



COMMISSIONE INFRASTRUTTURE, MOBILITÀ E GOVERNO DEL TERRITORIO

Consultazione pubblica sullo schema di atto di
regolazione recante “Metodologie e criteri per garantire
l’efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto
ferroviario regionale”

(Delibera ART n. 66/2018)

CONTRIBUTO DELLE REGIONI E PROVINCE AUTONOME

- Torino, 25 ottobre 2018 -

- **Premessa**: condivisione dello schema dell'atto regolatorio

- **Osservazioni generali** sul rapporto con:
 - il DM 157/18 "Costi standard"
 - l'Osservatorio Nazionale per le Politiche del TPL

- **Osservazioni sulle singole misure**, in particolare:
 - Ambito e tempi di attuazione (Mis. 1)
 - Attribuzione degli obiettivi di efficienza (Mis. 2)
 - Attuazione degli obiettivi di efficienza (Mis. 2)
 - Proposta di nuovi indicatori KPI (Mis. 2)
 - Ruolo di ART nella valutazione dei dati di contabilità reg. (Mis 4)

Premessa: condivisione dell'atto regolatorio



- Le Regioni, Enti Affidanti dei servizi di trasporto passeggeri regionale, ritengono “*assolutamente condivisibile*”:
 - la volontà di perseguire gli obiettivi di efficientamento
 - una chiara e condivisa redazione della contabilità dei costi da parte delle imprese ferroviarie
- E' ritenuto “*particolarmente rilevante*”:
 - l'introduzione del principio di separazione contabile delle voci riconducibili al Contratto di Servizio dalle altre attività svolte dall'IF
 - l'introduzione della riconciliazione con il bilancio delle stesse

Rapporto con DM 157/2018 “Costi standard”



- La Relazione Illustrativa, precisa che, per vari motivi, tra il costo standard di cui al DM 157/2018 e il costo operativo di cui allo schema di delibera ART in oggetto non vi è immediata correlazione
- Si intravede tuttavia una potenziale sovrapposizione tra le indicazioni del DM 157/2018 e lo schema di atto regolatorio in oggetto in merito all'identificazione del corrispettivo da attribuire all'Azienda
- **Si chiede di chiarire quale eventuale modalità operativa sia necessaria in caso di valori sostanzialmente diversi**

Rapporto con Osservatorio Nazionale



- La banca dati dell'“Osservatorio Nazionale per le Politiche del TPL” è qualitativamente e quantitativamente rilevante; i dati sono certificati dalle Aziende e vengono utilizzati per le finalità di cui al DPCM 11 marzo 2013
- Per le imprese ferroviarie, l'atto regolatorio in consultazione sembra imporre un'ulteriore raccolta dati rispetto a quella dovuta per legge all'Osservatorio Nazionale. Si evidenziano due problematiche:
 - le Imprese Ferroviarie si troveranno ad un ulteriore adempimento;
 - si potrebbero creare interpretazioni diverse per la medesima voce nei due DB
- Si invita l'ART ad assicurare l'uniformità della terminologia delle diverse voci e le corrispondenze tra i dati delle componenti economiche e contrattuali già raccolti e utilizzati nella banca dati dell'Osservatorio Nazionale

Rapporto con Osservatorio Nazionale – un esempio



- A solo titolo di esempio si consideri il dato dei **ricavi da titoli di viaggio**
- Nell'annuale rilevazione "Dati sintetici" annuale dell'Osservatorio Nazionale è suddivisa nelle tre voci:
 - ricavi da titoli di viaggio
 - ricavi da integrazione tariffaria
 - altri ricavi, comunque connessi ai titoli di viaggio
- Nelle tabelle di Conto Economico il dato dei ricavi da traffico è suddiviso in:
 - ricavi da traffico passeggeri
 - di cui ricavi da vendita abbonamenti
 - ricavi accessori
- E' auspicabile che vengano indicati gli stessi dati in entrambi i database o, se impossibile perché le finalità di ART richiedono un dettaglio diverso, chiarire il rapporto tra gli stessi.

Ambito di attuazione (Mis. 1) – Problematiche e proposta



- *“Le Misure di cui al Titolo I relative alle metodologie, criteri e procedure per il perseguimento dell’efficienza nelle gestioni si applicano ai contratti di servizio affidati con gara per i quali **la procedura di affidamento è stata avviata successivamente alla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio**” (Misura 1, punto 5, primo paragrafo)*
- In sede di istruttoria del documento è stato messo in dubbio se l’**avviso di preinformazione** possa essere considerato “avvio della procedura”
- Si chiede pertanto di specificare che per “avvio della procedura” si intende quanto già specificato nella Relazione Illustrativa (paragrafo 2.1.2):
 - la pubblicazione del bando di gara e, nel caso di procedure ristrette, l’invio delle lettere di invito;
 - la data di pubblicazione della delibera di approvazione, nel caso di affidamenti diretti o in house

Tempi di attuazione (Mis. 1) - Problematiche



- *“Le Misure si applicano altresì ai contratti di servizio già stipulati alla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio, per i quali si realizzi, ove prevista, per disposizione di legge o **per contratto**, una **revisione** in data successiva a quella di entrata in vigore del presente atto regolatorio”* (Misura 1, punto 5, secondo paragrafo)
- Sono segnalate almeno due problematiche:
 - l'utilizzo di una diversa **terminologia** adottata nei contratti in luogo del termine “revisione” (modifica contrattuale, aggiornamento, rimodulazione, riequilibrio del PEF) potrebbe portare a dubbi interpretativi circa l'obbligo di attuazione
 - la **modifica non sostanziale** di un allegato contrattuale non dovrebbe intendersi “revisione contrattuale”, se non quando sostanziale
- **Si richiede ad ART di definire in modo inequivocabile le situazioni in cui sussista l'obbligo di applicazione**

Tempi di attuazione (mis. 1) - Proposta



- chiarire che **non sussiste** l'obbligo di attuazione dell'atto regolatorio, **in caso di revisione del Programma di Esercizio e di altri allegati al Contratto non riguardanti il Piano Economico Finanziario**
- chiarire che anche laddove la revisione fosse riguardante il Piano Economico Finanziario, **sussista** l'obbligo di attuazione dell'atto regolatorio **solo in caso di modifica sostanziale**. Al fine di evitare interpretazioni diverse tra enti affidanti e imprese ferroviarie si potrebbe quantificare la “sostanziale” revisione contrattuale in termini percentuali utilizzando un parametro ritenuto rappresentativo dell'entità della modifica (a titolo di esempio lo scostamento del Risultato netto in PEF e quello in CER rispetto al totale dei Ricavi in Conto Economico)
- imporre che **entro un ragionevole termine temporale dall'emissione dell'atto regolatorio** (ad esempio 5 anni) sussista comunque l'obbligo di attuazione.

Attribuzione degli obiettivi di efficienza (Mis. 2) - 1/2



- L'individuazione dei parametri di recupero di efficienza è effettuata da ART, previa richiesta da parte dell'Ente Affidante
- Sembra di capire che la formula dell'Annesso 1, e in particolare i coefficienti di regressione, non sarà pubblicata neppure in occasione dell'emissione definitiva
- Tale procedura è comprensibile poiché permette un filtro da parte di ART a letture improprie su un argomento di indiscussa complessità tecnica, ma solleva due problematiche:
 - impossibilità di procedere a **valutazioni indipendenti** da parte dell'Ente Affidante
 - necessità di specificare nel dettaglio le finalità del **nuovo ruolo di ART**

Attribuzione degli obiettivi di efficienza (Mis. 2) – 2/2



- **Si consiglia di fornire gli elementi utili all'Ente Affidante al fine di valutare in modo indipendente le singole variabili che compongono la formula dell'Annesso 1, senza le quali l'Ente è impossibilitato alla valutazione quantitativa dell'efficientamento**
- **Condividendo e valutando positivamente gli obiettivi che l'atto regolatorio di ART si prefigge, in termini di efficientamento del servizio ferroviario, le Regioni evidenziano la volontà di condivisione della procedura con l'Autorità, relativamente alle parti di propria competenza e conoscenza**
- **Seppur consapevoli della ratio dell'atto regolatorio, secondo cui la procedura è finalizzata al perseguimento di efficienza e trasparenza, la mancanza di questa esplicita specificazione potrebbe portare a ritenere che l'analisi di ART sia finalizzata a un giudizio di tipo tecnico anche sulla qualità del PEF trasformando la trasmissione ad ART, ai sensi del comma 6, in una sorta di richiesta di consulenza sul contratto. Si consiglia di precisare l'ambito e la finalità delle osservazioni di cui al comma 6.**

Attuazione degli obiettivi di efficienza (Mis. 2)



- Circa l'attuazione delle previsioni di efficientamento si intravedono i seguenti problemi:
 - attribuzione della **responsabilità di attuazione** in capo alle Imprese Ferroviarie in sede di matrice dei rischi allegata al PEF
 - conseguenze in caso di **mancato raggiungimento**
 - diversa “visione” dell'Ente Committente e dell'Impresa Ferroviaria circa le **modalità di raggiungimento dell'efficientamento**
- Si consiglia di chiarire che **l'attribuzione delle responsabilità circa l'efficientamento del costo operativo in ambito contrattuale dovrà essere esplicitamente riconducibile all'Azienda**, al netto di eventuali scostamenti sulle materie prime indipendenti da essa o di altre circostanze di contesto locale
- Si richiede di sottolineare che **le modalità con cui l'efficientamento verrà intrapreso dovrà comunque essere condiviso con l'Amministrazione affidante**

Proposta di nuovi indicatori KPI (Mis. 2)



- Introduzioni dell'indicatore “**costo del lavoro totale per treno*km**”
- Introduzione dell'indicatore “**fattore di carico medio o load factor**” (anche semplificato, ad esempio con la seguente formulazione: “**passengeri trasportati rispetto al totale di posti offerti**”)
- Introduzione di indicatori **indicatori qualitativi correlati alle prestazioni del GI in linea** (in caso di guasti, ecc...) e nelle stazioni (informazione ai viaggiatori, assistenza, qualità degli spazi di attesa, accessibilità, ecc...)
- Introduzione di un indicatore che rappresenti l'**eventuale scostamento temporale degli investimenti previsti**, sia relativamente al rinnovo del materiale rotabile, sia relativamente alla realizzazione di investimenti infrastrutturali
- Perplessità circa gli indici:
 - Costo della manutenzione per n. di mezzi o altri denominatori
 - Paxkm o Posti-km per n. Abitanti

Precisazioni definizioni tecnico economiche in Annesso 3 (Mis. 3)



- Unità di misura
- Sanzioni extracontrattuali
- Distinzione tra Causa forza maggiore ed altre IF
- Età parco rotabile
- Inflazione IPCA
- Treni programmati / soppressi
- Ore treno

Ruolo di ART nella valutazione dei dati di contabilità regolatoria (Mis. 4)



- Con riferimento all'invio ad ART dei dati di Annesso 3 e della Relazione, si ritiene necessario esplicitare la modalità con cui ART tratterà i dati:
 - ART si limiterà a **recepire passivamente** quello che le sarà inviato dalle imprese ferroviarie (utilizzando i dati solo per l'aggiornamento dei parametri di efficientamento) oppure
 - ART eserciterà un potere di **valutazione critica** dei criteri contenuti nella relazione allegata ai dati della contabilità regolatoria e quindi di intervento sui criteri stessi per eventualmente modificarli
- Al punto 7 dopo il punto, si richiede integrazione attraverso seguente frase : *“I ricavi relativi ai servizi interregionali vengono allocati ai centri di costo relativi ai contratti di servizio interessati, attraverso metodologie che tengano conto anche della distribuzione dell'utenza sugli stessi.”*



COMMISSIONE INFRASTRUTTURE, MOBILITÀ E GOVERNO DEL TERRITORIO

Il documento “CONTRIBUTO DELLE REGIONI E PROVINCE AUTONOME” è stato realizzato nell'ambito del Coordinamento Tecnico Interregionale della Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio della Conferenza della Regioni

Approvato dalla Commissione IMG T nella seduta del 17 ottobre 2018

Approvato dalla Conf. delle Regioni e PA nella seduta del 18 ottobre 2018

giuseppe.dangelo@regione.campania.it (coordinatore)

commissione.IMG T@pec.regione.campania.it (PEC)