

**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
(seconda consultazione)

11 ottobre 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	19
C. DESTINATARI DELL'INTERVENTO DI REGOLAZIONE	30
D. DESCRIZIONE DELLO <i>STATUS QUO</i>	35
E. ILLUSTRAZIONE DELLE OPZIONI REGOLATORIE E DEI RELATIVI ONERI E BENEFICI INCREMENTALI	38
F. IDENTIFICAZIONE DELL'OPZIONE PREFERITA	44
APPENDICE 1. SERVIZI DI CABOTAGGIO MARITTIMO IN REGIME DI OSP	47
APPENDICE 2. SERVIZI FERROVIARI IN REGIME DI OSP	49

INDICE

PREMESSA	6
A. CONTESTO ECONOMICO DEL SETTORE DI RIFERIMENTO PER L'ATTO DI REGOLAZIONE	7
A.1 Caratteristiche principali del settore del TPL OSP	7
A.2 Cabotaggio marittimo	8
A.3 TPL terrestre	11
A.4 Gli investimenti previsti nel PNRR per il TPL	17
BOX 1. Investimenti per la Transizione energetica e mobilità sostenibile (PNRR)	17
B. RAGIONI DELL'INTERVENTO DI REGOLAZIONE	19
B.1 Obiettivi della regolazione in tema di utile ragionevole	19
B.2 Monitoraggio ed effetti della regolazione	21
B.2.1. Cabotaggio marittimo	21
B.2.2. TPL terrestre	26
B.2.3. Conclusioni	26
B.3 Finalità del nuovo intervento di regolazione	27
BOX 2. Utile ragionevole e disciplina comunitaria	28
C. DESTINATARI DELL'INTERVENTO DI REGOLAZIONE	30
C.1 Cabotaggio marittimo	30
C.2 TPL terrestre	32
D. DESCRIZIONE DELLO STATUS QUO	35
D.1 Metodologia del WACC	35
D.2 Misure sul <i>Profit Sharing</i>	36
E. ILLUSTRAZIONE DELLE OPZIONI REGOLATORIE E DEI RELATIVI ONERI E BENEFICI INCREMENTALI	38
E.1 Metodo ordinario: tasso di remunerazione del CIN (WACC) (Misura 10.1 - 10.4, del. n. 22/2019 e Misura 17.1 – 17.4, del. n. 154/2029)	39
E.2 Metodo alternativo: ambito di applicazione del margine di utile ragionevole (Misura 10.5 - 10.9, del. n. 22/2019 e Misura 17.5 – 17.9, del. n. 154/2029)	41
E.3 Sistema di incentivazione <i>di profit sharing</i> (Misura 19, del. n. 22/2019, e Misura 24, del. n. 154/2029)	43
F. IDENTIFICAZIONE DELL'OPZIONE PREFERITA	44
APPENDICE 1. SERVIZI DI CABOTAGGIO MARITTIMO IN REGIME DI OSP	47
APPENDICE 2. SERVIZI FERROVIARI IN REGIME DI OSP	49

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1.	Passeggeri trasportati nel cabotaggio marittimo	9
Figura 2.	Traffico ferroviario per servizi OSP regionali (offerta)	11
Figura 3.	Traffico ferroviario per servizi OSP regionali (domanda)	11
Figura 4.	Viaggiatori trasportati nei servizi ferroviari regionali	12
Figura 5.	Trasporto pubblico locale: autolinee (offerta)	14
Figura 6.	Trasporto pubblico locale: autolinee (domanda)	14
Figura 7.	Età media del parco autobus	16
Figura 8.	Obiettivi della regolazione nel settore dei servizi di TPL	20
Figura 9.	Esiti delle procedure di affidamento avviate dalle Regioni Sardegna e Sicilia	24

INDICE DELLE TAVOLE

Tavola 1.	Caratteristiche dei servizi di TPL in regime di OSP	8
Tavola 2.	Distribuzione della flotta mercantile impiegata nel cabotaggio marittimo per classi di età (stazza linda non inferiore a 100 ton)	10
Tavola 3.	Età media del materiale rotabile nel settore ferroviario	13
Tavola 4.	Collegamenti di interesse nazionale: esiti delle verifiche del mercato	21
Tavola 5.	Procedure di affidamento per i servizi di cabotaggio marittimo	22
Tavola 6.	Valori del WACC rilasciati dall'ART per il cabotaggio marittimo	25
Tavola 7.	Valori del WACC rilasciati dall'ART per il TPL terrestre	26
Tavola 8.	Principali indicatori economico-patrimoniali delle IN titolari di CdS di cabotaggio marittimo	31
Tavola 9.	Distribuzione dell'EBIT <i>margin</i> del campione di CdS di cabotaggio marittimo	31
Tavola 10.	Principali indicatori economico-patrimoniali delle IF italiane titolari di CdS ferroviario	32
Tavola 11.	Distribuzione dell'EBIT <i>margin</i> del campione di CdS ferroviario	33
Tavola 12.	Principali indicatori economico-patrimoniali delle principali imprese TPL su strada titolari di CdS raggruppate per numero di dipendenti	33
Tavola 13.	Distribuzione dell'EBIT <i>margin</i> del campione di CdS TPL su strada	34
Tavola 14.	Valutazione di impatto della regolazione: Schema di atto di regolazione (in seconda consultazione)	45

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>	PEFS	<i>Piano Economico Finanziario simulato</i>
CNIT	<i>Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei trasporti</i>	PNC	<i>Piano Nazionale Complementare</i>
EA	<i>Ente/i affidante/i</i>	PNRR	<i>Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza</i>
IA	<i>Impresa/e affidataria/e</i>	PRO	<i>Piano Raggiungimento Obiettivi regolatori</i>
IF	<i>Impresa/e ferroviaria/e</i>	TPL	<i>Trasporto pubblico locale</i>
IN	<i>Imprese di navigazione</i>	WACC	<i>Costo medio ponderato del capitale investito (Weighted Average Cost of Capital)</i>
MIT	<i>Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti</i>		

PREMESSA

Il presente Schema di Analisi di Impatto della Regolazione (“Schema di AIR”) presenta 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”*, posto in seconda consultazione, illustrando le opzioni regolatorie ivi contenute, i relativi oneri e benefici incrementali rispetto allo *status quo* e alle opzioni regolatorie sottoposte alla prima consultazione, [ex delibera n. 44/2024](#), già oggetto di valutazione nel correlato [Schema di AIR](#).

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, posto in seconda consultazione, che concerne la revisione della metodologia per la determinazione del margine di utile ragionevole negli affidamenti di servizi gravati da obblighi di servizio pubblico di cabotaggio marittimo, di cui alla **Misura 10 dell'Allegato A alla delibera n. 22/2019**, e negli affidamenti di servizi di trasporto pubblico su strada e per ferrovia, di cui alla **Misura 17 dell'Allegato A alla delibera n. 154/2019**.

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 OSP

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

Con riguardo alle misure adottate con 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 prevalentemente regionale (i.e. i servizi di cabotaggio con le isole minori, unitamente ai collegamenti sullo stretto di Messina).

Con riguardo alle misure adottate con 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 possono inoltre essere estese dall'EA 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 alcuni dati afferenti ai trasporti pubblici locali in regime di OSP.

¹ Il servizio ferroviario OSP di media-lunga percorrenza, di competenza ministeriale, può ricadere nell'ambito oggettivo. A tal proposito, si segnala il 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 sopra riportata, nel 2019 le imprese impegnate nel TPL generano un giro d'affari che ammonta a circa 11,6 miliardi di euro all'anno, dei quali solo circa il 30% è generato da 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 è interessato dagli ingenti investimenti – in ambito, *inter alia*, per l'innovazione, la digitalizzazione, la transizione ecologica e la mobilità sostenibile – previsti nel “Piano nazionale di ripresa e resilienza” (PNRR, volto a dare attuazione, in Italia, al programma “Next Generation EU”, varato dall’Unione europea a integrazione del Quadro finanziario pluriennale a sostegno degli Stati membri per il superamento delle conseguenze economiche e sociali prodotte dall’emergenza pandemica², e dal “Piano nazionale complementare” (PNC). 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 quinquennio 2019-2023, senza distinzione tra servizi a libero mercato e servizi gravati da OSP.

Nel 2019 sono stati trasportati 39,5 milioni di passeggeri³, crollati a 26,5 milioni nel 2020 (circa -33%) a causa delle restrizioni governative agli spostamenti delle persone per il contenimento della pandemia da COVID-19, livello che si riconferma nel 2021, mentre esso è in ripresa nel 2022 con stime di traffico crescenti per il

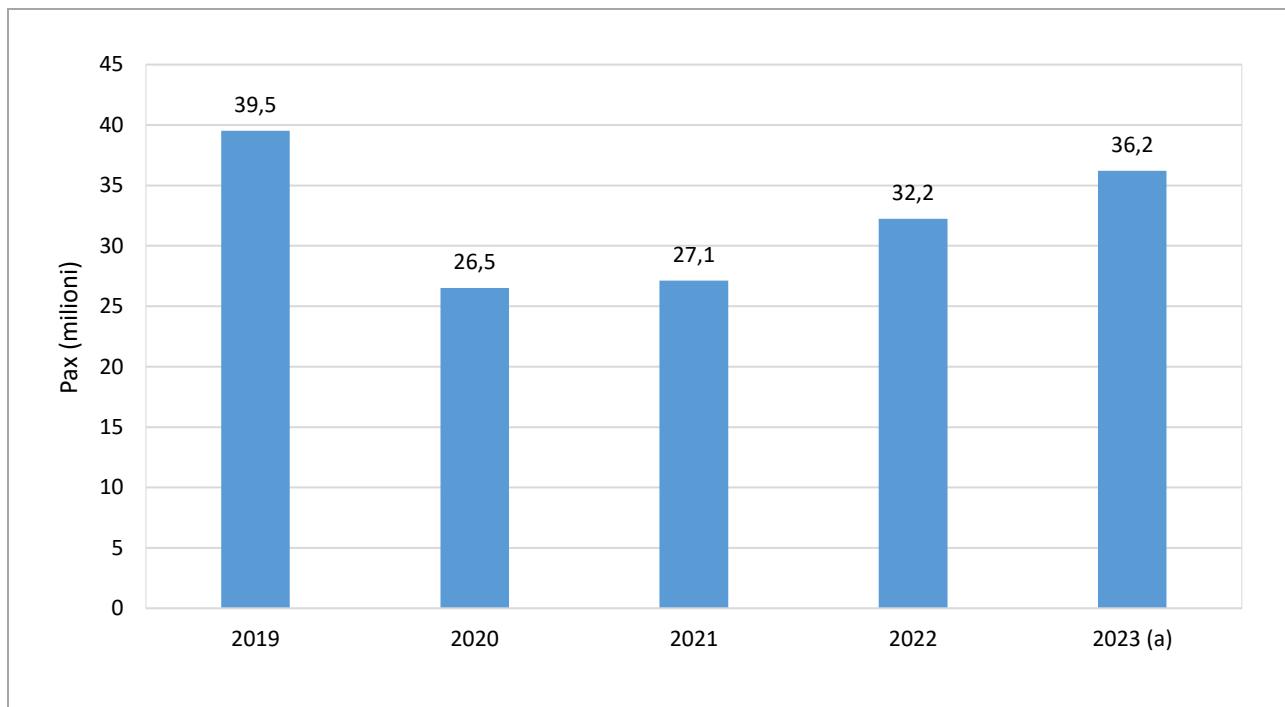
² Da ultimo, come integrata dalla [decisione di esecuzione del Consiglio su proposta della CE COM \(2024\) 193 final del 07/05/2024](#) che modifica la decisione di esecuzione (UE) (ST 10160/21; ST 10160/21 ADD 1 REV 2) del 13 luglio 2021, relativa all'approvazione della valutazione del piano per la ripresa e la resilienza dell'Italia, e suo [allegato](#).

³ Valore medio tra passeggeri imbarcati e sbarcati.

2023, comunque complessivamente inferiori di circa l'8% rispetto al 2019.

Figura 1. Passeggeri trasportati nel cabotaggio marittimo

Anni 2019-2023



Fonte: elaborazione ART su dati MIT, CNIT vari anni

(a) Dato stimato.

I servizi di cabotaggio marittimo in regime di OSP rappresentano una quota significativa del cabotaggio marittimo, pari nel 2019 a circa 14 milioni di passeggeri (35% del totale); nel 2022, stimando un numero di passeggeri pari a 12,5 milioni (media tra imbarcati/sbarcati), i servizi OSP rappresentano il 39% circa dei servizi di cabotaggio marittimo.

Con la liberalizzazione del cabotaggio marittimo sancita dal regolamento (CEE) n. 3577/1992⁴, 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 cd. "fallimento del mercato", inteso come l'incapacità degli operatori di garantire, in assenza di sostegno finanziario, un servizio adeguato

⁴ 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, 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 cd. "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 tale sistema 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) emanazione del decreto-legge 25 settembre 2009 n. 135, dove l'art. 19-ter, comma 7, 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, mentre l'art. 19-ter, comma 8, decretava 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) cessione, nel luglio 2011, della società alla CIN-Compagnia italiana di navigazione S.p.a., la quale sottoscriveva, nel luglio 2012, la convenzione con il Ministero competente per l'esercizio dei servizi di cabotaggio.

al soddisfacimento delle esigenze di mobilità dell’utenza che gli stessi Enti affidanti hanno preventivamente identificato⁵.

Attualmente, i collegamenti marittimi di continuità territoriale con le isole maggiori (Sicilia e Sardegna) e con le isole minori sono caratterizzati dalla contemporanea presenza di servizi in regime di OSP, per i quali l’Ente affidante fissa (i) le linee marittime che le imprese di navigazione devono necessariamente garantire, (ii) la frequenza dei collegamenti e (iii) il tipo di navi da utilizzare.

Si registrano **24 Contratti di Servizio in essere e un caso di OSP applicati orizzontalmente**, quest’ultimo introdotto successivamente all’entrata in vigore della regolazione dell’Autorità⁶.

Con riferimento al **naviglio** utilizzato per i servizi di cabotaggio, nel 2023 la flotta mercantile italiana⁷ per il trasporto di passeggeri e merci risulta composta da 341 navi, di cui 287 maggiori e, di queste, 101 adibite ai viaggi nazionali⁸. Il cabotaggio marittimo si caratterizza per una **flotta di età media particolarmente elevata**, con il 56% della stessa che risulta composta da navi di 30 o più anni (Tavola 2).

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

Anno 2023

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	287	15	12	21	22	32	24	161
% sul totale categoria	100%	5%	4%	7%	8%	11%	8%	56%

Fonte: elaborazione ART su dati MIT, 2024, CNIT 2022-2023, solo navi maggiori

Tale caratteristica costituisce una delle principali ragioni alla base del **limitato valore del CIN regolatorio**⁹, e conseguentemente dell’utile ragionevole valorizzato con il metodo del WACC, che ha determinato alcune delle problematiche negli affidamenti dei servizi (*infra*).

⁵ Tali analisi sono effettuate nell’ambito della cd. “verifica del mercato” disciplinata dalla regolazione dell’Autorità. 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 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 come *extrema ratio*.

⁶ Per un approfondimento dell’evoluzione degli affidamenti dei servizi di cabotaggio marittimo di interesse nazionale si rinvia allo [Schema di AIR per la prima consultazione](#).

⁷ Con stazza lorda non inferiore a 100 tonnellate.

⁸ MIT, 2024, CNIT 2022-2023 (tabelle VI.2.3.2. e VI.2.3.3).

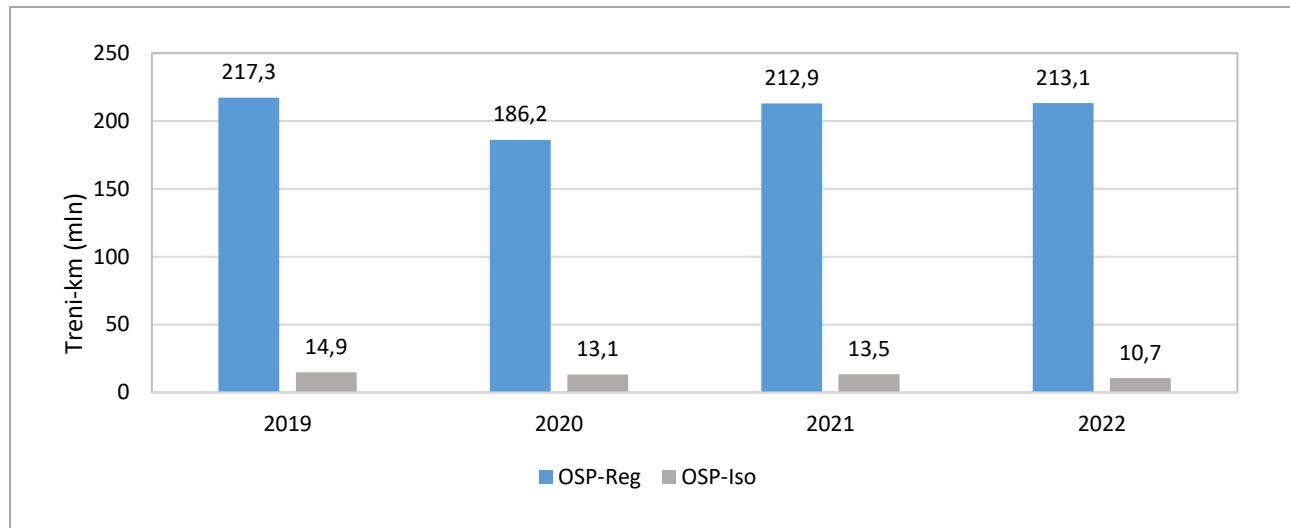
⁹ Dalle verifiche del mercato e dalle procedure per l’affidamento dei servizi, tale problematica parrebbe riguardare prevalentemente il cabotaggio con le isole minori piuttosto che i servizi di interesse nazionale.

A.3 CPL terrestre

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

Figura 2. Traffico ferroviario per servizi OSP regionali (offerta)

Anni 2019-2022

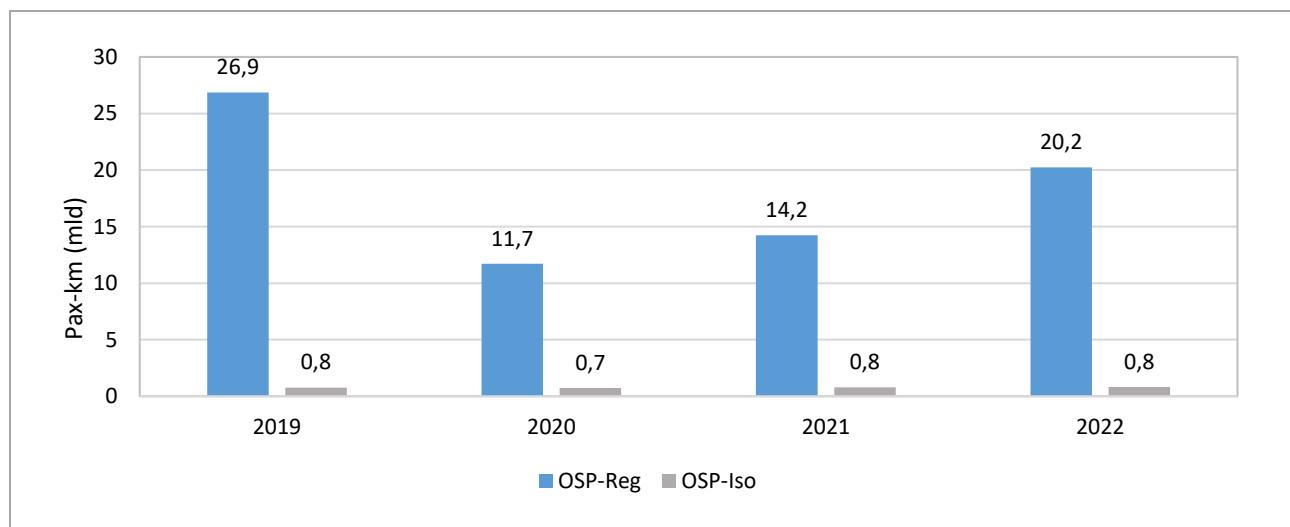


Fonte: elaborazione ART su dati imprese ferroviarie

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 la pandemia da 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 situazione invece non si osserva sul lato della domanda, come illustra la figura seguente.

Figura 3. Traffico ferroviario per servizi OSP regionali (domanda)

Anni 2019-2022

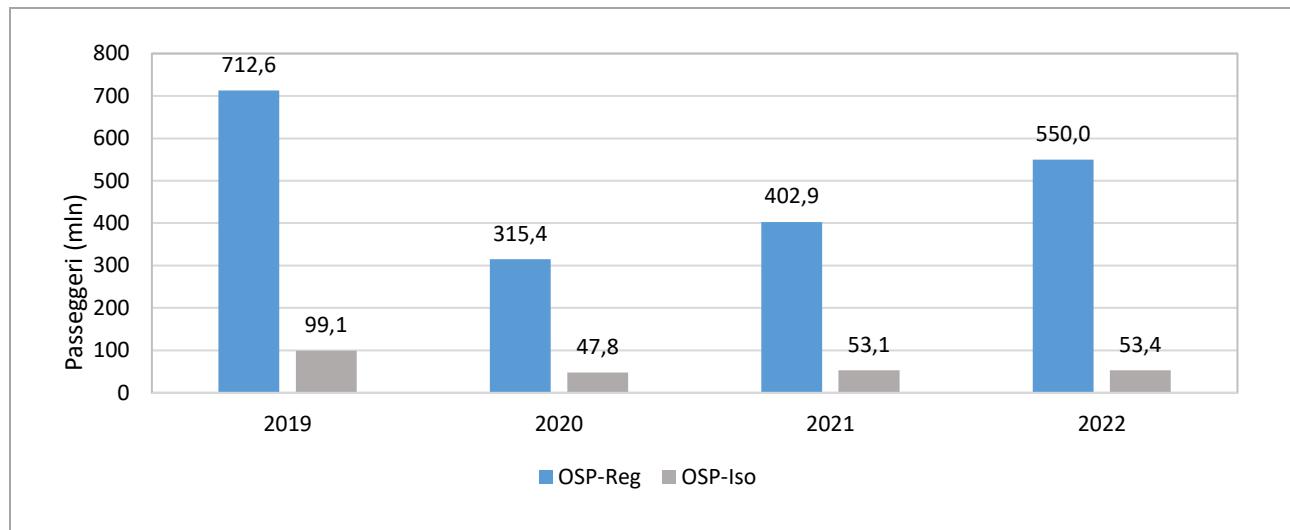


Fonte: elaborazione ART su dati imprese ferroviarie

Nel 2019 la domanda di servizi ferroviari regionali su reti interconnesse registra 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 negli anni successivi. 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 4. Viaggiatori trasportati nei servizi ferroviari regionali

Anni 2019-2022



Fonte: elaborazione ART su dati imprese ferroviarie

In definitiva, nel 2021 utilizzano 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 ferroviario 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 ammonta 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 sono state significative variazioni nell'età media (ponderata) del complessivo parco rotabile in Italia, che è restata stazionaria tra il 2021 e il 2022 (e pari a 15,7 anni), mentre nel 2023 è passata, come già riportato, a 16,1 anni.

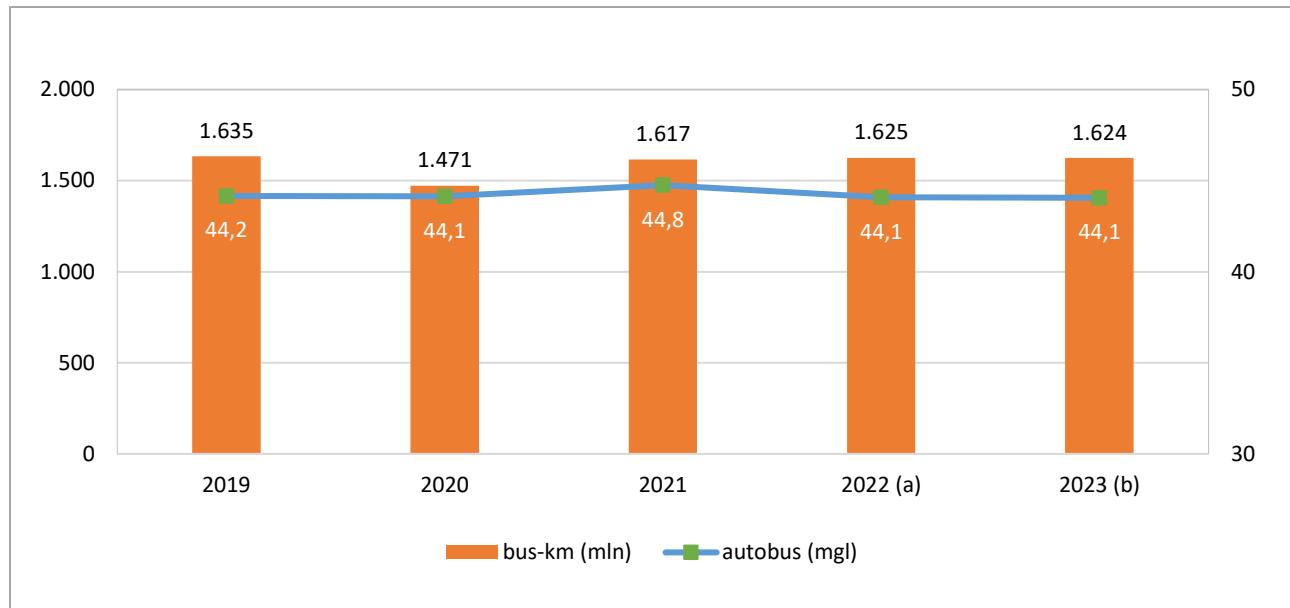
Con riguardo al **TPL su strada**, come evidenziato nella Tavola 1 - che riporta, *inter alia*, i principali valori relativi al dimensionamento del settore del TPL su strada con riferimento ai servizi: "Autolinee, tranvie, metropolitane, altro" - si rileva che l'offerta complessiva, per l'anno 2019,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

Per le sole autolinee, si hanno dati aggiornati/stimati al 2023 e illustrati nelle figure sottostanti. Da essi, si osserva una sostanziale offerta stabile nel periodo interessato, a fronte di una domanda che mostra una flessione consistente nel 2020 (-40% circa, a fronte di un solo -10% circa dal lato dell'offerta in termini di bus-

km) e che tuttavia segnala un parziale recupero verso i valori pre-pandemici, soprattutto nel 2022, e confermati dalle stime per il 2023.

Figura 5. Trasporto pubblico locale: autolinee (offerta)

Anni 2019-2023



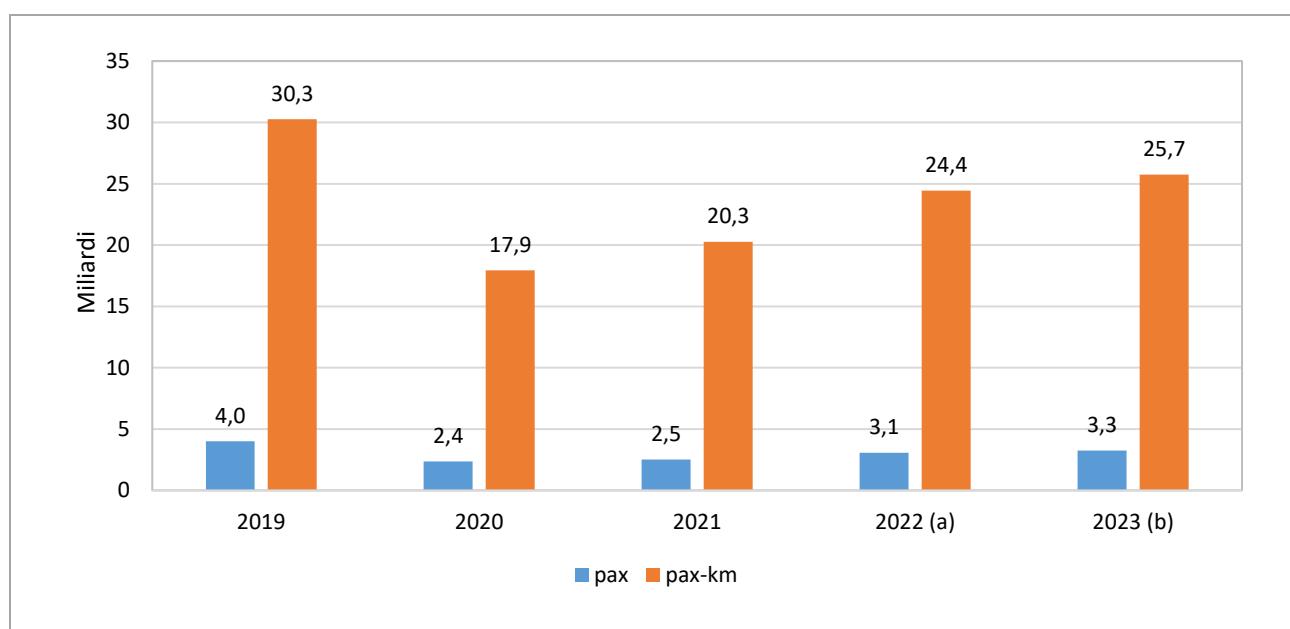
Fonte: elaborazione ART su dati MIT, 2024, CNIT 2022-2023

(a) Dati stimati.

(b) Dati stimati.

Figura 6. Trasporto pubblico locale: autolinee (domanda)

Anni 2019-2023



Fonte: elaborazione ART su dati MIT, 2024, CNIT 2022-2023

(a) Dati stimati.

(b) Dati stimati.

È stata infine osservata, sulla base dei dati resi disponibili dal MIT¹⁰ 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 anni nella regione Molise.

La tendenza risulta in diminuzione su base nazionale (rispetto alla precedente rilevazione del MIT del luglio 2021, pari a 10,6 anni) e alcune proiezioni, in ragione anche delle nuove risorse del PNRR¹¹, prevedono che nel 2026, l'età media nazionale del parco autobus diminuirà fino a raggiungere un valore di 9,4 anni¹².

¹⁰ Dati disponibili al link:

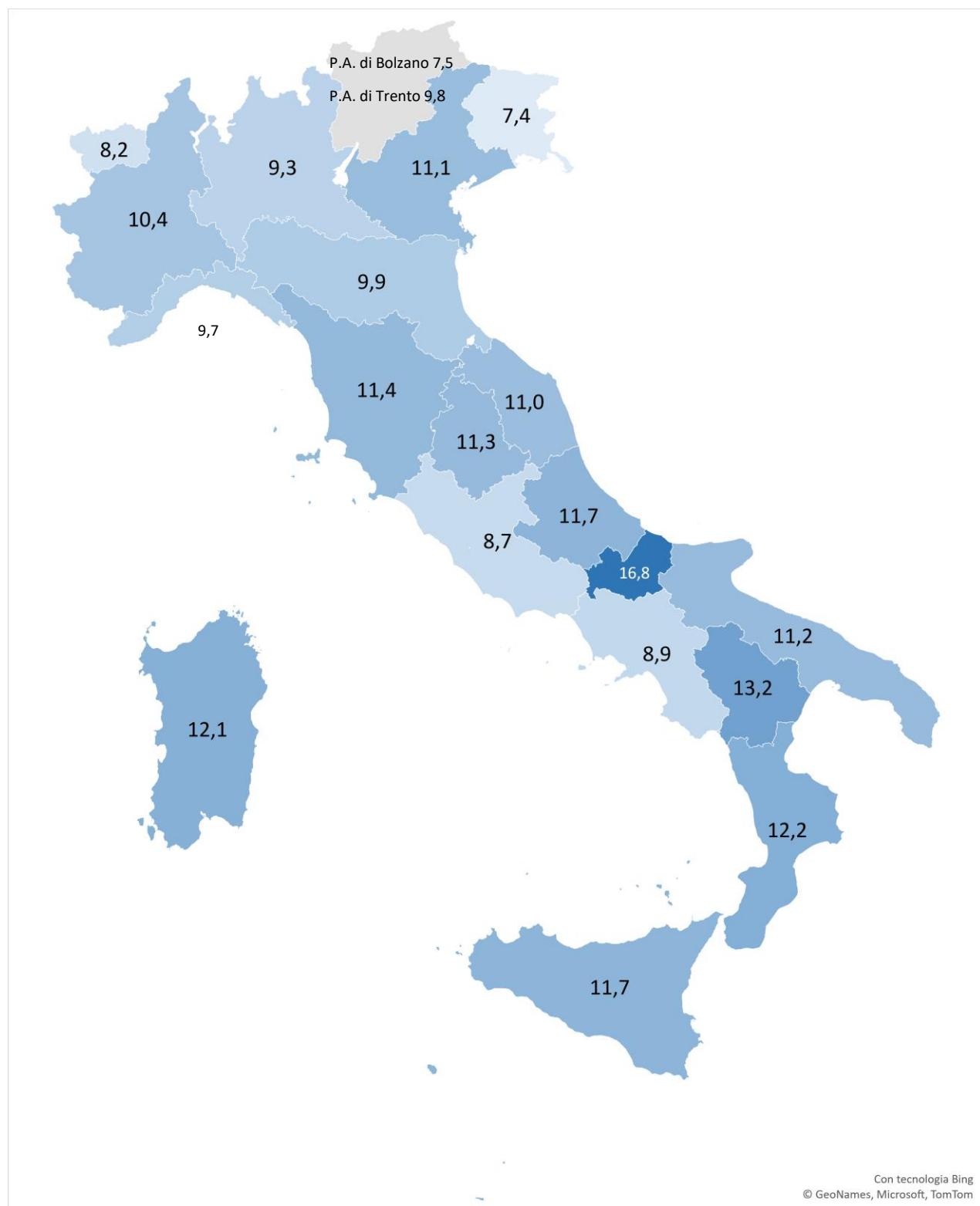
<https://www.mit.gov.it/nfsmitsgov/files/media/notizia/2022-10/Parco%20autobus%20settembre%202022.pdf>

¹¹ Alle quali si sommano i finanziamenti previsti dal Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile e dal Piano Nazionale per gli investimenti Complementari al PNRR.

¹² ASSTRA e Intesa San Paolo, [Le performance delle imprese di trasporto pubblico locale 2022](https://www.intesasanpaolo.com/it/it/le-performance-delle-imprese-di-trasporto-pubblico-locale-2022).

Figura 7. 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 intelligente¹³. In particolare, nell'ambito del **Missoione 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 compatti di interesse, come è illustrato nel Box che segue.

BOX 1. Investimenti per la Transizione energetica e mobilità sostenibile (PNRR)¹⁴

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, deve essere notificata l'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per la realizzazione di tali progetti infrastrutturali¹⁵.

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 emissioni¹⁶.

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 vette per il servizio universale. In totale sono

¹³ “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).

¹⁴ Informazioni aggiornate alla [decisione di esecuzione del Consiglio su proposta della CE COM \(2024\) 193 final del 07/05/2024](#) 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](#).

Le note a piè pagina riportano le informazioni desunte dalle relazioni sull'attuazione delle misure previste dal PNRR, a cura della Presidenza del Consiglio, aggiornate a quella pubblicata in data 22/07/2024.

¹⁵ Tale obiettivo risulta conseguito ed è riportato tra le misure raggiunte che hanno portato all'erogazione della quinta rata del PNRR (fonte: Presidenza del Consiglio, [“Quinta relazione sullo stato di attuazione del PNRR”](#), 22 luglio 2024, Sezione I, p. 49). La misura ha portato all'aggiudicazione di 25 progetti che consentono di realizzare, entro il 30 giugno 2026, delle linee infrastrutturali per 245,9 km (97,7 km in infrastrutture di linee tranviarie o metropolitane e 148,1 km in infrastrutture relative a busvie o filovie), un dato superiore rispetto al target prefissato di 231 km. L'investimento complessivo, che comprende il potenziamento delle infrastrutture dei sistemi di trasporto rapido di massa e l'acquisto di adeguato materiale rotabile, ammonta a 3,6 mld euro (fonte: Presidenza del Consiglio, doc. cit., Sezione II, pp. 22-23).

¹⁶ Tale obiettivo risulta conseguito ed è riportato tra le misure raggiunte che hanno portato all'erogazione della quinta rata del PNRR (fonte: Presidenza del Consiglio, doc. cit., Sezione I, p. 49). La misura ha portato all'aggiudicazione di appalti per la fornitura di n. 3.102 autobus a zero emissioni e pianale ribassato, ad alimentazione elettrica o ad idrogeno, un numero di autobus superiore a quanto previsto; valore dell'investimento: 2,415 mld euro (fonte: Presidenza del Consiglio, doc. cit., Sezione II, pp. 24-25).

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 emissioni¹⁷.

Oltre 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 miliardi di euro a disposizione del settore (sino al 2033), al netto delle quote di co-finanziamento privato, attivabili in 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 livello 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)¹⁸; si stima un fabbisogno di investimenti aggiuntivi pari a ca. 1,6 mld euro entro il 2024¹⁹.

¹⁷ Nella "Quinta relazione sullo stato di attuazione del PNRR", anche tale misura risulta conseguita, ed ha portato all'aggiudicazione di procedure per ordini di acquisto per n. 96 treni e di complessive n. 491 unità di materiale rotabile, di cui almeno 96 carrozze locomotori; valore dell'investimento: 962 mln euro (Presidenza del Consiglio, doc. cit., Sezione II, pp. 26-27).

¹⁸ Il riferimento è al divieto di circolazione dei veicoli ante Euro IV, e relative tempistiche, stabiliti dal 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.).

¹⁹ 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 seconda consultazione.

Innanzitutto, occorre richiamare l'effettuazione della **Verifica di impatto della regolazione** (VIR), disposta dall'Autorità, in data 23 settembre 2022, con [delibera n. 157/2022](#), conclusasi il 30 novembre 2022 con la presentazione al Consiglio dei relativi esiti.

La VIR, svolta sulla base dei principi e criteri stabiliti nel proprio *Regolamento di disciplina dell'Analisi di impatto della regolazione e della Verifica di impatto della regolazione*,²⁰ ha considerato innanzitutto gli obiettivi della regolazione disposta in tema di utile ragionevole con le delibere nn. 22/2019 e 154/2019, quindi gli effetti della regolazione emergenti dall'attività di monitoraggio effettuata dagli Uffici, valutandone l'efficacia e l'efficienza della regolazione stessa, anche sotto il profilo dell'attualità.

Alla luce delle 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 definizione delle casistiche a cui la (nuova) metodologia sarebbe stata applicata e all'individuazione di adeguati meccanismi atti ad evitare comportamenti opportunistici ed indesiderati, come l'emergere di disincentivi al rinnovo della flotta impiegata e al miglioramento della qualità del servizio²¹.

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 effettuato sull'implementazione della regolazione (§ B.2); le finalità del nuovo intervento di regolazione (§ B.3), che tiene in dovuto conto e osservazioni pervenute a valle della prima consultazione.

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 effettuarsi anche attraverso un confronto con gli *stakeholder*. Solo a valle delle attività propedeutiche agli affidamenti, gli EA prenderanno in considerazione la via dell'affidamento dei servizi tramite CdS eventualmente assistito dall'erogazione di un corrispettivo economico²². Per il settore

²⁰ Cfr. *Regolamento di disciplina dell'Analisi di impatto della regolazione e della Verifica di impatto della regolazione*, adottato con [delibera n. 54/2021](#).

²¹ Per un approfondimento sui contenuti nel documento VIR si rinvia al Box – Focus 6 nella [Relazione annuale 2023](#) (p. 96).

²² Nel caso dei servizi marittimi è infatti possibile che l'affidamento avvenga anche senza la previsione di compensazioni per gli obblighi di servizio pubblico. La Comunicazione interpretativa del regolamento (CEE) n. 3577/1992 specifica che: «[i]/regolamento si applica nella stessa maniera sia nei casi in cui siano erogate sovvenzioni, sia nei casi in cui tali sovvenzioni non siano previste.»

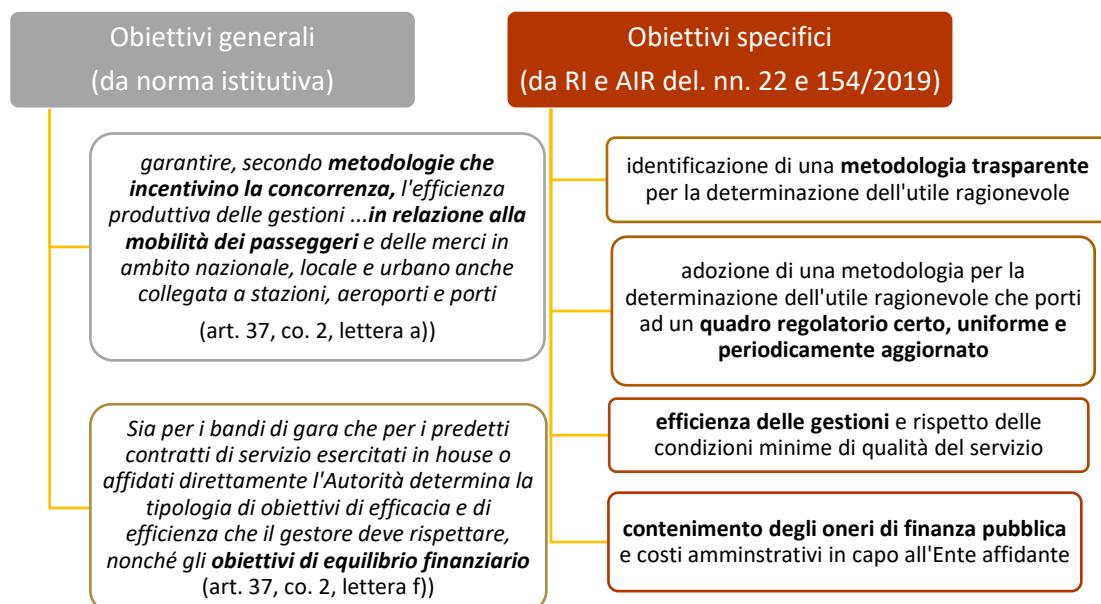
marittimo, è previsto che prioritariamente debba essere verificato che il mercato non sia autonomamente in grado di fornire i servizi di interesse pubblico (cd. presenza di “fallimenti del mercato”; *cfr.* la Misura 2 del Modello di regolazione adottato con la delibera n. 22/2019), mentre per il TPL terrestre le verifiche per l’EA sono disciplinate da quanto disposto con la delibera n. 48/2017²³.

Gli obiettivi specifici perseguiti dall’Autorità, desumibili dal quadro normativo vigente nonché dalle Relazioni istruttorie e dalle Relazioni AIR correlate alle citate delibere, sono approssimativamente 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 gli standard di qualità dei servizi nel rispetto delle condizioni di **equilibrio economico-finanziario** delle gestioni delle Imprese affidatarie²⁴;
- c) **uniformare la metodologia** sulla determinazione dell’utile ragionevole a quella adottata da 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 come evidenziato nella figura che segue.

Figura 8. Obiettivi della regolazione nel settore dei servizi di TPL



Fonte: elaborazione ART

²³ *Cfr. delibera n. 48/2017 del 3 aprile 2017*, Atto di regolazione recante la definizione della metodologia per l’individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell’articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 201/2011 e dell’articolo 37, comma 1, del decreto-legge n. 1/2012.

²⁴ Dalla *Relazione AIR, correlata alla delibera n. 154/2019*: “Quanto 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 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, per entrambi i settori, i valori del WACC sono stati forniti con le tempistiche previste dai propri Atti di regolazione²⁵.

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 dell'Allegato A della delibera n. 22/2019. Tali verifiche hanno, in alcuni casi, contribuito a determinare rilevanti modifiche degli assetti esistenti, portando ad una maggiore apertura del mercato alla concorrenza. Si veda la Tavola 4 che illustra il quadro circa i collegamenti di interesse nazionale sottoposti alla verifica del mercato e relativi esiti.

Tavola 4. Collegamenti di interesse nazionale: esiti delle verifiche del mercato

30/06/2024

Collegamenti di interesse nazionale	Esiti verifica del mercato su esigenze domanda (stagionalità)	Regime	Esiti procedure di affidamento (e decorrenza)
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 Veloce S.p.a. e Grimaldi Euromed S.p.a.
			(dal 1° ottobre 2021)
Napoli-Cagliari-Palermo (Ro- Pax)	annuale	contratto di servizio	Grimaldi Euromed S.p.a.
			(dal 1° giugno 2021)

²⁵ Precisamente, per il settore marittimo, il WACC è comunicato all'EA entro 30 gg dall'istanza dell'EA stessa – Misura 10.1, Allegato A, delibera n. 22/2019) - mentre, per il TPL terrestre, la pubblicazione del WACC è annuale.

Collegamenti di interesse nazionale	Esiti verifica del mercato su esigenze domanda (stagionalità)	Regime	Esiti procedure di affidamento (e decorrenza)
Genova-Porto Torres (Ro-Pax)	invernale	contratto di servizio	Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a.
	estiva		(dal 1° ottobre 2021)
Civitavecchia-Cagliari-Arbatax (Ro-Pax)	annuale	contratto di servizio	Grimaldi Euromed S.p.a.
			(dal 23 settembre 2023)
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

Come si può osservare dai dati riportati sopra, sono passati a regime di mercato un numero cospicuo di servizi precedentemente ricompresi in CdS, con conseguente riduzione del fabbisogno finanziario a carico dello Stato.

Laddove le verifiche di mercato hanno confermato la necessità di affidare servizi in regime di OSP, i casi dei collegamenti con le isole minori registrano una maggiore ricorrenza.

Nella Tavola 5 sono rappresentate le procedure di affidamento avviate dopo l'entrata in vigore della delibera n. 22/2019.

Tavola 5. Procedure di affidamento per i servizi di cabotaggio marittimo

30/06/2024

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 2023)
	Termoli-Tremiti (Ro-Pax)	Conclusa	Navigazione Libera del Golfo S.r.l. (dal 1° luglio 2021)
	Reggio Calabria-Messina (navi veloci)	Conclusa	Liberty Lines S.p.a.
Regione	Porto Torres-Asinara (Ro-Pax)	Conclusa	Delcomar (dal 1° gennaio al 30 giugno 2024) (a)

Ente affidante	Collegamento	Stato procedura	Esi procedure di affidamento
Sardegna	La Maddalena-Palau (Ro-Pax)	Conclusa	Delcomar (dal 1° gennaio al 30 giugno 2024) (a)
	Calasetta/Portovesme-Carloforte (Ro-Pax)	Conclusa	Delcomar (dal 1° gennaio al 30 giugno 2024) (a)
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

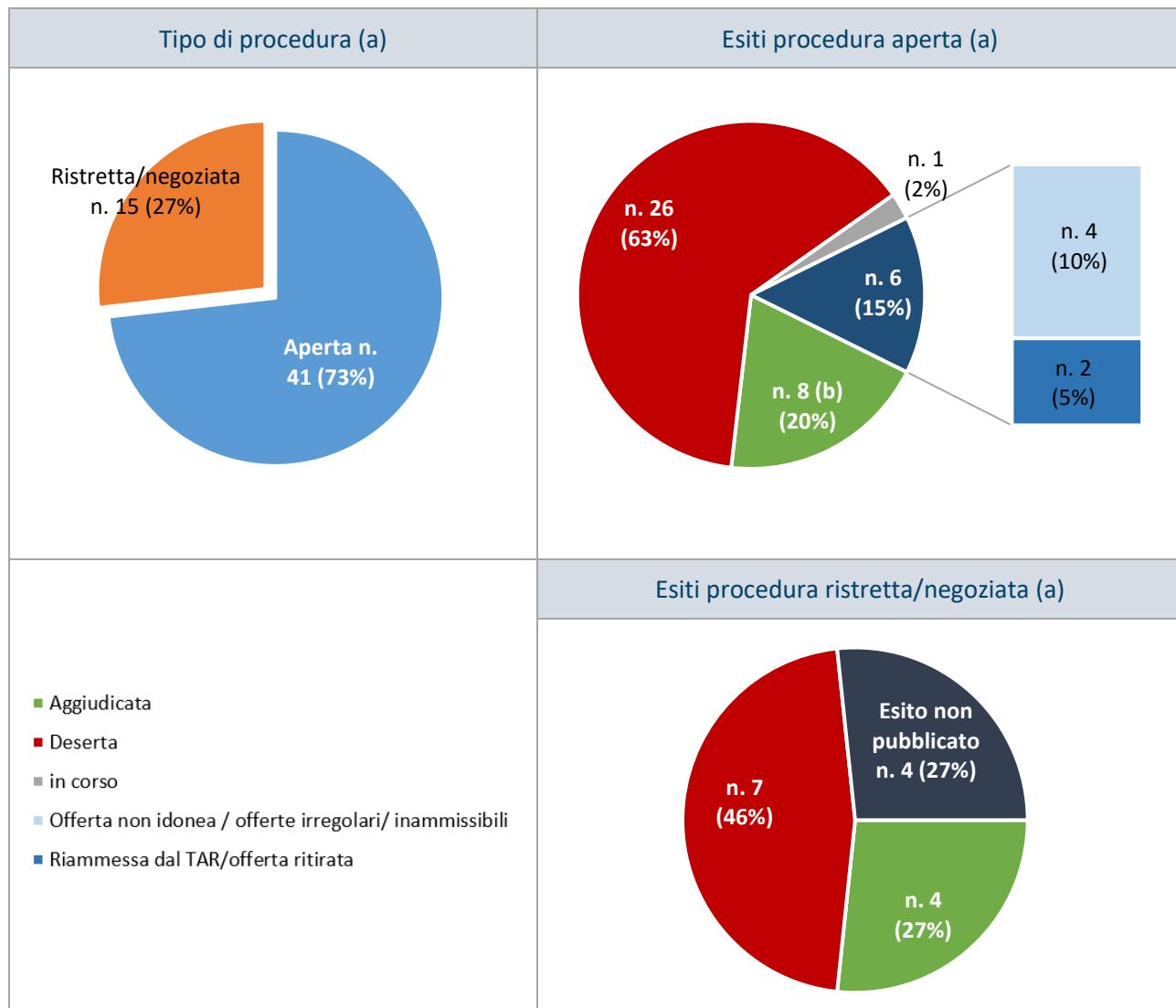
(a) In proroga a Delcomar S.r.l. dal 1° luglio 2024 – Procedura in corso (non ancora assegnata)

In relazione alle procedure di affidamento competitive sono poi emerse criticità che hanno portato in numerosi casi alla ripetizione delle stesse procedure (per gara andata deserta, inammissibilità dell'offerta, etc.).

Con riguardo alle procedure avviate dalla Regione Autonoma della Sardegna e dalla Regione Sicilia - tra il mese di luglio 2020 e il mese di maggio 2024 - oltre il 70% dei lotti individuati nelle procedure di affidamento sono stati oggetto di gara e nella figura che segue si presentano gli esiti delle procedure di gara osservate da cui si evidenzia la preponderanza delle procedure andate deserte.

Figura 9. Esiti delle procedure di affidamento avviate dalle Regioni Sardegna e Sicilia

07/2020 – 05/2024



Fonte: elaborazione ART

(a) Le elaborazioni rappresentate si riferiscono ai singoli lotti di affidamento; una procedura può comprendere più lotti.

(b) Il dato comprende anche una gara riammessa dal TAR e successivamente aggiudicata.

Relativamente al cabotaggio con le isole minori, i primi esperimenti di gara andati deserti sono stati in prima battuta ricondotti dagli EA e dagli operatori al basso livello di remunerazione offerto nell'ambito del CdS in ragione delle caratteristiche degli *asset* detenuti dalle IN. L'elevata età della flotta costituisce il principale limite alla valorizzazione del CIN al valore contabile residuo. Successivamente, in altri tentativi di gara, accanto a tale motivazione sono emersi altri elementi riconducibili alle modalità con le quali gli EA definiscono i bandi di gara, non riferibili a misure regolatorie ART²⁶.

²⁶ In taluni casi, potrebbero contribuire agli esperimenti di gara andati deserti, 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, tuttavia l'esito della prima gara sarebbe da ricondurre, sulla base delle motivazioni addotte dagli operatori, più che al requisito previsto dal bando circa 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

Ciò ha portato gli EA, in taluni casi, a proporre metodologie alternative per la stima del CIN in occasione del successivo bando (ad es. la rivalutazione degli *asset* a valori di mercato).

La tavola seguente riporta l'elenco delle richieste evase da ART circa la **stima del WACC e i relativi valori comunicati agli EA**.

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

30/06/2024

Ente Affidante	Linea	Data rilascio	WACC nozionale pre-tax
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%
MIT	Civitavecchia-Arbatax-Cagliari, Termoli-Isole Tremiti	14/01/2021	5,32%
Regione Sardegna	Porto Torres-Isola dell'Asinara	25/03/2021	5,38%
Regione Sicilia	Servizi integrativi con le isole minori	17/06/2021	5,40%
MIT	Stretto di Messina	05/08/2021	5,40%
MIT	Civitavecchia-Arbatax-Cagliari	09/09/2021	5,49%
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%
Regione Sardegna	Calasetta-Isola di S. Pietro-Portovesme, Palau-Isola de La Maddalena	24/02/2022	6,01%
MIT	Stretto di Messina	21/04/2022	5,96%
MIT	Stretto di Messina	22/12/2022	7,41%
MIT	Civitavecchia-Arbatax-Cagliari	08/02/2023	7,84%
Regione Sardegna	Collegamenti con San Pietro, La Maddalena e Asinara	15/06/2023	8,62%
Regione Lazio	Collegamenti con e tra le isole Pontine	15/06/2023	8,62%
Regione Sicilia	Ustica - Pantelleria	15/06/2023	8,62%
Regione Sardegna	Collegamenti con San Pietro, La Maddalena e Asinara	08/02/2024	9,42%
Regione Sicilia	Servizi integrativi Ro-Pax con le isole minori (Eolie, Egadi, Pantelleria e Ustica)	04/04/2024	9,42%
Regione Toscana	Collegamenti con le isole dell'arcipelago toscano	18/04/2024	9,42%
MIT	Collegamento Termoli-Isole Tremiti	23/05/2024	9,42%

Fonte: elaborazione ART

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.

B.2.2. TPL terrestre

Con riferimento all'ambito ferroviario, alla data del 30 settembre 2024, le **procedure di affidamento beneficiarie della disciplina ART in merito all'utile ragionevole sono state 21**.

Per i servizi ferroviari, l'attività di monitoraggio ha evidenziato situazioni di IA che operano i servizi disponendo solo in minima parte della proprietà dei mezzi, la quale risulta invece in capo ad altre aziende, talvolta facenti parte dello stesso gruppo²⁷, oppure è riferibile all'EA che assegna in concessione i beni per l'espletamento dei servizi²⁸. Per ovviare al problema della scarsa remuneratività dei servizi originato dal contenuto/nullo valore del CIN, si è osservato in taluni casi l'applicazione di metodologie diverse dal WACC per la valorizzazione dell'utile ragionevole²⁹.

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

B.2.3. Conclusioni

Da quanto sopra riportato, si può concludere che 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 i settori dei servizi TPL marittimo e terrestre, laddove si presenti un valore del CIN limitato o nullo. In taluni casi, ciò avrebbe portato alla mancata partecipazione di operatori di settore (inclusi gli *incumbent*) agli affidamenti proprio in ragione della conseguente scarsa redditività del servizio a gara.

²⁷ 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, un valore del capitale investito ridotto comportando un CIN regolatorio molto limitato.

²⁸ Rif. CdS per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale tra Regione Campania e Ente Autonomo del Volturno, anni 2020-2025

(fonte: <https://www.eavsl.it/download/contratto-d3i-servizio-2020-2025/?wpdmld=3529&refresh=66f1ca62108c41727122018>)

²⁹ Rif. CdS tra Regione Campania e Ente Autonomo del Volturno, *cit.*

B.3 Finalità del nuovo intervento di regolazione

Un'adeguata valorizzazione dell'utile ragionevole risulta fondamentale nella determinazione della compensazione dei servizi di trasporto gravati da OSP la quale, a sua volta, deve portare all'**equilibrio economico-finanziario** del relativo Contratto di Servizio. In situazioni 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 dall'Impresa affidataria, non aggravando oltre misura l'EA (oppure l'utenza attraverso le tariffe).

In termini di effetti sulla **spesa pubblica**, rappresentando esso un costo per la produzione dei servizi, l'EA tende a contenere l'ammontare di utile ragionevole. Tuttavia, allo stesso tempo esso è un *driver* importante nell'orientare gli operatori economici in merito all'opportunità di candidarsi per l'affidamento. D'altra parte, una maggiore contendibilità del mercato resa possibile da un livello di utile ragionevole adeguato può portare ad un aumento della partecipazione alla gara e quindi a risultati che premiano l'efficienza delle gestioni e la qualità nella produzione dei servizi, con una possibile riduzione della spesa pubblica.

Una remunerazione non adeguata può pertanto determinare la scarsa attrattività del Contratto di Servizio e una conseguente ridotta partecipazione di operatori alle procedure competitive e, in taluni casi, può portare alla totale assenza di imprese interessate all'esecuzione del servizio, come peraltro rilevato in una pluralità di situazioni. Occorre allora prestare la massima attenzione ai vari elementi che incidono nella determinazione della remunerazione dell'IA presenti nel CdS, tra cui certamente il metodo del tasso di rendimento del CIN rappresenta un fattore rilevante, al quale tuttavia devono aggiungersi anche i fattori relativi alle modalità con cui nelle procedure di affidamento sono disciplinati dagli EA i meccanismi di verifica dell'equilibrio economico-finanziario del CdS, di recupero delle sovra o sotto-compensazioni, i sistemi incentivanti, come il *profit sharing* e, non da ultimo, la specifica allocazione dei rischi tra IA e EA incluse le soglie di mitigazione applicate.

Anche nel caso di affidamenti diretti oppure *in house*, l'applicazione dell'utile ragionevole può risultare critica se essa non appare "sufficiente" a garantire una remunerazione adeguata e scoraggiare eventuali operatori interessati a partecipare alle procedure di affidamento dei servizi³⁰.

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, appare necessario procedere attraverso la valorizzazione dell'utile ragionevole attraverso un metodo diverso.

In tale prospettiva, è opportuno richiamare i principi e i criteri che sono stati forniti dalla Commissione europea per la corretta applicazione dei propri regolamenti, con specifico riferimento alla determinazione dell'utile ragionevole.

³⁰ 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, lettera c), e Misura 17.3), anche con riguardo ai CdS previgenti l'emanazione della regolazione di ART ex delibera n. 154/2019. Tuttavia, non si hanno casi di revisioni contrattuali.

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

BOX 2. Utile ragionevole e disciplina comunitaria

Con riferimento al cabotaggio marittimo, occorre rilevare che 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 regolamento³¹ 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 in materia di aiuti di Stato*» (p. 11, Comunicazione *cit.*). Si può concludere che il quadro giuridico di riferimento generale, 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)³².

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 ferrovia³³, 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(1)(c)). Tuttavia, nell'ambito del citato regolamento non vengono offerti ulteriori elementi chiarificatori riguardo alle modalità per determinare tale remunerazione, salvo il punto 6 dell'Allegato (che si applica però unicamente 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. 1370/2007³⁴, la Commissione europea precisa che sebbene la disciplina in tema di SIEG e di 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*»³⁵.

Tale principio è richiamato anche nella più recente *Comunicazione della Commissione europea sugli orientamenti interpretativi concernenti il regolamento (CE) n. 1370/2007*, del giugno 2023³⁶, 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*

³¹ [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].

³² 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).

³³ 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.

³⁴ [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).

³⁵ Punto 69 della Comunicazione SIEG.

³⁶ [Comunicazione della Commissione europea sugli orientamenti interpretativi concernenti il regolamento \(CE\) n. 1370/2007](#) relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia (2023/C 222/01).

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».

Un richiamo all'utile ragionevole è presente anche nella sentenza "Altmark"³⁷, 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 come appare «*necessario tenere conto delle differenze dei modelli economici del trasporto per ferrovia, con tram, metropolitana e 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 consideri adeguatamente 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 relativamente agli incentivi dell'IA, una volta noto il meccanismo di determinazione dell'utile ragionevole il quale 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 **metodo 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 (in naviglio, materiale rotabile e altre dotazioni tecnologiche che incidono sulla qualità dei servizi).

A valle della prima consultazione, disposta con la [delibera n. 44/2024](#), è poi emersa l'opportunità di operare ulteriori revisioni agli Atti di regolazione adottati con le delibere nn. 22/2019 e 154/2019 al fine di renderli maggiormente coerenti con le finalità sopra esposte. Si è pertanto tenuto conto dell'esigenza di apportare modifiche anche ad altre misure degli atti regolatori vigenti (in materia di PEF e *di profit sharing*), in quanto strettamente connesse con gli interventi operati sulle Misure 10 e 17 oggetto del procedimento.

³⁷ [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).

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 attraverso il ricorso alle diverse tipologie previste dalla norma (procedure competitive, affidamento diretto o *in house*). Tra gli Enti affidanti rientrano il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'Economia e delle finanze, le Regioni e le Province autonome, i Comuni e le Province nonché le Agenzie per la mobilità ove presenti.

Devono inoltre essere inclusi tra i destinatari diretti della regolazione:

- le **imprese di navigazione** che garantiscono, o potrebbero garantire, la continuità territoriale tra la penisola e le isole (sia maggiori che minori) tramite CdS gravati da OSP³⁸;
- le **imprese ferroviarie** titolari di CdS, o potenzialmente in grado di ottenere l'affidamento di CdS, indipendentemente dalla tipologia di rete ferroviaria su cui operano³⁹;
- le **imprese di trasporto passeggeri su strada** che effettuano, o potrebbero potenzialmente effettuare, servizi di TPL terrestre su base locale⁴⁰.

In quel che segue si forniscono alcune informazioni relative alle 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 nn. 22/2019 e 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 ribadire tuttavia che ogni impresa di servizi di trasporto, 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 1 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 operando anche in concorrenza nel medesimo ambito territoriale allargato con altri importanti *player* e altri più radicati territorialmente in ambiti locali circoscritti caratterizzati da una

³⁸ 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).

³⁹ 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.

⁴⁰ Rif. nota a pié 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 2022

Ragione sociale	Dipendenti	Patrimonio netto	Ricavi delle vendite	Risultato operativo	Utile / Perdita
	nr.	mln €	mln €	mgl €	mgl €
Grimaldi Euromed S.p.a.	2.509	2.169,0	1.878,9	391.844	408.536
Liberty Lines S.p.a.	533	44,1	90,7	-116	-2.779
Navigazione Libera del Golfo S.r.l.	63	43,9	35,5	8.801	7.726
Caronte & Tourist Isole Minori S.p.a.	501	21,9	25,0	813	-734
Delcomar S.r.l.	167	12,2	13,7	245	180
Toscana Regionale Marittima S.p.a.	257	6,5	32,2	576	582
Campania Regionale Marittima S.p.a.	225	4,2	39,2	-520	116
Traghetti delle Isole S.p.a.	0	3,8	1,7	217	172
Laziomar S.p.a.	65	2,7	7,5	195	327
Ensamar S.r.l.	1	1,5	0,9	78	75
Blu Jet S.r.l.	129	1,5	20,1	572	164
Società Navigazione Siciliana s.c.p.a.	2	0,8	0,4	-131	-98
Moby S.p.a.	731	-408,9	211,9	-26.616	-31.657
Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a.	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)

Fonte: elaborazione ART su dati AIDA

(a) Dati non presenti in AIDA.

Nell'ambito dei dati di contabilità regolatoria raccolti dall'Autorità, è stata calcolata la distribuzione dell'EBIT margin riferibile a ciascun contratto di servizio, non tenendo conto dei valori negativi, in quanto non riflettono la "marginalità" del CdS. Il campione utilizzato si compone di:

- 13 CdS per l'anno 2021, di cui 4 con valori di EBIT margin negativi;
- 13 CdS per l'anno 2022, di cui 6 con valori di EBIT margin negativi.

Tavola 9. Distribuzione dell'EBIT margin del campione di CdS di cabotaggio marittimo

Quartile	Valore 2021	Valore 2022
	N° CdS = 9	N° CdS = 7
Min	0,50%	0,83%
1° quartile (25%)	2,82%	2,06%
Mediana (50%)	4,05%	9,09%
3° quartile (75%)	16,04%	14,06%
Max	29,21%	25,17%
Media	9,83%	

Fonte: elaborazione ART su dati CoReg delle IN

C.2 TPL terrestre

Rimandando all'Appendice 2 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 19 imprese ferroviarie italiane attualmente affidatarie di CdS⁴¹.

Tavola 10. Principali indicatori economico-patrimoniali delle IF italiane titolari di CdS ferroviario

Anno 2022

Ragione sociale	Dipendenti	Patrimonio netto	Ricavi delle vendite	Risultato operativo	Utile / Perdita
	nr.	mln €	mln €	mgl €	mgl €
Trenitalia S.p.a.	23.948	3.066,8	4.943,3	182.098	82.136
TPER S.p.a.	2.025	159,4	167,9	1.755	1.687
Ente Autonomo Volturino S.r.l.	3.120	158,8	273,1	-569	1.616
Cotral S.p.a.	3.059	128,4	317,1	17.427	15.829
Trenord S.r.l.	4.668	79,5	781,0	-15.181	-9.451
Trentino Trasporti S.p.a.	1.311	72,1	13,8	565	9
Busitalia-Sita Nord S.r.l.	1.168	69,3	90,6	-3.692	6.398
Ferrovie del Gargano S.r.l.	428	62,0	65,8	7.564	5.571
Società Unica Abruzzese di Trasporto S.p.a.	1.302	56,2	100,1	1.850	337
Azienda Mobilità e Trasporti S.p.a.	2.882	30,7	50,7	1.282	189
Ferrotramviaria S.p.a.	539	30,1	55,2	1.005	104
Ferrovie Appulo-Lucane S.r.l.	525	30,0	50,8	856	620
Ferrovie del Sud Est S.r.l.	1.313	26,9	151,4	7.577	737
ARST S.p.a. (a)	1970	20,1	130,8	-727	77,1
Trasporto Ferroviario Toscano S.p.a.	77	19,8	15,4	1.373	931
SAD - Trasporto Locale S.p.a.	444	18,8	32,5	-7.132	859
Sistemi Territoriali S.p.a.	113	18,3	17,4	477	377
Ferrovie della Calabria S.r.l.	678	6,3	46,1	993	229
Società Ferrovie Udine-Cividale S.r.l.	73	1,3	6,7	186	11

Fonte: elaborazione ART su dati AIDA

(a) Dati non presenti in AIDA, fonte Bilancio di Esercizio 2022 (documentazione disponibile al link: https://www.arstspa.info/amm_trasparente/pages/BILANCI/ARST_Bilancio_Esercizio_2022.pdf.)

Similmente a quanto rappresentato per il settore del cabotaggio marittimo, è stata calcolata la distribuzione dell'EBIT *margin* riferibile a ciascun CdS utilizzando i dati di contabilità regolatoria ed escludendo i valori negativi. Il campione utilizzato si compone di:

- 42 CdS per l'anno 2021, di cui 22 con valori di EBIT *margin* negativi;
- 42 CdS per l'anno 2022, di cui 14 con valori di EBIT *margin* negativi.

⁴¹ A tali imprese, si aggiunge BLS SA, impresa svizzera, titolare di un CdS con la Regione Piemonte.

Tavola 11. Distribuzione dell'EBIT margin del campione di CdS ferroviario

Quartile	Valore 2021	Valore 2022
	N° CdS = 20	N° CdS = 28
Min	0,02%	0,13%
1° quartile (25%)	1,85%	2,21%
Mediana (50%)	4,40%	5,70%
3° quartile (75%)	11,48%	11,39%
Max	30,77%	25,30%
Media	8,05%	

Fonte: elaborazione ART su dati CoReg delle IF

Per quanto riguarda il **TPL su strada**, secondo i dati pubblicati dal MIT, nel 2022 si registra in Italia la presenza di 855 aziende, di cui 249 attive nel solo servizio urbano, 426 solo in quello extraurbano e 180 effettuano servizi misti (urbano ed extraurbano)⁴².

Ai fini della rappresentazione delle imprese TPL su strada si è individuato un campione di 113 aziende prendendo 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:

- i) Criterio geografico (ISTAT): Nord, Centro, Sud;
- ii) Criterio dimensionale⁴³: Intervalli addetti 0-9; 10-49; 50-249; oltre 250;
- iii) Produzione espressa in bus-km.

Sono state estratte quindi, per ogni cluster determinato sulla base del numero di addetti, le prime 5 imprese per patrimonio netto (Tavola 12).

Tavola 12. Principali indicatori economico-patrimoniali delle principali imprese TPL su strada titolari di CdS raggruppate per numero di dipendenti

Anno 2022

Ragione sociale	Dipendenti	Patrimonio netto	Ricavi delle vendite	Risultato operativo	Utile / Perdita
	N°	mln €	mln €	mgl €	mgl €
Addetti ≥250					
Azienda Trasporti Milanesi S.p.a.	9.516	1091,4	772,4	15.682	256
Azienda Per La Mobilità Di Roma Capitale S.p.a.	10.531	493,8	778,4	-42.162	-50.828
Cotral S.p.a.	3.059	128,4	317,1	17.427	15.829
Società Unica Abruzzese Di Trasporto S.p.a.	1.302	56,2	100,1	1.850	337
Azienda Mobilità E Trasporti S.p.a.	2.882	30,7	50,7	1.282	189

⁴² MIT, 2024, [Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti](#), dati non definitivi.

⁴³ Commissione europea, 2003, [Raccomandazione della Commissione del 6 maggio 2003 relativa alla definizione delle microimprese, piccole e medie imprese](#) (2003/361/CE).

Ragione sociale	Dipendenti	Patrimonio netto	Ricavi delle vendite	Risultato operativo	Utile / Perdita
	N°	mln €	mln €	mgl €	mgl €
Addetti 50-249					
Azienda Veneziana Della Mobilità S.p.a.	188	94,3	232,8	1.966	140
Atap S.p.a.	236	45,6	23,7	35	1.055
Autoservizi Comazzi S.r.l.	82	20,4	7,2	264	230
Società Trasporti Pubblici Sondrio S.p.a.	87	15,2	9,5	688	666
Movibus S.r.l.	206	14,0	18,5	509	508
Addetti 10-49					
Società Autoservizi Tessitore S.r.l.	44	21,3	1,6	451	458
Società Autoservizi Visinoni S.r.l.	25	4,9	1,5	131	89
Taferner S.r.l.	39	4,6	6,6	-453	-480
Autolinee Gallo S.r.l.	27	4,2	3,0	12	26
Autolinee S.A.B.B.A. S.r.l.	12	3,9	0,8	373	358
Addetti 0-9					
Viaggi & Turismo Marozzi S.r.l.	7	9,7	1,0	48	307
Angelo e Raffaele Cuffaro e C. S.r.l.	9	0,9	0,5	155	135
Autoservizi Girardi Domenico & Figli S.r.l.	5	0,6	0,6	74	50
E.A.C. S.r.l.	8	0,4	0,5	7	2
Farrace S.r.l.	9	0,4	0,6	-67	-69

Fonte: elaborazione ART su dati AIDA

Anche per il settore del TPL su strada è stata calcolata sulla base dei dati di contabilità regolatoria la distribuzione dell'EBIT *margin* per ogni contratto di servizio. Per questo settore è rappresentata la distribuzione per il solo anno 2022 in quanto primo anno di raccolta dei dati di contabilità regolatoria. Il campione utilizzato si compone di 102 imprese cui fanno riferimento 1.075 CdS⁴⁴, di cui 415 con valori di EBIT *margin* negativo.

Tavola 13. Distribuzione dell'EBIT *margin* del campione di CdS TPL su strada

Anno 2022

Quartile	Valore
	N° CdS = 660
Min	0,00%
1° quartile (25%)	2,87%
Mediana (50%)	7,66%
3° quartile (75%)	15,36%
Max	49,55%
Media	10,63%

Fonte: elaborazione ART su dati CoReg delle IA

⁴⁴ Il dato non comprende 16 CdS esclusi in quanto presentano valori anomali dell'EBIT Margin (troppo alto oppure troppo basso).

D. DESCRIZIONE DELLO STATUS QUO

D.1 Metodologia del WACC

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) n. 1370/2007.

In analogia con le applicazioni in altri settori regolati (ad esempio, settore delle comunicazioni e settore dell'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 vigente⁴⁵, ART determina il tasso di rendimento che l'Ente affidante riconoscerà sul CIN⁴⁶ all'Impresa affidataria quale utile ragionevole per la prestazione del servizio di trasporto gravato da OSP.

Il tasso (nominale) di remunerazione del CIN è determinato dall'Autorità, secondo il metodo basato sul costo medio ponderato delle fonti di finanziamento - *Weighted Average Cost of Capital*, in base alla seguente formula⁴⁷:

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

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*;

⁴⁵ 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.”

⁴⁶ Il CIN 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. 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 CIN regolatorio lo Schema 2 riportato nell'Annesso 1 all'Allegato A della delibera n. 22/2019.

⁴⁷ Per il computo del WACC, ART utilizza diverse fonti informative. 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*) nell'ambito dell'applicazione del *Capital Asset Pricing Model* (CAPM).

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

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

R_e = tasso nominale di rendimento ammesso sul capitale proprio.

Per le valutazioni sviluppate nella Sezione E ci si riferirà a tale modello come “metodo ordinario” per la determinazione dell’utile ragionevole⁴⁸.

Tale approccio 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 attività⁴⁹.

In un caso, l’Autorità ha constatato l’applicazione di una metodologia diversa da quella prevista dalla delibera n. 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.

D.2 Misure sul *Profit Sharing*

Con l’Atto di regolazione varato con la delibera n. 22/2019 è stato previsto un sistema incentivante finalizzato al perseguimento di “*obiettivi di efficacia ed efficienza attraverso il miglioramento delle prestazioni offerte in sede di gara dall’aggiudicatario*” (cfr. Misura 19.1, Allegato A, delibera n. 22/2019), correlato al meccanismo di verifica dell’equilibrio economico-finanziario del CdS.

Il sistema, descritto nella Misura 19, ai punti 1-7, si inserisce al termine di ogni periodo regolatorio (della durata massima di 5 anni) quando si effettua la verifica dell’equilibrio economico-finanziario del Contratto di Servizio, finalizzata ad escludere situazioni di sotto o sovraccompensazione. Si identificano innanzitutto a consuntivo le voci di costo e di ricavo le cui variazioni ricadono sull’IN in base alla matrice dei rischi contrattuale e nel caso in cui si registrino minori costi e/o maggiori ricavi (rispetto alle previsioni da PEF), la regolazione prevede che i benefici economici vengano ripartiti tra EA e IN secondo quanto stabilito in sede di bando. La possibilità per l’IN di appropriarsi di vantaggi economici dovuti a comportamenti virtuosi in termini di risparmio di costi oppure di incrementi di ricavi (ad esempio, per una maggiore cura dell’utente dei servizi) rappresenta l’incentivo per l’IN, che naturalmente dipende dal valore della percentuale definita dal Contratto di Servizio: maggiore è la quota di sua spettanza più significativo è l’effetto in termini di incentivi⁵⁰.

⁴⁸ Per il trasporto terrestre è specificato il metodo per l’aggiornamento del margine di utile ragionevole a valere sul seguente periodo regolatorio e in caso di aggiornamento del PEF, distinguendo due casi: i) per i CdS affidati direttamente o in house, il valore pubblicato dall’Autorità al momento dell’aggiornamento o della revisione; ii) per i CdS affidati mediante procedura di gara, il valore di margine di utile ragionevole inferiore tra quello pubblicato dall’Autorità e quello previsto nel contratto (cfr. Misura 17.3, Allegato A, delibera n. 154/2019).

⁴⁹ Con riferimento specifico alla voce impianti e macchinari, per tutte le modalità considerate, è 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, 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.

⁵⁰ Per l’affidamento dei servizi marittimi disposto dalla Regione Sardegna per i collegamenti con La Maddalena e San Pietro, del giugno 2024, erano previste due distinte percentuali a favore dell’IN affidataria: il 3% per variazioni positive dei ricavi e il 4% per variazioni negative dei costi derivanti da efficienza gestionale, fermo restando che per gli eventuali aumenti di carburante il bando prevedeva il pieno indennizzo per l’IN. (Fonte: “[Chiarimenti relativi alla procedura aperta per l’affidamento in concessione del](#)

Analoghe disposizioni che si applicano a tutte le modalità di affidamento sono previste nell'Allegato A, della delibera n. 154/2019, alla Misura 26.4, che così recita: *“Qualora, in esito al confronto di cui al precedente punto 2, si riscontri una sovra-compensazione derivante da diminuzione delle voci di costo e/o aumento delle voci di ricavo, l'EA procede al recupero delle somme pagate in eccesso nei precedenti anni del periodo regolatorio oggetto della verifica e alla riduzione del corrispettivo per il successivo periodo regolato. Ove alle predette variazioni dei costi e/o ricavi sia associato un rischio allocato all'IA ai sensi della Misura 13, fermo restando il raggiungimento degli obiettivi di cui alla Misura 16, l'EA può riconoscere all'IA una premialità incentivante (una tantum), corrispondente a quota-parte del risparmio ottenuto in termini di aumento dei ricavi e/o riduzione dei costi, rilevati nel corso del periodo regolatorio oggetto di verifica. Allo scopo, l'EA disciplina nel CdS la modalità di calcolo della suddetta premialità, stabilendo un intervallo di valori predefinito rispetto all'importo totale dei maggiori ricavi o dei minori costi.”* (sottolineatura aggiunta).

[servizi pubblico di trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci per la continuità territoriale tra la Sardegna e le isole minori di La Maddalena e San Pietro](#), 05/09/2024) La gara è andata poi deserta. (Fonte: Regione Autonoma della Sardegna, [Determinazione n. 533/16932 del 18/09/2024](#)).

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

Nella presente analisi di impatto vengono presi in esame gli ambiti regolatori già identificati nello Schema di AIR elaborato per lo Schema di atto di regolazione sottoposto alla prima consultazione (1-3) ai quali si aggiunge un ulteriore ambito in relazione alle misure in tema di *profit sharing*:

- 1) Metodo ordinario: tasso di remunerazione del CIN (WACC) (*Misura 10.1 - 10.4, del. n. 22/2019 e Misura 17.1 – 17.4, del. n. 154/2029*);
- 2) Metodo alternativo: margine di utile ragionevole (*Misura 10.5 - 10.9, del. n. 22/2019 e Misura 17.5 – 17.9, del. n. 154/2029*);
- 3) Sistema di incentivazione di *profit sharing* (*Misura 19, del. n. 22/2019 e Misura 26.4, del. n. 154/2029*).

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*, l’Opzione (R) è quella andata in prima consultazione, mentre l’opzione preferita dall’Autorità e confluì nel documento posto in seconda consultazione, è identificata con l’Opzione (R2).

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

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.

E.1 Metodo ordinario: tasso di remunerazione del CIN (WACC) (Misura 10.1 - 10.4, del. n. 22/2019 e Misura 17.1 – 17.4, del. n. 154/2029)

Nello *status quo*, come descritto nella Sezione D, il tasso di remunerazione del capitale per gli affidamenti di servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, è fornito 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 *web* istituzionale.

Opzione (R)

Conferma del metodo ordinario, con la precisazione che il tasso di remunerazione del capitale, il WACC, è determinato da ART annualmente anche per il settore marittimo. Esso 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 WACC e inferiore ad esso⁵¹. 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.

Opzione (R2)

Mantenimento del computo del WACC a carico di ART con impegno ad aggiornarne i parametri annualmente per entrambi i comparti (TPL cabotaggio marittimo e TPL terrestre). La modifica sostanziale riguarda **la possibilità per l'EA di discostarsi dal livello del WACC**, pur continuando ad applicare il tasso di remunerazione del CIN, in funzione del livello di rischio assunto dall'Impresa affidataria in relazione alle caratteristiche del bando. Sono dunque possibili sia maggiorazioni del WACC che diminuzioni. È prevista una **maggiorazione fino a 200 punti base, da applicarsi al WACC fissato da ART**, in presenza di investimenti con elevato grado di rischiosità, autofinanziati, finalizzati in particolare al rinnovamento dei mezzi impiegati nel trasporto (i.e. naviglio, parco rotabile). Una riduzione, senza l'indicazione di una specifica soglia, è consentita laddove gli investimenti presentino un livello basso di rischio per l'IA in base alla matrice dei rischi⁵². Questa aumentata flessibilità deve comunque essere adeguatamente motivata dall'EA all'Autorità, la quale si impegna ad esprimersi in merito. Ad esempio, negli affidamenti di servizi di cabotaggio marittimo ART si esprime con un **parere entro 45 gg**, mentre nel caso dei servizi di TPL terrestre la stessa valuta la proposta nell'ambito della Relazione di affidamento o nell'ambito del PRO/PEFS.

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 ed è fissato applicando lo stesso differenziale, se presente, praticato nel precedente periodo regolatorio.

⁵¹ 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.

⁵² In particolare, ciò si verifica per le procedure riguardanti gli affidamenti di servizi di TPL terrestri diversi dalla gara (i.e. appalto e procedure di affidamento diretto); nel caso di affidamento diretto l'eventuale diminuzione deve essere concordata con l'IA.

Confronto tra le Opzioni

	Opzione (R)	Opzione (R2)
Trasparenza	++	+++
Equilibrio economico-finanziario delle gestioni	++	+++
Investimenti	+++	+++
Contenimento degli oneri di finanza pubblica	++	+
Concorrenza	+	++
Oneri incrementali	0	+

Legenda impatto: 0 invariato; + contenuto; ++ medio; +++ forte

Benefici:

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

Il confronto tra l'Opzione (R) e l'Opzione (R2) porta a preferire la modifica proposta in seconda consultazione (Opzione (R2)), in ragione del maggiore grado di flessibilità conferita al metodo ordinario che consente all'EA di determinare il livello del tasso di remunerazione del capitale in maniera aderente al livello di rischio ricadente sull'IA (e di conseguenza per la parte residuale sulla stessa EA) nonché alle specifiche caratteristiche del CdS oggetto di affidamento. Il limite superiore posto alla variazione in aumento del WACC, pari a 200 punti base, è finalizzato alla salvaguardia del principio di **tutela della finanza pubblica**.

Si osservi che a fronte di questo maggiore livello di responsabilizzazione in capo all'EA corrisponde un obbligo rafforzato di motivazione e **trasparenza**; attraverso la pubblicazione della Relazione che lo prevede, tale motivazione diventa nota al mercato. Peraltra, l'Autorità si è riservata un ruolo di monitoraggio per un eventuale intervento sulla singola procedura di affidamento, attraverso un parere motivato che interviene in una fase iniziale della procedura di affidamento.

Alla luce di quanto sopra esposto, si stima che l'Opzione (R2) sia suscettibile di produrre impatti positivi, oltre che in termini di **"trasparenza"**, sui seguenti fattori: (i) **"equilibrio economico-finanziario delle gestioni"**, in particolare consentendo una maggiorazione del WACC in favore dell'IA benché sotto determinate condizioni, legate per lo più ad investimenti con particolare grado di rischio per l'IA, (ii) **"investimenti"**, connesso alla più consistente remunerazione del capitale investito netto regolatorio, (iii) **"livello di concorrenza"** atteso, in ragione della migliorata attrattività degli affidamenti.

La possibilità di prevedere un aumento del WACC riduce invece, i benefici incrementali operanti sull'indicatore **"contenimento degli oneri di finanza pubblica"**, che comunque permane in virtù della circostanza che la regolazione pone un limite a tale maggiorazione (i.e. soglia di 200 punti base). Gli oneri incrementali aumentano, in maniera contenuta, in relazione alla necessità di esperire, da parte dell'EA, in caso di applicazione di un tasso di remunerazione del CIN diverso dal WACC determinato da ART, la procedura prevista che include la richiesta di un parere preventivo.

E.2 Metodo alternativo: ambito di applicazione del margine di utile ragionevole (Misura 10.5 - 10.9, del. n. 22/2019 e Misura 17.5 – 17.9, del. n. 154/2029)

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 deserte⁵³. Ciò in ragione della contenuta consistenza del capitale investito netto regolatorio. Su tale *status quo* l'Autorità ha inteso intervenire consentendo, a determinate condizioni, l'utilizzo di un metodo alternativo.

Opzione (R)

Il metodo alternativo trova applicazione laddove si presenta un impiego di capitale limitato o nullo per lo svolgimento dei servizi OSP. Per individuare tali circostanze, si utilizza una proxy calcolando l'incidenza dell'utile ragionevole, computato con il metodo ordinario (WACC*CIN), sul totale ricavi (i.e. voci di ricavo, afferenti al CdS, che rientrano tra quelle di bilancio civilistico "A1" e "A5"⁵⁴) risultante da PEFS sull'intero periodo contrattuale e si confronta tale valore con l'indice di riferimento del mercato, rappresentato dal rapporto tra risultato operativo netto e totale ricavi medio di ciascun settore, elaborato per un campione significativo di IN/IF/IA con i dati dell'ultimo triennio disponibile. Se l'incidenza dell'utile ragionevole (WACC*CIN) sul totale ricavi, espresso in termini percentuali, risulta inferiore al 50% dell'indice di riferimento di mercato sopracitato, l'EA può accedere al metodo alternativo.

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

Opzione (R2)

Come Opzione (R) per quanto riguarda l'identificazione dell'ambito di applicazione, specificando che la soglia data dal rapporto tra remunerazione secondo il metodo ordinario e totale ricavi (inclusi i corrispettivi) sia inferiore al 50% del tasso di riferimento **in almeno una annualità del PEFS** e dando particolare rilievo alle **circostanze specifiche che si presentano nel caso di specie**, anche sulla base delle risultanze della verifica del mercato (per i servizi di cabotaggio marittimo) e la consultazione dei soggetti portatori di interesse (di cui alla Misura 4.7 dell'Allegato A, delibera n. 154/2019). Anche in questo caso è previsto l'obbligo di motivazione in capo all'EA che deve essere richiedere una valutazione preventiva ad ART che si esprime, in caso di affidamenti di cabotaggio marittimo entro 45 gg, mentre in caso di servizi TPL terrestre entro 60 gg⁵⁵.

Per il computo dell'indicatore di margine di utile ragionevole, è innalzata la percentuale dal 50 all'80% del tasso di riferimento del settore interessato (i.e. distintamente determinato per i servizi di cabotaggio

⁵³ Si veda in particolare la Tavola 6; per taluni affidamenti l'EA ha dovuto procedere all'indizione di 3/4 gare per aggiudicare uno stesso affidamento.

⁵⁴ Rif. art. 2425, Codice civile.

⁵⁵ Per gli affidamenti di servizi di cabotaggio marittimo, tale Relazione rappresenta un elemento aggiuntivo non previsto nell'Opzione (R), mentre per i servizi TPL su strada le motivazioni della scelta dell'EA devono essere inserite nella Relazione di affidamento, già prevista nel quadro regolatorio (si veda la Misura 2.2, Allegato A, delibera n. 154/2019), e per i servizi ferroviari TPL nel PRO/PEFS (si veda la Misura 2, Allegato A, delibera n. 120/2018).

marittimo, per i servizi ferroviari regionali e per i servizi TPL su strada), che è computato quale media aritmetica dell'EBIT *margin* dei CdS delle IA del settore interessato a partire dai dati di CoReg disponibili, escludendo valori anomali e valori negativi. È stato pertanto chiarito che (a) l'EBIT *margin* riguarda solo le attività rientranti nel CdS (non potendosi considerare i dati del bilancio di esercizio in quanto potenzialmente interessati anche da attività in concorrenza), (b) il tasso di riferimento del settore interessato è dato dalla media aritmetica degli EBIT *margin* dei CdS delle imprese titolari di contratti di servizio.

Confronto tra le Opzioni

	Opzione (R)	Opzione (R2)
Trasparenza	++	+++
Equilibrio economico-finanziario delle gestioni	++	+++
Investimenti	-	-
Contenimento degli oneri di finanza pubblica	+++	++
Concorrenza	++	+++
Oneri incrementali	+	++

Legenda impatto: 0 invariato; + contenuto; ++ medio; +++ forte

Benefici:

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

Innanzitutto, pur consentendo una modalità alternativa per il computo dell'utile ragionevole, si conferma il metodo 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 un'opportuna calibrazione della soglia di applicabilità del nuovo metodo alternativo, che intende identificare solo casi residuali.

In entrambe le Opzioni 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 metodo alternativo. La soglia è anche funzione dell'indicatore di riferimento del settore interessato in modo crescente; con un CIN pari a zero trova applicazione il metodo alternativo. Questo significa per l'IA che, a fronte di una remunerazione in termini di "costo del capitale" pari a zero nel metodo ordinario, può invece beneficiare di una remunerazione attraverso l'accesso al metodo alternativo che garantisce un margine di utile ragionevole parametrato a quello di riferimento dello specifico settore (che beneficia dell'esclusione delle imprese con annualità di CoReg con margine operativo netto negativo).

Tenuto conto delle osservazioni pervenute nel corso della prima consultazione, l'Opzione (R2) risulta quella preferita in quanto è associata ad un maggior grado di tutela dell' **"equilibrio economico-finanziario delle gestioni"**, anche se, proprio per questo, realizza benefici in termini di **"contenimento degli oneri di finanza**

pubblica” più contenuti rispetto all’Opzione (R), mentre si attende una maggiore partecipazione alle procedure di affidamento (livello di **“concorrenza”** più significativo) in ragione della maggiore attrattività per i soggetti concorrenti legata al riconoscimento di un margine di utile ragionevole più adeguato alle caratteristiche del CdS. La **“trasparenza”** risulta aumentata nell’Opzione (R2) in quanto è stata chiarita la modalità di composizione del campione dei CdS sul quale computare l’EBIT *margin*.

In ragione del numero esiguo dei casi a cui si stima verrà applicato, non si reputano variazioni rispetto allo *status quo* sulle scelte relative agli **“investimenti”** dei diversi stakeholders.

Si segnalano oneri incrementali maggiori nell’Opzione (R2) rispetto all’Opzione (R) in relazione all’obbligo di motivazione da parte dell’EA per il ricorso al metodo alternativo di computo dell’utile ragionevole sul quale ART si riserva di fornire una valutazione preventiva (nel caso degli affidamenti “mare”).

E.3 Sistema di incentivazione *di profit sharing* (Misura 19, del. n. 22/2019, e Misura 24, del. n. 154/2029)

Nello Schema di atto di regolazione posto in seconda consultazione sono compresi interventi sul sistema di *profit sharing*, già descritto al § D.2. Esso rappresenta un elemento importante per definire la redditività attesa per il singolo affidamento in capo all’IA e concorre quindi a qualificare il grado di **“attrattività”** del CdS e in caso di procedure competitive ad influire sul tasso di partecipazione alla gara.

Tenuto conto delle osservazioni pervenute durante la consultazione sullo Schema di atto di consultazione pubblicato ex delibera n. 44/2024 e dell’osservazione di alcune gare bandite nel settore marittimo, l’Autorità ha colto l’occasione per precisare che in caso di procedure competitive effettivamente contendibili l’extra margine realizzato, riconducibile (i) a economie gestionali dell’IA di cui si sia assunta i rischi oppure (ii) a variazioni positive nelle componenti ricavi da traffico laddove le variazioni della domanda ricadano sull’IA, è di totale spettanza dell’IA, fatte salve alcune correzioni per evitare eventuali doppi conteggi di benefici per l’IA a valere sulle stesse voci associate alle medesime tipologie di rischio in capo all’IA. Per tale motivo, l’effetto prevalente atteso dalle modifiche prospettate è un significativo aumento di **“trasparenza”** del quadro regolatorio, che viene particolarmente rafforzato dall’obbligo di illustrazione preventiva del sistema delle premialità ad ART che si esprime entro 45 gg, per gli affidamenti “mare” ed entro 60 gg negli altri casi.

F. IDENTIFICAZIONE DELL'OPZIONE PREFERITA

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

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

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

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).

Tavola 14. Valutazione di impatto della regolazione: Schema di atto di regolazione (in seconda consultazione)

		Metodo ordinario: WACC	Metodo alternativo: mergine di utile ragionevole	Profit sharing
MISURE	10.1-10.4 del. 22/2019 17.1-17.4 del. 154/2019	10.5-10.9 del. 22/2019 17.5-17.9 del. 154/2019	19, del. 22/2019 24 del. 154/2029	
Benefici				
- <i>Trasparenza</i>	+++	+++	+++	
- <i>Equilibrio economico-finanziario delle gestioni</i>	+++	+++	-	
- <i>Investimenti</i>	+++	-	-	
- <i>Concorrenza</i>	+	++	-	
Oneri incrementali	++	+++	-	

Legenda impatto: 0 invariato; + contenuto; ++ medio; +++ forte

Benefici:

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

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 principalmente dalla procedura amministrativa di validazione delle modalità applicative del metodo alternativo. Esso, bensì, è teso a risolvere una criticità riscontrata nel metodo ordinario e sollevata dagli *stakeholder*, sia Enti affidanti sia Associazioni rappresentative di Imprese affidatarie, che si presenta in caso di capitale investito netto regolatorio nullo o con modesto valore. Il metodo alternativo offerto in seconda consultazione è idoneo a conseguire benefici incrementali di varia natura, per tutte 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. Al fine poi di preservare il carattere strategico del metodo del tasso di remunerazione del CIN è prevista la possibilità di aumentare fino ad un massimo di 200 punti base il WACC calcolato da ART, benché soggetta a parere preventivo da parte di ART, in caso di investimenti particolarmente "rischiosi" in naviglio e in materiale rotabile impiegato per la produzione dei servizi TPL interessati e in altre dotazioni tecnologiche.

Torino, 11 ottobre 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. SERVIZI DI CABOTAGGIO MARITTIMO IN REGIME DI OSP

Servizi di cabotaggio marittimo in regime di OSP

Ente affidante	Ambito territoriale/tratta	Tipologia di servizio	Impresa di navigazione	Scadenza	Corrispettivo annuo	Note
Regione Campania	Procida, Ischia, Capri	Traghetti Ro-Pax e mezzi veloci	Caremar	15.07.2024	11.856.787 €	(a)
Regione Lazio	Pontine	Traghetti Ro-Pax e mezzi veloci	Laziomar	15.01.2024	14.027.281 €	(a)
Regione Sardegna	Asinara	Motonavi	Delcomar	30.06.2024	1.373.625 €	(b)
	San Pietro, La Maddalena	Traghetti Ro-Pax	Delcomar	30.06.2024	16.176.325 €	(b)
Regione Siciliana	Eolie	Traghetti Ro-Pax	Caronte & Tourist I.M.	31.12.2020	6.286.702 €	(a)
	Egadi	Traghetti Ro-Pax	Caronte & Tourist I.M.	31.12.2020	1.147.269 €	(a)
	Ustica	Traghetti Ro-Pax	Caronte & Tourist I.M.	31.12.2020	3.094.658 €	(a)
	Pantelleria	Traghetti Ro-Pax	Traghetti delle Isole	31.12.2020	5.936.421 €	(a) (c)
	Pelagie	Traghetti Ro-Pax	Traghetti delle Isole	30.09.2028	8.806.759 €	(c)
	Ustica (Lotto VII)	Mezzi veloci	Liberty Lines	31.12.2027	3.213.271 €	
	Pantelleria (Lotto V)	Mezzi veloci	Liberty Lines	31.12.2027	1.694.383 €	
	Pelagie (Lotto VI)	Mezzi veloci	Liberty Lines	31.12.2027	3.629.047 €	
	Eolie (Lotto I)	Mezzi veloci	Liberty Lines	31.12.2027	12.052.262 €	
	Eolie (Lotto II)	Mezzi veloci	Liberty Lines	31.12.2027	9.276.632 €	
	Egadi (Lotto III)	Mezzi veloci	Liberty Lines	31.12.2027	5.766.079 €	
	Egadi (Lotto IV)	Mezzi veloci	Liberty Lines	31.12.2027	2.696.609 €	
Regione Toscana	Arcipelago toscano	Traghetti Ro-Pax e mezzi veloci	Toremar	31.12.2023	14.666.650 €	(a)
MIT	Genova-Porto Torres	Traghetti Ro-Pax	Compagnia Italiana di Navigazione	30.09.2026	112.260 €	
	Napoli-Cagliari-Palermo	Traghetti Ro-Pax	Grimaldi Euromed	31.05.2026	6.041.073 €	
	Civitavecchia-Arbatax-Cagliari	Traghetti Ro-Pax	Grimaldi Euromed	22.09.2026	9.867.258 €	
	Tremiti	Traghetti Ro-Pax	Navigazione Libera del Golfo	30.06.2024	4.472.267 €	
	Eolie, Egadi, Pelagie, Ustica, Pantelleria	Traghetti Ro-Pax e mezzi veloci	Società di Navigazione Siciliana	10.04.2028	55.694.895 €	

Ente affidante	Ambito territoriale/tratta	Tipologia di servizio	Impresa di navigazione	Scadenza	Corrispettivo annuo	Note
	Reggio Calabria-Messina	Mezzi veloci	Liberty Lines	30.09.2027	9.390.575 €	
	Villa San Giovanni-Messina	Mezzi veloci	Blu Jet	31.12.2024	8.338.297 €	(d) (e)
Importo totale contratti					215.617.385 €	
<ul style="list-style-type: none"> (a) In proroga nelle more dell'aggiudicazione di nuovo affidamento; (b) Contratti di durata semestrale; (c) Esercitato da Caronte & Tourist Isole Minori tramite contratto di affitto di azienda; (d) Scadenza e importo previsti nell'ambito del Contratto di programma MIT-RFI 2022-2026, parte servizi; (e) Importi previsti nell'ambito del Bilancio RFI 2022. 						

APPENDICE 2. 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
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-Ferrotramviaria	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	31.12.2024 (a)
Regione Umbria	Trenitalia	31.12.2032
Regione autonoma Valle d'Aosta	Trenitalia	13.12.2025
Regione Veneto	Trenitalia (servizi regionali)	31.12.2032
	Trenitalia (servizi direttrice Bologna-Brennero)	31.12.2031
	Trenitalia (servizi Adria-Mestre, Chioggia-Rovigo e Rovigo-Verona)	31.12.2034
(a) Contratto in proroga		



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