



Associazione per il governo regionale,
locale e urbano della mobilità sostenibile

Roma, 14 giugno 2021
Prot. n. 64/2021

Spett.

ART-AUTORITA' di REGOLAZIONE
dei TRASPORTI

Via Nizza, 230

10126 Torino

PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it

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

Con la presente nota, ci pregiamo di proporre a codesta Autorità le osservazioni di *federMobilità* in merito allo schema di atto di regolazione sottoposto a consultazione.

A parere della nostra Associazione, la prospettata revisione della Misura 12 della delibera ART 154/2019 risponde pienamente alle esigenze e agli obiettivi già ben delineati nella Relazione Illustrativa che accompagna lo schema di Atto, condivisibili nella sostanza e nei metodi.

Riferendosi, come richiesto, ai Quesiti elencati nel documento di consultazione, per quanto concerne il Q1 si osserva che la *clusterizzazione* dei soggetti consente una adeguata rappresentazione dei diversi contesti Territoriali e Amministrativi, così che ciascuno possa e debba identificarsi nel più idoneo segmento; al contempo, i diversi schemi di cui all'Annesso 3 sono sufficientemente articolati per l'analisi, sicuramente senza richiedere eccessivo dettaglio.

Relativamente al Q2 e al punto 6 della Misura, l'impostazione appare corretta e coerentemente tarata; in favore di confrontabilità dei dati, risulta quindi oggi esauriente e condivisibile l'articolazione dei *driver* di allocazione indiretta delle componenti economiche, così come è convincente la possibilità offerta alle IA di motivare, in merito, scelte diverse.

Con riferimento al Q3, si valuta pienamente condivisibile l'impostazione del punto 9 della Misura, chiaramente esplicitata nella apposita sezione della Relazione Illustrativa: a parere della scrivente Associazione, la raccolta informativa maggiormente accentrata sulla Autorità risulterà più efficace per rendere omogenei e confrontabili i dati provenienti dai diversi soggetti e territori; con questo pensiero, sono quindi auspicabili gli interventi di sviluppo della regolazione ipotizzati nella Relazione Illustrativa (rif. punto 2.3). A completamento del processo di raccolta dati, è da considerare inoltre particolarmente interessante il rafforzamento del processo di certificazione disposto per il tramite del punto 10 della Misura.

Anche in relazione al Q4 si valuta positivamente la sintesi proposta, con l'allineamento generale delle definizioni del Glossario a quelle dell'Osservatorio TPL, in favore di semplificazione operativa e comprensibilità delle informazioni; appare perciò prospetticamente attraente la promozione dell'ulteriore attività di coordinamento delle procedure di rendicontazione e trasmissione dei dati con il database dell'Osservatorio TPL preconizzata nella Relazione Illustrativa (rif. punto 2.1).

Da ultimo, con riferimento al Q5 si ritiene in generale opportuno che le modalità di rendicontazione degli ammortamenti dei beni strumentali siano riconducibili a criteri "standard", predefiniti e omogenei, facendo salve le prerogative delle IA, comunque nel rispetto della normativa nazionale; questo è di certo possibile, anzi dovuto, per i veicoli "convenzionali", segmento nel quale possono peraltro già oggi rientrare - per evoluzione tecnica, per costo e per forma contrattuale di acquisizione da parte della IA - i veicoli CNG/GNL. Relativamente ai veicoli ad alimentazione alternativa, le forme contrattuali per il cui tramite le IA acquisiscono a parco i veicoli HEV, BEV, FCH, etc. sono sempre più spesso concettualmente riconducibili locazioni finanziarie parziali o totali del sistema, con conseguente alleggerimento della componente di immobilizzo;

nei restanti casi, il monitoraggio del mercato consentirà individuare le modalità per ricondurre a "standard" i criteri di rendicontazione, cosa sempre auspicabile per la scrivente.

In conclusione, come già anticipato nelle righe iniziali, questa Associazione ritiene che l'egregio lavoro di aggiornamento della Misura 12 afferente agli Obblighi di contabilità regolatoria e separazione contabile per i Contratti di Servizio di Tpl passeggeri su strada corrisponda alle esigenze del settore, favorisca la trasparenza e responsabilizzi a livello adeguato i diversi attori coinvolti nella pianificazione, produzione ed erogazione del servizio.

Il nuovo assetto degli "obblighi" e del monitoraggio, come delineato dallo schema di atto regolatorio, potrà migliorare le modalità di monitoraggio a livello centrale, anche quando finalizzate alla allocazione delle risorse economiche disponibili, e supporterà la evoluzione e la necessaria assunzione di responsabilità degli EA, spesso non convenientemente strutturati o dotati.

Una volta attivato e rodato, tale nuovo assetto potrà inoltre costituire la base di un processo di implementazione della contabilità regolatoria la cui dimensione unitaria, certamente ove conveniente, sia costituita da un sistema di rilevazione "per linea e corsa", come effettivamente già valutato nella Relazione Illustrativa di accompagnamento della Delibera ART 154/2019.

Si ringrazia ancora la Autorità di Regolazione dei Trasporti per l'attività svolta, nonché per l'opportunità offerta di contribuire allo sviluppo del settore del Trasporto Pubblico Locale tramite il processo di audizioni e consultazioni che contraddistingue l'operato di codesta Autorità.

Nel rimanere a disposizione per eventuali chiarimenti si porgono i più cordiali saluti.

per federMobilità
IL PRESIDENTE
(Giuseppe Ruzziconi)



federMobilità
Cod. Fiscale e Part. IVA 07866471001
IL PRESIDENTE
(Giuseppe Ruzziconi)