



**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 BETA

**SCHEMI DI PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO E DI CALCOLO DELLA COMPENSAZIONE
– LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE DEL PEF DELLE IMPRESE DI NAVIGAZIONE**

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

CUP: E29I24000360003 CIG: B23CD9F75A

1. Premessa	2
2. Linee guida per la redazione dei PEF delle IN partecipanti alla gara	3
2.1 Indicazioni generali.....	3
2.2 Indicazioni di dettaglio	4
3. Separazione contabile e criteri di allocazione dei costi e dei ricavi.....	20
4. Relazione illustrativa al PEF	22
5. Allegati alla relazione illustrativa al PEF	24
6. Cause di esclusione dell'offerta economica	26



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

1. Premessa

Il Piano Economico Finanziario (di seguito anche **PEF**), in armonia con l'offerta economica presentata in base alla previsione della durata di 6 anni posta a base di gara, dovrà comprendere una serie di schemi e descrizioni esplicative sulla gestione operativa proposta che dovranno essere forniti sulla base di un orizzonte temporale pari a 72 mesi, nello specifico:

Schema 1: Conto Economico. Indicatori di attività e traffico, dei ricavi tariffari e diversi e dei costi ammessi su base previsionale e nota integrativa;

Schema 2: Capitale Investito Netto (CIN)

Schema 3: Calcolo del Corrispettivo: Calcolo del valore della compensazione.

Schema 4 Piano finanziario regolatorio

Schema 5 - Rendiconto Finanziario

Relazione Illustrativa

Il PEF corredato dalla relativa Relazione Illustrativa, dovrà essere predisposto:

- 1) in sede di presentazione dell'offerta economica su dati previsionali relativi a tutte le annualità in affidamento;
- 2) aggiornato al termine di ogni periodo regolatorio per l'intera durata residua del Contratto di servizio.
 - a) Il PEF redatto alla conclusione del primo periodo regolatorio sarà basato su dati consuntivi relativi agli esercizi finanziari conclusi a tale data, al netto dei costi e dei ricavi non ammissibili ai sensi della Matrice dei rischi (All. gamma).
 - b) Anche tenuto conto delle risultanze di quanto indicato al punto (a) e di dati previsionali, sarà aggiornato il PEF per gli anni residui di concessione secondo quanto previsto dall'All. beta.
 - c) Tale metodologia sarà applicata ai successivi periodo regolatori.
 - d) Per quanto riguarda il PEF finale saranno da considerare i dati a consuntivo dell'intero contratto;
- 3) Il PEF potrà tuttavia essere aggiornato in momenti precedenti il termine del periodo regolatorio nei casi di eventi eccezionali indicati all'art. 19 del contratto, su richiesta dell'Amministrazione e in caso di eventuale proroga tecnica di cui all'art. 120, comma 11 del Codice dei contratti, e ferma restando l'allocazione dei rischi di cui all'all. gamma.



**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

Il PEF deve essere improntato a principi di pertinenza, causalità, oggettività, proporzionalità, competenza rispetto all'anno di riferimento, trasparenza e raffrontabilità nel tempo.

Il PEF, sia quello di gara che i successivi relativi ai periodi regolatori, dovrà essere rilasciato:

- In una versione .pdf comprensiva di tutti i fogli di lavoro compilati firmata digitalmente dal legale rappresentante o procuratore del concorrente;
- In una versione .xlsx con formule in chiaro, comprensiva di tutti i fogli di lavoro compilati firmata digitalmente dal legale rappresentante o procuratore del concorrente;
- Accompagnato dalla relazione esplicativa in formato .pdf firmata digitalmente dal legale rappresentante o procuratore del concorrente.

Il PEF dovrà essere elaborato secondo lo schema standardizzato predefinito (SSP), fornito in formato Excel (Istruzioni schema PEF).

Il calcolo degli indicatori è già predisposto nel SPP dell'EA al fine di evitare differenze nell'applicazione delle formule da parte delle IN.

Il SSP dovrà essere consegnato insieme alla Relazione esplicativa completo in ogni sezione ed è da considerare parte integrante e sostanziale della proposta progettuale. I dati di input e la metodologia utilizzata per la stima dovranno essere giustificati e motivati nella relazione esplicativa da parte dell'IN.

La relazione esplicativa dovrà esplicitare la descrizione dell'analisi, dei metodi e dei razionali utilizzati per l'elaborazione da parte dell'IN delle stime che alimentano gli schemi del SSP, allegando la documentazione attestante le fonti a sostegno. La descrizione dovrà essere esaustiva e consentire di valutare come affidabili e realistici i dati utilizzati e i risultati conseguiti.

Analoga relazione dovrà essere prodotta dall'IN concessionaria alla conclusione di ciascun periodo regolatorio, sì da permettere il raffronto fra i dati di dettaglio previsti e quelli consuntivati.

2. Linee guida per la redazione dei PEF delle IN partecipanti alla gara

2.1 Indicazioni generali

- a) Conformemente a quanto disposto dalla Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (di seguito ART) n. 22/2019, All. A, Misura 18, nel corso del periodo di affidamento il PEF dell'IN sarà soggetto a revisione in corrispondenza della conclusione di ciascun periodo regolatorio e dell'avvio del successivo periodo.

Le periodiche revisioni hanno una duplice finalità: (i) rendicontazione dell'andamento economico-



**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

finanziario relativo al periodo in conclusione; (ii) riformulazione del PEF relativo al periodo regolatorio in avvio.

b) Conformemente ai criteri seguiti dall'EA per la definizione della base d'asta e per consentire all'IN di formulare su basi omogenee la propria offerta economica, nella costruzione del PEF presentato dall'IN, in sede di gara:

- (i) prezzi e tariffe vanno assunti costanti per l'intera durata dell'affidamento;
- (ii) i ricavi varieranno in funzione dell'andamento del traffico previsto dall'IN;
- (iii) i costi vanno assunti costanti e pari a quelli previsti dall'IN per l'anno iniziale dell'affidamento ("anno base");

Dell'aggiornamento di prezzi e tariffe e della effettiva dinamica dei costi e dei ricavi si terrà conto in sede di revisione di cui al punto a), nel rispetto di quanto all'All. Gamma (matrice dei rischi), e del loro impatto si terrà conto ai fini dell'aggiornamento del corrispettivo per il successivo periodo regolatorio, come illustrato nell'All. Alfa allo schema di Contratto di servizio.

c) I ricavi tariffari vanno contabilizzati al netto dei diritti portuali gravanti sugli utenti.

d) Il PEF dell'EA si basa sull'assunzione dell'utilizzo di naviglio di proprietà dell'affidatario o noleggiato in regime di leasing operativo con applicazione del principio contabile IFRS n. 16, purché di capacità di trasporto, tipologia di alloggiamento, confort e prestazioni non inferiori a quanto stabilito nel capitolato (per i criteri di valutazione e contabilizzazione si fa rinvio alla sezione 2.2.2).

2.2 Indicazioni di dettaglio

Ai sensi della Misura 4 dell'Allegato A, della delibera ART 22/2019, l'IN è tenuta ad adottare la separazione contabile e pertanto, ove questa sia titolare di più contratti di servizio o eserciti altre attività, gli schemi di contabilità regolatoria riguardanti il contratto di servizio oggetto del presente atto devono essere forniti in maniera separata:

- fra le due isole facenti parte del presente contratto di servizio, distinguendo altresì al loro interno i ricavi da attività commerciali e i relativi costi di pertinenza;
- da altri servizi di trasporto marittimo di interesse economico generale;
- da altri servizi di trasporto marittimo svolto in regime di libero mercato;
- da altre attività di tipo commerciale;
- da altre attività non ricomprese in quelle precedentemente indicate.



**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

Gli schemi di contabilità regolatoria devono essere compilati individuando le componenti economiche e patrimoniali, negative e positive, (a) per ciascuna linea esercita, (b) per ciascun contratto di servizio di trasporto marittimo, (c) separatamente (i) per le componenti riferibili alle attività di trasporto oggetto dell'affidamento, (ii) a quelle di trasporto estranee all'affidamento, (c) ad altre attività, incluse quelle commerciali, (d) per la totalità delle attività esercite dall'impresa, come risultanti dal bilancio di esercizio, provvedendo alla loro riconciliazione.

Per indicazioni al riguardo si fa rinvio alla sezione 3.

2.2.1 Schema 1 - Conto economico gestionale

In questo schema occorrerà redigere, per 6 esercizi in anni, il conto economico gestionale. Ai soli fini della rendicontazione in caso di frazioni d'anno iniziali e finali si rimanda allo schema di contratto, Art. 18, comma 5¹ e all'Allegato Alfa.

Tabella 1 – Schema 1 - Conto economico gestionale

Rif.	Schema 1 - Conto economico gestionale	Rif. 2425 c.c.	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5	Anno 6
A	RICAVI	A)	0	0	0	0	0	0
A.1	Ricavi da trasporto	A) 1)	0	0	0	0	0	0
A.1.1	Noli passeggeri	A) 1)						

¹ Art. 18, comma 5 dello Schema di contratto di servizio:

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 regolatori a sé stanti; tale meccanismo consentirà di poter riconciliare le poste contabili regolatorie dei singoli anni solari con i bilanci civilistici della Compagnia.



**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

Rif.	Schema 1 - Conto economico gestionale	Rif. 2425 c.c.	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5	Anno 6
A.1.2	Noli auto e altre cose al seguito	A) 1)						
A.1.3	Noli merci	A) 1)						
A.2	Altri ricavi e proventi	A) 4)	0	0	0	0	0	0
A.2.1	Servizi di bordo	A) 4)						
A.2.2	Noleggi attivi naviglio	A) 4)						
A.2.3	Ricavi diversi	A) 4)						
B	COSTI OPERATIVI	B)	0	0	0	0	0	0
B.1	Costi di esercizio		0	0	0	0	0	0
B1.1	Personale navigante (al netto degli sgravi di cui di cui alla l. n. 30/1998)	B 9)						
B1.2	Consumi di combustibili, lubrificanti	B) 6); B) 11)						
B1.3	Consumi di ricambi e altri materiali	B) 6); B) 11)						
B1.4	Servizi portuali navi	B) 7)						
B1.5	Servizi di manutenzione	B) 7)						
B1.6	Acquisizione e traffico	B) 7)						
B1.7	Noleggi passivi naviglio	B) 7)						
B1.8	Assicurazioni	B) 7)						
B1.9	Sicurezza trasporto pax, veicoli e merci	B)7)						
B1.10	Altri costi	B)						
C	Costi amministrativi e generali		0	0	0	0	0	0
C1	Personale di terra	B) 9)						
C2	Servizi	B) 7)						



**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

D	Oneri diversi di gestione	B) 14						
Rif.	Schema 1 - Conto economico gestionale	Rif. 2425 c.c.	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5	Anno 6
E	MARGINE OPERATIVO LORDO	A)-B)	0	0	0	0	0	0
F	Accantonamenti*(utilizzo fondi pertinenti al servizio)	B 12)						
G	Utilizzo fondi pertinenti al servizio							
H	Ammortamenti	B) 10)	0	0	0	0	0	0
H1	Ammortamento delle Immobilizzazioni immateriali	B) 10) a)						
H2	Ammortamento delle Immobilizzazioni materiali	B) 10) b)						
L	RISULTATO OPERATIVO		0	0	0	0	0	0

**sono rilevanti ai fini dei costi operativi solo gli utilizzi dei fondi di cui alla voce B) 4) del passivo dello Stato Patrimoniale art. 2424 c.c.)*

Ricavi A)

Per quanto riguarda il contenuto delle voci relative ai RICAVI previsti nel PEF di gara occorre far riferimento a:

A1) Ricavi da trasporto:

- Corrispettivi per i noli relativi al trasporto passeggeri [**voce a.1.1**], auto e cose al seguito [**voce a.1.2**] e merci [**voce a.1.3**] pari al prodotto fra le previsioni di unità trasportate e le rispettive tariffe stabilite dal Quadro tariffario, (par. 2.3.3 del Capitolato tecnico), assunte come costanti per l'intera durata dell'affidamento.

Nella relazione illustrativa andrà dettagliata sia in fase previsionale (PEF di Gara e PEF intermedio) che in fase consuntiva (PEF Intermedio e Finale) ogni voce del quadro tariffario per quantità vendute e per valore dei relativi ricavi.



**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

A4) Altri ricavi e proventi:

- Vendite e servizi a bordo **[voce a.2.1]**: appalto ristorazione, provvigioni negozi, e forniture a ditte di catering al netto dei costi di acquisto.

Nella relazione illustrativa andranno indicati i ricavi stimati, distinti per tipologia; ove tali servizi siano, in tutto o in parte, forniti in outsourcing, i relativi ricavi vanno quantificati come se i servizi fossero gestiti direttamente dall'IN

- Compensi attivi di noleggio relativi essenzialmente a noleggi di unità navali **[voce a.2.3]**: (a scafo nudo o armato) per finalità non rientranti nell'attività convenzionata.
- Diversi diritti di porto, aggi su diritti di porto, penalità biglietti rimborsati, diritti esazione biglietti a bordo, compensi di vendita spazi pubblicitari a bordo (al netto di eventuali costi sostenuti), altri.

Nella relazione illustrativa andrà dettagliata ogni voce del quadro tariffario per quantità vendute e per valore dei relativi ricavi e costi di pertinenza.

Gli "altri ricavi e proventi", al netto dei costi di loro pertinenza, non contribuiscono al calcolo della compensazione

Costi operativi B)

Per quanto riguarda il contenuto delle voci relative ai COSTI occorre far riferimento a:

Costi di esercizio:

B9) Personale navigante (al netto degli sgravi di cui alla l. n. 30/1998) [voce B.1.1]

Costi relativi alle retribuzioni, agli oneri sociali e previdenziali (al netto di eventuali agevolazioni previste dalla normativa sull'iscrizione delle navi al registro internazionale, riguardanti sia gli oneri sociali e previdenziali a carico della società che le ritenute fiscali e previdenziali dei dipendenti), al TFR, agli altri costi del personale (vitto e servizio alberghiero equipaggio, spese viaggi e missioni, corsi, divise, convenzioni di imbarco, ecc.).

Nella relazione illustrativa andranno specificati il numero di equipaggi impiegati su base stagionale e annuale; il numero delle unità equivalenti a tempo pieno impiegate (FTE); composizione degli equipaggi per tipologia di personale ed eventuali differenze rispetto alle tabelle di armamento, con indicazione del tipo di impiego (CRL, Turno Particolare, Turno Generale o altre modalità d'imbarco); il costo medio per omnicomprensivo del personale navigante, incluse eventuali progressioni stipendiali previste nel corso dell'affidamento; il costo complessivo, distinto fra bassa e alta stagione. In caso di



**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

noleggio a scafo armato dovrà comunque essere indicata e descritta la quota di costo del personale compresa nel costo di noleggio.

Qualora i servizi di bordo siano direttamente gestiti dall'IN, fra il costo del personale navigante va separatamente evidenziato quello di pertinenza di essi, con il dettaglio di cui sopra. Nel caso di fornitura in outsourcing tali costi vanno contabilizzati fra i servizi. In caso di parziale ricorso a leasing a scafo armato nelle voci precedenti va distinto il costo del personale proprio dell'IN da quello operante in *lease*.

Nel PEF dell'IN il costo del personale navigante e di terra va assunto costante nei diversi anni dell'affidamento, le eventuali variazioni nel corso dell'affidamento, ammissibili ai sensi dell'all. gamma) venendo conguagliate alla conclusione di ciascun periodo regolatorio (all. alfa).

B6) B11) Consumi combustibili, lubrificanti [voce B.1.2]

Costi per consumo di combustibili, lubrificanti, ivi compresi i relativi costi accessori (trasporto e vigilanza antincendio).

Nella relazione illustrativa ogni singola voce di costo dovrà essere specificata e valorizzata con riferimento sia alle quantità consumate, distinta per ciascuna nave utilizzata, che al prezzo.

Nel PEF di gara il prezzo del carburante va assunto costante per l'intera durata dell'affidamento, venendo le eventuali variazioni intercorse accertate alla conclusione di ciascun periodo regolatorio e conguagliate in aumento o diminuzione della compensazione.

B6)B11) Consumi di ricambi e altri materiali di consumo, lubrificanti [voce B.1.3]:

Costi per consumi di materiali di ricambio e altri materiali come acqua e altri materiali di consumo.

Nella relazione integrativa dovranno essere anche valorizzati sia per quantità che per prezzo.

B7) Servizi portuali nave [voce B.1.4]:

Spese relative all'approdo e sosta delle navi, come per esempio: pilotaggio, ormeggio, disormeggio, rimorchio, raccolta e smaltimento dei rifiuti di bordo, tasse portuali, costi diversi di navigazione e compensi alle agenzie portuali nella qualità di raccomandatari marittimi ecc.

Nella relazione integrativa dovranno essere specificati, descritti e quantificati per singola voce e distinti per singolo approdo. Anche tali costi vanno assunti costanti negli anni e conguagliati alla conclusione di ciascun periodo regolatorio.



**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

B7) Servizi di Manutenzione[voce B.1.5]

Acquisti e prestazioni di servizio per la manutenzione delle navi ed il loro mantenimento in classe e dei mezzi per la movimentazione e per le eventuali avarie, al netto degli indennizzi assicurativi. Nei PEF relativi a ciascuna isola e nelle relazioni illustrative dovrà essere riportato il programma, l'oggetto, il costo e la tempistica degli interventi di manutenzione di ciascuna nave. Sono considerati come manutenzioni straordinarie gli interventi che determinano un significativo allungamento della vita utile della nave; di manutenzione ordinaria gli interventi che non rientrano nella precedente condizione:

- a) Relativamente alle manutenzioni straordinarie:
 - (i) nel caso di immobilizzazioni di proprietà dell'IN il costo degli interventi programmati, previsti per l'intera durata dell'affidamento, sono attualizzati nei PEF di gara dell'IN e sommati al valore delle immobilizzazioni (determinato secondo quanto alla sezione 2.2.2, punti da 2 a 5), salvo conguaglio in sede di verifica a fine periodo regolatorio se non sono stati parzialmente o totalmente realizzati;
 - (ii) nel caso di immobilizzazioni in leasing operativo (ex principio IRSF 16) il costo attualizzato delle manutenzioni straordinarie programmate è capitalizzato dal locatore nel valore d'uso delle stesse (parimenti determinato secondo quanto alla sezione 2.2.2, punti da 2 a 5). e ammortizzato come nel canone annuo di noleggio unitamente alla remunerazione del capitale investito (pari al valore d'uso).
- b) Il costo degli interventi programmati di manutenzione ordinaria è a carico del corrispettivo in entrambi i casi di cui al punto a).
- c) I costi di manutenzione ordinaria o straordinaria superiori a quelli programmati non sono ammissibili a compensazione (cfr. punto B.1.7 che segue e All. gamma).

B7) Spese di acquisizione, traffico e portuali [voce B.1.6]:

- *Acquisizione passeggeri ed auto*: Costi sostenuti per l'acquisizione del traffico passeggeri ed auto: provvigioni, spese agenziali diverse, costi call center e rete telematica di vendita, pubblicità, eventuali perdite su crediti verso agenzie ed uffici viaggio ed altri.
- *Acquisizione merci*: Costi per l'acquisizione del traffico mezzi commerciali: provvigioni, abbuoni, spese agenziali diverse, pubblicità, eventuali perdite su crediti verso caricatori, altri.
- *Traffico passeggeri ed auto*: Costi connessi direttamente alla gestione del traffico passeggeri ed auto: diritti passivi di porto, costi portuali per l'imbarco/sbarco e movimentazione dei passeggeri e delle auto, costi per altri servizi a bordo (forniture per la ristorazione, altri materiali per la



**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

manutenzione delle attrezzature per la ristorazione, ecc), nonché altre spese relative al trasporto passeggeri (assicurazione, biglietti, orari e depliant). La voce include anche costi per indennizzi e reclami.

- *Traffico merci*: Costi connessi direttamente alla gestione del traffico merci: diritti passivi di porto, costi portuali per l'imbarco/sbarco e movimentazione delle merci, costi per le polizze di carico, nonché altre spese relative alla gestione di aree portuali, costi per indennizzi e reclami.

Nella relazione illustrativa dovrà essere riportata una descrizione dettagliata delle singole voci.

B7) Noleggi passivi naviglio [voce B.1.7]

Compensi passivi di locazione/noleggio: compensi passivi per la locazione di navi in funzione del tempo effettivo di utilizzo, incluso in pro-quota il tempo per la manutenzione.

1. Considerato che nel caso di specie, per durata e importo, il contratto di noleggio è soggetto al principio IFRS 16: (a) l'importo del diritto di uso per l'intera durata dell'affidamento, pari al valore delle immobilizzazioni noleggiate (determinato secondo quanto alla sezione 2.2.2, punti da 2 a 5) capitalizzato del valore attuale del costo delle manutenzioni straordinarie programmate a carico del locatore - va iscritto nell'attivo dello stato patrimoniale del locatario e come passività finanziaria nel passivo (non costituisce componente del CIN remunerabile del locatario); (b) nel conto economico il locatario deve esporre il canone annuale d'uso, pari alla quota annuale di ammortamento del diritto d'utilizzo sommata alla remunerazione del capitale del locatore, calcolata a un tasso non maggiore del WACC fissato dall'Autorità di regolazione dei trasporti in sede di gara. In tal modo l'utilizzo di navi di proprietà o in noleggio è tendenzialmente neutro sotto il profilo dei costi, ivi inclusi i costi di manutenzione straordinaria.
2. Il canone di noleggio va specificato per ciascuna delle navi.
3. Ove il contratto di noleggio comprenda anche componenti non leasing, la congruità della quota leasing deve essere asseverata dal certificatore di cui sopra.
4. Il contratto di noleggio deve avere durata pari a quella dell'affidamento e il canone annuale costante nel corso di questo. In caso di risoluzione anticipata del contratto, eventuali oneri e indennità non gravano sulla compensazione pattuita con l'EA.
5. Resta fermo che la responsabilità della regolare realizzazione degli interventi grava comunque sul locatario.

B7) Assicurazioni [voce B.1.8]

Premi per le coperture assicurative delle navi relative ai rischi ordinari della navigazione, ai rischi



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

guerra ordinari e straordinari, alla responsabilità civile ed amatoriale, costi per premi nonché i premi relativi alle coperture assicurative dei mezzi di movimentazione. Specificare e descrivere nella relazione illustrativa.

B7) Sicurezza trasporto pax, veicoli e merci [voce B.1.9]

Costi sostenuti per il funzionamento e il mantenimento in piena efficienza dei sistemi di sicurezza per i passeggeri, i veicoli e le merci trasportate. Specificare e descrivere nella relazione illustrativa.

B) Altri costi [voce B.1.10]

Ogni ulteriore costo di esercizio non ricompreso nell'elenco precedente. Nella relazione illustrativa dovrà essere data una dettagliata descrizione delle voci di costo e dei motivi che li hanno fatti sorgere.

Costi Amministrativi generali:

B9) Personale di terra [voce C.1] Costi relativi alle retribuzioni, agli oneri, al TFR, al prestito di personale da terzi, agli altri costi del personale di terra (spese di viaggi e missioni, corsi, ecc.).

Come per il personale specificare la natura, le unità equivalenti a tempo pieno di personale (FTE) impiegate nella specifica linea e quelle complessivamente impiegate su altre linee servite, il costo unitario medio, oltre che la tipologia di impiego, per posto di impiego e per allocazione del costo.

B7) Servizi [voce C.2]: Spese generali di amministrazione, per eventuali servizi amministrativi esternalizzati, spese per oneri e proventi per la gestione degli immobili sociali. Specificare e descrivere nella relazione illustrativa.

Accantonamenti [voce F]:

B)12) Non dovrà essere indicato l'accantonamento annuo, ma solo, nell'anno in cui avviene, il rilascio di eventuali fondi di manutenzione ciclica attinenti ai mezzi impiegati

Ammortamenti [voce H]:

B)10) Costo relativo alla quota di ammortamento delle immobilizzazioni materiali e immateriali di proprietà dell'IN o noleggiate, valutate secondo quanto alla sezione 2.2.2 (par. *Valorizzazione delle immobilizzazioni*).

Nella relazione illustrativa esplicitare la quota di ammortamento di pertinenza di ogni nave impiegata in



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

relazione all'effettivo tempo di utilizzo sulla linea oggetto di affidamento.

Dovrà essere inoltre esposto il dettaglio delle altre immobilizzazioni con evidenza della tipologia di cespiti/bene indicato evidenziando l'afferenza al servizio.

2.2.2 Schema 2 - Capitale investito netto

In questo schema occorrerà redigere, per tutti i sei anni del periodo contrattuale, la tabella di seguito riportata in relazione Capitale Investito Netto ai fini regolatori.

Deve essere costruito secondo il format dello Schema 2 della Delibera ART n.22/2019 e come da prospetto predeterminato nello schema standardizzato predefinito (SSP), attenendosi ai criteri e alle descrizioni riportati di seguito.

Il gestore deve fornire, in formato editabile, l'elenco dei beni costituenti l'attivo patrimoniale rendicontato specificando per ciascuno il valore di iscrizione, la vita utile considerata, l'aliquota di ammortamento e il valore del fondo di ammortamento alla data oggetto di rendicontazione, posto quanto indicato al precedente capoverso.



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

Tabella 2 – Schema 2 - Capitale Investito netto

<i>Schema 2 - Capitale investito netto ai fini regolatori</i>	<i>Rif. 2424 c.c.</i>	<i>Anno 1</i>	<i>Anno 2</i>	<i>Anno 3</i>	<i>Anno 4</i>	<i>Anno 5</i>	<i>Anno 6</i>
Cespiti imputabili alle attività di servizio pubblico							
Immobilizzazioni immateriali	B) I)						
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	B) I) 2)						
Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	B) I) 3)						
Concessioni, licenze e marchi	B) I) 4)						
Altre	B) I) 7)						
Immobilizzazioni materiali nette di proprietà (*)	B) II)						
Impianti e macchinari *	B) II) 2)						
Attrezzature industriali e commerciali	B) II) 3)						
Altri beni	B) II) 4)						
Immobilizzazioni in noleggio/leasing (**)							
Rimanenze	C) I)						
Crediti verso clienti - Crediti commerciali [noli merci]	C) II) 1)						
Crediti verso altri - Crediti verso agenzie di linea e uffici viaggio	C) II) 5 quater)						
Debiti verso fornitori	D) 7)						
CAPITALE INVESTITO NETTO REGOLATORIO							
Disponibilità liquide	C) IV)						
CAPITALE CIRCOLANTE NETTO OPERATIVO							
(*) Rivoluate sulla base dell'indice IBS							
(**) Da imputare come valore d'uso sulla base di quanto previsto dai principi contabili IFRS n. 16 I							

Valorizzazione delle immobilizzazioni

1. Le immobilizzazioni immateriali vanno specificate per singole voci e sono contabilizzate al valore contabile residuo, al netto delle rate di ammortamento.
2. Le immobilizzazioni materiali di proprietà dell'IN: (a) sono specificate per singole voci, distinguendo quelle di pertinenza, diretta o indiretta, di ciascuna linea; (b) sono contabilizzate a partire dal valore



**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

contabile al netto del fondo ammortamento, incluse eventuali pregresse capitalizzazioni per lavori ed esclusi gli effetti derivanti dalla applicazione di eventuali leggi di rivalutazione.

3. Tuttavia, in conformità agli orientamenti prevalenti delle Autorità di regolazione e tenuto conto di principi di equità e di ragionevolezza, è consentito all'affidatario, attraverso la rivalutazione degli asset a partire dalla data di acquisizione in proprietà, di recuperare in termini reali il costo effettivamente sostenuto. Ai fini della quantificazione del valore rivalutato delle immobilizzazioni nel PEF di gara si procede secondo quanto segue:
- a) La rivalutazione di ciascun asset strumentale alla fornitura del servizio, a partire dall'anno di acquisizione fino all'anno 2023 va effettuata dall'IN mediante l'applicazione degli indici dei prezzi alla produzione di beni strumentali (all. IBS) al costo originario di acquisizione di ciascun cespite risultante dai libri cespiti.
- b) Definito il costo storico rivalutato delle immobilizzazioni lorde, si procede al calcolo del loro valore residuo netto attraverso la ricostruzione del fondo ammortamento in base ad aliquote tecnico-economiche di ammortamento definite da istituzioni pubbliche o da *best practices* di settore:

$$(1) PD_i = \{ [(t_0 - (t_{(n-t_0)} - 1)] / VUT_i \} * 100$$

Dove: PD_i , percentuale di "degrado dell'immobilizzazione i-esima; t_0 , anno di avvio del servizio, $t_{(n-t_0)}$, anno di acquisizione dell'immobilizzazione; VUT_i anni di vita utile tecnico economica del bene.

$$(2) F.AM.R. = PD * CSR$$

con F.AM.R. fondo ammortamento rivalutato e CSR costo storico rivalutato come indicato sopra, e dunque:

$$(3) \text{ Valore residuo rivalutato all'anno di affidamento } = CRS - F.AM.R.$$

- c) L'importo risultante da quanto sopra sarà incrementato del costo previsto per le operazioni programmate di manutenzione straordinaria per l'intera durata dell'affidamento a carico del locatario, attualizzato a un tasso pari al WACC fissato dall'Autorità di regolazione dei trasporti.
- d) Ne segue che il valore delle immobilizzazioni materiali ammesse a capitale remunerabile saranno nel PEF quantificate come:

$$(4) CIN_{(IMM)} = CRS + VAN.MAN$$

- e) Infine il PEF di gara dovrà quantificare le rate di ammortamento dell'immobilizzazione i-esima incrementando quelle civilistiche di una percentuale pari a:

$$(5) (CIN_{(IMM)} / CR) - 1$$

e assumendole costanti nel periodo di affidamento, salvo nuovi investimenti previsti di entrare in esercizio o il completamento dell'ammortamento.



**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

4. In alternativa di rivalutazione di cui al precedente punto 3, nel PEF di gara le IN possono ricorrere alla metodologia c.d. a *costi correnti*, mediante la seguente impostazione:
 - a) prezzo a nuovo di ciascuna nave di caratteristiche non inferiori a quella da sostituire;
 - b) ricostruzione del fondo ammortamento della nuova nave come sommatoria delle rate di ammortamento per gli anni di vita della nave da sostituire, trascorsi dalla sua costruzione alla data di gara; in altre parole, si simula il valore residuo della nave nuova se fosse stata ammortizzata per lo stesso tempo di quella da sostituire;
 - c) sottraendo dal valore ricavato al punto b) il valore residuo contabile della nave da sostituire, si ricava il "costo netto di rimpiazzo" dell'una nave con l'altra, ammissibile al CIN².
5. 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.
6. Indipendentemente dalla metodologia di rivalutazione prescelta (punti 3 e 4) e dal ricorso a navi di proprietà o al noleggio, l'IN dovrà dare dettagliata contezza fra i documenti di gara, sulla base del libro cespiti (proprio o del locatore) e dei calcoli realizzati, fornendone evidenza in chiaro in formato excell.
7. Si precisa che i PEF presentati nei diversi momenti (PEF di offerta, PEF per riequilibri, etc...) dovrà essere mantenuta la medesima scelta di valorizzazione delle immobilizzazioni.
8. Le immobilizzazioni solo parzialmente impiegate nel servizio oggetto di affidamento (es. navi aggiuntive in periodi di intenso traffico, navi sostitutive) sono contabilizzate in pro- quota del periodo di impiego, incluso quello destinato alle periodiche operazioni di manutenzione.
9. I beni acquisiti nel corso dell'affidamento sono ammissibili previa valutazione di congruità del loro valore da parte dell'EA.

I cespiti e i relativi ammortamenti non vanno di anno in anno rivalutati nel PEF dell'IN, tenuto conto che in tal senso si procede in occasione della periodica revisione del PEF in corso di affidamento (cfr. Allegato Alfa allo Schema di contratto di servizio).

² Da precisare che ai fini della determinazione della base d'asta l'Amministrazione ha fatto ricorso a questa metodologia, assumendo un ipotetico anno di costruzione e di vita utile residua uguale per tutte le navi richieste, indipendentemente se di proprietà o a noleggio.



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

Le rimanenze sono contabilizzate al valore di carico.

Nella determinazione dei crediti netti di carattere commerciale (crediti verso clienti o intermediari – debiti verso fornitori o intermediari):

- a) l'importo dei crediti è ammesso per i biglietti ed i ricavi connessi alla compensazione, questi ultimi facendo fede alle tempistiche di pagamento previste nel contratto
- b) qualora i crediti netti abbiano segno negativo vengono considerati pari a zero.

I cespiti che compongono il capitale investito netto sono computati al valore medio annuo, determinato come media fra il valore al 01.01 e al 31.12 di ciascun anno.

2.2.3 Schema 3 - Calcolo del valore della compensazione

Per il calcolo della compensazione l'IN provvederà a compilare lo schema 3, nel quale, per ogni anno, saranno imputate i valori complessivi per ogni macro voce, desumibili dai dati imputati negli schemi 1 di conto economico e 2 di capitale investito netto.

Il tasso di remunerazione del capitale investito pre tax, fissato dall'Autorità di regolazione dei trasporti, che rimarrà costante per tutta la durata del contratto è stabilito pari a: 9,42%.

Lo schema da utilizzare per il calcolo della compensazione annua costante è di seguito riportato.

Tabella 3 – Schema 3 - Calcolo della compensazione

Schema 3 - CALCOLO DEL CORRISPETTIVO	ANNO 1	ANNO 2	ANNO 3	ANNO 4	ANNO 5	ANNO 6
OPEX						
Costi di esercizio						
Costi costo del personale navigante e di terra						
CAPEX						
Ammortamenti						
remunerazione del capitale investito (capitale investito netto di cui allo schema 2 * WACC 9,42%)						
RICAVI						



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

Ricavi da trasporto						
A						
FLUSSI DI CASSA DA ATTUALIZZARE						
WACC	9,42%					
VAN FLUSSI DI CASSA						
CORRISPETTIVO ANNUO COSTANTE						

Dovranno essere riportate, per ogni anno del periodo regolatorio, le grandezze OPEX, CAPEX e RICAVI sulla base delle grandezze inserite negli schemi 1 e 2.

Per quanto riguarda il calcolo della remunerazione del capitale investito, per ogni periodo contrattuale, si deve utilizzare il tasso WACC=9,42%

Il valore attuale della compensazione complessiva sarà dato da:

$$VAN^{COM} = VAN \text{ FLUSSI DI CASSA} = VAN(OPEX + CAPEX - RICAVI)$$

con $IIR=WACC$

Dove: VA^{COM} = Valore attuale delle compensazioni (COM) richieste per il periodo temporale di riferimento, in tabella indicato come VAN FLUSSI DI CASSA;

Infine il corrispettivo annuo costante sarà quantificato come $VANCOM/6$.

2.2.4 Schema 4 Piano finanziario regolatorio

Al fine di verificare l'equilibrio pluriennale dell'offerta economica, l'impresa di navigazione dovrà compilare lo schema 4 "Piano finanziario regolatorio" sotto riportato. L'economicità del corrispettivo risultante dal PEF dei concorrenti è verificata attraverso l'osservazione delle condizioni di cui allo schema 4

Tabella 4 – Schema 4 Piano finanziario regolatorio

Schema 4 - Piano finanziario regolatorio	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5	Anno 6
OPEX						
CAPEX						



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

Ammortamenti						
Remunerazione del capitale investito						
RICAVI						
Ricavi da trasporto						
Altri ricavi e proventi						
FLUSSO DI CASSA NETTO						
CONTRIBUTO C/ESERCIZIO						
POSTE FIGURATIVE						
VAN RICAVI						
VAN COSTI						
VAN POSTE FIGURATIVE						
WACC=TIR						

Condizione di equilibrio (dato un tasso di remunerazione congruo del CIN):

- 1) il PEF deve assicurare per tutta la durata del contratto l'equivalenza finanziaria tra i ricavi attesi e i costi ammessi attesi (VAN RICAVI = VAN COSTI)
- 2) Il Tasso di remunerazione congruo corrisponde con l'internal rate of return (TIR) dei flussi operativi pre-tax (WACC=TIR)

2.2.5 Schema 5 -Rendicontazione finanziaria

Tabella 5 - Rendiconto finanziario

Schema 5 - Rendiconto finanziario (metodo diretto)	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5	Anno 6
Flussi finanziari dell'attività operativa						
Incassi da tariffa						
Altri incassi						
(Pagamenti a fornitori per materie prime e materiali di consumo)						
(Pagamenti a fornitori per servizi)						
(Pagamenti al personale)						
(Altri pagamenti)						



**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

(Imposte pagate sul reddito)						
Flusso di cassa dell'attività operativa (A)						
Flussi finanziari dell'attività di investimento						
(Investimenti in immobilizzazioni immateriali)						
Disinvestimenti in immobilizzazioni immateriali						
(Investimenti in immobilizzazioni materiali)						
Disinvestimenti in immobilizzazioni materiali						
Flusso di cassa dell'attività di investimento (B)						
Flussi finanziari dell'attività di finanziamento						
Incremento mezzi di terzi						
(Decremento mezzi di terzi)						
Incremento mezzi propri						
(Decremento mezzi propri)						
Flusso di cassa dell'attività di finanziamento (C)						
Variazione delle disponibilità liquide (A+B+C)						

3. Separazione contabile e criteri di allocazione dei costi e dei ricavi

Come anticipato nella sezione 1, ai sensi della Misura 4 dell'Allegato A della delibera ART 22/2019, l'IN è tenuta ad adottare la separazione contabile e pertanto, ove questa sia titolare di più contratti di servizio o eserciti altre attività, gli schemi di contabilità regolatoria riguardanti il contratto di servizio oggetto del presente atto devono essere forniti in maniera separata:

- fra lei due isole facenti parte del presente contratto di servizio, distinguendo altresì al loro interno i ricavi da attività commerciali e i relativi costi di pertinenza;
- da altri servizi di trasporto marittimo di interesse economico generale;
- da altri servizi di trasporto marittimo svolto in regime di libero mercato;
- da altre attività di tipo commerciale;
- da altre attività non ricomprese in quelle precedentemente indicate.



**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

Gli schemi di contabilità regolatoria devono essere compilati individuando le componenti economiche e patrimoniali, negative e positive, (a) per ciascuna linea esercita, (b) per ciascun contratto di servizio di trasporto marittimo, (c) separatamente (i) per le componenti riferibili alle attività di trasporto oggetto dell'affidamento, (ii) a quelle di trasporto estranee all'affidamento, (c) ad altre attività, incluse quelle commerciali, (d) 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 dovranno essere distinte fra:

a) componenti di diretta ed esclusiva pertinenza dei servizi di trasporto marittimo:

- (i) del centro di costo rappresentato dalla singola linea marittima esercitata nell'ambito del contratto di servizio qui bandito;
- (ii) componenti di diretta ed esclusiva pertinenza di linee marittime gestite diverse da quelle al punto (i).

b) Componenti diretti allocabili pro-quota fra i diversi servizi di trasporto marittimo.

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 e sulla base della metodologia FDC (*Fully Distributed Costing*).

I driver utilizzati sono descritti dall'IN in ogni dettaglio, metodologico e quantitativo, nelle relazioni illustrative alla contabilità regolatoria, e dovranno uniformarsi ai seguenti criteri:

- (i) i costi afferenti ai mezzi impiegati dall'impresa su più linee (ammortamento, noleggio di mezzi, personale navigante FTE, consumi di carburante, manutenzioni, tasse portuali, ecc.) saranno attribuiti alle singole linee sulla base del numero di miglia nautiche realizzate dai mezzi sulla linea specifica moltiplicate per la capacità di trasporto degli stessi, come indicata dalla relativa certificazione;
- (ii) I costi del personale di terra FTE (ormeggio, carico e scarico merci, biglietterie, ecc.) saranno attribuiti alle singole linee sulla base del numero di corse (a/r) realizzate dai mezzi impiegati sulle linee moltiplicate per la capacità di trasporto degli stessi;



**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

- (iii) I costi del personale amministrativo FTE in funzione del numero di lavoratori impiegati ai punti (i) e (ii);
 - (iv) I costi per acquisizione del traffico in funzione del numero di passeggeri, auto e mezzi pesanti
- c) Costi diretti e diretti pro-quota attribuibili ad attività diverse, incluse quelle di natura commerciale, riferibili ai servizi di trasporto oggetto del presente Contratto di servizio:
- (i) componenti di diretta ed esclusiva pertinenza di altre attività
 - (ii) componenti dirette allocabili pro-quota (come in b)
- d) Infine le componenti (costi generali ecc.) non direttamente attribuibili alle attività sub a), b), c), saranno ripartiti fra di esse in proporzione alla somma dei costi già imputati a ciascuna attività.

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 - ed effettivamente sostenute - all'ordinario processo produttivo.

I criteri di separazione contabile delle componenti economiche si applicano anche alla separata allocazione delle componenti patrimoniali.

4. Relazione illustrativa al PEF

Le informazioni contenute negli schemi di conto economico e di capitale investito di cui ai paragrafi 2 e 3, devono essere illustrate in modo coerente con i valori indicati nei prospetti, al fine di poter comprendere per il PEF presentato in sede di gara e per quelli che saranno presentati a conclusione dei periodi regolatori, la correttezza delle previsioni e dei dati a consuntivo anche sulla scorta dell'analisi del rischio di cui all'allegato "Gamma" e gli eventuali scostamenti e di attivare i correttivi in sede di equilibrio economico finanziario.

La relazione illustrativa dovrà esplicitare la descrizione dell'analisi, dei metodi e dei criteri utilizzati per l'elaborazione da parte dell'IN delle stime che alimentano gli schemi di contabilità economica e di stato patrimoniale, allegando la documentazione attestante le fonti a sostegno. La descrizione dovrà essere esaustiva e consentire di valutare come affidabili e realistici i dati utilizzati e i risultati conseguiti.



**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'Ente affidante, sia in sede di offerta che in sede di rendicontazione periodica in corso di esercizio, verificherà la coerenza dei dati e delle informazioni contenute nella relazione illustrativa e nei relativi allegati con quanto contenuto nel PEF di offerta e intermedio.

Come sopradetto, la relazione illustrativa dovrà essere prodotta dall'IN affidataria, oltre che al momento della presentazione dell'offerta di gara, anche alla conclusione di ciascun periodo regolatorio, così da permettere il raffronto fra i dati di dettaglio previsti e quelli consuntivati.

La relazione illustrativa dovrà essere redatta sulla base della seguente suddivisione in capitoli e paragrafi

1 Conto Economico Gestionale

1.1 Ricavi da Trasporto

- 1.1.1 Noli Passeggeri
- 1.1.2 Noli Auto ed altre cose al seguito
- 1.1.3 Noli Merci

1.2 Altri ricavi e proventi

1.3 Costi Operativi

- 1.3.1 Costi di Esercizio
 - 1.3.1.1 Personale navigante
 - 1.3.1.2 Consumi di combustibili, lubrificanti
 - 1.3.1.3 Consumi di ricambi e altri materiali
 - 1.3.1.4 Servizi portuali nave
 - 1.3.1.5 Servizi di manutenzione
 - 1.3.1.6 Costi di acquisizione e traffico
 - 1.3.1.7 Costi per noleggi passivi naviglio
 - 1.3.1.8 Costi di assicurazione
 - 1.3.1.9 Costi di sicurezza trasporto pax, veicoli e merci
 - 1.3.1.10 Altri costi
- 1.3.2 Costi amministrativi e generali
 - 1.3.2.1 Personale di terra
 - 1.3.2.2 Servizi
- 1.3.3 Oneri diversi di gestione
- 1.3.4 Accantonamenti
- 1.3.5 Utilizzo fondi pertinenti al servizio
- 1.3.6 Ammortamenti



**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

1.3.6.1 Per immobilizzazioni immateriali

1.3.6.2 Per immobilizzazioni materiali

2 Schema di capitale netto ai fini regolatori

2.1 Immobilizzazioni immateriali

2.1.1 Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità

2.1.2 Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno

2.1.3 Concessioni, licenze e marchi

2.1.4 Altre

2.2 Immobilizzazioni materiali

2.2.1 Impianti e macchinari

2.2.2 Attrezzature industriali e commerciali

2.2.3 Altri beni

2.3 Rimanenze

2.4 Crediti

2.4.1 Crediti verso clienti - Crediti commerciali [noli merci]

2.4.2 Crediti verso altri - Crediti verso agenzie di linea e uffici viaggio

2.5 Debiti verso fornitori

2.6 Capitale Investito Netto Regolatorio

2.7 Disponibilità liquide

5. Allegati alla relazione illustrativa al PEF

La descrizione di ogni allegato dovrà essere corredata dei valori espressi in euro e quantità adeguate alla corretta valutazione e monitoraggio.

Sebbene le poste iscritte nel PEF di offerta dell'IN in sede di gara vadano assunte costanti nel periodo di affidamento, ai fini del monitoraggio e delle verifiche di fine periodo regolatorio è richiesto alle IN di formulare previsioni relative in particolare a quanto segue.

a) Piano di investimenti

Distinto per navi, attrezzatura e impiantistica di navigazione e di terra e mezzi di locomozione via terra quali auto sociali. Per ciascuno degli investimenti programmati dovrà essere indicata la vita utile stimata.



**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

Nel piano degli investimenti, a partire dal PEF di offerta, dovrà essere indicata, per ciascun investimento, almeno la temporalizzazione, il costo stimato e descrizione, nonché benefici attesi sulla concessione in termini economici (riduzione OPEX o aumento Ricavi) che di qualità attesa del servizio.

b) Piano di noleggio di immobilizzazioni di terzi

Distinto per navi, attrezzatura e impiantistica di navigazione e di terra.

Si raccomanda l'esplicitazione di tutte quelle componenti di costo per le quali l'IN ritiene possano esserci variazioni rilevanti nel periodo di previsione (cfr. sezione 2.2.1, punto B.1.7 e sezione 2.2.2).

Piano di manutenzioni

Dovranno essere specificati oggetto, tempistica e costi delle manutenzioni programmate, ordinarie e straordinarie, previste per le navi nel periodo di affidamento di cui al punto B.1.5 della sezione 2.2.1.

c) Spese per servizi operativi esternalizzati

Si tratta dei costi imputati come spese operative esternalizzate.

d) Piano dei costi di commerciali

Si tratta dei costi programmati finalizzati all'incremento del fatturato originato da vendite dei biglietti. Tra i costi commerciali sono incluse le spese di rappresentanza degli amministratori o del personale dirigenziale con funzioni commerciali.

e) Spese per amministratori e personale con ruoli direttivi

Si tratta dei costi imputati come spese amministrative, generali o del personale.

f) Piano delle coperture assicurative

Si tratta del programma dei rischi che intende esternalizzare con delle coperture assicurative. Vanno distinte le coperture assicurative obbligatorie da quelle volontarie o libere.



**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

6. Cause di esclusione dell'offerta economica

A pena di esclusione il PEF deve essere presentato utilizzando lo schema SSP nel quale:

- 1) $VAN^{IN} < VAN^{EA}$
dove:
 - VAN^{IN} è il valore attualizzato della serie di corrispettivi annui richiesti dall'IN;
 - VAN^{EA} è il valore attualizzato dei corrispettivi calcolati dall'EA,
- 2) $TIR = wacc = 9,42\%$
- 3) Piena coerenza fra il PEF e l'offerta economica, espressa come percentuale di ribasso sulla base d'asta.
- 4) Corrispondenza fra quanto riportato negli schemi da 1 a 5 e il dettaglio del trasportato, dei ricavi e dei costi indicati nella sezione II.
- 5) Coerenza fra i dati indicati negli schemi da 1 a 5.
- 6) Corrispondenza fra il dettaglio del traffico e dei costi di cui alla sezione II e i contenuti dell'offerta tecnica.