



**REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA**  
**REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

Bando di gara per i servizi marittimi di continuità  
territoriale con le isole di La Maddalena e di San Pietro

Profili di regolazione economica



La presentazione si focalizza su taluni importanti profili di regolazione economica della procedura in corso:

- coerenti con i principi della normativa unionale e nazionale;
- in sintonia con la ratio delle disposizioni dell'Autorità di regolazione dei trasporti;
- con l'obiettivo di coniugare equità, promozione della concorrenza per il mercato e rispetto della disciplina sugli aiuti di Stato.

# Profili di regolazione economica: Introduzione (II)

---



- Scaletta degli argomenti
  - 1. Risk sharing
  - 2. Dinamica di ricavi e costi – criteri generali
  - 3. Determinazione del valore del capitale remunerabile
  - 4. Ammissibilità dei costi di manutenzione
  - 5. Equiparazione fra canoni di noleggio passivo e costo delle immobilizzazioni di proprietà
  - 6. Verifica dell'equilibrio economico-finanziario

# Risk sharing (I): la ratio



Obiettivo: introduzione di una ragionevole condivisione dei rischi fra l'EA e l'IN, partendo dai seguenti assunti:

- (i) L'incentivo a investire dipende da un'equilibrata **combinazione fra rischio e remunerazione del capitale**.
- (ii) Nel cabotaggio in OSP il rischio operativo associato ai **diversi servizi** di volta in volta posti a gara non necessariamente trova **contropartita nel WACC**, posto che questo è stabilito uniforme per tutti.
- (iii) La nozione di rischio è biunivoca: può significare perdite se i costi o la domanda si rivelano ex post meno favorevoli delle attese o può significare extra-profitti nel caso opposto.
- (iv) Questo rende equa la condivisione di un certo **grado «fisiologico»** di rischio fra gli stakeholders e che questo sia tendenzialmente **simmetrico**.
- (v) E' corretto che il concessionario si assuma il rischio associato a **condizioni operative normali** nei mercati di riferimento, ossia a fluttuazioni del mercato o a variazioni dei costi, che tendenzialmente possano controbilanciarsi nel corso del contratto di servizio o che un **operatore mediamente efficiente** sia capace di governare.



## Risk sharing (II): come

---

Quali rischi:

- (i) La regolazione deve incentivare l'efficienza degli affidatari, riconoscendo loro un **profit sharing** addizionale per riduzioni dei costi a parità di servizi.
- (ii) Variazioni di costi o di ricavi derivanti da **fattori non controllabili** da un'IN efficiente sono a carico dell'EA, mentre resta a carico dell'IN l'impatto di variazioni dovute a sua responsabilità.

*Cfr. matrice dei rischi*



# Dinamica di ricavi e costi – criteri generali

- **1. Ricavi**
- a) Il PEF dell'IN indicherà i ricavi previsti per ciascuna annualità del periodo di affidamento, pari alle previsioni di domanda di traffico, stante la costanza delle tariffe fissate dall'EA;
- b) nel PEF dell'EA i ricavi da traffico, a tariffe costanti per l'intero periodo, sono previsti in crescita del 2% all'anno;
- c) il 40% dei ricavi da servizi offerti a bordo è escluso dal computo del corrispettivo, la quota restante andando in parte a copertura dei costi comuni ai servizi oggetto dell'affidamento e in parte in contropartita della leva commerciale fornita dai passeggeri trasportati.
  
- **2. Costi**
- a) I costi a PEF di offerta sono assunti costanti nell'intero periodo;
- b) nel PEF di offerta dell'IN non sono considerati nuovi investimenti;
- c) il recupero dell'inflazione e le variazioni via via consuntivate di costi e ricavi - ammissibili nei limiti stabiliti dall'all. gamma (matrice dei rischi) – nonché eventuali nuovi investimenti concordati con l'EA verranno conteggiati in sede di revisione del PEF al termine di ciascun periodo regolatorio secondo quanto all'allegato alfa.

# Determinazione del valore del capitale remunerabile (I)



- a) Il criterio di valutazione «a libro» delle immobilizzazioni va superato poiché non permette di recuperarne in termini reali il costo di acquisizione;
- b) la procedura prevede **due metodologie alternative** di stima:
- 1) la **rivalutazione del costo storico** con l'indice IBS (indice di rivalutazione dei beni strumentali) a partire dall'anno di acquisizione di ciascun asset fino all'anno di gara;
  - 2) la metodologia c.d. **current cost accounting**.

## Determinazione del valore del capitale remunerabile (II): rivalutazione del costo storico degli asset



- a) il valore lordo di libro, depurato da eventuali rivalutazioni per leggi, è moltiplicato per il deflatore cumulato dall'anno di acquisizione all'anno 2023 (per il periodo 2000-2023 pari a 1,43861), così determinando il **costo storico rivalutato** (CSR);
- b) dal CSR è sottratto il fondo ammortamento, anch'esso rivalutato con il medesimo indice;
- c=a-b): costo storico rivalutato netto come **base di valore delle immobilizzazioni** da allocare nel PEF.
- d) ove siano stati realizzati interventi di **ringiovanimento** l'operazione precedente va realizzata in due fasi:
- (i) la prima fino all'anno dell'intervento,
  - (ii) la seconda a partire da quella data, con capitalizzazione del costo e allungamento della vita utile.

# Determinazione del valore del capitale remunerabile

## (III): metodologia current cost accounting

---



- a) si prende a riferimento il costo di una nave di **nuova costruzione** e dalle caratteristiche simili a quelle richieste dall'affidamento;
- b) da tale costo si sottrae il fondo ammortamento che, data la sua vita utile, *sarebbe stato* accantonato nel caso questa avesse la medesima età di quella nell'effettiva disponibilità dell'IN;
- c)  $c=a-b$ ) il risultato è il **costo di rimpiazzo** (CR) di una nave figurativa a una effettivamente in uso;
- d) infine, detraendo dal costo di rimpiazzo il valore residuo rivalutato dell'immobilizzazione (slide precedente) si determina il **costo netto di rimpiazzo** (CNR).

# Determinazione del valore del capitale remunerabile (IV) - Conclusioni



- Nella presente procedura le IN possono **liberamente optare** per l'uno o l'altro criterio;
- nella costruzione del PEF figurativo dell'EA si è ricorso al secondo - oggi in uso delle esperienze regolatorie più avanzate allorché (come nel caso di specie) gli asset da valutare non sono amovibili e sono maggiormente esposti al progresso tecnologico.

# Costi di manutenzione



- a) Il costo delle manutenzioni ordinarie e straordinarie è riconosciuto nei limiti degli **interventi programmati** dall'IN nel PEF presentato in sede di offerta;
- b) **non sono riconosciuti ulteriori costi di manutenzione emersi nel corso del contratto;**
- c) il costo delle manutenzioni ordinarie programmate è speso come costo di esercizio;
- (d) il costo attualizzato delle manutenzioni straordinarie programmate è capitalizzato in maggior valore delle immobilizzazioni di proprietà e ammortizzato per 2/3 in rate annuali nel periodo di affidamento;
- e) i criteri di cui sopra sono **identicamente applicati ai costi di manutenzione su navi di proprietà dell'impresa affidataria e su quelle in noleggio;**
- f) il costo degli interventi di manutenzione straordinaria delle navi noleggiate è **a carico del locatore e spesa nel canone.**

# Ammissibilità dei canoni di noleggio passivo di navi



- a) I contratti di noleggio passivo di navi hanno durata non inferiore al periodo di affidamento.
- b) i canoni annuali sono calcolati come somma della quota di ammortamento e della remunerazione del capitale del locatore, pari al WACC fissato dall'ART moltiplicato per il valore dell'immobilizzazione noleggiata, comprensivo della capitalizzazione delle manutenzioni straordinarie programmate;
- c) ai fini della ammissibilità dei canoni annuali il valore dell'immobilizzazione locata **non può eccedere** quello determinato secondo le metodologie di cui alle slides precedenti;
- d) ne segue che - a parità di condizioni/caratteristiche delle navi - il costo di utilizzo di mezzi di proprietà dell'impresa affidataria o di mezzi noleggiati è **tendenzialmente uguale**.

# Verifica dell'equilibrio economico-finanziario al termine di ciascun periodo regolatorio



In sintesi, la metodologia di verifica consiste:

- a) nel riformulare **retrospettivamente** costi e ricavi previsti dal PEF di gara confrontandoli con i valori consuntivati;
- b) gli scostamenti di costi e ricavi sono ammissibili – a beneficio o a carico dell'IN - **nei limiti** stabiliti dalla matrice dei rischi e di quanto all'allegato alfa;
- c) Il differenziale fra il PEF così aggiornato e quello originario dà la misura delle eventuali sopra o sotto compensazioni da conguagliare nel periodo regolatorio successivo;
- d) dalla verifica scaturisce anche la revisione del PEF relativo al successivo periodo regolatorio, inclusivo degli eventuali conguagli (positivi o negativi) sulla compensazione versata nel I periodo.

*Rinvio all'allegato alfa*