



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

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS

ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione generale

Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale

### **ALLEGATO α (ALFA)**

## **RENDICONTAZIONE DELL'ANDAMENTO ECONOMICO E FINANZIARIO DEL CONTRATTO E VERIFICA DELL'EQUILIBRIO ECONOMICO FINANZIARIO**

**Procedura aperta per l'affidamento in concessione del servizio pubblico di trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci per la continuità territoriale tra la Sardegna e le isole minori di La Maddalena, San Pietro e Asinara**

**CUP: E49I24000970003**

**Lotto 1: Isole La Maddalena e San Pietro (CIG: B4FB9CE5C7)**

**Lotto 2: Isola Asinara (CIG: B4FB9CF69A)**

1	Premessa .....	2
2	Contabilità regolatoria e criteri di allocazione dei costi.....	3
3	Modalità di presentazione PEF regolatorio e verifica dell'equilibrio economico-finanziario del contratto .....	5
4	Relazione illustrativa dei criteri seguiti per il calcolo del corrispettivo a base d'asta - Lotto 1: isole La Maddalena e San Pietro. ....	16
5	Relazione illustrativa dei criteri seguiti per il calcolo del corrispettivo a base d'asta - Lotto 2: isola Asinara.....	19



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

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS

ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione generale

Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale

## **1 Premessa**

In conformità alle disposizioni del contratto di affidamento, alla regolazione di settore e alla normativa nazionale e comunitaria, il presente allegato descrive le modalità di rendicontazione dell'andamento economico e finanziario del contratto e di aggiornamento del Piano Economico e Finanziario (in seguito, PEF) e di verifica dell'eventuale sovra o sotto compensazione dell'operatore esercente i servizi onerati da obblighi di servizio pubblico, nonché le modalità tecniche di rideterminazione di equilibrio del Piano ove si riscontrasse un disequilibrio economico e finanziario dell'affidamento.

Al fine della verifica dell'equilibrio economico finanziario ordinario del servizio, la sua durata, pari a 72 mesi (oltre l'eventuale periodo di proroga tecnica) è suddivisa in tre periodi regolatori:

- I. data di avvio del servizio – 31 dicembre 2026;
- II. 1° gennaio 2027 – 31 dicembre 2028;
- III. 1° gennaio 2029 – data di conclusione del servizio.

Inoltre, ai fini della rendicontazione e del riequilibrio, si applica quanto previsto all'articolo 18, comma 5 dello Schema di contratto<sup>1</sup>.

Al termine di ogni periodo regolatorio, l'Amministrazione procederà ad un controllo dei costi effettivamente sostenuti dal concessionario e procederà a verificare se la compensazione erogata nel precedente periodo sia stata superiore o inferiore alle reali esigenze di equilibrio economico finanziario del contratto nei termini indicati nel presente documento.

Al termine della attività di verifica si procederà alla ridefinizione degli equilibri contrattuali come successivamente indicato.

Ai fini della gestione economica e contrattuale del servizio, anche in virtù dello specifico mercato di riferimento, posti i vincoli di gara e il limite massimo della base d'asta, è prevista la possibilità di valorizzare il capitale investito relativo al naviglio sulla base del valore d'uso dello stesso come meglio dettagliato nel proseguo del documento.

---

<sup>1</sup> Art. 18 schema contratto: "5. Nel caso in cui il servizio dovesse avviarsi in data diversa rispetto a quella del 1 Gennaio, il periodo inferiore a 12 mesi che intercorre fra la data di avvio del servizio e il 1 Gennaio del secondo anno solare di esercizio, nonché il periodo complementare intercorrente tra il 1 Gennaio dell'ultimo anno solare di servizio e la data di cessazione dello stesso costituiscono, a fini rendicontativi e di riequilibrio di cui al presente articolo, periodi a sé stanti; tale meccanismo consentirà di poter riconciliare le poste contabili regolatorie dei singoli anni solari con i bilanci civilistici della Compagnia".



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

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS

ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione generale

Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale

## **2 Contabilità regolatoria e criteri di allocazione dei costi**

L'impresa di navigazione deve trasmettere annualmente, all'Assessorato dei Trasporti (di seguito EA) gli schemi di contabilità regolatoria di cui al prospetto 6 dell'Annesso 1 alla Delibera ART n. 22/2019 (Delibera ART):

- Schema 1 – Conto Economico, Schema 2 – Stato Patrimoniale, Schema 3 – Elenco del personale (in forma Anonima).

Ai sensi della Misura 4 dell'Allegato A della delibera ART, l'IN è tenuta ad adottare la separazione contabile e pertanto, ove questa sia titolare di più contratti di servizio o svolga altre attività, gli schemi di contabilità regolatoria riguardanti il contratto di servizio oggetto del presente atto devono essere forniti in maniera separata da:

- altri contratti di servizio di trasporto marittimo passeggeri;
- altri servizi di interesse economico generale (SIEG);
- altre attività di tipo commerciale, relative al trasporto marittimo, passeggeri e/o merci;
- altre attività di tipo commerciale, non coincidenti con quelle di cui al precedente punto.

Riguardo ai conti economici, gli schemi di contabilità regolatoria devono essere compilati individuando le componenti economiche, negative e positive, (i) per ciascuna linea esercita, (ii) per ciascun contratto di servizio di trasporto marittimo e (iii) per la totalità delle attività esercite dall'impresa, come risultanti dal bilancio di esercizio, provvedendo alla loro riconciliazione.

Ai fini della redazione della contabilità regolatoria, le componenti economiche riguardanti la gestione dei servizi marittimi afferenti a ciascun contratto di servizio dovranno risultare:

- a) di diretta ed esclusiva pertinenza del centro di costo rappresentato (i) dalla singola linea marittima esercita nell'ambito del contratto di servizio stesso e (ii) dal singolo contratto di servizio;
- b) riferibili a più linee marittime gestite, in tal caso devono essere allocate in base a specifici driver tenuti costanti nel periodo di affidamento salvo eccezioni puntualmente motivate.

Riguardo ai conti di stato patrimoniale, gli schemi di contabilità regolatoria distinguono le componenti patrimoniali, attive e passive, (i) per ciascun contratto di servizio di trasporto marittimo e (ii) per la totalità delle attività esercite dall'IN, come risultanti da bilancio d'esercizio, provvedendo alla loro riconciliazione.



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

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS

ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione generale

Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale

Ai fini della redazione della contabilità regolatoria, le componenti patrimoniali riguardanti la gestione dei servizi marittimi afferenti a ciascun contratto di servizio dovranno risultare:

- a) di diretta ed esclusiva pertinenza del centro di costo rappresentato dal singolo contratto di servizio;
- b) riferibili a più contratti di servizio, in tal caso devono essere allocate in base a specifici driver tenuti costanti nel periodo di affidamento salvo eccezioni puntualmente motivate.

In virtù di quanto disposto dalla Delibera ART, i costi afferenti ai mezzi impiegati dall'impresa su più linee saranno attribuiti alle singole linee sulla base del numero di miglia nautiche realizzate dal mezzo sulla linea specifica.

Non possono essere considerate afferenti al contratto di servizio o alla singola linea e parimenti essere attribuiti pro quota quali costi indiretti in fase di rendicontazione multe, sanzioni, penali, erogazioni liberali.

In termini generali, possono essere attribuite al contratto di servizio esclusivamente le componenti economiche e patrimoniali che, alla luce del criterio di pertinenza, risultano ascrivibili all'ordinario processo produttivo ed in esso effettivamente sostenute.

Oltre agli schemi di contabilità regolatoria di cui al prospetto 6 dell'Annesso 1 alla Delibera ART, l'IN affidataria deve contestualmente fornire, in formato editabile, l'elenco dei beni costituenti l'attivo patrimoniale rendicontato specificando per ciascuno il valore di iscrizione, l'aliquota di ammortamento o la vita utile considerata e il valore del fondo di ammortamento alla data oggetto di rendicontazione, posto quanto indicato al precedente capoverso.

Per le componenti economiche e patrimoniali di pertinenza di una pluralità di centri di costo, l'allocazione a ciascuno di essi avviene in maniera oggettiva e analitica, sulla base di driver scelti in ragione della loro idoneità a misurare i consumi di risorse o la destinazione degli asset nell'ambito di uno specifico contratto di servizio, seguendo principi di causalità e pertinenza sulla base della metodologia FDC (*Fully Distributed Costing*). I driver utilizzati sono descritti dall'IN in ogni dettaglio, metodologico e quantitativo, nella relazione illustrativa alla contabilità regolatoria.

I driver per l'attribuzione dei costi alle linee oggetto dell'affidamento risultano essere:

- relativamente ai costi diretti del singolo mezzo impiegato non esclusivamente sulla linea, le miglia nautiche percorse sulla linea in rapporto alle miglia nautiche complessive impiegate dal mezzo;



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

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS

ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione generale

Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale

- relativamente ai costi indiretti cosiddetti “generali e amministrativi”, gli stessi dovranno essere attribuiti al servizio sulla base della quota del valore della produzione del servizio rispetto al valore della produzione complessivo dell’impresa di navigazione.

Ai sensi di quanto disposto dalla Misura 4 dell’All. A alla Delibera n. 22/2019, punti 11 e 12, ogni anno il gestore trasmette telematicamente gli schemi di contabilità regolatoria e di rendicontazione relativa ai dati tecnici riferiti all’esercizio precedente di cui al Prospetto 6 dell’Annesso 1:

- alla Regione Autonoma della Sardegna – Assessorato dei Trasporti tramite PEC all’indirizzo [trasporti@pec.regione.sardegna.it](mailto:trasporti@pec.regione.sardegna.it), corredati della relazione illustrativa, entro 60 giorni dall’approvazione del bilancio di esercizio che deve avvenire entro i termini di legge<sup>2</sup>, per cui la scadenza ultima, in caso di motivate ragioni che comportano una dilazione, è il 30 agosto dell’anno successivo a quello di chiusura del bilancio (60 giorni dal termine ultimo massimo pari a 180 giorni).
- all’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART).

Per il secondo, il quarto e il sesto anno solare del contratto (ultimo anno di esercizio di ciascun periodo regolatorio), gli schemi di contabilità regolatoria devono essere trasmessi anticipatamente entro il 31 marzo dell’anno successivo al fine di poter consentire all’EA di avviare con un tempo congruo la procedura di verifica dell’equilibrio economico finanziario e adottare le eventuali misure conseguenti.

Gli schemi di contabilità regolatoria e la Relazione illustrativa sono altresì corredati di una certificazione, redatta da una società di revisione o da un revisore legale dei conti, indipendente dall’IN, individuata ai sensi del punto 14 della Misura 4 dell’All. A alla Delibera ART, attestante la conformità degli stessi ai criteri illustrati nel presente Atto. La società di revisione o il revisore legale dei conti è individuato a cura e spese dell’IN, sulla base di adeguati requisiti di professionalità e di indipendenza.

### **3 Modalità di presentazione PEF regolatorio e verifica dell’equilibrio economico-finanziario del contratto**

Ai sensi della Misura 18, dell’Allegato A della delibera ART, il PEF oggetto di aggiudicazione assicura l’equilibrio economico finanziario del contratto e la sostenibilità della gestione durante tutto il periodo di validità del contratto. Come indicato nel paragrafo 1 la durata contrattuale è di 72 mesi, suddivisi in 3 periodi

---

<sup>2</sup> Art. 2464 comma 2 codice civile: Il bilancio di esercizio è approvato entro il termine stabilito dallo statuto e comunque non superiore a centoventi giorni dalla chiusura dell’esercizio sociale. Lo statuto può prevedere un maggior termine, comunque non superiore a centottanta giorni, nel caso di società tenute alla redazione del bilancio consolidato ovvero quando lo richiedono particolari esigenze relative alla struttura ed all’oggetto della società; in questi casi gli amministratori segnalano nella relazione prevista dall’articolo 2428 le ragioni della dilazione.



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

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS

ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione generale

Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale

regolatori. Per una più agevole e coerente verifica dell'equilibrio economico finanziario si farà riferimento all'anno solare così da poter verificare e riconciliare i dati rendicontati con i bilanci societari annuali dell'IN.

Anche ai fini della rendicontazione, di cui al presente punto, si applica quanto previsto all'Articolo 18, comma 5, del contratto.

Pertanto, quanto disciplinato dal presente capo, dovrà essere prodotto separatamente per tali periodi, entro 60 giorni dall'approvazione del bilancio di esercizio degli anni solari di riferimento.

I Piani Economico Finanziari corredati dalla Relazione Illustrativa, dovranno essere predisposti:

- in sede di presentazione dell'offerta economica su dati previsionali;
- aggiornati al termine di ogni periodo regolatorio per l'intera durata del Contratto di servizio. Il PEF relativo al primo periodo regolatorio sarà determinato su dati consuntivi relativi agli esercizi finanziari conclusi a tale data e su dati previsionali aggiornati per il successivo periodo fino alla conclusione del servizio. L'aggiornamento dei dati previsionali sarà determinato sulla base dell'allocazione dei rischi di cui all'allegato Gamma. Per quanto riguarda il PEF finale saranno da considerare i dati a consuntivo dell'intero contratto;

Altresì, i PEF dovranno essere eventualmente aggiornati in momenti diversi dal termine del periodo regolatorio nei casi di eventi eccezionali indicati all'art. 19 del contratto e ferma restando l'allocazione del rischio di cui all'Allegato Gamma.

Il PEF relativo al primo ed al secondo periodo regolatorio dovrà essere predisposto, sulla base degli schemi di cui al Prospetto 3 dell'Annesso 1, in modo tale da consentire il confronto con i valori del PEF precedente ed al fine di rilevare eventuali sovra o sotto compensazioni. Il PEF così predisposto dovrà essere presentato entro il 30 giugno dell'anno successivo al periodo di riferimento e dovrà essere accompagnato dall'apposita Relazione che illustra e spiega in dettaglio gli importi dichiarati e dovrà comunque essere coerente, in termini di impostazione, con il PEF iniziale presentato in sede di gara, facente parte integrante e sostanziale degli atti di affidamento.

Con riferimento all'aggiornamento da effettuarsi al termine di ciascun periodo regolatorio, il PEF deve riportare:

- Per gli anni già trascorsi, i dati di ricavo e costo, nonché la valorizzazione del capitale investito netto, tutti a consuntivo;
- Per gli anni non ancora trascorsi, rispettivamente del secondo e terzo periodo regolatorio, un aggiornamento delle voci di Piano, determinato sulla base dell'andamento degli effettivi prezzi di



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

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS

ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione generale

Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale

mercato e sulla base di elementi oggettivi e verificabili e su stime suffragate da idonee giustificazioni e, comunque, in caso di previsioni peggiorative rispetto al PEF di gara, entro i limiti dei rischi assunti dalla Regione.

- Per gli anni del terzo ed ultimo periodo regolatorio, per l'intero periodo contrattuale, i dati a consuntivo di ricavo e costo sia di natura operativa che di capitale.

Gli ammortamenti inseriti in piano dovranno essere coerenti con tale valorizzazione. Si precisa che tutti i PEF presentati nei diversi momenti (PEF di gara, PEF di riequilibrio, etc) dovrà essere mantenuta la medesima scelta e, in caso di utilizzo del valore recuperabile del bene sulla base di apposita perizia, vale quanto presentato in sede di offerta, fatto salvo il caso di introduzione, condivisa con la Regione, di nuovi mezzi aggiuntivi o sostitutivi.

Riguardo alle manutenzioni, l'effettivo costo sostenuto dal gestore relativamente dovrà essere dimostrato da apposita documentazione giustificativa distinta per ogni nave, composta dalla copia delle fatture relative a tali interventi e, nel caso del mantenimento in classe, dalla perizia/valutazione dell'Ente certificatore indicante gli interventi da realizzare. Ove la durata del mantenimento in classe ecceda il periodo residuo di affidamento, i relativi costi di manutenzione saranno riconosciuti dalla Regione proporzionalmente al periodo coperto dalla concessione. Non saranno in alcun modo consentite doppie imputazioni del medesimo intervento manutentivo, o imputazioni afferenti a periodi pregressi.

Sarà altresì considerato il differenziale tra l'inflazione programmata (1,8%) e quella effettiva. Le manutenzioni eseguite internamente devono essere accompagnate da un'apposita documentazione giustificativa distinta per ogni nave, composta dagli ordini di servizio del personale impiegato nelle attività e dagli ordinativi dei materiali secondo i criteri e metodi aziendali utilizzati per assicurare l'efficacia ed il controllo dei processi operativi finalizzati alle manutenzioni nonché di quelli di controllo interconnessi.

Ogni PEF deve essere coerente con le rendicontazioni annuali fornite ai sensi della Misura 4 e predisposte sulla base delle regole di cui al precedente paragrafo con riferimento alle poste economiche e patrimoniali. Nel PEF si dovrà fornire esplicita evidenza, tramite voci contabili separate, delle penali o delle premialità ricevute ai sensi di quanto disposto dal contratto di servizio, nonché dei contributi pubblici e privati eventualmente ricevuti anche sotto forma di credito di imposta o per specifici investimenti.

Ogni PEF deve essere presentato fornendo apposita documentazione relativa ai costi dichiarati ed indicati nel medesimo, evidenziando, nella relazione illustrativa, quali variazioni di costo o di ricavo o di capitale



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

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS

ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione generale

Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale

investito siano attribuibili ad eventi diretti all'IN o alla Regione sulla base dell'attribuzione dei rischi (Allegato Gamma) definita in sede contrattuale.

Nella relazione illustrativa dovrà essere conseguentemente definita una proposta relativa all'eventuale rideterminazione delle condizioni di equilibrio del PEF, da intendersi come ritorno ad un rendimento, in arco di durata contrattuale, coerente con il WACC alla base dell'affidamento, salvo quanto previsto dalla Delibera ART n.177/2024. In riferimento alle verifiche dell'equilibrio economico finanziario al termine dei periodi regolatori, a seguito della ricezione del PEF, la Regione, indipendentemente dallo stato di potenziale sovra o sotto compensazione, verificherà i ricavi e i costi rendicontati, depurandoli dai costi connessi ai rischi non assunti dalla medesima.

Come previsto dalla Misura 9, punto 3, dell'Allegato A della Delibera ART, al termine di ciascun periodo regolatorio, l'EA valuta la permanenza in capo alle parti dei rischi allocati nonché l'eventuale opportunità di provvedere a una revisione delle misure di mitigazione o di altri elementi della matrice dei rischi.

Di seguito si evidenziano alcune voci rilevanti:

- a) **con riferimento all'andamento dei ricavi** la Regione si assume quale unico rischio le modifiche dei ricavi in diminuzione oltre il 8% (otto %) del totale annuo (Allegato Gamma), determinati esclusivamente dalla variazione di domanda strutturale storica, non riconducibile a scelte commerciali della compagnia o all'aumento delle tariffe in virtù dell'aumento inflattivo previsto dal contratto e pertanto da calcolarsi al netto di tale eventuale aumento. L'andamento dei ricavi dovrà essere puntualmente descritto e giustificato in quantità e valore per ogni voce tariffaria, rispetto ai quali l'IN affidataria deve comunque aver fornito idonea comunicazione esplicativa in corso di contratto;
- b) **con riferimento al costo del personale**, la Regione si assume il rischio con riferimento all'eventuale rinnovo delle condizioni contrattuali di primo livello di CCNL, mentre rimane a carico dell'impresa l'onere per eventuali rinnovi di secondo livello, bonus, premi e altre componenti. Parimenti, con riferimento al numero di addetti, rimane a carico del gestore l'utilizzo di un numero maggiore di personale navigante rispetto alle tabelle di armamento o personale di terra rispetto all'offerta. La Regione si assumerà inoltre il rischio di variazioni di costo derivanti da fatti di forza maggiore che hanno comportato l'impiego di personale aggiuntivo, i quali dovranno essere puntualmente descritti e giustificati;



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

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS

ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione generale

Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale

- c) **con riferimento al costo del carburante**, la Regione si assume il rischio connesso alla variazione percentuale dell'indice Platt's (con onere di rendicontazione dello stesso a carico dell'aggiudicatario) applicata al valore di costo indicato in offerta dall'aggiudicatario, nonchè il rischio connesso alle eventuali variazioni percentuali delle spese legate al peculiare mercato dei carburanti in Sardegna, che dovranno essere puntualmente descritte. Rimane invece in capo all'aggiudicatario la quantità di carburante indicata nel PEF di gara, fatti salvi i casi che hanno comportato l'impiego di quantità di carburante aggiuntivo, i quali dovranno essere puntualmente descritti e giustificati e rispetto ai quali il gestore deve comunque aver fornito tempestiva idonea comunicazione esplicativa in corso di contratto.
- d) **con riferimento ai costi manutentivi di ciascun mezzo navale offerto**, qualificabili come manutenzione straordinaria, ordinaria o ciclica si richiamano l'All. beta e gamma e si precisa che, in sede di riequilibrio economico - finanziario ordinario (Art. 18 del Contratto) o straordinario (Art. 19 del Contratto), la Regione si assumerà il rischio relativamente all'incremento dei costi rispetto a quanto stimato nei PEF di gara, purchè previamente concordati con l'EA e ove le manutenzioni medesime siano:
- ✓ non imputabili a responsabilità dell'IN per imperizia, dolo, negligenza o mancata pianificazione;
  - ✓ dovute a eventi eccezionali o a cause di forza maggiore non controllabili da un operatore efficiente.

L'EA altresì auspica che l'IN attui interventi di manutenzione diretti a ridurre l'impatto ambientale, diretto e indiretto, della fornitura dei servizi oggetto dell'affidamento.

Quanto sopra, fermo restando che non sarà comunque ammissibile alcuna duplicazione dei costi relativi alle casistiche sopra indicate.

L'IN avrà cura di presentare un aggiornamento del piano delle manutenzioni ogni qual volta vi siano elementi imprevedibili che determinino delle variazioni sostanziali rispetto al piano di manutenzione presentato in sede di gara ed in sede di rendicontazione.

In particolare, ai fini dell'applicazione del presente punto, si procederà anzitutto tramite l'aggiornamento del differenziale inflattivo dei costi manutentivi di offerta, i quali verranno confrontati con i costi manutentivi effettivi rendicontati dall'impresa. In caso che questi ultimi eccedano i valori pianificati ed aggiornati all'inflazione, tale eccedenza sarà riconosciuta dalla Regione in sede di



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

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS

ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione generale

Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale

riequilibrio ove connessa a una delle casistiche sopra indicate. In caso di costi effettivi inferiori rispetto a quelli pianificati ed aggiornati all'inflazione si procederà alla verifica dell'equilibrio sulla base dei dati rendicontati.

- e) con riferimento a tutte le voci di costo, ad eccezione di quelle per le quali i documenti di gara definiscono regole specifiche, la Regione si assume il rischio del loro aumento ove l'inflazione programmata prevista nel PEF di gara (1,8%) sia inferiore rispetto alla variazione dell'indice ISTAT FOI senza Tabacchi, relativa al mese di riferimento per l'aggiornamento del PEF (in caso di riequilibrio in ciascuno dei periodi regolatori si farà riferimento al mese di Dicembre dell'ultimo anno di ciascun periodo regolatorio). La Regione inoltre si assume il rischio di variazioni in aumento o diminuzione dei costi connessi ad altre cause non controllabili e prevedibili, quali guerre, epidemie, calamità naturali, sommosse, modifiche del quadro normativo che hanno comportato costi maggiori dell'andamento inflattivo o superiori a quelli di offerta, i quali dovranno essere puntualmente descritti e giustificati e rispetto ai quali il gestore deve comunque aver fornito tempestiva idonea comunicazione esplicativa in corso di contratto;
- f) ove un aumento dei costi operativi superiore all'aumento inflattivo precedentemente indicato sia oggettivamente connesso ad un aumento dei ricavi superiore all'8% derivante dalla crescita del traffico rispetto alle previsioni del PEF di gara, al fine di non portare un effettivo svantaggio alla Compagnia portando a riequilibrio i ricavi e non i maggiori costi connessi, anche questi ultimi potranno essere considerati ammissibili e, in proporzione portati a riequilibrio, posta la franchigia dell'8%;
- g) inoltre, la Compagnia può presentare in corso di gestione, progetti finalizzati alla promozione del servizio e all'aumento dei controlli sulla regolarità dei titoli di viaggio dei viaggiatori, che indichino puntualmente il target di aumento di ricavi previsto e i costi aggiuntivi correlati, ovviamente di importo inferiore ai ricavi attesi. In caso di approvazione del progetto da parte della Regione, in sede di verifica dell'equilibrio economico e finanziario, tali costi saranno riconosciuti proporzionalmente al raggiungimento del target di ricavi previsto dal progetto medesimo;
- h) con riferimento al capitale investito oggetto di remunerazione, la Regione riconosce i costi di investimento o per le manutenzioni capitalizzate preventivamente comunicate o in sede di offerta o in corso di gestione nei termini di cui al precedente punto d) del presente elenco.



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

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS

ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione generale

Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale

Ove in sede di rendicontazione un aumento di determinati costi fosse compensato in tutto o in parte da una riduzione di ulteriori voci di costo, tali voci possono essere considerate cumulativamente nel corso del procedimento ex Art. 18 e Art. 19 del contratto.

L'EA, secondo quanto indicato dalla misura 19 dell'Allegato A alla Delibera ART 177/2024, prevede un meccanismo incentivante; pertanto in sede di verifica dell'equilibrio economico-finanziario di cui alla Misura 18 della Delibera ART 22/2019, rileva la variazione delle voci di costo e di ricavo inerenti a rischi allocati all'IN, come individuati dalla matrice dei rischi (All. gamma). Verificata la diminuzione dei costi e/o l'aumento dei ricavi, l'EA riconosce all'IN una premialità, quale quota "una tantum" calcolata sulla base della seguente formula:

$$Eff_{Gt} = I_t (\Delta^+ R_t + \Delta^- C_t)$$

Dove:

$Eff_{Gt}$  è la quota espressa in euro di efficienze gestionali nel periodo regolatorio t, intese come aumento dei ricavi al netto della compensazione pubblica (somma dei ricavi consuntivi da trasporto passeggeri, merci, veicoli, servizi di bordo, noleggi attivi naviglio e ricavi diversi) e diminuzione di costi operativi; tale quota è sottoposta a riequilibrio e pertanto rimane in capo come premialità al gestore; tale impostazione è diretta anche a mitigare il rischio di domanda che la matrice dei rischi pone in capo all'IN e a compensare l'assenza nella stessa di una separata premialità per la riduzione dei costi;

$I_t$  è l'indicatore di qualità sintetico, il cui valore è correlato all'andamento dell'Indice di Customer Satisfaction (ICS) misurato annualmente in una scala da 0 a 10 negli anni del periodo regolatorio t; l'ICS restituisce la percezione dell'insieme dei fattori di qualità da parte degli utenti ed è ottenuto dalla somministrazione, su base annuale, di una scheda questionario ad un campione significativo di utenti. Esso assume valore pari a :

- 0 nel caso in cui l'ICS misurato nell'anno n sia inferiore a 2,5;
- 0,25 nel caso in cui l'ICS misurato nell'anno n sia superiore o uguale a 2,5 e inferiore a 5;
- 0,5 nel caso in cui l'ICS misurato nell'anno n sia superiore o uguale a 5 e inferiore a 7,5;
- 0,75 nel caso in cui l'ICS misurato nell'anno n sia superiore o uguale a 7.5 e 10.

Considerato che l'ICS è determinato su base annuale, mentre le efficienze gestionali vengono determinate al termine del periodo regolatorio, si specifica che ai fini della determinazione dell'indicatore  $I_t$ , si fa riferimento alla media di valori di ICS relativi agli anni di riferimento del periodo regolatorio;



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

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS

ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione generale

Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale

$\Delta^+ R_t$  è la differenza positiva della somma dei ricavi consuntivi da trasporto passeggeri, merci, veicoli, servizi di bordo, noleggi attivi naviglio e ricavi diversi per il periodo t e quelli inseriti nel PEF definito al termine del periodo regolatorio; le variazioni delle voci di ricavo da considerare sono quelle associate a rischi allocati in capo all'IN. Ove tale differenza sia negativa tale indicatore assume valore 0.

$\Delta^- C_t$  è la differenza negativa della somma dei costi operativi consuntivi per l'anno n e quelli inseriti nel Piano Economico Finanziario definito al termine del periodo regolatorio t; le variazioni delle voci di costo da considerare sono quelle associate a rischi allocati in capo all'IN. Ove tale differenza sia positiva tale indicatore assume valore 0.

In assenza di dati di rilevamento dell'ICS, l'indicatore  $I_t$  assume valore 0.

Il valore di  $Eff_{GT}$  viene pertanto detratto dall'eventuale recupero di somme da prevedersi in caso di sovra compensazione.

A seguito della verifica dell'andamento dei ricavi, dei costi e del capitale investito alla luce dell'attribuzione dei rischi, nonché a seguito dell'attribuzione del fattore di premialità ( $Eff_{GT}$ ) fra Regione e IN, si determinerà il PEF aggiornato oggetto di effettiva verifica dello stato di sovra o sotto compensazione.

In particolare, per ciascun anno n del PEF, verrà rideterminata la compensazione spettante, da sommarsi poi per tutti gli anni del periodo regolatorio t. Il calcolo avverrà sulla base della seguente formula:

$$Comp_n = Opex_{new}^n + RC_{new}^n - Ricavi_{new}^n + Eff_{GT}^n$$

Dove:

- $Opex_{new}^n$  sono i nuovi costi operativi per l'anno n, come dettagliati nel prospetto del Piano Economico Finanziario di offerta del gestore, sulla base dei quali calcolare la compensazione che assumono i seguenti valori:
  - con riferimento ai dati a consuntivo:
    - per ciascuna voce di costo operativo, in caso di valore a consuntivo dichiarato dal gestore nel suo PEF aggiornato trasmesso alla committenza ai sensi del presente allegato, inferiore a quello del Piano Economico Finanziario di offerta, si assumerà il costo dichiarato;



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

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS

ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione generale

Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale

- per ciascuna voce di costo operativo, in caso di valore a consuntivo dichiarato dal gestore nel suo Piano Economico Finanziario aggiornato trasmesso alla committenza ai sensi del presente allegato, superiore a quello del Piano Economico Finanziario di offerta, si assumerà il costo così come ricalcolato sulla base dei rischi effettivamente in capo a Regione e indicati nel presente documento;
- con riferimento ai dati a preventivo si assumeranno le previsioni di stima del gestore contenute nel Piano Economico Finanziario aggiornato, posta la verifica di coerenza e congruità con i dati di mercato e la verifica delle assunzioni alla base delle stime da effettuarsi da Regione;
- $RC_{new}^n$  è la remunerazione del capitale investito come dettagliati nel prospetto del Piano Economico Finanziario di offerta dal gestore, sulla base dei quali calcolare la compensazione pari a  $CIN_{new} * WACC$  dove:
  - $CIN_{new}$  è il capitale investito dell'anno n come desumibile dallo schema 2 del prospetto di Piano Economico Finanziario, che sarà calcolato, per ciascuna voce che comporta la sua determinazione:
    - con riferimento ai dati a consuntivo:
      - per ciascuna voce di immobilizzazione, in caso di valore a consuntivo dichiarato dal gestore nel suo Piano Economico Finanziario aggiornato trasmesso alla committenza ai sensi del presente allegato, inferiore a quello del Piano Economico Finanziario di offerta, assumendo il costo dichiarato;
      - per ciascuna voce di immobilizzazione, in caso di valore a consuntivo dichiarato dal gestore nel suo Piano Economico Finanziario aggiornato trasmesso alla committenza ai sensi del presente allegato, superiore a quello del Piano Economico Finanziario di offerta, assumendo il valore così come ricalcolato sulla base dei rischi effettivamente in capo a Regione e indicati nel presente documento;
      - con riferimento ai crediti commerciali si ricalcoleranno sulla base dei giorni di incasso medi per ciascuna voce di ricavo previsti nel PEF di gara dal gestore calcolati sulle diverse voci componenti il valore della produzione come aggiornate ai sensi dei precedenti punti;
      - con riferimento ai debiti commerciali si ricalcoleranno sulla base dei giorni di pagamento medi previsti nel PEF di gara dal gestore calcolati sulle voci di



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

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS

ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione generale

Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale

Costi per servizi, Costi per materie prime e costi per godimento beni di terzi come aggiornati ai sensi dei precedenti punti;

- con riferimento ai dati a preventivo si assumeranno le previsioni di stima del gestore contenute nel PEF aggiornato, posta la verifica di coerenza e congruità con i dati di mercato e la verifica delle assunzioni alla base delle stime da effettuarsi da Regione;
  - **WACC** pari a quello di aggiudicazione cioè pari a **9,42%**
- **Ricavi<sub>NEW</sub><sup>n</sup>** sono i nuovi ricavi da traffico e diversi per l'anno n, come dettagliati nel prospetto del Piano Economico Finanziario di offerta del gestore, sulla base dei quali calcolare la compensazione che assumono i seguenti valori:
  - con riferimento ai data consuntivo:
    - per ciascuna voce di ricavo, si assumerà il ricavo così come ricalcolato sulla base dei rischi effettivamente in capo a Regione e indicati nel presente documento;
  - Con riferimento ai data preventivo si assumeranno le previsioni di stima del gestore contenute nel Piano aggiornato, posta la verifica di coerenza e congruità con i dati di mercato e la verifica delle assunzioni alla base delle stime da effettuarsi da Regione;
- **Eff<sub>GR</sub><sup>n</sup>** è la quota di efficientamento gestionale eventualmente riconosciuta al gestore, per il periodo regolatorio t e con riferimento al solo anno n. Considerato che l'efficientamento è determinato sull'intero periodo regolatorio come su specificato, la quota relativa all'anno n è pertanto calcolata in maniera proporzionale.

Come indicato nella Misura 18.4 dell'Allegato A alla delibera ART, a seguito della verifica di cui sopra:

- dopo il primo e il secondo periodo regolatorio:
  - a) in **caso di sovra-compensazione** la Regione provvederà al recupero delle somme pagate in eccesso e alla riduzione delle somme per il successivo periodo, con valorizzazioni e modalità temporali che permettano la rideterminazione delle condizioni di equilibrio finanziario dell'affidamento;
  - b) in **caso di sotto-compensazione**, posta la verifica in merito all'allocazione dei rischi illustrata in precedenza, si procederà alla ridefinizione del perimetro dei servizi e/o alla revisione del sistema



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

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS

ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione generale

Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale

tariffario e/o della misura della compensazione per il successivo periodo regolatorio, secondo importi e modalità temporali che permettano la rideterminazione delle condizioni di equilibrio finanziario dell'affidamento.

- dopo l'ultimo periodo regolatorio:

- a) in **caso di sovra-compensazione** la Regione provvederà al recupero delle somme pagate in eccesso nei precedenti anni del periodo regolatorio a valere sull'ultima rata da riconoscersi al gestore o, ove non di sufficiente capienza, sulla garanzia definitiva ex art. 117 del Codice dei Contratti, per un importo tale da permettere la rideterminazione delle condizioni di equilibrio finanziario dell'affidamento;
- b) in **caso di sotto-compensazione**, posta la verifica in merito all'allocazione dei rischi illustrata in precedenza, si procederà all'erogazione di una compensazione integrativa "una tantum" alla fine dell'affidamento, secondo importi e modalità che permettano la rideterminazione delle condizioni di equilibrio finanziario dell'affidamento.



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

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS

ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione generale

Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale

#### **4 Relazione illustrativa dei criteri seguiti per il calcolo del corrispettivo a base d'asta - Lotto 1: isole La Maddalena e San Pietro.**

La documentazione allegata al bando di gara è conforme a quanto prescritto dall'Allegato A, Misura 8-10, della Delibera ART 22/2019 e dai Prospetti 2a-2.b dell'Annesso 1 alla medesima.

La presente relazione fa rinvio alla documentazione sopra indicata, limitandosi a illustrare i criteri e i dati economici richiesti dalla Misura 8, comma 7, e dalla sezione "Corrispettivi, costi e rischi" del citato Prospetto 2.b (riguardo alla Matrice dei rischi ivi indicata si fa rinvio all'Allegato Gamma).

I dati qui di seguito forniti riguardano l'insieme delle linee che compongono il Lotto 1 oggetto del Contratto di servizio, impiegando complessivamente 8 navi con le medesime caratteristiche, delle quali 4 di proprietà dell'IN e 4 in noleggio. Considerato che, come si dirà poi, i costi operativi e di capitale sono assunti sostanzialmente uguali nei due casi, le valutazioni del PEF simulato restano valide qualunque sia la combinazione fra le due modalità che i partecipanti vorranno proporre.

Il corrispettivo annuo costante, attualizzato al tasso IRR=WACC=9,42% fissato dall'ART, è **€ 28.831.964**, al netto dell'IVA.

##### Metodo di calcolo del corrispettivo

La metodologia è coerente con quanto stabilito dalla Misura 7 della Delibera ART 22/2019. In generale, i criteri a base del PEF simulato sono analoghi a quelli dettagliatamente illustrati come linee guida per i PEF di gara dei partecipanti (cfr. Allegato Beta).

##### *1. Ricavi*

Il PEF simulato assume una crescita annua della domanda del 2%, identica per passeggeri, mezzi al seguito e merci. Tenuto conto della costanza delle tariffe nell'intero periodo di affidamento, i ricavi da traffico sono previsti aumentare in proporzione alla domanda. Agevolazioni ed esenzioni sono fissate dal Quadro tariffario (cfr. Capitolato tecnico).

##### *2. Costi operativi*

I costi operativi sono di anno in anno rivalutati in base al tasso di inflazione programmata dell'1,8%.

Per l'intero periodo di affidamento i costi operativi sono stimati in **€ 202.682.350,00**.

In particolare:



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

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS

ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione generale

Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale

- Il costo del personale navigante e di terra (€ 69.779.288 per l'intero periodo di affidamento) è stato desunto dalle rendicontazioni sul servizio del gestore uscente e accresciuto nel primo anno di PEF del 15% in considerazione del rinnovo del CCNL;
- Il costo del carburante (€ 36.910.893) è stimato a un prezzo medio prudenziale pari a 0,928 €/lt per il primo anno solare.
- Il Costo dei lubrificanti è stimato nel 12% del costo del carburante.
- Le manutenzioni ordinarie e cicliche sono stimate in € 600.000/nave/anno
- Gli ammortamenti sono stimati in € 561.000/nave/anno.
- In forza della neutralità della proprietà degli asset, il costo dei mezzi navali eventualmente noleggiati (contabilizzato fra i costi operativi) è tendenzialmente pari a quello dei mezzi di proprietà dell'IN (quest'ultimo suddiviso fra costi operativi e costi di capitale).
- I costi di consultazione, verifica e monitoraggio dei livelli quali-quantitativi del servizio sono computati fra i servizi e gli oneri diversi di gestione.

### 3. Costi di capitale

Il capitale investito netto è costituito da immobilizzazioni materiali e immateriali, rimanenze, crediti netti commerciali; si aggiungono i crediti nei confronti dell'EA, tenuto conto che il corrispettivo è versato in rate trimestrali posticipate. A detti cespiti non è applicata l'inflazione considerato che è incorporata nel WACC nominale stabilito dall'ART.

- il valore al 31.12.2024 dei mezzi navali di proprietà dell'IN (4 unità) è stato assunto uguale per ciascuno di essi (anno di costruzione 2000) e stimato ipotizzandone la precedente realizzazione di manutenzioni straordinarie capitalizzate e rivalutandone il valore residuo netto con l'indice degli investimenti fissi lordi alla stessa data.
- l'investimento per l'introduzione di una nuova nave nel terzo anno di affidamento è stimato al costo netto di rimpiazzo.
- le componenti di costo del capitale considerate nel periodo di affidamento sono:
  - (i) manutenzioni straordinarie, capitalizzate per € 500.000/nave/anno
  - (ii) remunerazione del capitale investito netto (€ 3.795.256 medio annuo) stimato in base al menzionato tasso del 9,42%.



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione generale

Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale

- I medesimi criteri sono impiegati per stimare il costo del capitale nei canoni di noleggio, qualora l'IN optasse per tale modalità.

Da precisare infine che la Delibera ART n. 177/2024, che ridefinisce la Misura 10 della precedente Delibera 22/2019, ha previsto che qualora le IN presentino un valore del capitale investito netto "limitato o nullo" - tale da generare un Ebit margin al di sotto di una soglia-benchmark – sarà possibile avviare l'iter per l'applicazione della diversa metodologia prevista dalla nuova delibera. Ove ricorra il caso, la determinazione del Margine di utile potrà essere modificata nel corso dell'affidamento allorquando l'ART avrà emanato le opportune indicazioni applicative.

Per il calcolo del corrispettivo posto a base d'asta, si riporta di seguito il dato complessivo a 72 mesi per i costi operativi stimati, i ricavi e l'importo a base d'asta.

Schema 3 - Calcolo del corrispettivo Lotto 1		Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5	Anno 6
<b>OPEX</b>		<b>32.512.613</b>	<b>32.939.160</b>	<b>33.618.038</b>	<b>34.062.603</b>	<b>34.516.600</b>	<b>35.033.336</b>
<b>Costi di esercizio</b>		<b>28.964.641</b>	<b>29.327.325</b>	<b>29.959.017</b>	<b>30.337.720</b>	<b>30.724.669</b>	<b>31.173.151</b>
di cui costo del personale navigante e di terra		11.101.085	11.312.049	11.509.207	11.727.968	11.950.899	12.178.079
<b>CAPEX</b>		<b>5.998.500</b>	<b>5.954.308</b>	<b>6.337.781</b>	<b>6.283.215</b>	<b>6.221.823</b>	<b>6.165.141</b>
<b>CIN</b>		<b>39.681.385</b>	<b>39.084.871</b>	<b>41.685.022</b>	<b>41.063.303</b>	<b>40.411.585</b>	<b>39.809.866</b>
<b>Ammortamenti</b>		<b>2.260.514</b>	<b>2.272.514</b>	<b>2.411.052</b>	<b>2.415.052</b>	<b>2.415.052</b>	<b>2.415.052</b>
WACC		9,42%	9,42%	9,42%	9,42%	9,42%	9,42%
<b>Remunerazione capitale investito</b>		<b>3.737.986</b>	<b>3.681.795</b>	<b>3.926.729</b>	<b>3.868.163</b>	<b>3.806.771</b>	<b>3.750.089</b>
<b>RICAVI</b>		<b>10.481.691</b>	<b>10.691.325</b>	<b>10.905.152</b>	<b>11.123.255</b>	<b>11.345.720</b>	<b>11.572.634</b>
1.a Ricavi da trasporto		10.481.691	10.691.325	10.905.152	11.123.255	11.345.720	11.572.634
1.b Altri ricavi e proventi netti da detrarre		0	0	0	0	0	0
<b>FABBISOGNO DA ATTUALIZZARE</b>		<b>28.029.421</b>	<b>28.202.143</b>	<b>29.050.667</b>	<b>29.222.564</b>	<b>29.392.704</b>	<b>29.625.843</b>
WACC	9,42%						
<b>VAN FABBISOGNO</b>	<b>127.734.144 €</b>						
<b>CORRISPETTIVO COSTANTE</b>	<b>172.991.784,00</b>	<b>28.831.964</b>	<b>28.831.964</b>	<b>28.831.964</b>	<b>28.831.964</b>	<b>28.831.964</b>	<b>28.831.964</b>
<b>VAN CORRISPETTIVO COSTANTE</b>	<b>127.734.146 €</b>						
ANNI							



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

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione generale

Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale

## **5 Relazione illustrativa dei criteri seguiti per il calcolo del corrispettivo a base d'asta - Lotto 2: isola Asinara.**

La documentazione allegata al bando di gara è conforme a quanto prescritto dall'Allegato A, Misura 8-10, della Delibera ART 22/2019 e dai Prospetti 2a-2.b dell'Annesso 1 alla medesima.

La presente Relazione fa dunque rinvio alla documentazione sopra indicata, limitandosi a illustrare i criteri e i dati economici richiesti dalla Misura 8, comma 7, e dalla sezione "Corrispettivi, costi e rischi" del Prospetto 2.b (riguardo alla Matrice dei rischi ivi indicata si fa rinvio all'Allegato Gamma).

I dati qui di seguito forniti riguardano la linea per l'Asinara (Lotto 2), disciplinata dal Contratto di servizio. Si assume che il servizio richieda l'impiego di una nave in noleggio.

\*\*\*

Il corrispettivo annuo costante, attualizzato al tasso IRR=WACC=9,42% fissato dall'ART, è pari ad € **2.646.483** al netto dell'IVA.

### Metodo di calcolo del corrispettivo

La metodologia è coerente con quanto stabilito dalla Misura 7 dalla Delibera ART 22/2019. In generale i criteri a base del PEF simulato sono analoghi a quelli dettagliatamente illustrati come linee guida per i PEF dei partecipanti alla gara (cfr. Allegato Beta).

#### 1. Ricavi

Il PEF simulato assume una crescita annua della domanda del 2%, identica per passeggeri, mezzi al seguito e merci. Tenuto conto della costanza delle tariffe nell'intero periodo di affidamento, i ricavi da traffico sono previsti aumentare in proporzione alla domanda. Agevolazioni ed esenzioni sono fissate dal Quadro tariffario (cfr. Capitolato tecnico).

#### 2. Costi operativi

I costi operativi sono di anno in anno rivalutati in base al tasso di inflazione programmata dell'1,8%.

Per l'intero periodo di affidamento i costi operativi sono stimati in € **17.999.483,00**.

In particolare:



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

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS

ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione generale

Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale

- Il costo del personale navigante e di terra è stimato in €2.885.326 per l'intero periodo di affidamento, è stato desunto dalle rendicontazioni sul servizio del gestore uscente e accresciuto nel primo anno di PEF del 15% in considerazione del rinnovo del CCNL
- Il costo del carburante (€3.065.422) è stimato a un prezzo medio prudenziale pari a 0,929 €/lt per il primo anno solare.
- Il costo dei lubrificanti è stimato nel 12% del costo del carburante.
- Il canone di noleggio (remunerazione del capitale investito, manutenzioni ordinarie, cicliche, straordinarie capitalizzate) è stimato in complessivi € 8.306.187.
- i costi di consultazione, verifica e monitoraggio dei livelli quali-quantitativi del servizio sono computati fra i servizi e gli oneri diversi di gestione.

### *1. Costi di capitale*

Il capitale investito netto è costituito da immobilizzazioni immateriali, rimanenze, crediti netti commerciali; si aggiungono i crediti nei confronti dell'EA, tenuto conto che il corrispettivo è versato in rate trimestrali posticipate. A detti cespiti non è applicata l'inflazione considerato che è incorporata nel WACC nominale stabilito dall'ART.

Con l'applicazione del WACC 9,42% emerge una remunerazione media annua di € 93.064.

Da precisare infine che la Delibera ART n. 177/2024, che ridefinisce la Misura 10 della precedente Delibera 22/2019, ha previsto che qualora le IN presentino un valore del capitale investito netto "limitato o nullo" - tale da generare un Ebit margin al di sotto di una soglia-benchmark – sarà possibile avviare l'iter per l'applicazione della diversa metodologia prevista dalla nuova delibera. Ove ricorra il caso, la determinazione del Margine di utile potrà essere modificata nel corso dell'affidamento allorquando l'ART avrà emanato le opportune indicazioni applicative.

Per il calcolo del corrispettivo posto a base d'asta, si riporta di seguito il dato complessivo a 72 mesi per i costi operativi stimati, i ricavi e l'importo a base d'asta.



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

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS

ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione generale

Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale

Schema 3 - Calcolo del corrispettivo		Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5	Anno 6
<b>OPEX</b>		<b>2.873.513</b>	<b>2.915.642</b>	<b>2.969.392</b>	<b>3.024.158</b>	<b>3.079.960</b>	<b>3.136.820</b>
Costi di esercizio		2.461.843	2.496.562	2.542.768	2.589.855	2.637.840	2.686.741
<i>di cui costo del personale navigante e di terra</i>		459.698	467.973	476.396	484.971	493.701	502.587
<b>CAPEX</b>		<b>996.610</b>	<b>992.610</b>	<b>988.610</b>	<b>984.610</b>	<b>984.610</b>	<b>980.610</b>
<b>CIN</b>		<b>996.610</b>	<b>992.610</b>	<b>988.610</b>	<b>984.610</b>	<b>984.610</b>	<b>980.610</b>
Ammortamenti		-	-	-	-	-	-
<b>Remunerazione capitale investito</b>		<b>93.881</b>	<b>93.504</b>	<b>93.127</b>	<b>92.750</b>	<b>92.750</b>	<b>92.373</b>
		0	0	0	0	0	0
<b>RICAVI</b>		<b>413.696</b>	<b>421.970</b>	<b>430.409</b>	<b>439.018</b>	<b>447.798</b>	<b>456.754</b>
1.a Ricavi da trasporto		413.696	421.970	430.409	439.018	447.798	456.754
1.b Altri ricavi e proventi		-	-	-	-	-	-
<b>Flussi di cassa - FABBISOGNO DA ATTUALIZZARE</b>		<b>2.553.697</b>	<b>2.587.175</b>	<b>2.632.109</b>	<b>2.677.890</b>	<b>2.724.913</b>	<b>2.772.439</b>
<b>WACC</b>	<b>9,42%</b>						
<b>VAN FABBISOGNO</b>	<b>11.724.704 €</b>						
<b>CORRISPETTIVO COSTANTE</b>	<b>15.878.898 €</b>	<b>2.646.483</b>	<b>2.646.483</b>	<b>2.646.483</b>	<b>2.646.483</b>	<b>2.646.483</b>	<b>2.646.483</b>
<b>VAN CORRISPETTIVO COSTANTE</b>	<b>11.724.704 €</b>						
<b>ANNI</b>	<b>6</b>						