

**REPUBBLICA ITALIANA  
REGIONE SICILIANA**



**Procedura aperta per l'affidamento in concessione, senza esclusiva, dei servizi pubblici di trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci (anche pericolose), in regime di servizio pubblico con compensazione finanziaria, attraverso navi ro-ro, per la continuità territoriale marittima delle Isole Minori della Sicilia**

**LOTTO.....CIG..... CUP.....**

**REGOLE E CRITERI PER LA REDAZIONE DEL  
PIANO ECONOMICO FINANZIARIO (PEF)**

**PREMESSA**

Con il presente documento la Regione Siciliana fornisce i criteri adottati per la formulazione del PEF di gara e le modalità di compilazione, unitamente ad ogni ulteriore aspetto, del PEF a cura dell'offerente.

L'Allegato 4.2 è articolato nelle seguenti sezioni:

- I. CRITERI ADOTTATI PER LA STIMA DEL PEF DA PARTE DELL'ENTE AFFIDANTE
- II. LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE DEL PEF IN PARTECIPANTI ALLA GARA

In coerenza con la normativa vigente, con particolare riferimento al Prospetto 2 b dell'Annesso 1 della Delibera 22/2019 ART, la Regione Siciliana mette a disposizione delle IN partecipanti alla gara le seguenti informazioni:

- Corrispettivi e costi (Allegato 4.4.)
- Matrice dei rischi (Allegato 4.3)
- Struttura tariffaria (Capitolato Tecnico)
- Infrastrutture (Capitolato Tecnico)
- Dati di contesto (Relazione generale verifica del mercato rinvenibile sul sito del Dipartimento)
- Trasferimento del personale (Allegato 11)
- Servizio (Capitolato Tecnico)
- Domanda di mobilità (Relazione generale verifica del mercato)
- Ricavi da traffico consuntivati biennio 2017/2018
- Mezzi nautici, caratteristiche e dotazioni di bordo minime (Capitolato Tecnico).

Il seguente documento rimanda alle disposizioni previste nell'Allegato 4.1 in materia di modalità di rendicontazione in merito all'andamento economico e finanziario del contratto e di modalità di aggiornamento del PEF regolatorio e di verifica dell'equilibrio economico-finanziario dell'affidamento.

**I. CRITERI ADOTTATI PER LA STIMA DEL PEF DA PARTE DELL'ENTE AFFIDANTE**

In linea con la delibera ART 22/2019, Misura 8, sono stati predisposti i PEF dei servizi marittimi oggetto di affidamento, articolati per tutti gli anni della durata dell'affidamento, secondo gli schemi 1-4 di cui al Prospetto 3 dell'Annesso 1, sulla base delle ipotesi di ripartizione delle varie tipologie di rischio tra l'EA e l'IN e tenuto conto del processo dinamico di miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza dei servizi.

La Regione Siciliana, attraverso la redazione dei PEF, ha stimato il corrispettivo da porre a base d'asta tale da garantire l'equilibrio economico-finanziario per l'intera durata dell'affidamento, ed il confronto con le offerte presentate dai partecipanti alla gara.

Ai fini della definizione della base d'asta il PEF ha determinato:

- a) Il Valore Attuale Netto (VAN) dei corrispettivi;
- b) I corrispettivi previsti per ciascun anno di durata dell'affidamento, calcolati come differenza fra il totale dei costi ammissibili, incluso la remunerazione del capitale investito;
- c) Il WACC fissato dall'ART, il cui valore è impiegato sia per la determinazione del costo opportunità del capitale investito di ciascun anno di cui al punto a), sia come Tasso Interno di Rendimento (T.I.R.) per il calcolo del VAN dei corrispettivi di cui al punto b).

Grazie all'applicazione degli schemi di PEF previsti dalla Delibera ART 22/2019, la Regione Siciliana ha determinato per ogni servizio oggetto di affidamento il corrispettivo totale per l'intero periodo di contratto, ricavato per differenza fra la sommatoria dei ricavi e dei costi totali ammissibili stimati incluso la remunerazione del capitale, questi ultimi di seguito dettagliati.

### I criteri adottati per la stima dei ricavi

I ricavi consuntivati nel biennio 2017/2018 sono riportati, per singolo lotto di affidamento e tipologia di mezzo impiegato, nelle tabelle successive.

<i>Ricavi da rendicontazione - Navi Ro-Ro</i>			
<b>LOTTO</b>	<b>RICAVI 2017 (EURO/ANNO)</b>	<b>RICAVI 2018 (EURO/ANNO)</b>	<b>MEDIA 2017-2018</b>
EOLIE	2.479.379 €	2.556.970 €	2.518.175 €
EGADI	752.156 €	739.769 €	745.963 €
USTICA	99.161 €	92.049 €	95.605 €
PANTELLERIA	1.330.937 €	1.387.023 €	1.358.980 €
PELAGIE	860.967 €	697.315 €	779.141 €
	<b>5.522.600 €</b>	<b>5.473.126 €</b>	<b>5.497.863 €</b>

La stima dei ricavi nel PEF dell'EA sono rappresentati dalla somma dei noli passeggeri, mezzi al seguito e merci (m.l.) e degli "altri ricavi" come sotto meglio specificati.

- Noli:
  - (i) sono stimati considerando i livelli tariffari massimi fissati nel capitolato di gara per ciascuna tipologia di trasportato;
  - (ii) al netto dei diritti portuali gravanti sugli utenti;
- Altri ricavi, relativi a
  - (i) servizi bar e ristorazione;
  - (ii) vendite a bordo;
  - (iii) pubblicità a bordo;
  - (iv) altro.

I ricavi sono il risultato delle previsioni della domanda attesa negli anni oggetto di contratto, in ragione dell'andamento economico attuale e futuro italiano e del trend ipotizzato della domanda turistica, considerando il sistema tariffario attualmente in vigore.

### I criteri adottati per la stima dei costi

I costi pertinenti il servizio sono stimati a livelli efficienti, ove possibile ricavati con metodologia bottom-up e/o con il ricorso a benchmark comparabili. I costi sono stati determinati in linea con i driver specificati dalla

Regione Siciliana nell'Allegato 4.1 al contratto.

Con riferimento al Lotto Pantelleria sono stati considerati i costi di trasferimento dai porti di Trapani e Mazara del Vallo funzionali al riposizionamento del naviglio per effettuare il servizio di collegamento secondo il programma di esercizio riportato nell'All. 2.3. Capitolato tecnico.

Le voci di costo, per ogni lotto di gara, sono state ricavate tenendo conto della produzione migliatica prevista, dei mezzi navali necessari all'offerta del servizio programmato, e delle caratteristiche del servizio stesso.

Il PEF della Regione Siciliana è stato stimato sulla base di assunzioni inerenti l'utilizzo di naviglio nelle diverse forme possibili di proprietà dell'affidatario, della tipologia e dell'età in linea con le indicazioni riportate nel Capitolato tecnico. Resta ferma la facoltà dell'IN di definire un Piano Economico Finanziario che preveda soluzioni diverse di impiego dei mezzi, purché rispettino il livello dei servizi indicato nel Capitolato tecnico e le condizioni minime di qualità riportate nell'Allegato 5.

### **I criteri adottati per la stima del capitale investito netto**

Concorrono a formare il capitale investito netto il valore contabile residuo delle immobilizzazioni materiali e immateriali, le cui rate di ammortamento seguono i criteri civilistici (D.P.R. 26 ottobre 1972, n. 633), le rimanenze e crediti/debiti.

Si specifica che:

- per i mezzi navali è stato stimato un valore iniziale medio per la specifica tipologia navale stabilita nell'Allegato tecnico;
- nella determinazione dei crediti sono stati considerati unicamente i crediti derivanti dal pagamento dei corrispettivi;
- per i debiti verso fornitori è stato ipotizzato una percentuale dei costi, con l'esclusione dei costi del personale;
- 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.

La remunerazione pre-tax del capitale investito netto (CIN), intesa come costo opportunità del capitale investito, è stata calcolata come prodotto fra il valore del CIN e il wacc pre-tax nominale (5,72%), fissato dall'ART.

### **Qualità**

Il PEF stimato dalla Regione Siciliana assume che gli obiettivi minimi di qualità dei servizi stabiliti dal Capitolato tecnico, così come meglio dettagliati dall'Allegato 5 allo Schema di Contratto di Servizio, siano conseguiti.

## **II. LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE DEL PEF DELLE IN PARTECIPANTI ALLA GARA**

Il PEF dovrà essere elaborato secondo lo schema predefinito in formato Excel (Allegato 4.4), predisposto ai sensi del Prospetto 3 dell'Annesso 1 alla Delibera ART 22/2019 (schemi da 1 a 5).

Il PEF a cura dell'offerente dovrà essere consegnato insieme alla Relazione esplicativa completo in ogni sezione ed è da considerarsi 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 e dovranno essere in linea con i driver di allocazione delle componenti economiche e patrimoniali del servizio definiti dalla Regione Siciliana nell'Allegato 4.1.

La relazione 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 PEF offerto. 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 affidataria alla conclusione di ciascun periodo regolatorio, sì da permettere il raffronto fra i dati di dettaglio previsti e quelli consuntivati.

La relazione esplicativa dovrà approfondire ciascuna voce prevista nello schema (foglio di lavoro) 1, "Conto economico gestionale", e nello schema (foglio di lavoro) 2, "Capitale investito netto ai fini regolatori", esplicitate successivamente.

Per la costruzione dello schema 1 relativo al Conto economico gestionale e dello schema 2 relativo al capitale investito netto ai fini regolatori, si rimanda all'All. 4.4, unitamente alla compilazione degli ulteriori schemi 3, 4, e 5.

### Schema 1- Conto economico gestionale

Si rinvia allo schema di conto economico dell'All. 4.4, mentre di seguito si riporta la descrizione delle principali voci di costo e ricavo.

Schema 1 - Conto economico gestionale	Rif. 2425 c.c.	Anno 1	Anno 2	Anno ...	Anno n
<b>RICAVI</b>	<b>A)</b>				
<b>Ricavi da trasporto</b>	<b>A) 1)</b>				
Noli passeggeri	A) 1)				
Noli auto e altre cose al seguito	A) 1)				
Noli merci	A) 1)				
<b>Altri ricavi e proventi</b>	<b>A) 4)</b>				
Servizi di bordo	A) 4)				
Noleggi attivi naviglio	A) 4)				
Ricavi diversi	A) 4)				
<b>COSTI OPERATIVI</b>	<b>B)</b>				
<b>Costi di esercizio</b>					
Personale navigante (al netto degli sgravi di cui di cui alla l. n. 30/1998)	B 9)				
Consumi di combustibili, lubrificanti	B) 6); B) 11)				
Consumi di ricambi e altri materiali	B) 6); B) 11)				
Servizi portuali navi	B) 7)				
Servizi di manutenzione	B) 7)				
Acquisizione e traffico	B) 7)				
Noleggi passivi naviglio	B) 7)				
Assicurazioni	B) 7)				
Sicurezza trasporto pax, veicoli e merci	B) 7)				
Altri costi	B)				
<b>Costi amministrativi e generali</b>					
Personale di terra	B) 9)				
Servizi	B) 7)				
<b>Oneri diversi di gestione</b>	<b>B) 14</b>				
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO</b>	<b>A)-B)</b>				
<b>Accantonamenti*</b>	<b>B) 12)</b>				
<b>Utilizzo fondi pertinenti al servizio</b>					
<b>Ammortamenti</b>	<b>B) 10)</b>				
Immobilizzazioni immateriali	B) 10) a)				
Immobilizzazioni materiali	B) 10) b)				
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>					

#### Ricavi da trasporto [voce A1]:

**Definizione:** *Noli passeggeri, Noli Auto e cose al seguito e Noli merci.* In queste voci vengono inclusi i diritti di prevendita e prenotazione. I noli merci sono rilevati al lordo degli abbuoni e sono al netto dei diritti portuali a carico degli utenti.

**Raccomandazioni - nota esplicativa:** distinguere i ricavi per passeggeri agevolati e ordinari, anche su base stagionale, con indicazione, per ciascuna tipologia, delle quantità trasportate e delle tariffe applicate.

#### Altri ricavi e proventi [voce A4]:

**Definizione:** *Vendite e servizi a bordo:* appalto ristorazione, provvigioni negozi, e forniture a ditte di catering al netto dei costi di acquisto.

**Raccomandazioni - nota esplicativa:** indicare i ricavi stimati, distinti per tipologia.

#### Costi:

**Definizione:** *Personale navigante [voce B9]:* Costi relativi alle retribuzioni, agli oneri sociali e previdenziali (al netto degli sgravi di cui alla l. n. 30/1998), al TFR, agli altri costi del personale (vitto e servizio alberghiero equipaggio, spese viaggi e missioni, corsi, divise, convenzioni di imbarco, ecc.).

**Raccomandazioni - nota esplicativa:** specificare il numero di equipaggi impiegati su base stagionale e annuale; il numero delle unità FTE impiegate, composizione degli equipaggi per tipologia di personale ed eventuali differenze rispetto alle tabelle di armamento; il costo medio FTE omnicomprensivo del personale navigante, incluse eventuali progressioni stipendiali previste nel corso dell'affidamento; il costo complessivo, distinto fra bassa e alta stagione.

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*.

**Definizione:** *Consumi di combustibili e lubrificanti [voci B6 e B11]* Costi di combustibili, e lubrificanti, ivi compresi i relativi costi accessori (trasporto e vigilanza antincendio).

**Raccomandazioni - nota esplicativa:** specificare le quantità ed i consumi stimati su base annua.

**Definizione:** *Consumi di ricambi e altri materiali [voce B6 e B11]* Consumi di ricambi o di altri materiali per servizi a bordo.

**Definizione:** *Portuali navi [voce B7]* Spese relative all'approdo e sosta delle navi. In particolare, si riferiscono principalmente ai seguenti costi: pilotaggio, ormeggio, disormeggio, rimorchio, tasse portuali, costi diversi di navigazione e compensi alle agenzie portuali nella qualità di raccomandatori marittimi.

**Raccomandazioni - nota esplicativa:** specificare i costi voce per voce subbase annua, distinti per porto di approdo.

**Definizione:** *Servizi di manutenzione [voce B7]* 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.

**Raccomandazioni - nota esplicativa:** specificare i costi per manutenzione distinguendo quelli di pertinenza di ciascuna nave.

**Definizione:** *Acquisizione Traffico [voce B7]* 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.

**Definizione:** *Noleggi passivi naviglio [voce B7]* compensi passivi per la locazione di navi in funzione del tempo di effettivo utilizzo.

**Raccomandazioni - nota esplicativa:** indicare i canoni di noleggio ove non ricorra l'applicabilità del principio IFRS n. 16 distinguendo quelli di pertinenza di ciascuna nave.

**Definizione:** *Assicurazioni [voce B7]:* Premi per le coperture assicurative delle navi relative ai rischi ordinari della navigazione, ai rischi *guerra* ordinari e straordinari, alla responsabilità

civile ed amatoriale, nonché i premi relativi alle coperture assicurative dei mezzi di movimentazione.

**Raccomandazioni - nota esplicativa:** specificare le coperture assicurative e i relativi beneficiari, distinguendo quelli di pertinenza di ciascuna nave. Ai fini dell'ammissibilità del costo dell'assicurazione in sede di riequilibrio, il gestore dovrà specificare la disposizione normativa o altro atto regolante l'attività aziendale che impone il possesso dell'assicurazione medesima.

**Definizione:** *Sicurezza trasporto pax, veicoli e merci [voce B7]:* Costi di esercizio relativi a safety e security attinenti al servizio pubblico.

**Definizione:** *Altri costi [voce B]:* Ogni ulteriore costo di esercizio non ricompreso nell'elenco precedente.

**Raccomandazioni - nota esplicativa:** nella relazione illustrativa dovrà essere data una dettagliata descrizione delle voci di costo e dei motivi che li hanno fatti sorgere.

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

**Raccomandazioni - nota esplicativa:** specificare la natura, le unità FTE di personale impiegate nella specifica linea e quelle complessivamente impiegate su altre linee servite, il costo unitario medio, oltre che la tipologia di impiego, per porto di impiego e per allocazione del costo.

**Definizione:** *Servizi [voce B7]:* Spese generali di amministrazione, per eventuali servizi amministrativi esternalizzati, spese per oneri e proventi per la gestione degli immobili sociali.

**Raccomandazioni - nota esplicativa:** specificare e descrivere le spese.

**Definizione:** *Ammortamenti [voce 10]:* Costo relativo alla quota di ammortamento delle immobilizzazioni materiali e immateriali.

**Raccomandazioni - nota esplicativa:** esplicitare la quota di ammortamento di pertinenza di ciascuna nave impiegata in relazione all'effettivo tempo di utilizzo sulla linea oggetto di affidamento. Riportare inoltre il dettaglio delle altre immobilizzazioni con evidenza della tipologia di cespite/bene indicato evidenziando l'afferenza al servizio.

## Schema 2- Capitale investito netto ai fini regolatori

Schema 2 - Capitale investito netto ai fini regolatori	Rif. 2424 c.c.	Anno 1	Anno 2	Anno...	Anno n
<b>Cespiti imputabili alle attività di servizio pubblico</b>					
<b>Immobilizzazioni immateriali</b>	<b>B) I)</b>				
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)				
<b>Immobilizzazioni materiali</b>	<b>B) II)</b>				
Impianti e macchinari*	B) II) 2)				
Attrezzature industriali e commerciali	B) II) 3)				
Altri beni	B) II) 4)				
<b>Rimanenze</b>	<b>C) I)</b>				
<b>Crediti verso clienti - Crediti commerciali [noli merci]</b>	<b>C) II) 1)</b>				
<b>Crediti verso altri - Crediti verso agenzie di linea e uffici viaggio</b>	<b>C) II) 5 quater)</b>				
<b>Debiti verso fornitori</b>	<b>D) 7)</b>				
<b>CAPITALE INVESTITO NETTO REGOLATORIO</b>					
<b>Disponibilità liquide</b>	<b>C) IV)</b>				
<b>CAPITALE CIRCOLANTE NETTO OPERATIVO</b>					

\*la voce impianti e macchinari include il naviglio acquisito in leasing/noleggio da imputare sulla base di quanto previsto dai principi contabili IFRS

n. 16 laddove il leasing/noleggio in questione presenti le caratteristiche previste dallo stesso IFRS 16.

Concorrono a formare il capitale investito netto (CIN) il valore contabile residuo delle immobilizzazioni materiali e immateriali, le rimanenze, i crediti ed i debiti.

Si specifica che per i soli mezzi navali e dandone opportuna spiegazione in sede di relazione illustrativa, i beni potranno essere valorizzati, ai fini del calcolo dell'attivo patrimoniale, sulla base di una perizia giurata di stima non anteriore a mesi 6 rispetto alla data di presentazione dell'offerta che definisca il valore recuperabile del bene (definito come il maggiore tra il suo valore d'uso e il suo fair value, al netto dei costi di vendita) come da metodologia di cui al principio IAS 36. La perizia dovrà essere allegata alla relazione illustrativa al PEF. Gli ammortamenti inseriti in piano dovranno essere coerenti con tale valorizzazione.

I crediti originati dalle compensazioni dovute dalla Regione Siciliana possono essere inclusi nel capitale circolante investito solo per la parte eccedente la tempistica contrattuale di pagamento (crediti formati per oltre i 30 giorni stabiliti per legge).

Deve essere costruito secondo il format dello Schema 2 della Delibera ART e come da prospetto predeterminato nell'All. 4.4, attenendosi ai criteri indicati.

### Schema 3- Calcolo del corrispettivo

Schema 3 - Calcolo del corrispettivo	Anno 1	Anno 2	Anno ...	Anno n
OPEX				
Costi di esercizio				
Costi amministrativi e generali				
CAPEX				
Ammortamenti				
Remunerazione del capitale investito				
RICAVI				
Ricavi da trasporto				
Altri ricavi e proventi				
<b>FLUSSI DI CASSA DA ATTUALIZZARE</b>				
WACC				
<b>VAN FLUSSI DI CASSA</b>				
<b>CORRISPETTIVO ANNUO COSTANTE</b>				

Il valore attuale della compensazione sarà dato da:

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

Dove:

—  $VA^{COM}$  = Valore attuale delle compensazioni (COM) richieste per il periodo temporale di riferimento.

In tabella indicato come VAN FLUSSI DI CASSA;

Inizialmente dovranno essere calcolate, 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, il tasso di remunerazione del capitale investito netto (CIN), da riconoscere all'Impresa di Navigazione per la prestazione del servizio gravato da OSP, durante il periodo di affidamento, come misura del margine utile ragionevole è pari a WACC=5,72%.

Infine, ai fini del calcolo della compensazione si dovrà procedere nel seguente modo:

- Calcolo, per ogni periodo, del valore della compensazione variabile corrispondente ai flussi di cassa da attualizzare, in linea con i fabbisogni annuali, sulla base della seguente formula:

$$\text{Compensazione variabile} = OPEX + CAPEX - RICAVI$$

- Calcolo del Valore attuale dei Flussi di cassa. Il tasso di attualizzazione da utilizzare è pari al 5,72%;
- Calcolo del valore della compensazione annuale costante sui 5 anni, in grado di generare un valore attuale uguale a quello dei flussi di cassa. Il tasso di attualizzazione da utilizzare è sempre quello indicato pari al 5,72%;

Il valore costante della compensazione annua calcolato andrà poi moltiplicato per il coefficiente 5 corrispondente alla durata contrattuale prevista dell'appalto di servizio, per determinare il valore complessivo delle compensazioni richiesto. In formule :

$$\text{Compensazione Totale} = \sum \text{COM}^c = \text{COM}^c \times 5$$

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.

#### Schema 4- Piano finanziario regolatorio

Schema 4 - Piano finanziario regolatorio	Anno 1	Anno 2	Anno ...	Anno n
OPEX				
CAPEX				
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)

#### Schema 5- Rendiconto finanziario

Schema 5 - Rendiconto finanziario (metodo diretto)	Anno 1	Anno 2	Anno ...	Anno n
<b>Flussi finanziari dell'attività operativa</b>				
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)				
(Imposte pagate sul reddito)				
<b>Flusso di cassa dell'attività operativa (A)</b>				
<b>Flussi finanziari dell'attività di investimento</b>				
(Investimenti in immobilizzazioni immateriali)				
Disinvestimenti in immobilizzazioni immateriali				
(Investimenti in immobilizzazioni materiali)				
Disinvestimenti in immobilizzazioni materiali				
<b>Flusso di cassa dell'attività di investimento (B)</b>				
<b>Flussi finanziari dell'attività di finanziamento</b>				
Incremento mezzi di terzi				
(Decremento mezzi di terzi)				
Incremento mezzi propri				
(Decremento mezzi propri)				
<b>Flusso di cassa dell'attività di finanziamento (C)</b>				
<b>Variazione delle disponibilità liquide (A±B±C)</b>				