

Spett. le

Autorità di Regolazione dei Trasporti

pec@pec.autorità-trasporti.it

Oggetto: Consultazione pubblica sullo schema di atto di regolazione recante la revisione della Misura 12 dell'Allegato "A" alla delibera ART n. 154/2019.

Con riferimento alla *Delibera ART n. 59/2021* la scrivente Agenzia intende sottoporre a codesta Autorità le proprie osservazioni; queste seguono l'articolazione dei quesiti posti e sono riproposte nelle pagine seguenti.

Si ringrazia l'Autorità per l'importante contributo che il lavoro portato avanti, anche attraverso il metodo delle consultazioni, fornisce e fornirà nella gestione trasparente ed efficiente dei Contratti di Servizio.

Si resta a disposizione per ogni chiarimento e si porgono i migliori saluti.

Il Direttore Generale

*Cesare Paonessa*¹

¹ Documento firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 s.m.i. e norme collegate

Q1. Osservazioni sul punto 1 della Misura, con riferimento alla nuova strutturazione degli schemi di cui all'Annesso 3, e della nuova clusterizzazione dei soggetti interessati.

Q1.1. Schemi di conto economico – Ammortamenti di beni autofinanziati.

Negli schemi di Conto Economico (CE) di cui all' "Annesso 3" è presente la voce "Ammortamenti per beni strumentali autofinanziati" esplicitata e suddivisa in "materiale rotabile", "infrastruttura", "investimenti immobiliari", "altro"

In merito si osserva che ogni CdS può prevedere specifiche norme di ammortamento che possono essere legate alla durata del contratto oppure alla vita del bene; analogo discorso vale per eventuali contributi pubblici in conto investimenti che – molto spesso – hanno una durata di ammortamento pre-fissata e non coincidente con la vita utile del materiale rotabile.

D'altro canto ogni azienda, nella corretta applicazione dei principi contabili, è autorizzata a gestire la voce ammortamenti con le facoltà e le finalità consentite dalla normativa vigente al momento della chiusura dell'esercizio che subisce spesso modifiche fra un esercizio ed un altro.

Appare pertanto opportuno e necessario che gli schemi di contabilità regolatoria consentano di costruire un Piano Economico Finanziario con regole di ammortamento trasparenti e costanti per l'intera durata del contratto di servizio così come riportato nel Glossario del CE al punto 4.1. E' però necessario che sia esplicitato l'eventuale contributo pubblico,

L'applicazione di un ammortamento "standard" può comportare una necessità di riconciliazione con il bilancio civilistico; tale riconciliazione, non essendo connessa a nessuno specifico ods, non va evidenziata nel CE del CDS.

Si riporta di seguito la proposta di modifica del punto 4.1.1 del CE (pag.7 Annesso 3) ma la stessa va intesa anche per i punti 4.1.2, 4.1.3, e 4.1.4, qualora si rendesse necessario; ad esempio qualora nel 4.1.4, fossero inseriti ammortamenti per investimenti in tecnologia cofinanziati dal CDS andrebbe dettagliata la quota di ammortamento del contributo pubblico da portare in detrazione.

La sottostante tabella, compilata secondo le indicazioni contenute nell'Allegato B alla delibera n. 59/2021 del 6 maggio 2021, riassume le osservazioni di cui sopra.

Punto della Misura / Documento dell'Annesso 3	Citazione del testo oggetto di osservazione / proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione / delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Schemi di CE	4.1 Ammortamenti per beni strumentali autofinanziati	4.1 Ammortamenti per beni strumentali 4.1.1 : di cui per materiale rotabile (pertinente allo: 4.1.1.a : a detrarre quota di contributo pubblico per il materiale rotabile	Ogni CdS prevedere quota annua di ammortamento per investimenti specifici pertinenti il CDS e quota annua di ammortamento del contributo pubblico (da portare in detrazione); tali quote sono prefissate

Q1. Osservazioni sul punto 1 della Misura, con riferimento alla nuova strutturazione degli schemi di cui all'Annesso 3, e della nuova clusterizzazione dei soggetti interessati.

Q1.1. Schemi di conto economico – Altri Ammortamenti, Accantonamenti, Oneri finanziari e Svalutazioni

Negli schemi di Conto Economico (CE) di cui all' "Annesso 3" sono presenti le voci indistinte

- Altri ammortamenti,
- Accantonamenti,
- Oneri finanziari,

che si ritiene debbano essere meglio specificate; è inoltre presente la voce

- Svalutazioni e perdite (riprese) di valore

che si ritiene debba essere considerata in modo diverso dalle altre voci presenti negli schemi di CE.

In merito si osserva che ogni CdS (o servizio a mercato) può prevedere investimenti specifici - e quindi ammortamenti specifici - destinati esclusivamente a quel CdS (o servizio a mercato); lo stesso può essere ritenuto valido per gli oneri finanziari.

Si ritiene quindi che ciascuna delle prime tre voci di cui sopra debba essere separata in due componenti: una relativa ad *Ammortamenti, Accantonamenti ed Oneri finanziari specifici del CdS* (o servizio a mercato), di cui è noto il valore da imputare direttamente al singolo CdS (o servizio a mercato) di pertinenza, e una componente costituita dagli *Altri Ammortamenti, Accantonamenti ed Oneri finanziari* indistinti da ripartire tra tutti i CdS e servizi a mercato in capo all'Impresa Affidataria (IA) secondo gli opportuni driver.

E' inoltre convinzione della scrivente Agenzia che la voce "Svalutazioni e perdite (riprese) di valore" non debba essere ripartita tra i vari CdS ed eventuali servizi a mercato ma costituire un addendo indiviso da conteggiare "a valle" della riconciliazione con il Bilancio.

Ciò per evitare una indebita allocazione ai CdS - con influenza sui relativi Piani Economici Finanziari (PEF) - di svalutazioni, provenienti ad esempio da comportamenti dell'IA non riferiti a specifici obblighi di servizio, i cui effetti devono essere annoverati tra i rischi di impresa e non ricadere sull'EA (Ente Affidante). Si ritiene infatti che non possano essere imputati ad un CdS quota parte dei costi di svalutazione totali che l'IA sosterebbe comunque anche in caso di cessazione degli obblighi di servizio pubblico.

Al fine di verificare il valore riconciliato con il Bilancio Civileistico si propone di inserire il calcolo di:

$$5 = 3-4 \text{ Risultato operativo riconciliato al netto delle svalutazioni}$$

La sottostante tabella, compilata secondo le indicazioni contenute nell'Allegato B alla delibera n. 59/2021 del 6 maggio 2021, riassume le osservazioni di cui sopra.

Punto della Misura / Documento dell'Annesso 3	Citazione del testo oggetto di osservazione / proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione / delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
<i>Schemi di CE</i>	4.2 Altri ammortamenti 4.3 Svalutazioni 4.4 Accantonamenti 4 Voci senza manifestazione finanziaria	4.2 Altri ammortamenti <i>4.2.1 di cui: specifici del CdS</i> <i>4.2.2 di cui: altri</i> 4.3 Accantonamenti <i>4.3.1 di cui: specifici del CdS</i> <i>4.3.2 di cui: altri</i>	Ogni CdS (o servizio a mercato) può prevedere investimenti specifici - e quindi ammortamenti specifici - destinati esclusivamente a quel CdS (o servizio a mercato); lo stesso può essere ritenuto valido per accantonamenti ed oneri finanziari. Si ritiene quindi che ciascuna di tali voci debba essere separata in due componenti: una specifica del CdS, di cui è

	<p>5 = 3-4 Risultato operativo netto (EBIT)</p> <p>6.1 oneri finanziari</p>	<p>4 Voci senza manifestazione finanziaria</p> <p>5 = 3-4 Risultato operativo riconciliato al netto delle svalutazioni</p> <p>6 Svalutazioni [totale IA]</p> <p>7 = 5-6 Risultato operativo netto (EBIT) [totale IA]</p> <p>8.1 oneri finanziari <i>8.1.1 di cui: specifici del CdS</i> <i>8.1.2 di cui: altri</i></p>	<p>noto il valore, e una indistinta da ripartire secondo gli opportuni driver. La voce "Svalutazioni" non dovrebbe essere ripartita tra i vari CdS ed eventuali servizi a mercato ma costituire un addendo indiviso da conteggiare "a valle" della riconciliazione con il Bilancio. Si ritiene infatti che non possano essere imputati ad un CdS quota parte dei costi di svalutazione totali che l'IA sosterebbe comunque anche in caso di cessazione degli obblighi di servizio pubblico.</p>
--	---	---	--

Q1. Osservazioni sul punto 1 della Misura, con riferimento alla nuova strutturazione degli schemi di cui all'Annesso 3, e della nuova clusterizzazione dei soggetti interessati.

Q1.1. Schemi di Stato Patrimoniale – Capitale Investito Netto

L'Annesso3 a pag. 12 definisce i maniera puntuale e trasparente le modalità di definizione del Capitale Investito netto Regolatorio.

Appare opportuno ribadire come le voci che compongono il CIN debbano essere prioritariamente individuate con specifico riferimento al CDS in esame e solo per la parte residua possono essere applicati i driver previsti dall'Annesso 3.

Q2. Osservazioni sul punto 6 della Misura e, in particolare, sui driver di allocazione indiretta delle componenti economiche o patrimoniali, di cui alla nuova sezione dell'Annesso 3 (Elenco driver)

Q2.1. Articolazione delle percorrenze in "commerciali" e "a vuoto".

Nella tabella "Allocazione costi" contenuta nella nuova sezione "Elenco driver" dell'Annesso 3 si propone che i costi dei processi "Gestione della circolazione dei mezzi di trasporto" e "Condotta e manovra mezzi di trasporto" vengano allocati in base al driver $Vett*km\ Cds / Vett*km\ totali$.

Si ritiene che le grandezze $Vett*km$ debbano essere intese come *percorrenze complessive* ottenute come somma delle *percorrenze commerciali*, a cui fanno riferimento i Contratti di Servizio (CdS), e delle *percorrenze a vuoto*.

Le *percorrenze complessive*, nell'opinione dell'Agenzia, sono infatti un driver più corretto delle *percorrenze commerciali*, sono inoltre quelle che le IA monitorano tramite i propri sistemi di Controllo di Gestione.

L'EA deve conoscere i valori di entrambi gli addendi (*percorrenze commerciali* e *percorrenze a vuoto*) da cui risultano le *percorrenze complessive* in modo da avere evidenza delle diverse incidenze delle percorrenze a vuoto nei vari CdS ed eventuali servizi a mercato e garantirsi da possibili allocazioni distorte.

Ciò implica che nei "Dati tecnici dei servizi di TPL" la "Produzione servizio" (programmata ed effettiva) deve essere articolata nelle due componenti "commerciale" e "a vuoto".

La sottostante tabella, compilata secondo le indicazioni contenute nell'Allegato B alla delibera n. 59/2021 del 6 maggio 2021, riassume le osservazioni di cui sopra.

Punto della Misura / Documento dell'Annesso 3	Citazione del testo oggetto di osservazione / proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione / delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
<p><i>Allocazione dei costi</i></p> <p><i>Processo</i> Gestione della circolazione dei mezzi di trasporto</p> <p><i>Driver</i> $Vett*km\ Cds / Vett*km\ totali$</p>	<p><i>Metodologia di calcolo</i> Devono essere sommate le effettive percorrenze del CdS e rapportate al totale delle percorrenze dato da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato</p>	<p><i>Metodologia di calcolo</i> Devono essere sommate le effettive percorrenze del CdS e rapportate al totale delle percorrenze dato da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato. Le percorrenze sono intese comprensive dei trasferimenti a vuoto.</p>	<p>I CdS fanno riferimento alle sole <i>percorrenze commerciali</i>. L'allocazione dei costi è più correttamente ripartita in base alle <i>percorrenze complessive</i>, compresi i trasferimenti a vuoto che le IA monitorano tramite i propri sistemi di Controllo di Gestione. L'EA deve conoscere entrambi i montanti delle percorrenze commerciali e delle percorrenze complessive in modo da avere evidenza delle diverse incidenze delle percorrenze a vuoto tra i vari CdS ed eventuali servizi a mercato e garantirsi da possibili allocazioni distorte.</p>
<p><i>Allocazione dei costi</i></p> <p><i>Processo</i> Condotta e manovra mezzi di trasporto</p> <p><i>Driver</i> $Vett*km\ Cds / Vett*km\ totali$</p>	<p><i>Metodologia di calcolo</i> Devono essere sommate le effettive percorrenze del CdS e rapportate al totale delle percorrenze dato da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato</p>	<p><i>Metodologia di calcolo</i> Devono essere sommate le effettive percorrenze del CdS e rapportate al totale delle percorrenze dato da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato. Le percorrenze sono intese comprensive dei trasferimenti a vuoto.</p>	<p>I CdS fanno riferimento alle sole <i>percorrenze commerciali</i>. L'allocazione dei costi è più correttamente ripartita in base alle <i>percorrenze complessive</i>, compresi i trasferimenti a vuoto che le IA monitorano tramite i propri sistemi di Controllo di Gestione. L'EA deve conoscere entrambi i montanti delle percorrenze commerciali e delle percorrenze complessive in modo da avere evidenza delle diverse incidenze delle percorrenze a vuoto tra i vari CdS ed eventuali servizi a mercato e garantirsi da possibili allocazioni distorte.</p>

Q2. Osservazioni sul punto 6 della Misura e, in particolare, sui driver di allocazione indiretta delle componenti economiche o patrimoniali, di cui alla nuova sezione dell'Annesso 3 (Elenco driver)

Q2.2. Articolazione dei costi di manutenzione.

Nella tabella "Allocazione costi" contenuta nella nuova sezione "Elenco driver" dell'Annesso 3 si propone che i costi del processo "Manutenzione" vengano allocati in base all'unico driver *FTE manutenzione corrente CdS / FTE manutenzione corrente totale*.

E' noto che il processo di manutenzione ha tre principali componenti:

- mano d'opera,
- materiali
- servizi (ad esempio la manutenzione dei veicoli acquistati "full service" con manutenzione compresa nel prezzo di acquisto ed effettuata dal venditore).

Nell'opinione della scrivente Agenzia i costi di manutenzione dovrebbero essere allocati separatamente per le tre principali componenti in base a tre distinti driver.

Si ritiene che il driver proposto *FTE manutenzione corrente CdS / FTE manutenzione corrente totale* sia corretto per l'allocazione dei costi afferenti alla sola componente "mano d'opera". Per la componente "materiali" si ritiene sia più corretta l'allocazione dei costi in base alle percorrenze complessive dei veicoli "NON full service", mentre per la componente "servizi" si ritiene sia più corretta l'allocazione in base alla combinazione di numero e costo di acquisto dei veicoli "FULL service", combinazione che si ritiene possa essere approssimata dalla grandezza "proxi" *Posti disponibili*.

Ciò implica che

- negli "Schemi di conto economico" devono essere distinte e singolarmente valorizzate le componenti mano d'opera, materiali e servizi dei costi di manutenzione;
- nei "Dati tecnici dei servizi di TPL" la grandezza "Produzione servizio effettiva (commerciale e a vuoto)" deve essere articolata nelle due componenti veicoli in "FULL service" e veicoli "NON full service";
- nei "Dati tecnici dei servizi di TPL" la grandezza "Posti disponibili" deve essere articolata nelle due componenti veicoli "FULL service" e veicoli "NON full service".

La sottostante tabella, compilata secondo le indicazioni contenute nell'Allegato B alla delibera n. 59/2021 del 6 maggio 2021, riassume le osservazioni di cui sopra.

Punto della Misura / Documento dell'Annesso 3	Citazione del testo oggetto di osservazione / proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione / delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Allocazione dei costi Processo Manutenzione	Processo Manutenzione	Processo Manutenzione (mano d'opera)	Driver e Metodo di calcolo indicati sono corretti solo per la componente "mano d'opera" dei costi del processo di manutenzione.
Allocazione dei costi Processo Manutenzione	Processo Manutenzione	Processo Manutenzione (materiali)	Esiste una componente relativa ai materiali i cui costi vanno allocati in modo differente dai costi relativi alla mano d'opera.
Allocazione dei costi Processo Manutenzione	Processo Manutenzione	Processo Manutenzione (servizi)	Esiste una componente relativa ai servizi i cui costi vanno allocati in modo differente dai costi relativi alla mano d'opera.
Allocazione dei costi Processo	(nuovo)	Driver FTE manutenzione corrente CdS /	Il driver proposto per l'allocazione degli interi costi di manutenzione è corretto solo

Manutenzione (mano d'opera)		FTE manutenzione corrente totale	per la componente mano d'opera dello stesso
Allocazione dei costi	(nuovo)	Metodologia di calcolo	
Processo Manutenzione (mano d'opera)			
Allocazione dei costi	(nuovo)	Driver Vett*km "NON full service" Cds / Vett*km "NON full service" totali	Il driver deve essere rappresentativo del consumo di materiali afferenti all'uso dei veicoli afferenti a ciascun distinto CdS o servizio a mercato. Si assume che il costo dipenda dalle percorrenze dei veicoli "NON full service"
Processo Manutenzione (materiali)			
Allocazione dei costi	(nuovo)	Metodologia di calcolo Devono essere sommate le effettive percorrenze dei veicoli "NON full service" CdS e rapportate al totale delle percorrenze dei veicoli "NON full service" dato da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato. Le percorrenze sono intese comprensive dei trasferimenti a vuoto.	
Processo Manutenzione (materiali)			
Allocazione dei costi	(nuovo)	Driver Posti disponibili "FULL service" CdS / Posti disponibili "FULL service" totali	Il driver deve essere rappresentativo del costo del "FULL service" afferente ai veicoli destinati a ciascun distinto CdS o servizio a mercato. Si assume che il costo dipenda dal numero e dalle dimensioni dei veicoli "FULL service"
Processo Manutenzione (servizi)			
Allocazione dei costi	(nuovo)	Metodologia di calcolo Devono essere sommati i posti dei veicoli "FULL service" CdS e rapportati al totale dei posti dei veicoli "FULL service" dato da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato.	
Processo Manutenzione (servizi)			

Q2. Osservazioni sul punto 6 della Misura e, in particolare, sui driver di allocazione indiretta delle componenti economiche o patrimoniali, di cui alla nuova sezione dell'Annesso 3 (Elenco driver)

Q2.3. Articolazione dei costi di ammortamento.

Nella tabella "Allocazione costi" contenuta nella nuova sezione "Elenco driver" dell'Annesso 3 si propone che i costi del processo "Ammortamento dei mezzi di trasporto" vengano allocati in base al driver *Vett*km Cds / Vett*km totali*.

E' convinzione dell'Agenzia che i costi di ammortamento dei veicoli dipenda dal numero e dalle dimensioni dei veicoli piuttosto che dalle percorrenze; si ritiene pertanto che tali costi siano meglio allocati in base al driver *Posti disponibili CdS / Posti disponibili totali*

Nella citata tabella "Allocazione costi" è presente un solo altro processo relativo agli ammortamenti e precisamente quello relativo agli "Altri ammortamenti" diversi dall' "Ammortamento dei mezzi di trasporto".

Coerentemente con quanto osservato al punto Q.1 si ritiene che l'ammortamento degli investimenti, destinati specificatamente a ben definiti CdS (o servizi a mercato), di cui è noto il valore, debba essere scorporato dagli "Altri ammortamenti" indistinti ed allocato puntualmente al CdS (o servizio a mercato) di competenza.

Gli "Altri ammortamenti" indistinti, non specificatamente legati ad un contratto di servizio, costituiscono un "overhead" dei costi diretti che si ritiene possano essere meglio allocati in proporzione al "giro d'affari", approssimabile con i ricavi operativi.

La tabella che segue, compilata secondo le indicazioni contenute nell'Allegato B alla delibera n. 59/2021 del 6 maggio 2021, riassume le osservazioni di cui sopra.

Punto della Misura / Documento dell'Annesso 3	Citazione del testo oggetto di osservazione / proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione / delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Allocazione dei costi Processo Ammortamento dei mezzi di trasporto	Driver Vett*km Cds / Vett*km totali	Driver Posti disponibili CdS / Posti disponibili totali	Si ritiene che il costo dipenda dal numero e dalle dimensioni dei veicoli piuttosto che dalle percorrenze
Allocazione dei costi Processo Ammortamento dei mezzi di trasporto	Metodologia di calcolo Devono essere sommate le effettive percorrenze del CdS e rapportate al totale delle percorrenze dato da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato	Metodologia di calcolo Devono essere sommati i posti dei veicoli del CdS e rapportati al totale dei posti dei veicoli dato da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato	
Allocazione dei costi	(nuovo)	Processo Ammortamenti specifici del CdS	Ogni CdS può prevedere investimenti specifici destinati esclusivamente a quel CdS
Allocazione dei costi Processo Ammortamenti specifici del CdS		Driver Nessuno	Non è necessario un driver poiché l'importo è noto per ciascun CdS
Allocazione dei costi Processo Ammortamenti specifici del CdS		Metodo di calcolo Nessuno	Non è necessario un metodo di calcolo poiché l'importo è noto per ciascun CdS

<i>Allocazione dei costi</i>	<i>Processo</i> Altri ammortamenti	<i>Processo</i> Altri ammortamenti non specifici del CdS	Dagli "Altri ammortamenti" diversi dall' "Ammortamento dei mezzi di trasporto" vanno esclusi gli ammortamenti specifici del CdS.
<i>Allocazione dei costi</i> <i>Processo</i> Altri ammortamenti non specifici del CdS	<i>Driver</i> Vett*km Cds / Vett*km totali	<i>Driver</i> Ricavi operativi CdS / Ricavi operativi totali	Si ritiene che gli ammortamenti non specificatamente legati al contratto di servizio possa costituire un "overhead" proporzionale ai costi diretti, ovvero ai ricavi operativi.
<i>Allocazione dei costi</i> <i>Processo</i> Altri ammortamenti non specifici del CdS	<i>Metodologia di calcolo</i> Devono essere sommate le effettive percorrenze del CdS e rapportate al totale delle percorrenze dato da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato	<i>Metodologia di calcolo</i> Devono essere sommati i ricavi operativi direttamente imputabili ad un CdS e rapportati al totale dei ricavi operativi derivanti da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato. Per ricavi operativi si intendono quelli espressi al punto 1 degli schemi CE	

Q2. Osservazioni sul punto 6 della Misura e, in particolare, sui driver di allocazione indiretta delle componenti economiche o patrimoniali, di cui alla nuova sezione dell'Annesso 3 (Elenco driver)

Q2.4. Svalutazioni.

Per quanto detto al punto Q.1 il processo "Svalutazioni" dovrebbe essere eliminato dalla tabella "Allocazione costi" contenuta nella nuova sezione "Elenco driver" dell'Annesso 3.

Punto della Misura / Documento dell'Annesso 3	Citazione del testo oggetto di osservazione / proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione / delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
<i>Allocazione dei costi</i>	<i>Processo Svalutazioni</i>	<i>Processo (Eliminare la voce)</i>	Si ritiene che la voce non debba essere ripartita tra i vari CdS ed eventuali servizi a mercato ma costituire un addendo indiviso da conteggiare "a valle" della riconciliazione con il Bilancio. Ciò per evitare una indebita allocazione ai CdS (con influenza sui relativi PEF) di svalutazioni provenienti da incauti comportamenti dell'IA i cui effetti devono essere annoverati tra i rischi di impresa e non ricadere sull'EA.

Q2. Osservazioni sul punto 6 della Misura e, in particolare, sui driver di allocazione indiretta delle componenti economiche o patrimoniali, di cui alla nuova sezione dell'Annesso 3 (Elenco driver)

Q2.5. Oneri finanziari.

Nella tabella "Allocazione costi" contenuta nella nuova sezione "Elenco driver" dell'Annesso 3 si propone che i costi del processo "Oneri finanziari" vengano allocati in base al driver *Costi della produzione Cds / Costi della produzione totali*; nella metodologia di calcolo si precisa che per *Costi della produzione* si intende la somma delle voci 2 e 4 del CE

Per quanto detto ai punti Q1 e Q2.4 si ritiene che debba essere precisato che per *Costi della produzione* deve intendersi la somma delle voci "Costi operativi" (voci 2 del CE), "Ammortamenti" (voci 4.1 e 4.2 del CE) e "Accantonamenti" (voce 4.4 del CE), al netto delle "Svalutazioni".

Punto della Misura / Documento dell'Annesso 3	Citazione del testo oggetto di osservazione / proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione / delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
<i>Allocazione dei costi</i> <i>Processo</i> Oneri finanziari <i>Driver</i> Costi della produzione Cds / Costi della produzione totali	<i>Metodologia di calcolo</i> Deve essere considerata la somma delle voci che determinano i costi della produzione riferita ad un CdS e rapportata al totale derivanti da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato. Per costi della produzione si intende la somma delle voci 2 e 4 del CE	<i>Metodologia di calcolo</i> Deve essere considerata la somma delle voci che determinano i costi della produzione riferiti ad un CdS e rapportata al totale derivante da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato. Per costi della produzione si intende la somma delle voci "Costi operativi" (voci 2 del CE), "Ammortamenti" (voci 4.1 e 4.2 del CE) e "Accantonamenti" (voce 4.4 del CE).	La voce "Svalutazioni" non dovrebbe rientrare nel "costo della produzione regolatorio". Si ritiene infatti che non possano essere imputati ad un CdS quota parte dei costi di svalutazione totali che l'IA sosterebbe comunque anche in caso di cessazione degli obblighi di servizio pubblico.

Q2. Osservazioni sul punto 6 della Misura e, in particolare, sui driver di allocazione indiretta delle componenti economiche o patrimoniali, di cui alla nuova sezione dell'Annesso 3 (Elenco driver)

Q2.6. Dati patrimoniali.

Nella tabella "Dati patrimoniali" contenuta nella nuova sezione "Elenco driver" dell'Annesso 3 si propone in svariati casi che i dati vengano allocati in base al driver *Costi della produzione Cds / Costi della produzione totali*.

Per questi casi si ritiene debba valere quanto già affermato al precedente punto 2.5 e cioè che per *Costi della produzione* deve intendersi la somma delle voci "Costi operativi" (voci 2 del CE), "Ammortamenti" (voci 4.1 e 4.2 del CE) e "Accantonamenti" (voce 4.4 del CE), al netto delle "Svalutazioni".

Punto della Misura / Documento dell'Annesso 3	Citazione del testo oggetto di osservazione / proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione / delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
<p><i>Dati patrimoniali</i></p> <p><i>Natura</i></p> <p>Fondi per rischi e oneri</p> <p>Altri debiti</p> <p>Finanziamenti</p> <p><i>Driver</i></p> <p>Costi della produzione Cds / Costi della produzione totali</p>	<p><i>Metodologia di calcolo</i></p> <p>Deve essere considerata la somma delle voci che determinano i costi della produzione riferita ad un CdS e rapportata al totale derivanti da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato. Per costi della produzione si intende la somma delle voci 2 e 4 del CE</p>	<p><i>Metodologia di calcolo</i></p> <p>Deve essere considerata la somma delle voci che determinano i costi della produzione riferiti ad un CdS e rapportata al totale derivante da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato. Per costi della produzione si intende la somma delle voci "Costi operativi" (voci 2 del CE), "Ammortamenti" (voci 4.1 e 4.2 del CE) e "Accantonamenti" (voce 4.4 del CE).</p>	<p>La voce "Svalutazioni" non dovrebbe rientrare nel "costo della produzione regolatorio". Si ritiene infatti che non possano essere imputati ad un CdS quota parte dei costi di svalutazione totali che l'IA sosterebbe comunque anche in caso di cessazione degli obblighi di servizio pubblico.</p>

Q3. Valutazioni in merito alle eventuali ulteriori istruzioni tecniche di supporto alla compilazione degli schemi di contabilità regolatoria ritenute opportune.

Si ritiene che sia opportuna la predisposizione da parte di ART, con la collaborazione degli EA e delle IA, delle istruzioni tecniche in parola.

Tali istruzioni potrebbero anche essere rese attraverso una apposita sezione del sito di ART che, oltre a fornire l'elenco delle istruzioni già codificate, fornisse una sezione di Q&A per eventuali tematiche che non fossero di immediata interpretazione. La sezione Q&A potrebbe essere presente anche solo per i primi esercizi di presentazione della Contabilità Regolatoria al fine di facilitarne l'introduzione e favorirne la corretta implementazione.

Q4. Osservazioni sul contenuto della tabella “Dati tecnici dei servizi TPL (revised) e sulla nuova sezione denominata “Glossario”, di cui all’Annesso 3, anche in relazione al suo coordinamento con gli schemi di acquisizione dei dati utilizzati dall’Osservatorio TPL.

Con riferimento alla tabella “Dati tecnici dei servizi di TPL” contenuta nella nuova sezione “Glossario” dell’Annesso 3 si propone quanto segue

Per quanto detto al punto Q2.1, si propone che ciascuna delle voci

- 3.3 Produzione servizio programmata,
- 3.4 Produzione servizio effettiva,

ai fini della contabilità regolatoria vengano disaggregati nelle componenti

- *di cui produzione per percorrenze commerciali,*
- *di cui produzione per percorrenze a vuoto.*

Per quanto detto al punto Q2.2, si propone che ciascuna delle voci

- 3.3 Produzione servizio programmata,
- 3.4 Produzione servizio effettiva,

ai fini della contabilità regolatoria vengano disaggregati nelle componenti

- *di cui produzione per percorrenze di veicoli “FULL service”,*
- *di cui produzione per percorrenze di veicoli “NON full service”.*

Inoltre si propone che la voce

- 2.8 Posti disponibili

ai fini della contabilità regolatoria venga disaggregata nelle componenti

- *di cui posti disponibili in veicoli “FULL service”,*
- *di cui disponibili in veicoli “NON full service”.*

Riepilogo

Per una migliore leggibilità si riporta nel seguito la tabella *Allocazione dei costi* di cui all'Annesso 3- *Elenco driver* dell'Allegato A alla delibera n. 59/2021 del 6 maggio 2021 come risulterebbe con le modifiche proposte.

Processo	Driver	Metodologia di calcolo
Gestione della circolazione dei mezzi di trasporto	$Vett*km\ Cds / Vett*km\ totali$	Devono essere sommate le effettive percorrenze del CdS e rapportate al totale delle percorrenze dato da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato. Le percorrenze sono intese comprensive dei trasferimenti a vuoto.
Condotta e manovra mezzi di trasporto	$Vett*km\ Cds / Vett*km\ totali$	Devono essere sommate le effettive percorrenze del CdS e rapportate al totale delle percorrenze dato da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato. Le percorrenze sono intese comprensive dei trasferimenti a vuoto.
Manutenzione (mano d'opera)	$FTE\ manutenzione\ corrente\ CdS / FTE\ manutenzione\ corrente\ totale$	(invariata)
Manutenzione (materiali)	$Vett*km\ "NON\ full\ service"\ Cds / Vett*km\ "NON\ full\ service"\ totali$	Devono essere sommate le effettive percorrenze dei veicoli "NON full service" CdS e rapportate al totale delle percorrenze dei veicoli "NON full service" dato da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato. Le percorrenze sono intese comprensive dei trasferimenti a vuoto.
Manutenzione (servizi)	$Posti\ totali\ "FULL\ service"\ CdS / Posti\ totali\ "FULL\ service"\ totali$	Devono essere sommati i posti dei veicoli "FULL service" CdS e rapportati al totale dei posti dei veicoli "FULL service" dato da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato.
Vendita	(invariato)	(invariata)
Staff di supporto	(invariato)	(invariata)
Ammortamento dei mezzi di trasporto	$Posti*veicolo\ CdS / Posti*veicolo\ totali$	Devono essere sommati i posti dei veicoli del CdS e rapportati al totale dei posti dei veicoli dato da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato.
Ammortamenti specifici del CdS	<i>Nessuno. L'importo è noto per ciascun distinto CdS</i>	<i>Nessuna. L'importo è noto per ciascun distinto CdS</i>
Altri ammortamenti non specifici del CdS	$Ricavi\ operativi\ CdS / ricavi\ operativi\ totali$	Devono essere sommati i ricavi operativi direttamente imputabili ad un CdS e rapportati al totale dei ricavi operativi derivanti da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato. Per ricavi operativi si intendono quelli espressi al punto 1 degli schemi CE
Svalutazioni (eliminato)	(eliminato)	(eliminato)
Oneri finanziari	$Costi\ della\ produzione\ Cds / Costi\ della\ produzione\ totali$	Deve essere considerata la somma delle voci che determinano i costi della produzione riferiti ad un CdS e rapportata al totale derivante da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato. Per costi della produzione si intende la somma delle voci "Costi operativi" (voci 2 del CE), "Ammortamenti" (voci 4.1 e 4.2 del CE) e "Accantonamenti" (voce 4.4 del CE).
Tasse e imposte	(invariato)	(invariata)

Punto della Misura / Documento dell'Annesso 3	Citazione del testo oggetto di osservazione / proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione / delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
<p><i>Allocazione dei costi</i></p> <p><i>Processo</i> Gestione della circolazione dei mezzi di trasporto</p> <p><i>Driver</i> Vett*km Cds / Vett*km totali</p>	<p><i>Metodologia di calcolo</i> Devono essere sommate le effettive percorrenze del CdS e rapportate al totale delle percorrenze dato da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato</p>	<p><i>Metodologia di calcolo</i> Devono essere sommate le effettive percorrenze del CdS e rapportate al totale delle percorrenze dato da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato. Le percorrenze sono intese comprensive dei trasferimenti a vuoto.</p>	<p>I Cds fanno riferimento alle sole percorrenze commerciali. L'allocazione dei costi è più correttamente ripartita in base alle percorrenze complessive, compresi i trasferimenti a vuoto che le IA monitorano tramite i propri sistemi di Controllo di Gestione. L'EA deve conoscere entrambi i montanti delle percorrenze commerciali e delle percorrenze complessive in modo da avere evidenza delle diverse incidenze delle percorrenze a vuoto tra i vari CdS ed eventuali servizi a mercato e garantirsi da possibili allocazioni distorte.</p>
<p><i>Allocazione dei costi</i></p> <p><i>Processo</i> Condotta e manovra mezzi di trasporto</p> <p><i>Driver</i> Vett*km Cds / Vett*km totali</p>	<p><i>Metodologia di calcolo</i> Devono essere sommate le effettive percorrenze del CdS e rapportate al totale delle percorrenze dato da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato</p>	<p><i>Metodologia di calcolo</i> Devono essere sommate le effettive percorrenze del CdS e rapportate al totale delle percorrenze dato da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato. Le percorrenze sono intese comprensive dei trasferimenti a vuoto.</p>	<p>I Cds fanno riferimento alle sole percorrenze commerciali. L'allocazione dei costi è più correttamente ripartita in base alle percorrenze complessive, compresi i trasferimenti a vuoto che le IA monitorano tramite i propri sistemi di Controllo di Gestione. L'EA deve conoscere entrambi i montanti delle percorrenze commerciali e delle percorrenze complessive in modo da avere evidenza delle diverse incidenze delle percorrenze a vuoto tra i vari CdS ed eventuali servizi a mercato e garantirsi da possibili allocazioni distorte.</p>
<p><i>Allocazione dei costi</i></p> <p><i>Processo</i> Manutenzione</p>	<p><i>Processo</i> Manutenzione</p>	<p><i>Processo</i> Manutenzione (mano d'opera)</p>	<p>Driver e Metodo di calcolo indicati sono corretti solo per la componente "mano d'opera" dei costi del processo di manutenzione.</p>
<p><i>Allocazione dei costi</i></p> <p><i>Processo</i> Manutenzione</p>	<p><i>Processo</i> Manutenzione</p>	<p><i>Processo</i> Manutenzione (materiali)</p>	<p>Esiste una componente relativa ai materiali i cui costi vanno allocati in modo differente dai costi relativi alla mano d'opera.</p>
<p><i>Allocazione dei costi</i></p> <p><i>Processo</i> Manutenzione</p>	<p><i>Processo</i> Manutenzione</p>	<p><i>Processo</i> Manutenzione (servizi)</p>	<p>Esiste una componente relativa ai servizi i cui costi vanno allocati in modo differente dai costi relativi alla mano d'opera.</p>
<p><i>Allocazione dei costi</i></p> <p><i>Processo</i> Manutenzione (mano d'opera)</p>	<p>(nuovo)</p>	<p><i>Driver</i> FTE manutenzione corrente CdS / FTE manutenzione corrente totale</p>	<p>Il driver proposto per l'allocazione degli interi costi di manutenzione è corretto solo per la componente mano d'opera dello stesso</p>
<p><i>Allocazione dei costi</i></p> <p><i>Processo</i> Manutenzione (mano d'opera)</p>	<p>(nuovo)</p>	<p><i>Metodologia di calcolo</i></p>	
<p><i>Allocazione dei costi</i></p> <p><i>Processo</i> Manutenzione (materiali)</p>	<p>(nuovo)</p>	<p><i>Driver</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Vett*km "NON full service" Cds / Vett*km "NON full service" totali 	<p>Il driver deve essere rappresentativo del consumo di materiali afferenti all'uso dei veicoli afferenti a ciascun distinto CdS o servizio a mercato. Si assume che il costo dipenda dalle percorrenze dei veicoli "NON full service"</p>
<p><i>Allocazione dei costi</i></p> <p><i>Processo</i> Manutenzione (materiali)</p>	<p>(nuovo)</p>	<p><i>Metodologia di calcolo</i> Devono essere sommate le effettive percorrenze dei veicoli "NON full service" CdS e rapportate al totale delle percorrenze dei veicoli "NON full service" dato da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato. Le percorrenze</p>	

		sono intese comprensive dei trasferimenti a vuoto.	
Allocazione dei costi Processo Manutenzione (servizi)	(nuovo)	Driver Posti disponibili "FULL service" CdS / Posti disponibili "FULL service" totali	Il driver deve essere rappresentativo del costo del "FULL service" afferente ai veicoli destinati a ciascun distinto CdS o servizio a mercato. Si assume che il costo dipenda dal numero e dalle dimensioni dei veicoli "FULL service"
Allocazione dei costi Processo Manutenzione (servizi)	(nuovo)	Metodologia di calcolo Devono essere sommati i posti dei veicoli "FULL service" CdS e rapportati al totale dei posti dei veicoli "FULL service" dato da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato.	
Allocazione dei costi Processo Ammortamento dei mezzi di trasporto	Driver Vett*km CdS / Vett*km totali	Driver Posti disponibili CdS / Posti disponibili totali	Si ritiene che il costo dipenda dal numero e dalle dimensioni dei veicoli piuttosto che dalle percorrenze
Allocazione dei costi Processo Ammortamento dei mezzi di trasporto	Metodologia di calcolo Devono essere sommate le effettive percorrenze del CdS e rapportate al totale delle percorrenze dato da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato	Metodologia di calcolo Devono essere sommati i posti dei veicoli del CdS e rapportati al totale dei posti dei veicoli dato da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato	
Allocazione dei costi	(nuovo)	Processo Ammortamenti specifici del CdS	Ogni CdS può prevedere investimenti specifici destinati esclusivamente a quel CdS
Allocazione dei costi Processo Ammortamenti specifici del CdS		Driver Nessuno	Non è necessario un driver poiché l'importo è noto per ciascun CdS
Allocazione dei costi Processo Ammortamenti specifici del CdS		Metodo di calcolo Nessuno	Non è necessario un metodo di calcolo poiché l'importo è noto per ciascun CdS
Allocazione dei costi	Processo Altri ammortamenti	Processo Altri ammortamenti non specifici del CdS	Dagli "Altri ammortamenti" diversi dall' "Ammortamento dei mezzi di trasporto" vanno esclusi gli ammortamenti specifici del CdS.
Allocazione dei costi Processo Altri ammortamenti non specifici del CdS	Driver • Vett*km CdS / Vett*km totali	Driver • Ricavi operativi CdS / Ricavi operativi totali	Si ritiene che gli ammortamenti non specificamente legati al contratto di servizio possa costituire un "overhead" proporzionale ai costi diretti, ovvero ai ricavi operativi.
Allocazione dei costi Processo Altri ammortamenti non specifici del CdS	Metodologia di calcolo Devono essere sommate le effettive percorrenze del CdS e rapportate al totale delle percorrenze dato da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato	Metodologia di calcolo Devono essere sommati i ricavi operativi direttamente imputabili ad un CdS e rapportati al totale dei ricavi operativi derivanti da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato. Per ricavi operativi si intendono quelli espressi al punto 1 degli schemi CE	

