

**CONFERENZA DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME**



**COORDINAMENTO INTERREGIONALE TECNICO  
INFRASTRUTTURE, MOBILITÀ E GOVERNO DEL TERRITORIO**

**Roma, 08 marzo 2024**

**Delibera ART n. 189/2023**

**Consultazione pubblica dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti sul procedimento di revisione della delibera n. 154/2019 in adeguamento alle disposizioni del decreto legislativo 201/2022, avviato con delibera n. 90/2023 del 18 maggio 2023.**

**Contributo del Coordinamento interregionale tecnico Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio.**

Punto della Misura/ Annesso/ Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/ proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
<b>Definizioni</b>	<p>e) <i>Capitale investito netto (CIN)</i>: grandezza data dalla somma di specifiche voci dell'attivo e del passivo dello stato patrimoniale, che misurano il capitale <b>apportato</b> dall'impresa per l'esercizio del servizio di TPL oggetto di affidamento; a essa si applica il WACC dell'Autorità, al fine di calcolare il margine di utile ragionevole ai sensi della Misura 12.</p>	<p>e) <i>Capitale investito netto (CIN)</i>: grandezza data dalla somma <b>algebrica</b> di specifiche voci dell'attivo e del passivo dello stato patrimoniale, che misurano il capitale <b>apportato investito</b> dall'impresa (<b>dato dalla somma del capitale proprio e del capitale di terzi acquisito a titolo oneroso</b>) per l'esercizio del servizio di TPL oggetto di affidamento; a essa si applica-<b>al fine di calcolare il margine di utile ragionevole ai sensi della Misura 12,-un WACC non superiore a quello dell'Autorità.</b>  <b>WACC dell'Autorità, al fine di calcolare il margine di utile ragionevole ai sensi della Misura 12.</b></p>	<p><b>Q1</b></p> <p>L'aggiunta del termine “algebrica” fa riferimento alla modalità di calcolo del CIN la quale prevede che ad alcune voci dell'attivo dello stato patrimoniale vengano detratte voci del passivo dello stato patrimoniale, in particolare i debiti commerciali.</p> <p>La sostituzione del termine “apportato” (che evoca il solo capitale proprio dell'impresa) con “investito” consente di chiarire che il CIN rappresenta il capitale investito dall'impresa che è dato dalla somma del capitale proprio investito direttamente dall'impresa e del capitale che l'impresa ha investito ricorrendo a capitale di terzi finanziatori (debiti onerosi). Ciò in coerenza con il fatto che il WACC consente la remunerazione adeguata di entrambe le fonti di capitale, capitale proprio e capitale di terzi finanziatori.</p> <p>L'aggiunta proposta tende a chiarire meglio la modalità di calcolo dell'indicatore.</p> <p>Le modifiche proposte in modo coordinato alle Definizioni lettera e), alla Misura 17 ed all'Annesso 5.b hanno lo scopo di non escludere la possibilità che le Parti, anche in caso di affidamento diretto e in-house, si accordino su una minore remunerazione del capitale investito rispetto al valore di WACC deliberato da ART. Il mantenimento del vincolo all'applicazione del WACC di ART precluderebbe in questi casi il conseguimento di economie sulle risorse pubbliche destinate alla compensazione dei contratti di</p>

	<p>h) <i>Coverage ratio</i>: rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, al netto dei costi di infrastruttura (vd. d.lgs. 422/1997, art. 19, comma 5);</p>	<p>h) <i>Coverage ratio</i>: rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, al netto dei costi di infrastruttura (vd. d.lgs. 422/1997, art. 19, comma 5):</p> <p><b>al fine del calcolo del <i>Coverage ratio</i> le Compensazioni per agevolazioni tariffarie se non incluse nel corrispettivo vengono assimilate e quindi sommate ai ricavi da traffico (ricavi tariffari);</b></p>	<p>servizio e potrebbe risultare in contrasto con l'Allegato al regolamento CE n.1370/2007 che, nel definire le regole applicabili agli affidamenti diretti e in-house, mette in correlazione il tasso di remunerazione con l' "esistenza o (del)la mancanza di rischio assunto dall'operatore di servizio pubblico a seguito dell'intervento dell'autorità pubblica". La pratica dei contratti di servizio, infatti, mostra situazioni reali di rischio diversificate in dipendenza da fattori quali: attribuzione dei ricavi (gross cost / net cost), percentuale di copertura dei costi da parte dei ricavi tariffari, specifiche pattuizioni nel contratto e/o matrice dei rischi.</p>
	<p>i) <i>Debt Service Coverage Ratio</i> (DSCR): indicatore di bancabilità che esprime la capacità per l'impresa di generare flussi sufficienti per le componenti del debito (quota capitale e quota interessi); è pari al rapporto fra il flusso di cassa</p>	<p>i) <i>Debt Service Coverage Ratio</i> (DSCR): indicatore di bancabilità che esprime la capacità per l'impresa di generare flussi sufficienti per le componenti del debito (quota capitale e quota interessi); è</p>	<p>L'aggiunta proposta tende a chiarire meglio la modalità di calcolo dell'indicatore.</p>

	<p>operativo a servizio del debito in un determinato periodo e il servizio del debito comprensivo di quota capitale e quota interessi;</p> <p>q) <i>Load factor</i>: coefficiente di occupazione dei mezzi di trasporto, dato dal rapporto tra passeggeri-km (domanda) e posti-km (offerta), in riferimento alle diverse modalità e tipologie di trasporto.</p> <p>ee) Servizi di trasporto pubblico locale (TPL): servizi “di trasporto di passeggeri di interesse economico generale offerti al pubblico senza discriminazione e in maniera continuativa” (cfr. art. 2, lett. a), del regolamento (CE) 1370/2007), su cui</p>	<p>pari al rapporto fra il flusso di cassa operativo a servizio del debito (<b>aumentato dalla eventuale quota di flusso di cassa operativo a servizio del debito dell'anno precedente che risulti eccedente rispetto al flusso di cassa sufficiente al raggiungimento del DSCR obiettivo</b>) in un determinato periodo e il servizio del debito comprensivo di quota capitale e quota interessi;</p> <p>q) <i>Load factor</i>: coefficiente di occupazione dei mezzi di trasporto, dato dal rapporto tra passeggeri-km (domanda) e posti-km (offerta), <b>rilevato in un determinato momento (es. valore medio giorno feriale)</b> ed in riferimento alle diverse modalità e tipologie di trasporto.</p> <p>ee) Servizi di trasporto pubblico locale (TPL): servizi “di trasporto di passeggeri di interesse economico generale offerti al pubblico senza discriminazione e in maniera</p>	<p>L’aggiunta proposta tende a chiarire meglio la modalità di calcolo dell’indicatore.</p>
--	---	--	--

	<p>insistono obblighi di servizio pubblico, effettuati con qualunque modalità per via terrestre – su strada (mediante autobus, filobus, tram e metropolitane), per ferrovia o altre infrastrutture (es. funicolari) – marittima o aerea, in ambito locale (urbano, suburbano, extraurbano) e/o regionale. 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• TPL urbano/suburbano: servizi svolti nell’ambito del territorio di un singolo Comune e/o di collegamento con i Comuni ad esso conurbati, che si caratterizzano per una forte capillarità nel territorio degli stessi, con elevata frequenza e densità di fermate;</li> <li>• TPL extraurbano/regionale: servizi svolti nel territorio di più Comuni in ambito provinciale e/o regionale, non rientranti nella fattispecie precedente, comprese le linee interregionali che collegano due Regioni confinanti.</li> </ul>	<p>continuativa” (cfr. art. 2, lett. a), del regolamento (CE) 1370/2007), su cui insistono obblighi di servizio pubblico, effettuati con qualunque modalità per via terrestre – su strada (mediante autobus, filobus, tram e metropolitane), <b>anche nella forma flessibile</b>, per ferrovia o altre infrastrutture (es. funicolari) – marittima o aerea, in ambito locale (urbano, suburbano, extraurbano) e/o regionale. Ai fini della perimetrazione della partizione territoriale di riferimento, di cui ai relativi schemi di ee) Servizi di trasporto pubblico locale (TPL): servizi “di trasporto di passeggeri di interesse economico generale offerti al pubblico senza discriminazione e in maniera continuativa” (cfr. art. 2, lett. a), del regolamento (CE) 1370/2007), su cui insistono obblighi di servizio pubblico, effettuati con qualunque modalità per via terrestre – su strada (mediante autobus, filobus, tram e metropolitane), anche nella forma flessibile, per ferrovia o altre infrastrutture (es.</p>	
--	--	--	--

	<p>ff) Servizi di trasporto flessibili: tipicamente servizi</p> <p>funicolari) – marittima o aerea, in ambito locale (urbano, suburbano, extraurbano) e/o regionale. 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• TPL urbano/suburbano: servizi <b>di linea</b> svolti nell'ambito del territorio di un singolo Comune e/o di collegamento con i Comuni ad esso conurbati, che si caratterizzano per una forte capillarità nel territorio degli stessi, con elevata frequenza e densità di fermate;</li> <li>• TPL extraurbano/regionale: servizi <b>di linea</b> svolti nel territorio di più Comuni in ambito provinciale e/o regionale, non rientranti nella fattispecie precedente, comprese le linee interregionali che collegano due Regioni confinanti.</li> <li>• Servizi di trasporto flessibili: tipicamente servizi di trasporto a</li> </ul>	
--	--	--

	<p>di trasporto a chiamata, offerti al pubblico senza discriminazione e in maniera continuativa su richiesta, in genere eserciti con veicoli stradali che consentono agli utenti di prenotare viaggi utilizzando comunicazioni elettroniche o di altro tipo. Tali servizi possono prevedere la salita e la discesa dei passeggeri presso le fermate designate dall'operatore su richiesta o le fermate del trasporto pubblico previste.</p>	<p>chiamata, offerti al pubblico senza discriminazione e in maniera continuativa su richiesta, in genere eserciti con veicoli stradali che consentono agli utenti di prenotare viaggi utilizzando comunicazioni elettroniche o di altro tipo. Tali servizi possono prevedere la salita e la discesa dei passeggeri presso le fermate <b>individuate per lo svolgimento degli stessi, designate dall'operatore su richiesta o le fermate del trasporto pubblico previste.</b></p>	<p>La modifica viene proposta al fine di confermare che anche i servizi di trasporto flessibili, realizzati a chiamata o in altre modalità, costituiscono una delle forme di svolgimento dei servizi di TPL, diversa dai servizi di linea ma sempre ricomprese nell'ambito più ampio dei servizi di Trasporto pubblico locale e perciò inquadrabili all'interno dei relativi Contratti di servizio. Si propone pertanto di stralciare il punto ff) e di inserirne la definizione al punto precedente.</p>
<b>Glossario acronimi</b>	<p>a) CdS: Contratto di servizio;  b) CMQ: Condizioni minime di qualità;  c) d.l.: decreto-legge;  d) d.lgs.: decreto legislativo;  e) d.m.: decreto ministeriale;  f) EA: ente affidante;  g) GU: gestore uscente;  h) IA: impresa affidataria di CdS;  i) ITS: <i>Intelligent Transport Systems</i>;  j) KPI: <i>Key Performance Indicators</i>;  k) LLCR: <i>Loan Life Coverage Ratio</i>;</p>	<p>a) CdS: Contratto di servizio;  <b>b) CIN: Capitale investito netto</b>  c) CMQ: Condizioni minime di qualità;  d) d.l.: decreto-legge;  e) d.lgs.: decreto legislativo;  f) d.m.: decreto ministeriale;  <b>g) DSCR: Debt Service Cover Ratio</b>  h) EA: ente affidante;  i) GU: gestore uscente;  j) IA: impresa affidataria di CdS;  k) ITS: <i>Intelligent Transport</i></p>	<p>Aggiunte proposte a completamento dell'elenco.</p>

	<p>i) OSP: Obblighi di Servizio Pubblico;</p> <p>m) PAD: Piano di Accesso al Dato;</p> <p>n) PEF: Piano Economico-Finanziario;</p> <p>o) PG: (impresa di TPL) partecipante alla gara;</p> <p>p) PMR: persona a mobilità ridotta o persona con disabilità;</p> <p>q) PRO: Piano Raggiungimento Obiettivi regolatori;</p> <p>r) TPL: trasporto pubblico locale (di passeggeri);</p> <p>s) VM: valore di mercato;</p> <p>t) VNC: valore residuo o netto contabile;</p> <p>u) WACC: <i>Weighted Average Cost of Capital.</i></p>	<p><i>Systems;</i></p> <p>l) KPI: <i>Key Performance Indicators;</i></p> <p>m) LLCR: <i>Loan Life Coverage Ratio;</i></p> <p>n) OSP: Obblighi di Servizio Pubblico;</p> <p>o) PAD: Piano di Accesso al Dato;</p> <p>p) PEF: Piano Economico-Finanziario;</p> <p>q) PG: (impresa di TPL) partecipante alla gara;</p> <p>r) PMR: persona a mobilità ridotta o persona con disabilità;</p> <p>s) PRO: Piano Raggiungimento Obiettivi regolatori;</p> <p>t) TPL: trasporto pubblico locale (di passeggeri);</p> <p>u) VM: valore di mercato;</p> <p>v) VNC: valore residuo o netto contabile;</p> <p>w) WACC: <i>Weighted Average Cost of Capital.</i></p>	
<b>Misura 1</b>	<p>9. L'EA può estendere anche ai servizi di trasporto pubblico di passeggeri per via navigabile interna e ai servizi di trasporto su impianti fissi (funicolari, funivie) l'applicazione delle Misure di cui al</p>	<p>9. L'EA può estendere anche ai servizi di trasporto pubblico di passeggeri per via navigabile interna e ai servizi di trasporto su impianti fissi (funicolari, funivie) l'applicazione delle</p>	<p><b>Q2</b></p> <p>Aggiunta proposta per non escludere i servizi svolti su funivia dai servizi di TPL.</p> <p>Al riguardo la nuova Comunicazione interpretativa del Regolamento (CE) 1370/2007 del 26/06/2023 si limita ad escludere dall'ambito di applicazione del Regolamento</p>

	<p>presente atto, <del>in particolare qualora tali servizi siano integrati entro una rete urbana, suburbana o regionale più estesa.</del> anche:</p> <p>a) ai servizi di TPL per via navigabile interna e su impianti fissi (funicolari), in particolare qualora tali servizi siano integrati entro una rete di TPL più estesa;</p> <p>b) ai servizi di trasporto flessibili, in particolare qualora tali servizi siano oggetto di un diritto di esclusiva e/o di una compensazione in cambio dell'assolvimento di OSP.</p>	<p>Misure di cui al presente atto, <del>in particolare qualora tali servizi siano integrati entro una rete urbana, suburbana o regionale più estesa.</del> anche:</p> <p>a) ai servizi di TPL per via navigabile interna e su impianti fissi (funicolari, <b>funivie</b>), in particolare qualora tali servizi siano integrati entro una rete di TPL più estesa;</p> <p><b>b) ai servizi di trasporto flessibili, in particolare qualora tali servizi siano oggetto di un diritto di esclusiva e/o di una compensazione in cambio dell'assolvimento di OSP.</b></p>	<p>stesso i servizi “non forniti da veicoli che hanno un contatto costante con la strada o con la rotaia” (come indicato a pagina 11, punto 2.1.1 della Relazione Illustrativa); ma tale esclusione dal Regolamento NON significa che i servizi a fune debbano essere necessariamente esclusi dai servizi di TPL (e in effetti alcune leggi regionali espressamente li includono tra tali servizi); in tale ipotesi essi, pur non potendo essere assoggettati al Regolamento 1370, risulterebbero comunque inclusi nei servizi di TPL.</p> <p>I servizi flessibili, rientrando tra i servizi di TPL, come proposto nel punto precedente, vengono stralciati dal punto b)</p>
<b>Misura 2</b>	Annessi 8a, 8b e 8c Schemi di Relazioni di affidamento (RdA)	<p><b>RdA: Piano economico finanziario</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Inserire tra i ricavi il dettaglio delle eventuali Compensazioni per agevolazioni tariffarie se non incluse nel corrispettivo;</b></li> <li>● <b>specificare che il confronto tra gli esiti del PEF con il “costo standard” potrà essere effettuato soltanto per le</b></li> </ul>	<p><b>Q4</b></p> <p>Aggiunte proposte a completamento del dettaglio già presente nell'annesso, considerato che le Compensazioni per le agevolazioni tariffarie (nel caso in cui non siano già incluse nel corrispettivo) sono previste esplicitamente nello Schema 1 (voce 1.a.ii) dell'Annesso 3° per il PEF TPL su strada e ferro.</p>

		<b>modalità di servizio il cui metodo di calcolo del costo standard è previsto dal D.M. 157/2018, cioè, servizi su autolinee, ferroviari regionali, metropolitana e tranvia (non per i servizi su fune, né funivie né funicolare).</b>	
<b>Misura 6</b>	<p>3. Il GU o il titolare del bene, anche in assenza di specifiche disposizioni di legge/contrattuali, è tenuto comunque alla messa a disposizione dell'IA dei beni acquistati <b>interamente</b> tramite finanziamento pubblico, tenuto conto del vincolo di destinazione d'uso di cui al precedente punto 1: in caso di beni interamente acquistati tramite finanziamento, tale condizione si configura quale vincolo di destinazione d'uso "implicito" per tutto il periodo di vita utile del bene; in caso di beni acquistati parzialmente con finanziamento pubblico, la durata del vincolo è funzione della quota di risorse pubbliche impiegate, rispetto al valore di acquisto del bene.</p>	<p>3. Il GU o il titolare del bene, anche in assenza di specifiche disposizioni di legge/contrattuali, è tenuto comunque alla messa a disposizione dell'IA dei beni acquistati <b>interamente</b> tramite finanziamento pubblico, tenuto conto del vincolo di destinazione d'uso di cui al precedente punto 1: in caso di beni interamente acquistati tramite finanziamento, tale condizione si configura quale vincolo di destinazione d'uso "implicito" per tutto il periodo di vita utile del bene; in caso di beni acquistati parzialmente con finanziamento pubblico, la durata del vincolo, nel caso di finanziamento pubblico <b>parziale, è funzione della quota di risorse pubbliche impiegate,</b></p>	<p><b>Q7</b></p> <p>In relazione alle previsioni contrattuali che vincolano l'affidatario a mettere a disposizione il bene al futuro gestore al termine del periodo contrattuale e la possibilità per l'eventuale gestore subentrante a acquistare il bene dal gestore cessante previo riconoscimento del valore/ammortamento residuo, si rileva che tale situazione determina, in particolare nei casi di beni indispensabili o essenziali (per i quali ricorra quindi una situazione di non duplicabilità a costi socialmente sostenibili), per il proprietario del bene una condizione per la quale lo stesso ha la concreta certezza del totale ritorno dell'investimento, all'interno del contratto o in parte all'interno del contratto e in parte al momento del subentro del futuro gestore se di durata inferiore all'ammortamento/valore del bene in quanto la possibilità di acquisto sarà di fatto sempre accolta. <u>Tale condizione determina di fatto un utilizzo del bene in forma esclusiva e per tutta la durata utile all'interno del contratto di servizio vigente o di quello futuro, e quindi a totale carico degli stessi (in conto corrispettivo o investimenti), a prescindere dall'eventuale acquisto con contribuzione pubblica.</u> Un ulteriore punto di cui tener conto è che alcuni contratti, impongono, per i mezzi una età massima e/o media del bene, condizione questa di tipo qualitativo che determina</p>

Q8	<p><b>In caso di bene oggetto di finanziamento di risorse</b></p>	<p><b>rispetto al valore di acquisto del bene, pari alla durata del periodo di ammortamento come definita nella norma di assegnazione di tale contributo o, in mancanza, risultante dal bilancio. La condizione di vincolo di destinazione d'uso “implicito” per tutto il periodo di vita utile del bene ricorre altresì, sempre, per i beni qualificati quali essenziali o indispensabili.</b></p>	<p>anch' essa un'assunzione del relativo costo di rinnovo all'interno del contratto di servizio e la qualificazione del parco quale bene indispensabile in quanto anche per gli stessi ricorre il contesto di non duplicabilità a costi socialmente sostenibili.</p> <p>Inoltre, la modifica proposta è coerente con la prassi in uso in molte norme regionali / statali in cui è individuata la durata del vincolo. In mancanza si ritiene preferibile allineare il vincolo alla durata del periodo di ammortamento del bene in bilancio, che, come è noto, in genere è inferiore alla vita utile del bene. Diversamente si creerebbero situazioni di disomogeneità nella durata dei vincoli da bene a bene con rilevanti complicazioni operative. Inoltre, la ratio della contribuzione pubblica è proprio quella di agevolare la disponibilità di beni strumentali in numero e quantità adeguati integrando la capacità di investimento aziendale con orizzonte temporale di durata almeno pari a quella del servizio affidato.</p> <p>L'allungamento del vincolo è coerente con l'allungamento della vita tecnica dovuto a manutenzioni sul bene finanziato di un certo rilievo.</p>
----	---	---	--

Q9	<p><b>pubbliche per azioni di manutenzione (ad esempio ciclica), lo stesso Ente può stabilire un allungamento del periodo di vincolo della vita utile del medesimo bene proporzionale all'intervento effettuato.</b></p>	<p>Si propone che l'IA, nel caso di vendita del bene a scadenza del vincolo di destinazione d'uso, sia obbligata ad accantonare in un apposito fondo la medesima percentuale di ricavo ottenuto, rispetto a quella applicata per il finanziamento con risorse pubbliche del mezzo oggetto di vendita, per essere reinvestita per le medesime finalità o per altri investimenti in conto capitale per il TPL</p>	<p>Il contributo pubblico può influenzare fortemente le strategie di acquisto dell'IA, pertanto, si ritiene opportuno vincolare la disponibilità dei beni/ricavi della loro vendita.</p>
----	--	---	--

<b>Misure 12</b>	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, ...	9. Annualmente, ogni singola impresa di TPL, anche qualora facente parte di IA aggregata, trasmette all’Autorità <b>e all’EA di ogni contratto di servizio di cui è Parte</b> gli schemi di contabilità regolatoria relativi all’esercizio precedente, ...	La modifica proposta intende agevolare l’acquisizione dei dati di Contabilità Regolatoria da parte di tutti gli EA, anche nel caso in cui le vigenti pattuizioni contrattuali non abbiano disposto nulla in materia. Questa situazione è frequente nei casi di contratti preesistenti o prorogati. Si fa presente che questa regola già vige per i servizi ferroviari ai sensi della Misura 4, punto 11 della delibera n.120/2018: “La documentazione di cui al presente punto è trasmessa, entro il termine di cui al punto 9, all’Autorità, ai fini dell’alimentazione della Banca dati dell’Autorità e del monitoraggio, nonché all’EA titolare del CdS.”
<b>Misura 13</b>		(Annesso 4) Aggiunta del Driver Immobilizzazioni Evento: Variazione in aumento dei fattori impiegati per l’esercizio del servizio preventivamente concordata e non concordata con l’EA.	<b>Q 10</b> Si tratta di una fattispecie che si riscontra frequentemente nella pratica e finora non regolata. Maggiori immobilizzazioni causano un incremento del CIN con conseguenti maggiori ammortamenti e remunerazione a carico dell’EA. Si ritiene che l’attribuzione di questo maggior onere all’EA sia ammissibile solo nel caso in cui il potenziamento dei fattori produttivi sia concordato preventivamente con l’EA in quanto ritenuto utile al servizio. Se lasciato a discrezione dell’IA, questa potrebbe adottare scelte che riducono l’efficienza prevista dal PEF.  Si tratta di una fattispecie che si riscontra frequentemente nella pratica e finora parzialmente regolata. Maggiori crediti causano un incremento del CIN con conseguente maggiore remunerazione a carico dell’EA. Si ritiene che l’attribuzione di questo maggior onere all’EA sia ammissibile solo nel caso di crediti sorti in dipendenza di ritardi e comportamenti ad esso imputabili. Negli altri casi si introdurrebbe di fatto un incentivo per l’IA a

			<p>trascurarse la riscossione soprattutto nel caso di presenza di uno spread vantaggioso tra il tasso WACC contrattuale ed i tassi di reperimento dei capitali sui mercati finanziari. Il limite del 30% già previsto nel vigente Schema di PEF sembra adeguato a consentire in sede di PEF un dimensionamento adeguato ad un livello normale di rischio. Con l'occasione si osserva che la previsione nello Schema 2 dell'Annesso 5.a della contabilizzazione dei crediti verso l'EA "in relazione al valore medio rilevabile nel corso dell'anno" risulta di difficile applicazione se richiesto anche in sede di consuntivo perché comporta un'elaborazione extracontabile da effettuare ad hoc.</p>
<b>Misura 15</b>	<b>Annesso 5</b> Schemi di PEF e relative indicazioni metodologiche	<b>Schema 1 e Schema 2 Colonna riportante il Riferimento agli schemi di contabilità regolatoria.</b>	<p><b>Q 11</b></p> <p>Si chiede un chiarimento a proposito dei codici indicati per le varie voci di conto economico e stato patrimoniale nella colonna riportante il Riferimento agli schemi di contabilità regolatoria degli Schemi 1 e 2, in quanto non trovano riscontro nella prima colonna (codice voce) degli schemi di contabilità regolatoria annessi alla presente delibera in consultazione nonché all'Annesso 3 all'Allegato "A" alla delibera n. 113/2021 (che ha apportato modifiche agli schemi di contabilità regolatoria previsti dalla Delibera ART n. 154/2019).</p> <p>Per i servizi ferroviari, suddetti codici, trovano riscontro nel documento redatto dall'Ufficio Raccolta elaborazione e qualità dei dati dell'ART denominato "Monitoraggio Servizi Ferroviari OSP Nota metodologica": per i servizi su strada nel documento denominato "MONITORAGGIO TRASPORTO PUBBLICO LOCALE – SERVIZI SU STRADA Nota metodologica Torino, 11 luglio 2023 (aggiornamento 13 ottobre 2023)". Suddetti documenti potrebbero essere citati al fine di chiarirne la fonte dei codici in questione (si allegano entrambi).</p>

		<p>Nello Schema 1 relativo ai <u>servizi su strada</u> il dettaglio relativo ai costi per <b>servizi di manutenzione</b> specifica che si tratta dei soli servizi di manutenzione del materiale rotabile, mentre nello Schema 1 relativo ai servizi <u>su ferro</u> il dettaglio relativo ai costi per servizi di manutenzione specifica che si tratta dei servizi di <b>manutenzione esternalizzata</b> potendo questi includere anche servizi diversi dalla manutenzione del materiale rotabile: se l’obiettivo è avere un dettaglio dei soli servizi di manutenzione del materiale rotabile esternalizzati, occorrerebbe procedere ad uniformare i due schemi.</p> <p><b>Schema 2</b></p> <p>Inserire nota relativa ai Crediti commerciali: “<b>I crediti commerciali sono ammessi nel limite del 30 % dei costi regolatori ammessi dati dalle voci 3, 5, 7 dello Schema 1</b>”.</p>	<p>Aggiunta proposta a completamento del dettaglio già presente nell’annesso: si evidenzia che l’aggiunta è proposta per la sola voce di dettaglio relativa ai “<i>Crediti commerciali</i>” e non anche per la voce di dettaglio relativa ai “<i>Crediti verso ente affidante per pagamenti differiti</i>” in quanto questa seconda categoria di crediti non rientra tra le leve operative dell’IA ma dipende dall’EA stesso. In tal senso andrebbe anche modificato il relativo passaggio riportato a pagina 10 quarto capoverso dell’Annesso 5b.</p> <p>Aggiunta proposta a completamento del dettaglio già presente nell’annesso.</p> <p>Aggiunta proposta a completamento del dettaglio già presente nell’annesso.</p>
--	--	---	--

	<p><b>Schema 3</b>  Inserire <b>SI</b> anche alla riga sub S (WACC=TIR) della colonna 1.</p> <p>Si suggerisce, inoltre, l'inserimento di un ulteriore <b>Schema 5</b> dedicato a riepilogare per tutti gli anni di PEF i valori relativi alla quantità di servizi prodotti ed offerti, in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• per i servizi su strada: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ i bus-km offerti, i bus-km tecnici, ed il totale dei bus-km prodotti (somma delle prime due voci);</li> <li>○ i bus-km offerti tramite affidamenti a terzi;</li> </ul> </li> </ul> <p>Ciò anche al fine dell'effettuazione del confronto tra risultato del PEF, costo standard e costo efficiente (vedasi punto 7 dell'Annesso 5b).</p> <p><b>Annesso 5b</b>  Al punto 5 (calcolo compensazione) nell'ultimo capoverso si tratta del caso di sotto-compensazioni, senza affrontare il caso delle "sovra-</p>	<p>Chiarimento richiesto rispetto a quanto indicato nell'annesso</p> <p>Chiarimento richiesto rispetto a quanto indicato nell'annesso</p>
--	--	---

	<p>compensazioni: si ritiene utile un chiarimento in ordine al trattamento delle sovraccompensazioni. Ciò tenuto anche conto di quanto previsto dalla Misura 26 “Verifica dell’equilibrio economico-finanziario e meccanismi incentivanti” dove si fa riferimento sia al caso di sottocompensazione che di sovracompen-sazione.</p> <p>Si ritiene utile un chiarimento a proposito dal fatto che nello Schema 3 lettera O il calcolo della compensazione debba essere effettuato per singolo periodo regolatorio oppure per l’intera durata del contratto.</p> <p>Al punto 7 confronto tra risultato del PEF, costo standard e costo efficiente, la nota 11 che riporta “A tal fine la citata voce (cioè “costi di accesso all’infrastruttura”) è da esplicitare nello Schema 1 come un “di cui” della voce “3.c: Costi per godimento di beni di terzi”” andrebbe eliminata o modificata dato che</p>	Modifica proposta in rettifica a quanto indicato nell’annesso.
--	---	--

	<p><b>Annesso 5.b Paragrafo 4</b></p> <p>Il CIN rappresenta una grandezza data dalla somma algebrica di specifiche voci dell'attivo e del passivo dello stato patrimoniale che misurano il capitale apportato dall'impresa per l'esercizio del servizio oggetto del contratto di servizio; a essa si applica il WACC dell'Autorità al fine di calcolare il margine di utile ragionevole.</p>	<p>nello Schema 1 dell'Annesso 5° relativo ai servizi su ferro è già presente una voce di dettaglio dei “costi per servizi di terzi” denominata “di cui canoni di accesso e utilizzo infrastruttura”.</p> <p>Il CIN rappresenta una grandezza data dalla somma algebrica di specifiche voci dell'attivo e del passivo dello stato patrimoniale che misurano il capitale apportato dall'impresa per l'esercizio del servizio oggetto del contratto di servizio; a essa si applica <b>il WACC dell'Autorità</b>, al fine di calcolare il margine di utile ragionevole, <b>un WACC non superiore a quello dell'Autorità</b>.</p>	Si rinvia al commento di cui alle Definizioni lettera e)
<b>Misura 17</b>	<p>3. Al termine del periodo regolatorio e in occasione di revisione contrattuale con conseguente aggiornamento del PEF allegato al CdS, il margine di utile ragionevole è aggiornato utilizzando:</p> <p>a) il valore pubblicato dall'Autorità al momento dell'aggiornamento o della revisione, per i CdS affidati</p>	<p>3. Al termine del periodo regolatorio e in occasione di revisione contrattuale con conseguente aggiornamento del PEF allegato al CdS, il margine di utile ragionevole è aggiornato utilizzando:</p> <p><b>a) il valore pubblicato dall'Autorità al momento</b></p>	Si rinvia al commento di cui alle Definizioni lettera e)

	<p>direttamente o in house;</p> <p>b) il valore di margine di utile ragionevole inferiore tra quello pubblicato dall'Autorità e quello previsto nel contratto, per i CdS affidati mediante procedura di gara.</p>	<p>dell'aggiornamento o della revisione, per i CdS affidati direttamente o in house;</p> <p>b) il valore di margine di utile ragionevole inferiore tra quello pubblicato dall'Autorità e quello previsto nel contratto, per i CdS affidati mediante procedura di gara.</p> <p><b>il valore di margine di utile ragionevole inferiore tra quello pubblicato dall'Autorità e quello previsto nel contratto</b></p>	
<b>Misura 25</b>	<p>5. I predetti dati, informazioni e documenti rientrano nella titolarità dell'EA e, al fine di garantire la massima trasparenza nella gestione contrattuale, sono pubblicati sul sito web istituzionale dello stesso, con particolare riferimento a)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) CDS in vigore;</li> <li>b) le carte della qualità dei servizi in vigore;</li> <li>c) i risultati delle indagini di Customer Satisfaction</li> <li>d) i principali indicatori di natura economica, tecnico-gestionale e qualitativa previsti dal CdS.</li> <li>e) il livello annuale degli investimenti effettuati e della loro programmazione fino al termine dell'affidamento.</li> </ul>	<p>5. I predetti dati, informazioni e documenti rientrano nella titolarità dell'EA e, al fine di garantire la massima trasparenza nella gestione contrattuale, sono pubblicati sul sito web istituzionale dello stesso, con particolare riferimento a)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) CDS in vigore;</li> <li>b) le carte della qualità dei servizi in vigore;</li> <li>c) i risultati delle indagini di Customer Satisfaction</li> <li>d) i principali indicatori di natura economica, tecnico-gestionale e qualitativa previsti dal CdS.</li> <li>e) il livello annuale degli investimenti effettuati <b>distinto</b></li> </ul>	<p><b>Q 15</b></p> <p>La proposta di integrazione mira a poter disporre di una informazione aggiornata dei vari settori di investimento e non solo del relativo ammontare complessivo annuo (distinguendo ad es. gli investimenti in acquisto di nuovi mezzi, in tecnologie, informatizzazione, in impianti di manutenzione etc...).</p>

	<p>7. L'EA pubblica annualmente sul proprio sito web istituzionale la relazione sull'andamento economico, dell'efficienza, della qualità e del rispetto degli OSP indicati nel CdS, ai sensi di quanto disposto dall'art. 30 del d.lgs. 201/2022. La suddetta relazione include gli esiti delle attività di monitoraggio di cui alla presente Misura, con riferimento particolare agli indicatori di natura economica, tecnico-gestionale e qualitativa previsti dal CdS e agli investimenti effettuati, e in relazione agli obiettivi di cui alla Misura 16.</p>	<p><b>per settori di investimento</b> e della loro programmazione fino al termine dell'affidamento.</p> <p><b>7. In caso di affidamenti da parte degli Enti locali o da parte di altri soggetti dei servizi di competenza degli Enti locali,</b> L'EA pubblica annualmente sul proprio sito web istituzionale la relazione sull'andamento economico, dell'efficienza, della qualità e del rispetto degli OSP indicati nel CdS, ai sensi di quanto disposto dall'art. 30 del d.lgs. 201/2022. La suddetta relazione include gli esiti delle attività di monitoraggio di cui alla presente Misura, con riferimento particolare agli indicatori di natura economica, tecnico-gestionale e qualitativa previsti dal CdS e agli investimenti effettuati, e in relazione agli obiettivi di cui alla Misura 16.</p>	<p>In aderenza a quanto previsto dal d.lgs. 201/2022, la modifica tende a precisare ulteriormente il contesto di redazione della Relazione annuale. Nei casi di affidamento di servizi di competenza delle Regioni, continua ad applicarsi il Regolamento 1370/2007 e s.m.i.</p>
<b>Misura 26</b>	<p>5. Qualora, in esito al confronto di cui al precedente punto 2, si riscontri una sotto-compensazione derivante da aumento delle voci di costo e/o</p>	<p>5. Qualora, in esito al confronto di cui al precedente punto 2, si riscontri una sotto-compensazione derivante da</p>	<p><b>Q 16</b> Alla Misura 26, c. 5 si propone di intervenire sull'ultimo periodo relativo all'esclusione della proroga dei contratti, in quanto tale possibilità DEVE essere contemplata (SE e IN QUANTO consentita dalla normativa vigente), per evitare</p>

	<p>diminuzione delle voci di ricavo, cui non è associato un rischio allocato all'IA ai sensi della Misura 12, l'EA procede, per il periodo regolatorio precedente, all'erogazione delle minori somme rilevate e, per il periodo regolatorio successivo, all'aumento del corrispettivo oppure alla ridefinizione del perimetro dei servizi o del sistema tariffario, in misura corrispondente a tali minori somme erogate, escludendo, in ogni caso, la possibilità di estensione della durata del contratto oltre la scadenza prevista.</p>	<p>aumento delle voci di costo e/o diminuzione delle voci di ricavo, cui non è associato un rischio allocato all'IA ai sensi della Misura 12, l'EA procede, per il periodo regolatorio precedente, all'erogazione delle minori somme rilevate e, per il periodo regolatorio successivo, all'aumento del corrispettivo oppure alla ridefinizione del perimetro dei servizi o del sistema tariffario, in misura corrispondente a tali minori somme erogate,</p> <p><b>escludendo, in ogni caso, la possibilità di estensione della durata del contratto oltre la scadenza prevista.</b></p>	<p>eccessive ingessature del sistema (che costringerebbero a incrementi di corrispettivo/tariffe oppure a riduzioni del servizio da comprimere nel successivo periodo regolatorio). Conseguentemente si propone: a) di sopprimere le parole da "escludendo" fino alla fine del periodo; oppure b) di sostituire le parole "escludendo, in ogni caso," con le seguenti "ferma restando, nel rispetto della normativa vigente".</p>
<b>Misura 27</b>	<p>Formula del price-cap  <math>T_t \leq T_{t-1} * [1 + F_{t-1} + (Q_t - Q_{t-1})]</math></p>	<p>Formula del price-cap  <math>T_t \leq T_{t-1} * [1 + F_{t-1} + (Q_t - Q_{t-1})]</math></p>	<p><b>Q 18</b>  Al fine di favorire la comprensibilità della formula si suggerisce di adottare ove necessaria la modalità di formattazione “pedice”.</p>