

**Atto di regolazione recante modifiche all'Allegato "A" alla delibera ART n. 154/2019.**

---

***RELAZIONE ISTRUTTORIA***

---

## SOMMARIO

<b>PROCEDIMENTO .....</b>	<b>3</b>
<b>1.1 Iter del procedimento.....</b>	<b>3</b>
<b>1.2 La Misura in consultazione .....</b>	<b>4</b>
<b>ESITI DELLA CONSULTAZIONE .....</b>	<b>7</b>
<b>2.1 Premessa: obiettivi e contenuti della Relazione.....</b>	<b>7</b>
<b>2.2 Misura 12 – ambito di applicazione (punti 1-4).....</b>	<b>8</b>
<b>2.3 Misura 12 - Allocazione delle componenti economiche e patrimoniali (punti 5-8) .....</b>	<b>12</b>
<b>2.4 Misure 12 – Rendicontazione e certificazione degli schemi (punti 9-10) .....</b>	<b>12</b>
<b>2.5 Annesso 3 – Schemi di Conto Economico.....</b>	<b>14</b>
<b>2.6 Annesso 3 – Schemi di Stato Patrimoniale.....</b>	<b>15</b>
<b>2.7 Annesso 3 – Rendicontazione dati tecnici ed elenco del personale.....</b>	<b>16</b>
<b>2.8 Annesso 3 – Elenco <i>driver</i> e Glossario. ....</b>	<b>19</b>
<b>2.9 Definizioni.....</b>	<b>20</b>
<b>2.10 Fase di sperimentazione e ulteriori sviluppi.....</b>	<b>21</b>

## PROCEDIMENTO

### 1.1 Iter del procedimento

Con la delibera n. 154/2019 del 28 novembre 2019 (di seguito: delibera ART n. 154/2019) l’Autorità ha approvato misure regolatorie “per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l’assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica”. In tale ambito, la Misura 12 dell’Allegato “A” alla delibera citata disciplina gli “[o]bbighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile per i CdS [Contratti di Servizio, n.d.r.] di trasporto pubblico locale passeggeri su strada” (di seguito: TPL).

Con la delibera n. 210/2020 del 17 dicembre 2020, in relazione all’evoluzione emergenziale del contesto operativo del settore interessato, è stato avviato il procedimento di “Revisione della Misura 12 dell’Allegato “A” alla delibera n. 154/2019” (di seguito: Misura 12), con termine di conclusione fissato al 31 luglio 2021. Il procedimento era volto a definire, in relazione all’evoluzione emergenziale del contesto operativo del settore interessato, adeguate modifiche alla Misura 12 dell’Allegato A” alla delibera n. 154/2019 del 28 novembre 2019, con particolare riferimento ai contenuti e alle modalità di rendicontazione degli schemi di contabilità regolatoria di cui all’Annesso 3 della medesima delibera.

Con la medesima delibera è stato contestualmente disposto il differimento di un anno del termine di applicazione della Misura 12, originariamente previsto “a partire dal 1° gennaio 2021” ai sensi del punto 6 della Misura 1 della delibera ART n. 154/2019, con conseguente attuazione a partire dal 1° gennaio 2022.

Al fine di acquisire adeguati elementi istruttori, nel mese di marzo 2021 si sono svolte specifiche sessioni tecniche di audizione dei soggetti interessati, con riferimento in particolare a: le maggiori Associazioni di settore (AGENS, ANAV e ASSTRA), in rappresentanza delle Imprese Affidatarie di servizi di TPL (di seguito: IA), l’Associazione Italiana delle Società di Revisione Legale (ASSIREVI), la Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del territorio della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome (di seguito, per brevità: Conferenza delle Regioni), in rappresentanza degli Enti Affidanti (di seguito: EA) e l’associazione Federmobilità.

In esito alle attività istruttorie svolte dagli Uffici, con la delibera n. 59/2021 del 6 maggio 2021 (di seguito: delibera ART n. 59/2021), è stata indetta una consultazione pubblica sullo schema di atto di regolazione predisposto (Allegato A alla delibera n. 59/2021), al fine di consentire ai soggetti interessati di presentare osservazioni e proposte, con termine fissato al 14 giugno 2021.

Hanno partecipato alla consultazione di cui alla predetta delibera n. 6 *stakeholder*, rappresentanti i principali soggetti destinatari e/o interessati al procedimento (EA e IA), che hanno fornito osservazioni e/o proposte di modifica/integrazione relative alla Misura di cui allo schema di atto e ai documenti ad essa correlati (Annesso 3 alla delibera ART n. 154/2019)<sup>1</sup>.

La seguente tabella (Tabella 1) riporta i soggetti intervenuti alla consultazione, suddivisi per tipologia.

**Tabella 1 – Soggetti intervenuti**

Tipologia	Soggetto
EA	Agenzia della mobilità piemontese (AMP)
	Conferenza delle Regioni
	Federmobilità (Associazione)

<sup>1</sup> I contributi pervenuti sono stati pubblicati sul sito istituzionale dell’Autorità (<https://www.autorita-trasporti.it/consultazioni/consultazione-sullo-schema-di-atto-di-regolazione-recante-la-revisione-della-misura-12-dellallegato-a-alla-delibera-art-n-154-2019/>).

Tipologia	Soggetto
IA	AGENS (Associazione)
	ANAV (Associazione)
	ASSTRA (Associazione)

In esito al processo di valutazione delle osservazioni pervenute, come nel seguito illustrato (cfr. “Esiti della consultazione”), è stata predisposta la versione definitiva dello schema di atto recante le modifiche all’Allegato A della delibera ART n. 154/2019.

## 1.2 La Misura in consultazione

Lo schema di atto oggetto della consultazione pubblica di cui alla delibera ART n. 59/2021 ha prefigurato specifici interventi di revisione dei contenuti originari della Misura 12, nel seguito sintetizzati.

Con riferimento all’ambito oggettivo e soggettivo della Misura (**punti 1-4**), è stata proposta una significativa revisione delle modalità di applicazione degli schemi di contabilità regolatoria, prevedendone una diversa strutturazione (su 3 livelli di dettaglio) e una correlata nuova *clusterizzazione* delle IA interessate, in particolare:

- “*Schemi Semplificati*”, riportanti le macro-componenti economiche e patrimoniali (e.g. “Ricavi da traffico”, “Immobilizzazioni materiali”) e adottati dalle imprese di TPL aventi numero di addetti inferiore a 10 unità, anche qualora facenti parte di IA aggregate, e dalle IA titolari di CdS il cui valore cumulato di produzione complessivo è inferiore a 1 Mvett\*km/anno;
- Schemi “*per Partizione territoriale*”, in cui le componenti economiche e patrimoniali sono maggiormente dettagliate e sono attribuite in maniera differenziata in funzione del contesto territoriale in cui i servizi di TPL si svolgono, qualora diversificato: urbano/suburbano, extraurbano, regionale (*infra*); tali schemi sono adottati esclusivamente dalle IA titolari di CdS su strada il cui valore cumulato di produzione complessivo è uguale o superiore a 1 Mvett\*km/anno ed è inferiore a 4,5 Mvett\*km/anno ;
- Schemi “*per Modalità di trasporto*”, in cui le medesime componenti economiche e patrimoniali previste dalla struttura precedente trovano ulteriore specifica attribuzione in funzione delle diverse modalità di trasporto (eventualmente) previste nel CdS interessato, distinguendo: autobus urbano ed extraurbano, filobus, tram, metropolitana, navigazione; tali schemi sono adottati esclusivamente dalle IA titolari di CdS su strada il cui valore cumulato di produzione complessivo è uguale o superiore a 4.5 Mvett\*km/anno.

In tale ambito, è stato confermato l’obbligo per tutte le IA di adottare i già previsti schemi di “*Riconciliazione con il bilancio*”, con l’occasione, comunque, semplificati per macro-voci.

Specularmente, è stata predisposta una significativa revisione dei contenuti degli schemi di contabilità regolatoria, di cui all’Annesso 3 della delibera ART n. 154/2019 (di seguito: Annesso 3), proponendo in particolare:

- modifiche alle voci componenti gli schemi di Conto Economico (di seguito anche: CE) e Stato Patrimoniale (di seguito anche: SP), a fini di semplificazione, adeguamento e raccordo con la delibera dell’Autorità n. 120/2018 del 29 novembre 2018 (di seguito delibera ART n. 120/2018), che disciplina la contabilità regolatoria nel settore ferroviario;
- integrazioni alla sezione “*Dati Tecnici dei Servizi di TPL*”, includendo elementi informativi ritenuti essenziali a costituire un adeguato *panel* analitico a beneficio degli Enti interessati, tenendo particolarmente conto del processo evolutivo del settore verso un incremento della sostenibilità ambientale dei servizi offerti (e.g. utilizzo di veicoli a basso impatto ambientale e correlate infrastrutture di rifornimento/ricarica);

- aggiunta di una nuova sezione dell'Annesso 3, denominata "Glossario", in cui sono state individuate tutte le voci condivise con il *database* dell'Osservatorio TPL<sup>2</sup> (con riferimento alle componenti economiche e ai dati tecnici) e sono state estratte le relative "definizioni" ai fini della corretta determinazione del valore da rendicontare (descrizione del parametro, modalità di calcolo, metodologie di stima, ecc.).

Con riferimento alle modalità di allocazione delle componenti economiche e patrimoniali (**punti 5-8**), sono stati individuati i possibili *driver* di attribuzione in caso di "voci" non oggettivamente ed esclusivamente di pertinenza di un singolo CdS, cui è dedicata specifica nuova sezione dell'Annesso 3, denominata "Elenco driver".

È stata quindi proposta una modifica della precedente impostazione della Misura, che demandava l'individuazione dei *driver* a ciascuna IA interessata, stabilendo le seguenti condizioni applicative:

- per le componenti "indirette"<sup>3</sup>, scelta dei *driver* a discrezione dell'IA, in adozione dei principi di causalità e pertinenza sulla base della metodologia FDC (*Fully Distributed Costing*) e motivazione delle scelte adottate nella "relazione illustrativa" di cui al punto 9 della Misura;
- per le componenti economiche e patrimoniali ascrivibili al complesso delle unità organizzative dell'IA<sup>4</sup> utilizzando dei *driver* definiti dall'Autorità, allocando a ciascun CdS esclusivamente le componenti che, alla luce del criterio di pertinenza, risultano ascrivibili all'ordinario processo produttivo.

Con riferimento al soggetto deputato alla rendicontazione degli schemi di contabilità regolatoria (**punto 9**), tenuto conto delle diverse possibili "articolazioni" delle IA interessate<sup>5</sup> e della necessità di garantire modalità omogenee e coerenti di tenuta della contabilità regolatoria, è stata proposta una modifica sostanziale dell'originaria disciplina regolatoria, prevedendo che:

- la singola impresa di TPL, anche in caso di operatore economico "aggregato", trasmette annualmente all'Autorità gli schemi interessati, secondo i *format* resi disponibili e in funzione dei tempi di approvazione del proprio bilancio d'esercizio;
- in caso di IA aggregata, tale compito spetta al titolare del CdS esclusivamente con riferimento alle eventuali componenti economiche e patrimoniali non riconducibili ad attività svolte dalle singole imprese di TPL che compongono l'IA (utilizzando, peraltro, gli schemi "semplificati" summenzionati).

Con riferimento alla certificazione degli schemi di contabilità regolatoria (**punto 10**), è stato proposto un significativo ampliamento del novero dei soggetti interessati, rispetto all'originaria disposizione della Misura 12<sup>6</sup>, prevedendo l'identificazione alternativa nel revisore legale dei conti, collegio sindacale (eventualmente rappresentato da un singolo membro) o società di revisione "esterna", nel rispetto di quanto disposto dall'art. 2409 *bis* del Codice Civile.

La scelta adottata garantisce comunque che nel processo sia coinvolto un soggetto adeguato non solo per formazione, esperienza e capacità professionale, ma anche per indipendenza rispetto all'IA, escludendo eventuali altre figure interne all'impresa di TPL (quale il legale rappresentante o *auditors* aziendali), non in grado di tutelare il fondamentale requisito di terzietà.

---

<sup>2</sup> L'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale (per sintesi, Osservatorio TPL), previsto dall'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244.

<sup>3</sup> Ovvero comuni a diversi CdS e/o a una pluralità di servizi di trasporto OSP (nell'ambito di un CdS), o ad altre attività svolte dall'impresa (anche non soggette a OSP).

<sup>4</sup> Costi legati alla struttura centrale, quale il personale amministrativo, spese di rappresentanza, di consulenza, ecc.

<sup>5</sup> In particolare, delle condizioni operative e organizzative dei soggetti operanti in forma "aggregata": Consorzi, Associazioni/Raggruppamenti Temporanei d'Imprese (ATI/RTI), ecc.

<sup>6</sup> Che contemplava esclusivamente una "certificazione predisposta da una società di revisione" e, solo in caso CdS al di sotto del valore contrattuale di 1 M€/anno, consentiva che fosse "predisposta dal collegio sindacale o dal legale rappresentante dell'IA".

In relazione alle summenzionate revisioni della Misura 12 e del correlato Annesso 3, si è resa opportuna una proposta di modifica di coordinamento della sezione **“Definizioni”** della delibera ART n. 154/2019, con riferimento in particolare a:

- lett. cc) *Servizi di trasporto pubblico locale*, integrata ai fini della perimetrazione della partizione territoriale di riferimento, di cui al relativo nuovo schema di contabilità regolatoria: urbano/suburbano, extraurbano e regionale;
- lett. dd) *Valore contrattuale*, sostituita dalla definizione di *Valore di produzione*, in relazione ai nuovi criteri di *clusterizzazione* sopra descritti.

## ESITI DELLA CONSULTAZIONE

### 2.1 Premessa: obiettivi e contenuti della Relazione

La consultazione pubblica di cui alla delibera ART n. 59/2021 (periodo maggio-giugno 2021), preceduta dalle sessioni tecniche di audizione dei portatori d'interesse (marzo 2021), ha evidenziato un'elevata partecipazione di tutte le categorie dei soggetti coinvolti, testimoniata dal numero e dal contenuto delle osservazioni pervenute, che rivelano un significativo e apprezzabile approfondimento della materia in oggetto.

Sulla base degli elementi di confronto emersi, l'istruttoria svolta dagli Uffici (di seguito: istruttoria post-consultazione) ha consentito di completare il perimetro della regolazione, attraverso una revisione dell'ambito oggettivo di applicazione della Misura, a fini di semplificazione degli oneri amministrativi in capo alle imprese di TPL interessate e di relativo adeguamento in relazione alle caratteristiche del settore e all'evoluzione emergenziale del contesto operativo.

Nel prosieguo della presente Relazione Istruttoria (di seguito: Relazione), si darà conto delle osservazioni formulate dai soggetti intervenuti sullo schema di atto posto in consultazione e delle relative valutazioni svolte dagli Uffici, fermo restando quanto segue:

- per quel che concerne la descrizione analitica degli istituti e delle tematiche rilevanti, nonché della *ratio* sottesa alle scelte regolatorie effettuate si rinvia, per completezza, alla "*Relazione Illustrativa*" di cui alla delibera ART n. 59/2021, che declina gli elementi essenziali del provvedimento sottoposto a consultazione, unitamente ai presupposti normativi, alle motivazioni e alle finalità sottese all'intervento regolatorio;
- solo laddove è emersa la necessità di ulteriori precisazioni in esito alla procedura di consultazione, sono conseguentemente state formalizzate nella presente Relazione le adeguate motivazioni a completamento di quanto già declinato.

In relazione a tale attività, preme innanzitutto rilevare come la maggior parte dei soggetti coinvolti abbia manifestato un generale apprezzamento per l'ampio coinvolgimento avvenuto nel corso del procedimento (con riferimento in particolare alle audizioni tecniche propedeutiche alla formulazione dell'atto posto in consultazione), nonché per gli approfondimenti, i chiarimenti e le semplificazioni proposti nella revisione della Misura originaria, accogliendo positivamente le novità prospettate nel nuovo schema.

L'analisi dei contributi pervenuti ha portato all'identificazione complessivamente di n. 159 osservazioni/proposte di revisione, esaminate dagli Uffici nel corso dell'istruttoria post-consultazione.

La consistenza di tale numero, ritenuta altamente significativa dal momento che riferisce a un'unica Misura, testimonia:

- da un lato, la rilevanza della tematica oggetto di consultazione;
- dall'altro, l'attenzione posta dai soggetti intervenuti non solo all'impostazione metodologica e ai criteri regolatori generali (pure oggetto di osservazione), ma anche e soprattutto agli elementi di dettaglio degli schemi applicativi proposti, sino al rilievo delle singole voci afferenti alle componenti economico-patrimoniali e alla raccolta dei dati/informazioni di supporto.

In termini generali, le valutazioni dell'istruttoria post-consultazione hanno evidenziato 2 macrocategorie d'interventi riferibili ai contributi pervenuti:

1. Proposte puntuali di revisione del testo della Misura o dell'Annesso 3, volte a ulteriormente chiarire/approfondire la disciplina regolatoria.  
A tale macro-categoria afferisce l'assoluta prevalenza delle osservazioni
2. Proposte di modifica sostanziale della *ratio* regolatoria, riconducibili agli interessi (anche contrapposti) degli *stakeholder* intervenuti, oggetto di specifico approfondimento nei paragrafi successivi con particolare riferimento a:

- i criteri di *clusterizzazione* delle IA ai fini dell'applicazione dei diversi schemi di contabilità regolatoria (punto 1 della Misura, vd. successivo § 2.2);
- la modalità di utilizzo dei *driver* di allocazione delle componenti economiche e patrimoniali ascrivibili al complesso delle unità organizzative dell'IA (punto 7, § 2.3);
- il soggetto su cui ricade la responsabilità della trasmissione degli schemi all'Autorità (punto 9, § 2.4);
- le modalità/opportunità di applicazione degli schemi proposti, per i quali in alcuni casi se ne richiede contemporaneamente da un lato lo stralcio, da parte delle IA<sup>7</sup>, e dall'altro un maggiore livello di disaggregazione, da parte degli IA (Annesso 3, §§ 2.5 – 2.8);
- la possibilità di prevedere un periodo di "sperimentazione" nell'applicazione degli schemi di contabilità regolatoria approvati dall'Autorità, anche al fine di supportare le IA interessate (§ 2.10);
- la possibilità di ampliare il perimetro regolatorio della Misura, ai fini di disciplinare il rapporto tra (gli obblighi di) contabilità regolatoria e (la verifica dell') equilibrio del CdS (*ibidem*).

Nel complesso, l'istruttoria post-consultazione ha portato all'adozione di modifiche che vedono il sostanziale mantenimento della struttura della Misura 12 e dei criteri di regolazione ad essa sottesi, nonché delle relative finalità/obiettivi e strumenti operativi (Annesso 3), pur rilevandosi interventi di integrazione/revisioni dei contenuti originariamente proposti, che tengono conto anche delle indicazioni pervenute e dei relativi esiti delle valutazioni di riscontro svolte.

La presente Relazione ha pertanto l'obiettivo di fornire, l'illustrazione delle modifiche che sono state adottate, descrivendo le risultanze delle valutazioni svolte e le motivazioni delle scelte effettuate in sede di istruttoria post-consultazione.

A tale fine, per ogni punto della Misura e per ogni sezione dell'Annesso 3 è proposta una breve descrizione delle principali osservazioni/proposte formulate da parte degli *stakeholder*, con riferimento ai contributi riconducibili a interventi di integrazione/revisione adottati e alle (eventuali) altre proposte non oggetto di recepimento in Misura, ma ritenute comunque di significativa rilevanza, in quanto afferenti a temi di particolare rilievo regolatorio (di cui al precedente sub. b) e/o provenienti da una pluralità di soggetti interessati, anche ove caratterizzate da "posizioni" differenti.

## 2.2 Misura 12 – ambito di applicazione (punti 1-4)

Le tematiche in oggetto, con particolare riferimento ai contenuti del punto 1 della Misura, sono state interessate da numerose osservazioni da parte dei soggetti intervenuti, riconducibili ai seguenti aspetti:

- a) una più precisa "definizione" delle imprese di TPL su cui ricadono gli obblighi di rendicontazione, con riferimento in particolare al caso di IA "aggregate";
- b) una diversa *clusterizzazione* delle medesime imprese, ai fini dell'applicazione degli schemi di CE e SP, rispetto a quanto proposto in consultazione.

Con riferimento al punto a) summenzionato, gli *stakeholder* intervenuti hanno ritenuto opportuno evidenziare come vada (ulteriormente) specificato che, in caso di IA "aggregate", è la singola impresa di TPL facente parte dell'aggregazione (e.g. "consorzata" o "mandataria") a dover predisporre gli schemi di contabilità regolatoria previsti dalla Misura.

Tale aspetto, pienamente condivisibile e peraltro già oggetto di trattazione e regolazione all'interno dello schema di atto posto in consultazione (si veda in particolare il punto 9 della Misura), ha portato all'adozione di alcune integrazioni testuali, a titolo di ulteriore chiarimento, specificando che quando si fa riferimento all'IA si intende, in caso di IA aggregata, ciascuna singola impresa di TPL facente parte dell'IA, a qualunque titolo essa vi appartenga, purché gestisca effettivamente servizi di TPL nell'ambito di uno o più CdS sottoscritti dalla stessa IA.

Il testo della Misura posto in consultazione è stato pertanto modificato in tal senso.

---

<sup>7</sup> Con riferimento in particolare agli schemi SP "di dettaglio" e alle sezioni relative ai "Dati tecnici dei Servizi di TPL" ed "Elenco del personale" (*infra*).



Per completezza e maggiore chiarezza, è stata inoltre integrata la definizione di “*Impresa Affidataria*”, di cui alla lettera o) della delibera ART n. 154/2019, come descritto al successivo § 2.9.

In relazione alla *clusterizzazione* delle IA interessate all’applicazione degli schemi di contabilità regolatoria, secondo i diversi livelli di dettaglio previsti dalla Misura (CE e SP “*semplificati*”, “*per partizione territoriale*” e “*per modalità di trasporto*”, vd. § 2.1)<sup>8</sup>, rilevano le osservazioni di ANAV e ASSTRA, che, pur apprezzando i nuovi criteri di classificazione introdotti, hanno evidenziato le seguenti criticità:

- a) il permanere di onerosità della disaggregazione proposta, in particolare per le piccole e medie imprese (PMI), considerate le condizioni del settore, caratterizzato da numerose imprese di piccole e medie dimensioni, con dotazioni economiche ed organizzative limitate;
- b) la necessità di tenere conto delle imprese (di piccole e medie dimensioni) che svolgono una sola modalità di servizio, nonché delle specifiche “a monte” dei CdS, ai fini dell’applicazione degli schemi di CE e SP “di dettaglio” (intesi “*per partizione territoriale*” e “*per modalità di trasporto*”).

Va rilevato tuttavia come i 2 soggetti interessati non hanno espresso “posizioni” univoche, rendendo ulteriormente complessa la disanima delle richieste pervenute. A scopo di sintesi, la seguente tabella riassume quanto espresso nell’occasione.

**Tabella 2 – Condizioni applicative degli schemi (ANAV-ASSTRA)**

Schema regolatorio applicabile	IA interessate <sup>9</sup>	
	Condizioni ANAV	Condizioni ASSTRA
Semplificato	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PMI <sup>10</sup> con un fatturato non superiore a 50 M€/anno</li> <li>• imprese di TPL che gestiscono un solo CdS con valore di produzione inferiore a 20 Mvett*Km/anno</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• imprese di TPL operanti una sola modalità di trasporto e aventi numero di addetti inferiore a 250 unità</li> <li>• imprese operanti una sola modalità di trasporto e titolari di CdS il cui valore cumulato di produzione complessivo è inferiore a 20 Mvett*km/anno</li> </ul>
Per partizione territoriale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• imprese di TPL con un fatturato superiore a 50 M€/anno e che gestiscono più CdS per un valore cumulato di produzione complessivo inferiore a 20 Mvett*km/anno</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• imprese titolari di CdS il cui valore cumulato di produzione complessivo è uguale o superiore a 20 Mvett*km/anno ed è inferiore a 30 Mvett*km/anno e il CdS, a monte dell’affidamento, preveda una distinzione della compensazione per obbligo di servizio pubblico per ciascun ambito territoriale</li> </ul>
Per modalità di trasporto	<ul style="list-style-type: none"> <li>• imprese di TPL che gestiscono uno o più CdS per un valore cumulato di produzione complessivo uguale o superiore a 20 Mvett*km/anno</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• imprese titolari di CdS il cui valore cumulato di produzione complessivo è uguale o superiore a 30 Mvett*km/anno e il relativo CdS, a monte dell’affidamento, preveda una distinzione della compensazione per obbligo di servizio pubblico per ciascuna modalità di trasporto</li> </ul>

Come si può osservare, in termini sostanziali, gli *stakeholder* intervenuti sollecitano un intervento correttivo su due fronti:

- 1) l’innalzamento delle soglie, in termini sia di dimensione caratteristica delle imprese (n. di addetti/fatturato), sia del valore di produzione dei CdS complessivamente gestiti;
- 2) l’introduzione di nuove condizioni (restrittive) di applicazione degli schemi “di dettaglio”.

<sup>8</sup> Oggetto anch’essi di specifiche osservazioni, analizzate nei successivi §§ 2.5 e 2.6)

<sup>9</sup> Da intendersi sempre come singole imprese di TPL, anche qualora facenti parti di IA aggregate.

<sup>10</sup> Per la definizione di PMI si rimanda all’Allegato I, art. 2, del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione del 17 giugno 2014.

Il tema di cui al precedente punto 1) è già stato oggetto di approfondimento nel corso dell'istruttoria di definizione dello schema di atto posto in consultazione, come ampiamente testimoniato dai contenuti della "Relazione Illustrativa" della delibera ART n. 59/2021 (§ 2.1), portando proprio alla ridefinizione dei criteri di *clusterizzazione* delle IA interessate: nella versione originaria della Misura 12, infatti, la distinzione si basava esclusivamente sul "valore contrattuale annuo medio" dei CdS gestiti dall'IA, fissando un'unica soglia di "1 M€", mentre il testo revisionato della Misura 12 ha introdotto nuovi *cluster*, di natura "dimensionale" (con soglia < 10 addetti) e "contrattuale"<sup>11</sup> (con soglie comprese tra 1 e 4,5 Mvett\*km/anno).

Come documentato nella Relazione Illustrativa citata, la scelta di tali soglie è stata guidata da un'analisi dei dati resi disponibili dall'Osservatorio TPL, con particolare riferimento alla suddivisione delle IA per "N. addetti" e per "Valore produzione complessivo CdS" (vd. rispettivamente le Tabella 1 e 2 della Relazione Illustrativa citata), evidenziando la forte "frammentazione" del settore, sia in termini di caratteristiche dimensionali degli operatori economici coinvolti, sia in termini di numero totale di CdS e relativo *range* di affidamenti in capo alle singole IA. Si comprende, pertanto, la criticità espressa da parte dei soggetti intervenuti in consultazione (*supra*) in merito alla diffusa presenza di imprese di piccole (e micro) dimensioni, le cui dotazioni organizzative ed economiche sono inevitabilmente limitate.

Non sembrano tuttavia condivisibili le proposte degli *stakeholder* di innalzamento delle soglie proposte in consultazione (vd. precedente Tabella 2). È ovvio, infatti, che un'eventuale ri-configurazione di tali soglie, fermi restando i *cluster* individuati, comporterebbe esclusivamente una modifica del numero di IA che rientrano nel campo di applicazione degli schemi "semplificati" piuttosto che in quelli "di dettaglio". A tale fine, l'istruttoria post-consultazione svolta dagli Uffici, basata sempre sul *database* dell'Osservatorio TPL (ultimi dati disponibili, riferiti all'anno 2018), ha evidenziato le seguenti variazioni nella suddivisione delle IA per schema di contabilità regolatoria applicabile.

**Tabella 3 – Confronto delle condizioni di applicazione degli schemi**

Schema regolatorio applicabile	IA interessate		
	Proposta ART	Condizioni ANAV	Condizioni ASSTRA
Semplificato	75%	93%	97%
Per partizione territoriale	13%	4%	2%
Per modalità di trasporto	12%	3%	1%

In esito alle analisi svolte emerge pertanto che: l'applicazione *tout court* delle proposte pervenute (differenti, ma con "effetti" sostanzialmente analoghi) comporterebbe uno squilibrio significativo e assoluto verso la mera applicazione degli schemi "semplificati", con una irrilevante adozione degli schemi "di dettaglio" nell'ambito del settore interessato, anche da parte di consolidate e strutturate imprese di medie dimensioni, con conseguente perdita e/o carenza di informazioni e dati ritenuti essenziali ai fini degli obiettivi perseguiti dalla regolazione, tra i quali rileva la riduzione delle asimmetrie informative tra imprese e EA<sup>12</sup>.

Fermo restando quanto sopra, gli approfondimenti svolti dagli Uffici nell'ambito dell'istruttoria post-consultazione, anche alla luce degli elementi emersi dal confronto con gli *stakeholder*, hanno evidenziato l'effettiva esistenza di:

- un'ampia fetta di piccole imprese del settore (indicativamente con numero di dipendenti inferiore alle 50 unità) caratterizzate da condizioni organizzative e disponibilità economica significativamente ridotte, anche in relazione al numero e alla consistenza dei CdS affidati;
- un numero significativo di imprese, anche di maggiori dimensioni rispetto alle precedenti, che tuttavia sono coinvolte marginalmente nella gestione di servizi di TPL, con conseguenti limitate capacità organizzative.

<sup>11</sup> Da intendersi come valore cumulato della produzione complessiva dei CdS di competenza di ciascuna impresa.

<sup>12</sup> Su questo specifico tema si tornerà anche nel successivo § 2.6.

Per tenere conto di questi (ulteriori) aspetti valutativi, si è ravvisata l'opportunità di una revisione della *clusterizzazione* originariamente proposta nello schema di atto in consultazione, prevedendo la seguente modifica alla disciplina regolatoria:

- applicazione degli *"Schemi Semplificati"* da parte delle (singole) imprese di TPL aventi numero di addetti inferiore a 50 unità (invece di 10) e le IA titolari di CdS il cui valore cumulato di produzione complessivo è inferiore a 4,5 Mvett\*km/anno (invece di 1 Mvett\*km/anno)<sup>13</sup>;
- applicazione degli schemi *"per partizione territoriale"* da parte delle IA titolari di CdS il cui valore cumulato di produzione complessivo è uguale o superiore a 4,5 Mvett\*km/anno ed è inferiore a 10 Mvett\*km/anno (mentre nella consultazione l'intervallo era compreso tra 1 e 4,5 Mvett\*km/anno);
- conseguente applicazione degli Schemi *"per modalità di trasporto"* da parte delle IA titolari di CdS il cui valore cumulato di produzione complessivo è uguale o superiore a 10 Mvett\*km/anno (invece di 4,5 Mvett\*km/anno).

In tale ambito va precisato che<sup>14</sup> il valore di produzione dei CdS interessati (espresso in vett\*km/anno o u.d.m. omologhe) è da intendersi quale dato "programmato", corrispondente all'offerta di servizio, e non "effettivo".

La modifica adottata si ritiene possa ben contemperare sia quanto emerso in sede di istruttoria post-consultazione (e rilevato dalle stesse Associazioni intervenute) in merito alle effettive caratteristiche del settore, includendo in particolare nell'applicazione degli schemi semplificati tutte le *"piccole imprese"* di TPL<sup>15</sup>, sia la necessità di mantenere una (più) equilibrata suddivisione applicativa dei diversi schemi tra le IA interessate, come si evince dalla successiva tabella di sintesi.

**Tabella 4 – Nuova suddivisione delle IA per schema applicabile**

Schema regolatorio applicabile	IA interessate
Semplificato	88%
Per partizione territoriale	5%
Per modalità di trasporto	7%

In particolare, per i futuri affidamenti, le *"partizioni territoriali"* (urbano/suburbano, extraurbano/regionale), che possono coincidere con gli ambiti di servizio di cui alla delibera ART n. 48/2017, che costituiscono potranno essere definiti dall'EA sulla base delle procedure di pianificazione e programmazione di competenza ed in coerenza con quanto disposto in *"Definizioni"*, lett. cc), della delibera ART n.154/2019 (vd. successivo § 2.9).

Con riferimento invece alla proposta (di cui al precedente punto 2) di introdurre ulteriori condizioni restrittive per l'applicazione degli schemi "di dettaglio", proveniente in particolare da ASSTRA (vd. precedente Tabella 2)<sup>16</sup>, si ritiene opportuno rilevare le seguenti considerazioni:

- si condivide, in linea generale, l'opportunità che all'interno dei CdS, l'EA definisca distintamente le compensazioni per l'imposizione di obblighi di servizio pubblico (OSP) in relazione al diverso ambito o partizione territoriale interessata (e.g. servizi urbani/suburbani *versus* extraurbani) e/o alla modalità di trasporto esercita (e.g. autobus *vs.* tram *vs.* metropolitana), presupposto che peraltro già si riscontra in

<sup>13</sup> Specularmente a quanto sopra evidenziato, le imprese interessate sono da intendersi anche qualora facenti parte di IA aggregate.

<sup>14</sup> Come espressamente richiesto in occasione della consultazione dalla Conferenza delle Regioni e ritenuto pienamente condivisibile.

<sup>15</sup> In accordo con la relativa definizione di cui all'Allegato I, art. 2, comma 2, del citato regolamento (UE) 651/2014.

<sup>16</sup> Con riferimento, come si è visto, alle imprese di TPL operanti una sola modalità di trasporto e alla necessità che siano definiti "a monte" le compensazioni contrattuali per ciascun ambito territoriale e per modalità di trasporto.

un numero consistente di CdS caratterizzati da multi-territorialità e/o multi-modalità, nel rispetto delle disposizioni regolatorie vigenti<sup>17</sup>;

- si ritiene, tuttavia, che l'applicazione degli schemi di contabilità proposti debba sottostare a condizioni rigorose, univoche e omogenee per tutte le imprese di TPL interessate (dalla specifica *clusterizzazione*), al fine di evitare inauspicati squilibri nella disciplina adottata, che possono derivare proprio dal subordinare i criteri a situazioni ultronee e connesse ad aspetti che non influiscono sulle finalità della regolazione, quali le caratteristiche (di mono-modalità) dei CdS e le scelte fatte "a monte" dagli EA, e che, di fatto, non hanno alcuna influenza sulle capacità organizzative/economiche delle IA interessate, tali da influire sui criteri di *clusterizzazione* identificati (e, come visto sopra, nell'occasione revisionati).

Alla luce di tali valutazioni, non si è ritenuta opportuna l'introduzione di ulteriori modifiche/integrazioni al testo della Misura.

### 2.3 Misura 12 - Allocazione delle componenti economiche e patrimoniali (punti 5-8)

Gli *stakeholder* intervenuti (ANAV e ASSTRA) hanno formulato osservazioni in merito ai punti 6 e 7 della Misura, rilevandone la diversa impostazione, laddove si dispone che:

- a) per le componenti "indirette", ovvero comuni a diversi CdS e/o a una pluralità di servizi di trasporto OSP (nell'ambito di un CdS), o ad altre attività svolte dall'impresa (anche non soggette a OSP), l'IA applichi specifici *driver* di allocazione a ciascun CdS gestito (e relative voci di dettaglio), utilizzando, qualora non sia dotata di procedure aziendali che consentano la raccolta di dati gestionali per la determinazione di tali *driver*, quanto definito dall'Autorità nel relativo Annesso 3 (punto 6);
- b) per le componenti economiche e patrimoniali ascrivibili al complesso delle unità organizzative dell'IA, l'impresa utilizzi per l'attribuzione ai vari centri di costo relativi a ciascun CdS i *driver* definiti dall'Autorità (punto 7).

In relazione a quanto sopra, i soggetti intervenuti richiedono, anche per le componenti "general" di cui al precedente sub. b), di mantenere sempre ferma la possibilità per l'IA interessata di utilizzare *driver* di propria determinazione, e in mancanza di essi (o in alternativa) i *driver* definiti dall'Autorità, adottando di fatto i medesimi criteri stabiliti al punto 6 per le componenti "indirette" (sub. a).

Gli Uffici, nell'ambito dell'istruttoria post-consultazione, hanno ritenuto condivisibile la proposta delle associazioni di categoria e pertanto è stata prevista la possibilità per le imprese di scegliere i *driver* da utilizzare anche per il riparto dei costi generali.

In aggiunta a quanto sopra, i punti 5, 6 e 7 della Misura sono stati interessati da specifiche richieste di integrazione da parte dei medesimi *stakeholder*, con contenuti speculari a quanto formulato al precedente punto 1 e volti (ulteriormente) a chiarire che, in caso di IA "aggregate", la disciplina regolatoria in oggetto è in capo alla singola impresa di TPL facente parte dell'aggregazione.

Tale aspetto si è ritenuto pienamente condivisibile, portando alla relativa integrazione del testo della Misura interessato.

### 2.4 Misure 12 – Rendicontazione e certificazione degli schemi (punti 9-10)

Con riferimento alla disciplina regolatoria in oggetto, e in particolare alle disposizioni di cui al punto 9 della Misura, sono pervenute alcune osservazioni da parte degli *stakeholder*, che hanno riguardato in particolare l'opportunità di:

- a) prevedere esplicitamente l'adozione di un principio di tutela e riservatezza dei dati acquisiti da parte dell'Autorità;

<sup>17</sup> Cfr. quanto disposto in merito alla predisposizione dei relativi "Piani Economico-Finanziari simulati" (PEFs) dalla delibera ART n. 154/2019 e, ancor prima, dalla delibera dell'Autorità n. 49 del 17 giugno 2015.

- b) concedere un periodo maggiore alle imprese di TPL per la trasmissione degli schemi di contabilità regolatoria, trattandosi di dati consuntivi, esteso a 90 giorni dall'approvazione del proprio bilancio d'esercizio (rispetto ai 60 giorni dei termini previsti in consultazione);
- c) approfondire il ruolo/identità del "soggetto" responsabile della trasmissione degli schemi all'Autorità.

Con riferimento al precedente punto sub. a), pare opportuno osservare come la tutela della riservatezza dei dati acquisiti sia un principio già esplicitato nelle attività regolatorie attribuite all'Autorità, applicabile (e applicato) peraltro non solo al settore del TPL, ma alla totalità del perimetro di competenza. L'articolo 9 – recante "Segreto d'ufficio" - del Regolamento dell'Autorità per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti per la formazione delle decisioni di competenza dell'Autorità e per la partecipazione dei portatori di interesse dispone infatti che *"Le informazioni acquisite nel corso dei procedimenti di cui al presente regolamento ed in particolare, nello svolgimento delle attività di indagine, ispettive, vigilanza, controllo, sanzionatorie, interdittive, sono coperte dal segreto d'ufficio e possono essere utilizzate soltanto per l'esercizio dei poteri dell'Autorità. Sono fatti salvi gli obblighi di denuncia, segnalazione e collaborazione previsti dalla legge"*. La specificazione richiesta pare pertanto pleonastica rispetto al ruolo esercitato, anche in coerenza con l'impostazione adottata in omologhe disposizioni adottate per altri settori, con riferimento in particolare alla citata delibera ART n. 120/2018 che disciplina i servizi ferroviari.

Non si è pertanto ritenuto opportuno integrare il punto interessato della Misura.

Con riferimento al precedente punto sub. b), le valutazioni degli Uffici nell'ambito dell'istruttoria post-consultazione hanno portato a confermare l'adeguatezza del termine proposto (60 gg. dall'approvazione del bilancio), ritenuto sufficiente a garantirne l'adempimento senza eccessivi oneri per le IA, alla luce delle seguenti considerazioni:

- le attività di rendicontazione dei dati sono (temporalmente) "parallele" a quelle per la redazione del bilancio, coinvolgendo peraltro le medesime (eventuali) società di revisione<sup>18</sup>;
- la speculare regolazione di altri settori prevede i tempi di trasmissione analoghi (vd. settore ferroviario ex-delibera ART n.120/2018), se non addirittura minori (30 gg. per il settore aeroportuale);
- la concessione di un periodo maggiore di tempo per la trasmissione degli schemi comporterebbe una ulteriore e inauspicata dilazione nella raccolta dei dati da parte dell'Autorità, con relativi ritardi nella messa a disposizione, considerandone anche il ruolo/compito di "aggregatore" (*infra*).

Anche in questo caso, non si è pertanto ritenuto opportuno modificare il punto interessato della Misura.

Con riferimento infine al punto sub. c), pare opportuno chiarire che per soggetto *"titolare del CdS"* (di cui al testo posto in consultazione) debba intendersi, in caso di IA aggregata, il soggetto *"aggregante"*, ovvero il Consorzio, o la Società mandataria del raggruppamento in caso di ATI/RTI, che ha sottoscritto il CdS.

A scopo chiarificatorio<sup>19</sup>, il punto della Misura è stato opportunamente integrato.

In relazione invece alle modalità/responsabilità di trasmissione degli schemi di contabilità regolatoria in Autorità, la Conferenza delle Regioni ha evidenziato come l'invio da parte dei singoli soggetti (imprese di TPL) che compongono una IA aggregata, con invio separato anche da parte del soggetto aggregante (*supra*) limitatamente alle sole spese dirette di sua competenza, apporti maggiore trasparenza nella disponibilità dei dati ma, oltre ad apparire in controtendenza con l'impostazione attuale di altri istituti nazionali (Osservatorio TPL), lasci intravedere un rischio di frammentazione degli invii. Allo scopo, lo *stakeholder* ha proposto di prevedere comunque in capo al soggetto aggregante l'onere di trasmissione degli schemi di rendicontazione (come previsto nella formulazione originaria della Misura, di cui alla delibera ART n. 154/2019).

Il tema è già stato oggetto di approfondimento nel corso dell'istruttoria di definizione dello schema di atto posto in consultazione, come ampiamente testimoniato dai contenuti della *"Relazione Illustrativa"* della delibera ART n. 59/2021 (§ 2.3), evidenziando specifiche criticità dell'impostazione originaria derivanti proprio dalle condizioni operative e organizzative dei soggetti aggregati, con potenziali conseguenze non solo in termini di *"trasparenza"* (come riconosciuto dallo *stakeholder* interessato), ma anche e soprattutto in

<sup>18</sup> Ai sensi del punto 10 della Misura, ove pertinente, il soggetto (terzo) incaricato di certificare la contabilità regolatoria può coincidere con quello incaricato della certificazione del bilancio.

<sup>19</sup> Come richiesto dagli *stakeholder* intervenuti.

termini pratici, a tutela di modalità omogenee e coerenti di tenuta della contabilità regolatoria: emergeva nell'occasione, infatti, come rappresentato dalle stesse Associazioni di IA, l'assenza di specifici poteri in capo al soggetto aggregante, che condiziona i rapporti tra le imprese aggregate, non potendo di fatto il primo esercitare alcun efficace ruolo di "garante" dei dati delle seconde, anche ai fini della relativa certificazione, di cui al successivo punto 10.

Alla luce di quanto sopra, il "passo indietro" proposto dalla Conferenza delle Regioni, anche a fronte delle ulteriori valutazioni svolte in sede di istruttoria post-consultazione, non è stato ritenuto condivisibile, portando alla scelta di mantenere l'impostazione metodologica proposta, idonea al superamento proprio delle suddette criticità, prevedendo l'invio in Autorità degli schemi da parte delle "singole" imprese di TPL, anche quando facenti parte di IA aggregata, e disponendo di fatto in capo alla stessa Autorità il ruolo/composto di "aggregatore" dei dati trasmessi.

Il punto della Misura non è stato pertanto oggetto di ulteriore modifica/integrazione.

Su questo tema, tuttavia, si rende opportuno chiarire che l'impostazione adottata (e mantenuta) dall'Autorità, come evidente, ne stabilisce all'interno del processo di acquisizione delle informazioni un ben preciso ruolo/composto di "aggregatore" dei dati trasmessi (e certificati) per ciascun CdS. In tale ambito, nel rispetto del summenzionato principio di tutela e riservatezza, sarà compito della stessa Autorità mettere a disposizione degli EA interessati tutte le informazioni raccolte.

## 2.5 Annesso 3 – Schemi di Conto Economico

Come anticipato, i contenuti degli schemi di CE sono stati oggetto di numerose osservazioni e proposte di revisione da parte degli *stakeholder* partecipanti alla consultazione.

Nella maggior parte dei casi, le osservazioni sono riconducibili a proposte specifiche di revisione e/o integrazione delle singole voci di componenti economiche e/o campi di rilevazione dei dati, con finalità chiarificatrici e/o di maggior dettaglio dell'informazione richiesta.

Le valutazioni degli Uffici nell'ambito dell'istruttoria post-consultazione hanno tenuto conto delle indicazioni emerse, portando ad alcune modifiche degli schemi interessati.

In alcuni casi, le osservazioni pervenute risultano essere di tipo "generale", afferendo all'impostazione complessiva della disciplina regolatoria proposta e rivelando (ove derivanti da più *stakeholder*) interessi anche contrapposti. Con riferimento a tale macrocategoria di contributi, si ritiene opportuno, a fine chiarificatorio, approfondire i seguenti presupposti regolatori oggetto di riscontro.

1. La terminologia adottata in epigrafe agli schemi, che fa riferimento ai "Servizi di TPL su strada", è da intendersi in coerenza con:

- il regolamento (CE) 1370/2007, che distingue i "servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia";
- quanto riportato in "Definizioni", lett. cc), dell'Allegato "A" alla delibera ART n.154/2019, ove sono "inclusi filobus, tram e metropolitane";

L'uso della dicitura "non ferroviario" in luogo di "su strada", richiesto da alcuni *stakeholder* implicherebbe il riferimento anche a modalità non contemplate dalla delibera ART n. 154/2019, *i.e.* il trasporto marittimo. Allo stesso tempo, la dicitura "su strada" include non solo il trasporto via autobus ma, come specificato nell'ambito della definizione alla lettera cc) sopra richiamata, anche filobus, tram e metropolitane. Inoltre, la Misura 1 della citata delibera ART n. 154/2019 prevede la possibilità per gli EA, di estendere la regolazione in essa contenuta agli impianti fissi (funicolari e funivie) e alle vie navigabili interne, in particolare quando integrati in una rete più estesa, sia essa urbana, suburbana o regionale.

Alla luce di quanto sopra, si è ritenuto opportuno mantenere negli schemi interessati:

- la terminologia proposta in consultazione, evitandone la riformulazione<sup>20</sup>;

<sup>20</sup> Con riferimento ai servizi "non ferroviari", esplicitamente richiesta dalla Conferenza delle Regioni.



- la rendicontazione di specifiche voci di costo/ricavo relative alla “gestione” delle infrastrutture<sup>21</sup>, da ritenersi pienamente pertinenti alle finalità regolatorie.
2. La struttura dello schema “semplificato” di CE risponde ad esigenze di proporzionalità della regolazione, con riferimento alle caratteristiche delle imprese di TPL di limitate capacità organizzative e condizioni economiche, riducendone gli oneri, anche in relazione a quanto emerso in sede di consultazione (vd. precedente § 2.2). Per tale ragione, lo schema in oggetto presenta esclusivamente voci di costo/ricavo “aggregate”, differenziandosi dal dettaglio richiesto per la rendicontazione degli schemi “*per partizione territoriale*” e “*per modalità di trasporto*”.
- Si è pertanto ritenuto opportuno mantenere la struttura proposta in consultazione.
3. La colonna denominata “*Altri servizi*” è finalizzata ad accogliere i dati di rendicontazione di eventuali attività soggette ad OSP, previste nel CdS, ma non riconducibili ai servizi di trasporto altrimenti dettagliati nello schema interessato, come ad esempio la gestione dei parcheggi di sosta e interscambio, ma anche altri servizi pubblici locali, come lo spazzamento strade, raccolta rifiuti, ecc., da non confondersi con le “*Altre attività non soggette a OSP*” come ad esempio i servizi turistici, i servizi a noleggio o le autolinee interregionali o nazionali autorizzate presenti esclusivamente nello schema di “*Riconciliazione con il bilancio*” (e a tale fine ivi inserite).
- Al fine di facilitarne la rendicontazione, per tale colonna è stata modificata la valorizzazione dei campi, prevedendo una maggiore aggregazione dei dati richiesti<sup>22</sup>.

## 2.6 Annesso 3 – Schemi di Stato Patrimoniale

Analogamente a quanto rilevato nel precedente § 2.5, anche i contenuti degli schemi di SP sono stati oggetto di alcune osservazioni dei soggetti intervenuti in consultazione, che contengono specifiche proposte di revisione e/o integrazione, in gran parte puntuali (riferibili a singole voci/campi) e in alcuni casi speculari a quanto già evidenziato per gli schemi di CE.

Tuttavia, in tale ambito, si sono rilevate significative contrapposizioni nelle proposte formulate dagli *stakeholder*<sup>23</sup>, riconducibili in sintesi a:

- a) l’interesse da parte delle IA a un’ulteriore semplificazione degli schemi di SP da adottare (*infra*);
- b) la richiesta degli EA di disaggregare ulteriormente le voci previste, con puntuali ampliamenti di campi/sottocampi, al fine di maggiore chiarimento e specificazione dell’oggetto della rendicontazione.

Tali antitetiche posizioni risultano, come ovvio, di difficile contemperazione, in quanto da un lato l’adozione di soluzioni semplificate è sempre auspicabile al fine di agevolare l’effettivo processo d’implementazione della regolazione, dall’altro un’eccessiva aggregazione dei dati comporta inevitabilmente la perdita d’informazioni, che rischia di inficiare l’obiettivo stesso della regolazione, in termini ad esempio di corretta individuazione e perimetrazione delle modalità di “finanziamento” delle IA (servizi soggetti a OSP versus attività non OSP).

In particolare, si ritiene meritorio specifico approfondimento i seguenti aspetti oggetto di valutazione.

Con riferimento al precedente sub. a), le Associazioni di settore intervenute (AGENS, ANAV e ASSTRA) hanno rilevato come la separazione contabile delle componenti patrimoniali secondo gli schemi “di dettaglio (“*per partizione territoriale*” e “*per modalità di trasporto*”) sia di difficile attuazione a livello pratico e, in ogni caso, inidonea a costituire un’effettiva maggiore valenza informativa rispetto alle finalità della regolazione<sup>24</sup>, ritenendo lo schema “semplificato” idoneo e sufficiente a garantire una completa rappresentazione dei dati.

<sup>21</sup> Cfr. in particolare §§ 1.2.2, 1.3.2, 2.1.4, 2.2.1, 2.4.4 e 4.1.2.

<sup>22</sup> Con la rendicontazione esclusivamente dei campi “totali” (§§ 1 – 2 – 3 – 4 – 5).

<sup>23</sup> In parte, peraltro, rinvenibili anche nelle osservazioni formulate sugli schemi di CE, di cui al precedente § 2.5.

<sup>24</sup> Ad esempio “*distinguere ratei o risconti o disponibilità di cassa per modalità di trasporto può essere valutato come un esercizio di allocazione assolutamente sterile, anzi può dare all’interprete delle voci contabili un’informazione per di più fuorviante*” (ASSTRA).

Nell'ambito dell'istruttoria post-consultazione è stato (ulteriormente) approfondito il tema sollevato, già oggetto di trattazione nel corso delle audizioni tecniche svoltesi con le medesime Associazioni, evidenziando che:

- contrariamente a quanto sostenuto dal soggetto intervenuto, proprio il maggior dettaglio degli schemi summenzionati rappresenta un patrimonio informativo di estrema rilevanza nell'ottica dello sviluppo di una regolazione volta non solo alla mera acquisizione di dati contabili (separati) delle imprese, ma anche a proiettare il settore verso un'auspicata (sempre maggiore) efficienza gestionale, nel rispetto dei presupposti meglio approfonditi al successivo § 2.7;
- tale aspetto è implicitamente confermato dalle citate proposte pervenute dagli EA intervenuti in consultazione (Conferenza delle Regioni, AMP), relative all'opportunità di ulteriori dettagli delle voci presenti negli schemi di SP e nelle sezioni correlate (Elenco *driver* e Glossario), che rivelano l'assoluta necessità di mantenere un elevato grado di approfondimento dei dati rendicontati;
- fermo restando quanto sopra, l'intervento di modifica dei *cluster* di applicazione degli schemi "di dettaglio" summenzionati, di cui al precedente § 2.2, ha significativamente "ridotto" gli oneri di rendicontazione previsti in capo alle IA, coinvolgendo di fatto soltanto imprese di TPL che per caratteristiche strutturali, organizzative e operative (e capacità economiche) sono in grado di soddisfare le disposizioni definite dall'Autorità.

Alla luce di quanto sopra, si è ritenuto opportuno mantenere l'impostazione su 3 livelli strutturali degli schemi di SP, simmetricamente a quanto previsto per gli schemi di CE.

1. I medesimi *stakeholder* (i.p. ANAV e ASSTRA) hanno inoltre formulato richiesta di espungere dagli schemi di SP la voce "14. Valore residuo dei beni ai fini del subentro", in quanto la determinazione di tale valore presuppone una procedura complessa e articolata, nonché molto onerosa in quanto legata a stime peritali, nel rispetto delle disposizioni di cui alla Misura 9 della delibera ART n. 154/2019, riferibili tuttavia ai soli beni qualificati come essenziali e indispensabili; il calcolo del valore di subentro troverebbe pertanto giustificazione (solo) nell'ambito di (nuove) procedure di affidamento dei servizi, attraverso la specifica definizione degli inevitabili oneri in carico alle parti interessate (EA, IA e *incumbent*).  
Le valutazioni svolte in merito a tale richiesta hanno evidenziato la sostanziale condivisione delle considerazioni esposte, portando alla relativa modifica dello schema, con eliminazione della voce interessata e contestuale riallineamento del calcolo del "*Capitale investito netto (CIN regolatorio)*".
2. Proprio con riferimento al summenzionato CIN, pare opportuno evidenziare come le voci che lo compongono debbano essere, qualora possibile, prioritariamente allocate direttamente con specifico riferimento al CdS in esame e solo per la parte residua possano essere imputati attraverso l'applicazione dei *driver* scelti dalle imprese o, in alternativa, di quelli previsti dall'Annesso 3 (§ 2.3, 2.8).

## 2.7 Annesso 3 – Rendicontazione dati tecnici ed elenco del personale

Le sezioni in oggetto sono state interessate da numerose osservazioni da parte dei diversi *stakeholder* partecipanti alla consultazione, rivelando:

- a) da un lato (i.p. alcune IA), l'opportunità che gli obblighi di tenuta della contabilità regolatoria siano limitati a dati e informazioni di natura prettamente economica e patrimoniale, con conseguente richiesta di espunzione dalla Misura e relativo Annesso 3 delle sezioni in oggetto;
- b) dall'altro (i.p. EA), l'opportunità di adottare puntuali integrazioni dei campi previsti, al fine di ulteriore disaggregazione dei dati e di maggiore chiarimento delle modalità di rendicontazione.

Si tratta in effetti di posizioni contrapposte e difficilmente conciliabili che è tuttavia bene trattare partitamente. In particolare, la proposta di stralcio delle sezioni in oggetto proviene dalle Associazioni di settore ANAV e ASSTRA (evidentemente di diverso avviso è AGENS), che sostengono come la richiesta di dati "tecnici" non sia sorretta da una competenza in materia attribuita all'Autorità e che il compito dell'Autorità dovrebbe auto-limitarsi alla raccolta di dati/informazioni di natura economico-patrimoniale a garanzia della separazione contabile della IA interessate.



A tale proposito preme *in primis* rilevare come la regolazione della materia si incardini in un contesto regolatorio unitario e integrato (di ben più ampio respiro rispetto a quanto colto dagli *stakeholder* intervenuti), direttamente discendente dalle attribuzioni di cui all'art. 37, comma 2, lett. a), ove si esplicita che l'Autorità *"provvede a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori (...) in relazione alla mobilità dei passeggeri"*, nonché del comma 3, lettera b) del medesimo articolo là dove è stabilito che, nell'esercizio delle competenze di cui sopra, l'Autorità *"determina i criteri per la redazione della contabilità delle imprese regolate e può imporre, se necessario per garantire la concorrenza, la separazione contabile e societaria delle imprese integrate"*.

Inoltre, vale la pena di osservare come proprio il d.l. 50/2017, citato dagli *stakeholder* intervenuti, ha previsto che l'Autorità determini per lo specifico settore del TPL non solo gli *"obblighi di separazione contabile tra le attività svolte in regime di servizio pubblico e le altre attività"*, ma anche *"la tipologia di obiettivi di efficacia e di efficienza che il gestore deve rispettare, nonché gli obiettivi di equilibrio finanziario"* (art. 48, comma 6, lett. b)<sup>25</sup>.

In tale ambito, la citata delibera ART n. 120/2018 disciplina per il settore ferroviario non solo i *"criteri di contabilità regolatoria"* (Titolo II), ma anche le correlate *"metodologie, criteri e procedure per l'efficienza delle gestioni"* (Titolo I). In piena coerenza e continuità con le omologhe disposizioni di cui alla già menzionata delibera ART n. 120/2018, la delibera ART n. 154/2019 disciplina gli *"Obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile per i Cds di trasporto pubblico locale passeggeri su strada"* (enfasi aggiunta) di cui alla Misura 12, nonché la determinazione degli obiettivi di efficacia e di efficienza attraverso la Misura 16 e l'Annesso 7.

Soffermandosi poi sulle funzioni attribuite in materia di definizione di (tipologie di) obiettivi di efficacia e di efficienza, è ora evidente che questi stessi obiettivi non possano che fare riferimento a grandezze fisiche e tecniche, in quanto parametri di riferimento per il calcolo di rapporti tra valori monetari e valori fisici, come è facilmente desumibile dalla lettura degli indicatori proposti nella Misura 16 e nell'Annesso 7 della delibera ART n. 154/2019 sopra menzionati. Si pensi agli indicatori di efficacia-redditività, declinata nella citata misura con riferimento al numero di passeggeri trasportati e al tasso di riempimento dei mezzi, misurabili altresì in rapporto alle vetture-km prodotte (Annesso 7); di efficienza, definita in relazione ai fattori di produzione (numero di addetti e vetture-km prodotte); di efficacia-qualità, misurata nel citato Annesso 7 in rapporto a numero di veicoli totali, numero di corse (effettive o programmate), tempi di percorrenza e posti-km offerti, anche in relazione alla sostenibilità ambientale del servizio. Gli indicatori *"ricavi da traffico/vetture-km"* (efficienza-redditività), *"consumo energetico/posti-km"* (efficacia-qualità), *"vetture-km/addetti totali"* (efficienza-produttività), facenti parte del set minimo individuati dal citato Annesso 7, sono solo alcuni esempi dell'applicazione pratica dei principi sopra esposti.

Si evidenzia peraltro che analoghi indicatori e sottostanti dati tecnici, tenendo conto delle specificità tecniche del settore, sono previsti dalla delibera ART n. 120/2018 (Annesso 2) per il settore ferroviario per il quale ART ha consolidato una base dati molto estesa che comprende sia dati economico-patrimoniali, sia dati tecnici a partire dall'anno 2013. Una diversa scelta per il settore del trasporto su strada, peraltro richiesta solo da alcune IA, creerebbe una ingiustificata asimmetria nei confronti degli EA, in molti casi coincidenti per le diverse modalità di trasporto (su strada e ferroviario).

Avendo pertanto evidenziato i presupposti normativi dell'intervento ART, appare inconferente il riferimento delle medesime associazioni all'art. 27, comma 5, del d.l. n. 50/2017, che prevede che *"Le amministrazioni competenti, al fine di procedere sulla base di dati istruttori uniformi, si avvalgono dell'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 [Osservatorio TPL, ndr] per l'acquisizione dei dati economici, finanziari e tecnici, relativi ai servizi svolti, necessari alla realizzazione di indagini conoscitive e approfondimenti in materia di trasporto pubblico regionale e locale, prodromici all'attività di pianificazione e monitoraggio"*. Le funzioni ART in materia di contabilità regolatoria e di separazione contabile delle imprese non sono infatti finalizzate a meri *"approfondimenti in materia di TPL"*, né sono qualificabili come attività di studio o di indagine, ma – analogamente ad altre Autorità di regolazione – sono funzionali al perseguimento di obiettivi di efficienza e trasparenza delle gestioni che operano in regime non di libero mercato.

<sup>25</sup> Che ha modificato l'articolo 37, comma 2, lett. f), del medesimo d.l. 201/2011.

Tuttavia, oltre alla considerazione dei presupposti normativi della richiesta di dati tecnici e a ulteriore fondamento della stessa, occorre osservare che sono i *driver* di allocazione delle componenti patrimoniali ed economiche, parte costitutiva del documento posto in consultazione ad essere definiti in parte come rapporto tra quei dati tecnici di cui si chiede espunzione. È il caso, in particolare, dei dati riferiti alle vetture-km, ma non è escludibile a priori da parte delle stesse IA, nei margini di discrezionalità ammessi, l'impiego di altri parametri utili ad allocare le poste comuni, come i passeggeri trasportati, le superfici dei depositi o di altri asset, ecc.

Con riferimento, tuttavia, all'acquisizione dei dati da parte dell'Osservatorio TPL, non si ravvisa alcuna "sovrapposizione" dell'attività regolatoria rispetto a tale processo<sup>26</sup>, in merito al quale si evidenzia come le modifiche proposte/adottate dagli schemi interessati, unitamente alle definizioni/metodologie descritte nella sezione "Glossario", siano finalizzate proprio a chiarire i punti d'integrazione dei dati, riducendo gli oneri a carico delle imprese di TPL. In ogni caso, la preoccupazione delle due Associazioni di IA è tenuta in dovuta considerazione tanto che, secondo quanto riportato in merito ai prospettati sviluppi futuri (*infra*) si intendono adottare, anche a livello operativo, tutti i necessari accorgimenti per assicurare il coordinamento con le strutture tecniche dell'Osservatorio e ridurre gli oneri amministrativi delle imprese.

Inoltre, al fine di limitare detti oneri a carico delle imprese, si ritiene di poter escludere l'applicazione ai dati tecnici della certificazione prevista per i dati economici, risultando sufficiente, a garanzia della qualità e dell'affidabilità del dato trasmesso, l'individuazione di modalità di validazione, da sviluppare anche attraverso il ricorso agli strumenti tecnologici in dotazione alle imprese (ad es. i sistemi AVM) e da affinare nell'ambito degli sviluppi futuri, che dovranno ad ogni modo essere descritti nella citata "Relazione illustrativa" di cui al punto 9 della Misura 12.

Per quanto invece riguarda le richieste di tutti gli EA intervenuti in consultazione in merito alle sezioni in oggetto (sub b)), si rileva come esse siano di segno diametralmente opposto a quello delle IA (alcune), che pure sono interessate dalla medesima disciplina legislativa citata; gli EA, non solo hanno accolto con favore la nuova impostazione della scheda di rilevazione dei "Dati tecnici dei Servizi d TPL"<sup>27</sup>, ma ne hanno diffusamente proposto ulteriore disaggregazione/approfondimento dei contenuti, anche al fine di meglio esplicitare le modalità di definizione dei campi interessati (*infra*). Tale posizione degli EA è espressione di un interesse (contrapposto) degli stessi ad acquisire dalle imprese il più ampio spettro di informazioni utili a esercitare le proprie funzioni di indirizzo e controllo dei servizi, in ciò evidenziando la sussistenza di una asimmetria informativa al cui superamento da tempo è rivolta l'attenzione dell'Autorità.

In tale ambito, rileva da subito la fondamentale utilità delle informazioni di cui alla citata sezione "Elenco del personale in servizio" ai fini della corretta determinazione delle modalità di trasferimento del personale di cui alla Misura 21 della delibera ART n. 154/2019, adottata proprio ai sensi dell'art. 48, comma 7, del medesimo d.l. 50/2017, in cui è specificatamente previsto che l'elenco del "Personale da trasferire" sia redatto "assicurando la pertinenza del personale individuato con gli schemi di contabilità regolatoria relativa all'ultimo esercizio disponibile". In tale ottica, la richiesta di espunzione da parte delle Associazioni si rivela a maggior ragione incoerente con il quadro regolatorio vigente, né parrebbe ipotizzabile una "limitazione" dello specifico adempimento in funzione (a ridosso) dello svolgimento di nuove procedure di affidamento o anche di riorganizzazione societaria (evenienza anche questa da considerare), venendo meno quelle caratteristiche di continuità nella rilevazione dei dati ritenute fondamentali al fine di evitare il rischio di indeterminatezza degli elementi informativi disponibili, non auspicabile anche e proprio al fine del corretto svolgimento della gara o di altre operazioni di riassetto societario.

In relazione a quanto sopra, si è ritenuto opportuno il mantenimento delle sezioni interessate.

Con riferimento al precedente sub. b), oltre ad alcune specifiche richieste di integrazione dei campi delle tabelle interessate, la Conferenza delle Regioni ha posto la propria attenzione sulle modalità di calcolo della

<sup>26</sup> Che, peraltro, come da dettame legislativo citato (dallo stesso *stakeholder*) ha finalità ben differenti.

<sup>27</sup> La sezione "Elenco del personale in servizio" è, infatti, rimasta invariata rispetto alla versione originaria in delibera ART n. 154/2019.

produzione di servizio, espresse in vett\*km (vd. relativa sezione “*Dati tecnici dei Servizi di TPL*”), con riferimento in particolare alle modalità di servizio diverse dall’autobus (metropolitane, tram, impianti a fune)<sup>28</sup>, ravvisando l’opportunità, qualora si intenda rappresentare unitariamente i veicoli utilizzati per ciascuna modalità, che sia l’Autorità a determinare “a monte” i coefficienti di conversione utili a ottenere un indicatore numerico omogeneo e uniforme, al fine di consentire la confrontabilità dei dati.

Su questo punto un chiarimento sulle modalità di calcolo del parametro in parola può derivare da un coordinamento con le definizioni fornite nel “*Glossario*” (di cui al medesimo Annesso 3), in particolare:

- la produzione di servizio, in aderenza con quanto già previsto dal *data-base* dell’Osservatorio TPL, deve essere calcolata come “*sommatoria delle lunghezze percorse dai veicoli impiegati nelle singole corse programmate/effettuate nell’ambito del CdS (per ciascuna tipologia di veicolo interessato)*”, prevedendo quindi una distinzione in funzione del “*veicolo interessato*” e della relativa composizione;
- la metodologia adottata per la rendicontazione del dato da parte di ciascuna IA deve essere oggetto di trattazione nella “*relazione illustrativa*”, di cui al punto 9 della Misura;
- la possibilità per casi specifici (“*Altri impianti fissi*”) di adottare unità di misura differenti da quella proposta, con conseguente descrizione e motivazione nella citata “*relazione illustrativa*”.

Anche alla luce delle valutazioni svolte in occasione dell’istruttoria post-consultazione, il procedimento adottato, così come proposto, si ritiene equilibrato e idoneo a garantire, da un lato, adeguata trasparenza nella modalità di calcolo, mantenendo dall’altro un’opportuna discrezionalità in capo al soggetto interessato, in funzione delle diverse caratteristiche dei servizi offerti. Proprio questa eterogeneità condiziona, di fatto, un eventuale intervento “a monte” dell’Autorità (auspicato dallo *stakeholder*), che rischierebbe di essere comunque parziale/incompleto, a fronte di ulteriori oneri in carico alle imprese di TPL interessate, nonché potenzialmente ultroneo alle finalità/obiettivi della regolazione<sup>29</sup>.

In relazione a quanto sopra, si è ritenuto opportuno il mantenimento delle modalità di calcolo proposte.

## 2.8 Annesso 3 – Elenco *driver* e Glossario.

I contenuti delle sezioni in oggetto sono stati interessati da alcune osservazioni dei soggetti intervenuti in consultazione, che hanno formulato puntuali proposte di revisione e/o integrazione dei campi proposti, anche con riferimento alle metodologie di calcolo da adottare, in alcuni casi simmetriche alle osservazioni già definite per le sezioni precedenti dell’Annesso 3 (CE, SP e Dati tecnici).

Le valutazioni svolte dagli Uffici nell’ambito dell’istruttoria post-consultazione hanno tenuto conto delle indicazioni emerse, portando ad alcune modifiche degli schemi interessati.

In particolare, con specifico riferimento alla sezione “*Glossario*” si ritiene opportuno rimarcare la modifica adottata alla “definizione” della voce 4.1 “*Ammortamenti per beni strumentali autofinanziati*”, che tiene conto delle osservazioni/proposte pervenute contestualmente sia dalle IA (ANAV, ASSTRA), sia dagli EA (Federmobilità).

Gli *stakeholder* intervenuti (IA) hanno infatti manifestato l’esigenza di ulteriori precisazioni in merito alla metodologia di calcolo e rendicontazione, richiedendo specifiche modifiche/integrazioni alla definizione proposta, con riferimento in particolare all’opportunità di:

- prevedere una più ampia discrezionalità in capo alle IA interessate, dal momento che l’assoggettamento a metodologie imposte e fisse di rendicontazione comporterebbe la necessità di una revisione delle procedure aziendali implementate, con rilevanti oneri amministrativi ed economici;
- garantire comunque che le modalità di rendicontazione degli ammortamenti siano riconducibili a criteri “standard” omogenei, facendo salve le prerogative delle IA di cui al punto precedente.

Nel condividere tali considerazioni, si è pertanto modificata la definizione di cui al “*Glossario*”, attraverso la previsione della possibilità di riferimento ad aliquote di ammortamento utilizzate da ciascuna impresa di TPL

<sup>28</sup> Laddove la diversa composizione dei convogli (numero casse, cabine) influisce sul calcolo della produzione.

<sup>29</sup> In relazione all’opportunità di valutare la “*efficienza delle gestioni*” (*supra*), laddove ne sussistano le condizioni, con riferimento alla singola modalità di servizio interessata.

interessata e l'espunzione del riferimento alle aliquote di cui al d.m. 157/2018. Le aliquote utilizzate dovranno essere adeguatamente motivate all'interno della "relazione illustrativa" di cui al punto 9 della Misura in oggetto.

In tale ambito, peraltro, si osserva come le medesime Associazioni, in coerenza con la richiesta di stralcio dall'atto regolatorio della sezione "Dati tecnici dei Servizi di TPL", abbiano richiesto di espungere dal "Glossario" la relativa tabella di riferimento.

In merito a tale proposta, si rimanda ai riscontri esposti al precedente § 2.7, che hanno portato al mantenimento dei contenuti posti in consultazione.

Non si è ritenuto invece di accogliere la richiesta di maggiore discrezionalità in relazione alla scelta di utilizzo del metodo per la contabilizzazione degli investimenti realizzati con contributi pubblici, che dovranno essere indicati nello Stato Patrimoniale al netto del contributo ricevuto, così come i relativi ammortamenti dovranno essere iscritti a Conto Economico per la sola quota corrispondente alla parte autofinanziata (metodo diretto). Ciò al fine di garantire omogeneità di rilevazione e confrontabilità dei dati.

Con riferimento alle modifiche richieste dagli *stakeholder* in relazione ai *driver* proposti dall'Autorità, la revisione dell'atto regolatorio di cui al § 2.3 – che consente alle imprese di utilizzare, anche in relazione ai costi generali, *in primis* i *driver* individuati sulla base della prassi aziendale e, solo in via residuale, il ricorso all'elenco di cui all'Annesso 3 – attribuisce alle imprese la massima discrezionalità di scelta; pertanto l'elenco dei *driver* proposti ha subito minime revisioni con finalità prevalentemente chiarificatorie.

## 2.9 Definizioni

Come anticipato, le modifiche di coordinamento proposte in consultazione alle "Definizioni" di cui alla delibera ART n. 154/2019 hanno raccolto specifiche osservazioni da parte sia degli IA intervenuti (i.p. ANAV e ASSTRA), sia degli EA (Conferenza delle Regioni), con riferimento rispettivamente ai seguenti aspetti.

In merito alla definizione di cui alla lett. cc), *Servizi di trasporto pubblico locale*, è stato evidenziato come la distinzione dei servizi in oggetto avvenga generalmente tra "urbani/suburbani" e "extraurbani", come peraltro previsto dal d.m. 157/2018 e dal *database* dell'Osservatorio TPL; di conseguenza l'introduzione (proposta in consultazione) di un'ulteriore partizione afferente al TPL "regionale" potrebbe non rispecchiare la classificazione dei servizi effettivamente adottata dagli EA, rendendo discrezionale l'inclusione dei servizi interessati in una categoria piuttosto che nell'altra e complicando la tenuta della contabilità regolatoria.

Le valutazioni svolte in occasione dell'istruttoria post-consultazione hanno portato a condividere tale osservazione, con conseguente revisione della relativa "definizione" (da cui è stata soppressa la categoria "regionale") e dei correlati schemi "per partizione territoriale" dell'Annesso 3.

A tale riguardo, tuttavia, è utile specificare che resta ferma la discrezionalità in capo a ciascun EA, sulla base delle procedure di pianificazione e programmazione di competenza, di definire le "partizioni territoriali" (urbano/suburbano, extraurbano/regionale, o eventuali altre articolazioni specifiche, da motivare) che possono coincidere con gli ambiti di servizio pubblico di cui alla delibera ART n. 48/2017

Nella Misura posta in consultazione si è appositamente utilizzato il termine generico "partizione territoriale" per far riferimento al perimetro geografico dei servizi affidati e che viene denominato secondo termini diversi dagli stessi EA (Ambito, ambito ottimale, bacino di mobilità, ecc.), distinguendo spesso tra urbano ed extraurbano. Tali partizioni solo in alcuni casi corrispondono agli ambiti di servizio pubblico di cui alla delibera ART n. 48/17. L'utilizzo dello stesso termine potrebbe generare confusione, mentre è certamente vero che l'individuazione di tali partizioni rientra tra le funzioni programmatiche dei soggetti competenti e che, a tendere, tutti i servizi saranno organizzati secondo ambiti di servizio pubblico.

È inoltre emersa l'esigenza di introdurre una modifica della definizione di cui alla lett. o), *Impresa Affidataria (IA)*, finalizzata ad esplicitare cosa si intenda per "IA aggregata", concetto che, come si è visto, ha focalizzato l'attenzione di diversi *stakeholder* intervenuti.

Si è pertanto ritenuto opportuno integrare la definizione originaria per soddisfare tale indicazione, inserendo

anche un richiamo alla normativa vigente (con riferimento agli affidamenti pubblici) sulla specifica disciplina del subappalto, al fine di chiarire che i subappaltatori non sono da considerare facenti parte dell'IA aggregata e, pertanto, su di essi non ricadono attribuzioni in materia di rendicontazione degli schemi di contabilità regolatoria.

## 2.10 Fase di sperimentazione e ulteriori sviluppi

Il vivo interesse degli *stakeholder* intervenuti si è palesato anche attraverso alcune proposte di ulteriori "sviluppi" della regolazione interessata, che sono state oggetto di approfondimento e valutazione da parte degli Uffici nel corso dell'istruttoria post-consultazione.

In particolare, più di un soggetto, nel rilevare la complessità della materia trattata, ha ipotizzato l'implementazione di una fase propedeutica di sperimentazione della regolazione approvata, finalizzata a favorire l'introduzione e la corretta applicazione degli schemi da parte di tutte le IA interessate (imprese singole e/o facenti parte di operatori aggregati), nonché ad evidenziare eventuali esigenze di ulteriori adeguamenti dell'intervento regolatorio.

La proposta è stata valutata condivisibile e, allo scopo, si è ritenuto di mantenere il termine di applicazione della Misura in oggetto, di cui al punto 6 della Misura 1 della delibera ART n. 154/2019, come modificato dal punto 2 della citata delibera ART n. 210/2020, a far data dal 1° gennaio 2022, con riferimento quindi al bilancio delle IA interessate relativo al medesimo anno d'esercizio e alla trasmissione degli schemi approvati a partire dal 2023.

Si ritiene inoltre opportuno, rispetto a quanto richiesto, attivare nel corso del 2022 (gennaio-dicembre) e per i primi 6 mesi del 2023 (gennaio-giugno) un'apposita sezione "Q&A – applicazione Misura 12" del sito istituzionale dell'Autorità, finalizzata a supportare le IA interessate nelle fasi *testing* degli schemi di contabilità regolatoria, nelle procedure di compilazione, trasmissione e certificazione dei dati.

Analogamente, la maggior parte dei soggetti intervenuti hanno condiviso l'opportunità di prevedere, nell'ottica di un percorso di progressivo sviluppo della regolazione, ulteriori interventi correlati all'applicazione della Misura in oggetto e del relativo Annesso 3, con riferimento in particolare a:

- a) la messa a disposizione sul sito dell'Autorità di apposite "maschere" di imputazione e acquisizione diretta dei dati, supportate da relativa guida *on-line* alla compilazione da parte delle IA interessate;
- b) la predisposizione da parte dell'Autorità, a valle della prima tornata conclusa di raccolta dati, di un apposito "Manuale di Contabilità Regolatoria", finalizzato a illustrare, anche dal punto di vista operativo, gli aspetti utili ai fini della predisposizione degli schemi di contabilità regolatoria applicabili, fornendo procedure di redazione a beneficio della IA interessate.

L'adozione di tali ulteriori strumenti, già ipotizzata nell'ambito del procedimento che ha portato all'approvazione dello schema posto in consultazione, è condivisa dagli Uffici, ravvisandosi l'opportunità di una prosecuzione dell'intervento in materia da parte dell'Autorità, anche attraverso un'adeguata valorizzazione del confronto propedeutico con i soggetti interessati, in considerazione dei fruttuosi esiti delle sessioni di audizioni tecniche svoltesi nell'ambito del procedimento in oggetto.

Con riferimento a possibili ulteriori ampliamenti applicativi della regolazione in oggetto, la Conferenza delle Regioni ha richiamato l'attenzione sull'opportunità di definire il rapporto tra la contabilità regolatoria, di cui alla Misura 12, e la verifica dell'equilibrio economico-finanziario del CdS, disciplinata dalla Misura 26 della medesima delibera ART n. 154/2019.

In tale ambito, lo *stakeholder* ritiene opportuno introdurre un nuovo punto della Misura in oggetto (8-bis), finalizzato a disciplinare la possibilità di monitorare l'equilibrio contrattuale "a consuntivo" attraverso il confronto degli schemi di contabilità regolatoria, di cui all'Annesso 3, con le previsioni del Piano Economico Finanziario a base dell'affidamento (PEF di affidamento)<sup>30</sup>. Tale richiesta nasce esplicitamente dai recenti

<sup>30</sup> Testo proposto: "8-bis) Qualora contrattualmente previsto, il confronto dei risultati economici consuntivati con le previsioni del Piano Economico Finanziario a base dell'affidamento, con le quali si esplica la verifica dell'equilibrio



contratti ferroviari stipulati dalle Regioni con la relativa Impresa Affidataria, che prevedono la predisposizione del c.d. “Conto Economico Riclassificato” (CER), quale strumento per la constatazione dei risultati contrattuali (successivo al bilancio) e, di conseguenza, il monitoraggio dell’equilibrio economico-finanziario dei CdS interessati attraverso un’apposita procedura di “confronto” tra CER e PEF di affidamento.

Pur comprendendo il richiamo degli EA a un sistema consolidato nell’ambito dei CdS stipulati nel settore ferroviario, si ritiene che la modifica proposta sia inconferente rispetto alla revisione della Misura 12 in quanto il monitoraggio dell’equilibrio economico-finanziario afferisce a diversa materia, trattata nella menzionata Misura 26 della delibera ART n. 154/2019 che pone in capo all’EA l’obbligo di disciplinare, all’interno del CdS (e quindi in fase di definizione della relativa procedura di affidamento), le modalità di verifica periodica dell’equilibrio economico-finanziario, stabilendone sia i tempi (alla scadenza dei previsti “*periodi regolatori*”), sia le relative modalità, attraverso la predisposizione da parte dell’IA di un apposito “PEF consuntivo” da confrontare con il “PEF preventivo”. Il confronto PEF preventivo *versus* PEF consuntivo è finalizzato a determinare eventuali situazioni di sovra-compensazione o sotto-compensazione<sup>31</sup>.

Appare tuttavia opportuno richiamare le differenze tra la metodologia di verifica prevista dalla descritta Misura 26 e quanto ipotizzato dallo *stakeholder*, riconducibili in particolare a:

- a) gli strumenti coinvolti (CER e PEF), evidenziandosi:
  - non solo una discrasia strutturale (riferita a schemi diversi, rispettivamente in Annesso 3 e 5 della delibera ART interessata) e obiettiva, nel caso del PEF “limitata” alle compensazioni erogate, sulla base esclusivamente di quelle componenti economiche riconducibili agli OSP,
  - ma anche come il “PEF preventivo” (Misura 26) corrisponda al PEF di affidamento (proposta *stakeholder*) per il solo primo periodo regolatorio, in quanto oggetto di eventuali successive revisioni proprio in funzione delle risultanze delle attività di verifica in oggetto, ai sensi di quanto disposto dall’art. 165, comma 6, del d.lgs. 50/2016<sup>32</sup>;
- b) il risultato delle verifiche previste dalla Misura 26, che non si limitano a un mero confronto dei risultati economico/patrimoniali consuntivati, apre opportuni e necessari scenari di valutazione delle prestazioni conseguite, che tengono conto delle modalità di allocazione di rischi tra EA e IA adottate nell’ambito del CdS, degli “obiettivi” effettivamente raggiunti in termini (ad esempio) di investimenti, dell’incidenza di eventuali fattori esogeni al CdS, della previsione di specifici meccanismi incentivanti a beneficio dell’IA (*profit sharing*).

Alla luce di quanto sopra, non si ritiene condivisibile la proposta pervenuta dallo *stakeholder*, in quanto assimila la funzionalità degli schemi di contabilità regolatoria, di cui alla Misura in oggetto, al menzionato CER dei contratti ferroviari (estranei all’ambito applicativo del presente procedimento) e agli strumenti di verifica dell’equilibrio economico-finanziario del CdS previsti dalla Misura 26 della delibera ART n. 154/2019. Ciò posto, gli schemi di contabilità regolatoria ad ogni modo alimentano il PEF consuntivo, seppur limitatamente alle voci contenute negli schemi a esso relativi che rappresentano le componenti economiche riconducibili agli OSP.

Non si è pertanto ritenuto opportuno integrare la Misura in oggetto nel senso indicato.

Resta tuttavia fermo che la menzionata Misura 26 si applica esplicitamente ai contratti in “concessione”<sup>33</sup>; non essendo previsto lo strumento del PEF in caso di “appalto”, ed è quindi nella discrezionalità dell’EA stabilire specifici meccanismi di verifica dell’efficienza della gestione contrattuale, adottando i relativi strumenti ritenuti opportuni, quale ad esempio il CER (specialmente se il medesimo EA fa riferimento a CdS

---

*economico-finanziario di Misura 26, a meno di esplicite diverse motivazioni espresse dall’IA ed accettate dall’EA, è realizzato attraverso gli schemi di contabilità regolatoria di cui all’Annesso 3. In caso di IA aggregata il l’affidatario del CdS rimane soggetto responsabile verso l’EA delle forme di verifica di cui alla Misura 26”.*

<sup>31</sup> Per eventuali approfondimenti sul tema si veda il § 2.23 della “Relazione Istruttoria” di cui alla delibera ART n. 154/2019

<sup>32</sup> Anche in questo caso, per eventuali approfondimenti, si rimanda a quanto previsto dalla citata “Relazione Illustrativa” di cui alla delibera ART n.143/2018 (§ 5.2) e dalla summenzionata “Relazione Istruttoria” di cui alla delibera ART n. 154/2019 (§ 2.23).

<sup>33</sup> In coerenza con le disposizioni del citato art. 165, comma 6, del d.lgs. 50/2016 e come si è avuto ampio modo di trattare nella “Relazione Illustrativa” di cui alla delibera ART n. 154/2019 (§§ 2.12, 2.13).

ferroviari di propria competenza), purché gli stessi considerino esclusivamente voci di costo/ricavo riconducibili all'adempimento degli OSP e sia mantenuto l'obiettivo di evitare possibili sovra-compensazioni dell'IA e valutare la sostenibilità del servizio offerto. In sostanza, pare plausibile e sostenibile uno scenario "pratico" in cui i dati (certificati) di contabilità regolatoria alimentano il "PEF consuntivo", limitatamente a voci selezionate in funzione di quanto previsto dallo stesso PEF, come specularmente qualsiasi altro strumento adottato, in caso di appalto, deve avere all'origine una selezione di voci pertinenti, evitando di riproporre le voci di bilancio nella loro totalità.

Le medesime considerazioni, per ragioni di logica, devono essere "estese" ai CdS non soggetti all'applicazione del quadro normativo (e regolatorio) vigente, in quanto stipulati in tempi antecedenti e successivamente oggetto di proroga da parte degli EA interessati<sup>34</sup>, che risultano pertanto privi degli strumenti gestionali atti ad applicare le verifiche di cui sopra, con riferimento ad esempio al PEF di affidamento.

Si ritiene infatti che, in caso di (ulteriore) proroga della vigenza contrattuale, specialmente se di durata superiore ai 12 mesi, l'EA interessato, nei limiti della propria discrezionalità amministrativa e tenendo conto del differimento nel tempo dei benefici che un nuovo affidamento normalmente comporta, può introdurre modifiche al CdS compatibili con la regolazione approvata dall'Autorità<sup>35</sup>, con specifico riferimento ai criteri e agli strumenti ivi individuati che consentano di perseguire condizioni migliorative della gestione contrattuale, tra cui schemi di PEF, matrice dei rischi, obiettivi di miglioramento contrattuale (*Key Performance Indicators*), monitoraggio dei servizi.

Proprio sul tema della gestione contrattuale nel corso del periodo emergenziale si è focalizzata un'ulteriore osservazione della Conferenza delle Regioni che, fermo restando il termine temporale di applicazione Misura 12 disposto dalla delibera ART n. 210/2020 (1° gennaio 2022), ritiene opportuno prevedere la possibilità in capo agli EA di imporre antecedentemente l'adozione dei criteri e degli schemi previsti dalla regolazione dell'Autorità (i.p. CE e SP), in occasione della valutazione del contributo ex art. 200, comma 1, del d.l. 34/2020, che ha istituito un apposito "Fondo" per compensare la riduzione dei ricavi tariffari nel periodo di emergenza, tenendo conto di costi emergenti e cessanti causati dalla pandemia. Allo scopo, lo *stakeholder* propone l'introduzione di uno specifico nuovo punto in calce alla Misura (punto 11) che ne disciplini l'applicazione<sup>36</sup>. Il tema, di assoluta rilevanza e attualità, è stato oggetto di specifiche valutazioni nel corso dell'istruttoria post-consultazione, non risultando tuttavia conferente con l'oggetto del presente procedimento. Non si è pertanto prevista alcuna integrazione della Misura con riferimento al tema emarginato.

La materia è stata trattata altresì nell'ambito della nota prot. ART 1949/2020, indirizzata alla commissione competente della Conferenza delle Regioni e Province autonome, alla quale era stato allegato un apposito strumento contabile (Conto Economico Consuntivo) contenente specifiche voci di dettaglio riferite all'emergenza COVID e finalizzato a rilevare l'impatto dell'emergenza pandemica sulle compensazioni contrattuali, con evidenziazione di eventuali sovra-compensazioni o sotto-compensazioni. Le indicazioni fornite nella nota e lo schema ivi previsto sono tuttora valide ed è possibile, pertanto, rimandare alla stessa.

Trattandosi peraltro di un tema meritevole di attenzione, si ritiene utile offrire in questa sede qualche ulteriore approfondimento, per meglio chiarirne alcuni aspetti peculiari, anche ai fini regolatori.

Va rilevato *in primis* come, anche nel periodo emergenziale, ogni EA debba perseguire l'obiettivo (prioritario) di evitare l'insorgere di sovra-compensazioni o sotto-compensazioni dei CdS di propria competenza (*supra*) rispetto al periodo pre-emergenziale, stante le rilevanti modifiche che i servizi interessati hanno subito nel

<sup>34</sup> Tema resosi ancor più attuale a fronte delle disposizioni legislative emergenziali che consentono, di fatto, un temporaneo permanere dello *status quo* (sospensione delle procedure di affidamento in essere e della scadenza dei CdS), in relazione al periodo pandemico e post-pandemico in corso.

<sup>35</sup> Ai sensi in particolare di quanto disposto alla Misura 1, punto 4, sub. c), della delibera ART n. 154/2019.

<sup>36</sup> Testo proposto: "11) Nel caso in cui la dinamica contrattuale o la normativa vigente dovessero rendere necessario il riequilibrio economico finanziario del Contratto di Servizio, l'EA ha facoltà di imporre procedure, criteri e schemi di conto economico e stato patrimoniale riconducibili alla presente Misura anche prima del termine temporale di applicazione. Tale facoltà è adottabile in occasione della valutazione del contributo ex articolo 200 del decreto-legge del 19 maggio 2020, n. 34 (convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77)."

periodo pandemico e post-pandemico in termini di costi cessanti/emergenti, mancati ricavi e misure di sostegno (il "Fondo" di cui sopra e/o altre forme di ristoro, contributi per Cassa Integrazione Guadagni - CIG, servizi aggiuntivi, ecc.).

Tale obiettivo è subordinato all'adozione di un puntuale procedimento di verifica dell'equilibrio tra i contributi ricevuti (anche aggiuntivi) e i costi OSP sostenuti, sulla base dei dati di consuntivo annuale (e pluriennale) dei bilanci delle IA e al netto del margine di utile ragionevole da riconoscere in funzione del rischio sopportato<sup>37</sup>; allo scopo, e in coerenza con le disposizioni della normativa summenzionata, deve essere definito e reso immediatamente disponibile uno strumento contabile idoneo, predisposto *ad hoc* per fare fronte alla situazione contingente, mediante la previsione di apposite voci di dettaglio riferite all'emergenza COVID, che consentano di misurarne gli effetti. Si ritiene che tale nuovo strumento operativo debba mantenere un opportuno grado di coerenza con gli schemi previsti dall'Autorità (*supra*), ma possa essere soggetto ad eventuali adattamenti in funzione delle situazioni specifiche, delle caratteristiche dei CdS interessati e delle relative IA, con particolare riferimento al coinvolgimento di IA aggregate. Ciò vale in particolare per il settore del TPL su strada ove, diversamente dal settore ferroviario (disciplinato dalla citata delibera ART n.120/2018, già in vigore), le IA interessate non sono già obbligate a predisporre, per gli anni interessati, i prospetti di contabilità regolatoria approvati dall'Autorità.

In tale settore, pertanto, gli EA dovranno adottare scelte tali da contenere l'onerosità in capo ai soggetti interessati. Rientra infatti nella piena discrezionalità amministrativa di ciascun EA, fermo restando il rispetto delle disposizioni legislative emanate in materia e sulla base dei principi di separazione contabile e di trasparenza, stabilire contrattualmente procedure, criteri e modalità di rendicontazione delle componenti economiche, riconducibili agli schemi di cui alla Misura 12 adattando, mediante eventuali semplificazioni e aggregazioni, le voci ivi riportate, al fine di definire il contributo di cui al citato "Fondo" ex art. 200 del d.l.34/2020.

Quanto sopra vale, a maggior ragione, per i summenzionati CdS non assoggettati, *ratione temporis*, all'applicazione della regolazione vigente, nei quali non sono definiti, *inter alia*, strumenti gestionali di supporto a tali attività di verifica, prevedendo nella maggior parte dei casi la mera corresponsione di un contributo unitario "fisso" (€/vett\*km) in funzione della produzione chilometrica dichiarata a consuntivo dall'IA. Pare sin superfluo sottolineare come in questi casi lo sforzo di individuazione di voci *ad hoc* riferite all'emergenza COVID diventa fondamentale ai fini di poter efficacemente quantificarne gli effetti in termini di costi emergenti/cessanti e relativo "delta" rispetto al corrispettivo contrattualmente dovuto (ovviamente al netto delle misure di sostegno già menzionate, che si applicano anche a queste tipologie di CdS). Come risulterà fondamentale adottare scelte che privilegino criteri chiari, condivisi tra le parti e di agevole applicazione, a tutela dell'omogeneità e uniformità dei dati consuntivati.

Un ultimo approfondimento merita infine la proposta, formulata sempre dalla Conferenza delle Regioni, d'integrazione del "Glossario" con riferimento alla voce del "Risultato operativo netto (EBIT)", di cui al ## 5 del CE, che tuttavia trova migliore collocazione nel summenzionato tema dell'equilibrio economico dei CdS e, in particolare, del "margine di utile ragionevole", di cui alla Misura 17 della delibera ART n. 154/2019.

L'osservazione dello *stakeholder* trae nuovamente origine dalla recente evoluzione normativa e, in particolare, dall'istituzione del citato "Fondo" ex art. 200 del d.l. 34/2020 per il ristoro dei mancati ricavi tariffari nel periodo emergenziale. Nel frangente, si evidenzia come tale ristoro influisca sulle condizioni originarie di allocazione contrattuale dei rischi tra i soggetti interessati (EA e IA), annullando di fatto il rischio "domanda" nei confronti dell'IA<sup>38</sup>. Per questa ragione, il soggetto intervenuto richiede di esplicitare la facoltà dell'EA di adottare valori di margine di utile ragionevole inferiori rispetto a quello contrattualmente convenuto, sino al valore minimo del "tasso privo di rischio" (*risk free rate* nominale), ferma restando l'applicazione delle disposizioni in materia approvate dall'Autorità.

Anche in questo caso, il soggetto intervenuto pone un tema di assoluta rilevanza e attualità, benché (in analogia a quanto sopra rilevato) non direttamente correlato, o correlabile, alla disciplina regolatoria in

<sup>37</sup> In coerenza con le disposizioni del regolamento (CE) 1370/2007 (artt. 4 e 6) e della stessa regolazione dell'Autorità (Misure 14-17 della delibera ART n. 154/2019). Sul tema del margine di utile, si vedano anche le considerazioni di cui al periodo successivo.

<sup>38</sup> Vd. relativo *driver* di cui all'Annesso 4 dell'Allegato A alla delibera ART n. 154/2019.



oggetto, ma su cui si ritiene opportuno formulare alcune precisazioni e chiarimenti.

In termini generali, la possibilità di “rivedere al ribasso” il profitto delle IA “[s]e le autorità sopportano una maggiore quantità di rischio, come il rischio di entrate durante l’epidemia di COVID-19” è stata ammessa dalla Commissione Europea, nel rispetto del principio generale che “il risarcimento deve essere sempre commisurato ai rischi”<sup>39</sup>. Questo principio trova attuazione nell’ottica di una “condivisione” degli effetti della pandemia riconducibili a rischi non considerati in fase di originaria allocazione (*supra*), rendendo plausibile l’individuazione di un margine di utile ragionevole, concordato tra le parti, inferiore al valore contrattualmente fissato. Con riferimento alla specifica proposta dello *stakeholder*, tale riduzione sarebbe quindi giustificata solo in presenza di previsioni del CdS che correlano una quota del margine di utile all’allocazione del rischio “domanda” in capo all’IA, mentre, nel caso in cui l’utile ragionevole risulti determinato sulla base di diversi parametri (e.g. % dei costi o % dei ricavi), un’eventuale variazione non parrebbe altrettanto sostenibile, ferme restando autonome pattuizioni contrattuali.

Con specifico riferimento alle disposizioni regolatorie vigenti in materia, si ritiene inoltre opportuno evidenziare come la metodologia di riferimento approvata dall’Autorità per la determinazione del margine di utile ragionevole preveda il riconoscimento all’IA del valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto (CIN), determinato sulla base del costo medio ponderato delle fonti di finanziamento (*Weighted Average Cost of Capital: WACC*)<sup>40</sup>. Tali parametri, quindi, tengono conto di condizioni macroeconomiche e di rischio ordinarie, non modificabili “a valle” al fine di adattarli a casi specifici/straordinari, senza che la metodologia adottata ne risenta complessivamente in termini di coerenza e rigore. Peraltro, la stessa metodologia potrebbe già “risentire” di specifici effetti-COVID in relazione a una possibile, ancorché non auspicabile, riduzione del CIN (ultima riga degli schemi SP), dovuta a investimenti mancati, ridotti o riprogrammati in futuro da parte dell’IA a causa della crisi pandemica e degli impatti che essa ha comportato/comporta sugli assetti organizzativi e operativi (oltre che sulle disponibilità economico-finanziarie) delle imprese di TPL. Una diminuzione del CIN, infatti, anche a parità di WACC adottato, comporterebbe comunque la riduzione del valore assoluto dell’utile dell’impresa.

Alla luce di quanto sopra, considerata la complessità della materia, la contingenza e gli effetti delle azioni potenzialmente da porre in essere da parte degli EA e le diverse implicazioni correlate ad aspetti della regolazione (anche) ultronei alle disposizioni di cui alla Misura 12, non si è ravvisata l’opportunità di adottare alcuna integrazione con riferimento al tema emarginato.

In tale ambito, resta ferma la possibilità di applicare, previa intesa tra le parti e all’insorgere delle condizioni di cui sopra (anche limitatamente a periodi temporali specifici), un margine di utile ragionevole differente da quanto contrattualmente convenuto, purché la misura di un’eventuale riduzione tenga comunque conto del valore del menzionato “tasso privo di rischio”, che rappresenta la soglia minima al fine di non pregiudicare gli impegni dell’IA nei confronti del sistema finanziario.

Torino, 23 luglio 2021

Il Dirigente Ufficio Servizi e Mercati Retail

F.to Dott.ssa Ivana Paniccia

---

<sup>39</sup> Vd. documento “*Overview of the State aid rules applicable to the land transport sector during the COVID-19 outbreak*” del 26 maggio 2020, finalizzato proprio a definire una disciplina uniforme/coordinata delle condizioni emergenziali di gestione dei CdS del TPL su strada nel periodo pandemico.

<sup>40</sup> Si veda in proposito la citata Misura 17 della delibera ART n. 154/2019 e, da ultima, la delibera ART n. 33/2021 dell’11 marzo 2021, con cui è stato determinato il “[v]alore del tasso di remunerazione del capitale investito netto (...)” per il periodo 12 marzo 2021-11 marzo 2022.