

2° CORSO

12-14 maggio 2026, Verona.



Con il contributo tecnico-scientifico di



Il Piano Economico Finanziario (PEF) del Contratto di Servizio

Mirko Giagnorio



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA

1. Il Piano Economico e Finanziario (PEF) del Contratto di Servizio (CdS)
2. Il periodo regolatorio e la verifica dell'equilibrio-economico finanziario
3. L'aggiornamento del Contratto di Servizio e la revisione del PEF
4. Esercitazione “La revisione del PEF di gara”

1. Il Piano Economico e Finanziario (PEF) del Contratto di Servizio (CdS)

Regolamento (CE) n. 1370/2007 – art. 4, par. 1

I contratti di servizio pubblico e le norme generali:

- a) definiscono con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico (OSP) che l'operatore del servizio pubblico deve assolvere e le zone geografiche interessate;
- b) stabiliscono in anticipo, in modo obiettivo e trasparente:
 - i) i **parametri** in base ai quali deve essere calcolata l'**eventuale compensazione**; e
 - ii) la natura e la portata degli eventuali diritti di esclusiva concessi;
in modo da impedire una **compensazione eccessiva**.

→ Tali parametri sono determinati in modo tale che la compensazione corrisposta non possa superare l'**importo necessario per coprire l'effetto finanziario netto sui costi sostenuti e sui ricavi** originati dall'assolvimento dell'obbligo di servizio pubblico, tenendo conto dei **relativi ricavi trattenuti dall'operatore** del servizio pubblico, nonché di un **profitto ragionevole**;
- c) definiscono le modalità di ripartizione dei **costi connessi alla fornitura di servizi**. Tali costi possono comprendere, in particolare, le spese per il personale, per l'energia, gli oneri per le infrastrutture, la manutenzione e la riparazione dei veicoli adibiti al trasporto pubblico, del materiale rotabile e delle installazioni necessarie per l'esercizio dei servizi di trasporto di passeggeri, i costi fissi e un rendimento adeguato del capitale.

D.lgs. N. 422/1997

- Art. 17 Le regioni, le province e i comuni, allo scopo di assicurare la mobilità degli utenti, definiscono gli obblighi di servizio pubblico, prevedendo nei contratti di servizio di cui all'articolo 19, le corrispondenti **compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi** (definiti secondo il criterio costi standard)
- Art. 19 1) I contratti di servizio assicurano la completa **corrispondenza fra oneri per servizi e risorse disponibili**, al netto dei proventi tariffari e sono stipulati prima dell'inizio del loro periodo di validità.
- 3) I contratti di servizio definiscono (...) e) l'**importo eventualmente dovuto dall'ente pubblico all'azienda di trasporto** per le prestazioni oggetto del contratto e le modalità di pagamento, nonché eventuali adeguamenti conseguenti a mutamenti della struttura tariffaria.
- 4) Gli importi di cui al comma 3, lettera e), possono essere **soggetti a revisione** annuale con modalità determinate nel contratto stesso allo scopo di incentivare miglioramenti di efficienza.


Delibera ART n. 154/2019

- Il **piano economico-finanziario (PEF) regolatorio** è il documento di programmazione della gestione del servizio di trasporto oggetto di affidamento, che contiene lo sviluppo temporale di dati economici, patrimoniali e finanziari durante il periodo di vigenza del contratto di servizio (CdS).
- Il PEF è uno **strumento operativo** che assume caratteristiche e funzioni diverse in relazione a:
 - a) modalità di affidamento prescelta (gara, affidamento diretto/in house);
 - b) fase della procedura nella quale viene impiegato (propedeutica alla procedura, gara, vigenza contrattuale);
 - c) soggetto onerato dalla sua predisposizione (ente affidante, partecipante alla gara e impresa affidataria).

Nei casi di affidamenti con gara

Fase di preparazione e svolgimento della gara	Alla stipula del contratto	Vigenza contrattuale
<p><u>PEF simulato (PEFS)</u> PEF predisposto dall'Ente Affidante (EA) al fine di determinare il corrispettivo a base d'asta</p>	<p><u>PEF del CdS</u> PEF redatto dall'Impresa Affidataria (IA) in esito alla gara</p>	<p><u>PEF consuntivo</u> PEF redatto dall'Impresa Affidataria (IA) al termine di ciascun periodo regolatorio al fine di verificare</p>
<p><u>PEF di gara (PEFG)</u> PEF predisposto dal Partecipante alla Gara (PG) con lo scopo di formulare la propria offerta</p>		<p>l'equilibrio economico-finanziario, attraverso il confronto tra il PEF del CdS iniziale o del precedente periodo</p>

Nel caso di affidamenti diretti o *in house*

Fase di affidamento	Vigenza contrattuale
<p><u>PEF simulato (PEFS)</u> PEF predisposto dall'Ente Affidante al fine di determinare il corrispettivo del CdS e verificare la sostenibilità della gestione</p> <p style="text-align: center;"></p> <p>Risultato di un'attività di negoziazione con l'Impresa Affidataria (IA)</p>	<p><u>PEF consuntivo</u> PEF redatto dall'Impresa Affidataria (IA) al termine di ciascun periodo regolatorio al fine di verificare l'equilibrio economico-finanziario, attraverso il confronto tra il PEF del CdS iniziale o del precedente periodo</p>

PEF simulato (PEFS) negli affidamenti con gara /1

Delibera ART n. 154/2019 – Misura 14, Annesso 5b

- Il PEFS è definito dall'EA nella fase propedeutica all'avvio della procedura, al fine di determinare **il corrispettivo contrattuale da porre a base d'asta.**
- La valorizzazione delle voci del prospetto è stimata tenuto conto
 - degli **obiettivi perseguiti contrattualmente**, anche in termini di realizzazione degli **investimenti**;
 - degli **andamenti storici** di (eventuali) precedenti gestioni, come rendicontate dall'*incumbent* all'EA;
 - di **confronti (benchmark)** nazionali e internazionali condotti con riguardo a imprese medie del settore o assimilabili, gestite in modo efficiente e dotate di una struttura organizzativa in grado di garantire la piena esecuzione del servizio;
 - dei **costi di riferimento** come determinati dall'Autorità ex art. 7, comma 1 del d.lgs. n. 201/2022 riferimento;
 - del **costo standard di cui al d.m. 157/2018** con le **eventuali integrazioni** che tengano conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti territoriali in termini di programmazione dei servizi e di promozione dell'efficienza del settore;
 - dei **prezzi dei fattori produttivi** al momento della redazione del PEFS, nonché della loro **possibile evoluzione**, anche in relazione all'inflazione programmata/previsionale per il periodo di vigenza contrattuale.

PEF simulato (PEFS) negli affidamenti con gara /2

Delibera ART n. 154/2019 – Misura 14, Annesso 5b



La struttura del PEFS e la sua valorizzazione devono riflettere le **caratteristiche organizzative della nuova gestione** e non risultare una mera riproposizione di quelle pregresse.

- Importante specificare le ipotesi formulate al fine di ridurre le asimmetrie informative tra i potenziali partecipanti.
- Obiettivo: Garantire un confronto equo tra i partecipanti alla gara. Il PEFS deve sempre essere predisposto in maniera tale da determinare un **level playing field** tra i partecipanti alla gara e, in particolare, tra *incumbent* e *new entrant*.

Nota: Con l'entrata a regime della contabilità regolatoria, l'EA disporrà, inoltre, di una significativa base dati per la definizione di parametri di riferimento, anche differenziati per opportuni *cluster* di imprese, utili alla compilazione dei PEFS inerenti a futuri affidamenti degli obiettivi perseguiti contrattualmente, anche in termini di realizzazione degli investimenti.

Il PEF di gara (PEFG)

Delibera ART n. 154/2019 – Misura 22, Annesso 5b

- Il PEF di gara (PEFG) è finalizzato alla formulazione della propria offerta da parte delle imprese Partecipanti alla Gara (PG).
 - I partecipanti alla gara (PG), al fine di dimostrare la **sostenibilità economico-finanziaria** della propria offerta valorizzano il PEFG sulla base di **costi realmente sostenuti** in precedenza o che si prevede di sostenere in relazione alle caratteristiche del servizio, nonché di **stime sull'evoluzione degli stessi nell'arco di vigenza contrattuale**, tenuto conto, anche in questo caso, dell'inflazione programmata/previsionale per il periodo di vigenza contrattuale.
- Il PEF di gara è corredato da una **relazione illustrativa** degli schemi presentati, contenente in particolare la descrizione dei dati di input di domanda e offerta, delle ipotesi alla base dell'offerta presentata e delle modalità di calcolo dei valori.
 - Consentire la valutazione della sostenibilità finanziaria di un eventuale **piano investimenti**.
- In caso di **affidamento plurimodale**, ai fini delle specifiche modalità di rendicontazione previste nel CdS, è redatto uno schema per ciascuna modalità di servizio di trasporto oggetto di affidamento.

Il PEF del CdS

Delibera ART n. 154/2019 – Misura 22, Annesso 5b

- Il PEFG redatto dall'impresa che risulterà aggiudicataria diviene il PEF del Contratto di Servizio (CdS, viene a esso allegato) e costituirà il documento di riferimento in sede di verifica dell'equilibrio economico-finanziario.
- In fase di esecuzione del contratto, il PEF del CdS costituisce uno **strumento di monitoraggio della gestione economico-finanziaria dell'affidamento**, inclusi i miglioramenti dell'efficienza e dell'efficacia del servizio.
- Tale PEF è soggetto ad **aggiornamento/revisione** al termine di ciascun periodo regolatorio.

PEF simulato (PEFS) negli affidamenti diretti o *in house*

Delibera ART n. 154/2019 – Misura 15, Annesso 5b

- Il PEFS è finalizzato a determinare il corrispettivo del CdS e a verificare, a monte, la sostenibilità della gestione e, in corso di vigenza contrattuale, il mantenimento dell'equilibrio economico-finanziario del CdS per l'intera durata dell'affidamento.
- Rispetto alle modalità illustrate in relazione agli affidamenti con gara, i PEFS in caso di affidamento diretto o *in house* risultano da un'**attività negoziale condotta con l'IA**, la quale potrà fornire elementi oggettivi funzionali all'EA per la valorizzazione delle voci di cui agli schemi ART, anche tenuto conto dei PEF relativi a precedenti affidamenti.
- Nell'ambito del predetto PEF simulato, l'EA specifica gli obiettivi che l'IA è tenuta a perseguire, ai fini di un **miglioramento progressivo dell'efficacia del servizio e dell'efficienza della gestione** nel corso dell'intera durata del contratto.
- Il PEF predisposto dall'EA è allegato al CdS e ne costituisce parte integrante e sostanziale.

Gli schemi ART per la costruzione del PEF

- **Conto economico regolatorio (Schema 1)**
 - Calcolare la quota di costi della gestione caratteristica (operativi + ammortamenti) sostenuti per l'adempimento degli OSP, non coperti dai ricavi (inclusi gli effetti positivi di rete), generati dalla fornitura del servizio di trasporto.
- **Stato patrimoniale regolatorio e determinazione dell'utile ragionevole (Schema 2)**
 - Individuare il capitale investito netto (CIN) regolatorio su cui applicare il WACC, fornito dall'Autorità, al fine di calcolare l'utile ragionevole.
- **Determinazione della compensazione (Schema 3)**
 - Determinare la compensazione attraverso i risultati dell'applicazione degli Schemi 1 e 2, e la successiva verifica delle condizioni di equilibrio.
- **Rendiconto finanziario (Schema 4)**
 - Valutare l'evoluzione della situazione finanziaria nel periodo di vigenza del CdS, in particolare nel caso in cui lo stesso contratto contempli investimenti a carico dell'IA.

PEFS

PEFG

Ammissibilità e criteri di rilevazione

- Le poste economico-patrimoniali ai fini della determinazione del corrispettivo contrattuale devono rispettare i seguenti principi:

(Delibera ART n. 154/2019 – Annesso 5b)

- *Pertinenza*: solo poste riconducibili al servizio oggetto del CdS.
- *Congruità*: valori adeguati rispetto a perimetro, obiettivi, benchmark e fattori produttivi.
- *Competenza*: attribuzione all'esercizio corretto.
- *Separatezza*: distinzione da altri CdS o attività a mercato.
- *Comparabilità dei valori*: coerenza nel tempo e con la contabilità regolatoria.
- *Imputazione al bilancio civilistico e verificabilità dei dati*.

- Il PEF è redatto in accordo con gli schemi di contabilità regolatoria forniti dall'ART
 - Delibera ART n. 154/2019 – Annesso 5a: distinti per servizi su strada e su ferrovia

Conto economico regolatorio (Schema 1)

Allegato "A" alla delibera n. 154/2019

ANNEXO 5a/PEF TPL su strada – TESTO CONSOLIDATO

Rif. Conto Economico CoReg (Annesso 3) ex nota metodologica ART*	Componenti economiche PEF	Anno			
		1	2	...	n
TPCER0001 [al netto di TPCER0006]	1.a	Ricavi da traffico			
TPCER0002 + TPCER0003 + TPCER0004	1.a.i	di cui ricavi da titoli di viaggio			
TPCER0005	1.a.ii	di cui compensazioni per agevolazioni/esenzioni tariffarie non coperte dal corrispettivo			
Voce non presente in CoReg	1.a.iii	di cui altro			
TPCER0011 [se pertinente] + TPCER0015	1.b	Altri proventi (escluso proventi finanziari)			
	1 = 1.a + 1.b	Totale ricavi generati dall'assolvimento degli OSP			
Voce non presente in CoReg	2	Effetti positivi di rete indotti¹			
TPCEC0001	3.a	Consumi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci²			
TPCEC0002	3.a.i	di cui carburante per trazione			
TPCEC0003	3.a.ii	di cui elettricità per trazione			
Voce non presente in CoReg	3.a.iii	di cui idrogeno per trazione			
TPCEC0004	3.a.iv	di cui per ricambi e materiale per manutenzione materiale rotabile			
TPCEC0005 + TPCEC0006	3.a.v	di cui altro			
TPCEC0007	3.b	Costi per servizi di terzi			
TPCEC0008	3.b.i	di cui canoni di accesso e utilizzo infrastruttura			
TPCEC0009	3.b.ii	di cui manutenzione del materiale rotabile			
TPCEC0010 + ... + TPCEC0017	3.b.iii	di cui altro			
TPCEC0018	3.c	Costi per godimento beni di terzi			
TPCEC0020	3.c.i	di cui per canoni di leasing/noleggiate materiale rotabile [non contabilizzati in applicazione dell'IFRS 16]			
TPCEC0019 [limitatamente alla quota relativa a depositi e rimesse]	3.c.ii	di cui per locazione depositi, rimesse e officine			
TPCEC0019 + TPCEC0021	3.c.iii	di cui altro			
TPCEC0022	3.d	Costo del personale			
TPCEC0023	3.d.i	di cui addetti all'esercizio ³			
TPCEC0025	3.d.ii	di cui addetti alla manutenzione			
TPCEC0024 + TPCEC0026 + TPCEC0027	3.d.iii	di cui altro			
TPCEC0028 [al netto di TPCEC0029 + TPCEC0030]	3.e	Oneri diversi di gestione			
Voce non presente in CoReg	3.f	Utilizzo fondi (ad es. relativi ad accantonamenti per manutenzioni cicliche ordinarie)⁴			
TPCEC0032	3.g	- Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni (costi capitalizzati)			
	3 = 3.a + ... + 3.f - 3.g	Totale costi operativi generati dall'assolvimento degli OSP⁵			
TPCEAM0006 [limitatamente alla quota di imm. imm.]	4.a	Ammortamenti immobilizzazioni immateriali			
TPCEAM0001 [+ eventuali altre imm. mat. da TPCEAM0006]	4.b	Ammortamenti immobilizzazioni materiali			
TPCEAM0002	4.b.i	di cui per materiale rotabile autofinanziato			
TPCEAM0009	4.b.i.i	manutenzione straordinaria/revamping capitalizzati			
Voce non presente in CoReg	4.b.ii	di cui per depositi, rimesse e officine			
Voce non presente in CoReg	4.b.iii	di cui per canoni di leasing/noleggiate contabilizzati in applicazione dell'IFRS 16			
TPCEAM0002 + TPCEAM0003 + TPCEAM0004 + TPCEAM0005 + TPCEAM0009	4.b.iv	di cui altro			
	4 = 4.a + 4.b	Totale ammortamenti			

Confronto tra risultato del PEFS e costo standard

Costo standard (D.M. n. 157/2018) mira a individuare e remunerare i fattori utilizzati per la produzione del servizio di seguito specificati:

- costi industriali della produzione (materie e merci dirette, lavoro diretto, costi industriali indiretti per materie, merci e lavoro, ammortamenti, ecc.);
- costi generali (commerciali, derivanti dai compensi degli organi sociali e della direzione generale, contributi associativi, consulenze amministrative, costi per le attività amministrative e per il monitoraggio dei servizi e della loro qualità compreso il sistema informativo di supporto, ecc.);
- equa remunerazione del capitale investito netto;
- tasse e imposte non detraibili.



Per confrontare **costo standard** e “**totale costi operativi generati dall’assolvimento degli OSP**” dello Schema 1 del PEFS:

- sottrarre i **costi di accesso alle infrastrutture** non considerate nel calcolo del costo standard;
- sommare le **quote di ammortamento** relative al solo materiale rotabile (inclusive delle quote inerenti a investimenti in tecnologia e manutenzione capitalizzata);
- **sommare l’utile ragionevole**;
- dividere il risultato delle operazioni precedenti per i **treni-km/bus-km** oggetto dell’affidamento.

Stato patrimoniale regolatorio e determinazione dell'utile ragionevole (Schema 2)

Allegato "A" alla delibera n. 154/2019

ANNESSE 5a/PEF TPL su strada – TESTO CONSOLIDATO

Rif. Stato Patrimoniale CoReg (Annesso 3) ex nota metodologica ART ¹	Componenti patrimoniali PEF		Anno			
			1	2	...	n
TPSPAT0008 [al netto di TPSPAT0010]	1.a	Immobilizzazioni immateriali				
<i>Voce non presente in CoReg [quota relativa di TPSPAT0011]</i>	1.a.i	<i>di cui costi di impianto e ampliamento¹</i>				
<i>Voce non presente in CoReg [quota relativa di TPSPAT0011]</i>	1.a.ii	<i>di cui costi di sviluppo²</i>				
TPSPAT0009 [per la relativa quota]	1.a.iii	<i>di cui diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere di ingegno³</i>				
TPSPAT0009 [per la relativa quota]	1.a.iv	<i>di cui concessioni licenze e marchi⁴</i>				
TPSPAT0011	1.a.v	<i>di cui altro</i>				
TPSPAT0001	1.b	Immobilizzazioni materiali ⁵				
TPSPAT0003 + TPSPAT0004 [per la relativa quota]	1.b.i	<i>di cui terreni e fabbricati</i>				
<i>TPSPAT0003 per la relativa quota</i>	1.b.i.i	<i>depositi, rimesse e officine</i>				
TPSPAT0003 + ... + TPSPAT0006 [per la relativa quota]	1.b.ii	<i>di cui impianti e macchinari</i>				
TPSPAT0002	1.b.ii.i	<i>materiale rotabile autofinanziato</i>				
<i>Voce non presente in CoReg</i>	1.b.ii.ii	<i>manutenzione straordinaria/revamping capitalizzati</i>				
<i>Voce non presente in CoReg</i>	1.b.ii.iii	<i>materiale rotabile acquisito in leasing/noleggio e contabilizzato in applicazione dell'IFRS 16</i>				
<i>Voce non presente in CoReg [quota relativa di TPSPAT0007]</i>	1.b.iii	<i>di cui attrezzature industriali e commerciali</i>				
TPSPAT0007	1.b.iv	<i>di cui altri beni</i>				
	1 = 1.a + 1.b	Totale immobilizzazioni				
TPSPAT0020	2.a	Rimanenze				
<i>Voce non presente in CoReg</i>	2.a.i	<i>di cui materie prime, sussidiarie, di consumo e merci</i>				
<i>Voce non presente in CoReg</i>	2.a.ii	<i>di cui altre</i>				
TPSPAT0022	2.b	Crediti				
TPSPAT0015 + TPSPAT0022	2.b.i	<i>di cui commerciali⁶</i>				
TPSPAT0024 [per la relativa quota]	2.b.ii	<i>di cui verso ente affidante per pagamenti differiti⁷</i>				
TPSPAT0024 [per la relativa quota residua]	2.b.iii	<i>di cui altri crediti</i>				
	2 = 2.a + 2.b	Totale attivo circolante regolatorio				
TPSPPS0008 + TPSPPS0009	3	Debiti commerciali ⁸				
	4=1+2-3	Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio				
	5	WACC				Valore ART
	6=5*4	Utile ragionevole				

Determinazione della compensazione (Schema 3)

Allegato "A" alla delibera n. 154/2019

ANNEXO 5a/PEF TPL su strada – TESTO CONSOLIDATO

Componenti economiche/Valori calcolati		Anno				Rif. incrociati
		1	2	...	n	
Dati di input						
A	Ricavi generati dall'assolvimento degli OSP					Schema 1:1
B	Effetti positivi di rete indotti ¹					Schema 1:2
C=A+B	Ricavi + effetti positivi di rete					
D	Costi operativi generati dall'assolvimento degli OSP					Schema 1:3
E	Ammortamenti					Schema 1:4
F=D+E	Costi operativi generati dall'assolvimento degli OSP + ammortamenti					Val cal
FG	Utile ragionevole (WACC* <i>CIN</i>)					Schema 2:6
H=F+G	Costi operativi + ammortamenti + utile ragionevole					Val cal
Condizione di applicazione della metodologia di calcolo del MUR						
I	Tasso di riferimento del settore ART					Input
J	Soglia di riferimento ART per verifica condizione					Input
K=I*J	Tasso di riferimento del settore ART*soglia di riferimento ART per verifica condizione					Val cal
L=C+(H-C)	Ricavi + effetti positivi di rete + compensazione variabile derivante da WACC* <i>CIN</i>					Val cal
M=G/L	Rapporto utile ragionevole/(ricavi + effetti di rete + compensazione)					Val cal
Verifica condizione di applicazione [=SE(M<K;"SI";"NO")]						
SE "NO" allora si applica la metodologia basata su WACC*<i>CIN</i>						
N=H-C	Compensazione variabile					Val cal
O	VAN N				Formula Excel =VAN(S; N _{anno 1} ; N _{anno n})	Val cal
P	Compensazione costante				Formula Excel =RATA(S; ANNI PEF; O)	Val cal
Q=P-N	Poste figurative (compensazione costante - compensazione variabile)					Val cal
P'	Compensazione effettiva ²					Val EA
Q'=P'-N	Poste figurative (compensazione effettiva - compensazione variabile)					Val cal
CONDIZIONI DI VERIFICA DELLA COMPENSAZIONE COSTANTE/EFFETTIVA³						
R	VAN Q = 0				Formula Excel =SE((TRONCA(VAN(S; Q _{anno 1} ; Q _{anno n}),1)=0;"SI";"NO")	Val cal
R'	VAN Q' = 0				Formula Excel =SE(((TRONCA(VAN(S; Q' _{anno 1} ; Q' _{anno n}),1)=0;"SI";"NO")	Val cal
S	WACC ART					Val ART
SE "SI" allora si applica la metodologia alternativa basata sull'EBIT margin						
T	Soglia di riferimento ART per calcolo compensazione					Input
U=T*I	Tasso garantito all'IA					Val Cal
V	Compensazione ⁴ [(-C+F+(U*C))/(1-U)]					Val Cal

Il concetto di margine utile ragionevole

- Il margine di utile ragionevole è la componente della compensazione che riconosce all'operatore economico un ritorno sul capitale impiegato e un profitto "congruo" per svolgere un servizio di interesse economico generale (SIEG) o un servizio pubblico soggetto ad obblighi di servizio pubblico.
 - Il tasso di remunerazione del capitale che sarebbe richiesto da un'impresa media per valutare se prestare o meno il servizio per l'intera durata dell'atto del contratto, tenendo conto del livello di rischio [Commissione Europea 2012/C 8/03]
- Il margine Metodo di calcolo basato sull'applicazione del Costo medio ponderato del capitale (**WACC**) al livello di **Capitale Investito Netto (CIN)**.
- Approccio alternativo introdotto dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART): **EBIT margin** [Delibera ART n. 154/2019 – Misura 17]

Il Capitale Investito Netto (CIN)

- Il CIN è una grandezza data dalla somma di specifiche voci dell'attivo e del passivo dello stato patrimoniale, che misura il **capitale apportato dall'impresa** di TPL per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico oggetto di affidamento.
 - Rappresenta il valore delle attività impiegate nella produzione e vendita al netto delle passività operative.
 - Include solo le voci relative al capitale investito necessario per lo svolgimento del servizio pubblico (escluse diverse voci dello Stato Patrimoniale): **CIN REGOLATORIO**.

Delibera ART n. 154/2019 – Annesso 5b

$$\begin{aligned}
 & \textit{Capitale Investito Netto (CIN) regolatorio} \\
 = & \textit{Totale immobilizzazioni} + \textit{Totale attivo circolante regolatorio} \\
 & \quad - \textit{Debiti commerciali}
 \end{aligned}$$

II WACC (*Weighted Average Cost of Capital*)

- Il costo medio ponderato del capitale (WACC) misura il **livello minimo del rendimento del capitale investito netto** che l'impresa "deve" generare per remunerare adeguatamente gli azionisti, gli altri fornitori di capitale oneroso e a far fronte agli obblighi tributari (WACC ante-imposte).

$$WACC = g \cdot \frac{R_d \cdot (1 - t)}{1 - T} + (1 - g) \cdot \frac{R_e}{1 - T}$$

dove

- g (*gearing*) = quota di indebitamento finanziario;
- R_d = tasso di rendimento ammesso sul capitale di debito;
- t = aliquota IRES che rappresenta lo scudo fiscale;
- T = aliquota fiscale sul reddito (IRES + IRAP);
- $(1 - g)$ = quota di capitale proprio;
- R_e = tasso nominale di rendimento ammesso sul capitale proprio.

Determinazione del margine di utile ragionevole

Delibera ART n. 154/2019 – Misura 17

- Ai fini della predisposizione del PEFS, l'Ente Affidante prevede il riconoscimento all'Impresa Affidataria per la prestazione del servizio gravato da OSP durante il periodo di affidamento, come **misura del margine di utile ragionevole**, dell'importo ottenuto dall'applicazione del tasso di remunerazione (WACC) definito dall'Autorità annualmente e pubblicato sul proprio sito web istituzionale, al capitale investito netto (CIN).

$$Utile\ ragionevole = CIN \times WACC$$

- Nell'Allegato A delle Delibere ART 28/2026 e 30/2026 vengono riportati il margine di utile ragionevole (WACC nominale pre-tax) da utilizzarsi per i seguenti 12 mesi dalla data di pubblicazione della stessa (6 marzo 2026-5 marzo 2027) nella misura di:
 - ❖ 6,97% per i servizi ferroviari; ❖ 7,10 % per i servizi su strada.

Delibera ART n. 154/2019 – Misura 17

L'EA (ente affidante), previa consultazione con gli stakeholder di cui alla Misura 4, può prevedere un tasso di valore diverso rispetto al WACC pubblicato dall'Autorità nei seguenti casi:

- a) **maggiorazione**, di non oltre 200 punti base, in presenza di procedure di gara che prevedano **investimenti di significativo grado di rischio, correlato anche alla gestione caratteristica**, finanziati dall'IA e funzionali al miglioramento del servizio, riguardanti, in particolare, il rinnovamento del materiale rotabile e la realizzazione di infrastrutture, anche digitali, con rischio in capo all'IA ai sensi della Misura 13. Il valore del WACC così proporzionalmente incrementato sarà applicato a partire dal periodo regolatorio in cui entreranno in esercizio gli investimenti effettuati dall'IA;
- b) **riduzione**, non al di sotto del valore del tasso privo di rischio (*risk free rate*) nominale, in presenza di un **basso livello di rischio associato agli investimenti assunti dall'IA** ai sensi della misura 13, segnatamente nelle procedure di affidamento diverse dalla gara e in caso di appalto, ove l'EA abbia previsto in tale ultimo caso il PEFS quale strumento di supporto per la determinazione della compensazione a base d'asta. In particolare, nel caso di affidamento diretto, il valore è fissato di concerto con l'IA, tenendo conto dell'intensità e della ripartizione dei rischi assunti ai sensi della misura 13.

Approccio alternativo per il calcolo del margine utile ragionevole

Delibera ART n. 154/2019 – Misura 17 punto 5

- In sede di predisposizione del PEFS, per tutte le procedure di affidamento, ove la gestione si caratterizzi per un impiego di capitale limitato o nullo, l'EA sottopone alla valutazione preventiva dell'Autorità, fornendone idonea motivazione, l'applicazione di una modalità alternativa al WACC per la determinazione dell'utile ragionevole da riconoscere.
 → In tale ambito l'EA fornisce gli elementi per garantire all'IA una maggiore redditività dalla modalità alternativa rispetto a quella ordinaria.

Si assume un impiego di capitale limitato o nullo nell'ipotesi in cui la remunerazione di cui al punto $CIN \times WACC$ rapportata ai ricavi (incluso il corrispettivo), espressa in termini percentuali, risulti essere, in almeno una annualità del PEF, inferiore al 50% di un tasso di riferimento calcolato come media aritmetica dell'*EBIT margin* di un campione significativo di CdS individuato.

Il campione è costituito dai CdS in capo alle imprese del settore che, sulla base dei dati di Contabilità Regulatoria forniti dall'ART, registrano un margine operativo netto positivo.

Calcolo del margine utile ragionevole con approccio alternativo

- La modalità alternativa di determinazione dell'utile ragionevole nel PEFS dovrà garantire all'IA un ***EBIT margin*** di periodo correlato alla matrice dei rischi (Misura 13) **non superiore ad una percentuale dell'80% e non inferiore ad una percentuale del 50%** del tasso di rendimento di riferimento del mercato.

→ Calcolato sulla base di un campione di CdS in capo alle imprese del settore che, sulla base dei dati di Contabilità Regulatoria forniti dall'ART, registrano un margine operativo netto positivo.

$$Utile\ ragionevole = \frac{Risultato\ operativo\ netto}{Ricavi\ (inclusi\ corrispettivi)}$$

- Nell'Allegato A delle Delibere ART 28/2026 e 30/2026 vengono riportati i valori dell'*EBIT margin* da utilizzarsi per i seguenti 12 mesi dalla data di pubblicazione della stessa (6 marzo 2026-5 marzo 2027) nella misura di:
 - ❖ 8,58% per i servizi ferroviari; ❖ 9,88% per i servizi su strada

Rendiconto finanziario (Schema 4)

[Metodo diretto] – Redatto dai partecipanti alla gara (PG)

Allegato "A" alla delibera n. 154/2019

ANNESSO 5a/PEF TPL su strada – TESTO CONSOLIDATO

Schema 4 - Rendiconto Finanziario		Anno 1	Anno 2	Anno ...	Anno N
1.a	Incassi da tariffa				
1.b	Incassi da corrispettivo				
1.c	Altri incassi				
1.d	Pagamenti a fornitori per materie prime e materiali di consumo				
1.e	Pagamenti a fornitori per servizi				
1.f	Pagamenti al personale				
1.g	Altri pagamenti				
1.h	Imposte pagate sul reddito				
1	Flusso di cassa dell'attività operativa				
2.a	Investimenti in immobilizzazioni immateriali				
2.b	Disinvestimenti in immobilizzazioni immateriali				
2.c	Investimenti in immobilizzazioni materiali				
2.d	Disinvestimenti in immobilizzazioni materiali				
2	Flusso di cassa dell'attività di investimento				
3.a	Incremento mezzi di terzi				
3.b	Decremento mezzi di terzi				
3.c	Incremento mezzi propri				
3.d	Decremento mezzi propri				
3	Flusso di cassa dell'attività finanziaria				
4=1+2+3	Variazione delle Disponibilità Liquide				
5	Disponibilità iniziali				
6	Disponibilità finali				
7	Flusso di cassa a servizio del debito				
8	Servizio del debito				

Le molteplici finalità informative del PEF

**E
X
A
N
T
E**

Fattibilità del progetto

Finanziabilità / Bancabilità

Convenienza economica

Sostenibilità pubblica

- Verificare le condizioni di equilibrio economico-finanziario del servizio e confrontare scenari realizzativi e gestionali;
- Supportare la determinazione del corrispettivo;
- Verificare la capacità del progetto di attrarre operatori e di determinare i livelli di finanziabilità dei progetti;
- Analizzare gli impatti sul bilancio pubblico nel tempo e la coerenza con tariffe, investimenti e utile ragionevole;
- Valutare le offerte tecniche ed economiche dei partecipanti.

**E
X
P
O
S
T**

Monitoraggio del servizio

Verifica dell'equilibrio economico-finanziario

Revisione / Rinegoziazione del CdS e del PEF

- Monitorare l'andamento economico, patrimoniale e finanziario del CdS durante il periodo regolatorio;
- Verificare il mantenimento dell'equilibrio economico-finanziario e gli scostamenti rispetto al PEF del CdS;
- Supportare la revisione del PEF e le eventuali modifiche / rinegoziazioni contrattuali;
- Valutare gli effetti dei rischi allocati, delle variazioni del servizio, delle tariffe e dei costi su corrispettivo, servizio e investimenti.



PEF nelle diverse fasi: PEF simulato → PEF di gara → PEF del CdS → PEF consuntivo

Strumento dinamico

2. Il periodo regolatorio e la verifica dell'equilibrio-economico finanziario

Il periodo regolatorio: che cos'è e a cosa serve

Definizione ART

Periodo interno al tempo di vigenza del CdS, di durata compresa tra 3 e 5 anni, ove vengono fissati gli obiettivi di efficacia ed efficienza e al termine del quale si effettua la verifica dell'equilibrio economico-finanziario e del raggiungimento dei predetti obiettivi.

Funzione nel CdS

Trasforma la durata contrattuale in finestre gestionali verificabili: consente di misurare risultati, scostamenti, investimenti, qualità e sostenibilità del servizio.

Vigenza contrattuale del CdS

Periodo regolatorio 1

obiettivi + monitoraggio + verifica

Periodo regolatorio 2

obiettivi + monitoraggio + verifica

Periodo regolatorio 3

obiettivi + monitoraggio + verifica

CdS: durata definita anche in funzione di rischi, investimenti e recupero degli investimenti

Obiettivi del Contratto di Servizio (CdS)

Delibera ART n. 154/2019 – Misura 16

L'Ente Affidante specifica nella documentazione che disciplina la procedura di affidamento gli obiettivi che l'Impresa Affidataria è tenuta a perseguire nel corso del CdS. Tali obiettivi sono definiti per ogni periodo regolatorio in modo tale da misurare prestazioni riconducibili alla responsabilità dell'IA, con riguardo almeno alle seguenti tipologie:

- **Efficacia-redditività**
- **Efficienza**
- **Efficacia-qualità**
- **Sostenibilità ambientale**
- **Sostenibilità sociale**
- **Digitalizzazione e innovazione tecnologica**

Set minimo indicatori (KPI) TPL su strada /1

Delibera ART n. 154/2019 – Annesso 7

EFFICIENZA OPERATIVA

Costo operativo per vett-km	<i>costo operativo/ vett-km (PEA)</i>	Il costo operativo è costituito dal costo del personale, costo di manutenzione, costo di trazione, costi di acquisizione di servizi da terzi, altri costi operativi, sono esclusi i costi di accesso all'infrastruttura, sanzioni e premi contrattuali e i costi di locazione del materiale rotabile $\text{vett-km (PEA)} = \text{servizio da PEA teorico}$
Costo operativo per posto-km³	<i>costo operativo/ posti-km (totali)</i>	Il costo operativo è costituito dal costo del personale, costo di manutenzione, costo di trazione, costi di acquisizione di servizi da terzi, altri costi operativi, sono esclusi i costi di accesso all'infrastruttura, sanzioni e premi contrattuali e i costi di locazione del materiale rotabile.

EFFICIENZA - PRODUTTIVITA'

Costo del lavoro totale per numero di addetti totali	<i>costo del lavoro totale/ n. addetti totali</i>	Il costo del lavoro totale è dato dalla somma del costo del lavoro del personale operativo, di manutenzione e addetto ad altre mansioni. Gli addetti totali sono dati dalla somma degli addetti operativi, di manutenzione e addetti ad altre mansioni. Gli addetti sono misurati in FTE units. $\text{vett-km (PEA)} = \text{servizio da PEA teorico}$
Produzione per numero di addetti operativi	<i>vett-km (PEA)/ n. addetti operativi</i>	
Produzione per numero di addetti totali	<i>vett-km (PEA)/ n. addetti totali</i>	
Efficienza della rete di trasporto di superficie	<i>vett-km (PEA)/ vett-km totali</i>	$\text{vett-km (PEA)} = \text{servizio da PEA teorico}$ vett-km totali tengono conto di corse tecniche, da/per deposito, riposizionamenti, ecc.

Set minimo indicatori (KPI) TPL su strada /2

Delibera ART n. 154/2019 – Annesso 7

EFFICACIA - REDDITIVITA'

Ricavi da traffico per vett-km	<i>ricavi da traffico/ vett-km (cons)</i>	I ricavi da indicare sono pari agli importi a consuntivo nell'anno espressi in euro degli introiti derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio, nonché gli introiti derivanti da agevolazioni/esenzioni tariffarie (rimborso per mancato ricavo da parte di enti pubblici e/o privati), al netto dell'IVA. In alternativa il numeratore può essere sostituito da "ricavi totali", tenendo conto anche delle altre fonti di introito (sanzioni, ricavi commerciali, ecc.) vett-km (cons) = servizio effettivo consuntivato (al netto dei trasferimenti/inserimenti)
Coverage Ratio	<i>ricavi da traffico/ costi operativi</i>	Da determinare ai sensi dell'art. 19 del d.lgs. 422/1997 e s.m.i

Set minimo indicatori (KPI) TPL su strada /2

Delibera ART n. 154/2019 – Annesso 7

MONITORAGGIO

Velocità commerciale (effettiva)	<i>vett-km (cons)/h servizio</i>	Velocità commerciale effettivamente realizzata dai veicoli circolati, inclusiva degli scostamenti temporali rispetto al programma di esercizio. vett-km (cons) = servizio effettivo consuntivato (al netto dei trasferimenti/inserimenti) h servizio = durata consuntivata delle corse effettivamente svolte
Conformità investimenti in materiale rotabile (acquisto nuovo o revamping) - RMR	<i>valore investimenti RMR realizzati / valore degli investimenti RMR programmati</i>	Il “grado di conformità” è riferito al progetto di investimento o gruppo di progetti afferenti alla stessa tipologia, come da cronoprogramma di intervento di cui al relativo piano degli investimenti (cfr. Piano RMR e Piano ICT in Annesso 2, Prospetti 1 e 2 - "Politica investimenti per rinnovo del materiale rotabile, per innovazione tecnologica, etc.."). Valore dell'investimento espresso in euro (€).
Conformità investimenti in nuove tecnologie - ICT	<i>valore investimenti ICT realizzati / valore degli investimenti ICT programmati (da PEF)</i>	

Obiettivi, incentivi e penali: il legame con il PEF

Gli obiettivi non sono separati dal PEF: incidono su costi, ricavi, investimenti, corrispettivo e meccanismi incentivanti.



Riferimento contrattuale

Il sistema di premi e penali è connesso agli adempimenti contrattuali e alle prestazioni minime del servizio; nel CdS possono essere previste modalità di mitigazione delle penali e meccanismi di ristoro dell'utenza.

Coerenza regolatoria

Gli obiettivi di efficienza trovano applicazione nel PEF e devono essere letti insieme a matrice dei rischi, politica tariffaria, programma di esercizio e investimenti.

Monitoraggio e rendicontazione del servizio

Il monitoraggio è il presupposto informativo della verifica periodica: senza dati affidabili non è possibile valutare obiettivi, scostamenti e equilibrio del CdS (Delibera ART n. 154/2019: Misura 25).

Che cosa si monitora

- prestazioni economiche
- prestazioni tecnico-gestionali
- qualità erogata e percepita
- investimenti e obblighi contrattuali

Come si rileva

- sistemi automatici / AVM
- rilevazioni manuali
- report consuntivi editabili
- customer satisfaction

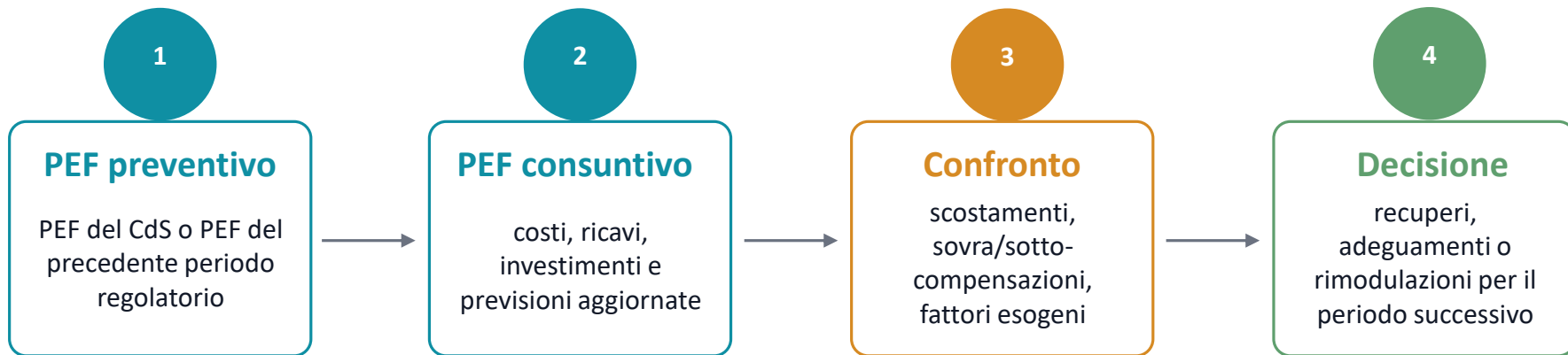
A cosa serve

- valutare obiettivi e KPI
- calcolare premi/penali
- alimentare il PEF consuntivo
- preparare futuri affidamenti

Monitoraggio quanto più possibile a livello di singola linea.

La verifica dell'equilibrio economico-finanziario

Al termine di ciascun periodo regolatorio, l'EA verifica obiettivi e equilibrio del CdS attraverso il confronto tra PEF preventivo e PEF consuntivo (Delibera ART n. 154/2019: Misura 26).



Oggetto della verifica

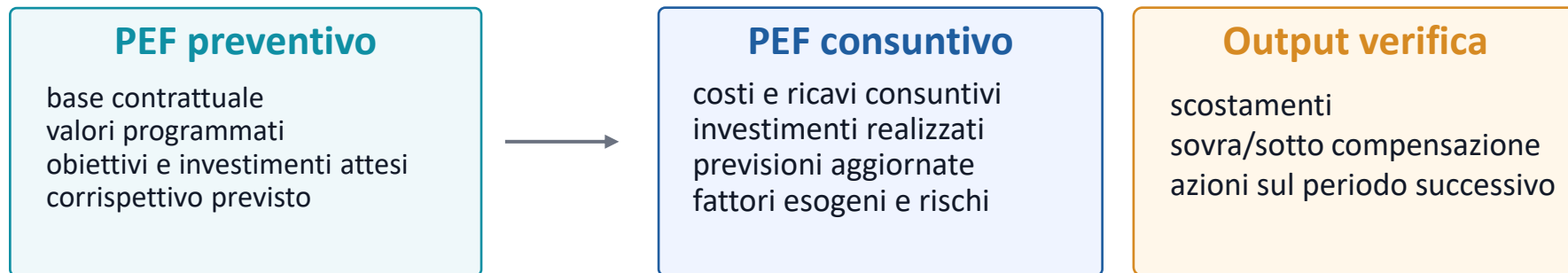
- raggiungimento degli obiettivi Misura 16
- copertura dei costi e margine di utile ragionevole
- investimenti effettivamente realizzati
- incidenza dei fattori esogeni al CdS

Perimetro applicativo

La Misura 26 si applica alle concessioni; gli EA tengono comunque conto degli obiettivi di equilibrio finanziario nella copertura costi + utile tramite ricavi da traffico e corrispettivo.

Il PEF consuntivo: contenuti e logica di confronto

Il PEF consuntivo non è un semplice consuntivo contabile: contiene dati rilevati per i periodi passati e previsioni aggiornate per i restanti periodi.



**Schema logico: valori programmati → valori consuntivi → cause degli scostamenti
→ effetti su corrispettivo, tariffe, servizio e investimenti.**

La verifica periodica determina conseguenze contrattuali e finanziarie.

Delibera ART n. 154/2019 – Misura 26

Equilibrio confermato

- scostamenti assorbiti dal contratto
- obiettivi e PEF coerenti
- prosecuzione con monitoraggio ordinario

Sovra-compensazione

- minori costi e/o maggiori ricavi*
- recupero somme pagate in eccesso
- riduzione corrispettivo per il periodo successivo

*Nel CdS va prevista una premialità incentivante per IA per risparmi ottenuti in termini di aumento dei ricavi e/o riduzione dei costi.

Sotto-compensazione

- maggiori costi e/o minori ricavi non associati a rischio allocato all'IA
- erogazione minori somme e/o incremento corrispettivo; alternativa: revisione perimetro o tariffe

Nota: la sotto-compensazione rileva ai fini del riequilibrio solo quando non deriva da un rischio allocato all'IA secondo la matrice dei rischi.

Delibera ART n. 154/2019 – Misura 26: In caso di **affidamento con gara**, l'eventuale maggior introito ottenuto da un **aumento dei ricavi e/o riduzione dei costi** associati a rischi in capo all'IA, rilevato nel corso del periodo regolatorio oggetto di verifica, è **riconosciuto integralmente all'IA**, tenendo conto degli eventuali effetti indotti sul maggior introito delle variazioni del volume di produzione registrate in sede di consuntivo.

Cause gestionali/consuntive

Esempi: ricavi, costi, produzione, investimenti, penali, qualità, domanda.

Cause regolatorie/contrattuali

Esempi: tariffe, modifiche normative, revisione del perimetro dei servizi.

Gli esiti della verifica dell'equilibrio economico-finanziario sono guidati dalla Matrice dei rischi (Misura 13)

La verifica come processo di gestione del CdS

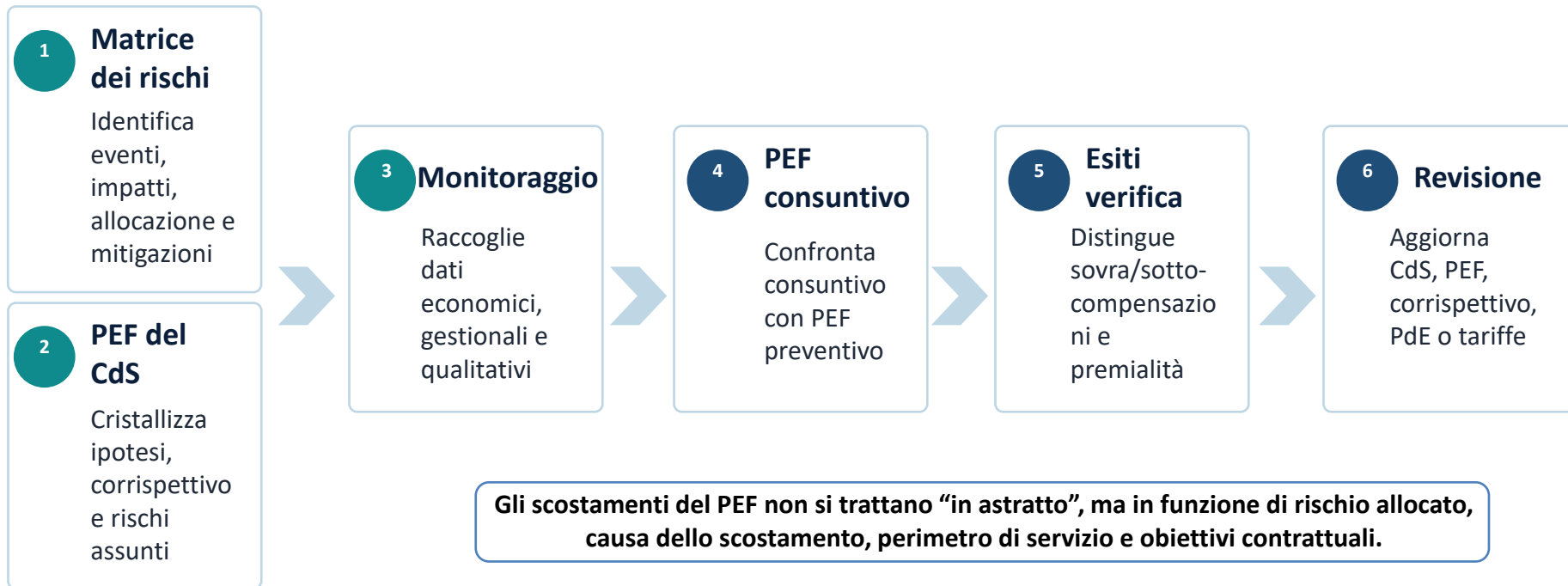
Fase	Attività chiave	Responsabilità
Durante il periodo	monitoraggio dati, KPI, qualità, corse, passeggeri, investimenti	EA + IA
Fine periodo regolatorio	PEF consuntivo, confronto con PEF preventivo, analisi scostamenti	IA propone / EA verifica
Esito della verifica	equilibrio, sovra-compensazione o sotto-compensazione	EA
Periodo successivo	adeguamento corrispettivo, tariffe, servizio, investimenti o misure contrattuali	EA + IA

Il periodo regolatorio è il “ciclo di controllo” del CdS: collega obiettivi, dati, PEF consuntivo e decisioni di riequilibrio.

3. L'aggiornamento del Contratto di Servizio e la revisione del PEF

Dal rischio all'aggiornamento del CdS

La regolazione ART collega allocazione dei rischi, monitoraggio e revisione contrattuale.



Delibera ART n. 154/2019 – Misura 13

- Il costo ai fini della predisposizione del PEF simulato, nonché per le successive attività di gestione e verifica dell'equilibrio economico-finanziario del CdS, l'EA identifica e valuta gli specifici **rischi connessi** all'esercizio del servizio oggetto di affidamento, definendo in esito a tale processo la forma di affidamento.
- La **matrice dei rischi** redatta dall'EA costituisce **parte integrante della documentazione** che disciplina la procedura di affidamento ed è parte integrante del relativo CdS. La matrice riporta i riferimenti del CdS in cui sono disciplinati gli adempimenti contrattuali connessi ai rischi individuati.

Delibera ART n. 154/2019 – Annesso 4

Identificazione del rischio (1)			Risk Assessment (2)	Misura di mitigazione (3)	Riferimento CdS (art.)	Descrizione impatto
Natura	Driver	Evento				
Rischi operativi da traslare in capo all'IA	<i>Domanda</i>	Contrazione non prevedibile della domanda di servizio				Riduzione dei ricavi da tariffa registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
	<i>Offerta</i>	Variazione non prevedibile del prezzo dei fattori impiegati per l'esercizio del servizio (e.g. personale, carburante, energia di trazione)				Incremento dei costi di gestione registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
		Eventi eccezionali/non prevedibili che inficiano lo svolgimento del servizio				Incremento dei costi/riduzione dei ricavi registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF

Identificazione del rischio (1)			Risk Assessment (2)	Misura di mitigazione (3)	Riferimento CdS (art.)	Descrizione impatto
Natura	Driver	Evento				
Altri rischi in capo all'EA	<i>Offerta</i>	Modifiche legislative (e.g. fiscali, ambientali, tariffarie) o regolatorie (e.g. condizioni minime di qualità) che introducono oneri non prevedibili a carico dell'IA per l'effettuazione del servizio				Incremento dei costi di gestione o riduzione dei ricavi, registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
	<i>Contenzioso/ amministrativo</i>	Allungamento imprevisto dei tempi di svolgimento della gara				Incapacità dell'IA di assicurare le condizioni e/o il livello di servizio originariamente offerto in gara (ad es. aumento dei costi dei fattori produttivi con conseguente necessità di rimodulazione del PEF di gara)
	<i>Finanziario</i>	Mancato o ritardato pagamento dei corrispettivi da parte dell'EA ²				Impossibilità/difficoltà per l'IA di far fronte alle esigenze finanziarie con implicazioni sull'attività operativa (es. necessità di ricorrere a capitale di terzi/aumento costi finanziari)
		Mancato adeguamento dei corrispettivi per assenza di copertura con risorse pubbliche				Impossibilità per l'EA di garantire l'adeguamento dei corrispettivi a quanto contrattualmente previsto con necessità di rimodulazione del servizio
	<i>Programmatico</i>	Deficit programmatico/ rimodulazione perimetro del servizio				Revisione del perimetro del servizio con conseguente rimodulazione del PEF
<i>Cause di forza maggiore</i>	Alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio				Impossibilità per l'IA di garantire il livello di servizio offerto in gara	

Allocazione dei rischi e modello economico del CdS

La scelta *net cost* / *gross cost* incide su rischi, incentivi e modalità di verifica.

Contratto net cost

- l'IA trattiene i ricavi da traffico
- maggiore esposizione al rischio domanda
- incentivi a qualità, attrattività e contrasto evasione
- maggiore rilevanza di previsioni di domanda, tariffe e load factor
- verifica centrata su scostamenti ricavi/costi e rischi allocati

Contratto gross cost

- l'EA introita i ricavi da traffico
- rischio domanda più contenuto per l'IA
- corrispettivo legato soprattutto a produzione, qualità e costi efficienti
- forte importanza di KPI, penali, premi e monitoraggio
- verifica centrata su costi, produzione, qualità e perimetro

Esiti della verifica: riequilibrio o premialità?

La stessa variazione economica ha effetti diversi a seconda del rischio allocato.

Scostamento rilevato	Allocazione rischio	Trattamento regolatorio
Diminuzione costi / aumento ricavi	Rischio non in capo all'IA	Sovra-compensazione → recupero somme / riduzione corrispettivo successivo
Diminuzione costi / aumento ricavi	Rischio in capo all'IA	Premialità incentivante o integrale riconoscimento negli affidamenti con gara
Aumento costi / riduzione ricavi	Rischio non in capo all'IA	Sotto-compensazione → ristoro / aumento corrispettivo / revisione PdE o tariffe
Aumento costi / riduzione ricavi	Rischio in capo all'IA	Lo scostamento resta in capo all'IA, salvo mitigazioni contrattuali

Principali fattori che incidono sulla revisione del CdS

Esempi da leggere insieme alla matrice dei rischi e al perimetro di servizio

Ricavi

Domanda, ricavi da traffico, tariffe, evasione, integrazione tariffaria, altri proventi.

Costi operativi

Personale, energia, carburanti, manutenzione, infrastruttura, beni di terzi, oneri imprevisti.

Investimenti / CIN

Investimenti non realizzati, slittamenti, ammortamenti, revamping, variazione del CIN.

Utile ragionevole

Aggiornamento WACC o EBIT margin per il periodo regolatorio successivo; rischio e capitale impiegato.*

Perimetro servizio

Modifiche PdE, percorrenze, servizi flessibili, variazioni qualitative o quantitative.

Fattori esogeni

Norme, regolazione, CMQ, forza maggiore, pagamenti/corrispettivi, coperture pubbliche.

*Nota: il WACC/EBIT margin aggiornato non ridetermina retroattivamente il periodo chiuso; rileva per il PEF del periodo regolatorio successivo.

Delibera ART n. 154/2019 – Misura 28

L'EA specifica nel CdS le condizioni di revisione contrattuale, con riferimento almeno ai seguenti aspetti:

- a) **scostamento** % tra risultato netto previsto dal PEF e risultato netto consuntivato **superiore a una specifica soglia**;
- b) **modifica permanente del programma di esercizio** superiore a una specifica soglia % rispetto alle percorrenze previste alla stipula del CdS;
- c) adeguatezza delle **prestazioni qualitative** del servizio erogato alle esigenze dell'utenza, ai sensi dell'articolo 2, comma 461, della legge 244/2007.

Non sono da considerare cause di revisione contrattuale le rimodulazioni di natura quantitativa (programma di esercizio) o le modifiche qualitative (prestazioni) che non incidono significativamente sul PEF.

4. Esercitazione “La revisione del PEF di gara”

Contesto, metodo di lavoro e output atteso dei gruppi

Caso didattico **Affidamento TPL di 9 anni 2023–2031**

Aggiornamento del CdS e del PEF al termine del primo periodo regolatorio 2023–2025, sulla base del confronto tra PEF preventivo e PEF consuntivo.



Input per ciascun gruppo

- PEF di gara / PEF del CdS
- PEF consuntivo 2023–2025
- Due lotti: urbano ed extraurbano
- Scenario evento specifico



Decisione da assumere

Valutare l'esito della verifica dell'equilibrio economico-finanziario e decidere come aggiornare il CdS e il relativo PEF.



Output finale

Presentazione di gruppo con analisi degli scostamenti, ipotesi sulla matrice dei rischi, esito della verifica e proposta di revisione.

Obiettivi didattici dell'esercitazione

1

Leggere i PEF

Comprendere struttura, ipotesi e differenze tra PEF preventivo e consuntivo per lotto urbano ed extraurbano.

2

Individuare gli scostamenti

Separare gli scostamenti effettivamente avvenuti da effetti di volume, errori o variazioni non rilevanti.

3

Collegare cause e rischi

Attribuire gli scostamenti alle voci di costo/ricavo e alla matrice dei rischi, distinguendo rischi IA ed EA.

4

Valutare l'equilibrio economico-finanziario

Concludere se il CdS resta in equilibrio, oppure se emerge sovra- o sotto-compensazione.

5

Aggiornare PEF e CdS

Formulare una proposta coerente di revisione del PEF e, ove necessario, del corrispettivo, del servizio o degli investimenti.

Struttura del caso e materiali disponibili

Ogni gruppo lavora su due lotti e su un diverso evento di contesto



Durata affidamento

9 anni
2023-2031

Periodo di consuntivo

Primi 3 anni
2023-2025

Aggiornamento

Secondo periodo regolatorio
e anni residui

Confronto

PEF preventivo
vs PEF consuntivo

Metodo di lavoro suggerito



Dalla matrice dei rischi all'esito della verifica

Valutare scenari alternativi di allocazione dei rischi tra IA ed EA.

Possibili esiti

IA **Rischio in capo all'IA**

Maggiori ricavi o minori costi associati a rischi IA possono costituire premialità e non ridurre la compensazione.

EA **Rischio in capo all'EA**

Scostamenti sfavorevoli o favorevoli riconducibili a rischi EA possono richiedere adeguamento/riequilibrio.



Equilibrio confermato

Gli scostamenti sono assorbiti dal rischio assunto, dai meccanismi contrattuali o non sono rilevanti.



Sotto-compensazione

I costi/ricavi consuntivi o fattori esogeni generano un deficit non riconducibile a rischi IA.



Sovra-compensazione

Il consuntivo evidenzia benefici non spettanti all'IA o minori fabbisogni rispetto al PEF del CdS.

Gli scenari assegnati ai gruppi

Ogni gruppo lavora su un evento principale e verifica se esistono ulteriori scostamenti

Gruppo 1



Rinnovo CCNL

Dal 2025 aumento del costo del personale del 10%, con relativo rimborso da parte dell'Ente Affidante.

Gruppo 2



Costi energia e carburante

Aumento dei costi del carburante del 20% e dell'energia di trazione del 5% negli anni 2023–2025.

Gruppo 3



Ricavi da traffico

Riduzione annua dei ricavi da traffico con tasso di decrescita di circa 1% negli anni 2023–2025.

Gruppo 4



Contributi autobus elettrici

Contributo pubblico non previsto, pari al 40% del costo di acquisto dei bus elettrici per il periodo 2023–2031.