



**OSSERVAZIONI ASSTRA “CONSULTAZIONE PUBBLICA SULLO SCHEMA DI
ATTO DI REGOLAZIONE RECANTE LA REVISIONE DELLA MISURA 12
DELL’ALLEGATO “A” ALLA DELIBERA ART N. 154/2019”.**

E

AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

Protocollo N.0009467/2021 del 14/06/2021

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.

R1. Con riferimento alla nuova strutturazione degli schemi di contabilità regolatoria, si evidenziano due ordini di criticità riconducibili sia alle componenti economiche che a quelle di natura patrimoniale.

Per quanto riguarda le componenti economiche si ritiene necessario uno sfoltoimento delle voci individuate che, in alcuni frangenti, sono oggettivamente di estremo dettaglio e ampiamente sovradimensionate rispetto alle stesse finalità della contabilità regolatoria.

Situazione assimilabile si registra anche per la parte patrimoniale, dove le difficoltà delle aziende a fornire alcuni dati in maniera separata per ciascuna modalità di trasporto e tipologia di servizio si acuiscono. A titolo puramente esemplificativo distinguere ratei o risconti o disponibilità di cassa per modalità di trasporto può essere valutato come un esercizio di allocazione assolutamente sterile, anzi può dare all’interprete delle voci contabili un’informazione per di più fuorviante. Per tali motivazioni, a cui in ordine secondario di importanza si aggiunge l’aggravio organizzativo ed economico per le imprese soprattutto quelle di medie e piccole dimensioni, si propone che sia obbligo per le imprese la sola compilazione degli schemi di stato patrimoniale semplificati e per la riconciliazione con il bilancio.

Altresì, attraverso un’analisi molto accurata che l’Associazione ha svolto assieme ad un gruppo di lavoro altamente qualificato di aziende di settore, si evincono alcune incongruenze rispetto ai dati somministrati dall’Osservatorio TPL e alle prassi contabili prevalenti di settore. Pertanto, negli schemi allegati abbiamo avanzato alcune proposte di modifica e di semplificazione con le relative note esplicative, affinché i compilatori possano muoversi in un solco più coerente con la struttura del bilancio di esercizio.

Si ritiene, infatti, che l’efficacia del sistema informativo della contabilità regolatoria sia direttamente proporzionale alla semplificazione degli schemi, nei limiti ovviamente della conservazione delle informazioni più rilevanti. E’ opportuno evidenziare che le semplificazioni e le modifiche proposte, a nostro avviso, non inficiano l’obiettivo primario della contabilità regolatoria che è quello di ridurre le asimmetrie informative con riferimento alle informazioni tecnico-economiche attribuibili ai singoli contratti di servizio. Infatti, le modifiche da noi proposte allo scopo di ottimizzare il processo di raccolta dei dati contabili consentono in ogni caso agli Enti Affidanti di poter disporre di dati adeguati di contabilità regolatoria per una corretta quantificazione dei corrispettivi dei servizi OSP. E’ bene tener conto che le informazioni contabili richieste dalla Misura 12 e delle conseguenti modifiche sono ben più dettagliate rispetto alle stesse prescrizioni dell’Allegato al Regolamento Europeo 1370/07. Al riguardo, il predetto allegato dispone che la contabilità dei servizi pubblici debba essere tenuta separata esclusivamente tra servizi OSP e servizi non OSP, non prevedendo ulteriori suddivisioni per ambito territoriale o modalità di trasporto.

A tal fine, si propone che gli schemi di conto economico per “partizione territoriale” di cui al cluster b) e per “modalità di servizio” di cui al cluster c), debbano essere compilati nel caso in cui, a monte dell’affidamento del CdS, sia stato individuato un corrispettivo per singolo ambito territoriale o per singola modalità di trasporto. Là dove l’impresa affidataria o la singola impresa non sia tenuta alla compilazione dei predetti moduli provvederà, in ogni caso, a produrre gli schemi semplificati di cui alla lettera a).

Con riferimento alla nuova organizzazione dei *cluster*, si ritiene necessario introdurre una modifica ai valori che caratterizzano i tre *range* definiti dall’Autorità e che identificano la tipologia di schema che andrà compilato dall’impresa Tpl (produzione chilometrica, numero di addetti) al fine, non solo di alleggerire oneri particolarmente gravosi per imprese di piccole e medie dimensioni che hanno dotazioni economiche e organizzative limitate, ma anche per garantire la coerenza con le definizioni comunitarie in termini di piccola e media impresa (definizione contenuta nella Raccomandazione UE n. 2003/361/CE).

Pertanto, per quanto riguarda l’adozione degli schemi semplificati si propone di limitarlo alle imprese mono modali e incrementare il valore degli addetti a 250 unità e conseguentemente il valore di produzione chilometrica a 20 milioni di vettura km. Contestualmente, per gli altri due *cluster* che richiedono dati di maggior dettaglio si propone esclusivamente per i valori di produzione del servizio, un innalzamento delle soglie limite; compreso tra 20 e 30 milioni per “partizione territoriale” e superiore o uguale a 30 milioni per “modalità di trasporto”.

Per quanto riguarda lo schema regolatorio di conto economico per modalità di trasporto, si propone di modificare le colonne relative alla modalità autobus; in particolare, si richiede di inserire nella colonna relativa all'Urbano anche la modalità Suburbano e nella colonna relativa all'Extraurbano anche la modalità Regionale, in coerenza con quanto definito negli altri schemi e per le motivazioni già espresse in sede di modifiche alla sezione delle definizioni. Inoltre, in un'ottica di semplificazione, si ritiene necessario da un lato lasciare una distinzione fra le modalità gomma in ambito urbano/suburbano ed extraurbano/regionale e d'altra parte accorpate le voci relative ai servizi di trasporto ad impianti fissi in un'unica colonna.

Si ritiene inoltre necessario, con riferimento agli schemi di conto economico e patrimoniali per la riconciliazione con il bilancio, che le aziende siano tenute a fornire informazioni di dettaglio esclusivamente per la colonna inerente i “Servizi soggetti ad OSP”; per le altre colonne (altre attività non soggette ad OSP, totale e valori da bilancio) le aziende TPL saranno pertanto tenute a fornire solamente informazioni aggregate.

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*).

R2. Si apprezza lo sforzo di codesta Autorità riguardo alla definizione di un primo elenco di *driver* utile per la quantificazione delle diverse poste economiche e patrimoniali richieste dagli schemi. Tuttavia, mentre non si riscontrano particolari problematiche dal punto di vista delle partite economiche, si evidenzia che dal lato patrimoniale l’applicazione *sic et simpliciter* di determinati *driver* potrebbe restituire un quadro distorto dalla realtà aziendale portando a risultati forvianti soprattutto nella determinazione del CIN (Capitale investito netto) utile ai fini del calcolo del ragionevole margine di utile. Ad ogni buon conto, in merito allo stato patrimoniale, valgono le osservazioni fatte nel Q1. Negli allegati abbiamo inoltre proposto inserimenti di nuovi *driver* che possono essere utilizzati.

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)

R3. Si ritiene di primaria importanza la predisposizione da parte dell’ART 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. Pertanto, l’associazione si rende disponibile, fin da subito, a contribuire con il *know how* delle imprese associate all’eventuale perfezionamento di un manuale condiviso *ad hoc* per il settore del Tpl ed all’implementazione di format di compilazione automatici/software *open source*.

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.

R4. In un’ottica di armonizzazione con le rilevazioni dell’Osservatorio del TPL ed in coerenza con il disposto di cui all’articolo 27, comma 5, del DL n. 50/2017, si propone lo stralcio, dall’ambito della misura 12, della tabella “Dati tecnici dei Servizi di TPL”. Tali informazioni dovrebbero infatti formare oggetto di un apposito

approfondimento all’interno delle richieste dati effettuate dall’Osservatorio TPL. Vale la pena ricordare che le imprese di TPL operanti con obbligo di servizio pubblico sono tenute alla compilazione di molteplici questionari somministrati dal Ministero e dalle diverse Autorità territoriali; spesso si verificano duplicazioni di voci da compilare, peraltro, con differenti metodologie di calcolo. Pertanto, si auspica un’ottimizzazione complessiva del sistema di rilevazione che passa necessariamente per un’eliminazione delle sovrapposizioni e per un maggior coordinamento fra i diversi soggetti coinvolti.

Si richiede, inoltre, lo stralcio della tabella “Elenco personale in servizio”, in quanto ridondante di informazioni troppo dettagliate e soprattutto non funzionali alle finalità del processo di contabilità regolatoria.

In merito al Glossario, si propongono alcune modifiche volte a rendere le modalità di compilazione degli schemi di contabilità regolatoria coerenti con quanto definito nella redazione del bilancio di esercizio, nel rispetto di quanto già rendicontato all’interno dell’Osservatorio TPL. In allegato sono riportate le modifiche richieste.

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).

R5. Si ritiene di primaria importanza che ciascuna impresa Tpl possa utilizzare aliquote di ammortamento coerenti con quanto definito nella redazione del bilancio di esercizio, al fine di consentire una riconciliazione con il bilancio approvato ed evitare stravolgimenti che comporterebbero non solo nuovi oneri economici ed amministrativi ma informazioni distorte. Peraltro, non possiamo non evidenziare che tale attività di standardizzazione avviene esclusivamente in merito agli ammortamenti; l’approccio parziale, che si riferisce peraltro a solo 10% dei costi di produzione di un’azienda, non si ritiene utile agli scopi prefissati.

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 della Misura	<p>1. 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. 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; 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; 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; d) tutte le IA adottano gli schemi di “Riconciliazione con il bilancio”</p>	<p>1. L’IA o, in caso di aggregazioni di imprese, le singole imprese facenti parte di IA aggregate, adottano gli schemi di contabilità regolatoria (conti economici, stati patrimoniali) di cui all’Annesso 3, e allocano, secondo i criteri di seguito definiti, le componenti economiche e patrimoniali, in coerenza con il bilancio di esercizio, a ciascun CdS sottoscritto.</p> <p>In particolare, con riferimento all’Annesso 3: a) adottano gli “Schemi Semplificati” le singole imprese di TPL operanti una sola modalità di trasporto e aventi numero di addetti inferiore a 250 unità, anche qualora facenti parte di IA aggregate, e le IA titolari di CdS operanti una sola modalità di trasporto il cui valore cumulato di produzione complessivo è inferiore a 20 Mvett*km/anno e le imprese di cui alle lettere b) e c) il cui CdS, a monte dell’affidamento, non preveda una distinzione della compensazione per obbligo di servizio pubblico per ciascun ambito territoriale e per modalità di trasporto;</p>	<p>L’integrazione dell’inciso “L’IA o, in caso di aggregazioni di imprese, le singole imprese facenti parte di IA aggregate” si rende necessaria affinché, in caso di aggregazioni di imprese, l’onere di trasmissione degli schemi di contabilità regolatoria sia in capo alle singole imprese facenti parte di IA aggregate.</p> <p>Si propone che gli schemi per “partizione territoriale” di cui al cluster b) e per “modalità di servizio” di cui al cluster c), debbano essere compilati nel caso in cui, a monte dell’affidamento, sia stata individuata una compensazione per singolo ambito territoriale o per singola modalità di trasporto. Là dove l’impresa affidataria o la singola impresa non sia tenuta alla compilazione dei predetti moduli provvederà, in ogni caso, a produrre</p>

		<p>b) adottano gli “Schemi per Partizione territoriale” le IA titolari di CdS o, in caso di aggregazioni di imprese, le singole imprese facenti parte di IA aggregate il cui valore cumulato di produzione complessivo è uguale o superiore a 20 Mvett*km/anno ed è inferiore a 30 Mvett*km/anno e il CdS, a monte dell’affidamento, preveda una distinzione della compensazione per obbligo di servizio pubblico per ciascun ambito territoriale;</p> <p>c) adottano gli “Schemi per Modalità di trasporto” le IA titolari di CdS o, in caso di aggregazioni di imprese, le singole imprese facenti parte di IA aggregate il cui valore cumulato di produzione complessivo è uguale o superiore a 30 Mvett*km/anno e il relativo CdS, a monte dell’affidamento, preveda una distinzione della compensazione per obbligo di servizio pubblico per ciascuna modalità di trasporto.</p> <p>d) tutte le IA o, in caso di aggregazioni di imprese, le singole imprese facenti parte di IA aggregate, adottano gli schemi di “Riconciliazione con il bilancio”;</p>	<p>gli schemi semplificati di cui alla lettera a).</p> <p>Si ritiene inoltre necessario introdurre una modifica ai valori che caratterizzano i tre <i>range</i> definiti dall’Autorità e che identificano la tipologia di schema che andrà compilato dall’impresa Tpl (produzione chilometrica, numero di addetti) al fine di evitare oneri particolarmente gravosi per alcune tipologie di imprese che hanno dotazioni economiche e organizzative limitate. Pertanto, per quanto riguarda l’adozione degli schemi semplificati si ritiene opportuno incrementare il valore degli addetti a 250 unità ed il valore di produzione chilometrica a 20 milioni di vettura km, al fine di intercettare un numero congruo di imprese di piccole e medie dimensioni, che svolgono una sola modalità di servizio e che ad oggi non sono ancora attrezzate per adempiere ad una richiesta di tale dettaglio.</p>
--	--	--	---

			<p>Conseguentemente per gli altri due cluster che richiedono dati di maggior dettaglio si propone esclusivamente per i valori di produzione del servizio, un innalzamento delle soglie limite; compreso tra 20 e 30 milioni per partizione territoriale e superiore o uguale a 30 milioni per modalità di trasporto.</p>
Punto 5 della Misura	<p>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.</p>	<p>5. L’IA o, in caso di aggregazioni di imprese, le singole imprese facenti parte di IA aggregate, 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.</p>	<p>Come già espresso in precedenza, la modifica in questione si rende necessaria affinché, in caso di aggregazioni di imprese, l’onere di trasmissione degli schemi di contabilità regolatoria sia in capo alle singole imprese facenti parte di IA aggregate.</p>

<p>Punto 6 della Misura</p>	<p>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 <i>driver</i> 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 (<i>Fully Distributed Costing</i>) e motivando le proprie scelte nella relazione illustrativa di cui al successivo punto 9. In alternativa, l’IA potrà utilizzare i <i>driver</i> definiti dall’Autorità, di cui all’Annesso 3 (Elenco <i>driver</i>).</p>	<p>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 <i>driver</i> utilizzati dalla IA o, in caso di aggregazioni di imprese, dalle singole imprese facenti parte di IA aggregate 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 (<i>Fully Distributed Costing</i>) e motivando le proprie scelte nella relazione illustrativa di cui al successivo punto 9. In alternativa, l’IA o, in caso di aggregazioni di imprese, le singole imprese facenti parte di IA aggregate potranno utilizzare i <i>driver</i> definiti dall’Autorità, di cui all’Annesso 3 (Elenco <i>driver</i>).</p>	<p>Come già espresso in precedenza, la modifica in questione si rende necessaria affinché, in caso di aggregazioni di imprese, l’onere di trasmissione degli schemi di contabilità regolatoria sia in capo alle singole imprese facenti parte di IA aggregate.</p>
<p>Punto 7 della Misura</p>	<p>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 <i>driver</i>).</p>	<p>7. Le componenti economiche e patrimoniali ascrivibili al complesso delle unità organizzative della IA o, in caso di aggregazioni di imprese, delle singole imprese facenti parte di IA aggregate sono attribuite a uno specifico CdS 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</p>	<p>Come già espresso in precedenza, la modifica in questione si rende necessaria affinché, in caso di aggregazioni di imprese, l’onere di trasmissione degli schemi di contabilità regolatoria sia in capo alle singole imprese facenti parte di IA aggregate.</p>

		<p>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’IA potrà utilizzare i driver definiti dall’Autorità, di cui all’Annesso 3 (Elenco driver).</p>	
Punto 9 della Misura	<p>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 <i>format</i> e le specifiche istruzioni tecniche di supporto alla compilazione resi disponibili sul sito <i>web</i> 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.</p>	<p>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 90 giorni dall’approvazione del bilancio d’esercizio, specificando il CdS interessato e utilizzando i <i>format</i> e le specifiche istruzioni tecniche di supporto alla compilazione resi disponibili sul sito <i>web</i> 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.</p>	<p>Si richiede di concedere un periodo maggiore alle imprese Tpl per la trasmissione degli schemi regolatori, trattandosi di dati consuntivi.</p>
Definizioni lettera cc)	<p>cc) <i>Servizi di trasporto pubblico locale: servizi “di trasporto di passeggeri di interesse economico generale offerti al pubblico senza discriminazione e in maniera continuativa”</i></p>	<p>cc) <i>Servizi di trasporto pubblico locale: servizi “di trasporto di passeggeri di interesse economico generale offerti al pubblico senza discriminazione e in maniera continuativa”</i></p>	<p>Non si comprende la necessità di dettagliare ulteriormente la categoria del servizio svolto in ambito regionale, in quanto non in</p>

	<p><i>(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, in ambito locale (urbano, suburbano, extraurbano) e/o regionale.</i></p> <p><i>Ai fini della perimetrazione della partizione territoriale di riferimento, di cui ai relativi schemi di contabilità regolatoria previsti alla Misura 12, punto 1, sub. b), si adottano le seguenti definizioni:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>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;</i> • <i>TPL extraurbano: servizi svolti nel territorio di più Comuni, di norma prevalentemente all'interno di un singolo territorio provinciale, non rientranti nella fattispecie precedente;</i> • <i>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.</i> 	<p><i>(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, in ambito locale (urbano, suburbano, extraurbano) e/o regionale.</i></p> <p><i>Ai fini della perimetrazione della partizione territoriale di riferimento, di cui ai relativi schemi di contabilità regolatoria previsti alla Misura 12, punto 1, sub. b), si adottano le seguenti definizioni:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>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;</i> • <i>TPL extraurbano/regionale: servizi tra più Comuni, di norma prevalentemente all'interno di un singolo territorio provinciale, non rientranti nella fattispecie precedente, in ambito provinciale e/o regionale, comprese le linee interregionali che collegano due Regioni confinanti;</i> • <i>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.</i> 	<p>linea con le consolidate distinzioni del servizio di trasporto su gomma utilizzate dalle imprese Tpl nell’ambito dell’osservatorio del TPL ed individuate dal DM n. 157/2018 “Definizione dei costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e dei criteri di aggiornamento e applicazione”.</p>
--	--	---	--

<p>Annesso 3 – Glossario - Tabella “Conto economico” – Id. Voce “1.1 Ricavi da traffico”</p>	<p>1.1.1. di cui: ricavi da vendita biglietti aziendali</p>	<p>1.1.1. di cui: ricavi da vendita titoli di viaggio aziendali</p>	<p>Si propone di eliminare la distinzione fra ricavi da vendita di biglietti e abbonamenti aziendali, accorpando le due voci, in linea con quanto richiesto dall’osservatorio Tpl.</p>
<p>Annesso 3 – Glossario - Tabella “Conto economico” – Definizione/modalità – metodologia di calcolo “Id. Voce 1.2 Corrispettivo da contratto di servizio”</p>	<p>Complessivo effettivamente incassato del corrispettivo dell’esercizio dell’anno (importi a consuntivo espressi in € al netto dell’IVA). Dettagliare separatamente: la quota parte di corrispettivo relativo al servizio di trasporto e quella relativa alla attività di gestione dell’infrastruttura (<i>infra</i>). 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. <i>Qualora il CdS ricomprenda le agevolazioni/esenzioni tariffarie nell’ambito del Corrispettivo da Contratto, tale ammontare deve essere scorporato e rendicontato nei “Ricavi da traffico” (supra).</i></p>	<p>Complessivo effettivamente incassato del corrispettivo dell’esercizio dell’anno (importi a consuntivo espressi in € al netto dell’IVA). Dettagliare separatamente: la quota parte di corrispettivo relativo al servizio di trasporto e quella relativa alla attività di gestione dell’infrastruttura (<i>infra</i>). 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. <i>Qualora il CdS ricomprenda le agevolazioni/esenzioni tariffarie nell’ambito del Corrispettivo da Contratto, tale ammontare deve essere scorporato e rendicontato nei “Ricavi da traffico” (supra).</i></p>	<p>I bilanci delle aziende di Tpl sono redatti per competenza, e quindi l’incassato non è coerente con il conto economico.</p>
<p>Annesso 3 – Glossario - Tabella “Conto economico” – Definizione/modalità – metodologia di calcolo “Id. Voce 2.4 Costo del personale”</p>	<p>Costo, inclusivo di retribuzione ed oneri, del personale addetto alla specifica attività, individuato precisando: - le modalità di stima della consistenza media ponderata sull’effettivo impiego giornaliero o anche solo orario, sia complessivamente che nella mansione di cui fornire il dettaglio, calcolata a consuntivo nell’anno, ed il relativo costo in € inclusivo di retribuzione ed oneri;</p>	<p>Costo, inclusivo di retribuzione ed oneri, del personale addetto alla specifica attività, individuato precisando: - le modalità di stima della consistenza media ponderata sull’effettivo impiego giornaliero o anche solo orario, sia complessivamente che nella mansione di cui fornire il dettaglio, calcolata a</p>	<p>Si suggerisce di eliminare dal costo del personale il costo relativo alle collaborazioni esterne incaricate e alle consulenze, in quanto rientrano nella voce B7 del conto economico e non nella voce B.9 .</p>

	<p>- nel dettaglio la modalità di stima delle media ponderale unità per lavoratori interinali, per collaboratori esterni incaricati, per consulenti calcolando la media ponderale ricavata tenendo conto delle giornate effettive in stato di attività nell’esercizio dell’anno ed il relativo costo in €, inclusivo di retribuzione ed oneri (full time equivalent o FTE). L’impresa dovrà fornire eventuali dettagli su ulteriori dati di costo coerentemente con quanto indicato nel conto economico aziendale.</p>	<p>consuntivo nell’anno, ed il relativo costo in € inclusivo di retribuzione ed oneri; – nel dettaglio la modalità di stima delle media ponderale unità per lavoratori interinali, per collaboratori esterni incaricati, per consulenti calcolando la media ponderale ricavata tenendo conto delle giornate effettive in stato di attività nell’esercizio dell’anno ed il relativo costo in € inclusivo di retribuzione ed oneri; (rif. <i>full-time equivalent</i> o FTE)). L’impresa dovrà fornire eventuali dettagli su ulteriori dati di costo coerentemente con quanto indicato nel conto economico aziendale.</p>	
<p>Annesso 3 – Glossario - Tabella “Conto economico” – Definizione/modalità – metodologia di calcolo “Id. Voce 4.1 Ammortamenti per beni strumentali autofinanziati”</p>	<p>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 in bilancio, devono essere riportate al netto dei contributi pubblici). 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</p>	<p>Indipendentemente dal metodo usato di rilevazione in bilancio, gli ammortamenti devono essere computati applicando le aliquote di ammortamento utilizzate da ciascuna azienda Tpl al valore contabile delle immobilizzazioni al netto dei contributi pubblici qualora sia utilizzato il metodo diretto mentre nel caso della scelta del metodo indiretto i contributi pubblici sono portati indirettamente a riduzione del costo in quanto imputati nella voce del conto economico A5 “Altri ricavi e proventi”. (N.B. Simmetricamente, le “Immobilizzazioni” di cui agli schemi di Stato Patrimoniale, indipendentemente dal</p>	<p>Si ritiene di primaria importanza che ciascuna impresa Tpl possa utilizzare aliquote di ammortamento coerenti con quanto definito nella redazione del bilancio di esercizio, al fine di consentire una riconciliazione con lo stesso e una conformità ai principi contabili nazionali ed internazionali.</p>

	eventuali effetti derivanti dall’introduzione di benefici fiscali.	metodo usato di rilevazione in bilancio, devono essere riportate al netto dei contributi pubblici). 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.	
Annesso 3 – Driver - Tabella “Allocazione costi” – “Processo Manutenzione”	-	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.	Si suggerisce un’ulteriore modalità di allocazione dei costi relativi al processo di manutenzione.
Annesso 3 – Driver - Tabella “Allocazione costi” – “Staff di supporto”	Ricavi da traffico CdS/Ricavi da traffico totali Devono essere sommati i ricavi da traffico direttamente imputabili ad un CdS e rapportati al totale dei ricavi da traffico derivanti da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato. Per ricavi da traffico si intendono quelli espressi al punto 1.1 degli schemi CE.	Ricavi da traffico CdS/Ricavi da traffico totali Costi della produzione CdS/costi della produzione totale Devono essere sommati i ricavi da traffico direttamente imputabili ad un CdS e rapportati al totale dei ricavi da traffico derivanti da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato. Per ricavi da traffico si intendono quelli espressi al punto 1.1 degli schemi CE. Deve essere considerata la somma delle voci che determinano i costi della produzione riferita ad un CdS e rapportata	Si suggerisce di sostituire la modalità di allocazione dei costi relativi allo staff di supporto con il driver indicato.

		<p>al totale derivanti da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato.</p> <p>Per costi della produzione si intende la somma delle voci 2 e 4 del CE.</p>	
<p>Annesso 3 – Driver - Tabella “Allocazione costi” – “Tasse e imposte”</p>	-	<p>Costi della produzione CdS/costi della produzione totale</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.</p> <p>Per costi della produzione si intende la somma delle voci 2 e 4 del CE.</p>	<p>Si suggerisce un’ulteriore modalità di allocazione dei costi relativi alla voce tasse e imposte.</p>

Altre osservazioni in merito all’annesso 3.

- **Conto economico – Riconciliazione con il bilancio**

CONTABILITA' REGOLATORIA - SERVIZI DI TPL TRADIZIONALE SU STRADA						OSSERVAZIONI ASSTRA
CONTO ECONOMICO - RICONCILIAZIONE CON IL BILANCIO						
IMPRESA		Servizi soggetti a OSP ⁽¹⁾	Altre attività non soggette a OSP	TOTALE	Valori da bilancio	
ANNO						
1.1	Ricavi da traffico					
1.2	Corrispettivo da Contratto di Servizio TPL					
1.3	Ricavi non rimborsabili da altre fonti pubbliche Altri contributi					Sostituire la dicitura "su strada" con "tradizionale" in quanto i dati sono relativi anche a modalità di trasporto diverse da quelle su strada ad esclusione del ferroviario che è regolato dalla Delibera 120/18.
1.4	Altri proventi (escluso proventi finanziari)					
1	Totale RICAVI					
2.1	Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci					
2.2	Costi per servizi di terzi					
2.3	Costi per godimento beni di terzi					
2.4	Costo del personale					
2.5	Oneri diversi					
2.6	Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni (costi capitalizzati)					
2	Totale COSTI OPERATIVI					
3 = 1-2	Margine operativo lordo (MOL)					
4.1	Ammortamenti per beni strumentali autofinanziati					
4.2	Altri ammortamenti					
4.3	Svalutazioni					
4.4	Accantonamenti					
4	Voci senza manifestazione finanziaria					
5 = 3-4	Risultato operativo netto (EBIT)					
6.1	oneri finanziari					

(1): Somma dei dati di cui agli schemi di CE, relativi alla colonna "TOTALE"

○ **Conto economico semplificato**

CONTABILITA' REGOLATORIA - SERVIZI DI TPL TRADIZIONALE SU STRADA					OSSERVAZIONI ASSTRA
CONTO ECONOMICO SEMPLIFICATO					
CONTRATTO DI SERVIZIO		ENTE AFFIDANTE			
IMPRESA		Servizi soggetti ad OSP		TOTALE	
ANNO		Servizi di trasporto di persone	Altri servizi		
1.1	Ricavi da traffico				
1.2	Corrispettivo da Contratto di Servizio TPL				
1.3	Ricavi non rimborsabili da altre fonti pubbliche Altri contributi				Sostituire la voce "Ricavi non rimborsabili da altre fonti pubbliche" con "Altri contributi"
1.4	Altri proventi (escluso proventi finanziari)				
1	Totale RICAVI				
2.1	Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci				
2.2	Costi per servizi di terzi				
2.3	Costi per godimento beni di terzi				
2.4	Costo del personale				
2.5	Oneri diversi				
2.6	Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni (costi capitalizzati)				
2	Totale COSTI OPERATIVI				
3 = 1-2	Margine operativo lordo (MOL)				
4.1	Ammortamenti per beni strumentali autofinanziati				
4.2	Altri ammortamenti				
4.3	Svalutazioni				
4.4	Accantonamenti				
4	Voci senza manifestazione finanziaria				
5 = 3-4	Risultato operativo netto (EBIT)				
6.1	oneri finanziari				

○ **Conto economico – Schema per partizione territoriale**

CONTABILITA' REGOLATORIA - SERVIZI DI TPL TRADIZIONALE SU STRADA						OSSERVAZIONI ASSTRA
CONTO ECONOMICO - SCHEMA PER PARTIZIONE TERRITORIALE						
CONTRATTO DI SERVIZIO					ENTE AFFIDANTE	
IMPRESA	Trasporto di persone soggetto a OSP				TOTALE	
ANNO	TPL Urbano/ Suburbano	TPL Extraurbano/Regi onale	TPL-Regionale	Altri servizi		
1.1	Ricavi da traffico					
1.1.1	<i>di cui: ricavi da vendita titoli di viaggio biglietti-aziendali</i>					
1.1.2	<i>di cui: ricavi da vendita abbonamenti-aziendali</i>					
1.1.3	<i>di cui: ricavi da vendita titoli di viaggio integrati</i>					
1.1.4	<i>di cui: compensazioni da agevolazioni/esenzioni tariffarie</i>					
1.1.5	<i>di cui: altro</i>					
1.2	Corrispettivo da Contratto di Servizio TPL					
1.2.1	<i>di cui: per servizio di trasporto</i>					
1.2.2	<i>di cui: per gestione infrastruttura</i>					Voce relativa al trasporto ferroviario e non ha attinenza con le modalità in questione
1.2.3	<i>di cui: per monitoraggio livelli di servizio ex art. 2, co. 461, L. 244/2002</i>					Non utile ai fini della contabilità; può essere inserita in altro
1.2.4	<i>di cui: altro</i>					
1.3	Ricavi non rimborsabili da altre fonti pubbliche Altri contributi					
1.3.1	<i>di cui: per oneri CCNL, indennità malattia, rimborso accise, ecc.</i>					Modifica per garantire la coerenza con la rilevazione dell'Osservatorio TPL
1.3.2	<i>di cui: a destinazione vincolata (manutenzione rotabili, sicurezza, ecc.)</i>					Si propone l'inserimento della voce rimborso accise nei ricavi, seppur lasciando la facoltà alle imprese TPL di seguire il proprio sistema di contabilizzazione per assicurare una riconciliazione con il bilancio di esercizio.
1.3.3	<i>di cui: altro</i>					Si propone l'eliminazione in quanto riferibile al trasporto ferroviario
1.4	Altri proventi (escluso proventi finanziari)					
1.4.1	<i>di cui: per locazioni immobiliari a terzi per fini commerciali</i>					
1.4.2	<i>di cui: per affitto a terzi di spazi pubblicitari</i>					
1.4.3	<i>di cui: per attività di marketing (vendita gadget, libri...)</i>					
1.4.4	<i>di cui: per sfruttamenti commerciali atipici (ristorazione itinerante...)</i>					
1.4.5	<i>di cui: per noleggio a terzi di materiale rotabile</i>					
1.4.6	<i>di cui: altro (sanzioni utenti...)</i>					
1	Totale RICAVI					

2.1	Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci					
2.1.1	<i>di cui: carburante e altre spese di trazione</i>					
2.1.2	<i>di cui: altre spese di trazione (es. energia elettrica)</i>					
2.1.3	<i>di cui: ricambi e materiali per manutenzione del materiale rotabile</i>					
2.1.4	<i>di cui: ricambi e materiali per manutenzione dell'infrastruttura</i>					Si propone l'eliminazione in quanto non attinente alle modalità di trasporto trattate
2.1.5	<i>di cui: altro</i>					
2.2	Costi per servizi di terzi					
2.2.1	<i>di cui: per canoni di accesso e utilizzo infrastruttura</i>					Voce relativa al trasporto ferroviario e non ha attinenza con le modalità in questione
2.2.2	<i>di cui: per manutenzione del materiale rotabile</i>					
2.2.3	<i>di cui: per manutenzione (altro) dell'infrastruttura</i>					
2.2.4	<i>di cui: per polizze assicurative (RCA, RCT, incendio e furto...)</i>					
2.2.5	<i>di cui: per utenze (acqua/fogno, elettricità, telefono...)</i>					Ai fini di una semplificazione, tali voci possono confluire in altro
2.2.6	<i>di cui: per prestazioni professionali (studi legali, studi tecnici...)</i>					
2.2.7	<i>di cui: per servizi di trasporto in subaffido</i>					
2.2.8	<i>di cui: per servizi di pulizia e sanificazione</i>					
2.2.9	<i>di cui: per servizi informatici</i>					Ai fini di una semplificazione, tali voci possono confluire in altro
2.2.10	<i>di cui: altro (collaboratori esterni incaricati, consulenti, distacchi personale)</i>					Tali voci sono state spostate in altro in quanto non afferenti al costo del personale, come da consolidata prassi contabile
2.3	Costi per godimento beni di terzi					
2.3.1	<i>di cui: per locazioni immobiliari</i>					
2.3.2	<i>di cui: per leasing di materiale rotabile</i>					
2.3.3	<i>di cui: altro</i>					
2.4	Costo del personale					
2.4.1	<i>di cui: addetti alla guida e movimento all'esercizio</i>					
2.4.2	<i>di cui: addetti alla vendita e controllo biglietti alle attività commerciali</i>					Le modifiche proposte sono di natura definitoria per essere più coerenti con una più precisa identificazione dei processi aziendali
2.4.3	<i>di cui: addetti alla manutenzione dei mezzi di trasporto (incluso pulizie)</i>					
2.4.4	<i>di cui: addetti alla infrastruttura</i>					
2.4.5	<i>di cui: altri addetti (amministrazione, sistemi informativi...)</i>					
2.5	Oneri diversi					
2.5.1	<i>di cui: per indennizzi/rimborsi corrisposti agli utenti</i>					
2.5.2	<i>di cui: per sanzioni o penali, in applicazione del CdS</i>					
2.5.3	<i>di cui: altro (IMU...)</i>					
2.6	Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni (costi capitalizzati)					
2	Totale COSTI OPERATIVI					
3 = 1-2	Margine operativo lordo (MOL)					
4.1	Ammortamenti per beni strumentali autofinanziati					
4.1.1	<i>di cui: per materiale rotabile</i>					
4.1.2	<i>di cui: per infrastruttura</i>					Voce relativa al trasporto ferroviario e non ha attinenza con le modalità in questione
4.1.3	<i>di cui: per investimenti immobiliari- impianti e fabbricati</i>					
4.1.4	<i>di cui: altro</i>					
4.2	Altri ammortamenti					
4.3	Svalutazioni e perdite (riprese) di valore					
4.4	Accantonamenti					
4.4.1	<i>di cui: per spese differite (manutenzioni cicliche)</i>					
4	Voci senza manifestazione finanziaria					
5 = 3-4	Risultato operativo netto (EBIT)					
6.1	oneri finanziari					

○ **Conto economico – Schema per modalità di trasporto**

CONTABILITA' REGOLATORIA - SERVIZI DI TPL TRADIZIONALE SU STRADA										OSSERVAZIONI ASSTRA	
CONTO ECONOMICO - SCHEMA PER MODALITÀ DI TRASPORTO											
CONTRATTO DI SERVIZIO		ENTE AFFIDANTE									
IMPRESA		Servizi soggetti ad OSP								TOTALE	
ANNO		AUTOBUS (Urbano/Suburbano)	AUTOBUS (Extraurbano/Regionale)	SERVIZI DI TRASPORTO A IMPIANTI FISSI (METROPOLITANA TRAM, FILOBUS E ALTRI IMPIANTI FISSI) FILOBUS	TRAM	METROPOLITANA	NAVIGAZIONE (interna)	ALTRI IMPIANTI FISSI	Altri servizi		
1.1	Ricavi da traffico										
1.1.1	di cui: ricavi da vendita titoli di viaggio biglietti aziendali										
1.1.2	di cui: ricavi da vendita abbonamenti aziendali										
1.1.3	di cui: ricavi da vendita titoli di viaggio integrati										
1.1.4	di cui: compensazioni da agevolazioni/esenzioni tariffarie										
1.1.5	di cui: altro										
1.2	Corrispettivo da Contratto di Servizio TPL										
1.2.1	di cui: per servizio di trasporto										
1.2.2	di cui: per gestione infrastruttura										Voce relativa al trasporto ferroviario e non ha attinenza con le modalità in questione
1.2.3	di cui: per monitoraggio livelli di servizio ex art. 2, co. 461, L. 244/2007										Non utile ai fini della contabilità, può essere inserita in altro
1.2.4	di cui: altro										
1.3	Ricavi non rimborsabili da altre fonti pubbliche Altri contributi										
1.3.1	di cui: per oneri CCNL, indennità malattia, rimborso accise, ecc.										
1.3.2	di cui: a destinazione vincolata (manutenzione rotabili, sicurezza, ecc.)										Modifica per garantire la coerenza con la rilevazione dell'Osservatorio TPL
1.3.3	di cui: altro										
1.4	Altri proventi (escluso proventi finanziari)										
1.4.1	di cui: per locazioni immobiliari o terzi per fini commerciali										
1.4.2	di cui: per affitto a terzi di spazi pubblicitari										
1.4.3	di cui: per attività di marketing (vendita gadget, libri...)										
1.4.4	di cui: per sfruttamenti commerciali atipici (ristorazione itinerante...)										
1.4.5	di cui: per noleggio a terzi di materiale rotabile										
1.4.6	di cui: altro (sanzioni utenti...)										
1	Totale RICAVI										

Sostituire la dicitura "su strada" con "tradizionale" in quanto i dati sono relativi anche a modalità di trasporto diverse da quelle su strada ad esclusione del ferroviario che è regolato dalla Delibera 120/18.

Si propone di modificare le colonne relative alla modalità autobus; in particolare, si richiede di inserire nella colonna relativa all'urbano anche la modalità suburbano e nella colonna relativa all'Extraurbano anche la modalità Regionale, in coerenza con quanto definito negli altri schemi e per le motivazioni già espresse in sede di modifiche alla sezione delle definizioni. Inoltre, in un'ottica di semplificazione, si ritiene necessario da un lato lasciare una distinzione fra le modalità gamma in ambito urbano/suburbano ed extraurbano/regionale e d'altra parte accorpate le voci relative ai servizi di trasporto ad impianti fissi in un'unica colonna. Si richiede inoltre di specificare cosa si intende per "Altri servizi".

Modifica per garantire la coerenza con la rilevazione dell'Osservatorio TPL

Voce relativa al trasporto ferroviario e non ha attinenza con le modalità in questione

Non utile ai fini della contabilità, può essere inserita in altro

Modifica per garantire la coerenza con la rilevazione dell'Osservatorio TPL

Si propone l'inserimento della voce rimborso accise nei ricavi, seppur lasciando la facoltà alle imprese TPL di seguire il proprio sistema di contabilizzazione per assicurare una riconciliazione con il bilancio di esercizio.

Si propone l'eliminazione in quanto riferibile al trasporto ferroviario

Tra le diverse voci individuate dalla delibera, l'unica su cui si ritiene opportuno mantenere una distinzione è quella relativa all'attività di marketing e comunicazione in quanto rappresenta un processo aziendale ben individuato. Le altre voci possono essere accorpate in altro e sanzioni utenti, coerentemente con l'osservatorio TPL, deve essere collocata nella sottovoce 1.1.5 relativa ai ricavi da traffico.

○ **Stato patrimoniale- Riconciliazione con il bilancio**

CONTABILITA' REGOLATORIA - SERVIZI DI TPL TRADIZIONALE SU STRADA						OSSERVAZIONI ASSTRA
STATO PATRIMONIALE - RICONCILIAZIONE CON IL BILANCIO						
IMPRESA		Servizi soggetti a OSP ⁽¹⁾	Altre attività non soggette a OSP	TOTALE	Valori da bilancio	
ANNO						
	ATTIVITA'					
1.1	Immobilizzazioni materiali					
1.2	Immobilizzazioni immateriali					
1.3	Immobilizzazioni finanziarie					
1.4	Altre attività non correnti					
1	Totale attività NON CORRENTI					
2.1	Attivo circolante					
2.2	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti					
2.3	Altre attività correnti					
2	Totale attività CORRENTI					
3	Ratei e risconti attivi					
4 = 1+2+3	Totale ATTIVITA'					
	PASSIVITA'					
5.1	Patrimonio netto					
5.2	Fondi per rischi e oneri					
5.3	TFR e altri benefici ai dipendenti					
5.4	Finanziamenti a medio/lungo termine					
5.5	Debiti operativi a medio/lungo termine					
5.6	Altre passività non correnti					
5	Totale passività NON CORRENTI					
6.1	Finanziamenti a breve termine					
6.2	Debiti operativi a breve termine					
6.3	Altre passività correnti					
6	Totale passività CORRENTI					
7	Ratei e risconti passivi					
8 = 5+6+7	Totale PASSIVITA'					
11	Immobilizzazioni (1.1 + 1.2)					
12	Capitale circolante netto (2.1*)					
13	Debiti (5.4 + 5.5 + 5.6 + 6)					
14	Valore residuo dei beni ai fini del subentro					
	CAPITALE INVESTITO NETTO (CIN regolatorio) = 11+12-13-14					

Sostituire la dicitura "su strada" con "tradizionale" in quanto i dati sono relativi anche a modalità di trasporto diverse da quelle su strada ad esclusione del ferroviario che è regolato dalla Delibera 120/18.

Il valore di subentro viene definito nell'ambito della misura 9 della Delibera n. 154/2019; non dovrebbe formare oggetto di tale valutazione perché definito da metodi complessi ed onerosi di stime peritali.

*devono essere considerati solo le rimanenze e i crediti; i crediti commerciali sono ammessi nel limite del 30% dei costi ammessi per singola attività, in accordo con quanto riportato nello schema 2 dell'Annesso 5 alla delibera ART n. 154/2019;

Note
 (1): Somma dei dati di cui agli schemi di SP, relativi alla colonna "TOTALE"

○ **Stato patrimoniale – Schema semplificato**

CONTABILITA' REGOLATORIA - SERVIZI DI TPL TRADIZIONALE SU STRADA				OSSERVAZIONI ASSTRA
STATO PATRIMONIALE – RICONCILIAZIONE CON IL BILANCIO SEMPLIFICATO				OSSERVAZIONI ASSTRA
CONTRATTO DI SERVIZIO		ENTE AFFIDANTE		
IMPRESA		Servizi soggetti ad OSP		TOTALE
ANNO		Servizi di trasporto di persone	Altri servizi	
ATTIVITA'				Sostituire la dicitura "su strada" con "tradizionale" in quanto i dati sono relativi anche a modalità di trasporto diverse da quelle su strada ad esclusione del ferroviario che è regolato dalla Delibera 120/18.
1.1	Immobilizzazioni materiali			
1.2	Immobilizzazioni immateriali			
1.3	Immobilizzazioni finanziarie			
1.4	Altre attività non correnti			
1	Totale attività NON CORRENTI			
2.1	Attivo circolante			
2.2	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti			
2.3	Altre attività correnti			
2	Totale attività CORRENTI			
3	Ratei e risconti attivi			
4 = 1+2+3	Totale ATTIVITA'			
PASSIVITA'				
5.1	Patrimonio netto			
5.2	Fondi per rischi e oneri			
5.3	TFR e altri benefici ai dipendenti			
5.4	Finanziamenti a medio/lungo termine			
5.5	Debiti operativi a medio/lungo termine			
5.6	Altre passività non correnti			
5	Totale passività NON CORRENTI			
6.1	Finanziamenti a breve termine			
6.2	Debiti operativi a breve termine			
6.3	Altre passività correnti			
6	Totale passività CORRENTI			
7	Ratei e risconti passivi			
8 = 5+6+7	Totale PASSIVITA'			
11	Immobilizzazioni (1.1 + 1.2)			Si richiede di specificare cosa si intende per "Altri servizi".
12	Attivo circolante (2.1*)			
13	Debiti (5.4 + 5.5 + 5.6 + 6)			
14	Valore residuo dei beni ai fini del subentro			
CAPITALE INVESTITO NETTO (CIN regolatorio) = 11+12-13-14				

*devono essere considerati solo le rimanenze e i crediti; i crediti commerciali sono ammessi nel limite del 30% dei costi ammessi per singola attività, in accordo con quanto riportato nello schema 2 dell'Annesso 5 alla delibera ART n. 154/2019;

○ Stato patrimoniale – Schema per partizione territoriale

CONTABILITA' REGOLATORIA - SERVIZI DI TPL TRADIZIONALE SU STRADA					
STATO PATRIMONIALE - SCHEMA PER PARTIZIONE TERRITORIALE					
CONTRATTO DI SERVIZIO					ENTE AFFIDANTE
IMPRESA	Servizi soggetti ad OSP				TOTALE
ANNO	TPL Urbano/ Suburbano	TPL Extraurbano	TPL Regionale	Altri servizi	
ATTIVITA'					
1.1	Immobilizzazioni materiali				
1.1.1	<i>di cui: per materiale rotabile</i>				
1.1.2	<i>di cui: per infrastruttura</i>				
1.1.3	<i>di cui: per investimenti immobiliari</i>				
1.1.4	<i>di cui: altro</i>				
1.2	Immobilizzazioni immateriali				
1.2.1	<i>di cui: per brevetti, licenze e marchi</i>				
1.2.2	<i>di cui: per avviamento</i>				
1.2.3	<i>di cui: altro</i>				
1.3	Immobilizzazioni finanziarie				
1.3.1	<i>di cui: per partecipazioni societarie</i>				
1.3.2	<i>di cui: per attività finanziarie a medio/lungo termine</i>				
1.3.3	<i>di cui: per crediti commerciali non correnti</i>				
1.3.4	<i>di cui: altro</i>				
1.4	Altre attività non correnti				
1	Totale attività NON CORRENTI				
2.1	Attivo circolante				
2.1.1	<i>di cui: per rimanenze</i>				
2.1.2	<i>di cui: per attività finanziarie a breve termine</i>				
2.1.3	<i>di cui: per crediti commerciali correnti</i>				
2.1.4	<i>di cui: per crediti tributari e previdenziali</i>				
2.1.5	<i>di cui: altri crediti</i>				
2.2	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti				
2.3	Altre attività correnti				
2	Totale attività CORRENTI				
3	Ratei e risconti attivi				
4 = 1+2+3	Totale ATTIVITA'				

	PASSIVITA'					
5.1	Patrimonio netto					
5.2	Fondi per rischi e oneri					
5.3	TFR e altri benefici ai dipendenti					
5.4	Finanziamenti a medio/lungo termine					
5.4.1	di cui: per obbligazioni					
5.4.2	di cui: per mutui ed altri finanziamenti					
5.5	Debiti operativi a medio/lungo termine					
5.5.1	di cui: per debiti commerciali non correnti					
5.5.2	di cui: altro					
5.6	Altre passività non correnti					
5	Totale passività NON CORRENTI					
6.1	Finanziamenti a breve termine					
6.2	Debiti operativi a breve termine					
6.2.1	di cui: per debiti commerciali correnti					
6.2.2	di cui: per debiti tributari e previdenziali					
6.2.3	di cui: altro					
6.3	Altre passività correnti					
6	Totale passività CORRENTI					
7	Ratei e risconti passivi					
8 = 5+6+7	Totale PASSIVITA'					
11	Immobilizzazioni (1.1 + 1.2)					
12	Attivo circolante (2.1 - 2.1.2 - 2.1.3*)					
13	Debiti (5.4 + 5.5 + 5.6 + 6)					
14	Valore residuo dei beni ai fini del subentro					
	CAPITALE INVESTITO NETTO (CIN regolatorio) = 11+12-13-14					

*i crediti commerciali sono ammessi nel limite del 30% dei costi ammessi per singola attività, in accordo con quanto riportato nello schema 2 dell'Annesso 5 alla delibera ART n. 154/2019

○ Stato patrimoniale – Schema per modalità di trasporto

CONTABILITA' REGOLATORIA - SERVIZI DI TPL SU STRADA										
STATO PATRIMONIALE - SCHEMA PER MODALITÀ DI TRASPORTO										
CONTRATTO DI SERVIZIO	ENTE AFFIDANTE									
IMPRESA	Servizi soggetti ad OSP									TOTALE
ANNO	AUTOBUS (urbano)	AUTOBUS (extra-urbano)	FILOBUS	TRAM	METROPOLITANA	NAVIGAZIONE (interna)	ALTRI IMPIANTI FISSI	Altri servizi		
ATTIVITA'										
1.1	Immobilizzazioni materiali									
1.1.1	<i>di cui: per materiale rotabile</i>									
1.1.2	<i>di cui: per infrastruttura</i>									
1.1.3	<i>di cui: per investimenti immobiliari</i>									
1.1.4	<i>di cui: altro</i>									
1.2	Immobilizzazioni immateriali									
1.2.1	<i>di cui: per brevetti, licenze e marchi</i>									
1.2.2	<i>di cui: per avviamento</i>									
1.2.3	<i>di cui: altro</i>									
1.3	Immobilizzazioni finanziarie									
1.3.1	<i>di cui: per partecipazioni societarie</i>									
1.3.2	<i>di cui: per attività finanziarie a medio/lungo termine</i>									
1.3.3	<i>di cui: per crediti commerciali non correnti</i>									
1.3.4	<i>di cui: altro</i>									
1.4	Altre attività non correnti									
1	Totale attività NON CORRENTI									
2.1	Attivo circolante									
2.1.1	<i>di cui: per rimanenze</i>									
2.1.2	<i>di cui: per attività finanziarie a breve termine</i>									
2.1.3	<i>di cui: per crediti commerciali correnti</i>									
2.1.4	<i>di cui: per crediti tributari e previdenziali</i>									
2.1.5	<i>di cui: altri crediti</i>									
2.2	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti									
2.3	Altre attività correnti									
2	Totale attività CORRENTI									
3	Ratei e risconti attivi									
4 = 1+2+3	Totale ATTIVITA'									

PASSIVITA'										
5.1	Patrimonio netto									
5.2	Fondi per rischi e oneri									
5.3	TFR e altri benefici ai dipendenti									
5.4	Finanziamenti a medio/lungo termine									
5.4.1	di cui: per obbligazioni									
5.4.2	di cui: per mutui ed altri finanziamenti									
5.5	Debiti operativi a medio/lungo termine									
5.5.1	di cui: per debiti commerciali non correnti									
5.5.2	di cui: altro									
5.6	Altre passività non correnti									
5	Totale passività NON CORRENTI									
6.1	Finanziamenti a breve termine									
6.2	Debiti operativi a breve termine									
6.2.1	di cui: per debiti commerciali correnti									
6.2.2	di cui: per debiti tributari e previdenziali									
6.2.3	di cui: altro									
6.3	Altre passività correnti									
6	Totale passività CORRENTI									
7	Ratei e risconti passivi									
8 = 5+6+7	Totale PASSIVITA'									
11	Immobilizzazioni (1.1 + 1.2)									
12	Attivo circolante (2.1 - 2.1.2 - 2.1.3*)									
13	Debiti (5.4 + 5.5 + 5.6 + 6)									
14	Valore residuo dei beni ai fini del subentro									
	CAPITALE INVESTITO NETTO (CIN regolatorio) = 11+12-13-14									

*1 crediti commerciali sono ammessi nel limite del 30% dei costi ammessi per singola attività, in accordo con quanto riportato nello schema 2 dell'Annesso 5 alla delibera ART n. 154/2019

○ **Dati tecnici dei servizi di TPL**

CONTABILITA' REGOLATORIA - SERVIZI DI TPL SU STRADA										
DATI TECNICI DEI SERVIZI DI TPL										
CONTRATTO DI SERVIZIO			ENTE AFFIDANTE							
IMPRESA									ANNO	
#		Unità di misura	AUTOBUS (urbano)	AUTOBUS (extra-urbano)	FILOBUS	TRAM	METROPOLITANA	NAVIGAZIONE (interna)	ALTRI IMPIANTI FISSI	
1	Dati generali									
1.1	Modalità di trasporto previste dal contratto di servizio	si/no								
1.2	Estensione della rete dei servizi (stradale, ferroviaria, navigabile)	km								
1.3	Fermate totali	nr.								
	<i>di cui: fermate attrezzate (tettoia, posti a sedere...)</i>	nr.								
	<i>di cui: fermate dotate di display informativi</i>	nr.								
1.4	Depositi (incluse le officine)	nr.								
1.5	Superficie totale dei depositi	mq								
	<i>di cui: superficie scoperta</i>	mq								
1.6	Infrastrutture di ricarica veicoli elettrici	nr.								
	<i>di cui: in fermata/capolinea</i>	nr.								
	<i>di cui: in deposito</i>	nr.								
1.7	Altre infrastrutture di rifornimento (metano, idrogeno)	nr.								
2	Parco rotabili									
2.1	Autobus diesel	nr.								
2.1.1	Età media autobus diesel	anni								
2.2	Autobus a metano (GNL/CNG)	nr.								
2.2.1	Età media autobus a metano	anni								
2.3	Autobus elettrici (HEV/BEV)	nr.								
2.3.1	Età media autobus elettrici	anni								
2.4	Autobus altra alimentazione (filobus, FC idrogeno, altro)	nr.								
2.4.1	Età media autobus altra alimentazione	anni								
2.5	Tram a 1 e 2 assi	nr.								
2.5.1	Età media vetture tram	anni								
2.6	Metropolitana a 1 vettura	nr.								
2.6.1	Età media vetture metropolitana	anni								
2.7	Altro	nr.								
2.7.1	Età media altro	anni								
2.8	Posti disponibili	nr.								
	<i>- di cui: posti seduti</i>	nr.								

Caratteristiche del servizio								
Totale addetti	nr.							
<i>di cui: addetti alla guida e al movimento</i>	nr.							
<i>di cui: addetti alla manutenzione</i>	nr.							
<i>di cui: addetti ad altre mansioni</i>	nr.							
Passeggeri trasportati	nr.							
Produzione servizio programmata	vett*km							
<i>di cui: tramite affidamenti a terzi</i>	vett*km							
Produzione servizio effettiva	vett*km							
<i>di cui: con autobus diesel</i>	vett*km							
<i>di cui: con autobus a metano</i>	vett*km							
<i>di cui: con autobus elettrici</i>	vett*km							
<i>di cui: con autobus ad altra alimentazione</i>	vett*km							
<i>di cui: tramite affidamenti a terzi</i>	vett*km							
Totale passeggeri-km effettivi	pax*km							
Totale posti-km effettivi	posti*km							
<i>di cui: posti seduti</i>	posti*km							
Ore di servizio	h							
Velocità commerciale (effettiva)	km/h							
Servizio soggetto a integrazione tariffaria	si/no							
Totale titoli di viaggio venduti	nr.							
<i>di cui: biglietti aziendali singoli e giornalieri</i>	nr.							
<i>di cui: abbonamenti aziendali settimanali e mensili</i>	nr.							
<i>di cui: abbonamenti aziendali annuali</i>	nr.							
<i>di cui: titoli di viaggio integrati</i>	nr.							
Consumo carburante	TEP							
Consumo energia elettrica (per trazione)	kWh							
Puntualità	%							
Regolarità	%							

○ **Elenco del personale in servizio**

<i>Elenco del personale in servizio</i>	CdS 1			CdS 2			CdS x		
	1	2	...	1	2	...	1	2	...
Nr. matricola									
Data di assunzione									
Sede di lavoro									
Categoria di attività ⁽¹⁾									
Livello professionale/area professionale									
Figura professionale/qualifica									
Eventuali inidoneità									
Abilitazioni possedute									
Parametro/posizione retributiva									
Tipologia di contratto (tempo indeterminato /determinato/ altro)									
Tempo pieno/parziale (indicare percentuale)									
Scadenza (se applicabile)									
Trattamento economico: costo complessivo annuo									
Ore/anno servizio effettivo									
NOTE									
(1): in caso di addetto (n. matricola) impiegato in più attività (guida/movimento, manutenzione, altre mansioni), la colonna di riferimento dovrà essere ripetuta nella tabella, specificando le rispettive "ore/anno di servizio effettivo"									