

CONFERENZA DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME



COMMISSIONE INFRASTRUTTURE, MOBILITA' E GOVERNO DEL TERRITORIO

Roma, 23 giugno 2021

Delibera ART n. 59/2021

Consultazione pubblica dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti sullo schema di atto di regolazione recante la “Revisione della Misura 12 dell'Allegato “A” alla delibera ART n. 154/2019”. Contributo della Commissione infrastrutture, mobilità e governo del territorio della Conferenza delle Regioni e Province autonome.

PREMESSA.....	2
OSSERVAZIONI	2
Esposizione delle Osservazioni attraverso Tabella Allegato B Del. ART N. 59/2021.....	2
Testo coordinato della Misura con le modifiche ed integrazioni introdotte	10

PREMESSA

Il presente documento è rilasciato in risposta alla consultazione pubblica indetta dall'Autorità di Regolazione Trasporti con Delibera N. 59/2021 del 6 maggio 2021 sullo schema di atto di regolazione recante la “Revisione della Misura 12 dell’Allegato “A” alla delibera ART n. 154/2019”.

Il documento in oggetto contiene osservazioni e proposte di modifica puntuale condivise tra le Regioni e PA ed approvate in sede di Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio, Ambito Infrastrutture e mobilità.

Le osservazioni sono proposte nella forma tabellare proposta dall’Allegato B della stessa delibera n. 59/2021; per facilitare la lettura è riportata al termine del documento versione del testo coordinato conseguente l’introduzione delle modifiche.

OSSERVAZIONI

Esposizione delle Osservazioni attraverso Tabella Allegato B Del. ART N. 59/2021

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
Titolo della Misura 12 e punto 4; Testo della Relazione Illustrativa	<i>Obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile per i CdS di traporto pubblico locale di passeggeri su strada</i>	<i>Obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile per i CdS di traporto pubblico locale non ferroviari</i>	Trattandosi di servizi su strada, rotaia (metropolitane e tram), su acqua e su funi, sembrerebbe opportuno sostituire il termine “su strada” con “non ferroviari” (intendendo per ferroviari quelli regolati da altre delibere ART tra le quali la 120/2018).

Misura 12, vari punti	<i>“titolare del CdS”</i>	<i>“mandataria del raggruppamento o consorzio”</i>	Si propone di sostituire il termine “titolare del CdS” adottato in vari punti della misura quando ci si riferisce al soggetto affidatario in caso di Impresa Affidante Aggregata, con la dizione “mandataria del raggruppamento o consorzio”
Misura 12, punto 1, lettere a), b), c)	<p><i>a) adottano gli “Schemi Semplificati” le singole imprese di TPL (...) il cui valore cumulato di produzione complessivo è inferiore a 1 Mvett*km/anno;</i></p> <p><i>b) adottano gli “Schemi per Partizione territoriale” le IA (...) 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;</i></p> <p><i>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;</i></p>		Occorre specificare se si tratta di produzione espressa in vett-km programmate (offerte) o effettive (prodotte). Preferibile considerare le vett-km programmate.
Misura 12, punto 1, lettera b)	<i>b) adottano gli “Schemi per Partizione territoriale” le IA (...) 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;</i>		Gli ambiti di servizio che costituiscono le “Partizioni territoriali” (urbano/suburbano, extraurbano, regionale) devono essere definiti dall’Ente Affidante sulla base dell’attività programmativa ed in coerenza con le definizioni ART.
Misura 12, punto 1		Si propone di introdurre in un paragrafo finale al punto 1 la definizione di IA Aggregata.	Si chiede di esplicitare nel documento la definizione di IA aggregata; il richiamo alla normativa vigente sugli affidamenti pubblici

		<p><i>“Con IA aggregata si intende una IA costituita da un aggregazione di imprese nelle forme previste dalla norma ciascuna delle quali risulti chiaramente identificata in sede di affidamento, escluse le imprese in subappalto. Tra i soggetti facenti parte dell’aggregazione, il consorzio o la mandataria del raggruppamento, sono garanti dell’invio di cui al punto 9”</i></p>	<p>permetterà di evitare possibili interpretazioni opportunistiche.</p> <p>Si suggerisce inoltre di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - esplicitare che i soggetti con subappalto non sono soggetti facenti parte dell'IA aggregata (conseguentemente i dati di competenza dei servizi realizzati dal subappaltatore devono essere spediti comunque dal subappaltante); - individuare chiaramente chi sia il soggetto “titolare del Cds” richiamato al successivo punto 9.
Misura 12, punto 7	7. <i>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).</i>	7. <i>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); in caso di IA aggregata, i driver adottati dalle varie Aziende possono essere differenti.</i>	Attraverso il paragrafo in calce al punto 7, si legittima la possibilità di adottare driver non del tutto identici tra Aziende aggregate nell'ambito di uno stesso Contratto di Servizio: la partecipazione di Aziende a più IA aggregate, con propria impostazione nel bilancio, di fatto porta inevitabilmente a questa circostanza. Al contrario imporre driver identici a tutti i soggetti che fanno parte di una IA aggregata potrebbe costringere un'Azienda che partecipa a più contratti ad un bilancio con driver differenziati in funzione del Contratto di Servizio.
Misura 12, nuovo punto		<p><i>8-bis. Qualora contrattualmente previsto, il confronto dei risultati economici consuntivati con le previsioni del Piano Economico Finanziario a base dell'affidamento, con le quali si esplica la verifica</i></p>	Attraverso l'introduzione del nuovo punto 8-bis si chiede di definire il rapporto tra la contabilità regolatoria e la verifica dell'equilibrio economico-finanziario di Misura 26 della medesima Delibera 154.

	<p>dell'equilibrio economico-finanziario di Misura 26, a meno di esplicite diverse motivazioni espresse dall'IA ed accettate dall'EA, è realizzato attraverso gli schemi di contabilità regolatoria di cui all'Annesso 3. In caso di IA aggregata il l'affidatario del CdS rimane soggetto responsabile verso l'EA delle forme di verifica di cui alla Misura 26.</p>	<p>Regioni con Trenitalia, perfettamente aderenti al Reg.(CE) 1370/2007, prevedono il cosiddetto “Conto Economico Riclassificato” (CER) quale strumento per la constatazione dei risultati del conto economico del CdS successiva al bilancio. La delibera 154, pur non prevedendo esplicitamente il termine di CER, richiede alla Misura 26 forme di monitoraggio dell'equilibrio economico-finanziario; tali forme di monitoraggio si sostanziano nei contratti ferroviari citati attraverso la procedura del cosiddetto “confronto CER-PEF”. Benché non sia esplicitato in nessun atto, la prassi verificata in questi anni è quella di una perfetta coincidenza tra CER e schemi di contabilità regolatoria. Il punto in oggetto chiarisce che gli schemi di contabilità regolatoria e di conto economico riclassificato (o comunque, in generale, degli strumenti previsti dai contratti per il monitoraggio economico finanziario di cui alla Misura 26), in assenza di appropriata giustificazione, sono i medesimi.</p>
Misura 12, punto 9	<p>9. ... 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</p>	<p>9. ... In caso di IA aggregata, la società mandataria del contratto o il consorzio, trasmette anche gli “Schemi Semplificati”, di cui al precedente punto 1, sub. a), con esclusivo riferimento alle eventuali</p>

CdS interessato, non riconducibili ad attività svolte dalle singole imprese di TPL che compongono l'IA.

*componenti economiche e patrimoniali, afferenti al CdS interessato, non riconducibili ad attività svolte dalle singole imprese di TPL che compongono l'IA; **contestualmente trasmette anche gli schemi di contabilità regolatoria relativi al CdS.***

sua competenza). Tale circostanza apporta senza dubbio maggiore trasparenza nella disponibilità dei dati ma, oltre ad apparire in controtendenza con l'impostazione attuale di altri istituti nazionali (Osservatorio Nazionale per lo Sviluppo delle Politiche del TPL), lascia intravedere un rischio di frammentazione degli invii per evitare il quale è proposta integrazione alla Misura.

Nella formulazione proposta pur mantenendo l'invio indipendente da parte delle Aziende si richiede invio da parte dell'affidatario del CdS di una contabilità regolatoria specifica del CdS aderente agli schemi della Misura stessa.

La complessità di alcune situazioni rende infatti opportuno che il soggetto demandato alla aggregazione delle contabilità regolatorie delle Aziende, sia svolta dall'Impresa mandataria (o dal Consorzio).

L'utilizzo del termine “contabilità regolatoria” e la precisazione dell'ultimo paragrafo del punto 8-bis, sono garanti del fatto che l'invio in questione non è una mera raccolta delle PEC degli invii delle Aziende ma il prodotto ragionato e certificato derivante dalla somma dei vari contributi.

Infine, preme sottolineare la necessità che tutti i dati raccolti da ART siano pienamente consultabili anche dagli Enti Appaltanti (invio di

Misura 12, nuovo punto	<p>11. Nel caso in cui la dinamica contrattuale o la normativa vigente dovessero rendere necessario il riequilibrio economico finanziario del Contratto di Servizio, l'EA ha facoltà di imporre procedure, criteri e schemi di conto economico e stato patrimoniale riconducibili alla presente Misura anche prima del termine temporale di applicazione. Tale facoltà è adottabile in occasione della valutazione del contributo ex articolo 200 del decreto-legge del 19 maggio 2020, n. 34 (convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77).</p>	<p>ciascuna azienda ed invio relativo al CdS).</p>
------------------------	--	--

			febbraio 2021 trasmessa al Coordinamento interregionale tecnico della Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio della Conferenza delle Regioni e Province autonome.
Annesso 3 - Contabilità regolatoria	Intestazione di tutti gli schemi tranne quello sul personale		Trattandosi di servizi su strada, rotaia (metropolitane e tram), su acqua e su funi, sembrerebbe opportuno sostituire il termine "su strada" con "non ferroviari" (intendendo per ferroviari quelli regolati da altre delibere ART tra le quali la 120/2018).
Annesso 3 - Contabilità regolatoria - Conto economico	<p>In particolare, con riferimento all'Annesso 3:</p> <p>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;</p>	<p>In particolare, con riferimento all'Annesso 3:</p> <p>a) adottano gli "Schemi Semplificati" (mantenendo la distinzione del dettaglio conti previsto dallo schema per modalità di trasporto o per partizione territoriale) le singole imprese di TPL aventi numero di addetti inferiore a 10 unità,</p>	<p>Si propone che l'articolazione per riga di dettaglio (ricavi e costi) venga mantenuta anche nei cd "Schemi Semplificati" per agevolare valutazione di merito su contenuto ed entità degli stessi e per facilitare la comparazione tra i CE aziendali, considerata anche la finalità di "simmetria regolatoria" insita nell'applicazione della Misura 12 al TPL su strada;</p> <p>a titolo meramente esemplificativo:</p> <p>* tra i ricavi da traffico utile poter individuare la quota di contribuzione per agevolazioni tariffarie....</p> <p>* tra i costi meglio poter distinguere tra i costi per trazione - carburante, energia ecc, e i costi per ricambi)</p> <p>discorso analogo per gli altri aggregati: costi per servizi; personale ecc.</p>

Annesso 3 - Contabilità regolatoria - Conto economico	2.6 Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni (costi capitalizzati)		Non chiaro come mai, in tutti gli schemi di Conto Economico (compreso quello di Riconciliazione con il Bilancio), sia stato inserito nella sezione costi e non lasciato tra le voci di ricavo, come previsto dallo schema di conto economico dal Codice Civile (alla voce A4 di dettaglio del Valore della Produzione) e conseguentemente nei bilanci delle aziende.
Annesso 3 - Contabilità regolatoria - Conto economico	4.1 Ammortamenti per beni strumentali autofinanziati 4.2 Altri ammortamenti	4.1 Ammortamenti per beni strumentali autofinanziati 4.2 Ammortamenti per beni strumentali finanziati con contributi pubblici	Potrebbe essere opportuno specificare nella descrizione che gli altri ammortamenti sono quelli finanziati con fondi pubblici, distinguendoli per natura come nel punto 4.1.
Annesso 3 - Contabilità regolatoria - Conto economico		4.5 Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	Si propone di inserire, in tutti gli schemi di Conto Economico (compreso quello di Riconciliazione con il Bilancio), la voce Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci (come prevista dallo schema di conto economico dal Codice Civile alla voce B11 di dettaglio dei Costi della Produzione), essendo ricorrente (e talvolta consistente) nei conti economici delle imprese anche di TPL.
Annesso 3 - Contabilità regolatoria - Conto economico	Colonne dei vari schemi di conto economico (pagine da 1 a 10)		Si ritiene che l'articolazione “per colonne” basata sulla modalità di servizio e proposta nello schema per il terzo cluster (pagg. 8-10 dell'Annesso 3) potrebbe essere adottata anche per gli altri due cluster: pertanto, essendo analogo il dettaglio per righe previsto

			<p>per il secondo ed il terzo cluster, i cluster potrebbero essere ridotti a due, eliminando quello per partizione territoriale.</p> <p>Se si decide di mantenere lo schema per partizione territoriale, gli ambiti di servizio (urbano/suburbano, extraurbano, regionale) devono essere definiti dall'Ente Affidante sulla base dell'attività programmatica ed in coerenza con le definizioni ART.</p>
Annesso 3 - Contabilità regolatoria - Conto economico	Schemi di conto economico (pagine da 1 a 10)		<p>In tutti gli schemi di conto economico:</p> <ul style="list-style-type: none"> - al punto 4.1 “Ammortamenti per beni strumentali autofinanziati”: sarebbe opportuno indicarli sia al lordo che al netto della quota di ammortamento relativa al finanziamento pubblico ricevuto - al punto 4.4 “Accantonamenti” dettagliare la voce nelle tipologie: fondo rischi specifici, fondo rischi generici, per spese differite etc - dopo il punto 6.1 “Oneri finanziari” inserire anche le voci “proventi finanziari”, “componenti straordinarie”, “imposte”, nonché il “Risultato economico (Utile o perdita). Con l'aggiunta di queste informazioni, dalla somma algebrica degli oneri finanziari e del Risultato Economico si potrebbe ottenere l'indicazione della remunerazione del Capitale Investito effettivamente conseguita, confrontabile con l'adeguata remunerazione del Capitale

			Investito Netto (in applicazione dei WACC forniti dall'Autorità medesima).
Annesso 3 - Contabilità regolatoria – Conto economico			Potrebbe essere utile integrare gli schemi di conto economico prevedendo dopo la voce “Totale Costi operativi” (A+B), il seguente dettaglio: “di cui: costi diretti” (A) e “di cui: costi indiretti” (B), al fine di meglio valutare l’incidenza dei costi di diretta imputazione e quelli comuni a più linee produttive.
Annesso 3 - Contabilità regolatoria – Stato patrimoniale	Pagine 11, 12 e 13		Si ritiene che i primi due schemi potrebbero essere ricondotti ad un unico schema integrando in quello a pag. 11 le prime due colonne dello schema a pag. 13
Annesso 3 - Contabilità regolatoria – Stato patrimoniale	Pagine da 15 a 20		<p>Nell’ambito delle “Immobilizzazioni materiali” prevedere un dettaglio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - del punto 1.1.3 “Investimenti immobiliari” inserendo la voce “di cui: depositi” - del punto 1.1.4 “di cui: altro” inserendo le voci “di cui: infrastrutture di ricarica veicoli elettrici” e “di cui: altre infrastrutture di rifornimento (metano, idrogeno)”, in coerenza con le informazioni di cui alla sezione “Dati tecnici dei servizi di TPL” (pag. 21). <p>Si ritiene inoltre utile indicare alla voce “Patrimonio netto” che il dato richiesto si riferisce alla somma delle voci che lo compongono: capitale sociale, riserve, utile di</p>

			esercizio etc. Valutare se chiedere anche il dettaglio di dette voci.
Annesso 3 - Contabilità regolatoria – Stato patrimoniale	Pagine da 15 a 20		<p>Chiedere il dettaglio del punto 7 “Ratei e risconti passivi” distinguendo tra:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Risconti passivi relativi alla contabilizzazione del valore residuo dei contributi pubblici in conto investimento ottenuti - Altri ratei e risconti passivi. <p>Ciò al fine di poter calcolare il valore residuo delle immobilizzazioni tecniche materiali e immateriali che hanno ricevuto finanziamenti pubblici al netto non solo del fondo ammortamento (come indicato nella sezione attiva dello Stato Patrimoniale) ma anche al netto del Risconto passivo residuo (cioè la quota di contributo ricevuto non ancora ammortizzata).</p>
Annesso 3 – Contabilità regolatoria – Servizi di TPL su strada – Dati tecnici dei servizi di TPL	Pagine da 21 a 23		<p>Modificare il punto 1.2 “Estensione della rete dei servizi (stradale, ferroviaria, regionale)” in “Estensione della rete dei servizi (stradale, ferroviaria, regionale, <u>altri impianti fissi</u>)”, per includere ad esempio gli impianti a fune, le metropolitane ed i tram.</p> <p>Al punto 2 “Parco rotabili”:</p> <ul style="list-style-type: none"> - inserire le seguenti voci “numero di autobus articolati (18 metri)” e “numero di autobus inferiori ai 10 metri” i cui costi sono significativamente diversi rispetto a quelli di lunghezza standard (12 metri);

- per le metropolitane inserire la distinzione tra metropolitana pesante e automatica, stante la significativa differenza di costo (personale, ammortamenti);

Al punto 3 “Caratteristiche del servizio” sottopunti 3.3 (produzione programmata) e 3.4 (produzione effettiva):

specificare se:

- 1) a differenza di quanto indicato nella colonna Unità di misura, i valori vanno espressi in “bus*km” per servizi automobilistici e di filovia, “treno*km” per servizi con modalità tranviaria e metropolitana (e ferroviaria regionale); “corsa*miglio” per servizi di trasporto per via navigabile interna. (come definito nella proposta di revisione della lettera dd) del glossario)

oppure se:

- 2) come indicato ai punti 3.3. e 3.4. del Glossario vadano indicate le sommatorie delle lunghezze percorse dai veicoli impiegati nelle singole corse.

Nel secondo caso si ritiene opportuno, per le modalità di servizio diverse dall'autobus (metropolitane, tram, impianti a fune), richiedere anche la composizione di ciascun convoglio (numero casse o cabine), in modo tale da poter calcolare i relativi coefficienti di conversione tra

			<p>convoglio*km (treno*km, tram*km, cabina*km) in vett*km equivalenti e così confrontabili con i bus*km.</p> <p>In ogni caso, si ritiene necessario e opportuno che sia direttamente Codesta Autorità a determinare i coefficienti di conversione utili a ottenere un indicatore numerico omogeneo e uniforme, al fine di consentire la confrontabilità dei dati sia a livello territoriale che nelle serie storiche.</p>
Annesso 3 – Contabilità regolatoria – Servizi di TPL su strada – Elenco personale in servizio	Pag. 24		<p>Si ritiene più agevole (sia in sede di compilazione che di eventuale successiva rielaborazione) strutturare la tabella ponendo le voci che nella proposta costituiscono le righe, nelle colonne, inserendo una colonna ulteriore dove indicare il codice del C.d.S. di riferimento. Occorre anche tenere in conto che il personale potrebbe essere utilizzato in parte su servizi diversi da quelli gravati da OSP, che occorre pertanto rilevare.</p> <p>I diversi C.d.S. potrebbero essere richiesti in una tabella a parte, con indicazione per ciascuno di due informazioni: nome del C.d.S. e codice, quest'ultimo riportato nell'ultima colonna della tabella del personale.</p>
Annesso 3 - Glossario	Pag. 2 e 5		Nelle definizioni di cui ai punti 1.2.2 e 2.8, specificare tra gli altri impianti fissi anche le funivie
Annesso 3 -	Pag. 4		Nella definizione di cui al punto 2.1.1 “Età

Glossario			media autobus diesel”, specificare cosa si intenda “per tipologia”
Annesso 3 - Elenco driver	Tutto il documento		<p>Per i driver per i quali è previsto porre al denominatore le vett*km occorre chiarire quanto già segnalato per l’Annesso 3: Dati tecnici dei servizi di TPL.</p> <p>A tale riguardo si ritiene che la grandezza più opportuna siano le vett*km equivalenti (bus-km, previa conversione delle percorrenze relativa a modalità di servizi diverse dall’autobus, tramite appositi coefficienti di conversione).</p> <p>In alternativa potrebbero essere utilizzati i passeggeri-km (grandezza richiesta al punto 3.5 sezione caratteristiche del servizio nello schema dati tecnici dei servizi).</p> <p>Per il driver relativo alle “Rimanenze” (pag. 2), si ritiene che il riferimento agli addetti alla manutenzione non sia adeguato.</p> <p>Si ritiene inoltre che il driver debba essere sdoppiato distinguendo tra:</p> <ul style="list-style-type: none"> - rimanenze di ricambi (officina) - rimanenze di carburante. <p>Con riferimento ai “Finanziamenti” (pag. 3), si ritiene possa essere più adeguato un driver basato sul capitale circolante e sul valore residuo netto delle Immobilizzazioni</p> <p>Per il driver relativo ai “Ratei e risconti passivi” (pag. 4), rimandando a quanto già segnalato all’ Annesso 3: schemi di stato</p>

			<p>patrimoniale, si ritiene opportuno isolare il driver relativo ai risconti passivi relativi alla contabilizzazione del valore residuo dei contributi pubblici in conto investimento ottenuti, basandolo sul valore residuo netto delle Immobilizzazioni.</p> <p>Infine, occorre prevedere appositi driver per allocare i proventi finanziari e le componenti straordinarie (oneri e proventi), visto che si propone di inserirli nei conti economici (il driver per le imposte è invece già previsto).</p>
Glossario - Punto 5 degli schemi (EBIT)			<p>Inoltre, in considerazione del fatto che l'evoluzione normativa recente potrebbe portare ad un ristoro pressoché completo dei mancati ricavi dall'emergenza sanitaria da COVID-19 nei confronti delle Aziende TPL che annullerebbe il margine di rischio di oscillazione della domanda (in analogia a quanto espresso nella nota dell'Autorità di Regolazione Trasporti Prot. N. 1949/2021 del 11 febbraio 2021 trasmessa al Coordinamento interregionale tecnico della Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio della Conferenza delle Regioni e Province autonome), si chiede di esplicitare la facoltà dell'Ente Affidante di imporre alle Aziende TPL, qualora ne sussistano le condizioni, valori di margine di ragionevole utile inferiori rispetto a quello contrattualmente convenuto e riducibile sino al valore minimo del</p>

		“tasso privo di rischio” (valutato nella corrispondenza citata pari a 1,95% con riferimento alla delibera art. 65/2020 al momento in vigore e successivamente portato dalla stessa ART all’1,17% con la delibera 33/2021) per gli affidamenti che prevedono valutazione del compenso attraverso strumenti derivanti dall’attuazione diretta del Reg. 1370/2007 che permettono il confronto tra il PEF di affidamento ed il periodico monitoraggio economico-finanziario.
--	--	--

Testo coordinato della Misura con le modifiche ed integrazioni introdotte

Misura 12 - Obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile per i CdS di traporto pubblico locale **di passeggeri su strada non ferroviari**

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”.

Con IA aggregata si intende una IA costituita da un aggregazione di imprese nelle forme previste dalla norma ciascuna delle quali risulti chiaramente identificata in sede di affidamento, escluse le imprese in subappalto.

2. Gli schemi di contabilità regolatoria riguardanti ciascun CdS, ove l'impresa di TPL sia titolare di più contratti o eserciti più attività, sono forniti in maniera separata da:

- a) altri CdS per la stessa o altre modalità di trasporto passeggeri;
- b) altri servizi di interesse economico generale (SIEG);
- c) altre attività di tipo commerciale non accessorio.

3. Ai fini della redazione della contabilità regolatoria, le componenti economiche e patrimoniali riguardanti la gestione dei servizi afferenti a ciascun CdS potranno risultare:

- a) di diretta ed esclusiva pertinenza del centro di costo rappresentato dal CdS stesso;
- b) riferibili solo in parte a uno specifico CdS, in tal caso devono essere allocate in base a specifici driver, di cui al successivo punto 6.

4. Gli schemi di contabilità regolatoria distinguono le componenti economiche e patrimoniali, (i) per ciascun CdS di TPL su strada e (ii) per la totalità delle attività esercite dall'impresa di TPL non soggette a OSP.

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.

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 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).

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); ***in caso di IA aggregata, i driver adottati dalle varie Aziende possono essere differenti.***

8. In termini generali, possono essere attribuite a ciascun CdS esclusivamente le componenti economiche e patrimoniali che, alla luce del criterio di pertinenza, risultano ascrivibili all'ordinario processo produttivo.

8-bis. Qualora contrattualmente previsto, il confronto dei risultati economici consuntivati con le previsione del Piano Economico Finanziario a base dell'affidamento, con le quali si esplica la verifica dell'equilibrio economico-finanziario di Misura 26, a meno di esplicite diverse motivazioni espresse dall'IA ed accettate dall'EA, è realizzato attraverso gli schemi di contabilità regolatoria di cui all'Annesso 3. In caso di IA aggregata l'affidatario del CdS rimane soggetto responsabile verso l'EA delle forme di verifica di cui alla Misura 26.

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 formati 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- la società mandataria del contratto, o il consorzio**, 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; **contestualmente trasmette anche gli schemi di contabilità regolatoria relativi al CdS.**

10. I predetti schemi di contabilità regolatoria e la relazione illustrativa sono accompagnati da una certificazione, predisposta, nel rispetto di quanto disposto dall'art. 2409 bis del Codice Civile, dal revisore legale dei conti, dal collegio sindacale o da una società di revisione, attestante la conformità degli stessi ai criteri di cui alla presente Misura, nonché alla procedura interna e relativo piano dei conti adottati dall'IA per ottemperarvi.

11. Nel caso in cui la dinamica contrattuale o la normativa vigente dovessero rendere necessario il riequilibrio economico finanziario del Contratto di Servizio, l'EA ha facoltà di imporre procedure, criteri e schemi riconducibili alla presente Misura anche prima del termine temporale di applicazione. Tale facoltà è adottabile in occasione della valutazione del contributo ex articolo 200 del decreto legge del 19 maggio 2020, n. 34 (convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77).