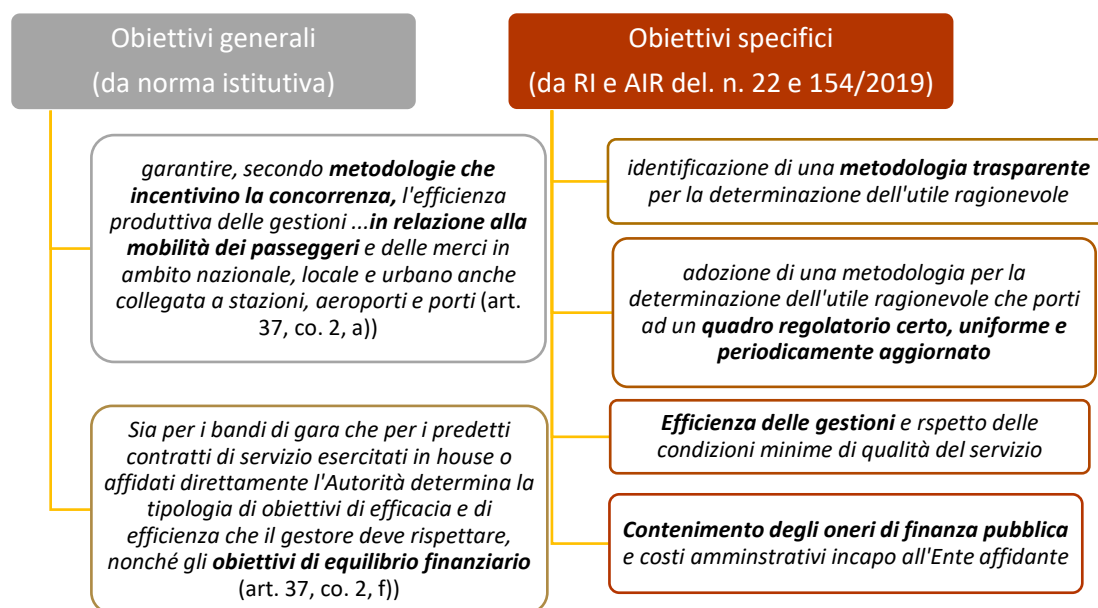
gli EA perseguiranno la via dell'affidamento dei servizi tramite CdS assistito dall'erogazione di un corrispettivo economico²¹.

Gli obiettivi specifici perseguiti dall'Autorità, desumibili dal quadro normativo vigente nonché dalle relazioni istruttorie allegate e dalle relazioni AIR correlate alle citate delibere, sono appresso riportati:

- a) stabilire un **criterio univoco e trasparente** per determinare l'utile ragionevole;
- b) creare **incentivi per gli investimenti** nel parco veicolare per migliorare le **performance di efficienza** delle gestioni e standard di qualità dei servizi nel rispetto delle condizioni di **equilibrio economico-finanziario** delle gestioni²²;
- c) **uniformare la metodologia** sulla determinazione dell'utile ragionevole a quella adottata dall'ART in altri ambiti trasportistici (aeroportuale, autostradale, rete ferroviaria);
- d) **contenere gli oneri di finanza pubblica**.

Tali obiettivi si pongono in modo coerente con quanto disposto dalla norma istitutiva e riflettono gli obiettivi specifici individuati negli interventi di regolazione.

Figura 11. Obiettivi della regolazione nel settore dei servizi di TPL



Fonte: elaborazione ART

²¹ Nel caso dei servizi marittimi è possibile che l'affidamento avvenga anche senza la previsione di compensazioni per gli obblighi di servizio pubblico. La Comunicazione interpretativa cit. specifica, infatti, che: «[i]l regolamento [regolamento (CEE) n. 3577/1992] si applica nella stessa maniera sia nei casi in cui siano erogate sovvenzioni, sia nei casi in cui tali sovvenzioni non siano previste.»

²² Dalla relazione AIR, correlata alla delibera n. 154/2019: “[q]uanto previsto nella misura 17 rappresenta l'estensione al comparto in esame della metodologia applicata dall'Autorità nell'individuazione di una remunerazione equa e trasparente del capitale investito netto dei soggetti regolati e garantisce un incentivo in capo all'IA [Impresa Affidataria] agli investimenti, utili ai fini di un miglioramento, nel medio periodo, della qualità percepita del servizio (nuovo materiale rotabile) e dell'efficienza (dato il cost saving, nel medio periodo, in termini di manutenzione del nuovo materiale rotabile)”.

B.2 Monitoraggio ed effetti della regolazione

Si presentano distintamente e sinteticamente gli esiti del monitoraggio per il cabotaggio marittimo e i servizi TPL terrestre, rilevando innanzitutto che: (i) per il settore marittimo, gli Uffici dell’Autorità hanno provveduto nei tempi indicati dai propri atti di regolazione (30 gg dall’istanza – Misura 10.1, delibera n. 22/2019) a comunicare il WACC agli EA; (ii) per il TPL terrestre, la pubblicazione del WACC è avvenuta regolarmente a marzo di ogni anno, a partire dal 2020.

B.2.1. Cabotaggio marittimo

Con l’approssimarsi degli affidamenti dei primi contratti ricadenti nell’ambito della regolazione *de quo*, sono state eseguite le **verifiche del mercato** previste dal quadro normativo euro-unitario e disciplinate dalla Misura 2 del pertinente Atto di regolazione che hanno, in alcuni casi, contribuito a determinare rilevanti modifiche degli assetti esistenti determinando una maggiore apertura del mercato verso la concorrenza (Tavola 4).

In altri hanno confermato la necessità di affidare servizi in regime di OSP, in particolare per i collegamenti con isole minori. A valle delle verifiche del mercato sono infatti state avviate le procedure di affidamento relative ai collegamenti per i quali si è rilevato il fallimento del mercato (Tavola 5).

Tavola 4. Collegamenti di interesse nazionale sottoposti alla verifica del mercato ex delibera n. 22/2019

29/02/2024

Collegamenti di interesse nazionale	Esiti verifica del mercato	Regime	Esiti procedure di affidamento (ove avviate)
	stagionalità		
Napoli-Palermo (Ro- Pax)	annuale	libero mercato	
		(dal 1° dicembre 2020)	
Ravenna-Brindisi-Catania (Ro- Ro)	annuale	libero mercato	
		(dal 1° dicembre 2020)	
Livorno-Cagliari (Ro- Ro)	annuale	libero mercato	
		(dal 1° dicembre 2020)	
Genova-Olbia-Arbatax (Ro-Pax)	annuale	libero mercato	
		(dal 21 dicembre 2020)	
Civitavecchia-Olbia (Ro-Pax)	annuale	OSP orizzontali senza contratto di servizio	Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a., Grandi Navi Veloci S.p.a. e Grimaldi Euromed S.p.a.
			(dal 1° maggio 2021)
Napoli-Cagliari-Palermo (Ro- Pax)	annuale	contratto di servizio	Grimaldi Euromed S.p.a.

Collegamenti di interesse nazionale	Esiti verifica del mercato	Regime	Esiti procedure di affidamento (ove avviate)
	stagionalità		
			(dal 1° giugno 2021)
Genova-Porto Torres (Ro-Pax)	invernale	contratto di servizio	Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. (dal 1° ottobre 2021)
	estiva	libero mercato	
Civitavecchia-Cagliari-Arbatax (Ro-Pax)	annuale	contratto di servizio	Grimaldi Euromed S.p.a. (dal 23 settembre 2021)
Termoli-Tremiti (Ro-Pax)	annuale	contratto di servizio	Navigazione Libera del Golfo S.r.l. (dal 1° luglio 2021)
Reggio Calabria-Messina (mezzi veloci)	annuale	contratto di servizio	Liberty Lines S.p.a. (dal 1° ottobre 2023)

Fonte: elaborazione ART su dati monitoraggio settore marittimo

In esito alle procedure di affidamento espletate, sono passati a regime di mercato un numero cospicuo di servizi precedentemente ricompresi in CdS. Si veda in dettaglio quanto riportato in Appendice 1.

Tavola 5. Procedure di affidamento avviate a seguito dell'entrata in vigore della delibera n. 22/2019 29/02/2024

Ente affidante	Collegamento	Stato procedura	Esiti procedure di affidamento
MIT	Napoli-Cagliari-Palermo (Ro-Pax)	Conclusa	Grimaldi Euromed S.p.a. (dal 1° giugno 2021)
	Genova-Porto Torres (Ro-Pax)	Conclusa	Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. (dal 1° ottobre 2021)
	Civitavecchia-Cagliari-Arbatax (Ro-Pax)	Conclusa	Grimaldi Euromed S.p.a. (dal 23 settembre 2021)
	Termoli-Tremiti (Ro-Pax)	Conclusa	Navigazione Libera del Golfo S.r.l. (dal 1° luglio 2021)
	Reggio Calabria-Messina (navi veloci)	In corso	Liberty Lines S.p.a. (dal 1° ottobre 2023)
Regione Sardegna	Porto Torres-Asinara (Ro-Pax)	In corso	Non ancora assegnata (in proroga a Delcomar S.r.l.)
	La Maddalena-Palau (Ro-Pax)	In corso	Non ancora assegnata (in proroga a Delcomar S.r.l.)
	Calasetta/Portovesme-Carloforte (Ro-Pax)	In corso	Non ancora assegnata (in proroga a Delcomar S.r.l.)

Ente affidante	Collegamento	Stato procedura	Esiti procedure di affidamento
	Santa Teresa-Bonifacio (Ro-Pax) – servizio internazionale	In corso	Assegnata a Moby S.p.a., non ancora contrattualizzato
Regione Sicilia	Servizi “integrativi” isole minori (Eolie, Egadi, Pelagie, Ustica, Pantelleria) (Ro-Pax)	In corso	Collegamenti con le isole Pelagie affidati a Caronte & Tourist Isole Minori S.p.a. (dal 1° ottobre 2023); altri non ancora assegnati
Regione Sicilia	Servizi “integrativi” isole minori (Eolie, Egadi, Pelagie, Ustica, Pantelleria) (navi veloci)	Conclusa	Liberty Lines (dal 1° gennaio 2023)
Regione Lazio	Isole Pontine	In corso	Non ancora assegnata

Fonte: elaborazione ART

Alcuni degli affidamenti, principalmente relativi al cabotaggio con le isole minori, sono andati deserti all’esperienza della gara, ad avviso degli EA e degli operatori anche per un basso livello di remunerazione offerto nell’ambito del CdS, in ragione delle caratteristiche degli asset detenuti dalle IN, con particolare riferimento all’età del naviglio. **L’elevata età della flotta nazionale costituisce infatti il principale limite alla valorizzazione del CIN al valore contabile residuo²³.**

Con riferimento alla totalità dei servizi messi a gara dal MIT sui principali collegamenti nazionali non si hanno, comunque, evidenze di problematiche relative alla non remuneratività dell’affidamento conseguenti al recepimento della regolazione dell’Autorità, derivanti alla valorizzazione del CIN, emerse invece con riferimento ai collegamenti con le isole minori che hanno portato gli EA interessati a proporre metodologie alternative in occasione del successivo bando (ad es. la rivalutazione degli asset a valori di mercato).

Con riguardo al trasporto marittimo la Misura 10 della delibera n. 22/2019 prevede che, su richiesta dell’EA, ART rilasci il valore del WACC per consentire la predisposizione del PEF di gara (ovvero la revisione o l’aggiornamento dello stesso PEF). La tavola seguente riporta l’elenco delle richieste evase finora da ART.

Tavola 6. Valori del WACC rilasciati dall’ART per il cabotaggio marittimo

29/02/2024

Ente Affidante	Linea	Data rilascio	WACC nozionale pre-tax	Note
Regione Sardegna	Porto Torres-Isola dell’Asinara	21/11/2019	6,17%	
Regione Sicilia	Servizi integrativi con le isole minori	09/04/2020	5,56%	

²³ Potrebbero tuttavia contribuire a tale esito, almeno in parte, altri elementi specifici ai singoli affidamenti. Ad esempio, con riferimento al collegamento Civitavecchia-Arbatax-Cagliari, a seguito del mancato affidamento del servizio in occasione della prima procedura, il requisito dell’età massima del naviglio è stato modificato da 20 a 30 anni; l’esito della prima gara è però da ricondurre, sulla base delle motivazioni addotte dagli operatori, più che al requisito previsto dal bando per l’età del naviglio, al disinteresse dell’offerta armatoriale per un servizio così configurato. Come evidenziato nell’ambito delle osservazioni fornite al MIT a valle della verifica del mercato relativa a tali servizi, infatti, l’attrattività del collegamento in questione appariva limitata dalla presenza dello scalo di Arbatax, in ragione della scarsa importanza dello stesso, ma al quale le comunità locali non sembravano essere disposte a rinunciare.

Ente Affidante	Linea	Data rilascio	WACC nozionale pre-tax	Note
MIT	Civitavecchia-Arbatax-Cagliari, Termoli-Isole Tremiti	14/01/2021	5,32%	
Regione Sardegna	Porto Torres-Isola dell'Asinara	25/03/2021	5,38%	Aggiornamento per 2ª gara
Regione Sicilia	Servizi integrativi con le isole minori	17/06/2021	5,40%	Aggiornamento per 1ª gara
MIT	Stretto di Messina	05/08/2021	5,40%	
MIT	Civitavecchia-Arbatax-Cagliari	09/09/2021	5,49%	Aggiornamento per 2ª gara (a)
Regione Sardegna	Calasetta-Isola di S. Pietro-Portovesme, Palau-Isola de La Maddalena, Corsica	07/10/2021	5,52%	
Regione Sicilia	Servizi integrativi con le isole minori	23/12/2021	5,72%	Aggiornamento per 2ª gara
Regione Sardegna	Calasetta-Isola di S. Pietro-Portovesme, Palau-Isola de La Maddalena	24/02/2022	6,01%	Aggiornamento per 2ª gara
MIT	Stretto di Messina	21/04/2022	5,96%	Aggiornamento per 2ª gara
MIT	Stretto di Messina	22/12/2022	7,41%	Aggiornamento per 3ª gara
MIT	Civitavecchia-Arbatax-Cagliari	08/02/2023	7,84%	
Regione Sardegna	Collegamenti con San Pietro, La Maddalena e Asinara	15/06/2023	8,62%	Aggiornamento per 3ª gara
Regione Lazio	Collegamenti con e tra le isole Pontine	15/06/2023	8,62%	
Regione Sicilia	Ustica - Pantelleria	15/06/2023	8,62%	Aggiornamento per 4ª gara
Regione Sardegna	Collegamenti con San Pietro, La Maddalena e Asinara	08/02/2024	9,42%	Aggiornamento per 4ª gara

Fonte: elaborazione ART

B.2.2. TPL terrestre

Con riguardo al TPL terrestre, il WACC è individuato annualmente da ART e pubblicato sul proprio sito *web* istituzionale.

La tavola seguente riporta i valori del WACC rilasciati da ART dal momento della pubblicazione della delibera n. 154/2019.

Tavola 7. Valori del WACC rilasciati dall'ART per il TPL terrestre

15/03/2024

Anno	Delibera ART	Data rilascio	WACC nozionale pre-tax	
			Strada	Ferrovia
2020	Del. n. 65/2020	12/03/2020	6,15%	6,23%
2021	Del. n. 33/2021	11/03/2021	5,76%	5,93%
2022	Del. n. 35/2022	10/03/2022	5,52%	5,86%
2023	Del. n. 49/2023	10/03/2023	7,26%	7,45%
2024	Del. n. 32/2024	07/03/2024	8,47%	8,97%

Fonte: elaborazione ART

Con riferimento all'ambito ferroviario, allo stato le **procedure di affidamento beneficiarie della disciplina ART in merito all'utile ragionevole sono state 20**.

Per i servizi ferroviari, l'attività di monitoraggio ha evidenziato situazioni di IA che operano il servizio disponendo solo in minima parte della proprietà dei mezzi, che risulta invece in capo ad altre aziende, talvolta facenti parte dello stesso gruppo²⁴.

B.2.3. Conclusioni

Da quanto sopra riportato, si può concludere che dall'entrata in vigore della disciplina disposta con le delibere n. 22/2019 e n. 154/2019, dal monitoraggio effettuato dagli Uffici, nonché dalle segnalazioni pervenute, sono emersi profili di criticità in relazione all'applicazione della metodologia del WACC applicato al CIN, per tutti i settori dei servizi TPL qui considerati: marittimo, ferroviario e su strada, laddove si presenti un contenuto, o nullo, valore del Capitale Investito Netto regolatorio. Ciò avrebbe portato anche alla mancata partecipazione di operatori di settore (inclusi gli *incumbent*) agli affidamenti di settore per il limitato valore del CIN regolatorio e la conseguente scarsa redditività del servizio a gara.

B.3 Finalità del nuovo intervento di regolazione

In generale, un'adeguata valorizzazione dell'utile ragionevole risulta fondamentale nel processo di determinazione della compensazione dei servizi di trasporto gravati da OSP al fine di conseguire **l'equilibrio economico-finanziario** dei relativi contratti. In situazioni di mercato caratterizzate da concorrenza "per il mercato" (e non "nel mercato"), la determinazione di un utile ragionevole è finalizzata a favorire un'adeguata remunerazione dell'attività svolta dalle Imprese affidatarie.

²⁴ Nel caso di Trenord, il materiale rotabile utilizzato per la produzione dei servizi ferroviari regionali è di proprietà della stessa impresa per il 2%, di Ferrovienord per il 76% e di FNM Group per il 16%. FNM Group, il cui azionista di maggioranza è rappresentato da Regione Lombardia, detiene il 50% di Trenord e il 100% di Ferrovienord; nel caso del CdS tra Ente Autonomo del Volturno S.r.l. e la Regione Campania per i servizi ferroviari regionali, l'EA ha osservato, nell'ambito della procedura volta alla verifica dei relativi PEF e del PRO, come nell'eventualità che la proprietà del materiale rotabile non sia in capo all'Impresa ferroviaria oppure che lo stesso sia stato acquistato mediante finanziamenti pubblici il valore del capitale investito risulta ridotto comportando un CIN regolatorio molto limitato o, addirittura, inferiore allo zero.

Per quanto riguarda il **contenimento della spesa pubblica**, esso è da valutare in correlazione al grado di contendibilità del mercato. Maggiore, infatti, è il livello di concorrenza per l'acquisizione del CdS, minore sarà, a parità di condizioni, l'onere per la finanza pubblica. La disciplina delle modalità di determinazione dell'utile ragionevole da parte del regolatore, assicurando un'adeguata remunerazione dell'attività svolta dalle IA, tende a favorire la più **ampia partecipazione degli operatori alle procedure concorsuali**. La disponibilità degli stessi a concorrere per il mercato dei servizi di interesse pubblico è utile al perseguimento, attraverso l'ampia partecipazione alle procedure, dell'efficienza delle gestioni e del contenimento della spesa pubblica.

Una remunerazione non adeguata può determinare la scarsa attrattività del servizio e una conseguente ridotta partecipazione alle procedure e, in casi estremi, può portare alla totale assenza di operatori interessati all'esecuzione del servizio, come peraltro rilevato in una pluralità di casi relativi agli affidamenti dei servizi marittimi, con particolare riferimento ai collegamenti con le isole minori.

Nel caso di affidamenti diretti oppure *in house*, l'applicazione della metodologia può risultare critica se il materiale rotabile risulta di proprietà pubblica, oppure se è finanziato dagli EA stessi o già ammortizzato, in quanto il CIN individuato non appare adeguato a garantire una remunerazione adeguata. Anche in tali casi, eventuali operatori interessati possono essere scoraggiati a partecipare alle procedure di affidamento dei servizi²⁵.

Pertanto, nei casi in cui non è riscontrabile la sussistenza di un CIN apprezzabile per il computo di un livello di utile adeguato a remunerare l'Impresa affidataria del servizio, è necessario procedere attraverso la valorizzazione dell'utile ragionevole attraverso una diversa metodologia.

In tale prospettiva, appare opportuno richiamare i principi e i criteri che sono stati forniti dalla Commissione europea per la corretta applicazione del regolamento (CE) 1370/2007, con specifico riferimento alla determinazione dell'utile ragionevole.

BOX 3. Utile ragionevole e disciplina comunitaria

Con riferimento al cabotaggio marittimo, il regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio del 7 dicembre 1992 concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri non disciplina la determinazione delle compensazioni per l'imposizione di obblighi di servizio pubblico. L'unica disposizione contenuta nel regolamento su tale ambito è volta a tutelare il principio di non discriminazione tra armatori comunitari, laddove è previsto che « *[q]ualsiasi compenso dovuto per obblighi di servizio pubblico, se previsto, deve essere reso disponibile a tutti gli armatori comunitari.* » (art. 4(2), regolamento cit.). La successiva Comunicazione interpretativa di questo regolamento²⁶ precisa che « *l'erogazione di finanziamenti pubblici a titolo di compensazione dei costi di prestazione di un servizio pubblico deve essere realizzata nel rispetto della normativa UE*

²⁵ Nel Modello di regolazione vigente per il TPL terrestre è previsto che, in caso di revisione contrattuale con adeguamento del PEF, il tasso di remunerazione venga aggiornato con quello dell'Autorità (i.e. Misura 1.4, c), e Misura 17.3), anche con riguardo ai CdS previgenti l'emanazione della regolazione di ART ex delibera n. 154/2019. Non si hanno casi in cui un CdS sia stato sinora interessato ad una revisione contrattuale.

È emerso tra l'altro che tali procedimenti, ove in corso, richiedono tempistiche elevate, portando ad una sostanziale disapplicazione di quanto previsto dalla regolazione (o ad una sua applicazione ritardata) in materia di adeguamento del WACC (in caso di revisione del PEF).

Analoghe previsioni non risultano presenti nel Modello di regolazione riguardante i servizi di cabotaggio marittimo, adottato con delibera n. 22/2019.

²⁶ Comunicazione della Commissione sull'interpretazione del regolamento (CEE) n. 3577/1992 del Consiglio concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi all'interno degli Stati membri (cabotaggio marittimo) [COM(2014) 232 final].

in materia di aiuti di Stato. » (p. 11, Comunicazione *cit.*). Pertanto, il quadro giuridico di riferimento generale, anche per quanto concerne la determinazione dell'utile ragionevole, è quello disposto in tema di aiuti di Stato per i Servizi di interesse economico generale (di seguito: SIEG)²⁷.

Con riferimento al TPL terrestre, il regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia²⁸, fornisce alcune indicazioni in merito alla compensazione degli operatori allorché siano gravati da OSP. Tale regolamento stabilisce che i costi da prendere in considerazione per la determinazione della compensazione nell'ambito di un contratto di servizio pubblico possono comprendere un «*congruo utile*» (considerando 34), inteso quale «*rendimento adeguato del capitale*» (art. 4, par. 1, lett. c)). Tuttavia, nell'ambito del citato regolamento non vengono offerti ulteriori elementi chiarificatori riguardo le modalità per determinare tale remunerazione, salvo il punto 6 dell'Allegato (che si applica alle compensazioni relative all'autoproduzione e agli affidamenti diretti/*in house*) dove viene precisato che: «*[s]i deve intendere per "ragionevole utile" un 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*».

Nella prima Comunicazione interpretativa del regolamento (CE) n. 1370/2007²⁹ la Commissione europea chiarisce che sebbene da un lato la disciplina in tema di SIEG e aiuti di Stato «*non è applicabile nei casi in cui la compensazione è pagata per gli obblighi di servizio pubblico nei trasporti terrestri*», dall'altro questa stessa disciplina «*fornisce, tuttavia, alcuni orientamenti per determinare il livello del ragionevole utile che possono essere utilizzati come indicatore dalle autorità competenti ai fini dell'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico a norma del regolamento (CE) n. 1370/2007*», richiamandone un principio: «*“ove esiste remunerazione di mercato generalmente accettata per un determinato servizio, essa costituisce il miglior parametro di riferimento per la compensazione, in mancanza di una gara”*³⁰.

Tale principio è richiamato anche nella più recente Comunicazione della Commissione europea sugli orientamenti interpretativi concernenti il regolamento (CE) n. 1370/2007 pubblicata il 26/06/2023 (2023/C 222/01) in cui si afferma che «*il livello di ragionevole utile può essere determinato confrontando il margine di profitto richiesto da un'impresa media, gestita in modo efficiente e attiva nello stesso settore per prestare il servizio in questione. [...] La misura standard del rendimento del capitale di un contratto di servizio pubblico è il tasso di rendimento interno (IRR) che l'impresa ottiene sul capitale investito nell'arco di tempo corrispondente alla durata del progetto, cioè l'IRR sui flussi di cassa del contratto. Possono comunque essere utilizzate anche misurazioni contabili, quali la redditività del capitale proprio (ROE), l'utile sul capitale investito (ROCE) o altri indicatori economici generalmente accettati per il calcolo della redditività del capitale*».

Tali principi sono coerenti con quanto sancito dalla Sentenza c.d. “*Altmark*”³¹, che dispone che “*la compensazione non può eccedere quanto necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi introiti nonché di un margine di utile ragionevole*” (terza condizione, punto 92). Come specificato nella Comunicazione SIEG, l'EA, nell'atto di incarico, «*deve anche stabilire i criteri per il calcolo di tale utile*» (punto 57, § 3.4).

Inoltre, anche nella seconda Comunicazione interpretativa la Commissione europea sottolinea che appare «*necessario tenere conto delle differenze dei modelli economici del trasporto per ferrovia, con tram, metropolitana e*

²⁷ Si veda il pacchetto “*de minimis regulation*” per i Servizi di Interesse Economico Generale (SIEG), varato dalla Commissione europea nel 2012, ed in particolare la Comunicazione della sull'applicazione delle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di servizi di interesse economico generale (2012/C 8/02), (di seguito Comunicazione SIEG).

²⁸ Da ultimo modificato dal regolamento (UE) 2016/2338 incluso nel IV pacchetto ferroviario per l'apertura dei mercati nazionali dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri.

²⁹ Comunicazione della Commissione sugli orientamenti interpretativi concernenti il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia (2014/C 92/01).

³⁰ Punto 69 della Comunicazione SIEG.

³¹ Sentenza della Corte di Giustizia dell'Unione europea del 24 luglio 2003. *Altmark Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg vs Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, in presenza di *Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht*. Causa C-280/00.

autobus. Ad esempio, il trasporto ferroviario è ad alta intensità di capitale, mentre per il trasporto con autobus il personale tende ad essere il principale fattore di costo».

È opportuna una determinazione dell'utile ragionevole che in generale tenga in adeguata considerazione le specificità del caso individuale, dato che occorre calibrare l'utile ragionevole in base all'effettivo livello di rischio connesso al contratto.

La Comunicazione interpretativa conclude richiamando l'attenzione sull'impatto sugli incentivi dell'impresa, una volta noto il meccanismo di determinazione dell'utile ragionevole che dovrebbe «[i]n generale incoraggiare l'efficienza della gestione. I sistemi di compensazioni che coprono meccanicamente i costi effettivamente sostenuti non incoraggiano l'operatore del trasporto a migliorare nel tempo la propria efficienza dal punto di vista dei costi. Tali meccanismi sono accettabili solo quando i costi sono altamente incerti e l'operatore del trasporto necessita di un grado elevato di tutela dall'incertezza».

Alla luce di quanto sopra e tenuto conto del quadro normativo vigente, si individuano i seguenti obiettivi per il presente intervento di regolazione:

- (i) Sviluppare un nuovo **modello regolatorio** attraverso il quale assicurare un livello di utile ragionevole adeguato nei casi in cui non appare opportuna l'applicazione del WACC, **evitando quindi la sotto compensazione**;
- (ii) **Evitare** al tempo stesso con tale nuovo modello **sovra compensazioni**, in modo da contenere l'onere economico sul soggetto affidatario dei servizi;
- (iii) Promuovere la più ampia **partecipazione alle procedure di gara** per gli affidamenti dei servizi di TPL;
- (iv) **Incentivare gli investimenti** nei servizi di TPL (materiale rotabile e qualità dei servizi).

C. DESTINATARI DELL'INTERVENTO DI REGOLAZIONE

I destinatari diretti delle misure regolatorie che disciplinano la metodologia di determinazione dell'utile ragionevole sono gli **Enti affidanti** di servizi di trasporto passeggeri gravati da OSP, assegnati, nel caso del cabotaggio marittimo, esclusivamente tramite gara, e, nel caso del TPL terrestre (effettuato su strada o per ferrovia), attraverso il ricorso alle diverse tipologie previste dalle norme (procedure competitive, affidamento diretto o *in house*). Tra gli Enti affidanti rientrano il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, le Regioni e le Province autonome, i Comuni e le Province nonché le Agenzie per la mobilità ove presenti.

Devono essere pertanto inclusi tra i destinatari diretti della regolazione:

- le **imprese di navigazione** che garantiscono la continuità territoriale tra la penisola e le isole (sia maggiori che minori) tramite CdS gravati da OSP³²;
- le **imprese ferroviarie** titolari di CdS, o potenzialmente in grado di ottenere l'affidamento di CdS, indipendentemente dalla tipologia di rete ferroviaria su cui operano³³;
- le **imprese di trasporto passeggeri su strada** che effettuano, o potrebbero potenzialmente effettuare, servizi di TPL terrestre su base locale³⁴.

In quel che segue vengono identificate le imprese di trasporto titolari di CdS che risultano interessate dalle misure regolatorie oggetto di analisi di impatto della regolazione. Da un lato, infatti, le stesse imprese possono concorrere a nuove procedure di affidamento dei servizi che rientrano nel campo di applicazione della regolazione disciplinata dalle delibere n. 22/2019 e n. 154/2019, dall'altro, in caso di revisione del PEF, dovrà trovare applicazione quanto previsto dalle misure sull'utile ragionevole nell'ambito del vigente rapporto contrattuale.

È importante ricordare tuttavia che ogni impresa, nazionale o comunitaria, che possa qualificarsi come nuovo entrante per gli affidamenti interessati è da considerarsi potenzialmente soggetto destinatario dell'intervento di regolazione.

C.1 Cabotaggio marittimo

Attualmente sono 26 i CdS che disciplinano i servizi di cabotaggio marittimo oggetto della delibera n. 22/2019, affidati da 6 Enti che comprendono anche il MIT. Nell'Appendice 2 vengono fornite le informazioni di maggior rilievo per questi CdS.

Sono 14 le imprese attualmente affidatarie di 26 CdS, che si distinguono, oltre che per dimensione (in termini di numero di dipendenti, patrimonio netto e ricavi; si veda la Tavola 8), tra operatori che offrono servizi a livello nazionale (e internazionale) che operano in concorrenza nel medesimo ambito territoriale allargato con altri importanti *player* e altri più radicati territorialmente in ambiti locali circoscritti caratterizzati da una

³² Tuttavia, l'intervento di regolazione non concerne gli affidamenti di servizi "di valore inferiore all'importo delle soglie di rilevanza comunitaria di cui all'articolo 35, comma 1, lettere b) e c), del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e successive modificazioni (di seguito: d.lgs. n. 50/2016). Sono escluse dall'applicazione della Misura 4 le imprese di navigazione (di seguito: IN) titolari di un unico contratto di servizio pubblico (di seguito: CdS) di valore inferiore all'importo delle soglie di cui al precedente periodo e che non svolgono servizi a mercato." (Misura 1.2, Allegato A, delibera 22/2019).

³³ L'unica eccezione prevista riguarda i CdS per i quali non è prevista la pubblicazione del predetto avviso di pre-informazione di cui all'art. 7(2) del [regolamento \(CE\) 1370/2007](#) (i.e. CdS con fornitura di servizi inferiore a 50 mila km annui). Si veda la Misura 1.7 dell'Allegato A, delibera n. 154/2019.

³⁴ Rif. nota a piè pag. precedente.

minore dinamica competitiva e da una specializzazione in termini di servizi offerti (traghetti Ro-pax vs. navi veloci).

Tavola 8. Principali indicatori economico-patrimoniali delle IN titolari di CdS di cabotaggio marittimo

Anno 2019

Ragione sociale	Dipendenti	Patrimonio netto	Ricavi delle vendite	Risultato operativo	ROS	ROI
	nr.	mln €	mln €	k€	%	%
Grimaldi Euromed S.p.a.	2.221	1.711,6	1.309,0	51.091	3,66	2,25
Società Navigazione Siciliana s.c.p.a.	2	714,0	406,2	-103	-23,99	-1,13
Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a.	1.166	139,5	279,3	3.600	0,87	2,58
Liberty Lines S.p.a.	554	46,1	82,9	4.573	5,05	7,16
Navigazione Libera del Golfo S.r.l.	64	41,7	28,0	5.091	17,52	9,67
Caronte & Tourist Isole Minori S.p.a.	476	12,2	18,9	1.412	1,72	5,01
Delcomar S.r.l.	169	10,4	12,1	2.842	10,83	22,28
Campania Regionale Marittima S.p.a.	206	4,0	32,0	507	1,21	7,91
Traghetti delle Isole S.p.a.	71	3,0	0,3	1.034	20,42	n.d.
Laziomar S.p.a.	62	1,8	7,4	576	2,66	13,09
Blu Jet S.r.l.	95	1,3	9,0	204	2,25	16,25
Toscana Regionale Marittima S.p.a.	267	1,0	31,1	1.076	2,29	9,38
Ensamar S.r.l.	2	0,6	0,8	605	11,21	n.d.
Moby S.p.a.	897	-145,8	195,6	-143.904	n.d.	n.d.

Fonte: elaborazione ART su dati AIDA

C.2 TPL terrestre

Rimandando all'Appendice 3 per l'elenco delle imprese ferroviarie attualmente titolari di Contratti di Servizio per il **trasporto ferroviario passeggeri in regime di OSP**, nella tavola seguente si riportano le principali informazioni economico-patrimoniali delle 20 imprese ferroviarie attualmente affidatarie di CdS.

Tavola 9. Principali indicatori economico-patrimoniali delle IF italiane titolari di CdS ferroviario

Anno 2019

Ragione sociale	Dipendenti	Patrimonio netto	Ricavi delle vendite	Risultato operativo	ROS	ROI
	nr.	mln €	mln €	mgI €	%	%
Trenitalia S.p.a.	27.001	3.219,3	5.379,9	524.546	9,48	12,67
Ente Autonomo Volturno S.r.l.	2.796	174,5	235,1	1.207	0,42	0,69
TPER S.p.a.	2.583	150,1	261,0	5.714	2,11	2,13
Cotral S.p.a.	2.941	103,3	303,2	34.390	10,31	n.d.

Ragione sociale	Dipendenti	Patrimonio netto	Ricavi delle vendite	Risultato operativo	ROS	ROI
	nr.	mln €	mln €	mgl €	%	%
Trenord S.r.l.	4.315	94,4	824,0	9.522	1,14	3,55
Busitalia-Sita Nord S.r.l.	1.805	89,3	119,8	-1.661	-1.17	-0.95
Trentino Trasporti S.p.a.	1.308	72,1	16,5	705	0,63	0,39
Società Unica Abruzzese di Trasporto S.p.a.	1.509	62,8	105,9	799	0,64	0,91
Ferrovie del Gargano S.r.l.	452	54,5	59,4	3.789	5,79	5,68
Azienda Mobilità e Trasporti S.p.a.	2.258	30,3	58,8	788	0,43	1,07
Ferrovie Appulo-Lucane S.r.l.	534	28,6	48,5	2.518	4,94	8,81
Ferrotramviaria S.p.a.	525	27,0	48,0	-1.849	-3,42	-3,82
ARST S.p.a.	2.044	19,7	121,6	2.896	1,88	10,20
Trasporto Ferroviario Toscano S.p.a.	71	17,7	9,8	597	5,38	2,97
Sistemi Territoriali S.p.a.	222	17,3	23,1	1.118	2,94	6,48
Ferrovie del Sud Est S.r.l.	1.155	14,9	139,3	18.003	11,99	14,40
SAD - Trasporto Locale S.p.a.	458	13,9	43,0	2.036	2,33	5,48
Ferrovie della Calabria S.r.l.	720	5,1	47,4	-696	-1,20	-6,77
Società Ferrovie Udine-Cividale S.r.l.	62	1,4	6,2	115	1,28	8,38

Fonte: elaborazione ART su dati AIDA

Per quanto riguarda il **TPL su strada**, secondo i dati pubblicati dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, nel 2020 si registra in Italia la presenza di 883 aziende, di cui 249 attive nel solo servizio urbano, 445 solo in quello extraurbano e 189 effettuano servizi misti (urbano ed extraurbano)³⁵.

C.3 CIN delle imprese di TPL - Proxy

Per ciascuna modalità interessata dai servizi di TPL è stato osservato il valore del CIN, al 2019, definito come *proxy* e dato dalla sommatoria del valore delle immobilizzazioni materiali e immateriali, rispetto alla classificazione delle aziende per intervalli di addetti come definiti dalla Commissione europea.

Nello specifico, per analizzare le imprese di **cabotaggio marittimo**, si sono considerati i dati presenti nel database AIDA Bureau van Dijk delle 14 imprese affidatarie dei CdS rappresentate nella Sezione C.1. L'analisi del CIN per le aziende classificate in funzione degli addetti³⁶ evidenzia una correlazione positiva fra dimensionamento e capitalizzazione (Tavola 10).

³⁵ MIT, 2023, [Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti](#).

³⁶ Intervallo 0-9: 2 imprese; intervallo 10-49: 0 imprese; intervallo 50-249: 6 imprese; intervallo >250: 6 imprese.

Tavola 10. Totale immobilizzazioni materiali e immateriali per un campione di aziende di cabotaggio marittimo suddiviso per intervalli di addetti

Anno 2019

	Tot. Imm.ni proxy CIN (mgl €)			
	Addetti 0 -9	Addetti 10-49	Addetti 50-249	Addetti ≥250
MIN	-		1.334,08	16.339,97
Q1	0,22		2.672,67	45.309,43
MEDIANA	0,44		6.909,59	133.652,41
Q3	0,66		10.770,18	253.565,81
MAX	0,88		32.114,41	1.850.275,00

Fonte: elaborazione ART su banca dati AIDA

Per l'analisi delle imprese di **TPL su ferro**, partendo dall'anagrafica di quelle che sono tenute a compilare i prospetti di contabilità regolatoria (CoReg) ai sensi della delibera n. 120/2018, sono state dapprima escluse quelle imprese che svolgono anche l'attività di trasporto merci o altra attività prevalente e poi individuate le imprese, in forma di società di capitali, i cui dati sono presenti nel database AIDA Bureau van Dijk. Il campione selezionato è costituito, quindi, da un totale di 12 aziende³⁷. Anche per tale settore si conferma la medesima relazione evidenziata nel caso precedente del cabotaggio marittimo tra addetti e CIN, segnalando tuttavia che delle 12 aziende solamente una non è compresa nel cluster di aziende con più di 250 addetti.

Tavola 11. Totale immobilizzazioni materiali e immateriali per un campione di aziende di TPL su ferro suddiviso per intervalli di addetti

Anno 2019

	Tot. Imm.ni proxy CIN (mgl €)			
	Addetti 0 -9	Addetti 10-49	Addetti 50-249	Addetti ≥250
MIN			(a)	4.572,51
Q1			(a)	32.719,27
MEDIANA			(a)	82.952,78
Q3			(a)	145.002,82
MAX			(a)	304.479,00

Fonte: elaborazione ART su banca dati AIDA

(a) Per il cluster con addetti nell'intervallo [50; 249] è presente una sola impresa che presenta un valore delle immobilizzazioni pari a 54.325 mila euro.

³⁷ Ad esempio, sono state escluse perché effettuano anche servizio merci: Ferrotramviaria S.p.a., Società Ferrovie Udine-Cividale S.r.l., TUA S.p.a. e TFT S.p.a., nonché Trenitalia S.p.a., Trentino Trasporti S.p.a., ATAC, GTT, etc. in quanto sono rilevanti altre attività prevalenti.

Per le aziende del TLP su strada si è individuato un campione di 113 aziende³⁸. Per tale settore è stata analizzata anche la relazione tra il CIN ed un valore soglia del CdS³⁹ assunto pari ad un milione di euro (Tavola 12) nonché, come per gli altri settori, rispetto alla classificazione delle aziende per intervalli di addetti (Tavola 13).

Tavola 12. Totale immobilizzazioni materiali e immateriali per un campione di aziende con valore del CdS inferiore\superiore a 1 mln euro

Anno 2019

	Tot. Imm.ni materiali e immateriali - proxy CIN (mgl €)	
	Valore del CdS < 1 mln	Valore del CdS ≥ 1 mln
MIN	0	17,21
Q1	153,13	746,56
Mediana	467,52	2.201,03
Q3	1.320,61	12.541,15
MAX	26.147,00	1.266.939,00

Fonte: elaborazione ART su dati Osservatorio TPL e banca dati AIDA

Dall'analisi della tavola soprariportata, la cui ripartizione delle aziende fra i due gruppi è pari al 50% del campione osservato⁴⁰, è possibile evincere una correlazione positiva fra l'ammontare del CIN e il dimensionamento del CdS, con una distribuzione che, nel caso dei CdS aventi valore inferiore alla soglia stabilita, presenta, al 75esimo percentile, valori del CIN poco superiori al milione di euro, con un valore mediano inferiore ai 500 mila euro.

³⁸ Il campione prende in considerazione gli affidamenti rientranti nel "Gruppo/modalità servizio: Auto/Metro/Tranvie/Altro" dell'Osservatorio del TPL. Le aziende sono state verificate con la banca dati AIDA e l'Osservatorio TPL 2019; ciascuna azienda considerata risulta titolare di almeno un CdS attivo al 2019.

I driver utilizzati per effettuare la stratificazione campionaria sono:

- Criterio geografico: Nord, Centro, Sud (ISTAT);
- Criterio dimensionale: Intervalli addetti 0-9; 10-49; 50-249; oltre 250 (fonte: European Commission - <https://ec.europa.eu/growth/smes/business-friendly-environment/sme-definition/>);
- Produzione espressa in bus-km.

Sono state estratte quindi, per ogni cluster definito secondo il criterio geografico e dimensionale (per es.: Nord ed intervallo addetti 0-9; Sud ed intervallo addetti oltre 250 etc.), le aziende che ricadono, nella distribuzione, fra il 75 percentile ed il valore massimo.

Il campione complessivo finale è la risultante dell'accodamento delle aziende rientranti fra il 75esimo percentile ed il valore massimo, in termini di produzione km, di ciascun sottocampione come sopra definito.

³⁹ Il valore del CdS è composto dalla sommatoria delle seguenti voci estratte dall'Osservatorio TPL: Proventi da traffico da titoli di viaggio aziendali, Proventi da traffico da titoli di viaggio con tariffazione integrata, Altri proventi, compensazioni per agevolazioni tariffarie, compensazioni per agevolazioni tariffarie con separata contribuzione, corrispettivo consuntivo.

⁴⁰ Cinquantasei aziende con valore del CdS inferiore ad 1 mln euro e 57 aziende con valore superiore ad 1 mln euro.

Tavola 13. Totale immobilizzazioni materiali e immateriali per un campione di aziende suddiviso per intervalli di addetti

Anno 2019

	Tot. Imm.ni proxy CIN (mgl €)			
	Addetti 0 -9	Addetti 10-49	Addetti 50-249	Addetti ≥250
MIN	4,38	-	392,91	10.278,02
Q1	148,31	272,00	1.324,22	32.803,00
MEDIANA	364,04	724,62	3.700,26	103.953,05
Q3	1.316,09	2.157,45	4.660,08	270.870,71
MAX	18.771,14	27.804,40	20.289,05	1.266.939,00

Fonte: elaborazione ART su dati Osservatorio TPL e banca dati AIDA

Con riferimento all'analisi del CIN per le aziende classificate in funzione degli addetti⁴¹, si conferma una correlazione positiva fra dimensionamento e capitalizzazione. Si evidenzia che il valore mediano del CIN per le imprese che ricadono nel primo e nel secondo intervallo è rispettivamente inferiore, in modo significativo, ai 500 mila euro e ad 1 mln euro.

C.4 Analisi di redditività delle imprese di TPL su strada

Per il comparto delle imprese di **TPL su strada**, si sono valutati gli indicatori ROS ("Return on Sales")⁴² e ROI ("Return on Investment")⁴³ per il solo 2019, utilizzando il medesimo campione in § C.3 e i dati presenti nel database AIDA Bureau van Dijk. Data la numerosità del campione, le analisi degli indicatori sono state svolte per ciascun *cluster*. Si veda la Tavola 14 che segue.

In generale, il valore mediano del ROS mostra valori più contenuti del ROI per ogni *cluster* analizzato. Solo per il primo *cluster*, con addetti fino a 9, (almeno) il 25% delle imprese mostra valori negativi sia per il ROS che per il ROI, mostrando una situazione di criticità in termini di redditività per tale insieme di imprese. Il valore mediano del ROS si presenta più alto, e pari a 5,6%, per il *cluster* delle imprese con addetti tra 10 e 49, mentre il ROI più elevato, e pari all'8%, si osserva per il *cluster* formato da imprese con addetti nell'intervallo [50-249]. Il *cluster* contrassegnato da almeno 250 addetti presenta un valore mediano sia per il ROS che per il ROI più contenuto rispetto alle altre classi.

⁴¹ Intervallo 0-9: 40 imprese; intervallo 10-49: 44 imprese; intervallo 50-249: 16 imprese; intervallo >250: 13 imprese.

⁴² Il ROS o EBIT *margin* disponibile nella banca dati AIDA è così definito: rapporto tra il "risultato operativo" e i "ricavi delle vendite e prestazioni" + "altri ricavi". Tale indice è una misura della redditività derivante dalla gestione caratteristica dell'impresa rapportata al fatturato.

⁴³ Il ROI disponibile nella banca dati AIDA viene definito come segue: rapporto tra il "risultato operativo" e la somma delle seguenti voci: "patrimonio netto", "obbligazioni entro e oltre", "banche entro e oltre l'esercizio", "finanziamenti da soci entro e oltre" e "altri finanziamenti entro e oltre". Tale indice è una misura della redditività dell'impresa derivante dalla gestione caratteristica, rapportato al livello di finanziamento delle attività (da fonti interne ed esterne).

Tavola 14. Distribuzione degli indicatori di redditività ROS e ROI delle aziende TPL su strada per classi di numero di addetti

Anno 2019

Quartile	Cluster: 0-9		Cluster: 10-49		Cluster: 50-249		Cluster: ≥250	
	ROS	ROI	ROS	ROI	ROS	ROI	ROS	ROI
Min	-28,6	-17,2	-1,3	0,8	0,7	0,6	-3,5	-7,2
1 Quart.	-1,0	-2,8	2,7	4,5	3,0	5,3	0,6	0,9
Mediana	2,8	3,1	5,6	6,4	5,3	8,0	0,9	1,5
3 Quart.	5,4	6,0	11,5	9,7	9,0	17,0	2,5	3,9
Max	29,7	21,9	27,1	26,2	12,7	28,1	10,3	14,8

Fonte: elaborazione su dati AIDA Bureau van Dijk

D. DESCRIZIONE DELLO STATUS QUO

Con gli atti di regolazione approvati con le [delibere n. 22/2019](#) e [n. 154/2019](#), ART ha specificato una metodologia per la determinazione dell'utile ragionevole che era già stata oggetto di disciplina da parte dell'Autorità nell'ambito della [delibera n. 49/2015](#) con il richiamo alle previsioni di cui all'Allegato al regolamento (CE) 1370/2007.

In analogia con le applicazioni in altri settori regolati (ad esempio, comunicazioni ed energia), nonché con la propria regolazione per altri settori trasportistici (come l'aeroportuale e l'autostradale), ART considera "ragionevole" quel profitto che remunera, attraverso un opportuno tasso di rendimento, il capitale investito dall'impresa nell'attività regolata.

Le Misure 10 e 17 di cui agli atti di regolazione citati forniscono la formula con cui, in caso di nuovo affidamento o di aggiornamento/revisione del piano economico-finanziario di un CdS in vigore⁴⁴, ART determina il tasso di rendimento che l'Ente affidante riconoscerà sul Capitale Investito Netto⁴⁵ dell'impresa affidataria quale utile ragionevole per la prestazione del servizio di trasporto gravato da OSP.

Il tasso di remunerazione del CIN (nominale) è determinato dall'Autorità, secondo il metodo basato sul costo medio ponderato delle fonti di finanziamento - *Weighted Average Cost of Capital*: WACC, dove la stima della componente di remunerazione dell'*equity* segue il *Capital Asset Pricing Model* (CAPM) -, in base alla seguente formula⁴⁶:

$$R_n = g \cdot \frac{R_d \cdot (1 - t)}{1 - T} + (1 - g) \cdot \frac{R_e}{1 - T}$$

dove:

g (*gearing*) = quota di indebitamento finanziario;

R_d = tasso di rendimento ammesso sul capitale di debito;

t = aliquota IRES che rappresenta lo *scudo fiscale*;

T = aliquota fiscale sul reddito (IRES + IRAP);

$(1-g)$ = quota di capitale proprio;

⁴⁴ In particolare, per gli affidamenti dei servizi di TPL svolti su strada e per ferrovia, è previsto dalla Misura 17.3 dell'Allegato A della delibera n. 154/2019 che "[a]l termine del periodo regolatorio e in occasione di revisione contrattuale con conseguente aggiornamento del PEF allegato al CdS, il margine di utile ragionevole è aggiornato utilizzando: a) il valore pubblicato dall'Autorità al momento dell'aggiornamento o della revisione, per i CdS affidati direttamente o in house; b) il valore di margine di utile ragionevole inferiore tra quello pubblicato dall'Autorità e quello previsto nel contratto, per i CdS affidati mediante procedura di gara."

⁴⁵ Il "Capitale investito netto" è definito nella delibera n. 154/2019 come quel "capitale apportato dall'Impresa di TPL, esclusivamente destinato all'esercizio dei servizi oggetto di affidamento, rilevante ai fini del calcolo del margine di utile ragionevole. Il CIN risulta dalla somma de «l'attivo immobilizzato netto e il capitale circolante al netto di tutte le passività non onerose» (cfr. Allegato 2 al d.m. 157/2018)". Nell'Annesso 1 Quadro sinottico, della delibera n. 154/2019, sono specificati i prospetti contabili con la specifica individuazione delle voci pertinenti alla determinazione del CIN regolatorio. In particolare, si veda lo Schema 2 – Stato Patrimoniale Regolatorio (Annesso 5). Da considerare ugualmente, le modifiche apportate alla definizione di CIN dalla delibera n. 113/2021 (Annesso 3 all'Allegato A - Contabilità regolatoria: servizio TPL su strada, [delibera n. 113/2021](#)). Per il comparto marittimo, si deve considerare per la determinazione del CIR regolatorio lo Schema 2 riportato nell'Annesso 1 all'Allegato A della delibera n. 22/2019.

⁴⁶ Gli Uffici dell'Autorità hanno acquisito sia il *know how* che la disponibilità di banche dati (e il relativo supporto tecnico) per l'elaborazione degli indicatori finanziari utilizzati nella stima dei parametri del WACC. Ci si riferisce alle banche dati AIDA (per la stima del *gearing*), EIKON - Refinitiv (per la stima dei beta) e della Banca d'Italia (per il tasso *risk free*), nonché le pubblicazioni del Credit Suisse (Global Investment Returns Yearbook) che analizzano le serie storiche di Dimson, Marsh & Staunton dei rendimenti finanziari delle attività (prive di rischio e quelle di mercato), utilizzate per la stima dell'ERP (*equity risk premium*).

R_e = tasso nominale di rendimento ammesso sul capitale proprio.

Per le valutazioni sviluppate nella Sezione E ci si riferirà a tale metodo come “modello ordinario” per la determinazione dell’utile ragionevole.

Questa disciplina ha lo scopo di garantire all’impresa affidataria quel livello di remunerazione che rappresenta il costo-opportunità dell’impegno profuso nello svolgimento di servizi pubblici in luogo dell’investimento di risorse economiche e organizzative in altre attività. Pertanto, un valore insufficiente dell’utile ragionevole riduce la contendibilità del servizio (e quindi l’efficientamento dei costi che da essa può derivare) e, in casi estremi, può condurre all’assenza di operatori disponibili all’offerta dello stesso.

Infine, con riferimento specifico alla voce impianti e macchinari, per tutte le modalità considerate, è stata prevista la possibilità di includere i beni acquisiti in *leasing/noleggio*, da imputare sulla base di quanto stabilito dai principi contabili internazionali *International accounting standard (IAS)/International Financial Reporting Standard (IFRS)* n. 16, ancorché non recepiti ancora a livello nazionale, laddove il *leasing/noleggio* in questione presenti le caratteristiche previste dallo stesso IAS/IFRS n. 16; ciò al fine di ampliare la dimensione del CIN in relazione alle nuove forme di acquisizione dei beni diffuse nel settore.

In un caso, l’Autorità ha tuttavia constatato l’applicazione di una metodologia diversa da quella prevista dalla delibera 154/2019; tale metodologia alternativa, secondo quanto specificato nell’ambito della Relazione PEF/PRO trasmessa all’Autorità in relazione all’affidamento diretto di servizi ferroviari regionali (caso EAV, *supra*) si basava sull’utilizzo di un tasso diverso dal WACC (il ROS: *Return On Sales*) applicato sul totale corrispettivi (no ricavi da traffico).

E. ILLUSTRAZIONE DELLE OPZIONI REGOLATORIE E DEI RELATIVI ONERI E BENEFICI INCREMENTALI

Nella presente analisi di impatto vengono presi in esame i seguenti ambiti regolatori⁴⁷:

- 1) Modello ordinario: aggiornamento del tasso di remunerazione del capitale (WACC);
- 2) Modello alternativo: ambito di applicazione del margine di utile ragionevole;
- 3) Modello alternativo: individuazione del margine di utile ragionevole;

Si riportano quindi i diversi interventi regolatori vagliati dall’Autorità per ciascuno di questi temi al fine della migliore calibrazione rispetto agli obiettivi della regolazione. Come da prassi, l’Opzione 0 rappresenta lo *status quo*, mentre l’opzione preferita dall’Autorità, e confluita nel documento di consultazione, è identificata con Opzione (R).

La valutazione di impatto viene effettuata confrontando **benefici** e **oneri** di ciascuna opzione regolatoria rispetto allo *status quo*. Si individuano appunto benefici e oneri “incrementali”.

Nel caso di specie, i benefici che si prevede di ottenere dall’attuazione delle misure di regolazione presentano varia natura, allo stato non valutabili a livello quantitativo ma comunque rinvenibili nel miglioramento dei seguenti aspetti:

- **trasparenza** nelle metodologie di stima del tasso di remunerazione del capitale e del margine di utile ragionevole;
- **equilibrio economico-finanziario delle gestioni** dei servizi OSP interessati, finalizzato all’esclusione di sotto-compensazioni dei CdS;
- **contenimento degli oneri di finanza pubblica**, attraverso l’esclusione di sovra-compensazione dei CdS;
- **livello di concorrenza** nelle procedure di affidamento dei servizi;
- **investimenti** in naviglio/materiale rotabile e qualità dei servizi del TPL.

Invece, gli oneri incrementali provengono da “obblighi regolatori” e “obblighi amministrativi”:

- a) gli obblighi regolatori sono azioni o condotte di cittadini e/o imprese e/o Pubbliche Amministrazioni che una norma richiede di compiere o evitare, per finalità di interesse pubblico;
- b) gli obblighi amministrativi consistono nel reperimento, produzione, conservazione ed invio delle informazioni riguardanti azioni e condotte di cittadini e/o imprese, che una norma richiede di fornire alla Pubblica Amministrazione o ad altri soggetti terzi.

Per ciascuno degli ambiti regolatori esaminati, l’impatto delle opzioni regolatorie viene valutato a livello qualitativo rispetto allo *status quo*, mediante una scala di valori da 0 (impatto nullo) a +++ (impatto forte), distinguendo fra due tipologie di soggetti: da un lato, le Imprese affidatarie dei servizi, dall’altro lato, gli Enti affidanti.

⁴⁷ Le misure portate in consultazione comprendono anche procedure, da attivare nel caso di implementazione del modello alternativo, che coinvolgono ART e l’EA al fine di una verifica a supporto della corretta adozione dello stesso modello, con indubbio vantaggio per l’EA e l’IA, in termini di certezza giuridica del rapporto contrattuale derivante dalla favorevole conclusione della procedura di affidamento.

E.1 Modello ordinario: aggiornamento del tasso di remunerazione del capitale (WACC)

Il tasso di remunerazione del capitale per gli affidamenti di servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, è determinato da ART per ogni singolo affidamento, su istanza dell'Ente affidante. Negli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia, invece, esso è aggiornato da ART annualmente e reso pubblico sul proprio sito istituzionale.

Opzione 1

Conferma del modello ordinario, con la precisazione che il tasso di remunerazione del capitale, **il WACC, è determinato da ART annualmente anche per il settore marittimo** e che **rappresenta il livello massimo applicabile al CIN regolatorio**: nel caso di affidamento competitivo, la procedura seguita dall'Ente affidante deve infatti prevedere la possibilità per i concorrenti di competere anche offrendo un tasso di remunerazione inferiore a quello determinato da ART; in caso di affidamento diretto/*in house*, l'EA può fissare, di concerto con l'IA, un tasso di rendimento del CIN diverso dal WACC⁴⁸ e inferiore ad esso. L'aggiornamento del tasso di remunerazione del capitale avviene, a cura dell'EA, al termine di ciascun periodo regolatorio e in occasione di aggiornamenti del PEF.

Confronto tra le Opzioni

	Opzione 1 (R)	
	Benefici	Oneri
IA	++	0
EA	++	0

Legenda impatto: 0 invariato; + lieve; ++ moderato; +++ forte

Il confronto tra l'Opzione 1 e lo *status quo* porta a preferire la modifica proposta in ragione del più elevato grado di **trasparenza** nei confronti del mercato e di omogeneità nella regolazione delle diverse modalità dei servizi di TPL, dato che, al momento, la comunicazione dei parametri del WACC nel cabotaggio marittimo è indirizzata al solo Ente affidante che ne fa richiesta nell'ambito di una specifica procedura di affidamento. Inoltre, la precisa indicazione che il WACC comunicato deve essere inteso quale limite superiore alla remunerazione del capitale è tesa ad incentivare l'Ente affidante a calibrare il tasso in base alla specifica matrice dei rischi afferente al CdS interessato nonché ad espletare procedure competitive preservando quale leva competitiva lo stesso tasso di remunerazione del capitale. Tutto ciò si stima abbia impatti positivi in termini di **equilibrio economico-finanziario delle gestioni, contenimento degli oneri di finanza pubblica, e livello di concorrenza** atteso. Non si segnalano oneri incrementali rispetto alla situazione attualmente vigente, che pone in capo ad ART l'onere della stima dei parametri del WACC.

⁴⁸ Non da intendersi come modalità alternativa di calcolo, ma come un valore "diverso" ossia formalmente non WACC, in quanto concordato fra le parti e risultante in riduzione del tasso comunicato dall'Autorità, senza possibilità di aggiornamento da parte dell'EA dei valori delle singole componenti del WACC.

E.2 Modello alternativo: ambito di applicazione del margine di utile ragionevole

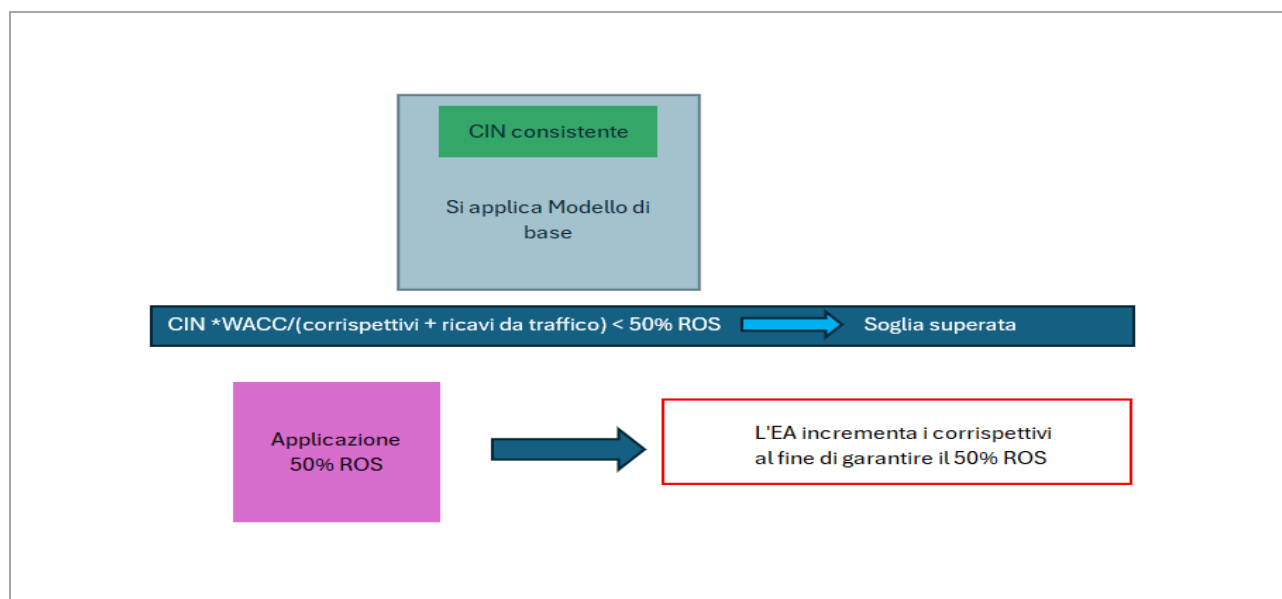
Come più volte ricordato nelle Sezioni precedenti, l'applicazione della metodologia che prevede la valorizzazione dell'utile ragionevole mediante l'impiego del WACC computato sul CIN è risultata, in taluni casi, non adeguata all'individuazione di un livello di utile ragionevole con il risultato altresì che alcune procedure di affidamento competitive, benché esclusivamente nel settore marittimo OSP, sono andate deserte⁴⁹. Ciò anche in ragione della contenuta consistenza del capitale investito netto regolatorio.

Opzione 1

Accanto al modello ordinario, si prevede l'applicazione di un modello alternativo dove la soglia per l'applicabilità viene identificata come segue. Viene calcolato l'indice di incidenza dell'utile ragionevole computato con il modello ordinario (WACC*CIN) sul totale ricavi (i.e. voci di ricavo, afferenti il CdS, che rientrano tra quelle di bilancio civilistico "A1" e "A5"⁵⁰) risultante da PEFS sull'intero periodo contrattuale e si confronta tale valore con l'indice di riferimento del mercato, che è rappresentato dal ROS medio di ciascun settore, riferito a un campione significativo di IN/IF/IA nell'ultimo triennio disponibile. Se l'indice di incidenza dell'utile ragionevole, espresso in termini percentuali, risulta inferiore al 50% del ROS sopraccitato, l'Ente affidante può, se ritenuto opportuno, accedere al modello alternativo⁵¹.

La figura rappresentata sotto è volta ad illustrare il nuovo criterio.

Figura 12. Modello alternativo e suo ambito di applicazione



Fonte: elaborazione ART

Opzione 2

⁴⁹ Si veda in particolare la Tavola 6, dove per taluni affidamenti emerge che si è dovuto procedere all'indizione di 3/4 gare in quanto le precedenti erano andate deserte.

⁵⁰ Rif. art. 2425, Codice civile.

⁵¹ "La soglia del 50% sopra citata (...) è stata proposta osservando, per i diversi settori in argomento, la 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. Tale analisi ha restituito l'evidenza che fra il 30esimo e il 40esimo 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%." (cfr. Relazione illustrativa dello Schema di atto di regolazione).

La soglia da utilizzare per l'applicazione del modello alternativo è basata sul valore del CdS.

Opzione 3

La soglia da utilizzare per l'applicazione del modello alternativo è basata sulla classe di addetti dell'Impresa affidataria.

Confronto tra le Opzioni

	Opzione 1 (R)		Opzione 2		Opzione 3	
	Benefici	Oneri	Benefici	Oneri	Benefici	Oneri
IA	++	0	+	0	+	0
EA	++	0	+	0	+	0

Legenda impatto: 0 invariato; + lieve; ++ moderato; +++ forte

Innanzitutto, pur consentendo una modalità alternativa per il computo dell'utile ragionevole, si conferma il modello ordinario quale *benchmark* per l'Autorità dato che esso presenta il vantaggio di incentivare **investimenti** in naviglio, in materiale rotabile, in impianti funzionali al servizio, con impatti positivi sul livello di qualità dei servizi offerti (qualità erogata e qualità percepita). Ciò è ottenuto attraverso una opportuna calibrazione della soglia di applicabilità del nuovo modello alternativo, che intende identificare solo casi residuali.

Nell'Opzione 1 la soglia è funzione decrescente delle variabili CIN e WACC: maggiore è il CIN (e/o il WACC) meno è probabile che si applichi il modello alternativo. La soglia è anche funzione del ROS in modo crescente. Con un CIN pari a zero può trovare applicazione il modello alternativo. Questo significa per l'IA che, a fronte di una remunerazione in termini di "costo del capitale" pari a zero nel modello ordinario, può invece beneficiare di una remunerazione maggiore attraverso l'accesso al modello alternativo che garantisce un *Ebit margin* pari alla metà del ROS di riferimento di ciascun settore.

Nell'Opzione 2 e nell'Opzione 3 le soglie dipendono da fattori che solo in parte riescono a cogliere il fenomeno oggetto di intervento (i.e. CIN zero o limitato). Dai dati riportati infatti in § C.3, in particolare per il comparto TPL su strada, emergono casi in cui CIN contenuti sono presenti sia per CdS con importo elevato (totale corrispettivi e ricavi da traffico superiore a 1 mln euro) sia per CdS operati da imprese di grandi dimensioni (in termini di numero di addetti).

Pertanto, l'Opzione 1 rappresenta quella preferibile rispetto alle Opzioni 2 e 3, perché a parità di oneri incrementali, rappresentati dalla procedura amministrativa con ART che ne valida l'uso, che si suppone non siano rilevanti nella fattispecie, si stima che l'Opzione 1 individui la criticità del modello ordinario in misura più puntuale rispetto alle altre opzioni e consenta, in ragione di ciò, benefici incrementali maggiori in termini di **equilibrio economico-finanziario** per l'IA. Allo stesso tempo, si registrano maggiori benefici incrementali a favore dell'EA in termini di **contenimento degli oneri di finanza pubblica** in quanto il modello alternativo si applica ad un numero di casi residuale.

E.3 Modello alternativo: individuazione del margine di utile ragionevole

In alternativa al modello ordinario, basato sul tasso di rendimento del capitale elaborato con la metodologia del costo medio ponderato delle fonti di finanziamento (*Weighted Average Cost of Capital: WACC*), dove il costo del capitale proprio è stimato utilizzando il modello CAPM (*Capital Asset Pricing Model*), anche tenuto conto delle indicazioni di matrice comunitaria⁵², si potrebbero considerare altri indicatori di redditività, come il *Return on Sales (ROS)* oppure il *Return on Investment (ROI)*.

Opzione 1

Per tutti gli affidamenti di ciascun settore interessato (marittimo, ferroviario e stradale) che ricadono nelle condizioni previste per l'applicabilità del modello alternativo, il livello dei corrispettivi versati come compensazione da parte dell'Ente affidante deve garantire un *Ebit margin* sul periodo contrattuale, risultante da PEF, pari al 50% del ROS medio di riferimento di ciascun settore, computato sull'ultimo triennio disponibile.

Opzione 2

Applicazione del ROS medio di settore, ricalibrato in base alla proporzione media di incidenza dei ricavi da traffico sul totale ricavi (corrispettivi + ricavi da traffico), alla sola componente dei ricavi da traffico.

Confronto tra le Opzioni

	Opzione 1 (R)		Opzione 2	
	Benefici	Oneri	Benefici	Oneri
IA	++	0	+++	0
EA	++	0	+	0

Legenda impatto: 0 invariato; + lieve; ++ moderato; +++ forte

Nell'Opzione 1 l'impatto atteso per l'Impresa affidataria è un miglioramento del suo **equilibrio economico-finanziario** in quanto è garantito alla stessa un livello minimo di remunerazione, basato su un indicatore medio di mercato (ROS) del suo stesso comparto, il cui valore è fissato dall'Autorità, a fronte di una remunerazione nulla in caso di CIN pari o prossimo a zero. Anche per l'Ente affidante, il modello alternativo rappresenta un vantaggio, in quanto la possibilità di accedervi se, da un lato, è circoscritta dall'Autorità a quei casi che soddisfano condizioni predefinite, dall'altro, essa presuppone una valutazione di opportunità da parte dell'Ente affidante a farvi ricorso, sulla base di più ampie valutazioni pertinenti alle condizioni specifiche dell'affidamento, l'eventuale dotazione di materiale rotabile da parte dell'EA o le sue possibilità di finanziamento dello stesso. Tutto ciò appare consentire, a parità di condizioni, un **contenimento degli oneri di finanza pubblica**. La circostanza che il *floor* garantito all'IA sull'*EBIT margin* sia individuato nel solo 50% del ROS di mercato è da porre in relazione all'opportunità di mantenere alto l'incentivo favorevole ad una politica di **investimenti** anche da parte dell'IA, coerentemente con il modello ordinario.

⁵² Si veda il Box al § B.3.

L'Opzione 2 ha il vantaggio di assegnare un margine all'Impresa affidataria più allineato al mercato, con conseguenti maggiori benefici incrementali rispetto allo *status quo* in termini di **equilibrio economico-finanziario** (anche rispetto all'Opzione 1) e all'Ente affidante di implementare un sistema di incentivazione nei confronti dell'IA volto all'aumento dei ricavi da traffico (sia attraverso il miglioramento della qualità dei servizi sia attraverso un più efficace contrasto al fenomeno dell'elusione e dell'evasione tariffaria) e per questa via conseguire un contenimento del livello della compensazione. Tenuto conto, tuttavia, del maggior onere associato al riconoscimento del pieno ROS medio all'IA, e alla possibilità di raggiungere gli altri obiettivi con strumenti contrattuali alternativi, i benefici in termini di contenimento degli oneri di finanza pubblica si stimano ad un livello inferiore rispetto all'Opzione 1.

Sono state considerate anche altre **opzioni regolatorie alternative**.

Innanzitutto, è stata valutata l'esclusione del settore marittimo dal regime alternativo al modello ordinario, che pertanto avrebbe dovuto continuare a prevedere l'individuazione dell'utile ragionevole pari al prodotto $CIN * WACC$. Ciò in quanto la criticità emergente dall'applicazione del modello di base sarebbe legata soprattutto alla circostanza che, in taluni casi, il naviglio utilizzato per il nuovo affidamento risulta già largamente ammortizzato. La soluzione potrebbe essere una corretta valorizzazione dei cespiti al loro valore di mercato, sorretto da congrua perizia certificata mantenendo l'unico modello ordinario per il computo dell'utile ragionevole. Si è preferito tuttavia estendere anche al settore marittimo il modello integrativo sia per omogeneità di trattamento nell'ambito dei servizi di TPL, sia per offrire un modello regolatorio che fornisca una possibile soluzione nei casi restanti di bassa capitalizzazione. Inoltre, è stato osservato che dovendosi applicare il WACC reale, non si avrebbe un vantaggio concreto per l'Impresa affidataria⁵³.

Per la stessa circostanza, una bassa capitalizzazione, non sono state considerate adeguate, per le finalità perseguite dall'atto di regolazione, altre misure di redditività, come il ROI, che appunto è computato sulle poste di stato patrimoniale legate prevalentemente ad impieghi su orizzonti temporali medio-lunghi.

⁵³ Cfr. Relazione illustrativa correlata allo Schema di atto di regolazione.

F. IDENTIFICAZIONE DELL'OPZIONE PREFERITA

La valutazione di impatto della regolazione, riferita allo *status quo*, viene effettuata utilizzando il quadro sinottico nella tavola seguente, in cui sono riportati i benefici e i costi attesi sulla base delle valutazioni svolte nella Sezione E dove sono individuati i benefici e gli oneri incrementali delle misure di regolazione poste in consultazione.

Per la valutazione di impatto della regolazione in argomento, sono stati ritenuti rilevanti gli elementi appresso elencati:

- **trasparenza** nelle metodologie di stima del tasso di remunerazione del capitale e del margine di utile ragionevole;
- **equilibrio economico-finanziario delle gestioni** dei servizi OSP interessati, finalizzato all'esclusione di sotto-compensazioni dei CdS;
- **contenimento degli oneri di finanza pubblica**, attraverso l'esclusione di sovra-compensazione dei CdS;
- **livello di concorrenza** nelle procedure di affidamento dei servizi;
- **investimenti** in naviglio/materiale rotabile e qualità dei servizi del TPL.

L'impatto generato dalle misure su ciascuno di questi *driver* è riscontrato a livello qualitativo, mediante una sequenza di segni + (modulata in base all'intensità dell'effetto determinato) con impatto sui seguenti soggetti: Impresa affidataria (IA); Ente affidante (EA).

La valutazione di impatto della regolazione, riferita allo *status quo*, viene effettuata utilizzando il quadro sinottico nella tavola seguente, in cui sono riportati i benefici e i costi attesi.

Tavola 15. Valutazione di impatto della regolazione riferita allo *status quo*

Temi regolatori	Benefici					Costi
	Trasparenza	Equilibrio economico-finanziario CdS	Contenimento oneri finanza pubblica	Promozione concorrenza	Investimenti	Oneri incrementali
Modello ordinario: aggiornamento del WACC mare	++	0	0	0	++	0
Modello alternativo: ambito di applicazione	++	++	+	++	+	0
Modello alternativo: margine di utile ragionevole	++	++	+	++	0	0

Legenda impatto: 0 invariato; + lieve; ++ moderato; +++ forte

Conclusivamente, l'intervento di regolazione oggetto della presente analisi di impatto della regolazione non appare idoneo ad introdurre oneri significativi per i soggetti destinatari dell'intervento stesso, essendo questi rappresentati dalla procedura amministrativa di validazione delle modalità applicative del modello

alternativo. Esso, bensì, è teso a risolvere una criticità riscontrata nel modello ordinario e sollevata dagli stakeholder, riferibili sia a rappresentanti degli Enti affidanti sia ad associazioni rappresentative di Imprese affidatarie, che si presenta in caso di capitale investito netto regolatorio nullo o con modesto valore. Il modello alternativo offerto in consultazione è idoneo a conseguire benefici incrementali di varia natura, per entrambe le tipologie di soggetti destinatari della regolazione, identificati in termini di accresciuta trasparenza, miglioramento delle condizioni di equilibrio economico-finanziario del CdS, contenimento degli oneri di finanza pubblica e promozione della concorrenza.

Torino, 27 marzo 2024

Il Dirigente dell'Ufficio Analisi del funzionamento dei mercati e
impatto della regolazione

Cinzia Rovesti

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

APPENDICE 1. EVOLUZIONE DEGLI AFFIDAMENTI PER I SERVIZI DI CABOTAGGIO MARITTIMO

Dal monitoraggio effettuato dagli Uffici dell’Autorità, l’evoluzione degli affidamenti per i servizi di cabotaggio marittimo si presenta come di seguito illustrato.

(i) Contratti di servizio di competenza del MIT

Nel corso del 2020 il MIT ha effettuato la verifica di mercato prevista della normativa comunitaria e nazionale⁵⁴ al fine di verificare la rispondenza del mercato alle esigenze di continuità territoriale manifestate dagli *stakeholders*; verso di essa, ART si è espressa favorevolmente col Parere n. 1/2021 del 08/01/2021. In esito a tale verifica il Ministero ha stabilito: (i) la rimessione al mercato di alcune linee per le quali esiste un regime concorrenziale adeguato, (ii) la procedura di imposizione di obblighi di servizio pubblico “orizzontali” sulla linea Civitavecchia-Olbia, (iii) la predisposizione dei bandi per l’affidamento dei servizi di continuità territoriale sulle restanti linee, prevedendo tra i requisiti di partecipazione un’età del naviglio inferiore a 20 anni.

- Da dicembre 2020 le due linee passeggeri Genova-Olbia-Arbatax e Napoli-Palermo (stagione invernale), nonché le due linee merci Livorno-Cagliari e Ravenna-Brindisi-Catania, sono state restituite integralmente al mercato, poiché la libera iniziativa economica è risultata in grado di soddisfare le esigenze di continuità territoriale senza necessità di interventi pubblici di sovvenzionamento.
- Per quanto riguarda la linea passeggeri Civitavecchia-Olbia (stagione invernale), il MIT ha optato per l’imposizione degli obblighi di servizio pubblico a tutti gli armatori nel periodo invernale quale condizione per operare anche nel periodo estivo; tale imposizione ha una durata di 24 mesi decorrenti dalla data di avvio dell’effettiva operatività dei servizi indicata nel provvedimento di autorizzazione all’esercizio della linea.
- Tra il 2021 e il 2022 sono state esperite le gare per le restanti linee:
 - i servizi della stagione invernale sulla linea Genova-Porto Torres sono stati aggiudicati alla medesima compagnia C.I.N. che li aveva effettuati già precedentemente, fino al 30 settembre 2026 a fronte di un corrispettivo annuo di 112.260 €. Invece, i servizi della stagione estiva sono stati restituiti al mercato;
 - le linee Napoli-Cagliari e Cagliari-Palermo sono state accorpate in un’unica linea Napoli-Cagliari-Palermo, con aggiudicazione dei servizi alla compagnia Grimaldi Euromed S.p.a. a decorrere dal 1° giugno 2021 e fino al 31 maggio 2026 a fronte di un corrispettivo annuo di 6.041.073 €;
 - la linea Termoli-Isole Tremiti è stata aggiudicata alla compagnia Navigazione Libera del Golfo S.r.l. con decorrenza dal 1° luglio 2021 e fino al 30 giugno 2024 a fronte di un corrispettivo annuo di 4.472.267 €.

Si evidenzia che il requisito sull’età del naviglio non ha ostacolato l’affidamento dei servizi.

Per il collegamento Civitavecchia-Arbatax-Cagliari, a seguito del mancato affidamento del servizio in occasione della prima gara, il requisito dell’età massima del naviglio è stato modificato da 20 a 30 anni.

⁵⁴ Regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio del 7 dicembre 1992, concernente l’applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo), e Delibera ART n. 22/2019 del 14 marzo 2019 di approvazione dell’*“Atto di regolazione recante misure regolatorie per la definizione dei bandi delle gare per l’assegnazione dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole...”*.

Tuttavia, sulla base delle motivazioni addotte dagli operatori, l'esito negativo della prima gara è da ricondurre, più che al requisito previsto per l'età del naviglio, al disinteresse dell'offerta armatoriale per un servizio poco attrattivo a causa dello scalo intermedio di Arbatax e della presenza di servizi a mercato diretti tra Civitavecchia e Cagliari. Ciò detto, sicuramente l'aumento dell'età massima concessa per il naviglio ha contribuito alla positiva conclusione dell'affidamento, aggiudicato alla compagnia Grimaldi Euromed S.p.a. con decorrenza dal 23 settembre 2021 e fino al 19 marzo 2023 a fronte di un corrispettivo annuo di 12.194.757 €.

Anche la gara per i servizi di cabotaggio con navi veloci sullo Stretto di Messina, bandita sempre dal MIT, è andata deserta, ed è forte il sospetto che il mancato affidamento del servizio sia dovuto al requisito dell'età del naviglio inferiore a 20 anni. La procedura di affidamento non risulta ancora conclusa.

In definitiva, con riferimento alla totalità dei servizi messi a gara dal Ministero non si hanno evidenze di problematiche relative alla non remuneratività dell'affidamento conseguenti al recepimento della regolazione di ART, emerse invece nelle gare bandite dalla Regione Sicilia e dalla Regione Sardegna per i collegamenti con le loro isole minori, come appresso descritto.

(ii) Contratti di servizio di competenza della Regione Sicilia

Nel corso del 2020, in considerazione della scadenza dei CdS dei servizi integrativi, la Regione Sicilia ha effettuato la prevista verifica di mercato; verso di essa ART si è espressa in senso positivo col Parere n. 12/2021 del 17/06/2021. In esito a tale verifica, la Regione Sicilia ha evidenziato la mancanza di interesse del mercato a svolgere i servizi di collegamento con le isole minori; pertanto, previa riorganizzazione complessiva dell'offerta di servizi, considerando non soltanto i servizi integrativi di competenza regionale ma anche alcuni servizi essenziali di competenza ministeriale, la Regione si è orientata verso l'esecuzione di una gara per l'affidamento sovvenzionato dei servizi con un diritto di esclusiva.

La gara per l'affidamento è andata deserta per due volte, asseritamente a causa del basso livello di remunerazione offerto nell'ambito del CdS, riconducibile alla regolazione di ART in materia di utile ragionevole. In una comunicazione ad ART dell'aprile 2022, l'Ente Affidante ha evidenziato come la mancata partecipazione dell'operatore *incumbent* alle gare sia stata motivata, *inter alia*, da: i) previsione di un'età del naviglio inferiore a 20 anni; ii) calcolo della redditività basato unicamente sul valore del capitale investito; iii) modesta entità della remunerazione del capitale investito.

Contestualmente, la Regione Sicilia ha comunicato le modifiche apportate ai bandi di gara per cercare di favorire il buon esito della procedura, tra le quali rileva la **possibilità per i contendenti di determinare il CIN utilizzando «il miglior valore dell'immobilizzazione da scegliere tra il valore di mercato (certificato con perizia) e il valore contabile»**. La procedura di affidamento non risulta ancora conclusa.

(iii) Contratti di servizio di competenza della Regione Sardegna

Nel 2019, la Regione Sardegna ha avviato la procedura di gara per l'affidamento dei servizi di collegamento con l'Isola dell'Asinara prescindendo dalla verifica di mercato, poiché l'isola si trova all'interno di una riserva naturalistica. La gara è andata deserta due volte e nel giugno 2022 la Regione ha comunicato ad ART che, al fine di risolvere lo stallo nell'affidamento del servizio, aveva avviato una procedura negoziata con l'operatore *incumbent*, che apriva alla determinazione del CIN mediante rivalutazione (attraverso specifica perizia) del naviglio completamente ammortizzato «*in considerazione della effettiva vita utile residua e dell'impiego effettivo nel processo aziendale*».

Nel corso del 2021, in considerazione della scadenza dei CdS dei servizi di collegamento con le isole di San Pietro⁵⁵ e di La Maddalena, la Regione Sardegna ha effettuato la prevista verifica di mercato; verso di essa ART si è espressa in senso positivo col Parere n. 16/2021 del 09/09/2021. Anche in questo caso la gara è andata deserta, presumibilmente per i medesimi motivi esposti dalla Regione Sicilia.

Entrambe le procedure di affidamento non risultano ancora concluse.

⁵⁵ Il CdS dei servizi notturni era in proroga dal 2018.

APPENDICE 2. SERVIZI DI CABOTAGGIO MARITTIMO IN REGIME DI OSP

Servizi di cabotaggio marittimo in regime di OSP - Vigenti al 01/01/2024

Ente affidante	Impresa di navigazione	Ambito territoriale/tratta	Tipologia di servizio	Scadenza	Corrispettivo annuo lordo
Regione Campania	Caremar S.p.a.	Procida, Ischia, Capri	Traghetti Ro-Pax e mezzi veloci	15.07.2024	11.856.787 €
Regione Lazio	Laziomar S.p.a.	Pontine	Traghetti Ro-Pax e mezzi veloci	15.01.2024	14.027.281 €
Regione Sardegna	Delcomar S.p.a.	San Pietro, La Maddalena (diurno)	Traghetti Ro-Pax	30.04.2022	12.859.853 €
	Ensamar S.r.l.	San Pietro (notturno)	Traghetti Ro-Pax	31.03.2022	2.785.422 €
	Delcomar S.p.a.	La Maddalena (notturno)	Traghetti Ro-Pax	31.03.2022	2.216.868 €
	Delcomar S.p.a.	Asinara	Traghetti Ro-Pax	13.02.2020	1.565.850 €
Regione Siciliana	Liberty Lines S.p.a.	Ustica (Lotto VII)	Mezzi veloci	31.12.2027	3.213.271 €
	Liberty Lines S.p.a.	Pantelleria (Lotto V)	Mezzi veloci	31.12.2027	1.694.383 €
	Liberty Lines S.p.a.	Pelagie (Lotto VI)	Mezzi veloci	31.12.2027	3.629.047 €
	Liberty Lines S.p.a.	Eolie (Lotto I)	Mezzi veloci	31.12.2027	12.052.262 €
	Liberty Lines S.p.a.	Eolie (Lotto II)	Mezzi veloci	31.12.2027	9.276.632 €
	Liberty Lines S.p.a.	Egadi (Lotto III)	Mezzi veloci	31.12.2027	5.766.079 €
	Liberty Lines S.p.a.	Egadi (Lotto IV)	Mezzi veloci	31.12.2027	2.696.609 €
	Caronte & Tourist Isole Minori S.p.a.	Eolie (Lotto I, gara II)	Traghetti Ro-Pax	31.12.2020 (a)	6.286.703 € (b)
	Caronte & Tourist Isole Minori S.p.a.	Egadi (Lotto II, gara II)	Traghetti Ro-Pax	31.12.2020 (a)	1.147.269 € (b)
	Caronte & Tourist Isole Minori S.p.a.	Ustica (Lotto III, gara II)	Traghetti Ro-Pax	31.12.2020 (a)	3.094.658 € (b)
	Traghetti delle Isole S.p.a.	Pantelleria (Lotto IV, gara II)	Traghetti Ro-Pax	31.12.2020 (a)	5.936.421 € (b)
	Caronte & Tourist Isole Minori S.p.a.	Pelagie (Lampedusa/Linosa, Lotto IV)	Traghetti Ro-Pax	30.09.2028	8.806.759 €
Regione Toscana	Toremar S.p.a.	Capraia, Giannutri, Giglio, Pianosa, Elba, Gorgona	Traghetti Ro-Pax e mezzi veloci	31.12.2023	14.666.650 €
MIT	Società di Navigazione Siciliana S.p.a.	Eolie, Egadi, Pelagie, Ustica, Pantelleria	Traghetti Ro-Pax e mezzi veloci	11.04.2028	55.694.895 € (c)
	Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a.	Genova-Porto Torres	Traghetti Ro-Ro	30.09.2026	112.260 €

Ente affidante	Impresa di navigazione	Ambito territoriale/tratta	Tipologia di servizio	Scadenza	Corrispettivo annuo lordo
	Grimaldi Euromed S.p.a.	Napoli-Cagliari-Palermo	Traghetti Ro-Ro	31.05.2026	6.041.073 €
	Navigazione Libera del Golfo S.r.l.	Tremiti	Traghetti Ro-Ro	30.06.2024	4.472.267 €
	Grimaldi Euromed S.p.a.	Civitavecchia-Cagliari-Arbatax	Traghetti Ro-Ro	22.09.2026	9.867.258 €
	Liberty Lines S.p.a.	Stretto di Messina (RC-ME)	Mezzi veloci	30.09.2027	9.390.575 €
	Blu Jet S.r.l.	Stretto di Messina (VSG-ME)	Mezzi veloci (d)	31.12.2024 (e)	8.338.297 € (f)
Corrispettivi totali					212.287.324 €
<p>(a) in proroga in attesa di nuovi affidamenti da parte dell'EA</p> <p>(b) importi derivati dal totale contratto originale diviso per gli anni di contratto indipendentemente dalla data di avvio</p> <p>(c) convenzioni esenti IVA</p> <p>(d) servizio finanziato nell'ambito del Contratto di programma Stato-RFI, parte servizi, ex art. 47, comma 11 bis d.l. n. 50/2017 (bilancio 2020)</p> <p>(e) scadenza teorica inserita per la rendicontazione annuale, in assenza di specifico CdS</p> <p>(f) valori 2022</p>					

Fonte: elaborazione ART

APPENDICE 3. SERVIZI FERROVIARI IN REGIME DI OSP

Servizi ferroviari in regime di OSP

Ente affidante	Impresa ferroviaria	Scadenza
Regione Abruzzo	Trenitalia	30.11.2033
	TUA-Società Unica Abruzzese di Trasporto	31.12.2027
Regione Basilicata	Trenitalia	31.12.2031
	FAL-Ferrovie Appulo Lucane	31.12.2033
Provincia autonoma di Bolzano	Trenitalia	31.12.2024
	SAD-Trasporto Locale	31.12.2024
Regione Calabria	Trenitalia	31.12.2032
	FdC-Ferrovie della Calabria	31.12.2023 (a)
Regione Campania	Trenitalia	31.12.2033
	EAV-Ente Autonomo Volturno	31.12.2025
Regione Emilia-Romagna	TPER-Trenitalia TPER	31.12.2041
Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia	Trenitalia	31.12.2031
	FUC-Ferrovie Udine Cividale	31.12.2024
Regione Lazio	Trenitalia	31.12.2032
	Cotral	30.06.2032
Regione Liguria	Trenitalia	31.12.2032
	AMT (Genova-Casella)	15.04.2025
Regione Lombardia	Trenord	30.11.2033
Regione Marche	Trenitalia	31.12.2033
Regione Molise	Trenitalia	31.12.2033
Regione Piemonte	Trenitalia SFR (servizi regionali)	30.06.2032
	Trenitalia SFM (servizi ferroviari metropolitani)	31.12.2035
	BLS	31.12.2029

Ente affidante	Impresa ferroviaria	Scadenza
Regione Puglia	Trenitalia	31.12.2032
	FSE-Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici	31.12.2032
	FTM-Ferrottramviaria.	31.12.2033
	FdG-Ferrovie del Gargano	31.12.2033
	FAL-Ferrovie Appulo Lucane	31.12.2033
Regione autonoma della Sardegna	Trenitalia	31.12.2025
	ARST	31.12.2031
Regione Siciliana	Trenitalia	31.12.2033
Regione Toscana	Trenitalia	30.11.2034
	TFT-Trasporto Ferroviario Toscano	15.12.2033
Provincia autonoma di Trento	Trenitalia	31.12.2033
	Trentino Trasporti	30.06.2024
Regione Umbria	Trenitalia	31.12.2032
Regione autonoma Valle d'Aosta	Trenitalia	13.12.2025
Regione del Veneto	Trenitalia (servizi regionali)	31.12.2032
	Trenitalia (servizi direttrice Bologna-Brennero)	31.12.2031
	Sistemi Territoriali (servizi Adria-Mestre, Chioggia-Rovigo e Rovigo-Verona)	31.12.2032 (b)
<p>(a) Contratto attualmente in proroga.</p> <p>(b) Contratto attualmente in proroga. La data si riferisce a quanto indicato nella documentazione di gara (procedura in corso)</p>		



Via Nizza 230 – 10126 Torino
www.autorita-trasporti.it