

Si trasmette in allegato il documento di ANAV recante le proposte e le osservazioni dell'Associazione nell'ambito della Consultazione pubblica sullo schema di atto di regolazione recante la revisione della Misura 12 dell'Allegato "A" alla delibera ART n. 154/2019.

Distinti saluti.



Piazza dell'Esquilino, 29 – 00185 Roma  
Tel. 06 4879301 – Fax 06 4821204  
[www.anav.it](http://www.anav.it) – [anav@pec.it](mailto:anav@pec.it)

**Seguici su:**



[www.facebook.com/vaicolbus/](https://www.facebook.com/vaicolbus/)



@AnavBus



**Rispetta l'ambiente. Non stampare questa mail se non necessario.**

ANAV, in qualità di titolare e – in determinati casi di responsabile - del trattamento, desidera informarLa che il Regolamento UE 2016/679 "Regolamento generale sulla protezione dei dati" ha sostituito il precedente D.Lgs. 196/03 "Codice Privacy". A tal proposito Le ricordiamo che il presente messaggio e gli eventuali suoi allegati sono di natura associativa, prevalentemente confidenziale e sono visionabili solo dal destinatario. La risposta o l'eventuale invio spontaneo da parte vostra di e-mail al nostro indirizzo potrebbero non assicurare la confidenzialità potendo essere viste da altri soggetti appartenenti ad ANAV, oltre al sottoscritto, per finalità di sicurezza informatica, amministrative e allo scopo del continuo svolgimento dell'attività associativa. Qualora questo messaggio vi fosse pervenuto per errore, vi preghiamo di cancellarlo dal vostro sistema e vi chiediamo di volercene dare cortesemente comunicazione. La riproduzione, comunicazione o distribuzione non autorizzata del materiale nella presente email è vietata. L'uso improprio costituisce violazione della normativa sulla protezione dei dati personali.

E

AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

Protocollo N. 0009477/2021 del 14/06/2021



Roma, 14 giugno 2021

**Autorità di Regolazione dei  
Trasporti**

Via Nizza 230, 10126 Torino

A mezzo posta certificata

PEC: [pec@pec.autorita-trasporti.it](mailto:pec@pec.autorita-trasporti.it)

**OSSERVAZIONI DI ANAV SU**

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

**Premessa**

In via di premessa si desidera manifestare all'Autorità sincero apprezzamento per l'ampio coinvolgimento della scrivente nel procedimento di revisione della Misura 12 dell'Allegato A alla Delibera ART n. 154/2019 e per il recepimento nello schema di atto di regolazione sottoposto a consultazione di alcune raccomandazioni e proposte di semplificazione poste da ANAV già in occasione della richiesta di differimento al 2022 degli obblighi di tenuta della contabilità regolatoria e più in dettaglio esplicitate nel corso degli incontri tecnici avuti nel marzo 2021.

Si accolgono, quindi, positivamente le novità prospettate nello schema posto in consultazione circa: l'introduzione di specifiche modalità di rendicontazione e messa a disposizione dei dati nei casi di operatori economici plurisoggettivi ("IA aggregate"); l'individuazione da parte dell'Autorità di possibili driver di allocazione delle componenti economiche e patrimoniali di pertinenza di più contratti di Servizio ("CdS"); l'ampliamento del novero dei soggetti certificatori in coerenza con il disposto dell'art. 2409 bis del Codice Civile. Pienamente condiviso e fortemente auspicato è, inoltre, quanto prospettato dall'Autorità con riferimento: all'implementazione di nuovi strumenti di rendicontazione degli schemi di contabilità regolatoria da parte delle IA interessate, tramite la messa a disposizione sul sito dell'Autorità di apposite "maschere" di imputazione e acquisizione diretta dei dati, supportate da relativa guida on-line alla compilazione; alla predisposizione da parte dell'Autorità di un apposito "Manuale di Contabilità Regolatoria", finalizzato a illustrare, anche dal punto di vista operativo, gli aspetti utili ai fini della predisposizione degli schemi di contabilità regolatoria applicabili, fornendo procedure di redazione a beneficio delle imprese interessate. A parere di ANAV sarebbe necessario che entrambi gli strumenti fossero resi pienamente operativi e utilizzabili dalle imprese obbligate alla tenuta della contabilità regolatoria preordinatamente alla

decorrenza del termine di applicazione della Misura 12. Si invita, conseguentemente, l’Autorità a valutare l’ulteriore differimento di un anno del suddetto termine utilizzando l’esercizio di bilancio 2022 per una fase propedeutica di sperimentazione durante la quale potranno essere opportunamente testati gli schemi di contabilità regolatoria predisposti e le procedure di compilazione, trasmissione e certificazione dei dati richiesti al fine di introdurre correttivi e semplificazioni di cui emerga l’utilità.

Con riferimento, invece, alle modifiche apportate agli schemi di contabilità regolatoria sottoposti a consultazione, alla ipotesi di nuova *clusterizzazione* delle imprese interessate dagli obblighi di tenuta della contabilità regolatoria, alla revisione/integrazione della sezione “Dati Tecnici” con ulteriori e dettagliati elementi informativi, alla correlazione infine attraverso la sezione “Glossario” di alcune voci di dati richiesti alle imprese con quelle previste dalla rilevazione annuale dei dati economici e trasportistici effettuata dall’Osservatorio Nazionale TPL, si è dell’avviso che gli interventi proposti dall’Autorità e sottoposti a consultazione non siano sufficienti a realizzare gli auspicati alleggerimento e semplificazione degli oneri di tenuta e compilazione degli schemi di contabilità regolatoria posti in capo alle imprese e, anzi, in alcuni casi determinino un ulteriore appesantimento delle attività di rilevazione e contabilizzazione per scopi che, si ritiene, esulano in alcuni casi da quelli propri di tenuta della contabilità regolatoria. In questo senso si è dell’avviso che il complesso delle informazioni richieste nella sezione “Dati Tecnici” e nell’“Elenco del personale in servizio” non debbano costituire oggetto di obblighi di trasmissione e certificazione per le imprese nell’ambito degli obblighi di contabilità regolatoria di cui alla Misura 12 della Delibera ART n. 154/2019 e successive revisioni, fermo restando la trasmissione e certificazione dei dati economici e trasportistici richiesti annualmente dall’Osservatorio Nazionale TPL, nonché il rispetto degli obblighi informativi stabiliti da diverse misure della Delibera ART n. 154/2019 per i soli casi di avvio ed effettuazione delle procedure di affidamento dei servizi (Misure da 3 a 10 e Misura 21 sui beni strumentali e sul personale preposto all’erogazione del servizio; Misura 18 e relativo Annesso 6 circa le informazioni minime da mettere a disposizione dei partecipanti alle procedure di affidamento; Misura 25 in materia di monitoraggio e rendicontazione del servizio).

Le osservazioni e proposte di modifica di ANAV vengono di seguito più diffusamente esposte in seno alle risposte agli specifici quesiti posti dall’Autorità.

### **Risposte ai quesiti dell’Autorità**

Q1. Si richiedono osservazioni sul punto 1 della Misura, con riferimento alla nuova strutturazione degli schemi, di cui all’Annesso 3, e alla nuova *clusterizzazione* dei soggetti interessati.

L’adozione di una contabilità separata per ciascun CdS nei termini e con la disaggregazione proposta negli schemi rivisti di cui all’Annesso 3 permane estremamente onerosa, in particolare per le PMI.

Al netto della *clusterizzazione* prospettata, su cui si dirà infra, l’analiticità e disaggregazione dei dati richiesti negli schemi è rimasta sostanzialmente invariata rispetto a quelli allegati alla Delibera ART n. 154/2019 e, anzi, risultano introdotte ulteriori voci (es. voce 6.1 “oneri finanziari” introdotta in tutti gli schemi; voci 2.2.7 “costi per servizi di trasporto in subaffido” e 2.2.8 “costi per servizi di pulizia e salificazione” degli schemi di conto economico per partizione territoriale e per modalità di servizio; voce 5.1 “patrimonio netto” degli schemi di stato patrimoniale”. Ulteriormente appesantite ed in modo rilevante risultano le informazioni richieste nella sezione “Dati tecnici” comprensiva dell’“Elenco del personale in servizio”.

Ad avviso di ANAV gli obblighi di contabilità regolatoria posti in capo alle imprese devono essere strettamente correlati e proporzionati alle finalità perseguite, in coerenza con le competenze attribuite dalla legge all’Autorità. Nello specifico:

- si ritiene che gli obblighi di tenuta della contabilità regolatoria secondo specifici schemi predisposti dall’Autorità da trasmettere alla stessa con cadenza annuale debbano essere limitati a dati e informazioni di natura prettamente economica e patrimoniale, e che esulino invece dalle finalità specifiche sottese alla imposizione degli obblighi di tenuta di contabilità regolatoria i dati e le informazioni contemplate nella sezione “Dati tecnici” comprensiva dell’“Elenco del personale in servizio”. Si propone, pertanto, lo stralcio della predetta sezione anche in considerazione degli obblighi informativi specifici che già gravano sulle imprese nei confronti dei rispettivi enti affidanti, in base ai contratti di servizio stipulati, dell’Osservatorio Nazionale TPL per informazioni di natura economica e trasportistica, nonché nei casi di avvio ed espletamento di procedure di affidamento ai sensi delle specifiche misure stabilite dall’ART con la Delibera n. 154/2019.

A riguardo si sottolinea l’incongruenza della richiesta di informazioni relative al “valore residuo dei beni ai fini del subentro” (voce 14 degli schemi di stato patrimoniale) nell’ambito della contabilità regolatoria e degli obblighi di trasmissione annuale posti in capo alle imprese ai sensi della Misura 12. La determinazione del valore residuo dei beni ai fini del subentro presuppone una procedura complessa e articolata, nonché molto onerosa, puntualmente regolata dall’Autorità al Capo 1 della Delibera ART n. 154/2019 in ordine alla individuazione da parte dell’Ente affidante dei beni strumentali all’effettuazione del servizio oggetto del nuovo affidamento, alla classificazione degli stessi come indispensabili, essenziali o commerciali, alle modalità di messa a disposizione dei beni essenziali e indispensabili, ai criteri da osservare per la determinazione del valore di subentro dei soli beni che siano stati qualificati come beni essenziali e indispensabili. La Misura 9 della Delibera n. 154/2019 prevede stime peritali giurate per la determinazione del valore di mercato dei beni immobili qualificati come essenziali e indispensabili e specifiche e articolate procedure tecnico-contabili per la determinazione del valore di subentro del materiale rotabile e dei sistemi tecnologici. La Misura 9 disciplina finanche le modalità con cui viene assicurata la messa a disposizione dei beni essenziali e indispensabili in caso di controversia tra le parti in ordine al prezzo della cessione, nonché le modalità di aggiornamento/revisione della valutazione del valore di subentro dei beni in funzione della data di effettivo inizio dell’affidamento e di stipula del CdS. Si tratta, pertanto, di procedure complesse, articolate e onerose che trovano la loro giustificazione nell’ambito di procedure di affidamento dei servizi e che, in larga parte, sono a carico degli Enti affidanti. Tali procedure si ritiene invece che non possano essere poste a carico delle imprese, tanto meno come procedure “strutturali” connesse alla tenuta ed alla trasmissione con cadenza annua degli schemi di contabilità regolatoria.

Si evidenzia infine, che, ai sensi di quanto espressamente stabilito dall’art. 27, comma 5, del D.L. n. 50/2017, le Amministrazioni interessate all’acquisizione di dati economici, finanziari e tecnici, relativi ai servizi di trasporto pubblico regionale e locale “si avvalgono” dell’Osservatorio Nazionale TPL per l’acquisizione dei dati stessi fornendo a tale scopo all’Osservatorio indicazioni sulla tipologia dei dati da acquisire dalle imprese di TPL;

- gli obblighi di separazione contabile previsti dalla normativa comunitaria e nazionale, e le connesse competenze in materia di contabilità regolatoria attribuite all’Autorità, concernono i servizi assoggettati ad obbligo di servizio pubblico (OSP) ed oggetto di

contratti di servizio pubblico secondo la definizione data dall'art. 2, lett. i), del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e s.m.i.. La contabilità relativa a tali servizi deve essere tenuta separata nel caso in cui l'operatore di servizio pubblico effettua anche attività commerciali, o comunque non assoggettate ad OSP, e rispondere ai criteri di redazione stabiliti da ART. La normativa comunitaria e nazionale, invece, non contempla specifici obblighi e modalità di tenuta di contabilità regolatoria per i servizi e le attività di natura commerciale, anche nel caso in cui le stesse siano effettuate da imprese che al contempo siano operatori di servizio pubblico. In coerenza con il quadro normativo descritto si ritiene che esuli dalla competenza dell'Autorità la richiesta di dati economici e patrimoniali disaggregati e di dettaglio per le attività non assoggettate ad OSP, indipendentemente dal fatto che le stesse siano contemplate nel medesimo contratto di servizio che disciplina gli OSP relativi ad altre attività/servizi ovvero siano esercitate da operatori incaricati di OSP al di fuori del/dei CdS stipulati con gli enti affidanti. Si ritiene, quindi, che tutti gli schemi di conto economico, stato patrimoniale e riconciliazione con il bilancio di cui all'Annesso 3 vadano modificati prevedendo per le attività non soggette a OSP esclusivamente la compilazione delle informazioni aggregate relative a totale ricavi, totale costi operativi, margine operativo lordo (MOL), totale voci senza manifestazione finanziaria, risultato operativo netto (EBIT), totale attività, totale passività;

- con riferimento alle componenti patrimoniali, si ritiene che lo schema semplificato di stato patrimoniale sia idoneo e sufficiente a garantire una completa rappresentazione dei dati e delle informazioni utili ai fini della contabilità regolatoria e che gli ulteriori livelli di dettaglio e disaggregazione previsti negli schemi di stato patrimoniale per partizione territoriale e per modalità di trasporto siano eccessivi e ridondanti rispetto alle finalità perseguite. La tenuta e compilazione dei suddetti schemi comporterebbe, peraltro, un ingente appesantimento per le strutture aziendali coinvolte nella rilevazione con conseguente e sensibile aggravio di costi. Si propone, conseguentemente, di estendere a tutte le imprese l'adozione dello schema di stato patrimoniale nella sua versione semplificata, fermo restando lo stralcio da tale schema e da quello di riconciliazione con il bilancio della voce 14 "Valore residuo dei beni ai fini del subentro".

Per quanto concerne la *clusterizzazione* delle imprese interessate dagli obblighi di contabilità regolatoria prospettata dall'Autorità, si condivide la proposta di graduare la complessità degli schemi di contabilità regolatoria in funzione del valore cumulato complessivo di tutti i CdS gestiti da una medesima impresa e si manifesta pieno apprezzamento per l'individuazione in ogni singola impresa di TPL (piuttosto che nel soggetto, anche aggregato, sottoscrittore del CdS) del soggetto obbligato alla tenuta, compilazione, trasmissione e certificazione degli schemi di contabilità regolatoria, esigenza questa rappresentata da ANAV e che l'Autorità ha condiviso e ben declinato nella prospettata revisione oggetto di consultazione. Si ritiene, tuttavia, che le soglie di adozione degli schemi semplificati debbano essere significativamente elevate così da ricomprendere l'intero complesso delle numerose piccole e medie imprese che caratterizzano il settore e che hanno dotazioni economiche ed organizzative comunque limitate.

Nello specifico si propone che:

- l'adozione degli schemi semplificati venga estesa a tutte le PMI con un fatturato annuo non superiore a 50 milioni di euro nonché, coerentemente, alle IA titolari di un solo CdS con valore di produzione inferiore a 20 Mvett\*Km/anno;
- l'adozione degli schemi "per partizione territoriale" venga limitata alle imprese che gestiscono più CdS, comunque entro il suddetto limite complessivo di 20Mvett\*km/anno,

imprese che pur non configurandosi per fatturato annuo tra le PMI, hanno comunque una organizzazione ridotta in considerazione della produzione complessiva, relativa a più CdS, contenuta entro il limite dei 20 Mvett\*Km/anno. Con riferimento alla tripartizione proposta negli schemi di contabilità regolatoria “per partizione territoriale” tra “TPL Urbano/Suburbano”, “TPL Extraurbano” e “TPL Regionale”, si osserva che i servizi di TPL sono generalmente distinti tra servizi urbani/suburbani e servizi extraurbani, distinzione questa confermata anche nel D.M. n. 157/2018 di determinazione dei costi standard che distingue invece i soli servizi urbani tra quelli delle Città metropolitane e quelli degli altri Comuni. La distinzione proposta tra “TPL extraurbano” e TPL regionale” non rispecchia la classificazione dei servizi adottata dalle Amministrazioni competenti e rende discrezionale ed aleatoria l’inclusione delle linee e dei servizi in una categoria piuttosto che nell’altra, complicando ulteriormente ed in modo rilevante la tenuta della contabilità regolatoria. Si ritiene pertanto necessario evitare la suddetta distinzione, di cui sfuggono le motivazioni, adottando la consolidata classificazione relativa al TPL extraurbano, con conseguente revisione degli schemi “per partizione territoriale” di cui all’Annesso 3;

- conseguentemente, l’adozione degli schemi di contabilità regolatoria “per modalità di trasporto” venga limitata ai soli operatori con maggiore struttura organizzativa, operatori che gestiscono uno o più CdS con valore cumulato di produzione complessivo comunque superiore a 20 Mvett\*km/anno. Si deve tuttavia evidenziare all’attenzione dell’Autorità che, nei casi di affidamento di un CdS plurimodale, la motivazione della scelta dell’EA dovrebbe essere sorretta da una valutazione economica circa la presenza di economie di scopo o vantaggi connessi all’unitarietà della rete e tali da giustificare l’affidamento integrato. Non sembrerebbe pertanto sempre utile, considerate anche le rilevanti difficoltà tecnico-operative, la distinzione nella contabilità regolatoria relativa a ciascun CdS delle componenti economiche e patrimoniali attribuite a ciascuna modalità, attribuzione che non potrebbe comunque seguire criteri uniformi e finirebbe per essere non omogenea. In quest’ottica si raccomanda a codesta Autorità di lasciare all’EA la facoltà di prevedere nei CdS l’obbligatorietà o meno di una articolazione per modalità di trasporto della contabilità regolatoria da tenere.

Q2. Si richiedono 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).

Si esprime condivisione sul punto ed apprezzamento per l’accoglimento da parte dell’Autorità delle proposte avanzate da ANAV relativamente alla pre-definizione da parte di ART di driver di allocazione delle singole componenti economiche e patrimoniali utilizzabili in alternativa a procedure aziendali idonee alla determinazione di driver a livello di impresa. Si ritiene, infatti, che la pre-definizione dei driver di allocazione da parte dell’Autorità possa favorire la necessaria omogeneità delle rilevazioni tutelando al contempo le imprese da possibili contestazioni sulla idoneità dei driver utilizzati. La possibilità di utilizzare driver predefiniti semplifica e può contribuire a rendere meno onerosa l’adozione e tenuta della contabilità regolatoria e, conseguentemente, i costi di certificazione. In prospettiva la predeterminazione di driver omogenei può favorire l’implementazione e la diffusione a costi ridotti di software comuni per la tenuta della contabilità regolatoria a beneficio, in particolar modo, delle PMI e garantendo a monte l’utilizzazione di driver omogenei da parte di tutte le imprese che gestiscono un medesimo CdS in forma aggregata. In tal senso si rinnova all’attenzione

dell'Autorità l'opportunità di rendere disponibile oltre ai format per la trasmissione dei dati anche un software open source per la tenuta della contabilità regolatoria.

Necessita, invece, di essere chiarito quanto previsto dal punto 7 della Misura circa l'attribuzione delle componenti economiche e patrimoniali "ascrivibili al complesso delle unità organizzative" dell'impresa a uno specifico CdS "utilizzando i criteri di ripartizione definiti dall'Autorità all'Annesso 3 (Elenco driver)".

Il punto, letto insieme al punto 6 della Misura ed alla Relazione illustrativa annessa alla Delibera n. 59/2021 oggetto di consultazione, sembrerebbe prescrivere inderogabilmente l'utilizzo dei driver predefiniti dall'Autorità per l'attribuzione ad un CdS delle "componenti economiche e patrimoniali ascrivibili al complesso delle unità organizzative". La relazione illustrativa si limita ad indicare a titolo meramente esemplificativo i "costi legati alla struttura centrale, quale il personale amministrativo, spese di rappresentanza". La nozione non viene ulteriormente specificata né vengono precisati quali tra i driver dell'elenco devono essere obbligatoriamente utilizzati. Il problema necessita di essere superato e si ritiene che, allo scopo, vada eliminato l'obbligo di utilizzazione dei driver predefiniti e sostituito con la possibilità per l'impresa di utilizzare comunque driver di propria determinazione in coerenza con i criteri ed i principi di cui al punto 6.

Con specifico riferimento alla sezione "Elenco driver" dell'Annesso 3, si condividono in massima parte i driver proposti dall'Autorità e, limitatamente ad alcune voci, si propongono driver più agevoli e diffusi presso le imprese. In particolare:

- Manutenzione – si propone di individuare il driver  $Vett*km\ CdS/Vett*km$  totali in luogo del driver FTE manutenzione corrente CdS/FTE manutenzione corrente totale;
- Rimanenze – si propone di individuare il driver  $Vett*km\ CdS/Vett*km$  totali in luogo del driver FTE manutenzione corrente CdS/FTE manutenzione corrente totale;
- Tasse e imposte – si evidenzia l'opportunità di sostituire la denominazione del processo con "Oneri diversi di gestione" in coerenza con le voci degli schemi di contabilità regolatoria che non contemplano la voce specifica "tasse e imposte";
- Debiti tributari e previdenziali – si ritiene opportuno differenziare i debiti previdenziali dai debiti tributari ed individuare come driver più appropriato per questi ultimi quello dei Ricavi operativi CdS/Ricavi operativi totali;
- Finanziamenti – si propone di individuare il driver  $Vett*km\ CdS/Vett*km$  totali in luogo del driver Costi della produzione CdS/costi della produzione totale.

Q3. Si chiede di esprimere valutazioni in merito alle eventuali ulteriori istruzioni tecniche di supporto alla compilazione degli schemi di contabilità regolatoria ritenute opportune (e.g. "maschere" di imputazione e acquisizione diretta dei dati sul sito dell'Autorità, linee-guida on-line, Manuale di Contabilità Regolatoria).

Si ritiene estremamente utile la predisposizione da parte dell'Autorità di nuovi strumenti di rendicontazione degli schemi di contabilità tramite la messa a disposizione sul sito dell'Autorità di apposite "maschere" di imputazione e acquisizione diretta dei dati, supportate da relativa guida on-line alla compilazione. Come si è avuto modo di rappresentare nel corso degli incontri tecnici avuti, si ritiene di primaria importanza la predisposizione da parte dell'Autorità di un "Manuale di contabilità regolatoria" che fornisca le specifiche tecniche di dettaglio e le linee



guida per la redazione degli schemi di contabilità regolatoria, analogamente a quanto predisposto da ARERA per il settore elettrico, del gas ed idrico. Come detto in premessa, si è dell'avviso che entrambi gli strumenti debbano essere resi pienamente operativi e utilizzabili dalle imprese obbligate alla tenuta della contabilità regolatoria preordinatamente alla decorrenza del termine di applicazione della Misura 12. Si invita, conseguentemente, l'Autorità a valutare l'ulteriore differimento di un anno del suddetto termine utilizzando l'esercizio di bilancio 2022 per una fase propedeutica di sperimentazione durante la quale potranno essere opportunamente testati gli schemi di contabilità regolatoria predisposti dall'Autorità e le procedure di compilazione, trasmissione e certificazione dei dati richiesti al fine di introdurre correttivi e semplificazioni di cui emerga l'utilità.

**Q4. Si richiedono osservazioni sul contenuto della tabella “Dati tecnici dei Servizi di 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.**

Per le motivazioni sopra diffusamente illustrate si ritiene che la sezione “Dati tecnici dei servizi di TPL” comprensiva dell’“Elenco del personale in servizio” debba essere integralmente stralciata dagli schemi di contabilità regolatoria di cui all’Annesso 3. Si rappresenta che, a norma di legge (cfr. art. 27, comma 5, del D.L. n. 50/2017), l’acquisizione dalle imprese del settore di dati ritenuti utili alla strutturazione di un panel informativo a beneficio delle amministrazioni interessate è riservata alla competenza esclusiva dell’Osservatorio Nazionale TPL che predispone le proprie rilevazioni anche sulla base delle indicazioni fornite dalle amministrazioni interessate sulla tipologia dei dati da acquisire dalle imprese. In questo senso si rileva che la richiesta delle informazioni di cui alla sezione “Dati tecnici dei servizi di TPL” comprensiva dell’“Elenco del personale in servizio” da parte dell’Autorità non appare sorretta da una competenza in materia attribuita da norma di legge.

Con riferimento alla sezione “Glossario”, in coerenza con quanto appena detto, si ritiene che debbano essere definite le voci che trovano puntuale riscontro negli schemi di conto economico, stato patrimoniale e riconciliazione con il bilancio e che vadano eliminate invece le voci correlate alla sezione “Dati tecnici dei servizi di TPL” comprensiva dell’“Elenco del personale in servizio”. Si chiede, inoltre, di modificare, a fini di chiarezza la definizione della voce “Corrispettivo da Contratto di Servizio TPL” eliminando il riferimento al corrispettivo “complessivo effettivamente incassato” e descrivendo la voce stessa come “corrispettivo di competenza dell’esercizio dell’anno”. Per quanto attiene alla definizione della voce “Ammortamenti per beni strumentali autofinanziati” si rinvia alla risposta al quesito seguente.

**Q5. Si richiedono osservazioni sulle modalità di rendicontazione degli ammortamenti dei beni strumentali, in relazione a criteri tecnici “standard” pre-definiti e omogenei, con particolare riferimento al caso di veicoli ad alimentazione alternativa (metano GNL/CNG, elettrici HEV/BEV, FC idrogeno, altro).**

È essenziale che le modalità con le quali le imprese devono procedere, nell’ambito della tenuta e compilazione degli schemi di contabilità regolatoria, alla rendicontazione degli ammortamenti dei beni strumentali utilizzati nell’esercizio delle attività assoggettate ad OSP non siano predeterminate ed imposte dall’Autorità indipendentemente dai metodi utilizzati dalle imprese per la computazione e rendicontazione nei rispettivi bilanci. È necessario invece che le imprese possano procedere alla rendicontazione degli ammortamenti dei predetti beni strumentali –



nell'assolvimento degli obblighi di contabilità regolatoria stabiliti dalla Misura 12 – secondo i criteri di imputazione contabile già adottati da ciascuna impresa purché coerenti con i principi contabili nazionali e/o internazionali e con le norme di corretta tenuta della contabilità e redazione di bilancio. L'assoggettamento a metodologie imposte e fisse di rendicontazione degli ammortamenti, indipendentemente dai metodi di rilevazione in bilancio adottati da ciascuna impresa, comporterebbe infatti la necessità di procedere ad una complessiva ricostruzione di tutto il piano aziendale degli ammortamenti – andando peraltro inevitabilmente ad incidere anche sulla contabilità relativa ad esercizi pregressi e non oggetto della Misura 12 – con connessi oneri amministrativi e economici rilevanti e senza nessun reale beneficio per il raggiungimento degli scopi perseguiti con la Misura 12. Conseguentemente si ritiene che le imprese debbano poter rendicontare i beni strumentali oggetto di contribuzione pubblica sia con il “metodo diretto” che con il “metodo indiretto” previsti dai principi contabili nazionali, consentendo nel secondo caso di dare evidenza della quota di contributo pubblico di competenza dell'esercizio come specifica della voce “altri proventi (escluso proventi finanziari)” degli schemi di conto economico di cui all'Annesso 3 (voce 1.4 dello schema semplificato e 1.4.6 degli schemi per partizione territoriale e per modalità di trasporto). Analoghe osservazioni valgono relativamente alle “Immobilizzazioni” di cui agli schemi di stato patrimoniale – che nei casi di adozione del “metodo indiretto” devono poter essere riportate al lordo del contributo pubblico – e relativamente alle aliquote utilizzate per imputare la quota di ammortamento di competenza dell'esercizio. A quest'ultimo riguardo si ritiene improprio il richiamo della “Tabella 1. Vita economico-tecnica” di cui all'Allegato 1 al D.M. n. 157/2018 che risponde a finalità differenti di standardizzazione dei valori di ammortamento dei beni strumentali normalmente impiegati nell'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale strettamente connesse con gli obiettivi programmatori preordinati al riparto tra le Regioni delle risorse statali destinate al finanziamento dei servizi minimi di TPL. Resta fermo che specifiche modalità di rendicontazione degli ammortamenti dei beni strumentali possono essere previste nei CdS ovvero richieste dalle Amministrazioni competenti nel caso di concessione di contributi pubblici per l'acquisizione di determinati beni strumentali, nonché nell'ambito delle procedure di affidamento dei servizi.

### **Proposte di modifica – Schema tabellare per punti**

Le proposte di modifica della scrivente vengono analiticamente riepilogate, per singoli punti, nel seguente schema tabellare redatto attenendosi al modello predisposto dall'Autorità.

## Proposte di Modifica alla Misura 12

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
Punto 1, epigrafe, della Misura	L'IA adotta gli schemi di contabilità regolatoria (conti economici, stati patrimoniali e dati tecnici) di cui all'Annesso 3, e alloca, secondo i criteri di seguito definiti, le componenti economiche e patrimoniali, in coerenza con il bilancio di esercizio, a ciascun Cds sottoscritto.	L'IA o, in caso di IA aggregata, ciascuna singola impresa di TPL facente parte dell'IA, adotta gli schemi di contabilità regolatoria (conti economici, stati patrimoniali e dati tecnici) di cui all'Annesso 3, e alloca, secondo i criteri di seguito definiti, le componenti economiche e patrimoniali, in coerenza con il bilancio di esercizio, a ciascun Cds sottoscritto e/o gestito.	La modifica si rende necessaria per il coordinamento con quanto stabilito al punto 9 della Misura che ha opportunamente posto in capo a la singola "impresa di TPL" l'onere di trasmissione degli schemi di contabilità regolatoria. La modifica è coerente con le definizioni stabilite nell'allegato A della Delibera n. 154/2019 secondo cui l'IA è "l'impresa di TPL che stipula un nuovo Cds con l'EA competente [...]"; nozione che per le aggregazioni di imprese coincide con il soggetto aggregante (es. consorzio) e non con le singole imprese aggregate.
Punto 1, lett. a) della Misura	In particolare, con riferimento all'Annesso 3: a) adottano gli "Schemi Semplificati" le singole imprese di TPL aventi numero di addetti inferiore a 10 unità, anche qualora facenti parte di IA aggregate, e le IA titolari di Cds il cui valore cumulato di produzione complessivo è inferiore a 1 Mvett*km/anno;	In particolare, con riferimento all'Annesso 3: a) adottano gli "Schemi Semplificati" le singole imprese di TPL che siano PMI con un fatturato annuo non superiore a 50 milioni di euro, anche qualora facenti parte di IA aggregate, e le altre imprese di TPL che gestiscono un solo Cds il cui valore di produzione è inferiore a 20 Mvett*Km/anno;	L'adozione di una contabilità separata per ciascun Cds nei termini e con la disaggregazione proposta negli schemi di cui all'Annesso 3 è estremamente onerosa in particolare per le PMI. Il settore è caratterizzato da numerose imprese di piccole e medie dimensioni e che hanno dotazioni economiche ed organizzative comunque limitate. In considerazione delle suddette caratteristiche operative si ritiene che l'adozione degli schemi semplificati vada estesa a tutte le PMI nonché, coerentemente, a tutte le altre imprese di TPL che gestiscono un solo Cds con valore di produzione inferiore a 20 Mvett*Km/anno.
Punto 1, lett. b) della Misura	b) adottano gli "Schemi per Partizione territoriale" le IA titolari di Cds il cui valore cumulato di produzione complessivo è uguale o superiore a 1 Mvett*km/anno ed è inferiore a 4,5 Mvett*km/anno;	b) adottano gli "Schemi per Partizione territoriale" le IA o, in caso di IA aggregata, ciascuna singola impresa di TPL facente parte dell'IA, che hanno un fatturato annuo superiore a 50 milioni di euro e che gestiscono più Cds, o parte degli stessi in caso di IA aggregata, per un valore cumulato di produzione complessivo inferiore a 20 Mvett*km/anno;	A parità di valore produttivo, le imprese che gestiscono più Cds, comunche entro il suddetto limite di 20Mvett*km/anno, hanno una organizzazione ridotta ma, di norma, maggiore rispetto alle imprese di analoghe dimensioni che gestiscono un solo Cds. Si ritiene più appropriato limitare a tale tipologia di imprese l'adozione degli schemi "per partizione territoriale".

Punto 1, lett. c) della Misura	c) adottano gli “Schemi per Modalità di trasporto” le IA titolari di CdS il cui valore cumulato di produzione complessivo è uguale o superiore a 4,5 Mvett*km/anno;	c) adottano gli “Schemi per Modalità di trasporto” le IA 0, in caso di IA aggregata, ciascuna singola impresa di TPL facente parte dell’IA, che gestiscono uno o più CdS, o parte degli stessi in caso di IA aggregata, per un valore cumulato di produzione complessivo uguale o superiore a 20 Mvett*km/anno;	In coerenza con le precedenti modifiche si ritiene che l’adozione degli schemi di contabilità regolatoria con il maggior livello di dettaglio vada limitata ai soli operatori con maggiore struttura organizzativa, operatori che gestiscono uno o più CdS per un valore cumulato di produzione complessivo comunque superiore a 20 Mvett*km/anno.
Punto 5 della Misura	5. L’IA provvede all’allocazione diretta delle componenti economiche e patrimoniali che risultino oggettivamente ed esclusivamente di pertinenza di uno specifico CdS e, in caso di adozione degli schemi di cui al precedente punto 1, sub. b) e c), di ciascuna pluralità di servizi di trasporto ivi compresa.	5. L’IA 0, in caso di IA aggregata, ciascuna singola impresa di TPL facente parte dell’IA, provvede all’allocazione diretta delle componenti economiche e patrimoniali che risultino oggettivamente ed esclusivamente di pertinenza di uno specifico CdS e, in caso di adozione degli schemi di cui al precedente punto 1, sub. b) e c), di ciascuna pluralità di servizi di trasporto ivi compresa.	La modifica risponde alle medesime motivazioni illustrate con riferimento al punto 1, epigrafe.
Punto 6 della Misura	6. Per le componenti economiche e patrimoniali di pertinenza di diversi CdS e/o di una pluralità di servizi di trasporto compresi in uno specifico CdS, o di altre attività svolte dall’impresa di TPL, l’allocazione a ciascun CdS avviene in maniera oggettiva e analitica, sulla base di specifici driver utilizzati dall’IA in ragione della loro idoneità a misurare i consumi di risorse o la destinazione degli asset, seguendo principi di causalità e pertinenza sulla base della metodologia FDC (Fully Distributed Costing) e motivando le scelte nella relazione illustrativa di cui al successivo punto 9. In alternativa, l’IA potrà utilizzare i driver definiti dall’Autorità, di cui all’Annesso 3 (Elenco driver).	6. Per le componenti economiche e patrimoniali di pertinenza di diversi CdS e/o di una pluralità di servizi di trasporto compresi in uno specifico CdS, o di altre attività svolte dall’impresa di TPL, l’allocazione a ciascun CdS avviene in maniera oggettiva e analitica, sulla base di specifici driver utilizzati dall’impresa di TPL, in ragione della loro idoneità a misurare i consumi di risorse o la destinazione degli asset, seguendo principi di causalità e pertinenza sulla base della metodologia FDC (Fully Distributed Costing) e motivando le proprie scelte nella relazione illustrativa di cui al successivo punto 9. In alternativa, l’impresa di TPL potrà utilizzare i driver definiti dall’Autorità, di cui all’Annesso 3 (Elenco driver).	Le modifiche rispondono alle medesime motivazioni illustrate con riferimento al punto 1, epigrafe.
Punto 7 della Misura	7. Le componenti economiche e patrimoniali ascrivibili al complesso delle unità organizzative dell’IA sono attribuite a uno specifico CdS utilizzando i criteri di ripartizione definiti dall’Autorità all’Annesso 3 (Elenco driver).	<b>Stralciare il punto.</b>	Il punto, letto insieme al precedente punto 6 ed alla relazione illustrativa, sembra prescrivere inderogabilmente l’utilizzo dei driver predefiniti dall’Autorità per l’attribuzione ad un CdS delle “componenti economiche e patrimoniali ascrivibili al complesso delle unità organizzative”. La relazione illustrativa si limita ad indicare a titolo meramente esemplificativo i “costi legati alla struttura centrale, quale il personale amministrativo, spese di rappresentanza”. La

Punto 9 della misura	9. Annualmente, ogni singola impresa di TPL, anche qualora facente parte di IA aggregata, trasmette all'Autorità gli schemi di contabilità regolatoria relativi all'esercizio precedente, di cui all'Annesso 3, entro 60 giorni dall'approvazione del proprio bilancio d'esercizio, specificando il CdS interessato e utilizzando i format e le specifiche istruzioni tecniche di supporto alla compilazione 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. In caso di IA aggregata, il titolare del CdS trasmette gli "Schemi Semplificati", di cui al precedente punto 1, sub. a), con esclusivo riferimento alle eventuali componenti economiche e patrimoniali, afferenti al CdS interessato, non riconducibili ad attività svolte dalle singole imprese di TPL che compongono l'IA.	9. Annualmente, ogni singola impresa di TPL, anche qualora facente parte di IA aggregata, trasmette all'Autorità gli schemi di contabilità regolatoria relativi all'esercizio precedente, di cui all'Annesso 3, entro 60 giorni dall'approvazione del proprio bilancio d'esercizio, specificando il CdS interessato e utilizzando i format e le specifiche istruzioni tecniche di supporto alla compilazione resi disponibili sul sito web istituzionale dell'Autorità <b>che garantisce la tutela e riservatezza dei dati acquisiti</b> ; gli schemi sono corredati di una relazione illustrativa dei contenuti, la metodologia e le scelte di allocazione adottate. In caso di IA aggregata, il <b>soggetto aggregante</b> titolare del CdS trasmette gli "Schemi Semplificati", di cui al precedente punto 1, sub. a), con esclusivo riferimento alle eventuali componenti economiche e patrimoniali, afferenti al CdS interessato, non riconducibili ad attività svolte dalle singole imprese di TPL che compongono l'IA.	nozione non viene ulteriormente specificata né vengono precisati quali tra i driver dell'elenco devono essere obbligatoriamente utilizzati. Il problema necessita di essere superato e, allo scopo, si propone di stralciare integralmente il punto mantenendo sempre ferma la possibilità per l'impresa di utilizzare driver di propria determinazione in coerenza con i criteri ed i principi stabiliti al punto 6.
Si raccomanda all'Autorità l'adozione esplicita nella Misura di un principio di tutela e riservatezza dei dati acquisiti.  A fini di maggiore chiarimento si propone di specificare che è posto in capo al soggetto aggregante titolare del CdS l'onere di trasmissione degli schemi semplificati compilati con riguardo alle sole componenti afferenti al CdS non riconducibili ad attività svolte dalle singole imprese di TPL che compongono l'IA.			

## Proposte di Modifica alle Definizioni

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
Definizioni, lett. cc)	cc) Servizi di trasporto pubblico locale: servizi "di trasporto di passeggeri di interesse economico generale offerti al pubblico senza discriminazione e in maniera continuativa" (cfr. art. 2, lett. a), del regolamento (CE) 1370/2007), su cui insistono obblighi di servizio pubblico, effettuati su strada (inclusi filobus, tram e metropolitane) e per ferrovia,	cc) Servizi di trasporto pubblico locale: servizi "di trasporto di passeggeri di interesse economico generale offerti al pubblico senza discriminazione e in maniera continuativa" (cfr. art. 2, lett. a), del regolamento (CE) 1370/2007), su cui insistono obblighi di servizio pubblico, effettuati su strada (inclusi filobus, tram e metropolitane) e per ferrovia,	I servizi di TPL sono generalmente distinti tra servizi urbani/suburbani e servizi extraurbani, distinzione questa confermata anche nel D.M. n. 157/2018 di determinazione dei costi standard che distingue invece i soli servizi urbani tra quelli delle Città metropolitane e quelli degli altri Comuni. La distinzione proposta tra "TPL extraurbano" e TPL

	<p>in ambito locale (urbano, suburbano, extraurbano) e/o regionale.</p> <p>Ai fini della perimetrazione della partizione territoriale di riferimento, di cui ai relativi schemi di contabilità regolatoria previsti alla Misura 12, punto I, sub. b), si adottano le seguenti definizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• TPL urbano/suburbano: servizi svolti nell'ambito del territorio di un singolo Comune e/o di collegamento con i Comuni ad esso conurbati, che si caratterizzano per una forte capillarità nel territorio degli stessi, con elevata frequenza e densità di fermate;</li> <li>• TPL extraurbano: servizi svolti nel territorio di più Comuni, di norma prevalentemente all'interno di un singolo territorio provinciale, non rientranti nella fattispecie precedente;</li> <li>• TPL regionale: servizi che collegano sedi di significative funzioni territoriali, ad integrazione del servizio ferroviario regionale o a copertura delle relazioni non servite dalla ferrovia, con estensione anche superiore al singolo territorio provinciale.</li> </ul>	<p>in ambito locale (urbano, suburbano, extraurbano) e/o regionale.</p> <p>Ai fini della perimetrazione della partizione territoriale di riferimento, di cui ai relativi schemi di contabilità regolatoria previsti alla Misura 12, punto I, sub. b), si adottano le seguenti definizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• TPL urbano/suburbano: servizi svolti nell'ambito del territorio di un singolo Comune e/o di collegamento con i Comuni ad esso conurbati, che si caratterizzano per una forte capillarità nel territorio degli stessi, con elevata frequenza e densità di fermate;</li> <li>• TPL extraurbano/<b>regionale</b>: servizi di <b>collegamento tra i territori</b> di più Comuni, non rientranti nella fattispecie precedente, <b>in ambito provinciale e/o regionale, comprese le linee interregionali che collegano due Regioni confinanti.</b></li> </ul> <p><b>TPL-regionale: servizi che collegano sedi di significative funzioni territoriali, ad integrazione del servizio ferroviario regionale o a copertura delle relazioni non servite dalla ferrovia, con estensione anche superiore al singolo territorio provinciale. (soppresso)</b></p>	<p>regionale” non rispecchia la classificazione dei servizi adottata dalle Amministrazioni competenti e rende discrezionale ed aleatoria l’inclusione delle linee e dei servizi in una categoria piuttosto che nell’altra, complicando ulteriormente ed in modo rilevante la tenuta della contabilità regolatoria. Si ritiene necessario evitare la suddetta distinzione adottando la consolidata classificazione relativa al TPL extraurbano, con conseguente revisione degli schemi “per partizione territoriale” di cui all’Annesso 3.</p>
--	---	--	---

### Proposte di Modifica all’Annesso 3 – Elenco Driver

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 costi – Driver relativo al processo “Manutenzione”	FTE manutenzione corrente CdS/FTE manutenzione corrente totale	<b>Vett*Km CdS/Vett*Km totali</b>	Il driver di allocazione dei costi relativi alla manutenzione basato sulla produzione chilometrica è quello largamente più diffuso tra le imprese e di più agevole utilizzazione.
Allocazione costi - definizione del	Tasse e imposte	<b>Oneri diversi di gestione</b>	Si ritiene opportuno sostituire la denominazione del processo con “Oneri diversi di gestione” in coerenza con le voci degli schemi di contabilità regolatoria di

processo “Tasse e imposte”				cui all’ Annesso 3 che non contemplano la voce specifica “tasse e imposte”.										
Dati patrimoniali – Driver relativo alla natura “Rimanenze”	FTE manutenzione corrente CdS/FTE manutenzione corrente totale	<b>Vett*Km CdS/Vett*Km totali</b>		La modifica è coerente con quella sopra proposta per il processo “Manutenzione”.										
Dati patrimoniali - definizione della natura “Debiti tributari e previdenziali” e relativo driver	<table border="1"> <tr> <td>Natura</td> <td>Driver</td> </tr> <tr> <td>Debiti tributari e previdenziali</td> <td>Totale FTE CdS/Totale FTE</td> </tr> </table>	Natura	Driver	Debiti tributari e previdenziali	Totale FTE CdS/Totale FTE	<table border="1"> <tr> <td>Natura</td> <td>Driver</td> </tr> <tr> <td>Debiti previdenziali</td> <td>Totale FTE CdS/Totale FTE</td> </tr> <tr> <td>Debiti tributari</td> <td>Ricavi operativi CdS/Ricavi operativi totali</td> </tr> </table>	Natura	Driver	Debiti previdenziali	Totale FTE CdS/Totale FTE	Debiti tributari	Ricavi operativi CdS/Ricavi operativi totali		Le modalità di allocazione/imputazione dei debiti tributari normalmente utilizzate dalle imprese sono differenti rispetto alle modalità di allocazione/imputazione dei debiti previdenziali. Il driver più utilizzato ed appropriato per l’allocazione/imputazione dei debiti tributari è quello dei Ricavi operativi CdS/Ricavi operativi totali.
Natura	Driver													
Debiti tributari e previdenziali	Totale FTE CdS/Totale FTE													
Natura	Driver													
Debiti previdenziali	Totale FTE CdS/Totale FTE													
Debiti tributari	Ricavi operativi CdS/Ricavi operativi totali													
Dati patrimoniali – Driver relativo alla natura “Finanziamenti”	Costi della produzione CdS/costi della produzione totale	<b>Vett*Km CdS/Vett*Km totali</b>		Con riferimento ai servizi di trasporto pubblico su strada la parte preponderante di finanziamenti è connessa agli investimenti nel materiale rotabile impiegato nei servizi. Il driver di allocazione/imputazione dei finanziamenti basato sulla produzione chilometrica è, pertanto, quello più appropriato e quello largamente più diffuso tra le imprese.										

### Proposte di Modifica all’Annesso 3 – Glossario

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
Tabella “Conto economico” – Definizione/modalità - metodologia di calcolo relativa alla voce “Ammortamenti per beni	Indipendentemente dal metodo usato di rilevazione in bilancio, gli ammortamenti devono essere computati applicando le aliquote di ammortamento al valore contabile delle immobilizzazioni al netto dei contributi pubblici.  (N.B. Simmetricamente, le “Immobilizzazioni” di cui agli schemi di Stato Patrimoniale, indipendentemente dal metodo usato di rilevazione	<b>Gli ammortamenti sono computati in coerenza con i criteri di imputazione contabile già adottati da ciascuna impresa di TPL nel rispetto dei principi contabili nazionali e/o internazionali e delle norme di corretta tenuta della contabilità e redazione di bilancio. Gli ammortamenti relativi a beni strumentali oggetto di contribuzione pubblica sono rendicontati secondo il “metodo diretto” o secondo il “metodo indiretto” adottato</b>	L’assoggettamento a metodologie imposte e fisse di rendicontazione degli ammortamenti, indipendentemente dai metodi di rilevazione in bilancio adottati da ciascuna impresa, comporterebbe la necessità di procedere ad una complessiva ricostruzione di tutto il piano aziendale degli ammortamenti – andando peraltro inevitabilmente ad incidere anche sulla contabilità relativa ad esercizi pregressi e non oggetto della

<p>strumentali autofinanziati”</p>	<p>in bilancio, devono essere riportate al netto dei contributi pubblici).</p> <p>Il valore di ammortamento tecnico deve essere calcolato sulla base delle aliquote di cui al d.m. 157/2018 (cfr. Allegato 1, Tabella 1. Vita economico-tecnica), non tenendo conto di eventuali effetti derivanti dall’introduzione di benefici fiscali.</p>	<p><b>da ciascuna impresa di TPL. Nel caso di utilizzazione del “metodo indiretto”, l’impresa dà evidenza della quota di contributo pubblico di competenza dell’esercizio nella specifica voce “Contributi pubblici in conto investimenti/impianti” relativa ai ricavi degli schemi di conto economico di cui all’Annesso 3. Ciascuna impresa di TPL dà conto delle aliquote di ammortamento utilizzate in base alla stima della vita tecnica del bene nella relazione illustrativa trasmessa annualmente all’Autorità a corredo degli schemi di contabilità.</b></p>	<p>Misura 12 – con connessi oneri amministrativi e economici rilevanti e senza nessun reale beneficio per il raggiungimento degli scopi perseguiti con la Misura 12. Conseguentemente si ritiene che le imprese debbano poter rendicontare i beni strumentali oggetto di contribuzione pubblica sia con il “metodo diretto” che con il “metodo indiretto”, consentendo nel secondo caso di dare evidenza della quota di contributo pubblico di competenza dell’esercizio come specifica voce relativa ai ricavi degli schemi di conto economico. Analoghe osservazioni valgono relativamente alle “Immobilizzazioni” di cui agli schemi di Stato patrimoniale che, nei casi di adozione del “metodo indiretto”, devono poter essere riportate al lordo del contributo pubblico, e relativamente alle aliquote utilizzate per imputare la quota di ammortamento di competenza dell’esercizio. A quest’ultimo riguardo si ritiene improprio il richiamo della “Tabella 1. Vita economico-tecnica” di cui all’Allegato 1 al D.M. n. 157/2018 che risponde a finalità differenti di standardizzazione dei valori di ammortamento dei beni strumentali normalmente impiegati nell’esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale strettamente connesse con gli obiettivi programmati preordinati al riparto tra le Regioni delle risorse statali destinate al finanziamento dei servizi minimi di TPL.</p>
<p>Tabella “Conto economico” – Definizione/modalità- metodologia di calcolo relativa alla voce “Corrispettivo da Contratto di Servizio TPL”</p>	<p>Complessivo effettivamente incassato del corrispettivo dell’esercizio dell’anno (importi a consuntivo espressi in € al netto dell’IVA).</p> <p>Dettagliare separatamente: la quota parte di corrispettivo relativo al servizio di trasporto e quella relativa alla attività di gestione dell’infrastruttura (infra).</p> <p>Nel caso di corrispettivo unico (non differenziato per le due attività), riportare il relativo riparto dalla contabilità separata del bilancio, fornendo descrizione analitica di voci dettagliate e delle quantità.</p> <p>Qualora il CdS ricomprenda le agevolazioni/esenzioni tariffarie nell’ambito del</p>	<p><b>Corrispettivo di competenza</b> dell’esercizio dell’anno (importi a consuntivo espressi in € al netto dell’IVA).</p> <p>Dettagliare separatamente: la quota parte di corrispettivo relativo al servizio di trasporto e quella relativa alla attività di gestione dell’infrastruttura (infra).</p> <p>Nel caso di corrispettivo unico (non differenziato per le due attività), riportare il relativo riparto dalla contabilità separata del bilancio, fornendo descrizione analitica di voci dettagliate e delle quantità.</p> <p>Qualora il CdS ricomprenda le agevolazioni/esenzioni tariffarie nell’ambito del</p>	<p>Il riferimento al corrispettivo “effettivamente incassato” non appare appropriato in quanto l’incasso è condizionato dalle tempistiche di pagamento dei corrispettivi da parte degli enti affidanti che possono essere anche notevolmente disomogenee. Si ritiene in tal senso più corretta la definizione di “Corrispettivo di competenza” dell’esercizio.</p>



<p>Tabella “Dati tecnici dei servizi di TPL”</p>	<p>Corrispettivo da Contratto, tale ammontare deve essere scorporato e rendicontato nei “Ricavi da traffico” (supra)</p>	<p>Corrispettivo da Contratto, tale ammontare deve essere scorporato e rendicontato nei “Ricavi da traffico” (supra)</p>										
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">DATI TECNICI DEI SERVIZI DI TPL</th> </tr> <tr> <th>Id. Voce</th> <th>Unità di misura</th> <th>Definizione/ modalit� metodologia di calcolo</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>.....</td> <td>.....</td> <td>.....</td> </tr> </tbody> </table>	DATI TECNICI DEI SERVIZI DI TPL			Id. Voce	Unità di misura	Definizione/ modalit� metodologia di calcolo	.....	.....	.....	<p><b>Stralciare integralmente la tabella</b></p>	<p>Per le motivazioni sopra illustrate nelle risposte ai quesiti dell’ Autorit�, si ritiene che gli obblighi di tenuta della contabilit� regolatoria secondo specifici schemi predisposti dall’ Autorit� debbano essere limitati a dati e informazioni di natura prettamente economica e patrimoniale e che esulino invece dalle finalit� specifiche sottese alla imposizione degli obblighi di tenuta di contabilit� regolatoria i dati e le informazioni contemplate nella sezione “Dati tecnici” comprensiva dell’ “Elenco del personale in servizio”.</p>
DATI TECNICI DEI SERVIZI DI TPL												
Id. Voce	Unità di misura	Definizione/ modalit� metodologia di calcolo										
.....	.....	.....										

## **Proposte di modifica agli schemi di contabilità regolatoria**

In coerenza con le proposte di modifica sopra illustrate vengono di seguito analiticamente riepilogate le conseguenti modifiche da apportare agli schemi di contabilità regolatoria.

### **Schema conto economico – riconciliazione con il bilancio**

- Colonne “Altre attività non soggette a OSP”, “Totale” e Valori da Bilancio”: valorizzare esclusivamente i campi: 1 “Totale Ricavi”; 2 “Totale Costi Operativi”; 3 “Margine operativo lordo (MOL)”; 4 “Voci senza manifestazione finanziaria”; 5 “Risultato operativo netto (EBIT)”;
- Inserire il seguente campo aggiuntivo: “1.4.1 di cui per Contributi pubblici in conto investimenti/impianti” da valorizzare nella sola colonna “Servizi soggetti a OSP”.

### **Schema conto economico semplificato**

- Colonne “Altri servizi” e “Totale”: valorizzare esclusivamente i campi: 1 “Totale Ricavi”; 2 “Totale Costi Operativi”; 3 “Margine operativo lordo (MOL)”; 4 “Voci senza manifestazione finanziaria”; 5 “Risultato operativo netto (EBIT)”;
- Colonna “Servizi di trasporto di persone”: rinominare come “Servizi di trasporto di persone soggetti ad OSP”. Conseguentemente eliminare la barra posta sopra “Servizi soggetti ad OSP”;
- Colonna “Altri servizi”: rinominare come “Altri servizi non soggetti ad OSP”. Conseguentemente eliminare la barra posta sopra “Servizi soggetti ad OSP”;
- Inserire il seguente campo aggiuntivo: “1.4.1 di cui per Contributi pubblici in conto investimenti/impianti” da valorizzare nella sola colonna “Servizi di trasporto di persone soggetti ad OSP”.

### **Schema conto economico per partizione territoriale**

- Colonne “Altri servizi” e “Totale”: valorizzare esclusivamente i campi: 1 “Totale Ricavi”; 2 “Totale Costi Operativi”; 3 “Margine operativo lordo (MOL)”; 4 “Voci senza manifestazione finanziaria”; 5 “Risultato operativo netto (EBIT)”;
- Colonna “Altri servizi”: rinominare come “Altri servizi non soggetti ad OSP”. Conseguentemente eliminare la barra posta sopra “Trasporto di persone soggetto ad OSP”;
- Colonne “TPL Extraurbano” e “TPL Regionale”: integrare in una colonna unificata “TPL Extraurbano/Regionale”;
- Accorpere i campi “1.1.1 di cui ricavi da vendita biglietti aziendali” e “1.1.2 di cui ricavi da vendita abbonamenti aziendali” in un unico campo “1.1.1 di cui ricavi da vendita titoli di viaggio aziendali”, per coerenza con la rilevazione dell’Osservatorio Nazionale TPL;
- Suddividere il campo “1.4.6 di cui altro (sanzioni utenti...)” nei seguenti campi: “1.4.6 di cui per Contributi pubblici in conto investimenti/impianti”; “1.4.7 di cui altro (sanzioni utenti...)”. Entrambi i campi sono da valorizzare nelle sole colonne “TPL Urbano/Suburbano” e “TPL Extraurbano/Regionale”.

### **Schema conto economico per modalità di trasporto**

In via di premessa, per le motivazioni sopra illustrate nelle risposte ai quesiti posti dall’Autorità, si raccomanda di lasciare all’EA la facoltà di prevedere nei CdS l’obbligatorietà o meno di una articolazione per modalità di trasporto della contabilità regolatoria da tenere.

- Colonne “Altri servizi” e “Totale”: valorizzare esclusivamente i campi: 1 “Totale Ricavi”; 2 “Totale Costi Operativi”; 3 “Margine operativo lordo (MOL)”; 4 “Voci senza manifestazione finanziaria”; 5 “Risultato operativo netto (EBIT)”;
- Colonna “Altri servizi”: rinominare come “Altri servizi non soggetti ad OSP”. Conseguentemente eliminare la barra posta sopra “Trasporto di persone soggetto ad OSP”;
- Colonna “Autobus (extraurbano)”: rinominare come “Autobus (extraurbano/regionale)”;
- Accorpate i campi “1.1.1 di cui ricavi da vendita biglietti aziendali” e “1.1.2 di cui ricavi da vendita abbonamenti aziendali” in un unico campo “1.1.1 di cui ricavi da vendita titoli di viaggio aziendali”, per coerenza con la rilevazione dell’Osservatorio Nazionale TPL;
- Suddividere il campo “1.4.6 di cui altro (sanzioni utenti...)” nei seguenti campi: “1.4.6 di cui per Contributi pubblici in conto investimenti/impianti”; “1.4.7 di cui altro (sanzioni utenti...)”. Entrambi i campi non sono da valorizzare nelle colonne “Altri servizi non soggetti ad OSP” e “Totale”.

### **Schema stato patrimoniale – riconciliazione con il bilancio**

- Colonne “Altre attività non soggette a OSP”, “Totale” e Valori da Bilancio”: valorizzare esclusivamente i campi “4 Totale Attività” e “8 Totale Passività”;
- Eliminare il campo “14 Valore residuo dei beni ai fini del subentro” e modificare conseguentemente il calcolo del campo “Capitale investito netto (CIN regolatorio) nel modo seguente “ = 11 (Immobilizzazioni) + 12 (Capitale circolante netto) – 13 (Debiti)”.

### **Schema stato patrimoniale semplificato**

- Rinominare lo schema come “Schema Stato patrimoniale”;
- Colonne “Altri servizi” e “Totale”: valorizzare esclusivamente i campi “4 Totale Attività” e “8 Totale Passività”;
- Colonna “Altri servizi”: rinominare come “Altri servizi non soggetti ad OSP”. Conseguentemente eliminare la barra posta sopra “Servizi soggetti ad OSP”;
- Colonna “Servizi di trasporto di persone”: rinominare come “Servizi di trasporto di persone soggetti ad OSP”. Conseguentemente eliminare la barra posta sopra “Servizi soggetti ad OSP”;
- Eliminare il campo “14 Valore residuo dei beni ai fini del subentro” e modificare conseguentemente il calcolo del campo “Capitale investito netto (CIN regolatorio) nel modo seguente “ = 11 (Immobilizzazioni) + 12 (Capitale circolante netto) – 13 (Debiti)”.

### **Schema stato patrimoniale per partizione territoriale**

- Eliminare lo schema.

### **Schema stato patrimoniale per modalità di trasporto**

- Eliminare lo schema.