

## Appendice 2 – La metodologia utilizzata per i test di eccessività

1. La presente appendice espone le modalità con cui sono stati effettuati i test di eccessività delle condizioni economiche applicate da Caronte & Tourist (C&T) ai servizi di traghetti sulle rotte bidirezionali dello Stretto di Messina (VSG-MRSF e VSG-MTR).

2. Il test di eccessività confronta i ricavi di navigazione al c.d. *cost plus*, corrispondente alla somma di tutti i costi sostenuti per l'erogazione del servizio (variabili e fissi, diretti e indiretti). A tali costi, in coerenza con il concetto di *cost plus*, viene aggiunta una congrua remunerazione del capitale investito che, nel caso di specie, è rappresentata da un tasso di remunerazione del capitale (ROI<sup>1</sup>) dell'8% (al riguardo, si veda Appendice 1).

3. La formula utilizzata per il calcolo dell'eccessività è la seguente:

$$EXC\% = (Ricavi\ delle\ vendite - Cost\ Plus) / (Cost\ Plus)$$

Il risultato del test (EXC%) indica la misura dell'eventuale sproporzione tra ricavi e *cost plus*. Ad esempio, un risultato pari a EXC%=10% implica che i ricavi risultano maggiori del *cost plus*. Tale differenza tra ricavi e *cost plus* risulta pari al 10% del *cost plus* stesso.

4. I test sono svolti utilizzando esclusivamente i dati forniti da C&T nel corso del procedimento che, in particolare, sono contenuti nei seguenti documenti al fascicolo: docc. n. 13, 20, 24, 37, 39, 45, 46, 50, 60, 66 e 67 e relativi allegati.

In particolare, la contabilità per rotta (costi e ricavi) sia al 'costo storico' che al valore di rimpiazzo, è stata rettificata, da ultimo, in data 29/7/2021 (doc. 67 e allegati all'indice del fascicolo). Il capitale investito al 'valore di rimpiazzo' è anch'esso stato rettificato nella medesima data. Viceversa, i dati relativi al capitale investito al 'costo storico', sono stati trasmessi in data 10/6/2021 (doc. 60 e allegati all'indice del fascicolo).

5. Tutte le versioni dei test proposti, che sostanzialmente si distinguono per le diverse modalità con cui sono stati allocati i costi attribuibili al segmento passeggeri e al segmento merci sulla rotta bidirezionale promiscua VSG-MRSF, sono stati svolti utilizzando il capitale investito (e gli ammortamenti) sia al c.d. 'costo storico' ma anche al c.d. 'valore di rimpiazzo'. Anche tali informazioni sono state fornite da

---

<sup>1</sup> Il *Return On Investment*/redditività del capitale investito (ROI) è un indice di bilancio che indica la redditività e l'efficienza economica della gestione caratteristica a prescindere dalle fonti utilizzate: esprime, cioè, quanto rende il capitale investito in quell'azienda. La formula di calcolo del ROI è la seguente: ROI=Risultato Operativo/Capitale Investito.

C&T<sup>2</sup>.

In particolare, la contabilità per rotta (costi e ricavi) sia al ‘costo storico’ che al valore di rimpiazzo, è stata rettificata, da ultimo, in data 29/7/2021 (doc. n. 67 e allegati all’indice del fascicolo). In tale documentazione viene specificato da C&T come modificare gli ammortamenti al ‘costo storico’ per ottenere il corrispondente dato al ‘valore di rimpiazzo’.

Il capitale investito al ‘valore di rimpiazzo’ è anch’esso stato rettificato nella medesima data (doc. n. 67). Viceversa, i dati relativi al capitale investito al ‘costo storico’, sono stati trasmessi in data 10/6/2021 (doc. n. 60 e allegati all’indice del fascicolo).

6. I *test* sono svolti su base annuale per il periodo che va dal 2017 al 2020. Alcuni dati necessari per svolgere le simulazioni non sono disponibili nel fascicolo istruttorio relativamente al 2020. Nello specifico, si tratta delle seguenti informazioni: capitale investito al ‘valore di rimpiazzo’; numero di veicoli (passeggeri e merci) imbarcati sulla VSG-MRSF; metri lineari annuali complessivi trasportati sulla rotta VSG-MRSF.

Al riguardo si osserva che:

- con riferimento al capitale investito al ‘valore di rimpiazzo’ per il 2020, è stato utilizzato l’analogo dato fornito da C&T relativamente al primo semestre del 2020<sup>3</sup>. Infatti, si ritiene che tale grandezza, per sua natura, non si modifichi nel corso dell’anno;
- con riferimento al rapporto tra metri lineari attribuibili al segmento passeggeri e a quello merci, è stata utilizzata la medesima proporzione rilevata nel 2019 che, tra l’altro, risulta analoga a quella rilevata nel 2018 e 2017. Considerando il drastico calo di auto imbarcate nel 2020, tale scelta è favorevole alla Parte;
- con riferimento al numero di veicoli (passeggeri e merci) imbarcati sulla VSG-MRSF sono state utilizzate le analoghe informazioni rilevate nel 2019. Anche in questo caso, tale scelta è favorevole alla Parte in considerazione del calo passeggeri con auto del 2020.

7. Tuttavia, si sottolinea che il 2020 viene incluso per mera completezza d’analisi,

---

<sup>2</sup> Rileva osservare che, per l’anno 2020, la Parte non ha trasmesso il valore del capitale investito al ‘costo storico’ in quanto ha utilizzato previsioni della legge 13 ottobre 2020 n. 126 in materia di rivalutazione dei beni d’impresa per esprimere contabilmente, al 31 dicembre 2020 il valore latente della propria flotta e, con riferimento a C&T, anche del marchio “Caronte & Tourist”. La disomogeneità di tale grandezza per l’anno 2020 non altera le valutazioni in quanto, tale anno, non risulta significativo per effettuare le opportune analisi concorrenziali. Cfr. doc. n. 60.

<sup>3</sup> Cfr doc. n. 45.

in quanto le informazioni relative a tale anno non appaiono significative al fine di effettuare le opportune valutazioni concorrenziali in tema di prezzi ingiustificatamente gravosi.

### Test 1 – dettaglio rotte

8. Il primo *test* effettuato, il più generale, misura l'eccessività distinguendo la rotta VSG-MRSF dalla VSG-MTR. Con specifico riferimento alla VSG-MRSF non viene distinto il segmento passeggeri da quello merci. I risultati sono riportati nelle tabelle che seguono.

#### **Test 1 – Dettaglio delle singole rotte (Costo Storico)\***

<i>MRSF-VSG (pass+merci), TRM-VSG (merci)_ Costo Storico</i>									
		MRSF-VSG (Pass+Merci)				TRM-VSG (Merci)			
		2020	2019	2018	2017	2020	2019	2018	2017
A)	Ricavi	{omissis}	{omissis}	{omissis}	{omissis}	{omissis}	{omissis}	{omissis}	{omissis}
B)	Costi Totali	{omissis}	{omissis}	{omissis}	{omissis}	{omissis}	{omissis}	{omissis}	{omissis}
	EBIT	{omissis}	{omissis}	{omissis}	{omissis}	{omissis}	{omissis}	{omissis}	{omissis}
K)	Capitale Investito	{omissis}	{omissis}	{omissis}	{omissis}	{omissis}	{omissis}	{omissis}	{omissis}
	ROI	{omissis}	{omissis}	{omissis}	{omissis}				
C)	Cost Plus = B+D	{omissis}	{omissis}	{omissis}	{omissis}				
D)	ROI 8% = 0,08*K	{omissis}	{omissis}	{omissis}	{omissis}				
E)	EXC = P*Q-Cost Plus = A-C	{omissis}	{omissis}	{omissis}	{omissis}				
	<u>EXC%= E/C</u>	<u>[10-15%]</u>	<u>[40-45%]</u>	<u>[45-50%]</u>	<u>[55-60%]</u>				

#### **Test 1 – Dettaglio delle singole rotte (Valore di rimpiazzo)**

<i>MRSF-VSG (pass+merci), TRM-VSG (merci)_ Valore Rimpiazzo</i>									
		MRSF-VSG (Pass+Merci)				TRM-VSG (Merci)			
		2020	2019	2018	2017	2020	2019	2018	2017
A)	Ricavi	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]
B)	Costi Totali	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]
	EBIT	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]
K)	Capitale Investito	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]
	ROI	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]				
C)	Cost Plus = B+D	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]				
D)	ROI 8% = 0,08*K	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]				
E)	EXC = P*Q-Cost Plus = A-C	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]				
	<u>EXC%= E/C</u>	<u>[5-10%]</u>	<u>[25-30%]</u>	<u>[30-35%]</u>	<u>[40-45%]</u>				

\* Nella presente versione alcuni dati sono omissi, in quanto si sono ritenuti sussistenti elementi di riservatezza o di segretezza delle informazioni.

## **Test 2 – VSG-MRSF: allocazione costi in base ai metri lineari**

**9.** Una prima modalità di allocazione dei costi tra segmenti sulla VSG-MRSF può essere sviluppata considerando la lunghezza media (metri lineari) occupata complessivamente dai veicoli utilizzati per il trasporto passeggeri rispetto a quella occupata dai veicoli per il trasporto merci. Conoscendo il valore dei metri lineari complessivamente trasportati da C&T sulla VSG-MRSF (nei vari anni), risulta possibile allocare i costi tra segmenti di mercato in proporzione alla quota di metri lineari occupati (in media) dai mezzi con cui viaggiano i passeggeri e dai mezzi per il trasporto merci.

**10.** Quanto alle informazioni necessarie per effettuare tali stime, rileva quanto segue:

- i metri lineari complessivamente trasportati sulla VSG-MRSF (per ciascuno degli anni ricompresi nel triennio 2017-2019) sono stati forniti da C&T;
- il numero veicoli commerciali (distinto per ciascuna categoria di veicolo commerciale imbarcato sull'area Stretto), il numero di veicoli privati e il numero di autobus. Anche tali dati sono stati forniti da C&T;
- la lunghezza media dei veicoli commerciali della categoria '<3,5 T' è stata stimata sulla base dei modelli di veicoli leggeri più venduti, così come rilevati dall'ICCT<sup>4</sup>. La lunghezza media delle altre categorie di veicoli merci è facilmente desumibile dal criterio di bigliettazione applicato da C&T;
- i metri lineari occupati dagli autobus sulla VSG-MRSF (lunghezza media pari a 12m) sono stati attribuiti al segmento passeggeri;
- la lunghezza media delle automobili è stata stimata in modo residuale, ottenendo un risultato pari a [4-5] metri per autoveicolo.

**11.** Entrando nello specifico, i dati forniti da C&T indicano i metri lineari complessivamente trasportati sulla rotta VSG-MRSF. Tale valore complessivo, disponibile per l'arco temporale 2017-2019, può essere allocato tra segmento merci e passeggeri conoscendo il numero di veicoli che hanno viaggiato nei due segmenti, che andrà moltiplicato per i metri lineari occupati da ciascuna categoria di veicolo<sup>5</sup>. Con tali informazioni è possibile conoscere la percentuale di metri lineari occupata dal segmento passeggeri con auto e dal segmento merci.

---

<sup>4</sup> Cfr. ICCT – European Vehicle Market Statistics / PocketBook (2018, 2019), pag. 21.

[https://theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT\\_Pocketbook\\_2018\\_Final\\_20181205.pdf](https://theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT_Pocketbook_2018_Final_20181205.pdf)

<sup>5</sup> Ad esempio, moltiplicando il numero di veicoli commerciali (dato annuale) per la lunghezza media di un veicolo appartenente a tale categoria, si conoscono i metri lineari complessivamente occupati nell'anno dal segmento merci. Rapportando tale grandezza al numero complessivo di metri lineari trasportati annualmente sulla VSG-MRSF, si ottiene la quota percentuale di metri lineari occupata dal segmento merci. La stessa analisi può essere fatta il segmento passeggeri, che ricomprende mezzi privati e autobus.

**12.** La lunghezza media di un veicolo commerciale può essere ricavata partendo dai dati relativi al numero di biglietti per ciascuna tipologia di veicolo commerciale venduta annualmente da C&T<sup>6</sup>: biglietti per veicoli <3,5T; biglietti per veicoli lunghi 11-12metri (lunghezza media 11,5m); biglietti per veicoli lunghi 15-16 metri (lunghezza media 15,5m); biglietti per veicoli lunghi 17-19 metri (lunghezza media 18m).

La lunghezza media della categoria di veicoli commerciali '<3,5T' è stata calcolata effettuando una media ponderata dei dati resi disponibili da ICCT – *International Council of Clean Transportation*<sup>7</sup>. ICCT indica le quote di mercato dei veicoli <3,5T più venduti. Pertanto, conoscendo la lunghezza dei veicoli più venduti<sup>8</sup>, è possibile calcolare la lunghezza media degli stessi, che può essere ponderata rispetto alle quote di mercato: [4-5] metri di lunghezza del singolo veicolo <3,5T.

**13.** Grazie alla lunghezza media dei veicoli commerciali per ciascuna categoria di biglietti venduta da C&T, è possibile calcolare la lunghezza media del veicolo commerciale imbarcato da C&T, ponderata per il numero di biglietti venduta per ciascuna categoria di veicolo: [10-12] metri nel 2017, [10-12] metri nel 2018 e [10-12] metri nel 2019<sup>9</sup>.

**14.** Oltre ai veicoli ad uso privato/automobile, nel segmento passeggeri sono stati ricompresi, in modo favorevole alla Parte, anche gli autobus, la cui lunghezza è pari a 12 metri. Con tali informazioni è possibile calcolare, per differenza, la lunghezza

---

<sup>6</sup> I dati relativi al numero di biglietti venduti per ciascuna categoria di veicolo commerciale sono disponibili per l'insieme delle due rotte servite, ossia VSG-MRSF e VSG-MTR. Sulla base dei dati trasmessi dall'AdSP è possibile calcolare le tonnellate di merci trasportate dal singolo mezzo pesante sulla VSG-MRSF e sulla VSG-MTR. Per il triennio 2017-2018, il rapporto tra le tonnellate di merci complessivamente trasportate e il numero di mezzi commerciali è analogo nel tempo e tra le due rotte, attestandosi a circa [7-8] tonnellate per singolo veicolo. Tale evidenza mostra chiaramente che, in media, sulla VSG-MRSF vengono imbarcati mezzi commerciali analoghi a quelli sulla VSG-MTR. Cfr. doc. n. 4, 23, 62, 63 e relativi allegati.

<sup>7</sup> Già citato.

<sup>8</sup> Ford Transit – lunghezza media 5,1m, 13% market share; Mercedes Sprinter –5,2m, 5% market share; Citroen Berlingo – 4,55m, 5% market share; Peugeot Partner –4,55 metri, 4% m; VW Transporter – 4,8m, 4% market share; Renault Kangoo - 4,2m, 4% market share; Fiat Ducato – 5,6m, 4% market share; Renault Master – 5,6m, 4% market share; Renault Trafic – 5,1m, 4% market share; VW Caddy – 4,5m, 4% market share. La lunghezza media di tali veicoli è stata calcolata considerando i differenti modelli disponibili nel catalogo. I vari modelli elencati possono essere disponibili in varie lunghezze. Consultando i siti *web* delle case produttrici è stata considerata la lunghezza minima e massima disponibile e, successivamente, si è ricavata la lunghezza media: Ford Transit (4,9m-min, 5,3m-max; 5,1m-media); Mercedes Sprinter (5,2m; 5,2m; 5,2m); Citroen Berlingo (4,4m; 4,7m; 4,55); Peugeot Partner (4,4m; 4,7m; 4,55); VW Transporter (4,8m; 4,8m; 4,8m); Renault Kangoo (4,2m; 4,2m; 4,2m); Fiat Ducato (4,9m; 6,3m; 5,6m); Renault Master (5m; 6,2m; 5,6m); Renault Trafic (4,9m; 5,3m; 5,1m); VW Caddy (4,5m; 4,5m; 4,5m). Ne risulta una lunghezza media ponderata (per le quote di mercato) dei veicoli commerciali '<3,5T' pari a 4,95m.

<sup>9</sup> I dati inviati dall'Autorità Portuale mostrano che le tonnellate mediamente trasportate dal singolo mezzo commerciale sulla VSG-MTR e VSG-MRSF sono del tutto analoghe e, nello specifico, pari a circa [7-8] tonnellate per veicolo (totale merci (tonnellate)/n. mezzi pesanti). Cfr. dati AdSP (doc. n. 4, 23, 62, 63 e relativi allegati)

media delle automobili imbarcate da C&T, pari a circa [4-5] metri<sup>10</sup>. Come fatto per i veicoli commerciali, moltiplicando la lunghezza media di autobus e automobili per i biglietti venduti, si trovano i metri lineari complessivamente occupati dal segmento passeggeri.

15. Sulla base di tali elaborazioni emerge che il rapporto tra metri lineari occupati dal segmento passeggeri rispetto al segmento merci sulla VSG-MRSF è il seguente: [75-80%]-[25-30%] per il 2019<sup>11</sup>; [70-75%]-[25-30%] per il 2018<sup>12</sup>; [75-80%]-[20-25%] per il 2017<sup>13</sup>. Pertanto, il test 3 utilizza tali proporzioni per allocare nei vari anni i costi (e il capitale investito) tra segmento passeggeri e merci sulla VSG-MRSF. Come anticipato, per l'anno 2020 è stata utilizzata la proporzione rilevata per il 2019, seguendo un approccio favorevole a C&T.

16. Nel seguito, le tabelle riportano i risultati relativi ai test di eccessività.

### Test 2 – Allocazione dei costi in base ai metri lineari (Costo Storico)

VSG-MRSF con allocazione costi calcolata su metri lineari occupati_ Costo Storico									
		VSG-MRSF							
		2020		2019		2018		2017	
		Pass	Merci	Pass	Merci	Pass	Merci	Pass	Merci
A)	Ricavi	[omissis ]	[omissis ]						
B)	Costi Totali	[omissis ]	[omissis ]						
	EBIT	[omissis ]	[omissis ]						
K)	Capitale Investito	[omissis ]	[omissis ]						
	ROI	[omissis ]		[omissis ]		[omissis ]		[omissis ]	
C)	Cost Plus = B+D	[omissis ]		[omissis ]		[omissis ]		[omissis ]	
D)	ROI 8% = 0,08*K	[omissis ]		[omissis ]		[omissis ]		[omissis ]	
E)	EXC = P*Q-Cost Plus = A-C	[omissis ]		[omissis ]		[omissis ]		[omissis ]	
	<u>EXC%=E/C</u>	<u>[20-25%]</u>		<u>[50-55%]</u>		<u>[55-60%]</u>		<u>[65-70%]</u>	

<sup>10</sup> Riviste specializzate riportano i dati relativi ai 50 modelli di auto più venduti nel 2021 (gen-ott). Per ogni modello è possibile considerare la lunghezza massima disponibile e, successivamente, calcolare la lunghezza media delle auto più vendute, ponderata per il numero di automobili vendute per ciascun modello. Ne risulta una lunghezza media pari a 4,08 metri.

Cfr. [https://www.quotidianomotori.com/automobili/auto-piu-vendute-classifica/#classifica\\_auto\\_2021](https://www.quotidianomotori.com/automobili/auto-piu-vendute-classifica/#classifica_auto_2021).

<sup>11</sup> Su circa [10-15] milioni di metri lineari trasportati, [2,5-3] milioni sono riconducibili al segmento merci e [7,5-8] milioni a quello passeggeri

<sup>12</sup> Su circa [10-15] milioni di metri lineari trasportati, [2,5-3] milioni sono riconducibili al segmento merci e [7-7,5] milioni a quello passeggeri.

<sup>13</sup> Su circa [10-15] milioni di metri lineari trasportati, [2-2,5] milioni sono riconducibili al segmento merci e [7,5-8] milioni a quello passeggeri.

## Test 2 – Allocazione dei costi in base ai metri lineari (Valore di rimpiazzo)

VSG-MRSF con allocazione costi calcolata su metri lineari occupati_ Valore Rimpiazzo									
		VSG-MRSF							
		2020		2019		2018		2017	
		Pass	Merci	Pass	Merci	Pass	Merci	Pass	Merci
A)	Ricavi	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]
B)	Costi Totali	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]
	EBIT	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]
K)	Capitale Investito	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]
	ROI	[omissis]		[omissis]		[omissis]		[omissis]	
C)	Cost Plus = B+D	[omissis]		[omissis]		[omissis]		[omissis]	
D)	ROI 8% = 0,08*K	[omissis]		[omissis]		[omissis]		[omissis]	
E)	EXC = P*Q-Cost Plus = A-C	[omissis]		[omissis]		[omissis]		[omissis]	
	<u>EXC%= E/C</u>	<u>[15-20%]</u>		<u>[35-40%]</u>		<u>[40-45%]</u>		<u>[45-50%]</u>	

### Test 3 – VSG-MRSF: allocazione ‘mista’

17. Tale versione dei *test* di eccessività proposti, nell’allocare i costi tra segmento passeggeri e merci sulla VSG-MRSF, considera che differenti voci di costo possono essere allocate utilizzando *driver* differenti: i costi di navigazione e il capitale, ad esempio, sulla base dei metri lineari (metodologia del *test* 2), mentre, i costi indiretti, prendendo come riferimento la proporzione tra il numero di veicoli (indicativi del numero di biglietti) del segmento passeggeri e quelli del segmento merci<sup>14</sup> sulla rotta VSG-MRSF. Naturalmente, le informazioni relative all’ammontare dei costi di navigazione e dei costi indiretti sono state fornite da C&T.

18. Nello specifico, secondo i dati forniti da C&T (doc. n. 13.3 all’indice), sulla VSG-MRSF hanno viaggiato circa [1-2] milioni di veicoli (veicoli commerciali, bus e veicoli privati) in totale nel 2019. Di questi, [200.000-300.000] sono mezzi commerciali ([10-15%]), mentre [1-2] milioni ([85-90%]) circa sono relativi al segmento passeggeri (veicoli privati e bus). Per il 2018, i dati sono i seguenti: [1-2] milioni di veicoli totali; [200.000-300.000] ([10-15%]) mezzi commerciali; [1-2] milioni ([85-90%]) di veicoli passeggeri (mezzi privati e bus). Infine, per il 2017: [1-2] milioni di veicoli totali sulla rotta; [200.000-300.000] ([10-15%]) *camion*; [1-2] milioni ([90-95%]) di mezzi per passeggeri. Sulla base di tali proporzioni possono essere allocati i costi indiretti.

19. Sulla base di tale modalità allocativa, il rapporto tra i costi del segmento passeggeri e quelli del segmento merci sulla VSG-MRSF è, nel complesso, il seguente: [80-85%]-[20-25%] per il 2019; [75-80%]-[20-25%] per il 2018; [80-

<sup>14</sup> Il rapporto tra numero di veicoli nel segmento passeggeri e merci è il seguente: [85-90%]-[10-15%] (2019), [85-90%]-[10-15%] (2018), [90-95%]-[10-15%] (2017). Per il 2020, come esposto, sono stati utilizzati i dati relativi al 2019.

85%]-[15-20%] per il 2017.

20. Nel seguito, le tabelle riportano i risultati relativi ai *test* di eccessività.

### Test 3 – Allocazione dei costi c.d. ‘mista’ (Costo Storico)

VSG-MRSF con allocazione costi 'mista' Costo Storico									
VSG-MRSF									
		2020		2019		2018		2017	
		Pass	Merci	Pass	Merci	Pass	Merci	Pass	Merci
A)	Ricavi	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]
B)	Costi Totali	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]
	EBIT	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]
K)	Capitale Investito	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]
	ROI	[omissis]		[omissis]		[omissis]		[omissis]	
C)	Cost Plus = B+D	[omissis]		[omissis]		[omissis]		[omissis]	
D)	ROI 8% = 0,08*K	[omissis]		[omissis]		[omissis]		[omissis]	
E)	EXC = P*Q-Cost Plus = A-C	[omissis]		[omissis]		[omissis]		[omissis]	
	<b><u>EXC%= E/C</u></b>	<b><u>[10-15%]</u></b>		<b><u>[40-45%]</u></b>		<b><u>[45-50%]</u></b>		<b><u>[55-60%]</u></b>	

### Test 3 – Allocazione dei costi c.d. ‘mista’ (Valore di rimpiazzo)

VSG-MRSF con allocazione costi 'mista' Valore Rimpiazzo									
VSG-MRSF									
		2020		2019		2018		2017	
		Pass	Merci	Pass	Merci	Pass	Merci	Pass	Merci
A)	Ricavi	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]
B)	Costi Totali	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]
	EBIT	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]
K)	Capitale Investito	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]
	ROI	[omissis]		[omissis]		[omissis]		[omissis]	
C)	Cost Plus = B+D	[omissis]		[omissis]		[omissis]		[omissis]	
D)	ROI 8% = 0,08*K	[omissis]		[omissis]		[omissis]		[omissis]	
E)	EXC = P*Q-Cost Plus = A-C	[omissis]		[omissis]		[omissis]		[omissis]	
	<b><u>EXC%= E/C</u></b>	<b><u>[5-10%]</u></b>		<b><u>[30-35%]</u></b>		<b><u>[30-35%]</u></b>		<b><u>[40-45%]</u></b>	

### Test 4 – VSG-MRSF: allocazione costi in base ai ricavi

21. Un’ultima modalità di allocazione dei costi registrati sulla VSG-MRSF, volta a distinguere il segmento passeggeri (con auto) da quello merci, è la distribuzione dei costi proporzionale ai ricavi generati dai distinti segmenti di mercato. Nello specifico, il segmento merci sulla VSG-MRSF genera il [20-25%] dei ricavi complessivamente registrati sulla medesima rotta. Pertanto, il *test* 4 considera che il [20-25%] dei costi sulla rotta di interesse sia attribuibile al segmento merci e il restante [80-85%] al segmento passeggeri con veicolo al seguito; la stessa modalità di ripartizione dei costi viene applicata al capitale investito nei diversi segmenti.

22. Con riferimento a tale ultima modalità di allocazione dei costi rileva evidenziare come la stessa risulti viziata da un certo grado di endogeneità e, pertanto, non attendibile. Infatti, la fattispecie in analisi ipotizza che i prezzi applicati da C&T al segmento passeggeri risultino eccessivi e, conseguentemente, che vi sia una sproporzione tra i costi sostenuti e i ricavi realizzati. Ciò implica che l'allocazione dei costi basata sui ricavi registrati nei segmenti di domanda può condurre a una sovrastima dei costi attribuibili al segmento passeggeri con veicoli al seguito.

23. Nel seguito, le tabelle riportano i risultati relativi ai *test* di eccessività.

#### Test 4 – Allocazione dei costi in base ai ricavi (Costo Storico)

Costi di C&T: VSG-MRSF allocazione in base ai ricavi_Costo Storico									
		MRSF-VSG							
		2020		2019		2018		2017	
		Pass	Merci	Pass	Merci	Pass	Merci	Pass	Merci
A)	Ricavi	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]
B)	Costi Totali	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]
	EBIT	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]
K)	Capitale Investito	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]
	ROI	[omissis]		[omissis]		[omissis]		[omissis]	
C)	Cost Plus = B+D	[omissis]		[omissis]		[omissis]		[omissis]	
D)	ROI 8% = 0,08*K	[omissis]		[omissis]		[omissis]		[omissis]	
E)	EXC = P*Q-Cost Plus = A-C	[omissis]		[omissis]		[omissis]		[omissis]	
	<u>EXC%= E/C</u>	<u>[10-15%]</u>		<u>[40-45%]</u>		<u>[40-45%]</u>		<u>[60-65%]</u>	

#### Test 4 – Allocazione dei costi in base ai ricavi (Valore di rimpiazzo)

Costi di C&T: VSG-MRSF allocazione in base ai ricavi_ Valore Rimpiazzo									
		MRSF-VSG							
		2020		2019		2018		2017	
		Pass	Merci	Pass	Merci	Pass	Merci	Pass	Merci
A)	Ricavi	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]
B)	Costi Totali	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]
	EBIT	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]
K)	Capitale Investito	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]
	ROI	[omissis]		[omissis]		[omissis]		[omissis]	
C)	Cost Plus = B+D	[omissis]		[omissis]		[omissis]		[omissis]	
D)	ROI 8% = 0,08*K	[omissis]		[omissis]		[omissis]		[omissis]	
E)	EXC = P*Q-Cost Plus = A-C	[omissis]		[omissis]		[omissis]		[omissis]	
	<u>EXC%= E/C</u>	<u>[5-10%]</u>		<u>[25-30%]</u>		<u>[25-30%]</u>		<u>[40-45%]</u>	