



**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 DELTA

RELAZIONE ILLUSTRATIVA DEL PIANO ECONOMICO FINANZIARIO SIMULATO

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

Sommario

1.	Obiettivi del documento	2
2.	Indicazioni metodologiche a base del PEF dell'EA	2
3.	Indicazioni relative alla valorizzazione di ricavi, costi e remunerazione del capitale	4
3.1	Ricavi	4
3.2	Costi.....	4



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

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

1. Obiettivi del documento

Il presente documento illustra le assunzioni e la metodologia utilizzata per la predisposizione del Piano economico e finanziario (PEF) elaborato dall'Amministrazione (EA) per determinare il valore della concessione e la base d'asta per la procedura aperta informatizzata per l'affidamento in concessione del servizio pubblico di collegamento marittimo per il trasporto di persone, veicoli e merci in continuità territoriale tra la Sardegna e le isole minori mediante le linee Palau - La Maddalena (Ambito 1 Isola La Maddalena); Portovesme-Carloforte e Calasetta-Carloforte (Ambito 2 Isola San Pietro).

Il PEF oggetto della presente relazione è basata su dati e informazioni disponibili a questa Amministrazione e su ragionevoli previsioni, nonché sul quadro giuridico e normativo vigente.

Dal punto di vista metodologico il PEF si basa sulla modellizzazione prevista da ART negli annessi all'Atto di regolazione recante misure regolatorie per la definizione dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e successive modificazioni e integrazioni, Allegato A alla delibera 22/2019 del 13 Marzo 2019 dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) nonché alla Misura 8 del medesimo atto di regolazione.

In particolare, il modello ART prevede la stima dei costi e dei ricavi presumibili sulla base degli obblighi di servizio posti a base di gara nonché degli eventuali investimenti necessari per il servizio e la conseguente determinazione del margine di utile ragionevole ai sensi della Misura 10 del medesimo atto di regolazione.

2. Indicazioni metodologiche a base del PEF dell'EA

Il PEF poggia sulle seguenti assunzioni semplificatorie di base:

- 1) I ricavi da traffico, a tariffe assunte costanti per l'intero periodo, sono previsti in crescita del 2% all'anno.
- 2) I costi sono anch'essi assunti costanti.
- 3) Non sono considerati nuovi investimenti.
- 4) Il recupero dell'inflazione e le variazioni via via consuntivate di costi e ricavi - ammissibili nei limiti stabiliti dall'all. gamma (matrice dei rischi) – nonché eventuali nuovi investimenti concordati con l'EEA verranno conteggiati in sede di revisione al termine di ciascun periodo regolatorio secondo quanto all'allegato alfa.

Più in dettaglio:



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS

ASSESSORATO DEI TRASPORTI

- a) Gli “altri ricavi”, al netto dei costi di pertinenza stimati pari al 60%, non sono conteggiati nel calcolo delle compensazioni.
- b) Il costo delle manutenzioni ordinarie e straordinarie è riconosciuto nei limiti degli interventi programmati dall'IN nel PEF presentato in sede di offerta:
- (i) il costo delle manutenzioni ordinarie programmate è speso come costo di esercizio;
 - (ii) il costo attualizzato delle manutenzioni straordinarie programmate è capitalizzato in maggior valore delle immobilizzazioni di proprietà - a seconda dei casi dell'IN o del locatore se in leasing - e ammortizzato per 2/3 in rate annuali;
 - (iii) i noleggi vanno contabilizzati secondo il principio ISRF 16 e i relativi canoni annui sono calcolati come somma della quota di ammortamento e della remunerazione del capitale del locatore, pari al WACC fissato dall'ART moltiplicato per il valore dell'immobilizzazione noleggiata, comprensivo della capitalizzazione delle manutenzioni straordinarie programmate (*infra*).
- c) Relativamente alla valorizzazione delle immobilizzazioni di proprietà o in noleggio è stato applicato il criterio c.d. *Current cost accounting*, consistente: (i) nell'ipotizzare il prezzo di una nave di nuova produzione e delle medesime caratteristiche richieste dalla gara; (ii) al quale detrarre il fondo di ammortamento che sarebbe stato accantonato qualora questa avesse avuto la medesima età di ciascuna delle navi impiegate dalle IN partecipanti alla gara - in sostanza il costo di rimpiazzo dell'una con l'altra determinato su basi comparabili; (iii) all'importo così risultante si somma la capitalizzazione dei costi di manutenzione straordinaria, come prima anticipato; (iv) per completezza, ove l'IN decida, d'accordo con l'EA, di acquisire un'ulteriore nave, la sua valorizzazione seguirà il criterio indicato sopra; qualora invece quest'ultima sia in sostituzione di una nave in uso, il valore imputabile sarà posto pari a quello al punto (iv) detratto il valore residuo contabile della nave sostituita (costo netto di rimpiazzo).
- d) Dal combinato disposto di quanto ai punto (a-iii) e (b) discende che il costo di impiego di una nave noleggiata (il canone) coincide con quello di una nave di proprietà dell'IN, essendo entrambi pari alla remunerazione del capitale investito sommata all'ammortamento). In tal modo
- e) Relativamente all'allocatione fra l'IN e l'EA dei rischi di domanda e di costo, la matrice dei rischi (all. gamma) e i conseguenti criteri di calcolo della sovra o sotto compensazione alla conclusione di ciascun periodo regolatorio (all. alfa) introducono un equilibrato criterio di *risk sharing*, che si articola in una contenuta forchetta simmetrica di variazioni percentuali – in più o in meno - di ricavi e costi consuntivati rispetto a quelli previsti nel PEF di gara dell'IN affidataria. Oltre a rispondere a principi di equità, questo approccio produce effetti incentivanti a una condotta efficiente dell'IN.



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

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

3. Indicazioni relative alla valorizzazione di ricavi, costi e remunerazione del capitale

Si basano sui dati quantitativi illustrati nei set informativi relativi a ciascun ambito/isola. Sono stati considerati i dati consuntivi dell'anno 2023; tenuto conto che l'operativo di ciascun ambito/isola resta inalterato nel periodo qui oggetto di gara, tali dati possono essere considerati attendibili se proiettati all'anno 2025 ("anno base").

3.1 Ricavi

Per il 2025 si è assunto il livello di traffico del 2023, prevedendone una crescita annua costante del 2% che, data la costanza delle tariffe, si riflette in pari misura sui ricavi da traffico.

Come anticipato, i ricavi netti non da trasporto non rilevano ai fini della compensazione.

3.2 Costi

Da ricordare che nel PEF si è assunta la costanza dei costi nei sei anni di affidamento, salvo revisioni alla conclusione del primo periodo regolatorio: ne segue che i costi sono stati stimati con base l'anno 2025.

a) Naviglio:

- (i) 8 navi con le medesime caratteristiche complessivamente impiegate, di cui: 3 per i servizi dell'ambito/isola 1; 4 per l'ambito/isola 2; 1 come nave di riserva con costi suddivisi in pari misura fra l'ambito/isola 1 e l'ambito/isola 2.
- (ii) si è ipotizzato che le navi di proprietà dell'IN e quelle noleggiate siano di pari numero;
- (iii) i relativi costi sono stimati nell'assunto che dette navi siano in uso esclusivo degli ambiti in affidamento.

b) Costo del personale: ore lavorate nell'anno 2023 * costo medio unitario del personale come da contratto di lavoro, incrementato del (41%) per tener conto delle progressioni retributive contrattuali nel 2024.

c) Costo del carburante: litri consumati nell'anno 2023 * costo unitario (€/LT 0,929, inclusivo di trasporto e oneri diversi).

d) Costo dei lubrificanti: stimati pari al 12% del costo del carburante.

e) Costi di manutenzione ordinaria: stimati nell'ordine di circa €/anno 400.000 per nave.

f) Costi capitalizzati di manutenzione straordinaria: stimati nell'ordine di circa €/nave 3.000.000 per l'insieme del periodo di affidamento

g) Immobilizzazioni (navi): prezzo a nuovo (2023): € 11.000.000; vita utile: 40 anni; ricostruzione del fondo ammortamento: anni 2000-2023.

h) Ammortamenti: risultanti da quanto sopra.



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

- i) Canoni di noleggio: come indicato ai punti b)-d) della sezione 2.
- j) Capitale investito netto (media annua sull'insieme dei due ambiti): € 28.350.984.
- k) WACC nominale pre-tax: 9,42% (valore fornito da ART con comunicazione protocollo n°.4433 del 8/2/2024).
- l) Remunerazione del capitale investito (media annua sull'insieme dei due ambiti): € 2.670.663.