

Roma, 16 ottobre 2018

**Autorità di Regolazione dei Trasporti**

Via Nizza 230, 10126 Torino

A mezzo posta certificata

PEC: [pec@pec.autorita-trasporti.it](mailto:pec@pec.autorita-trasporti.it)

**OSSERVAZIONI ASSTRA**

**Consultazione pubblica sullo schema di atto di regolazione recante metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale.**

**Misura 1 – Oggetto, finalità e ambito di applicazione**

**Quesiti**

**Q.1 Si richiedono osservazioni sulla formulazione dei diversi punti della Misura 1.**

**Proposte di modifica**

1. Il presente atto regolatorio definisce metodologie, criteri e procedure per assistere gli Enti Affidanti nell'applicazione del DM 157/2018 sui costi standard ai fini per il del perseguimento da parte degli Enti Affidanti (EA) di obiettivi di efficientamento delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale anche attraverso misure di contabilità regolatoria rivolte alla redazione della contabilità dei costi da parte delle imprese ferroviarie (IF) e alla separazione contabile tra le attività svolte dalle medesime in regime di servizio pubblico e le altre attività, nonché tra le attività afferenti a diversi contratti di servizio.

2. Le metodologie, I criteri e le procedure di cui alle Misure successive sono orientati a garantire l'efficienza delle gestioni, nonché le condizioni di trasparenza, assenza di sussidi incrociati ed accessibilità delle informazioni pertinenti, anche al fine di assicurare un'adeguata commisurazione dei corrispettivi e delle compensazioni.

3. Le Misure contenute nel presente atto regolatorio si applicano ai servizi di trasporto regionale ferroviario di passeggeri connotati da oneri di servizio pubblico, eserciti da parte delle IF su rete ferroviaria nazionale o interconnessa, oggetto di contratti di servizio affidati secondo tutte le modalità previste dall'ordinamento, direttamente e in house. Per i servizi eserciti su rete isolata, il presente atto regolatorio trova applicazione limitatamente alle Misure contenute nel Titolo II.

4. Sono tenuti all'applicazione delle Misure gli EA, relativamente ~~alle metodologie e~~ ai criteri per la definizione degli obiettivi di efficientamento ed al contenuto dei contratti di servizio (anche in termini di obblighi di rendicontazione contabile da parte dell'IF) e le IF titolari di contratti di servizio, relativamente alle Misure in materia di contabilità regolatoria e separazione contabile.

5. Le Misure di cui al Titolo I relative ~~alle metodologie, ai~~ 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, nonché~~ ai contratti di servizio affidati direttamente o *in house*, stipulati in data successiva a quella di entrata in vigore del presente atto regolatorio. ~~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.~~

6. Le Misure di cui al Titolo II in materia di contabilità regolatoria e separazione contabile si applicano, a partire ~~dal secondo bilancio di esercizio successivo~~ dalla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio, coincidente con la data di pubblicazione della delibera di approvazione dello stesso.

## Nota esplicativa ed ulteriori osservazioni

### Q.1 Si richiedono osservazioni sulla formulazione dei diversi punti della Misura 1.

Il primo aspetto di carattere generale, che merita un'attenta ed accurata valutazione, è relativo al perimetro delle competenze dell'Autorità dei trasporti. *Nulla quaestio* in relazione alla contabilità regolatoria e separazione contabile, atteso che il comma 3 dell'articolo 37 del d.l. n. 201/2011 stabilisce la competenza dell'Autorità per la determinazione dei criteri per la redazione della contabilità delle imprese regolate. Diversi dubbi sorgono, invece, non tanto sulle competenze generali dell'ART in materia di efficienza, termine questo disseminato in molti provvedimenti comunitari e nazionali, ma sul fatto che l'ART sia dotata della potestà di definire direttamente – in luogo degli enti affidanti – le percentuali di efficientamento, gli indicatori di performance e gli obiettivi da raggiungere.

Emerge, inoltre, una palese sovrapposizione nonché duplicazione tra le misure ART, segnatamente la misura 2, e le previsioni contenute nel **decreto sui costi standard**, che come è noto, è entrato in vigore non più di due mesi fa, dopo una lunga fase gestazionale e di concertazione interistituzionale. Al di là delle rassicurazioni presenti nella relazione illustrativa che analizzano le differenze e le finalità dei due provvedimenti, è di tutta evidenza che l'Ente Affidante viene posto in una condizione di confusione ed incertezza circa le scelte metodologiche per l'individuazione del riferimento per la definizione della base d'asta in caso di gara o per la definizione della compensazione in caso di affidamento senza gara.

A favore della scelta metodologica costi standard gioca anche la coerenza tra ripartizione del Fondo nazionale trasporti tra le Regioni (livello macro) e distribuzione all'interno della Regione (livello micro). Infatti, nel momento in cui il costo standard costituisce uno dei parametri per la ripartizione del FNT tra le Regioni, non ripetere lo stesso criterio a livello intraregionale potrebbe determinare una non corretta ed iniqua ripartizione delle risorse.

Per di più una normativa primaria dello Stato - sulla cui prevalenza è superfluo soffermarsi - ovvero **l'articolo 17 del d.lgs n.422 del 1997 espressamente stabilisce che le compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico locale sono determinate secondo il criterio dei costi standard**. Previsione questa che viene ulteriormente rafforzata da un'altra legge dello Stato, l'articolo 8-bis del d.l. n.50 del 2017. Infine, non si può omettere la delibera ART n. 49 del 2015 la cui misura 12 espressamente prescrive al punto 1 che ai fini della

determinazione delle compensazioni a copertura degli obblighi di servizio gli enti affidanti si attengono ai principi sia del REG. n.1370/2007 che del succitato articolo 17 del d.lgs n.422 del 1997. La stessa ART con il prospetto 2 alla delibera n.49/2015 definisce una procedura per la predisposizione del PEF simulato, fornendo delle prescrizioni dettagliate su come devono essere stimati i costi del personale, gli ammortamenti, il ragionevole margine di utile.

Inoltre, al fine di assicurare la coerenza dell'atto regolatorio con la normativa comunitaria e nazionale riteniamo necessario **delimitare la portata applicativa obbligatoria del provvedimento regolatorio ai soli affidamenti diretti e in house**. Infatti, come più volte e chiaramente evidenziato nella relazione illustrativa dello schema di delibera, è la stessa gara e le sue caratteristiche (lotti, criteri di ammissioni, requisiti di partecipazione, etc) che, in via autonoma ed endogena, conduce verso la minimizzazione dei costi e l'incremento della qualità del servizio. Lo stesso legislatore europeo (Reg. 2338/2016 articolo 6, comma 4 bis) stabilisce che l'autorità competente stabilisce requisiti di prestazione misurabili, trasparenti e verificabili, **qualora decida di aggiudicare direttamente un contratto di servizio pubblico**.

Imporre l'obbligo per gli enti affidanti di rivolgersi all'ART a nostro avviso determina una rigidità rispetto a libere forze di mercato oltre che un appesantimento delle tempistiche(+90gg), che notoriamente non sono brevi.

L'applicazione della misura potrebbe risultare di difficile armonizzazione con gli affidamenti in essere che presentano una revisione del contratto di servizio, prevista per legge o dal contratto stesso. Si propone di limitare il campo di applicazione esclusivamente ai contratti di servizio, affidati direttamente o in house, stipulati in data successiva a quella di entrata in vigore del presente atto regolatorio.

Si propone l'applicazione del Titolo II in tempi meno stringenti, per consentire tempi idonei all'adeguamento tecnologico dei sistemi informativi e dei registri contabili delle Aziende coinvolte.

## **Titolo I - Metodologie, criteri e procedure per l'efficienza delle gestioni**

### **Misura 2 - Criteri e procedure per perseguire l'efficienza negli affidamenti dei servizi di trasporto ferroviario regionale di passeggeri**

#### **Quesiti**

**Q.1 Si richiedono osservazioni sui contenuti e le finalità del Piano Raggiungimento Obiettivi regolatori (PRO) E se vi siano altri elementi, ipotesi o aspetti che il PRO dovrebbe prendere in considerazione**

**Q.2 Si richiedono osservazioni sulla procedura prevista ai punti 4 e 5 per perseguire l'efficienza negli affidamenti**

**Q.3 Si chiede se vi siano ulteriori elementi, ipotesi o aspetti che la Misura dovrebbe prendere in considerazione**

#### **Proposte di modifica**

1. La gestione dei servizi affidati secondo le modalità **di affidamento diretto e in house ammesse dall'ordinamento (con gara, dirette e in house)**, e suddivisa in più periodi regolatori della durata di 5 anni, risponde a criteri di efficienza soddisfatti in fase di aggiudicazione del servizio e/o durante tutta la durata del CdS ai sensi del Regolamento (CE) n. 1370/2007, come modificato dal Regolamento (UE) n. 2338/2016 e dell'articolo 48, comma 6, lettere a) e b), del decreto legge 24 aprile 2017, n. 50, **dell'articolo 17 del d.lgs n.422 del 1997, dell'articolo 8-bis del d.l. n.50/2017 e del DM 157/2018.**

2. I periodi regolatori prendono avvio dal primo anno di validità del CdS. ~~e da quello di revisione dello stesso.~~

3. Il Piano Economico-Finanziario (PEF) allegato ai CdS ~~affidati secondo le diverse modalità ammesse dall'ordinamento,~~ si sviluppa nei diversi anni di durata ~~dell'affidamento diretto e in house~~ tenendo conto del processo di miglioramento progressivo dell'efficacia e dell'efficienza, come definito ~~in fase di aggiudicazione del CdS in caso di gara o, in caso di affidamenti diretti o in house,~~ in un documento di programmazione allegato ai CdS e al PEF denominato Piano Raggiungimento Obiettivi regolatori (PRO) da redigere per ogni periodo regolatorio, secondo i criteri di contabilità di cui al Titolo II.

4. Nei casi di affidamenti diretti e *in house*:

a) l'EA, ai fini della redazione del PRO e del PEF allegati ai CdS da affidare, e in caso di revisione o aggiornamento del PEF, ~~definisce richiede all'Autorità,~~ attraverso i criteri guida forniti dall'Autorità entro 15 giorni dalla richiesta, i seguenti parametri pertinenti al CdS ~~che saranno forniti entro 45 giorni dalla richiesta:~~

i) valore percentuale relativo al recupero di efficienza del ~~costo operativo~~ costo unitario di produzione comprensivo dell'ammortamento e del ragionevole margine di utile, ~~determinato sulla base del DM 157/2018 della metodologia illustrata nell'Annesso 1,~~ da assumere come riferimento per la fissazione di obiettivi di efficienza;

ii) valore degli indicatori di cui all'Annesso 2, riferiti agli ultimi esercizi disponibili, da assumere come termini di confronto per la fissazione di obiettivi di efficacia ed ~~efficienza da definire coerentemente con la metodologia di cui al DM 157/2018.~~

b) ai fini del miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia delle gestioni, il PRO individua per il primo periodo regolatorio e per i successivi durante tutta la durata dell'affidamento:

i) un insieme di indicatori di efficienza ed efficacia (KPI) corrispondenti almeno a quelli di cui all'Annesso 2, volti a misurare l'andamento delle prestazioni nelle diverse aree gestionali;

ii) i livelli obiettivo degli indicatori di cui al precedente punto sub i), assumendo come indicatore di efficienza ~~operativa il costo operativo efficiente il costo standard di cui al DM 157/2018, determinato sulla base della metodologia illustrata nell'Annesso 1;~~

iii) i fattori di contesto di cui al punto ~~6-7~~ che influenzano il raggiungimento dei predetti obiettivi, dettagliando le motivazioni della scelta;

iv) gli orizzonti temporali di riferimento per il monitoraggio degli obiettivi di cui ai punti precedenti;

v) i KPI sotto il controllo delle leve aziendali dell'IF, tra quelli individuati al punto sub i), sulla base della matrice dei rischi di cui all'Allegato A della delibera ART n. 49/2015, Prospetto 3.

c) le compensazioni a copertura degli obblighi di servizio pubblico nel PEF allegato al CdS sono determinate secondo quanto previsto nella Misura 13 della Delibera ART n. 49/2015 e s.m.i. e nel rispetto dei criteri di contabilità regolatoria di cui al Titolo II.

~~5. Nei casi di affidamenti con gara:~~

~~a) l'EA richiede all'Autorità in tempo utile per la pubblicazione del bando di gara i seguenti parametri pertinenti al CdS vigente, che saranno forniti entro 45 giorni dalla richiesta:~~

~~i) valore percentuale relativo al recupero di efficienza del costo operativo, determinato sulla base della metodologia illustrata nell'Annesso 1, da assumere come riferimento per la fissazione di obiettivi di efficienza;~~

~~ii) valore degli indicatori di cui all'Annesso 2, riferiti agli ultimi esercizi disponibili, da assumere come termini di confronto per la fissazione di obiettivi di efficacia ed efficienza.~~

b) ~~ai fini del miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia delle gestioni, l'EA predispose il PEF a base d'asta (PEF simulato), e determina la base d'asta e i criteri di aggiudicazione, assumendo come elementi di riferimento, tra l'altro, il costo operativo efficiente (di cui all'Annesso 1), i valori della gestione del contratto in essere, e i fattori di contesto che influenzano le performance gestionali di cui al successivo punto 6;~~

e) ~~le compensazioni a copertura degli obblighi di servizio pubblico contenute nel PEF simulato, sono determinate secondo quanto previsto nella Misura 12 della Delibera ART n. 49/2015 e s.m.i. e nel rispetto dei criteri di contabilità regolatoria di cui al Titolo II.~~

6. Prima della stipula del contratto di servizio da affidare direttamente o in house, del suo aggiornamento o revisione, ovvero della pubblicazione dei documenti di gara in caso di procedura concorsuale, l'EA trasmette il PRO di cui al punto 4 e il PEF di cui ai punti 4 e 5, tenuto conto del termine utile per consentire all'Autorità di formulare eventuali osservazioni entro 45 giorni dal loro ricevimento.

7. ~~Per tutte le modalità di affidamento (con gara, dirette e in house),~~ ai fini della individuazione degli obiettivi, l'EA tiene conto, tra l'altro, dei seguenti fattori di contesto, considerando quanto disciplinato nella delibera ART n. 48/2017:

- a) caratteristiche territoriali, socio-economiche e temporali di domanda;
- b) caratteristiche territoriali dell'offerta all'interno di ciascun bacino di mobilità di riferimento per i servizi oggetto di affidamento;
- c) caratteristiche infrastrutturali, con particolare riguardo alla tipologia di alimentazione della rete, alla sua tortuosità e pendenza;
- d) caratteristiche del materiale rotabile esistente, quali l'età e la quota di materiale rinnovato (*revamping*);
- e) caratteristiche del servizio che si intende affidare, quali la velocità commerciale, la lunghezza media della tratta, la quota di treni-km effettuati fuori dai confini regionali, la percentuale di treni in orario di punta, la densità delle stazioni e, per la qualità erogata, sia lo scostamento dall'orario programmato che la regolarità.

## Nota esplicativa ed ulteriori osservazioni

### Q.1 Si richiedono osservazioni sui contenuti e le finalità del Piano Raggiungimento Obiettivi regolatori (PRO) E se vi siano altri elementi, ipotesi o aspetti che il PRO dovrebbe prendere in considerazione

Ai fini della redazione del PRO il recupero di efficienza deve essere determinato prendendo a riferimento il **costo unitario di produzione**, comprensivo dell'ammortamento e del ragionevole margine di utile, come determinato dal D.M. 157/2018. Tale metodologia, approvata all'unanimità dal Governo, dalle Regioni, dalle Province e Città metropolitane a nostro avviso **dovrebbe essere utilizzata come unico strumento per la definizione dell'efficienza nelle gestioni**, al fine di evitare condizioni di parallelismo che comporterebbero senza dubbio delle problematiche e incertezza agli Enti Affidanti, e alle Imprese Ferroviarie. Il Costo Standard è infatti uno degli elementi designati per ripartire il Fondo Nazionale Trasporti a livello macro fra le Regioni; l'introduzione a livello micro di un ulteriore elemento rischia di creare ambiguità e differenziazioni nella ripartizione, a livello locale, delle risorse agli operatori.

### Q.2 Si richiedono osservazioni sulla procedura prevista ai punti 4 e 5 per perseguire l'efficienza negli affidamenti

**Si esprimono, in primis, alcuni dubbi circa la rappresentatività della base dati** delle imprese che svolgono servizi di trasporto regionale ferroviario di passeggeri connotati da oneri di servizio pubblico **utilizzata per la definizione del modello econometrico e degli obiettivi di efficacia ed efficienza**. Dalla Relazione Illustrativa, capitolo 4 “Analisi istruttorie”, si evince che inizialmente erano state prese in considerazione tutte le Imprese Ferroviarie che svolgono servizi di trasporto regionale sulla base di un contratto di servizio. Tuttavia, a seguito delle valutazioni effettuate negli incontri con gli *stakeholder*, la raccolta dati è stata limitata alle sole imprese operanti su rete nazionale e/o interconnessa, in quanto è stato valutato che le Imprese che operano su rete isolata avessero caratteristiche molto diverse dalle altre (struttura di costi, integrazione verticale fra gestore della rete e del servizio, prevalenza scartamento ridotto, assetto normativo sulla sicurezza). Successivamente nel maggio 2018 la base dati utilizzata per le analisi econometriche inerenti il costo operativo efficiente, è stata ulteriormente ristretta all’insieme dei contratti di servizio di cui è titolare *l’incumbent*, presumibilmente identificabile in Trenitalia, e Trenord. In tal modo il modello è stato costruito considerando un gruppo ristrettissimo di operatori in termini numerici (n. 2), anche se rappresentativo a livello di produzione del servizio (92,33% dei treni-km).

Il rischio di fare delle valutazioni generali partendo da un campione di indagine così limitato in termini numerici è quello di determinare una **funzione che non sia efficace come benchmark di riferimento per le imprese ferroviarie che operano nel settore**. A titolo di esempio, come si evince dal D.M. 157/2018, per ovviare a tale rischio nel caso della determinazione del costo standard unitario per i servizi tramviari e metropolitani, si è scelto di utilizzare l’approccio bottom-up che prevede la ricostruzione del fattore costo in maniera analitica, partendo dal basso, direttamente dai standard produttivi e tecnologici osservabili nella pratica.

Di pari passo, occorre valutare la scelta di restringere il perimetro dei costi considerati dalla metodologia econometrica illustrata all’annesso 1 per la definizione degli obiettivi di efficientamento ai costi operativi. **Sono così escluse alcune componenti di costo rilevanti e previsti dalla normativa comunitaria**, quali gli ammortamenti, l’equa remunerazione del capitale investito netto, le sanzioni, i costi generali, e costi di manutenzioni straordinarie che rappresentano una quota rilevante del costo totale. Proprio nella metodologia di calcolo del costo standard ai sensi del D.M. 157/2018, l’ammortamento è identificato come uno dei driver del costo totale, indicativo del grado di ammodernamento del parco rotabile e quindi elemento di primaria importanza per la definizione della funzione che lega l’output ed i costi. Il restringimento del perimetro ai soli costi operativi impone delle riflessioni sulle componenti di costo escluse e sugli effetti che avrebbero potuto generare sulla funzione di costo.

Inoltre, si evidenzia che i **coefficienti di calcolo della funzione del costo efficiente presentata con lo schema di Delibera 66/2018 non sono stati resi noti**. In tal modo non è possibile valutare l’efficacia e la validità della metodologia e soprattutto gli effetti sugli Enti Affidanti e gli Operatori. Gli operatori non possono determinare autonomamente il gap dei propri costi operativi dalla frontiera del costo operativo efficiente. Trattasi di una metodologia che genera un rilevante *deficit* di trasparenza, che non è frutto di condivisione con soggetti istituzionali, le Regioni, titolari delle relative funzioni, inidonea a consentire un esame preliminare ai soggetti interessati, e che contribuisce a caratterizzare l’intero procedimento come violativo dei principi di contraddittorio e leale collaborazione.

Il calcolo è esclusivamente di competenza dell’Art, che si impegna, entro 45 giorni, a definire le percentuali di efficientamento. Queste tempistiche, sommate ad ulteriori 45 giorni che l’Autorità impegna per formulare eventuali osservazioni, prima della stipula del contratto sul PRO ed il PEF, vanno a pesare sulle tempistiche per l’aggiudicazione del contratto. Il totale di 90 giorni allunga ulteriormente le procedure di affidamento che già si sono dimostrate poco celeri e comporta costi aggiuntivi in termini organizzativi e di gestione del processo per gli Enti Affidanti.

Infine, le analisi statistiche ed econometriche che hanno portato alla definizione del modello di calcolo sono state condotte su una **banca dati costituita da dati tecnici, di produzione ed economici non certificati**, né dal legale rappresentante dell'Impresa Ferroviaria né da una Società esterna di certificazione o dal Collegio Sindacale. A titolo esemplificativo si evidenzia che i dati utilizzati per la definizione del modello di calcolo definito ai sensi del D.M. 157/2018 sui costi standard, utilizza la fonte dati dell'osservatorio per il TPL che prevede la certificazione obbligatoria del dato inserito nella piattaforma informatica.

In merito all'Annesso 2 "Set minimo di indicatori (KPI) si propone l'eliminazione degli indicatori di seguito riportati in quanto il termine del passeggero-km è determinato dalle aziende sulla base del venduto e della lunghezza media del viaggio stimata, in caso di sistemi di tariffazione integrata, mentre per essere efficace si necessiterebbe di un sistema di check in/check out. Inoltre, in merito al numero di abitanti si esprimono perplessità in quanto è preso a riferimento il numero della popolazione residente nella Regione/Provincia autonoma mentre una singola impresa potrebbe non operare su tutto il territorio ma su una quota parte.

- ✓ Costo operativo per passeggero-km (costi operativi/pax-km)
- ✓ Ricavi da traffico per passeggero-km
- ✓ Ricavi totali per passeggero-km
- ✓ Utilizzo servizio (passeggero-km per numero abitanti)
- ✓ Adeguatezza Servizio (posto km per numero abitanti)

In un'ottica di semplificazione ed ottimizzazione della raccolta ed elaborazione dei dati è assolutamente fondamentale che le metodologie siano esclusivamente quelle definite dall'Osservatorio per il trasporto pubblico locale, onde evitare appesantimenti nella raccolta dei dati sia in termini di tempi che di costi.

### **Q.3 Si chiede se vi siano ulteriori elementi, ipotesi o aspetti che la Misura dovrebbe prendere in considerazione**

Nessuna osservazione

### **Misura 3 – Obblighi di rendicontazione nei contratti di servizio**

#### **Quesiti**

#### **Q.1 Si richiedono osservazioni sulla formulazione della Misura**

#### **Proposte di modifica**

1. L'EA disciplina nel CdS, tenendo conto di quanto disposto nella Misura 17 della delibera n. 49/2015 e s.m.i., le tempistiche e le modalità di trasmissione dei formati di contabilità regolatoria di cui all'Annesso 3 e delle Relazioni di cui ai punti 10 e 11 della Misura 4 da parte dell'IF e le relative penali in caso di non ottemperanza.

2. Ai fini della determinazione delle tempistiche di cui al precedente punto 1, si tiene conto di quanto disposto nel punto 9 della successiva Misura 4.

#### **Nota esplicativa ed ulteriori osservazioni**

#### **Q.1 Si richiedono osservazioni sulla formulazione della Misura**

Nessuna osservazione

## Titolo II – Criteri di Contabilità Regolatoria

### Misura 4 - Obblighi di Contabilità dei Costi e di Separazione Contabile per l'IF

#### Quesiti

**Q.1 Si richiedono osservazioni in merito alla Misura 4 in relazione ai diversi punti e Annessi nonché eventuali proposte integrative.**

#### Proposte di modifica

1. L'IF adotta i formati di contabilità regolatoria (conti economici, stati patrimoniali, schede tecniche e matrici) 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 contratto di servizio di trasporto ferroviario passeggeri onerato da obblighi di servizio pubblico (OSP). ~~Nel caso in cui l'IF sia titolare di più contratti di servizio, i prospetti di contabilità regolatoria devono essere forniti distinguendo tra servizi OSP regionali, OSP nazionali e altre attività.~~

2. I formati di contabilità regolatoria distinguono, in ogni caso, l'esercizio del trasporto ferroviario regionale di passeggeri con OSP dalle rimanenti attività.

~~3. Qualora l'IF gestisca i servizi interessati su rete ferroviaria isolata, anche congiuntamente con quelli su rete interconnessa, le componenti economiche e patrimoniali afferenti al contratto di servizio devono essere riportate adeguatamente separate, utilizzando i relativi formati di contabilità regolatoria.~~

4. Ai fini della redazione della contabilità regolatoria, le componenti economiche e patrimoniali riguardanti la gestione dei servizi afferenti a ciascun contratto di servizio potranno risultare:  
a) di diretta ed esclusiva pertinenza del centro di costo rappresentato dal contratto di servizio stesso;  
b) riferibili a più contratti di servizio, in tal caso devono essere allocate in base a specifici *driver*.

5. All'allocazione diretta ed esclusiva l'IF provvede per le componenti economiche e patrimoniali che, in base ad evidenze documentali, risultino oggettivamente ed esclusivamente allocabili allo specifico contratto di servizio.

6. Per le componenti economiche e patrimoniali di pertinenza di una pluralità di contratti di servizio, l'allocazione a ciascuno di essi avviene in maniera oggettiva e analitica, sulla base di *driver* scelti in ragione della loro idoneità a misurare i consumi di risorse o la destinazione degli *asset* nell'ambito di uno specifico contratto di servizio. I *driver* impiegati per la valorizzazione delle transazioni interne di attività (prezzi di trasferimento) devono essere aggiornati ogni anno e sufficientemente articolati in modo da riflettere adeguatamente le effettive caratteristiche delle attività oggetto delle transazioni interne. I *driver* utilizzati sono descritti in ogni dettaglio, metodologico e quantitativo, nelle note illustrative alla contabilità regolatoria.

7. Le componenti economiche (inclusi i costi indiretti legati alla struttura centrale) e patrimoniali ascrivibili al complesso delle unità organizzative dell'IF, nonché quelle non diversamente imputabili ai diversi contratti di servizio sulla base di *driver* pertinenti ed obiettivi, sono allocate ai vari centri di costo relativi ai contratti di servizio in proporzione alle quantità precedentemente allocate in via diretta e pro-quota.



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

9. Ogni anno l'IF compila con modalità telematiche i formati di contabilità regolatoria e dati tecnici relativi all'esercizio precedente di cui all'Annesso 3, entro **30 90** giorni dall'approvazione del bilancio di esercizio, utilizzando i formati resi disponibili on line dall'Autorità.

10. La redazione della Relazione illustrativa, da trasmettere unitamente ai formati compilati di cui all'Annesso 3 nelle modalità sopra viste, completa gli obblighi di contabilità regolatoria.

11. Gli schemi di contabilità regolatoria e la Relazione illustrativa sono altresì corredati da una certificazione redatta **da un revisore contabile o dal collegio sindacale qualora svolga le attività di revisione contabile o** da una società di revisione, indipendente dall'IF affidataria del contratto di servizio, individuata ai sensi del punto 12, attestante la conformità degli stessi ai criteri illustrati nel presente Atto di regolazione. La documentazione di cui al presente punto è trasmessa all'Autorità e all'EA titolare del CdS entro il termine di cui al punto 9.

12. **Il revisore contabile o il collegio sindacale qualora svolga le attività di revisione contabile o la società di revisione è individuato** a cura e spese dell'IF, per una durata massima di tre anni, sulla base di adeguati requisiti di professionalità e di indipendenza. **anche rispetto alla società di revisione che certifica il bilancio d'esercizio dell'IF.**

#### **Nota esplicativa ed ulteriori osservazioni**

#### **Q.1 Si richiedono osservazioni in merito alla Misura 4 in relazione ai diversi punti e Annessi nonché eventuali proposte integrative.**

Le proposte di modifica sono riportate in giallo e sono tese da un lato a apportare migliorie al testo e dall'altro ad evitare che la separazione contabile si estenda anche alla ripartizione tra rete interconnesse ed isolate, atteso che ai fini della trasparenza e dell'assenza di sussidi incrociati l'unità da ripartire è il contratto di servizio e altre attività svolte su mercati non regolati.

Per consentire tempi adeguati e modalità idonee alle Imprese Ferroviarie, si propone di ampliare il termine a **90 giorni per compilare i formati contabilità regolatoria** e di lasciare maggiore **autonomia alle imprese nella scelta del soggetto che certifica gli schemi di contabilità regolatoria e la relazione illustrativa**, ampliando il ventaglio dei possibili certificatori anche al revisore contabile o il collegio sindacale qualora svolga le attività di revisione contabile, oltre che alla società di revisione, come peraltro avviene per la certificazione dei dati forniti all'Osservatorio del TPL, vista la crescente riluttanza manifestata dalle società di revisione a certificare dati diversi da quelli contabili che implicano una contabilità analitica.

In merito ai formati di contabilità regolatoria di cui all'Annesso 3, nell'ottica di evitare appesantimenti nella raccolta dei dati sia in termini di tempi che di costi per le imprese, si formulano le seguenti osservazioni e richieste di chiarimenti:

#### **Tabella 1 Conto economico per i servizi ferroviari OSP (e riconciliazione con dati di bilancio)**

1. Utilizzare i riferimenti di conto economico e stato patrimoniale definiti dal codice civile;
2. Maggiori chiarimenti in merito al campo "Attività connesse alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria", specificando cosa si intende per tale voce;
3. Sostituire il titolo della voce "Ricavi da servizi" in "Ricavi da Traffico"
4. La voce "Altri ricavi e proventi" va considerata al netto dei contributi in conto investimenti

5. Maggiori chiarimenti in merito al campo “Lavori interni capitalizzati” specificando cosa si intende per tale voce
6. Tenere distinti gli accantonamenti per rischi dagli altri accantonamenti (es: accantonamenti per CCNL o per manutenzioni cicliche) e spostarli oltre la voce EBITDA “Risultato operativo lordo” che rappresenta la misura della gestione caratteristica, in quanto l’accantonamento per rischi comprende voci di costo che potrebbero non essere sostenute dall’Impresa qualora il rischio non si verifichi, a differenza degli altri rischi che, anche se differiti nel tempo, saranno sicuramente sostenuti dall’Impresa.

Tabella 2 – Stato patrimoniale per servizi ferroviari OSP (e riconciliazione con dati di bilancio)

1. Utilizzare i riferimenti di conto economico e stato patrimoniale definiti dal codice civile
2. Maggiori chiarimenti in merito al campo “Attività connesse alla gestione dell’infrastruttura ferroviaria”, specificando cosa si intende per tale voce

Tabella 3 – Conto Economico per CdS su rete nazionale/interconnessa e Tabella 4 – Conto Economico per CdS su rete isolata

1. Utilizzare i riferimenti di conto economico e stato patrimoniale definiti dal codice civile
2. Risulta eccessiva l’ulteriore classificazione dei costi (già ripartiti in diretti ed indiretti) in fissi e variabili
3. Risulta eccessivo specificare la voce 1.a Ricavi da traffico per servizi di trasporti nelle sottocategorie:
  - 1.a.i.1 di cui: ricavi per vendita abbonamenti
  - 1.a.ii di cui: ricavi accessori
4. Risulta eccessivo specificare la voce 1.b Corrispettivi ente affidante nella sottocategoria:
  - 1.b.1. per copertura oneri di consultazione, verifica e monitoraggio livelli quali-quantitativi dei servizi ex co. 461, art. 2, L. 244/2007
5. Risulta eccessivo specificare la voce 2.b Costi per servizi di terzi nella sottocategoria:
  - 2.b.vii di cui: per bus sostitutivi
6. Risulta eccessivo specificare la voce 2.f Oneri diversi di gestione nelle seguenti voci:
  - 2.f.i di cui: costo per bus sostitutivi
  - 2.f.ii di cui: quota costi comuni per le funzioni centralizzate (overhead costs)
  - 2.f.iii di cui: sanzioni corrisposte all’EA per mancato rispetto/ non conformità alle CMQ
  - 2.f.iv di cui: indennità sotto forma di rimborsi corrisposti agli utenti per mancato rispetto/ non conformità diritti minimi utenti

Tabella 5 – Stato Patrimoniale per CdS (su tutte le tipologie di rete)

1. Si propone di utilizzare i riferimenti di conto economico e stato patrimoniale definiti dal codice civile

**Misura 5 - Obblighi di rilevazione e rendicontazione tecnica per il GI**

**Quesiti**

**Q.1 Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte in merito alla Misura 5.**

**Q.2 Si richiedono in particolare considerazioni in merito ai dati tecnici inseriti nella Tabella 9 dell’Annesso 3.**

1. Ogni Gestore di infrastruttura ferroviaria **interconnessa** la cui rete è impiegata per la fornitura di servizi ferroviari passeggeri regionali connotati da OSP deve adeguatamente rilevare per ogni contratto di servizio i dati tecnici di cui alla Tabella 9, nell’Annesso 3 e renderli disponibili alla IF e

all'EA, secondo quanto previsto nel prospetto informativo della rete ove disponibile o in altro documento redatto a cura del GI, nonché con cadenza annuale all'Autorità, attraverso la compilazione tramite modalità telematiche di format di cui all'Annesso 3 che l'Autorità renderà disponibile ogni anno, tra aprile e maggio, di norma con riguardo all'esercizio precedente, con un termine per la compilazione comunque non inferiore a 30 gg.

2. Ai fini di cui sopra, il GI deve adeguare le proprie procedure per l'acquisizione delle relative informazioni in sede di richiesta di capacità, nonché assicurando adeguata vigilanza in sede di gestione operativa.

### **Nota esplicativa ed ulteriori osservazioni**

#### **Q.1 Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte in merito alla Misura 5.**

Nessuna osservazione

#### **Q.2 Si richiedono in particolare considerazioni in merito ai dati tecnici inseriti nella Tabella 9 dell'Annesso 3.**

Nessuna osservazione

**Ricevuta Protocollo**

Con la presente si attesta che in data **16-10-2018**, alle ore **11:37:33**, e' avvenuta la protocollazione del documento nel Registro di Protocollo Generale di questo Ente al numero **00008589** dell'anno **2018**, avente il seguente oggetto: **ASSTRA - CONSULTAZIONE PUBBLICA EFFICIENZA DELLE GESTIONI DEI SERVIZI DI TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE.**

Mittente-Destinario:  
ASSTRA- ASSOCIAZIONE TRASPORTI

Ricevuto in data 16-10-2018 alle ore 11:14.

Lì, \_\_\_\_\_