

Consultazione – Revisione delibera ART n. 154/2019

(Delibera ART n. 189/2023)

E
AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI
Protocollo N. 0025535/2024 del 08/03/2024

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
Q1. Si richiedono osservazioni sul contenuto delle "Definizioni", con riferimento alle sole modifiche proposte.	<i>q) Load factor: 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.</i>		Si richiede di precisare se per il coefficiente in esame si debbano prendere a riferimento i posti seduti ovvero se per il calcolo si debba tener conto anche dei posti in piedi.
Q9. Si richiedono considerazioni sull'opportunità di disciplinare specificatamente le modalità di allocazione degli eventuali ricavi ottenuti dall'IA dalla vendita dei beni finanziati con risorse pubbliche, una volta decaduto il vincolo di destinazione d'uso.			Si ritiene opportuno, laddove s'intenda disciplinare specificatamente le modalità di allocazione degli eventuali ricavi ottenuti dall'IA dalla vendita dei beni finanziati con risorse pubbliche, una volta decaduto il vincolo di destinazione d'uso, che siano opportunamente disciplinate anche le modalità di allocazione degli eventuali costi a carico dell'IA. Ci si riferisce, ad esempio, ad eventuali costi di dismissione del materiale rotabile che dovrebbero essere ripartiti, nella medesima logica che guida la spartizione dei ricavi, tra IA e EA in qualità di utilizzatori.



<p>Q10. Si richiedono osservazioni sul modello di matrice dei rischi, di cui all'Annesso 4.</p>	<p><i>Annesso 4 [...] Evento Modifiche legislative (e.g. fiscali, ambientali, tariffarie) o regolatorie (e.g. condizioni minime di qualità) che introducono oneri non prevedibili a carico dell'IA per <l'effettuazione del servizio</i></p>	<p>L'inclusione del rischio derivante dalle "Modifiche legislative (e.g. fiscali, ambientali, tariffarie) o regolatorie (e.g. condizioni minime di qualità)" tra i "rischi operativi da traslare in capo all'IA" non appare pertinente. A tale riguardo, si evidenzia come l'Annesso 4 del documento posto in consultazione - relativamente alla natura dei rischi operativi - richiami in nota (cfr. nota 4) il nuovo codice degli appalti e, in particolare, l'art. 177, del d.lgs. n. 36/2023. Premesso, che i contratti di concessione in ambito TPL, di cui al regolamento (CE) 1370/2007, sono esclusi dall'ambito di applicazione del Codice degli appalti pubblici (cfr. art. 149, comma 4), appare, tuttavia, mutuabile dal Codice stesso il principio espresso dall'art. 192, secondo cui il rischio del c.d. "change of law" non rientra tra quelli trasferibili all'operatore privato.</p> <p>L'art. 192 stabilisce, infatti, che "al verificarsi di eventi sopravvenuti straordinari e imprevedibili, <u>ivi compreso il mutamento della normativa o della regolazione di riferimento</u>, purché non imputabili al concessionario, che incidano in modo significativo sull'equilibrio economico-finanziario dell'operazione, il concessionario può chiedere la revisione del contratto nella misura strettamente necessaria a ricondurlo ai livelli di equilibrio e di traslazione del rischio pattuiti al momento della conclusione del contratto.</p> <p>L'alterazione dell'equilibrio economico e finanziario dovuto a eventi diversi da quelli di cui al primo periodo e rientranti nei rischi allocati alla parte privata sono a carico della stessa". Tale tipologia di rischio è, infatti, del tutto esogena alla sfera operativa dell'IA. Qualora il rischio non governabile dall'impresa venisse imputato ad essa, ciò avrebbe un effetto non sostenibile sui contratti in corso. Si propone pertanto di</p>
---	---	---



			<p>ripristinare il suddetto evento tra i rischi in capo all'EA, come previsto nella vigente versione della Matrice dei rischi di cui alla Delibera n. 154/2019.</p>
<p>Q11. Si richiedono osservazioni sugli schemi di PEF e relative indicazioni metodologiche per la redazione, di cui all'Annesso 5.</p>	<p><i>B) Immobilizzazioni</i> <i>I - Immobilizzazioni immateriali:</i> 1) <i>costi di impianto e di ampliamento;</i> 2) <i>costi di sviluppo;</i> 3) <i>diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno;</i> 4) <i>concessioni, licenze, marchi e diritti simili;</i> 7) <i>altre.</i> <i>II - Immobilizzazioni materiali:</i> 1) <i>terreni e fabbricati;</i> 2) <i>impianti e macchinario;</i> 3) <i>attrezzature industriali e commerciali;</i> 4) <i>altri beni;</i></p>	<p>B) Immobilizzazioni I - Immobilizzazioni immateriali: 1) costi di impianto e di ampliamento; 2) costi di sviluppo; 3) diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno; 4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili; 6) immobilizzazioni in corso e acconti; 7) altre II - Immobilizzazioni materiali: 1) terreni e fabbricati; 2) impianti e macchinario; 3) attrezzature industriali e commerciali; 4) altri beni; 5) immobilizzazioni in corso e</p>	<p>In riferimento all'Annesso 5a, si chiede di voler esplicitare, all'interno dello schema 2 – Stato Patrimoniale Regolatorio e determinazione dell'utile ragionevole, che il limite dei crediti iscrivibili a CIN pari al 30% dei costi regolatori ammessi, dati dalle voci 3, 5 e 7 dello Schema 1, sia riferito esclusivamente ai crediti commerciali, esclusi quindi i crediti verso EA per pagamenti differiti</p> <p>In riferimento all'Annesso 5b “Indicazioni metodologiche per la redazione del PEF”, par. 4 “Individuazione del capitale investito netto (CIN) e determinazione dell'utile ragionevole”, con particolare riguardo alle voci relative all'attivo patrimoniale si propone di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ripristinare all'interno del calcolo delle Immobilizzazioni (BI e BII) anche le voci relative ad “immobilizzazioni in corso e acconti”, che possono rappresentare esposizioni importanti per le imprese del settore, ad esempio per quanto riguarda gli acconti relativi all'acquisto di materiale rotabile. Si ritiene, infatti, che tali esposizioni siano quantomai inerenti all'attività dell'IA in quanto propedeutiche alla fornitura di beni necessari allo svolgimento dei servizi, con valore unitario che, in alcuni casi, supera i 10 milioni di €. Si sottolinea come le esposizioni di cui trattasi non generano proventi finanziari, pertanto da non ricondurre ad immobilizzazioni di natura finanziaria. Al contrario,



	<p><i>C) Attivo circolante:</i> <i>I - Rimanenze:</i> <i>1) materie prime, sussidiarie e di consumo;</i></p> <p><i>II - Crediti, con separata indicazione, per ciascuna voce, degli importi esigibili oltre l'esercizio successivo:</i> <i>1) verso clienti;</i> <i>5-quater) verso altri</i></p>	<p>acconti;</p> <p>C) Attivo circolante: I - Rimanenze: 1) materie prime, sussidiarie e di consumo; 2) prodotti in corso di lavorazione e semilavorati; 3) lavori in corso su ordinazione; 4) prodotti finiti e merci; 5) acconti.</p> <p>II - Crediti, con separata indicazione, per ciascuna voce, degli importi esigibili oltre l'esercizio successivo: 1) verso clienti; 2) verso imprese controllate; 3) verso imprese collegate; 4) verso controllanti; 5) verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti; 5-bis) crediti tributari; 5-quater) verso altri</p> <p>D) Ratei e risconti.</p>	<p>devono essere considerate nel calcolo del Capitale Investito Netto in quanto ad esse corrisponde un pari importo da finanziare;</p> <ul style="list-style-type: none">- ripristinare interamente la voce CI) "Rimanenze", non solo limitatamente alla quota relativa a "materie prime, sussidiarie e di consumo", in quanto anche le altre partite appaiono tutte connaturate alla gestione operativa tipica di un'impresa di trasporto;- ripristinare all'interno della voce "CII) - Crediti" anche i crediti tributari (art. 2424, comma 5-bis, del codice civile) per la quota legata ad imposte di natura ricorrente (a titolo esemplificativo, l'IVA), anche in coerenza con l'Allegato 2 al D.M. 157/2018. L'inclusione anche dei crediti "2) verso imprese controllate", "3) verso imprese collegate", "4) verso controllanti" e "5) verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti" appare necessaria in quanto le imprese controllate, collegate, controllanti e sottoposte al controllo delle controllanti, operano a condizioni di mercato; pertanto il pagamento di eventuali prestazioni svolte dall'impresa di trasporto nei confronti delle stesse avviene con le tempistiche di pagamento tipiche del mercato, generando quindi dei crediti a fine anno. In considerazione di quanto sopra, si propone quindi di ripristinare le stesse tra i crediti utilizzati per il calcolo del CIN, ferma restando la natura operativa e non finanziaria di tali partite e la pertinenza alle attività disciplinate al servizio oggetto di affidamento;
--	---	---	--



	<p><i>Passivo:</i> <i>D) Debiti, con separata indicazione, per ciascuna voce, degli importi esigibili oltre l'esercizio successivo:</i> <i>7) debiti verso fornitori;</i> <i>14) altri debiti.</i></p>	<p>Passivo: D) Debiti, con separata indicazione, per ciascuna voce, degli importi esigibili oltre l'esercizio successivo: 7) debiti verso fornitori; 9) debiti verso imprese controllate; 10) debiti verso imprese collegate; 11) debiti verso controllanti; 11-bis) debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti; 12) debiti tributari; 13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale; 14) altri debiti.</p> <p>E) Ratei e risconti</p>	<p>- ripristinare la voce "D) Ratei e risconti" nel calcolo in quanto parte del capitale circolante in coerenza con il succitato Allegato 2 al D.M. 157/2018.</p> <p>Sempre in merito all'Annesso 5b "Indicazioni metodologiche per la redazione del PEF", par. 4 "Individuazione del capitale investito netto (CIN) e determinazione dell'utile ragionevole" con riferimento alle voci relative al passivo patrimoniale si propone di:</p> <p>- ripristinare nella voce "D) - Debiti" anche:</p> <ul style="list-style-type: none">o i debiti verso imprese controllate, collegate, controllanti e sottoposte al controllo delle controllanti di cui ai numeri 9), 10), 11) e 11-bis) dell'art. 2424 del codice civile in quanto, analogamente a quanto indicato per i crediti della stessa natura, si ritiene che debbano beneficiare delle medesime condizioni di mercato dei debiti verso fornitori terzi in termini di tempistiche di pagamento, generando quindi debiti a fine anno, fermo restando la natura operativa e non finanziaria di tali partite e la pertinenza alle attività disciplinate al servizio oggetto di affidamento;o i debiti tributari relativamente ad imposte di natura ricorrente, di cui al n. 12 dell'art. 2424 del c.c. (a titolo esemplificativo, l'IVA) e i debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale di cui al n. 13 del
--	--	---	--



			<p>suddetto articolo, anche in coerenza con l'Allegato 2 al D.M. 157/2018.</p> <ul style="list-style-type: none">- ripristinare la voce "E) Ratei e risconti" nel calcolo in quanto parte del capitale circolante in coerenza con il succitato Allegato 2 al D.M. 157/2018. <p>Si segnala inoltre che, nei casi in cui il materiale rotabile sia messo a disposizione in leasing dall'EA, potrebbero verificarsi effetti distorsivi a seconda dei principi contabili applicati dagli operatori economici. Ad esempio, in caso di applicazione dei principi contabili internazionali e di trattamento contabile conforme allo <i>standard IFRS16</i> si avrà un incremento del CIN; viceversa, in caso di applicazione di <i>Italian standard</i>, il <i>leasing</i> non avrà impatto sul CIN. Si chiede, dunque, di prevedere, negli schemi di PEF definiti da codesta Autorità, dei meccanismi di normalizzazione nel trattamento dei beni messi a disposizione in leasing dall'EA finalizzati ed evitare asimmetrie tra gli operatori economici in funzione dei diversi principi contabili da essi applicati.</p>
Misura 17			<p>Benché la misura 17 della Delibera n. 154/2019 relativa alla determinazione del margine di utile ragionevole non sia oggetto di consultazione, Trenitalia desidera rappresentare la necessità di un coordinamento tra la suddetta misura ed il procedimento avviato dall'Autorità con Delibera n. 244/2022 per la revisione della metodologia per la determinazione del margine di utile ragionevole nei servizi di trasporto pubblico, su strada e ferroviario, anche all'esito del procedimento avviato con Delibera n. 157/2022 per la verifica di impatto della regolazione concernente la suddetta metodologia (il cui termine di conclusione è attualmente fissato al 28 marzo</p>



			2024). Trenitalia si rende disponibile sin da ora a fornire il proprio contributo e a formulare opportune osservazioni, nello specifico riferite al capitale investito.
--	--	--	---