



DATI E INFORMAZIONI PER LE SCELTE DEGLI ENTI LOCALI E AL SERVIZIO DEI CITTADINI E DEI CONSUMATORI NEL CONTESTO DELLA FUTURA MOBILITÀ

Dott.ssa Ivana Paniccia
Dirigente Ufficio Servizi e mercati retail

Il ruolo della regolazione e della
Delibera ART n.113/2021

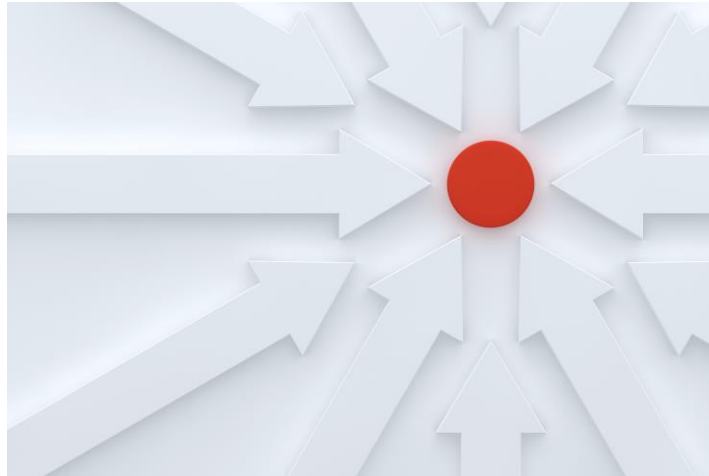
24 novembre 2021

ART

SOMMARIO

- ☐ **Criticità del settore del TPL e domanda di dati**
 - ✓ Rendere più attrattivo il TPL
 - ✓ Aumentare l'accessibilità dei territori e l'intermodalità
 - ✓ Accompagnare la transizione digitale
 - ✓ Sostenibilità finanziaria e sostenibilità ambientale
- ☐ **Contabilità regolatoria**
 - ✓ Riferimenti normativi/regolatori
 - ✓ Finalità
- ☐ **Misura 12 dell'Allegato A alla Delibera 154/2019**
- ☐ **Revisione della Misura 12**
 - ✓ *Iter* di revisione
 - ✓ Consultazione pubblica
 - ✓ Principali interventi/specificazioni
 - Ambito applicativo
 - Poste indirette e generali
 - Rendicontazione e trasmissione
 - Variazione Schemi/Annesso 3
- ☐ **Funzionalità banca dati Co.Reg. ART**
- ☐ **Banche dati: note conclusive**

LA RICERCATA CENTRALITÀ DEL TPL



L'emergenza pandemica e gli obiettivi della **transizione ecologica** hanno posto in primo piano il trasporto pubblico, soprattutto locale e regionale per:

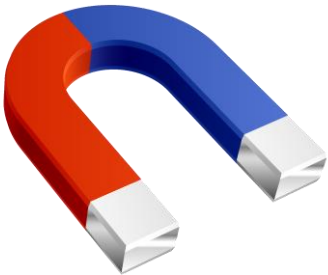
- impatti sulla qualità della vita urbana;
- esercizio dei diritti di mobilità da parte dei cittadini e l'accessibilità dei territori;
- contributo al raggiungimento degli obiettivi europei dalla decarbonizzazione;
- profili di inclusione sociale.

Tale consapevolezza contrasta con le impietose statistiche pre e post-pandemia, dove il TPL (quota modale) resta a valori molto bassi e mostra un'endemica incapacità di crescere in misura apprezzabile

CRITICITÀ E OBIETTIVI DEL SETTORE DEL TPL /1

Priorità di carattere generale: disegnare le reti e i servizi in funzione delle esigenze e caratteristiche reali degli utenti, non in base a modelli comportamentali astratti («il pendolare») o, peggio, solo in base a esigenze e vincoli della produzione.

Rendere più
attrattivo il TPL



Obiettivi specifici:

- Decisioni di investimento su linee ferroviarie, hub, ecc. corredate di stime di **domanda potenziale** affidabili e/o con *débat public* e/o coinvolgimento della popolazione interessata;
- Commisurazione e correlazione dei corrispettivi e dei premi ai gestori a indicatori di **domanda** (i.e. pax/km);
- Agevolare l'acquisizione di dati sulla **domanda** da parte di Regioni e EELL (non ART), ponendo le condizioni perché possano accedervi i soggetti competenti per i loro bacini di riferimento (v. oltre MaaS);
- Rendere i servizi di TPL l'ossatura portante di tutto il sistema della mobilità, favorendo l'**intermodalità e l'integrazione tariffaria**;
- Migliorare la **qualità dei servizi offerti** (copertura e frequenza del servizio, pulizia dei mezzi, comfort a bordo, *safety* e *security* (gomma); velocità commerciale, puntualità, *safety* (ferroviario) soprattutto nelle:
 - ✓ Aree metropolitane
 - ✓ Aree interne/periferiche

CRITICITÀ E OBIETTIVI DEL SETTORE DEL TPL /2

Aumentare
l'accessibilità dei
territori e
l'intermodalità



Intermodalità delle reti

Una pianificazione dei servizi di TPL in funzione degli effettivi fabbisogni di mobilità (e della domanda potenziale) comprende anche la creazione di adeguate infrastrutture interconnesse sia fisicamente che digitalmente con modalità di trasporto diverse (autostazioni, stazioni ferroviarie AV, aeroporti, porti per traghetti e crociere).

Opportunità del PNRR, che l'azione ART potrà consentire di portare a maggiore vantaggio dei territori e dei cittadini (e non solo delle imprese che effettueranno gli investimenti).

Intermodalità dell'offerta

maggiori integrazione fisica e digitale tra:

- TPL (servizi di linea) e nuovi servizi di mobilità su piattaforma (servizi non di linea, sharing-micromobilità);
- TPL e servizi di trasporto a lungo raggio;
- modalità diverse (gomma-ferro in particolare).

CRITICITÀ E OBIETTIVI DEL SETTORE DEL TPL /3

Intermodalità a livello di offerta/utente

(integrazione digitale a livello di domanda/commerciale):

bigliettazione elettronica, intermodalità, MaaS.

L'integrazione dei servizi su piattaforma non può lasciare indietro le fasce di popolazione con minori abilità digitali (nuovi criteri per definire l'universalità del servizio e per qualificare meglio gli obblighi di servizio pubblico) (Asse: inclusività sociale del PNRR).



Accompagnare la
transizione digitale
con misure
regolatorie di equità,
non discriminazione
e trasparenza per
operatori e utenti



Il rischio di discriminazione nei confronti del TPL sussiste, indipendentemente dalla natura del coordinatore MaaS (operatore commerciale IT/TLC o TPL) per il solo fatto che coesistono servizi a mercato, più profittevoli, e servizi OSP.

CRITICITÀ E OBIETTIVI DEL SETTORE DEL TPL /4



Aumentare la
sostenibilità
finanziaria del
settore e
contribuire al
raggiungimento
degli obiettivi di
sostenibilità
ambientale



Sostenibilità economico-finanziaria

- Il settore è caratterizzato da una eccessiva **dipendenza dai contributi pubblici** che peraltro tenderanno a diminuire strutturalmente, essendo legati al gettito sui combustibili fossili;
- Occorre da un lato recuperare risorse attraverso una maggiore **efficienza/efficacia (redditività)** dei servizi erogati e, dall'altra, modificare i modelli di finanziamento e assegnazione delle risorse pubbliche.

Sostenibilità ambientale e coesione socio-territoriale

L'impatto ambientale del TPL (molto più ridotto di quello delle automobili private e dell'autotrasporto) può essere mitigato attraverso:

- Miglioramento dei processi di **pianificazione territoriale** per evitare duplicazioni onerose (sotto un profilo ambientale e finanziario) di servizi e infrastrutture e per rendere questi stessi più interconnessi;
- Svecchiamento del parco e nuovi veicoli elettrici a batteria e idrogeno (le risorse oggi disponibili, anche nel PNRR non sono sufficienti);

I DATI NEL PROCESSO DI AFFIDAMENTO DEL TPL

Fase	Dati rilevanti (esempi)	Produttori/Collettori dei dati	Utilizzatori dei dati (e delibere ART)
Pianificazione e programmazione	Domanda effettiva/potenziale Relazioni O/D Rete del servizio	NAP, GI, gestori servizi; istituti statistica; indagini; piattaforme	Enti territoriali (48/2017)
Affidamento, gestione e monitoraggio dei contratti di servizio	Costi, ricavi tariffari <i>Load factor</i> , mezzi x età, alimentazione, capienza, personale; Geolocalizzazione dei mezzi	Enti Affidanti, gestori servizi, Osservatorio TPL, ART (dati di Co.Reg)	Imprese, EA e ART (154/2019 113/2021)
Relazioni con utenti/cittadini	Itinerari/Linee, traffico veicolare, assistenza PMR, standard di qualità, Ritardi, cancellazioni, coincidenze garantite, tariffe, procedure reclamo e indennizzo...	NAP, Enti Affidanti, gestori servizi, Osservatorio TPL, piattaforme, ART	Utenti, cittadini (16/2018 e 106/2018)

NAP: National Access Point

GI: gestori infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie, portuali, ecc.

IL RUOLO DELLA REGOLAZIONE E DELLA DELIBERA ART N.113/2021

OBBLIGHI DI TENUTA DELLA COREG RIFERIMENTI NORMATIVI/REGOLATORI 1/2

Regolamento di settore

Reg. (CE) 1370/2007, punto 5 dell'Allegato *“allo scopo di **aumentare la trasparenza e di evitare le sovvenzioni incrociate**, quando un operatore di servizio pubblico presta sia servizi compensati soggetti a obblighi di servizio di trasporto pubblico sia altre attività, la contabilità dei suddetti servizi pubblici deve essere tenuta **separata**”*

Quadro regolatorio

La **regolazione** della materia contabilità separata si incardina in un **contesto organico e integrato**



OBBLIGHI DI TENUTA DELLA COREG RIFERIMENTI NORMATIVI/REGOLATORI 2/2

La norma istitutiva dell'ART dispone 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 consumatori (...) in relazione alla **mobilità dei passeggeri**” (art. 37, comma 2, lett. a)
- “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**” (art. 37, comma 3, lettera b)



Novità introdotte dal decreto-legge 50/2017, art 48, comma 6

- “per tutti i contratti di servizio prevede **obblighi di separazione contabile tra le attività svolte in regime di servizio pubblico e le altre attività**” (art. 37, comma 2, lettera f)
- “determina la **tipologia di obiettivi di efficacia e di efficienza che il gestore deve rispettare, nonché gli obiettivi di equilibrio finanziario**” (art. 37, comma 2, lettera f)

FINALITÀ DELLA COREG (PER TUTTI I SETTORI REGOLATI, RIFF. DEL. 120/2018 E 113/2021)

- ✓ Aumentare trasparenza delle gestioni in relazione a caratteristiche e nodi «critici» di ciascun settore regolato
 - ✓ Ridurre asimmetria informativa tra IA ed EA (e ART)
-
- ✓ Evitare sussidi incrociati tra servizi a mercato e soggetti a OSP
 - ✓ Evitare sussidi incrociati tra CdS diversi (in caso di impresa pluriaffidataria) o la non corretta allocazione di voci di bilancio comuni (in caso di impresa integrata)
 - ✓ Raccogliere informazioni funzionali alla verifica dell'equilibrio economico-finanziario in corso di vigenza contrattuale (scongiurare sotto-compensazioni o sovra-compensazioni)
-
- ✓ **Commisurare adeguatamente i corrispettivi per futuri affidamenti**, tenendo conto di tutte le partite (voci di costo e di ricavo) che possono creare asimmetrie informative tra gestori incumbent e nuovi entranti
 - ✓ **Raccogliere informazioni** (economiche e tecniche) funzionali al **perseguimento dell'efficienza** per le gestioni attuali/future

DELIBERA ART N. 154/2019 – MISURA 12

Oggetto Delibera

- Revisione delibera 49/2015
- Misure di regolazione per gli affidamenti dei servizi di TPL su strada e per ferrovia  

Entrata in vigore: *marzo 2019*



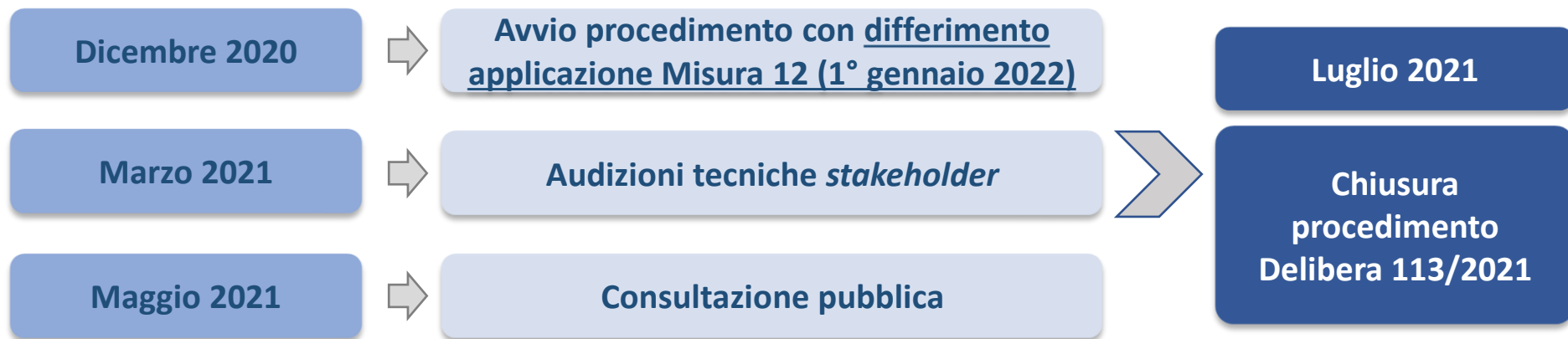
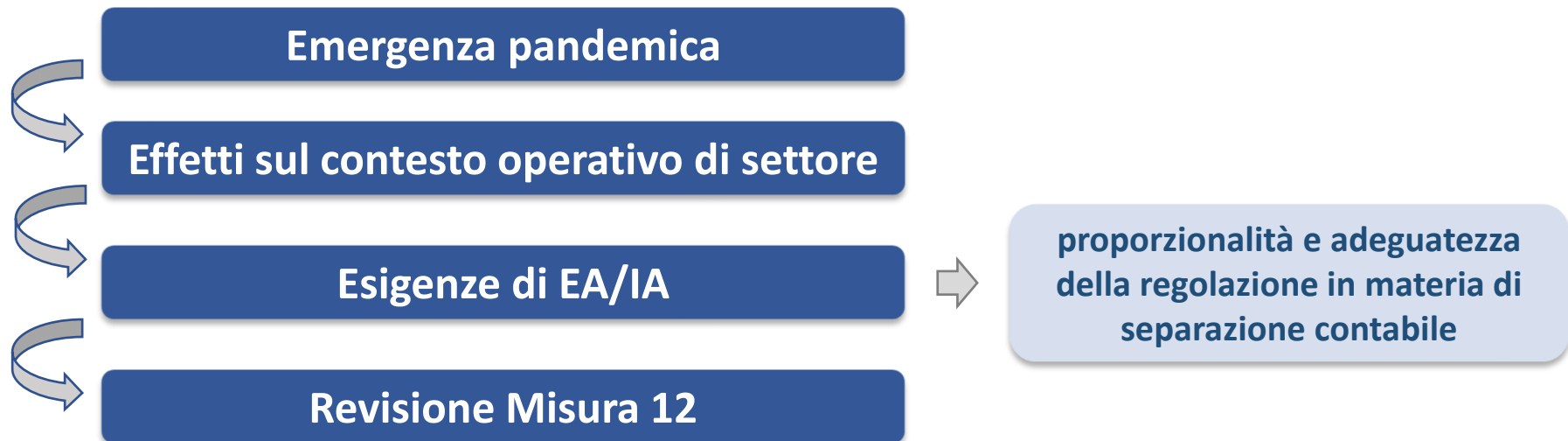
Oggetto Misura 12

Obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile per i CdS [*contratti di servizio*] di trasporto pubblico locale passeggeri su strada 

Entrata in vigore differita: *1° gennaio 2021*

Simmetria con quanto stabilito dalla **delibera 120/2018** con riferimento al **trasporto ferroviario**  (**richiamata dalla Misura 11**)

ITER DI REVISIONE DELLA MISURA 12



CONSULTAZIONE PUBBLICA – DELIBERA 59/2021

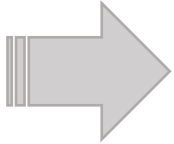
Rappresentanza dei principali *stakeholders* (EA/IA anche associati)



Tipologia di osservazioni:

- Modifiche/specificazioni relative all'ambito applicativo
- Modifiche/specificazioni puntuali testo della Misura 12
- Aggregazione/disaggregazione voci schemi e specifiche sezioni informative di supporto (contrapposizione interessi EA/IA)

PRINCIPALI INTERVENTI – AMBITO APPLICATIVO



Delibera 113/2021 vs. delibera 154/2019

**Imprese affidataria
aggregata**

**Predisposizione CoReg in capo alla singola impresa di TPL
parte dell'aggregazione (e.g. consorziata o mandante)**

**Clusterizzazione
imprese affidatarie**

**Innalzamento delle soglie di applicazione degli schemi
semplificati (~ 88% vs. 75% delle imprese)**

Schemi

**Semplificato/ordinario vs. semplificato/per partizione
territoriale/per modalità di trasporto**



AMBITO APPLICATIVO - EVOLUZIONE CLUSTER

Schema	154/2019	59/2021	113/2021
Semplificato	<u>valore CdS</u> <1 M€/anno	<u>n. addetti</u> <10 unità	<u>n. addetti</u> <50 unità
		<u>produzione</u> <1 Mvett*km/anno	<u>produzione</u> <4,5 Mvett*km/anno
Partizione territoriale		<u>produzione</u> ≥1 Mvett*km/anno <4,5 Mvett*km/anno	<u>produzione</u> ≥4,5 Mvett*km/anno <10 Mvett*km/anno
Modalità trasporto		<u>produzione</u> ≥ 4,5 Mvett*km/anno	<u>produzione</u> ≥ 10 Mvett*km/anno

Da valore CdS a n. dipendenti/produzione

PRINCIPALI INTERVENTI – POSTE INDIRETTE E GENERALI

Scelta dei *driver*

Le componenti indirette e generali sono allocate utilizzando *driver aziendali* o, in assenza degli stessi, facendo riferimento a quelli individuati dall'ART all'Annesso 3 – elenco *driver* (introdotto con la delibera 113/2021)

Imprese aggregate

Possibilità che i *driver* utilizzati dalle imprese facenti parte dell'aggregazione differiscano tra loro

Criteri di scelta

Nesso di causalità e pertinenza: l'allocazione delle poste deve essere effettuata in relazione alle attività/centri di costo che le hanno generate;

Oggettività: l'allocazione delle poste deve essere effettuata su base oggettiva, scongiurando indebiti vantaggi per le imprese;

Coerenza: l'allocazione deve essere effettuata garantendo la coerenza delle scelte nel tempo

PRINCIPALI INTERVENTI – RENDICONTAZIONE E TRASMISSIONE

Singola impresa

Obbligo di tenuta annuale della CoReg e trasmissione ad ART in capo alla singola impresa anche in caso di aggregazione

Soggetto aggregante

Obbligo di rendicontazione e invio di schemi semplificati esclusivamente in relazione a poste relative al CdS interessato ma non riconducibili ad attività svolte dalle singole imprese

Certificazione schemi CoReg e Relazione illustrativa

Pluralità di opzioni valide per tutti gli schemi (revisore legale dei conti, collegio sindacale o società di revisione) attraverso il richiamo all'art. 2409 bis c.c.

Trasmissione entro 60 gg. dall'approvazione del bilancio d'esercizio

PRINCIPALI INTERVENTI – VARIAZIONE SCHEMI

CE/SP Riconciliato

- Introdotta colonna «altri CdS»
- Eliminate le voci di dettaglio per le colonne «altre attività non soggette a OSP», «Totale» e «Valori da bilancio»

CE Partizione

- Unificazione categorie extraurbano/regionale (vd. anche definizione cc)

Annesso 3

- Introduzione elenco *driver* ART
- Introduzione glossario relativo a **conto economico e dati tecnici dei servizi di TPL per coordinamento con *database* Osservatorio TPL**

PRINCIPALI INTERVENTI – FOCUS SU DATI TECNICI (ANNESSO 3)

Dati tecnici

- **Dati generali:** modalità di trasporto oggetto del CdS, estensione rete servizi, totale fermate, ecc.
- **Parco rotabili:** numero mezzi, età media, ecc.
- **Caratteristiche del servizio:** addetti, passeggeri trasportati, produzione programmata, passeggeri*km, posti*km, velocità commerciale, ecc.

Glossario

- relativo a conto economico e **dati tecnici dei servizi di TPL per coordinamento con *database* Osservatorio TPL**

STEP SUCCESSIVI ALL' ADOZIONE DELLA DELIBERA

- Definizione **anagrafica IA** con **registrazione al sito web ART** e contestuale **trasmissione di informazioni** (**n. dipendenti, n. CdS gestiti, modalità di gestione, produzione di competenza**), finalizzate all'**inquadramento nei cluster** (**schemi semplificati, per partizione territoriale o per modalità**) definiti nell'ambito della delibera 113/2019
- Messa a disposizione delle IA sul **sito web ART** di apposite **maschere di imputazione** (oltre ai relativi *file XML*) **personalizzate** per ciascuna IA in base all'inquadramento nel *cluster*
- **Interazione con le IA** attraverso un'apposita **sezione «Q&A»** attivata nel **sito web ART** e **altri canali**
- **Integrazione delle schede** funzionale alla corretta rilevazione dei dati con il coinvolgimento degli **stakeholder**



FUNZIONALITÀ BANCA DATI COREG

Successivamente alla prima rilevazione sarà possibile:

- ✓ **Commisurare adeguatamente i corrispettivi per futuri affidamenti** anche attraverso il confronto tra *cluster* di IA con caratteristiche omogenee all'interno di ciascun settore regolato
- ✓ **Definire costi efficienti** funzionali al **perseguimento dell'efficienza** delle gestioni di ciascun settore regolato attraverso la messa in relazione di dati **tecnici ed economici**
- ✓ **Ampliare la conoscenza** di ciascun settore regolato anche in funzione di futuri interventi regolatori e conseguentemente **ridurre dell'asimmetria informativa** tra IA ed EA (e ART)
- ✓ **Verificare dell'equilibrio economico-finanziario** per ciascun CdS e rilevare eventuali **sovra-compensazioni/sotto-compensazioni**
- ✓ **Disporre di maggiori elementi** per il controllo delle imprese pluriaffidatarie e operanti contestualmente in libero mercato e con OSP per scongiurare sussidi incrociati

BANCA DATI COREG E ALTE BANCHE DATI

- ✓ La BD ART sulla Co.Reg. è solo un sottoinsieme dei dati che necessitano per l'evoluzione del settore verso obiettivi di maggiore adeguatezza dei servizi, efficienza, efficacia e innovazione. I dati raccolti riguardano solo aspetti gestionali e non tutte le altre fasi della filiera del TPL, come la pianificazione e la rendicontazione agli utenti
- ✓ La BD risponde a specifiche **funzioni ART non coincidenti con quelle di altri Enti**, anche se gli EA avranno accesso agli stessi dati per i CdS di riferimento (nel rispetto dei principi GDPR e di riservatezza commerciale)
- ✓ L'acquisizione di dati da parte di ART va posta in relazione alle sue caratteristiche di «**indipendenza**»
- ✓ Per i CdS di cui non sono titolari, gli EA potranno contare su **dati aggregati comparativi**, medie e altre statistiche descrittive relative a indicatori rilevanti di efficienza, efficacia, redditività, ecc. per cluster omogenei
- ✓ La costruzione della BD segue procedure di raccolta standardizzate e informatizzate che riducono gli errori di imputazione e mirate al miglioramento della «**qualità del dato**» (**≠ da certificazione**), anche grazie ai controlli previsti e alle verifiche condotte dal personale dedicato

NOTE CONCLUSIVE...

"Dati! Dati! Dati!"
gridò spazientito.
"Non posso fare mattoni
senza l'argilla."

(The Adventure of the Copper Beeches)

Sherlock Holmes

Grazie per l'attenzione!