



**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

**CONTRATTO DI SERVIZIO**

**ALLEGATO ALFA**

**RENDICONTAZIONE DELL'ANDAMENTO ECONOMICO E FINANZIARIO DEL CONTRATTO,  
AGGIORNAMENTO DEL PEF 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/Sant'Antioco**

**CUP: E29I24000360003 CIG: B23CD9F75A**

**Sommario**

1	Premessa .....	2
2	Modalità di rendicontazione dell'andamento economico e finanziario del contratto .....	3
3	Aggiornamento del PEF regolatorio e verifica dell'equilibrio economico-finanziario del contratto .....	3
4	Metodologia di verifica e riequilibrio economico e finanziario della concessione .....	5



**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) nonché di verifica dell'eventuale sovra o sotto compensazione e le modalità tecniche di rideterminazione dell'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 durata del contratto, pari a 72 mesi (oltre l'eventuale periodo di proroga tecnica ai sensi dell'art. 120 comma 11), è suddivisa in **tre** sotto-periodi regolatori:

- I. 1° gennaio 2025 – 31 dicembre 2026;
- II. 1° gennaio 2027 – 31 dicembre 2028;
- III. 1° gennaio 2029 – 31 dicembre 2030.

Per le frazioni di anno, ai fini della rendicontazione, si applica quanto previsto all'articolo 18, comma 5 dello Schema di contratto.

Al termine di ogni periodo regolatorio, l'Amministrazione procederà ad un controllo dei costi effettivamente sostenuti dal concessionario e dei ricavi da traffico realizzati, e – tenuto conto della Matrice dei rischi (All. gamma) - procederà a verificare se la compensazione erogata ex ante 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 indicato nella successiva sezione 4.



**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 Modalità di rendicontazione dell'andamento economico e finanziario del contratto**

Ai fini della rendicontazione di ciascun periodo regolatorio gli schemi di contabilità di cui al Prospetto 3 – schema PEF Annesso 1 della Delibera ART n. 22/2019 e all'All. Beta, devono essere trasmessi dall'IN all'EA entro il 31 marzo dell'anno successivo con valori consuntivi per il periodo pregresso e stimati sulla base di previsioni aggiornate per i successivi periodi per poter consentire all'EA di avviare la procedura di verifica dell'equilibrio economico finanziario e adottare le eventuali misure conseguenti.

Gli schemi di contabilità di cui sopra e la Relazione illustrativa debbono essere redatti in modo chiaro e trasparente, in conformità a quanto disposto dall'All. Beta (sezioni da 2 a 5) in ordine alla separazione contabile, ai criteri di allocazione dei costi, alla quantificazione degli stessi, alla determinazione del capitale investito e alla quantificazione della compensazione dovuta, così da essere confrontabili con il PEF di gara (se riferiti al primo periodo regolatorio) o con il PEF revisionato relativo ai successivi periodi regolatori. I risultati consuntivati relativamente ai periodi già trascorsi, debbono altresì essere riconciliati con i bilanci degli esercizi interessati.

La documentazione indicata deve essere corredata da una certificazione, redatta da una società di revisione o da un revisore legale dei conti, individuato d'intesa fra l'EA e l'IN, attestante la conformità degli stessi ai criteri illustrati nel presente Documento.

## **3 Aggiornamento del PEF regolatorio e verifica dell'equilibrio economico-finanziario del contratto**

I Piani Economico Finanziari corredata ogni volta dalla Relazione Illustrativa, dovranno essere Aggiornati al termine di ogni periodo regolatorio per l'intera residua durata del Contratto di servizio.

(a) Il PEF conclusivo del primo periodo regolatorio sarà (i) redatto su dati consuntivi relativi agli esercizi finanziari conclusi a tale data, (ii) conformemente ai criteri di separazione contabile di cui all'all. beta, (iii) revisionati in coerenza con la Matrice dei rischi (all. gamma), (iv) certificati dal soggetto indicato al par. 2 del presente allegato.

(b) Sulla base delle risultanze di cui al punto (a) e su dati previsionali aggiornati sarà redatto il PEF relativo al periodo regolatorio successivo, che sarà oggetto di revisione alla sua conclusione analogamente a quanto al punto (a), unitamente (c) al PEF per il periodo fino alla conclusione del contratto. Per quanto riguarda il PEF finale saranno da considerare i dati a consuntivo dell'intero contratto, revisionati secondo quanto al punto (a).

L'impatto di variazioni dei dati consuntivati o previsionali rispetto al PEF di gara o a quelli via via revisionati al termine di ciascun periodo regolatorio sarà determinato nei limiti dei rischi assunti dalla Regione e dall'IN,



**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

come dalla Matrice dei rischi (All. gamma).

Il PEF relativo al primo ed al secondo periodo regolatorio dovrà essere presentato rispettivamente entro il 31 marzo 2027 ed entro il 31 marzo 2029, 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 e parte integrante e sostanziale degli atti di affidamento.

Con riferimento all'aggiornamento da effettuarsi al termine del primo e del secondo periodo regolatorio, come indicato dalla Misura 18 della Delibera ART 22/2019, 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, con il grado di dettaglio di cui al par. 2 dell'allegato beta;
- per gli anni non ancora trascorsi, rispettivamente del secondo e terzo periodo regolatorio o del terzo periodo regolatorio, un aggiornamento delle voci di Piano, corredato da apposita Relazione Illustrativa, determinato sulla base dell'andamento degli effettivi prezzi di mercato e sulla base di elementi oggettivi e verificabili e non su stime non suffragate da idonee giustificazioni e, comunque, in caso di previsioni peggiorative rispetto al PEF di offerta, entro i limiti dei rischi assunti dalla Regione o dall'impresa;
- per gli anni del terzo ed ultimo periodo regolatorio l'aggiornamento al termine dell'affidamento per l'intero periodo contrattuale il PEF deve riportare i dati a consuntivo di ricavo e costo sia di natura operativa che di capitale.

Ogni PEF deve essere coerente con le rendicontazioni annuali fornite ai sensi della Misura 4 (che dovranno essere trasmesse entro il termine del 30 giugno di ciascun anno) e predisposte sulla base delle regole di cui all'All. beta, con riferimento alle poste economiche e patrimoniali. Nel Piano da presentarsi 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, nell'apposita relazione illustrativa, quali variazioni di costo o di ricavo o di capitale investito siano attribuibili ad eventi diretti al gestore o alla Regione sulla base dell'attribuzione dei rischi (all. gamma) definita in sede contrattuale.

Nella relazione illustrativa dovrà essere conseguentemente definita una proposta relativa all'eventuale rideterminazione delle condizioni di equilibrio del Piano Economico e Finanziario, da intendersi come ritorno ad una remunerazione, in arco di durata contrattuale, coerente con quella proposta dall'IN nel PEF presentato in sede di gara.



**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

La Regione verificherà puntualmente gli eventi connessi all'andamento dei costi e ricavi rendicontati allocandone l'impatto economico-finanziario all'IN e/o all'EA secondo la Matrice rischi.

## **4 Metodologia di verifica e riequilibrio economico e finanziario della concessione**

### **4.1 Premessa**

Conformemente a quanto stabilito dalla Misura 18 dell'Allegato A alla Delibera ART 22/2019 e ai sensi dell'art. 18.3 del Contratto di servizio di cui il presente Allegato costituisce parte integrante, la durata dell'affidamento in oggetto è pari a 72 mesi, suddivisi in **tre** sotto-periodi regolatori:

- I. 1° gennaio 2025 – 31 dicembre 2026;
- II. 1° gennaio 2027 – 31 dicembre 2028;
- III. 1° gennaio 2029 – 31 dicembre 2030.

La durata è così stabilita in modo che le verifiche dell'equilibrio economico-finanziario possano concludersi dopo l'approvazione dei bilanci di esercizio dell'IN, con la precisazione che qualora la data di avvio dei servizi sia successiva al 1° gennaio 2025 la conclusione del primo periodo regolatorio è da considerarsi comunque il 31 dicembre 2026.

Alla conclusione di ciascun periodo regolatorio, il Concessionario è tenuto a trasmettere la rendicontazione di cui a:

- a) art. 17 del contratto di servizio, seguendo il format del Prospetto 6 dell'Annesso 1 della citata Delibera, certificata e riconciliata con i bilanci di esercizio annuali;
- b) art. 18 del contratto di servizio, seguendo il format del Prospetto 3 dell'Annesso 1 della citata Delibera, finalizzato alla periodica verifica del PEF, in occasione della conclusione di ciascun periodo regolatorio. Tale documentazione è accompagnata da una relazione che oltre che specificare per ciascuna isola/ambito costi e ricavi di pertinenza, illustra gli eventuali scostamenti, e le relative cause, rispetto a quanto previsto per il medesimo periodo e con il medesimo grado di dettaglio del PEF dell'IN presentato in sede di gara.

Le rendicontazioni hanno inoltre ad oggetto la verifica del raggiungimento degli obiettivi di qualità proposti nell'offerta tecnica dell'IN, secondo le modalità illustrate nel contratto di servizio e nella matrice dei rischi (all. gamma), a cui si fa rinvio.

La revisione del PEF dell'IN è volta a verificare l'adeguatezza della compensazione e ad aggiornare il PEF per il successivo periodo regolatorio. Alla conclusione di ciascun periodo regolatorio l'Ente Affidante effettua pertanto



**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 confronto fra quanto previsto dal PEF dell'IN per il periodo in questione e quanto consuntivato, ai fini dell'accertamento di eventuali sovra o sotto-compensazioni rispetto a quanto contenuto nel medesimo PEF.

Al termine di ciascun periodo regolatorio il PEF dell'IN è aggiornato per il successivo periodo, sia a seguito dei risultati dell'anzidetta verifica sia in funzione di eventuali variazioni di previsioni effettuate (es. previsioni di traffico, inflazione, costo del carburante, ecc.) originariamente poste a base di esso.

#### **4.2 Verifica dell'equilibrio economico-finanziario del primo periodo regolatorio**

L'avvio delle operazioni di verifica del PEF relative al periodo in scadenza e l'eventuale revisione del PEF del periodo regolatorio successivo si tiene a partire dal 31 marzo dell'anno successivo alla scadenza del periodo stesso sulla base di consuntivi da trasmettere all'Ente Affidante entro quella scadenza, al fine di avviare le opportune verifiche e concluderle entro il 30 giugno 2027 unitamente alla revisione del PEF del periodo regolatorio entrante.

L'IN dovrà documentare l'andamento economico-finanziario del periodo regolatorio in scadenza, conformemente allo schema 3 del prospetto 3 dell'Annesso 1 alla Del. ART 22/2019, come da Tabella 1 di seguito, e confrontandone i risultati con:

- a) il medesimo schema presentato nel PEF di gara per il medesimo arco di tempo, nel caso in cui la verifica riguardi il primo periodo regolatorio;
- b) il PEF revisionato secondo quanto alla sezione II del presente documento, per il secondo periodo regolatorio, e così via per il terzo.

Le risultanze di tale confronto dovranno essere riportate in una relazione accompagnatoria che illustri in dettaglio l'andamento delle variabili di cui agli schemi 1 e 2 del medesimo annesso 1 alla Delibera, gli eventuali scostamenti rispetto alle previsioni e le cause che li hanno determinati, attenendosi ai criteri di dettaglio di cui alle regole per la determinazione dei PEF delle IN (Allegato Beta) "*Linee guida per la redazione del Piano Economico Finanziario (PEF) delle imprese Di Navigazione*").

Allorché l'attività dell'impresa si estenda oltre il perimetro dei servizi oggetto del presente affidamento è possibile che parte dei costi relativi a questi ultimi siano condivisi con altri non onerati da obblighi di servizio pubblico. In tal caso, la relazione di cui sopra dovrà essere accompagnata dalla rendicontazione dei consuntivi della separazione contabile fra i differenti rami di attività secondo quanto stabilito alla sezione 3 dell'allegato beta.

Ciò vale 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

- a) per i costi derivanti da attività svolte nei porti, qualora questi siano terminali di servizi di navigazione svolti dalla stessa impresa ma non ricompresi fra quelli affidati (es. operazioni di imbarco e sbarco di passeggeri e merci, biglietterie, sicurezza, informazioni all'utenza, ecc.);
- b) costi amministrativi, di organizzazione e spese generali, anche indipendentemente dalla localizzazione dei servizi.

Ne segue che la rendicontazione che l'impresa sarà tenuta a fornire in occasione della conclusione di ciascun periodo regolatorio deve dare conto:

- (i) dell'allocazione dei costi comuni fra i diversi servizi svolti;
- (ii) dei criteri di ripartizione degli stessi.

Le eventuali sovra-compensazioni o sotto-compensazioni che emergano dal raffronto fra PEF previsionale e PEF consuntivato saranno portate a conguaglio nel successivo periodo regolatorio al netto della forchetta di alea a carico o a beneficio dell'IN cui la stessa è assoggettata in base alla Matrice dei rischi di cui all'all. gamma del contratto di servizio sottoscritto.

La fase di verifica del PEF in scadenza si sostanzia nel confronto fra il corrispettivo contrattualizzato per il periodo regolatorio e quello dovuto in base ai costi consuntivati nello stesso periodo, ammissibili ai sensi della Matrice dei rischi, detratti i ricavi tariffari, entrambi al netto delle forchette di alea assunte a carico o beneficio dell'impresa stessa come riepilogate dalla Matrice dei rischi allegata al Contratto di servizio che sarà stato stipulato dall'affidatario. Il confronto dovrà altresì tenere conto delle somme già versate all'IN durante il periodo regolatorio e delle eventuali penalità non ancora versate.

Alla scadenza di ciascun periodo regolatorio si renderà pertanto necessario accertare gli eventuali divari fra le previsioni contenute nel relativo PEF e i consuntivi, relativamente a:

- a) ricavi totali
- b) costi totali
- c) recupero dell'inflazione

**a) Ricavi da traffico**

Come indicato nell'all. beta, i ricavi derivanti da servizi commerciali sono esclusi dal calcolo della compensazione.



**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

Dal momento che le tariffe sono mantenute costanti in termini nominali all'interno del periodo regolatorio, l'andamento dei ricavi sarà imputabile alla dinamica delle quantità trasportate e al saldo fra i maggiori introiti per eventuali spese accessorie e i minori introiti per agevolazioni tariffarie di cui al par. 2.2.3 del Capitolato tecnico. Di conseguenza, la verifica di scostamento dei ricavi da traffico verrà effettuata in base alla seguente equazione:

$$(1) \Delta R_{(t,t+1)} = \left\{ \sum_t^{t+1} \{ [R^P(p) + R^P(a) + R^P(m)] \} * (1 + \alpha) - \sum_t^{t+1} \{ [R^C(p) + R^C(a) + R^C(m)] + R^C_{serv}(p) \} \right\}$$

con:

- $t, t+1$ , hanno ciascuno durata di 24 mesi o frazione di essi del primo periodo regolatorio;
- $R(p)$ ,  $R(a)$ ,  $R(m)$ , rispettivamente ricavi da passeggeri, auto ed altri mezzi, merci
- $R^C$ , noli consuntivati in  $t$ ,  $t+1$  e  $R^P$  noli previsti dal PEF in scadenza;
- $\alpha$ , percentuale di alea sul traffico e sui ricavi, a tariffe costanti, per servizi a bordo a carico/beneficio dell'IN, così come prevista dalla citata Matrice dei rischi, con:  $\alpha = +/ - \Delta R^P_{(t, t+1)} \%$  e con valore positivo per  $R^C > R^P$  o con valore negativo per  $R^C < R^P$ ; ne segue che, ai fini della verifica del PEF in scadenza, la sommatoria dei ricavi da questo previsti può variare all'interno di una banda percentuale di  $\pm \alpha$ , che solo per l'eventuale quota percentuale eccedente va positivamente o negativamente compensata da adeguamenti del corrispettivo<sup>1</sup>;
- $\Delta R_{(t,t+1)}$  è il differenziale, positivo o negativo, fra i ricavi complessivamente consuntivati in  $t$  e  $t+1$  e quelli previsti nel PEF dell'IN, corretti per l'alea di cui sopra, da portare a conguaglio nel triennio successivo.

Tenuto conto di quanto previsto dal par. 2.3.3 del Capitolato tecnico, riguardo alla dinamica dei ricavi si precisa quanto segue:

- a) le componenti ( $R^P$ ) dell'equazione (1) sono date dal prodotto fra le quantità previste nel PEF dell'IN e le tariffe stabilite dall'EA;
- b) l'IN è tuttavia libera di praticare nel corso del periodo regolatorio tariffe minori di quelle stabilite al par. 2.2.3 del Capitolato ciò che evidentemente – a parità di traffico – ridurrebbe il valore delle componenti  $R^C$ ;

<sup>1</sup> A titolo di esempio supponendo che l'offerta di gara dell'IN (i) preveda ricavi complessivi nel periodo regolatorio pari a 1.000 e (ii) e un'alea ( $\alpha$ ) pari a  $\pm 3\%$ , qualora i ricavi consuntivati raggiungessero 1.050, l'importo di  $1.000 * 3\% = 30$  verrebbe trattenuto a beneficio dell'IN e la restante parte detratta dal corrispettivo del successivo periodo regolatorio; l'inverso ovviamente nel caso opposto.





**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) Qualora si verifichi quanto in b):

- (i) gli eventuali conseguenti minori introiti sono a totale carico dell'IN, essendo effetto di libere scelte gestionali;
- (ii) di conseguenza ciascuna delle componenti dei ricavi previsti dell'equazione (1) va moltiplicata per  $(1+\Delta T)$ , dove  $\Delta T$  è il differenziale fra le tariffe (a seconda dei casi pax, auto o merci) che l'IN avrebbe potuto applicare e quelle mediamente minori applicate in concreto).

Da precisare che la forchetta di alea di cui al precedente *parametro*  $\alpha$  dell'equazione (1) si applica anche all'impatto, in termini di sottrazione di domanda di traffico, dell'eventuale entrata nel mercato di altri operatori in concorrenza sulla linea; ne segue che, laddove ciò determinasse – a tariffe costanti - una decrescita dei ricavi maggiore di  $\alpha$ , per la parte eccedente l'impresa affidataria verrà indennizzata a carico dei corrispettivi.

Ne segue che:

- $+\Delta R_{(t,t+1)}$  = deficit di ricavi da recuperare con il corrispettivo del successivo periodo regolatorio;
- $-\Delta R_{(t,t+1)}$  = eccedenza di ricavi da stornare dal corrispettivo del successivo periodo regolatorio;

**b) Costi da traffico**

La verifica viene effettuata nei limiti degli eventuali scostamenti ammissibili dalle pattuizioni assunte in sede di affidamento – dunque dalla Matrice dei rischi e dal PEF presentato dall'IN in sede di gara (se alla conclusione del primo periodo regolatorio) o del PEF di volta in volta revisionato per i periodi regolatori successivi, in base alla seguente equazione:

**(2)**

$$\Delta CT^P_{(t,t+n)} = \left\{ \left[ \sum_t^{t+n} CT^P * (1 + b + g + h + l + In + \sigma * \Delta K_{(t,t+n)}) \right] * (1 + P') \right\} - \sum_t^{t+n} CT^P \} + \left( \sum_t^{t+n} CT^C_{carb} - \sum_t^{t+n} CT^P_{carb} \right)$$

dove:



**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

- a)  $\sum CT^P$ : costi previsti dal PEF in scadenza, esclusi i costi di manutenzione, i costi di pertinenza dei servizi commerciali e il costo del carburante a causa di variazioni dei prezzi dello stesso;
- b)  $P' = (P_t + P_{t+1} + P_t * P_{t+1})$ , tasso cumulato dell'inflazione programmata fra  $t$  e  $t+1$ , fissato annualmente dal Documento di economia e finanza pubblicato dal Ministero dell'economia e delle finanze;
- c)  $b$ , riduzione % dei costi per efficienza gestionale, con  $b > 0$ ;
- d)  $g$ , variazione % di costi, rispetto alle previsioni del PEF, non controllabili dal gestore ( $g > 0$  per eventi negativi o  $g < 0$  per eventi positivi);
- e)  $h$ , variazione percentuale dei costi, con: (i)  $h > 0$  in caso di aumento del numero di corse, concordato con l'Amministrazione ai sensi del par. 2.3.1 del Capitolato tecnico; (ii)  $h < 0$  in caso di riduzione delle corse, per qualunque causa, al di sotto del livello minimo contrattualizzato, salvo il recupero delle corse mancate entro il periodo regolatorio. Da precisare che, rispetto al PEF di gara: (iii) andrà considerato il saldo dei divari nel complesso del periodo regolatorio; (iv) la quantificazione va condotta in termini di costo marginale, aggiuntivo o cessante, della variazione del numero di corse;
- f)  $l$ , variazione percentuale dei costi degli interventi programmati di manutenzione ordinaria ( $l$  pari a 0 o negativo ove, rispettivamente, gli interventi siano stati pienamente realizzati o minore di 0 in funzione del minor costo sostenuto a causa della parziale realizzazione degli stessi; non sono riconosciuti in compensazione interventi aggiuntivi e/o costi maggiori di quelli previsti dal PEF dell'IN;
- g)  $ln > / < 0$ , parametro di premialità/penalizzazione per lo scostamento degli obiettivi di qualità proposti dall'IN nella sua offerta tecnica, come da allegati e gamma al Contratto di servizio;
- h)  $K$ , capitale netto investito (assunto costante nel PEF di gara), dove il valore delle immobilizzazioni – di proprietà o in noleggio, inclusivo del costo capitalizzato delle manutenzioni straordinarie programmate – è valorizzato secondo quanto alla sezione 2.2.2 dell'all. beta;
- i)  $\Delta K$ , variazioni del capitale investito rispetto a quanto nel PEF: (i) in aumento a causa di nuovi investimenti concordati con l'EA; (ii) in diminuzione per effetto (ii.i) delle quote di ammortamento maturate di anno in anno e (ii.ii) della mancata o parziale realizzazione degli interventi programmati di manutenzione straordinaria;
- j)  $\sigma * \Delta K$ , variazioni della remunerazione a causa di variazioni del capitale investito netto medio come da punto (i).
- k)  $\sigma$  = tasso di remunerazione del capitale investito, costante e pari al rapporto fra la remunerazione media prevista nel PEF dell'IN per periodo regolatorio in scadenza e il capitale investito medio nello stesso periodo;
- l)  $CT_{carb}^C$  = prezzo medio consuntivato del carburante \* miglia effettivamente percorse;
- m)  $CT_{carb}^P$  = prezzo medio del carburante imputato nel PEF in scadenza \* miglia previste dallo stesso.



**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

Da precisare infine che:

- (i) gli interventi programmati di manutenzione di cui ai punti f) ed i), ove non realizzati nel periodo regolatorio previsto, possono essere recuperati nel periodo regolatorio successivo in parziale sostituzione di quelli programmati per tale periodo e nei limiti dei costi ivi ammessi.
- (ii) al ricorrere delle condizioni di cui al par. 3.4.2 del Capitolato tecnico, ai fini della quantificazione della sovra o sotto compensazione, saranno detratti gli importi ivi previsti.

Da cui:

- $+ \Delta CT^P_{(t, t+1)}$ : maggiori costi da recuperare con il corrispettivo del successivo periodo regolatorio;
- $- \Delta CT^P_{(t, t+1)}$ : minori costi da stornare dal corrispettivo del successivo periodo regolatorio.

In sintesi, la ratio dell'equazione (2) consiste nel riformulare retrospettivamente i costi previsti dal PEF di gara dell'IN sulla base degli eventuali minori costi consuntivati, ammissibili ai sensi della matrice dei rischi, o dei minori costi che, sempre in base alla matrice dei rischi, vadano a beneficio dell'impresa. Il differenziale fra il PEF così aggiornato e quello originario dà la misura delle eventuali sovra o sotto compensazioni da congruare nel periodo regolatorio successivo.

Dalla somma algebrica fra la (1) e la (2) si deriva l'eventuale divario fra il corrispettivo complessivamente versato nel periodo regolatorio, pari a quello proposto nel relativo PEF dell'IN affidataria, e quello dovuto:

$$\Delta S^T_{(t, t+1)} = \Delta CT^P_{(t, t+1)} + \Delta R_{(t, t+1)} - Q_{(t, t+1)} \quad (3)$$

dove:

- $+\Delta S^T_{(t, t+1)}$ : sotto-compensazione da recuperare nel periodo successivo;
- $-\Delta S^T_{(t, t+1)}$ : sovra-compensazione da stornare nel periodo successivo;
- $Q_{(t, t+1)}$ : importo delle anticipazioni e delle penali per l'eventuale mancato rispetto degli obiettivi di qualità qualora non già versate dall'IN all'EA nel corso del periodo regolatorio.

Infine, qualora nel corso di un periodo regolatorio sopravvengano aumenti del prezzo del carburante eccedenti il 10% rispetto a quanto stimato nel PEF previsionale o riduzioni dei ricavi nella stessa proporzione per cause non imputabili all'IN, IN potrà richiedere all'EA il provvisorio adeguamento del corrispettivo, da verificare alla conclusione del periodo stesso in conformità a quanto precedentemente illustrato.



**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 Aggiornamento del PEF del secondo periodo regolatorio (e seguenti)**

L'aggiornamento del PEF dell'IN nel periodo regolatorio successivo dovrà tener conto:

- a) delle risultanze della verifica del precedente PEF riguardo a eventuali importi da congruare;
- b) dell'eventuale aggiornamento delle tariffe del nuovo periodo regolatorio;
- c) delle eventuali variazioni attese del capitale investito netto rispetto alle previsioni del PEF dell'IN;
- d) degli eventuali mutamenti attesi del quadro previsionale, eccedenti la forchetta di alea su traffico e costi a carico dell'IN, di cui ai parametri della precedente sezione.