

## Osservazioni alla Misura 12

### Contabilità regolatoria per Contratto o per Ente Competente?

Il documento di Analisi di Impatto della Regolazione prende in esame due alternative

1. Contabilità regolatoria per ciascun contratto di servizio
2. Contabilità regolatoria aggregata per insieme di linee afferenti ad uno stesso deposito/officina

ART sceglie di optare per la prima ( Contabilità regolatoria per ciascun contratto di servizio) . In realtà occorre prendere in considerazione **la contabilità regolatoria per Ente Competente** , cioè per il soggetto che eroga i contributi necessari allo svolgimento del servizio di propria competenza (anche se attraverso l'Ente Affidante).

L'EC deve essere in grado di giudicare se l'allocazione dei costi/ricavi che scaturisce dalla contabilità regolatoria è più o meno corretta e quindi decidere

- se la compensazione è eccessiva oppure no (= obiettivo finale della strumentazione regolatoria complessiva)
- se occorre pertanto rivedere o no l'equilibrio economico del contratto ( aggiornandone il PEF allegato)

In genere nel TPL su strada un CdS riguarda varie tipologie di EC , e ad ognuno di essi devono essere indirizzati i risultati degli strumenti di contabilità regolatoria di cui all'art. 37 del d.l.201/2011 per favorire le scelte.

La Relazione Illustrativa si riferisce alla delibera 120/2018 per il servizio ferroviario ma .è del tutto evidente che l'articolazione delle reti e dei contesti istituzionali tra strada e ferrovia è totalmente diversa.

Poiché la compensazione complessiva è il risultato dei corrispettivi unitari per il prodotto , si evidenzia che in caso di corrispettivi diversificati all'interno della rete di uno stesso Ente competente la contabilità regolatoria dovrà riferirsi agli aggregati di linee caratterizzati dagli stessi valori di corrispettivi.

Quindi i prospetti dell'annesso 3 devono essere sostituiti con altri schemi che nella riga iniziale di ogni colonna riportino l'articolazione degli enti competenti contenuti nel CDS e se del caso le reti soggette a corrispettivi unitari diversi per lo stesso EC.

Si evidenzia che anche le procedure e le analisi per la costruzione del PEF (misura 22) sono da coordinarsi con la struttura della contabilità regolatoria per EC. In questo senso la struttura dell'annesso 5 è da considerarsi solo come la sintesi di schemi più dettagliati di PEF che seguono l'articolazione delle reti per EC ( non sarebbe possibile altrimenti gestire i casi di variazione dell'equilibrio economico del contratto).

### Riempire schemi o introdurre un sistema di contabilità?

Per inciso non è ammissibile affermare (pag. 24 AIR) che sarebbe troppo elevato per il comparto delle aziende implementare una contabilità regolatoria per linea/gruppo di linee/deposito.

La conoscenza dei determinanti tecnici ed economici della produzione per linea è assolutamente diffusa e comunque nelle possibilità di ogni azienda di trasporto normalmente organizzata, anche per le più piccole ( che in quanto tali hanno meno variabili da controllare) .

Piuttosto è da considerare che in genere queste analisi sono effettuate ex post e su base totalmente parametrica ripartendo ad es. il totale delle spese di personale a consuntivo in funzione delle ore e/o dei km prodotti per linea.

Si ricorda invece che l'art. 37 dl 201/2011 parla di possibile imposizione di *"separazione contabile e societaria delle imprese regolate"*. Senza arrivare ad ipotizzare la separazione societaria, si evidenzia che la separazione contabile

Dott. Ing. Luciano Niccolai via Roma 102 Pontedera [L.niccolai@lqt.it](mailto:L.niccolai@lqt.it)

[L.niccolai@pec.it](mailto:L.niccolai@pec.it) p.iva 01534180508 NCCLCN49R12G687E

335 5370340

presuppone l'esistenza di un sistema di scritture e di rilevazioni che si svolgono nel **durante** della gestione aziendale, in base ad un piano dei conti predefinito e reso pubblico preventivamente per assicurare la trasparenza e la significatività voluta dalla legislazione.

In sostanza la contabilità regolatoria non dovrebbe essere scambiata con la redazione ex post oppure del tutto extracontabile di uno schema di conto economico e di stato patrimoniale. Questa soluzione (cioè l'assenza di un sistema di contabilità separata e quindi la redazione extra contabile degli schemi) è quella che può effettivamente distinguere tra piccole e grandi aziende

Si evidenzia infine che nella generalità dei casi l'attribuzione dei costi è sicuramente più semplice e meno arbitraria dell'attribuzione dei ricavi ai singoli EC. E quindi particolare cura deve essere rivolta alle analisi ed alle indagini che giustificheranno la ventilazione dei ricavi da traffico.

Un'ipotesi di modifica del testo della misura 12 (in giallo)

**Misura 12 – Obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile per il trasporto pubblico locale passeggeri su strada**

1. L'IA adotta gli schemi di contabilità regolatoria (conti economici, stati patrimoniali e dati tecnici) di cui all'Annesso 3, differenziati in funzione del valore complessivo annuo del CdS, e alloca, secondo i criteri di seguito definiti, le componenti economiche e patrimoniali, in coerenza con il bilancio di esercizio, a ciascun CdS sottoscritto.
2. Gli schemi di contabilità regolatoria riguardanti ciascun EC e ciascuna modalità di trasporto esercita, ove l'impresa di TPL sia titolare di più contratti o eserciti più attività, sono forniti in maniera separata da:
  - a) altri CdS per la stessa o altre modalità di trasporto passeggeri;
  - b) altri servizi di interesse economico generale (SIEG);
  - c) altre attività di tipo commerciale non accessorio.
3. Ai fini della redazione della contabilità regolatoria, le componenti economiche e patrimoniali riguardanti la gestione dei servizi afferenti a ciascun EC potranno risultare:
  - a) di diretta ed esclusiva pertinenza del centro di costo rappresentato dal EC stesso;
  - b) riferibili a più EC, in tal caso devono essere allocate in base a specifici *driver*.
4. Gli schemi di contabilità regolatoria distinguono, per i conti di stato patrimoniale, le componenti patrimoniali, attive e passive, (i) per ciascun EC di TPL su strada e (ii) per la totalità delle attività esercite dall'impresa di TPL.
5. All'allocazione diretta ed esclusiva l'impresa di TPL provvede per le componenti economiche e patrimoniali che, in base ad evidenze documentali, risultino oggettivamente ed esclusivamente allocabili allo specifico EC.
6. Per le componenti economiche e patrimoniali di pertinenza di una pluralità di centri di costo, l'allocazione a ciascuno di essi avviene in maniera oggettiva e analitica, sulla base di *driver* scelti in ragione della loro idoneità a misurare i consumi di risorse o la destinazione degli *asset* nell'ambito di uno specifico EC, seguendo principi di causalità e pertinenza sulla base della metodologia FDC (*Fully Distributed Costing*). I *driver* utilizzati sono descritti in ogni dettaglio, metodologico e quantitativo, nella relazione illustrativa di cui al successivo punto 9.
7. Le componenti economiche (inclusi i costi indiretti legati alla struttura centrale) e patrimoniali ascrivibili al complesso delle unità organizzative dell'impresa di TPL, nonché quelle non diversamente imputabili ai diversi centri di costo sulla base di *driver* pertinenti ed obiettivi, sono allocate ai vari centri di costo in proporzione a quanto precedentemente allocato in via diretta e pro-quota.
8. In termini generali, possono essere attribuite a ciascun EC esclusivamente le componenti economiche e patrimoniali che, alla luce del criterio di pertinenza, risultano ascrivibili all'ordinario processo produttivo.
9. Ogni anno l'IA compila gli schemi di contabilità regolatoria relativi all'esercizio precedente, di cui all'Annesso 3, utilizzando i *format* resi disponibili sul sito web istituzionale dell'Autorità; gli schemi sono

corredati di una relazione illustrativa dei contenuti, la metodologia e le scelte di allocazione adottate.

10. I predetti schemi di contabilità regolatoria e la relazione illustrativa sono accompagnati da una certificazione, predisposta da una società di revisione, indipendente dall'impresa di TPL aggiudicataria del CdS, attestante in generale la conformità degli stessi ai criteri di cui alla presente Misura nonché
- a) la presenza di un sistema aziendale operativo di contabilità separata per la rilevazione dei costi diretti per le reti di competenza degli EC interessati dal CdS
  - b) la presenza di procedure pertinenti per l'attribuzione dei ricavi
  - c) la presenza nelle note al bilancio dei criteri di ripartizione dei costi indiretti e dell'attribuzione dei ricavi
  - d) la evidenziazione di eventuali cambiamenti dei criteri di ripartizione dei costi e dei ricavi da un esercizio all'altro
  - e) la presenza degli schemi finali di contabilità regolatoria sul sito web dell'IA

Dott. Ing. Luciano Niccolai

Dott. Ing. Luciano Niccolai via Roma 102 Pontedera [l.niccolai@lqt.it](mailto:l.niccolai@lqt.it)  
[l.niccolai@pec.it](mailto:l.niccolai@pec.it) p.iva 01534180508 NCCLCN49R12G687E  
335 5370340