



REGIONE AUTÓNOMA 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

Oggetto: Chiarimenti relativi alla 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 e San Pietro. CUP: E29I24000360003. CIGB23CD9F75A

QUESITO N. 1

Nel file Excel incluso tra i documenti di gara, denominato "esempi-di-rivalut.-immobilizz.-01.08.24", il calcolo della quota di ammortamento viene presentato come il rapporto tra il costo del bene e la sua vita utile. Tuttavia, l'Allegato Alfa [ndr *Beta*], alla pagina 15, paragrafo 3, lettera b), stabilisce che per il calcolo della valorizzazione delle immobilizzazioni, il fondo di ammortamento debba essere ricostruito sulla base di "aliquote tecnico-economiche di ammortamento definite da istituzioni pubbliche o da best practices di settore".

La tabella ministeriale del Ministero delle Finanze che espone i coefficienti di ammortamento per attività economica, indica nel Gruppo XVIII - INDUSTRIE DEI TRASPORTI E DELLE COMUNICAZIONI - Specie 1a 2a e 3a - Trasporti aerei, marittimi, lacuali, fluviali e lagunari, i seguenti coefficienti:

- Nave passeggeri 10%;
- Navi già in esercizio per almeno due quadrienni di classe, acquistate per l'impiego nell'ulteriore durata residua 15%.

Alla luce di quanto esposto, si richiede gentilmente conferma in merito alla possibilità di applicare le aliquote di ammortamento del 10% per le navi passeggeri nuove e del 15% per le navi già in esercizio da almeno due quadrienni di classe, in conformità a quanto stabilito dal Ministero delle Finanze, dalle relative tabelle ministeriali e, pertanto, dalle normative fiscali vigenti.

RISPOSTA

La tabella Ministeriale richiamata dall'IN indica parametri per la redazione della contabilità civilistica e del bilancio di esercizio, il cui obiettivo è di tutelare i creditori dell'impresa e il "fisco". Diversi i criteri e gli obiettivi a base della contabilità regolatoria, il cui obiettivo è di non far gravare sugli utenti o sui corrispettivi per obblighi di servizio pubblico costi maggiori di quelli sostenuti da imprese mediamente efficienti.

Nel caso sollevato dal quesito è dunque prassi degli organismi di regolazione considerare la vita utile effettiva, che nel caso di specie oltrepassa largamente la durata di 10 anni sottesa dalla normativa fiscale, come ampiamente comprovato dall'età media delle flotte operanti nel cabotaggio marittimo.



REGIONE AUTÓNOMA 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

Da ricordare che l'effettiva vita utile presuppone periodiche operazioni di ringiovanimento, ammortizzabili – se programmate nelle offerte di gara - pro-quota nell'arco del Contratto di servizio, come esplicitato dagli allegati Beta e Alfa nonché dalla tabella presente nel file excel “esempi-di-rivalut.-immobilizz.-01.08.24” richiamato dall'IN.

Va infine precisato che le stime effettuate nelle richiamate tabelle del file “esempi-di-rivalut.-immobilizz.-01.08.24” hanno la finalità di mostrare la metodologia di calcolo, mentre la durata di 40 anni, ivi assunta, ha valenza esemplificativa.

Fermo restando che le tabelle Ministeriali richiamate nel quesito non possono essere qui utilizzate in quanto aventi valenza civilistica e fiscale, le IN partecipanti alla gara potranno proporre una durata diversa da quella proposta nel file excel “esempi-di-rivalut.-immobilizz.-01.08.24”, sulla base di quanto definito da istituzioni pubbliche di regolazione o da best practices nel settore del trasporto marittimo, documentando dettagliatamente le fonti.

QUESITO 2

Con riferimento al file excel allegato alla documentazione di gara, denominato “esempi-di-rivalut.-immobilizz.-01.08.24”, si evidenzia che la rata di ammortamento riportata nel primo calcolo proposto alla colonna I, riga 11, è stata determinata sul costo storico rivalutato al netto del fondo di ammortamento, anziché sul valore del costo storico del cespite rivalutato. Si richiede cortesemente rettifica dell'eventuale refuso.

RISPOSTA

Come può essere ricavato dalla tabella del file excel “esempi-di-rivalut.-immobilizz.-01.08.24”, richiamata dal quesito, con la metodologia seguita dalla RAS il valore rivalutato delle immobilizzazioni è interamente ammortizzato in 40 anni. La metodologia proposta dall'IN determinerebbe invece, a parità di tempo, un ammortamento del 55% superiore al valore dell'immobilizzazione.

Da precisare che nel corso dell'affidamento le immobilizzazioni nette vengono rivalutate attraverso l'applicazione al CIN del WACC nominale che incorpora l'inflazione attesa nel periodo.

Pertanto non vi sono refusi da correggere.



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

QUESITO 3

Alla pagina 2 dell'allegato Delta, viene indicato che tra le metodologiche alla base del PEF dell'EA, nel PEF di offerta non sono considerati nuovi investimenti.

Tale affermazione esclude categoricamente che l'IN non possa prevedere nuovi investimenti all'interno del proprio PEF di gara?

RISPOSTA

Come specificato negli atti di gara le imprese partecipanti possono prevedere la realizzazione di nuovi investimenti in naviglio nell'arco del periodo di affidamento, in tal caso beneficiando in punteggio aggiuntivo massimo di 5 punti in sede di valutazione dell'offerta tecnica a condizione che il Piano di investimenti preveda la messa in esercizio, entro i primi tre anni dalla data di inizio servizio, di una nave nuova di età non superiore a 10 anni.

La RAS ha ritenuto invece preferibile non considerare i relativi eventuali costi aggiuntivi in sede di valutazione dell'offerta economica – di qui l'esclusione di tale posta dal PEF - posto che la costanza del corrispettivo annuo comporterebbe un'anticipazione di fondi da parte della RAS a fronte di immobilizzazioni non ancora operative. Conseguentemente gli investimenti previsti dall'offerta tecnica e realizzati nei termini stabiliti dal Disciplinare di gara – così come ulteriori eventuali investimenti via via concordati con la RAS - potranno essere remunerati una volta entrati in esercizio, secondo quanto previsto dall'allegato Alfa.

QUESITO 4

L'allegato Beta, nella parte relativa alla valorizzazione delle immobilizzazioni, a pagina 16/26 riporta: "Le metodologie alternative di cui ai punti 3 e 4 vanno impiegate anche per la stima del valore d'uso delle navi noleggiate, anche al fine di permettere all'IN di comparare la convenienza a ricorrere a navi di sua proprietà o in noleggio, così come farebbe un operatore efficiente."

[a] La valutazione della convenienza nell'impiego di navi di proprietà rispetto a quelle noleggiate si pone soltanto nel caso in cui l'IN disponga di navi con caratteristiche adeguate a quelle richieste dal Bando di Gara, ma opti comunque per il noleggio di navi da terze parti.

[b] Qualora, invece, l'IN non possieda le navi necessarie per l'erogazione del servizio richiesto e debba quindi necessariamente ricorrere al noleggio da terzi, risulterebbe impossibile effettuare una comparazione di



**REGIONE AUTÓNOMA 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

convenienza. [c] Comparazione, tra l'altro, non praticabile considerato che i valori di noleggio sono notoriamente dettati dal mercato.

A tal proposito, pertanto, qualora l'unica opzione praticabile sia il noleggio delle unità navali da società terze si richiede [d]:

- Come possa essere effettuata una valutazione economica di convenienza secondo le metodologie indicate ai punti 3 e 4 (pag. 15 e 16) nell'allegato Beta?
- Come possa l'IN avvalersi delle informazioni dettagliate previste dai punti 3 e 4 dell'allegato Beta, tra cui, a titolo esemplificativo, il libro cespiti?"

RISPOSTA

Relativamente al caso in cui non disponga di navi di proprietà, l'IN solleva due questioni:

- 1) Una (punto [d]) relativa all'indisponibilità di dati per valutare la congruità del canone richiesta dall'impresa noleggiatrice. In realtà (cfr. punto 3 dell'allegato beta richiamato dal quesito), come esemplificato dalle tabelle excel, i dati necessari al riguardo consistono (i) nel prezzo di acquisto pagato dal locatore, (ii) nell'anno di costruzione, nelle operazioni di ringiovanimento e nel loro costo. Relativamente al punto 4 del medesimo allegato, l'IN deve stimare il valore a nuovo di una nave simile a quella che intende noleggiare e conoscere la data di costruzione di quest'ultima.

In conclusione è da ritenere che un operatore mediamente efficiente sia in grado di realizzare questi accertamenti prima di impegnarsi in un contratto di locazione.

- 2) La seconda questione sollevata dal quesito (punti [b,c]) è la disparità di potere negoziale fra il locatore e il locatario, che potrebbe obbligare quest'ultimo ad accettare condizioni non coerenti con il criterio dell'orientamento al costo.

A questo riguardo va chiarito che l'IN è libera di accettare condizioni di noleggio più onerose di quelle calcolate secondo la metodologia indicata dall'allegato beta, ma che la RAS non può spendere nel corrispettivo tale extracosto, posto che altrimenti riconoscerebbe al locatario la funzione di cinghia di trasmissione di aiuti di Stato al locatore.

Vale la pena di ricordare che ai sensi della giurisprudenza della Corte europea di giustizia, interpretativa della sentenza Altmark (cfr. Comunicazione della Commissione 2012/C 8/03),



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

l'accertamento dell'insussistenza di un aiuto di Stato va condotto non già in rapporto all'equilibrio economico-finanziario dell'impresa concretamente incaricata del SIEG ma in rapporto allo standard di un'impresa efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto per poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste: con ciò spostando l'accento dall'esigenza dell'impresa concretamente incaricata a quella di minimizzare i costi a carico della collettività. Precisa inoltre la citata Comunicazione che "per le procedure nell'ambito delle quali viene presentata una sola offerta, tale offerta non può essere ritenuta sufficiente per garantire che la procedura determini il costo minore per la collettività" (par. 68).

QUESITO 5

Nell'allegato Gamma della matrice dei rischi, a pagina 3, nel driver II.3.Gestionale, il rischio di un eventuale aumento del consumo di carburante, (e conseguentemente dei costi), derivante da variazioni delle miglia percorse è allocato all'Impresa di Navigazione, salvo specifiche indicazioni fornite dall'Ente Appaltante. Considerata la necessità di garantire il servizio anche in condizioni meteo marine avverse, che richiedono generalmente la deviazione e il prolungamento delle consuete rotte per evitare i tratti di mare con onda maggiormente formata, e considerata l'imprevedibilità delle condizioni atmosferiche annuali (talune stagioni autunnali ed invernali sono imprevedibilmente peggiori di altre), si chiede se, anche in tali imponderabili circostanze, il rischio dell'eventuale incremento dei costi, legato al maggior consumo di carburante, debba essere allocato interamente all'impresa di navigazione.

RISPOSTA

Si conferma che il rischio richiamato dal quesito è a carico dell'IN. E' infatti da ritenere che:

- a) un'impresa mediamente efficiente ed esperta di cabotaggio marittimo debba essere in grado di valutare l'incidenza probabilistica di eventi meteorologici avversi;
- b) la lunga durata dell'affidamento e l'alternanza delle condizioni meteo rende plausibile che queste si compensino a lungo andare;
- c) la brevità delle tratte (da 2 a 5 miglia) è tale da escludere percorrenze significativamente maggiori.

QUESITO 6

Eventuali maggiori costi di manutenzione straordinaria che possano emergere durante il periodo di concessione del servizio, non contemplati nel Piano Economico-Finanziario (PEF) di gara perché derivanti da eventi imprevedibili o da causa di forza maggiore (a titolo esemplificativo, un danno al motore o alla propulsione



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

dell'unità navale causato da incidente derivante da circostanze esterne, come una collisione che non sarebbe prevedibile con la normale diligenza operativa), sono effettivamente non ammissibili a compensazione e, pertanto, totalmente a carico dell'IN?

RISPOSTA

Si conferma che l'eventuale insorgere della necessità di operazioni di manutenzione ordinaria o straordinaria non programmate nel PEF di gara sono a carico dell'IN poiché:

- a) in condizioni operative normali tali evenienze non possono che essere riconducibili a inefficienza programmatoria dell'impresa;
- b) nel caso di eventi eccezionali quali quelli menzionati dal quesito la forma appropriata di copertura dei rischi è per via assicurativa; da aggiungere che ove la collisione con altra nave fosse per responsabilità dell'IN, quest'ultima dovrà assumersene i conseguenti oneri e non farli ricadere sulla finanza pubblica; ove invece la responsabilità dell'incidente fosse dell'altra nave l'obbligo di risarcimento sarà in capo al suo armatore, cosicché porlo a carico del corrispettivo comporterebbe la duplicazione del risarcimento.

Si precisa inoltre, a beneficio degli interessati, anche cosa si intende per manutenzione straordinaria e come va appostata in contabilità regolatoria.

Costituiscono interventi di manutenzione straordinaria quelli che incrementano il valore delle navi (ad esempio la loro capacità di trasporto), oppure che ne prolungano l'operatività (ad esempio il rinnovo della certificazione di classe) e che eventualmente *possono* determinare l'allungamento della loro vita utile. Determinando effetti pluriennali il costo di tali interventi va capitalizzato e ammortizzato in funzione della durata di tali effetti.