2° Corso Subentro e gestione dei servizi

1° Modulo – 5 e 6 giugno 2023 (WEBINAR)

federMobilità
Associazione per il governo regionale, locale e urbano della mobilità sostenibile

COMPETENZE E RISORSE PER LA MOBILITÀ
ISFORT

PEF, contabilità regolatoria e verifica dell'equilibrio economico-finanziario - Ruolo dei c.d. test di compromissione nel disegnare i confini tra concorrenza "per" il mercato e concorrenza "nel" mercato

Prof.ssa Tiziana D'Alfonso, Sapienza Università di Roma

Credits: Prof. Giovanni Liberatore, Università degli studi di Firenze

Roma – 06/06/2023

in collaborazione con

Fanservizi

Con il patrocinio di

anci

Provincia di Cosenza

Si ringraziano per il loro importante contributo

arriva a DB company

MOVYON

Agenda

1. Le finalità della contabilità direzionale
2. L’oggetto della contabilità regolatoria
3. Il Conto Economico Negli Schemi Di Co. Re. Della 113/2021
4. Lo Stato Patrimoniale Negli Schemi Di Co. Re. Della 113/2021
5. La Metodologia Fdc (Fully Distributed Costing)
6. L’impiego Dei Driver Per L’allocazione Indiretta
7. La Rendicontazione E Certificazione Degli Schemi
8. La relazione tra Co.Re. E PEF
9. Il test di compromissione

1. Le finalità della contabilità direzionale

LA CONTABILITA' REGOLATORIA

La contabilità regolatoria è **strumento indispensabile per un'autorità di regolazione**, sia essa un'autorità indipendente oppure parte del potere esecutivo, in quanto fornisce gli **strumenti per valutare l'applicazione degli obblighi regolamentari e per determinare correttamente i vincoli tariffari**, siano essi imposti sul mercato retail o sul mercato wholesale.

Nella scelta del corretto metodo di contabilità regolatoria da applicare, ma anche nella costruzione delle modalità applicative di implementazione, il regolatore si deve porre il **duplice obiettivo** di:

– stimolare **l'efficienza produttiva** degli operatori;
– inviare corretti segnali di mercato agli operatori del settore, **incentivando gli investimenti e, contemporaneamente, incoraggiando la concorrenza nei mercati in cui è possibile.**

La contabilità regolatoria si propone di **ridurre l'asimmetria informativa a favore del regolato nei confronti del regolatore, fornendo a quest'ultimo gli strumenti informativi relativi ai costi e ricavi delle attività regolate**.

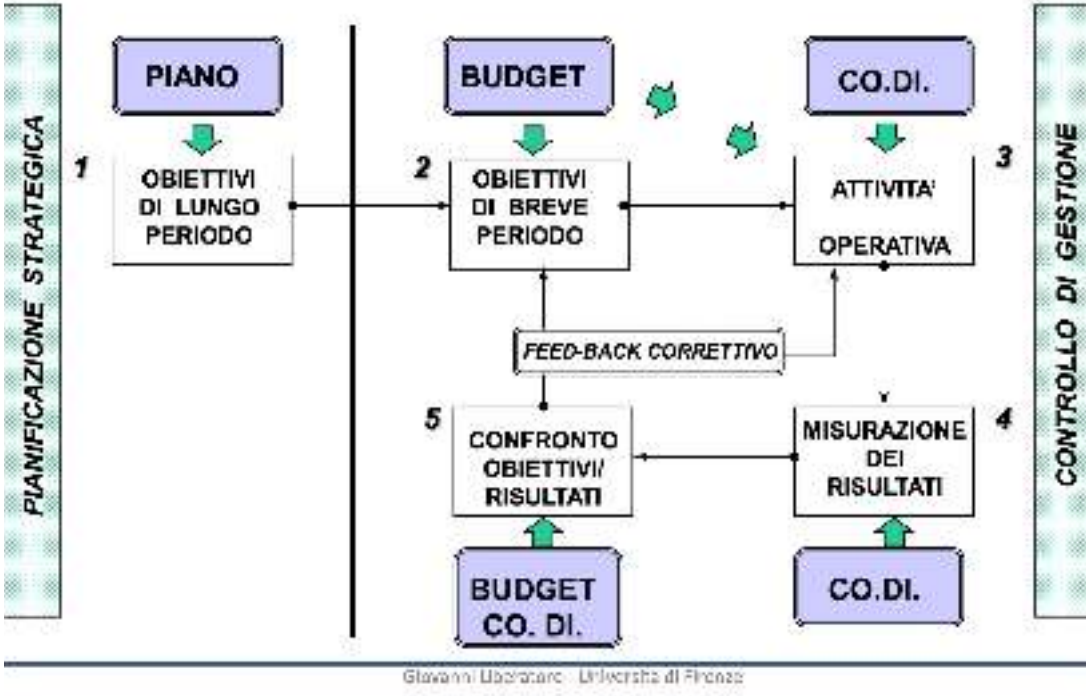
LA CONTABILITA' REGOLATORIA

È una fonte societaria interna di informazioni di fondamentale **supporto per l'assunzione delle decisioni aziendali**.

In particolare, permette di misurare e/o valutare:

- **i costi delle funzioni aziendali;**
- **l'economicità dei servizi erogati;**
- **la solvibilità dell'impresa e l'adeguata struttura del capitale;**
- **gli standard per il budget.**

LA CONTABILITÀ DIREZIONALE NELL'AMBITO DEI SISTEMI DI PROGRAMMAZIONE E CONTROLLO



LA CONTABILITA' REGOLATORIA NELLE AZIENDE DI TPL

- **Determinazione del costo del servizio di TPL per l'IA e per l'EA**;
- Analisi dell'**efficienza nell'uso delle risorse disponibili** e, quindi, dell'**economicità della prestazione del servizio**;
- Apprezzamento ed attribuzione delle **responsabilità relative all'impiego delle risorse disponibili e controllo economico della gestione (cd «accountability»)**;
- **Sostegno alla redazione del PEF e alla verifica dei meccanismi di riequilibrio**.

2. L’oggetto della contabilità regolatoria (Co. Re.)

L'EVOLUZIONE NORMATIVA

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)**

L'EVOLUZIONE NORMATIVA

ITER DI REVISIONE DELLA MISURA 12

- Emergenza pandemica
- Effetti sul contesto operativo di settore
- Esigenze di EA/IA
- Revisione Misura 12

→ proporzionalità e adeguatezza della regolazione in materia di separazione contabile

Dicembre 2020	Avvio procedimento con differimento applicazione Misura 12 (1° gennaio 2022)	
Marzo 2021	Audizioni tecniche *stakeholder*	
Maggio 2021	Consultazione pubblica	

→ Luglio 2021

→ Chiusura procedimento Delibera 113/2021

IMPLEMENTAZIONE E AVVIO DELLA CONTABILITÀ REGOLATORIA EX 133/2021

- L’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, è 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.

I DOCUMENTI OGGETTI DI CO.RE.

Conto Economico

Ricavi e Costi operativi

↓

Utile d'esercizio

Stato Patrimoniale

Attività e passività operative

↓

Capitale investito netto

- **N.B.: Occorre redigere tanti Conti Economici e Stati Patrimoniali quanti sono i Contratti di Servizio (CdS).**

LA CLASSIFICAZIONE DEGLI SCHEMI DI CO.RE.

SEMPLIFICATA

- Singole imprese di TPL aventi numero di addetti inferiore a 50 unità
- IA titolari di CdS il cui valore cumulato di produzione è inferiore a 4,5 Mvett*km/anno

SERVIZI DI TRASPORTO ALLA PERSONA

ALTRI SERVIZI

CON PARTIZIONE TERRITORIALE

- IA titolari di CdS il cui valore cumulato di produzione è compreso tra 4,5 e 10 Mvett*km/anno

TPL URBANO

TPL EXTRAURBANO O REGIONALE

ALTRI SERVIZI

PER MODALITÀ DI TRASPORTO

- IA titolari di CdS il cui valore cumulato di produzione è superiore a 10 Mvett*km/anno

AUTOBUS URBANO

AUTOBUS EXTRAURBANO O REGIONALE

TRAM

METROPOLITANA

NAVIGAZIONE

ALTRI IMPIANTI FISSI

ALTRI SERVIZI

L' EVOLUZIONE DEI CLUSTER

ART Autorità di Regolazione dei Trasporti

AMBITO APPLICATIVO - EVOLUZIONE CLUSTER

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

Da valore CdS a n. dipendenti/produzione

3. Il Conto Economico Negli Schemi Di Co. Re. Della 113/2021

IL CONTO ECONOMICO PER LA SEMPLIFICATA (1/4)

CONTABILITA' REGOLATORIA - SERVIZI DI TPL SU STRADA				
CONTO ECONOMICO SEMPLIFICATO				
CONTRATTO DI SERVIZIO		ENTE AFFIDANTE		
IMPRESA		Servizi soggetti ad OSP		TOTALE
ANNO		Servizi di trasporto di persone	Altri servizi	
1.1	Ricavi da traffico			
1.2	Corrispettivo dal soggetto di Servizio TPL			
1.3	Ricavi non riconducibili da altre fonti pubbliche			
1.4	Altri proventi (esclusi proventi finanziari)			
1	Totale RICAVI			
2.1	Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci			
2.2	Costi per servizi di terzi			
2.3	Costi per godimento beni di terzi			
2.4	Costo del personale			
2.5	Oneri diversi			
2.6	Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni capitalizzati			
2	Totale COSTI OPERATIVI			
3=1-2	Margine operativo lordo (MOL)			
4.1	Ammortamenti per beni strumentali materiali e immateriali			
4.2	Altri accantonamenti			
4.3	Svalutazioni			
4.4	Accantonamenti			
4	Variazione accantonamenti e svalutazioni			
3-3.4	Risultato operativo netto (EBIT)			

IL CONTO ECONOMICO PER LA SEMPLIFICATA

- 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. 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”.

- 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, 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”.

IL CONTO ECONOMICO PER TERRITORIALE (2/4)

CONTABILITA' REGOLATORIA - SERVIZI DI TPL SU STRADA

CONTO ECONOMICO - SCHEMA PER PARTIZIONE TERRITORIALE

CONTRATTO DI SERVIZIO	ENTE AFFIDANTE
ANNO	

IL CONTO ECONOMICO PER TERRITORIALE (3/4)

CONTABILITA' REGOLATORIA - SERVIZI DI TPL SU STRADA					
CONTO ECONOMICO - SCHEMA PER PARTIZIONE TERRITORIALE					
CONTRATTO DI SERVIZIO		ENTE AFFIDANTE			
IMPRESA		Trasporto di persone soggetto a OSP			TOTALE
ANNO		TPL Urbano/ Suburbano	TPL Extraurbano/Regionale	Altri servizi	
2.3.1	di cui per locazioni immobiliari				
2.3.2	di cui per leasing di materiale rotabile				
2.3.3	di cui altri				
2.4	Costo del personale				
2.4.1	di cui addetti all'esercizio				
2.4.2	di cui addetti alle attività commerciali				
2.4.3	di cui addetti alla manutenzione				
2.4.4	di cui addetti alla rimessatura				
2.4.5	di cui altri addetti (amministrazione, sistemi informativi...)				
2.5	Oneri diversi				
2.5.1	di cui per indennizzo/rimborso corrisposti agli utenti				
2.5.2	di cui per sanzioni o penali, in applicazione del CdS				
2.5.3	di cui altro (IMU...)				
2.6	Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni (costi capitalizzati)				
2	Totale COSTI OPERATIVI				
3 = 1-2	Margine operativo lordo (MOL)				
4.1	Ammortamenti per beni strumentali autofinanziati				
4.1.1	di cui per materiale rotabile				
4.1.2	di cui per infrastrutture				
4.1.3	di cui per impianti e fabbricati				

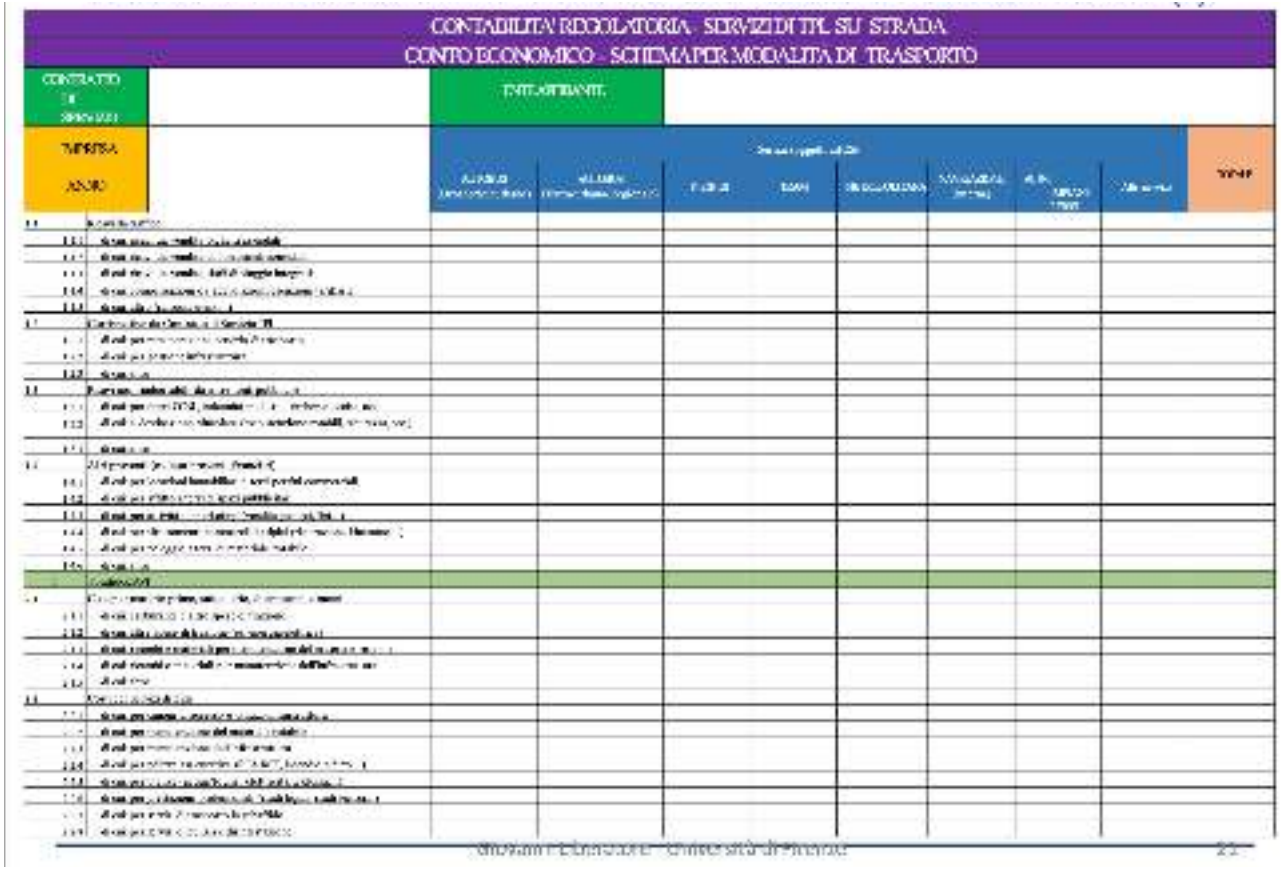
IL CONTO ECONOMICO PER TERRITORIALE (4/4)

CONTABILITA' REGOLATORIA - SERVIZI DI TPL SU STRADA					
CONTO ECONOMICO - SCHEMA PER PARTIZIONE TERRITORIALE					
CONTRATTO DI SERVIZIO		ENTE AFFIDANTE			
IMPRESA		Trasporto di persone soggetto a OSP			TOTALE
ANNO		TPL Urbano/ Suburbano	TPL Extraurbano/Regionale	Altri servizi	
4.1.4	di cui altro				
4.2	Altri ammortamenti				
4.3	Svalutazioni e perdite (riprese) di valore				
4.4	Accantonamenti				
4.4.1	di cui: per spese differite (manutenzioni cicliche)				
5	Voci senza mani festazione finanziaria				
5 3-4	Risultato operativo netto (EBIT)				
5.1	oneri finanziari				

IL RIFERIMENTO AL GLOSSARIO

CONTO ECONOMICO		
Id. Voce	Voce	Definizione/modalità-metodologia di calcolo
1.1	**Ricavi da traffico**	Importi a consuntivo espressi in € al netto dell'IVA degli introiti derivanti dalla vendita nell'anno dei titoli di viaggio (tdv). Dettagliare separatamente: - *ricavi da vendita biglietti aziendali* = tdv di corsa semplice e/o a tempo, da tdv giornalieri, plurigiornalieri, multipli (carnet, per utilizzo occasionale, ecc.); - *ricavi da vendita abbonamenti aziendali* = abbonamenti settimanali, abbonamenti mensili, abbonamenti annuali; - *ricavi da vendita titoli di viaggio integrati* = importo del ricavo derivante dalla assegnazione all'impresa di quota parte degli introiti da vendita e da utilizzo di tdv ad integrazione tariffaria nelle corse dei servizi prestati dall'impresa stessa; l'importo assegnato è derivante dalla ripartizione economica alle imprese, ed eventualmente ad Enti, effettuata dal Soggetto Amministratore della integrazione tariffaria; - *compensazioni da agevolazioni/esenzioni tariffarie* = eventuali compensazioni per agevolazioni tariffarie per particolari tipologie di utenza (incluso nel corrispettivo a consuntivo) erogate da Enti o altri soggetti, quali compensazioni per minori ricavi da vendita tdv delle diverse tipologie indicate, a tariffa agevolata; - *altro* = introiti derivanti dalle sanzioni amministrative sollevate, dei proventi da vendita dei ticket dei parcheggi venduti in combinazione a titoli di viaggio e funzionali al servizio di TPL in corrispondenza degli interscambi. Sono esclusi i ricavi per noleggio e pubblicità, effetti finanziari positivi generati all'interno della rete dei servizi di cui al CdS, proventi da vendita dei tdv di altra impresa utilizzati per i servizi del contratto, compensazioni per agevolazione ed esenzione tariffaria per i servizi del contratto da parte di un soggetto NON pubblico; *tali voci sono da inserire in corrispondenza di: "Altre attività commerciali incluse nel Contratto di Servizio"*.
1.1.1	*di cui: ricavi da vendita biglietti aziendali*	
1.1.2	*di cui: ricavi da vendita abbonamenti aziendali*	
1.1.3	*di cui: ricavi da vendita titoli di viaggio integrati*	
1.1.4	*di cui: compensazioni da agevolazioni/esenzioni tariffarie*	
1.1.5	*di cui: altro*	

IL CONTO ECONOMICO PER MODALITA' DI TRASPORTO (1/2)



CONTABILITA' REGOLATORIA - SERVIZI DI TPL SU STRADA
CONTO ECONOMICO - SCHEMA PER MODALITA' DI TRASPORTO

CONTRATTO DI SERVIZIO | ENTE AFFIDANTE

IMPRESA | ANNO | TOTALE

IL CONTO ECONOMICO PER MODALITA' DI TRASPORTO (2/2)

IL CONTO ECONOMICO PER MODALITA' DI TRASPORTO

- Tutti i ricavi e i costi operativi sono imputati ai «Servizi» (Semplificata e Partizione territoriale) o ai «Mezzi» (Modalità di trasporto).

- Negli schemi per Partizione territoriale e per Modalità di trasporto anche gli oneri finanziari sono imputati ai «Servizi» o ai «Mezzi».

- Il piano dei conti si fa man mano più analitico, in quanto alcune voci della Semplificata sono suddivise in più voci nelle versioni con ripartizioni (cfr dispositive successive).

4. Lo Stato Patrimoniale Negli Schemi Di Co. Re. Della 113/2021

LO STATO PATRIMONIALE PER LA SEMPLIFICATA

CONTABILITA' REGOLATORIA - SERVIZI DI TPL SU STRADA STATO PATRIMONIALE SEMPLIFICATO				
CONTRATTO DI SERVIZIO		ENTE AFFIDANTE		
IMPRESA		Servizi soggetti OSP		
ANNO		Servizi diversi da quelli di persone	Altri servizi	TOTALE
	ATTIVITA'			
1.1	Immobilizzazioni materiali			
1.2	Immobilizzazioni immateriali			
1.3	Immobilizzazioni finanziarie			
1.4	Altre attività non correnti			
1	Totale attività NON CORRENTI			
2.1	Attivo circolante			
2.2	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti			
2.3	Altre attività correnti			
2	Totale attività CORRENTI			
3	Ratei e risconti attivi			
1+2+3=4	Totale ATTIVITA'			
	PASSIVITA'			
5.1	Patrimonio netto			
5.2	Fondi per rischi e oneri			
5.3	TFR e altre benefici a dipendenti			
5.4	Finanziamenti a medio-lungo termine			
5.5	Debiti operativi a medio/lungo termine			
5.6	Altre passività non correnti			
5	Totale passività NON CORRENTI			
6.1	Finanziamenti a breve termine			
6.2	Debiti operativi a breve termine			
6.3	Altre passività correnti			
6	Totale passività CORRENTI			
7	Ratei e risconti passivi			
8 = 5+6+7	Totale PASSIVITA'			
	Immobilizzazioni (1.1 + 1.2)			

LO STATO PATRIMONIALE PER LA SEMPLIFICATA

- Gli investimenti realizzati con contributi pubblici devono essere indicati nello Stato Patrimoniale al netto del contributo ricevuto, analogamente 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.

LO STATO PATRIMONIALE PER LA TERRITORIALE (1/2)

CONTABILITA' REGOLATORIA - SERVIZI DI TPL SU STRADA					
STATO PATRIMONIALE - SCHEMA PER PARTIZIONE TERRITORIALE					
CONTRATTO DI SERVIZIO		ENTE AFFIDANTE			
IMPRESA		Servizi soggetti ad OSP			
ANNO		TPL Urbano [illegible]	TPL [illegible]	Altri servizi	[illegible]
	ATTIVITA'				
1.1	Immobilizzazioni materiali				
1.1.1	di cui per materiale rotabile				
1.1.2	di cui per [illegible]				
1.1.3	di cui per [illegible]				
1.1.4	di cui [illegible]				
1.1.3.2	di cui [illegible]				
1.1.4	di cui altro				
1.2	Immobilizzazioni [illegible]				
1.2.1	di cui per [illegible]				
1.2.2	di cui per [illegible]				
1.2.3	di cui altro				
1.3	Immobilizzazioni finanziarie				
1.3.1	di cui per [illegible]				
1.3.2	di cui per [illegible]				
1.3.3	di cui per crediti commerciali non correnti				
1.3.4	di cui altro				
1.4	Altre [illegible]				
1	[illegible]				
2.1	Altre [illegible]				
2.1.1	di cui per [illegible]				
2.1.2	di cui per [illegible]				
2.1.3	di cui per [illegible]				
2.1.4	di cui per [illegible]				
2.1.5	di cui altri crediti				
2.2	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti				
2.3	Altre [illegible]				
2	[illegible]				
1	[illegible]				
[illegible]	[illegible] ATTIVITA'				

LO STATO PATRIMONIALE PER LA TERRITORIALE (2/2)

CONTABILITA' REGOLATORIA - SERVIZI DI TPL SU STRADA STATO PATRIMONIALE - SCHEMA PER PARTIZIONE TERRITORIALE					
CONTRATTO DI SERVIZIO		ENTE AFFIDANTE			
IMPRESA ANNO		[illegible]			
	ATTIVITA'				
1.1	[illegible]				
1.1	[illegible]				
1.1.2	[illegible]				
1.1.4	[illegible]				
1.1.1	[illegible]				
1.1.2	[illegible]				
1.1.3	[illegible]				
1.2	[illegible]				
1.2.1	[illegible]				
1.2.2	[illegible]				
1.2.3	[illegible]				
1.3	[illegible]				
1.3.1	[illegible]				
1.3.2	[illegible]				
1.3.4	[illegible]				
1.3.4	[illegible]				
1.4	[illegible]				
1	Totale attività NON CORRENTI				
2.1	[illegible]				
2.1	[illegible]				
2.1.2	[illegible]				
2.1.3	[illegible]				
2.1.4	[illegible]				
2.1.5	[illegible]				
2.2	[illegible]				
2	Totale attività CORRENTI				
3	[illegible]				
[illegible]	Totale ATTIVITA'				

LO STATO PATRIMONIALE PER LA TERRITORIALE

- In sede di consultazione ANAV e ASSTRA hanno formulato richiesta di espungere dagli schemi di SP la voce “14 Valore residuo dei beni ai fini del subentro”.

- Infatti, 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.

- Le valutazioni svolte dall’Autorità 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)”.

LO STATO PATRIMONIALE PER MODALITA' DI TRASPORTO (1/2)

CONTABILITA' REGOLATORIA - SERVIZI DI TPL SU STRADA										
STATO PATRIMONIALE - SCHEMA PER MODALITÀ DI TRASPORTO										
CONTRATTO DI SERVIZIO		ENTE AFFIDANTE								
IMPRESA		Servizi soggetti ad OSP								
ANNO		AUTOBUS (Urbano/Suburbano)	AUTOBUS (Extra urbano/Regionale)	FILOBUS	TRAM	METROPOLITANA	NAVIGAZIONE (interna)	ALTRI IMPIANTI FISSI	Altri servizi	TOTALE
	ATTIVITA'									
1.1	Immobilizzazioni materiali									
1.1.1	di cui per materiali rotabili									
1.1.2	di cui per infrastrutture									
1.1.3	di cui per impianti e fabbricati									
	di cui impianti di [illegible]									
	di cui impianti di [illegible]									
1.1.4	di cui altre									
1.2	Immobilizzazioni immateriali									
1.2.1	di cui per brevetti, licenze e marchi									
1.2.2	di cui per avviamento									
1.2.3	di cui altre									
1.3	Immobilizzazioni finanziarie									
1.3.1	di cui per [illegible]									
1.3.2	di cui per attività finanziarie a medio/lungo termine									
1.3.3	di cui per crediti commerciali non correnti									
1.3.4	di cui altre									
1.4	Altre attività non correnti									
	Totale attività NON CORRENTI									
2.1	Attività circolante									
2.1.1	di cui per rimanenze									
2.1.2	di cui per attività finanziarie, altre correnti									
2.1.3	di cui per crediti commerciali correnti									
2.1.4	di cui per crediti tributari e previdenziali									
2.1.5	di cui altri crediti									
2.2	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti									
2.3	Altre attività correnti									
2	Totale attività CORRENTI									
3	Ratei e risconti attivi									
[illegible]	Totale ATTIVITA'									

LO STATO PATRIMONIALE PER MODALITA' DI TRASPORTO (2/2)

CONTABILITA' REGOLATORIA - SERVIZI DI TPL SU STRADA
STATO PATRIMONIALE - SCHEMA PER MODALITÀ DI TRASPORTO

CONTRATTO		ENTE AFFIDANTE								
IMPRESA		Servizi negativi CSP								
ANNO		AUTOBUS (Urbano/Suburbano)	AUTOBUS (Extra urbano/Regionale)	FILOBUS	TRAM	METROPOLITANA	NAVIGAZIONE (interna)	AUTOLINEE/ANTI FERI	Altro servizio	TOTALE
	PASSIVITA'									
5.1	Finanziamento netto									
5.2	Fondi per trattamento									
5.3	TFR e altri benefici dipendenti									
5.4	Finanziamento a medio/lungo termine									
5.4.1	di cui per obbligazioni									
5.4.2	di cui per mutui ed altri finanziamenti									
5.5	Debiti operativi a medio/lungo termine									
5.5.1	di cui per debiti commerciali non correnti									
5.5.2	di cui altro									
5.6	Altre passività non correnti									
5	Totale passività NON CORRENTI									
6.1	Finanziamento a breve termine									
6.2	Debiti operativi a breve termine									
6.2.1	di cui per debiti commerciali correnti									
6.2.2	di cui per debiti tributari e previdenziali									
6.2.3	di cui altro									
6.3	Altre passività correnti									
6	Totale passività CORRENTI									
7	Ratei e risconti passivi									
8 = 5+6+7	Totale PASSIVITA'									
11	Immobilizzazione (1.1 + 1.2)									
12	Attivo circolante (1.1+2 + 3 + 2.1.5*)									
13	Debiti (5.4 + 5.5 + 5.6 + 6)									
	CAPITALE INVESTITO NETTO (CIN aggiornato) = 11+12-13									

LO STATO PATRIMONIALE PER MODALITA' DI TRASPORTO

- Tutte le attività e le passività, sia operative che finanziarie, sono imputate ai «Servizi» (Semplificata e Partizione territoriale) o ai «Mezzi» (Modalità di trasporto).

- Anche qui il piano dei conti si fa man mano più analitico, in quanto alcune voci della Semplificata sono suddivise in più voci nelle versioni con ripartizioni (cfr dispositiva successiva).

ESEMPIO: L'ATTIVO CORRENTE

Stato Patrimoniale semplificato

IMPRESA		Servizi soggetti ad OSP		TOTALE
ANNO		Servizi di trasporto di persone	Altri servizi	
1	Totale attività NON CORRENTI			
2.1	Attivo circolante			
2.2	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti			
2.3	Altre attività correnti			

Stato Patrimoniale per Ripartizione territoriale (idem per Modalità di trasporto)

IMPRESA		Servizi soggetti ad OSP			TOTALE
ANNO		TPL Urbano/ Suburbano	TPL Extraurbano/Regionale	Altri servizi	
2.1	Attivo circolante				
2.1.1	di cui: per rimanenze				
2.1.2	di cui: per attività finanziarie a breve termine				
2.1.3	di cui: per crediti commerciali correnti				
2.1.4	di cui: per crediti tributari e previdenziali				
2.1.5	di cui: altri crediti				
2.2	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti				
2.3	Altre attività correnti				
2	Totale attività CORRENTI				

5. La Metodologia Fdc (Fully Distributed Costing)

MISURA 12 – PUNTO 3

Ai fini della redazione della contabilità regolatoria, le componenti economiche e patrimoniali riguardanti la gestione dei servizi afferenti a ciascun CdS potranno risultare:

- di diretta ed esclusiva pertinenza del centro di costo rappresentato dal CdS stesso;

- riferibili solo in parte a uno specifico CdS, in tal caso devono essere allocate in base a specifici driver, di cui al successivo punto 6.

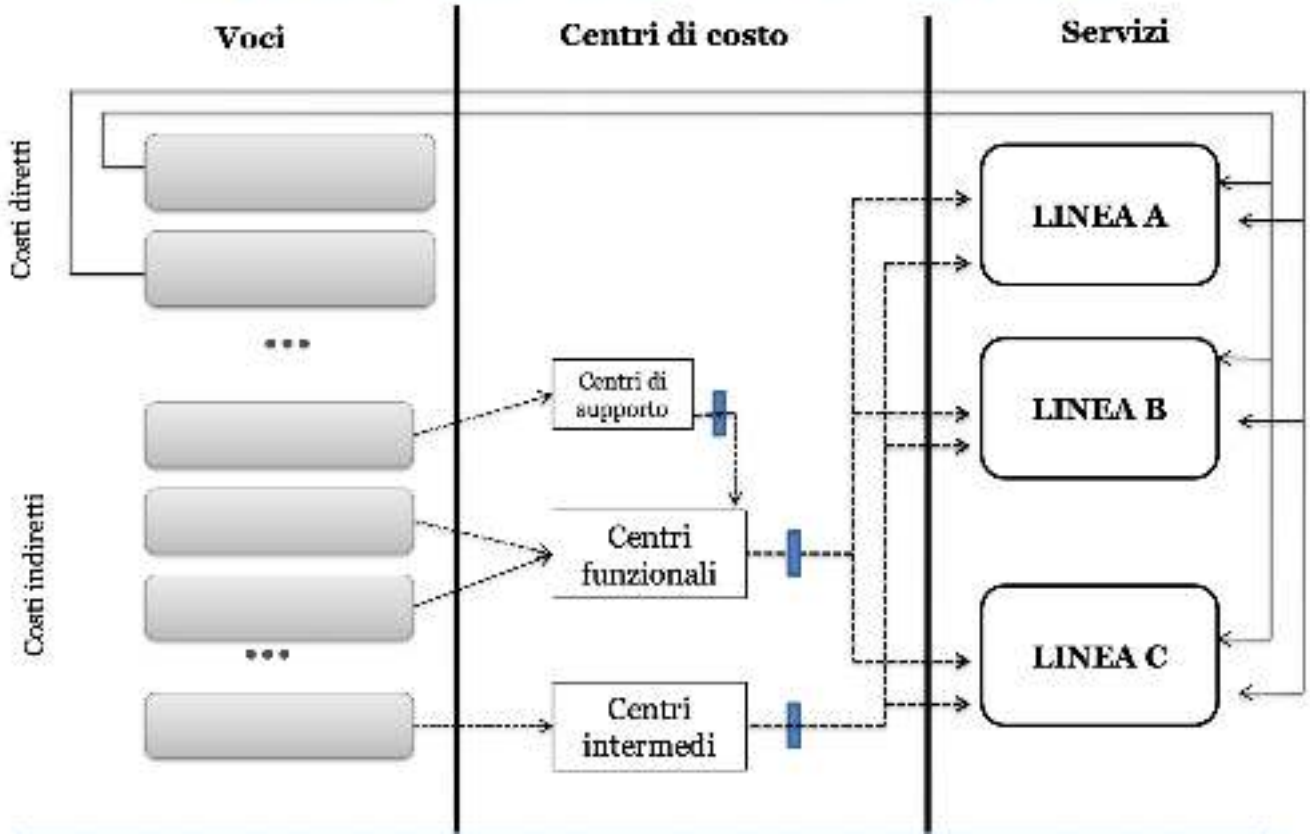
MISURA 12 – PUNTO 6

Per le componenti economiche e patrimoniali di pertinenza di diversi CdS e/o di una pluralità di servizi di trasporto compresi in uno specifico CdS, o di altre attività svolte dall'IA, l'allocazione a ciascun CdS **avviene in maniera oggettiva e analitica, sulla base di specifici driver utilizzati da ciascuna impresa di TPL** in ragione della loro idoneità a misurare i consumi di risorse o la destinazione degli asset, **seguendo principi di causalità e pertinenza sulla base della metodologia FDC (Fully Distributed Costing)** [...]

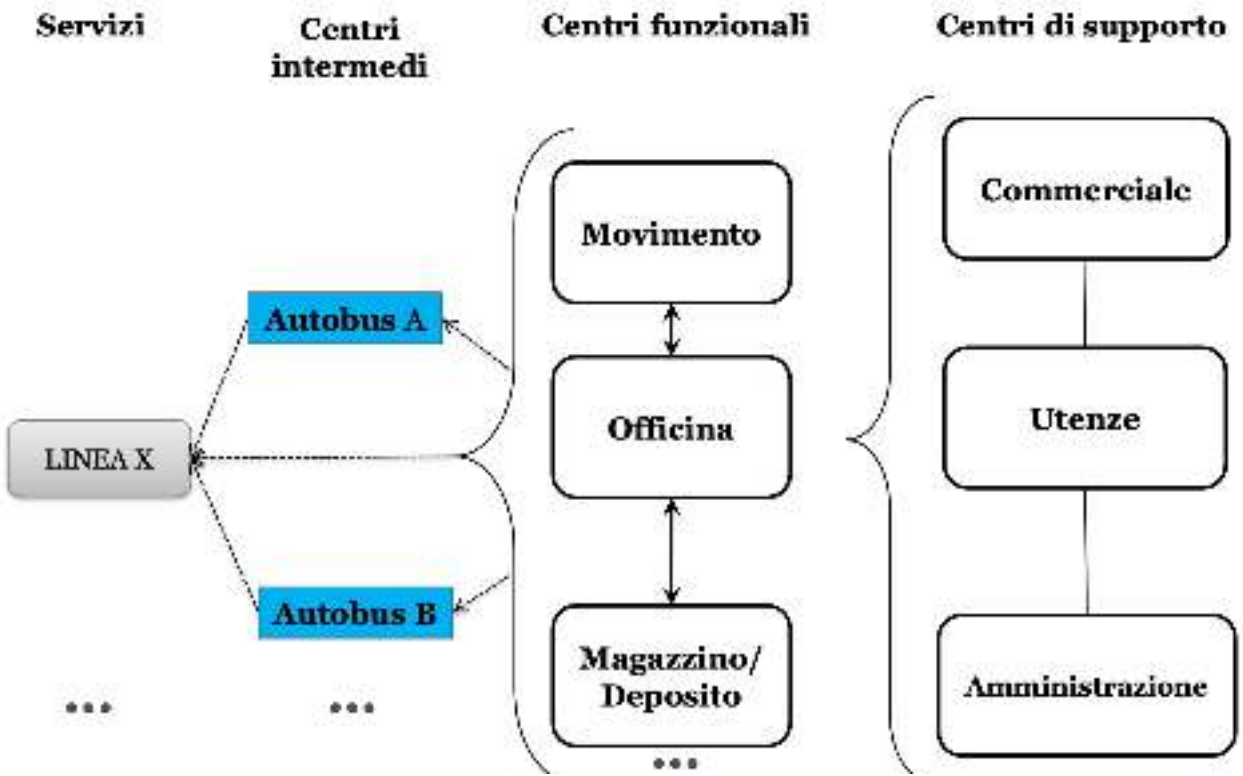
[...] e **motivando le proprie scelte nella relazione illustrativa** di cui al successivo punto 9.

In alternativa, l'IA potrà utilizzare i driver definiti dall'Autorità, di cui all'Annesso 3 (Elenco driver); in caso di IA aggregata, i driver adottati da ciascuna singola impresa di TPL possono essere differenti.

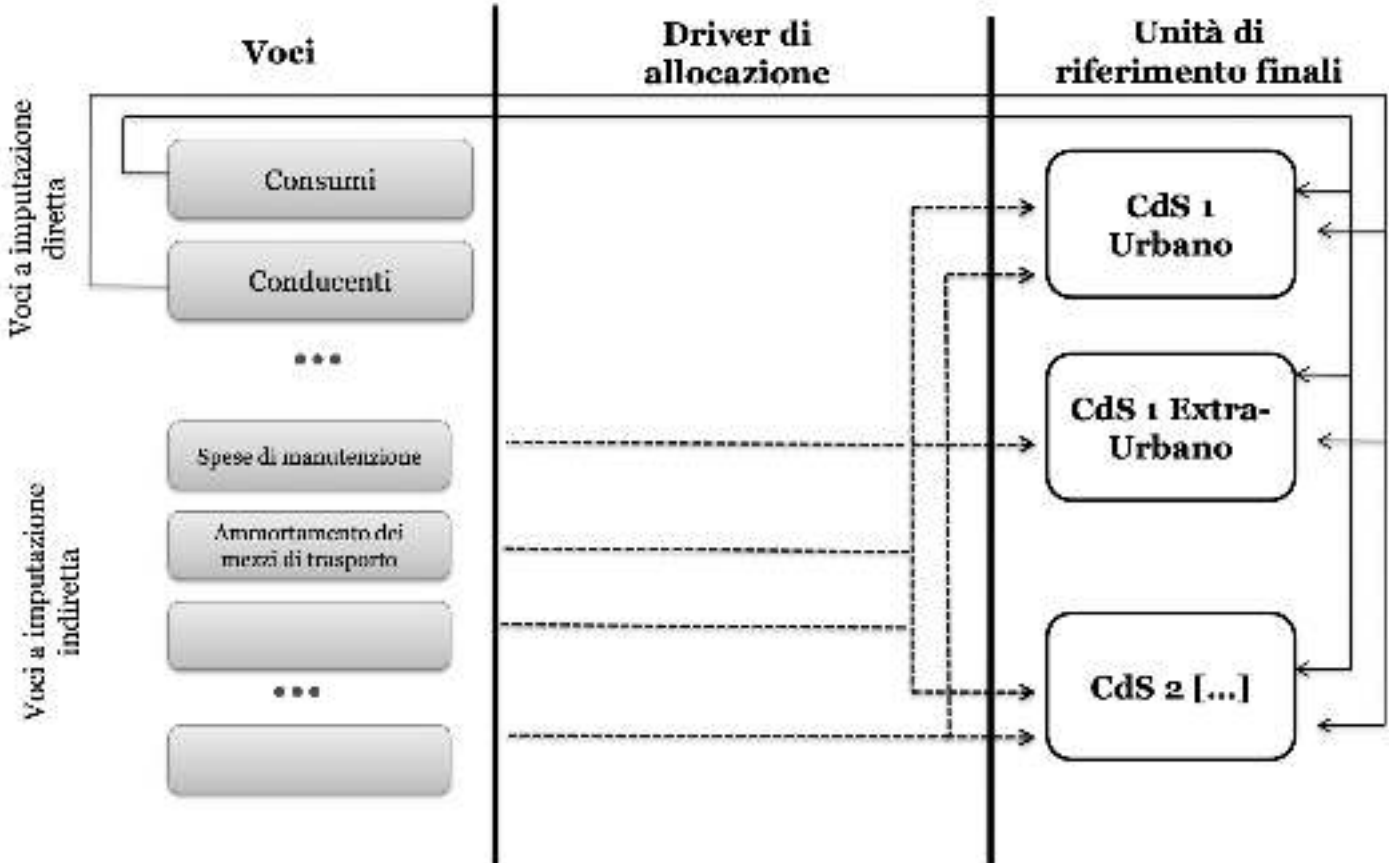
IL FULL COSTING



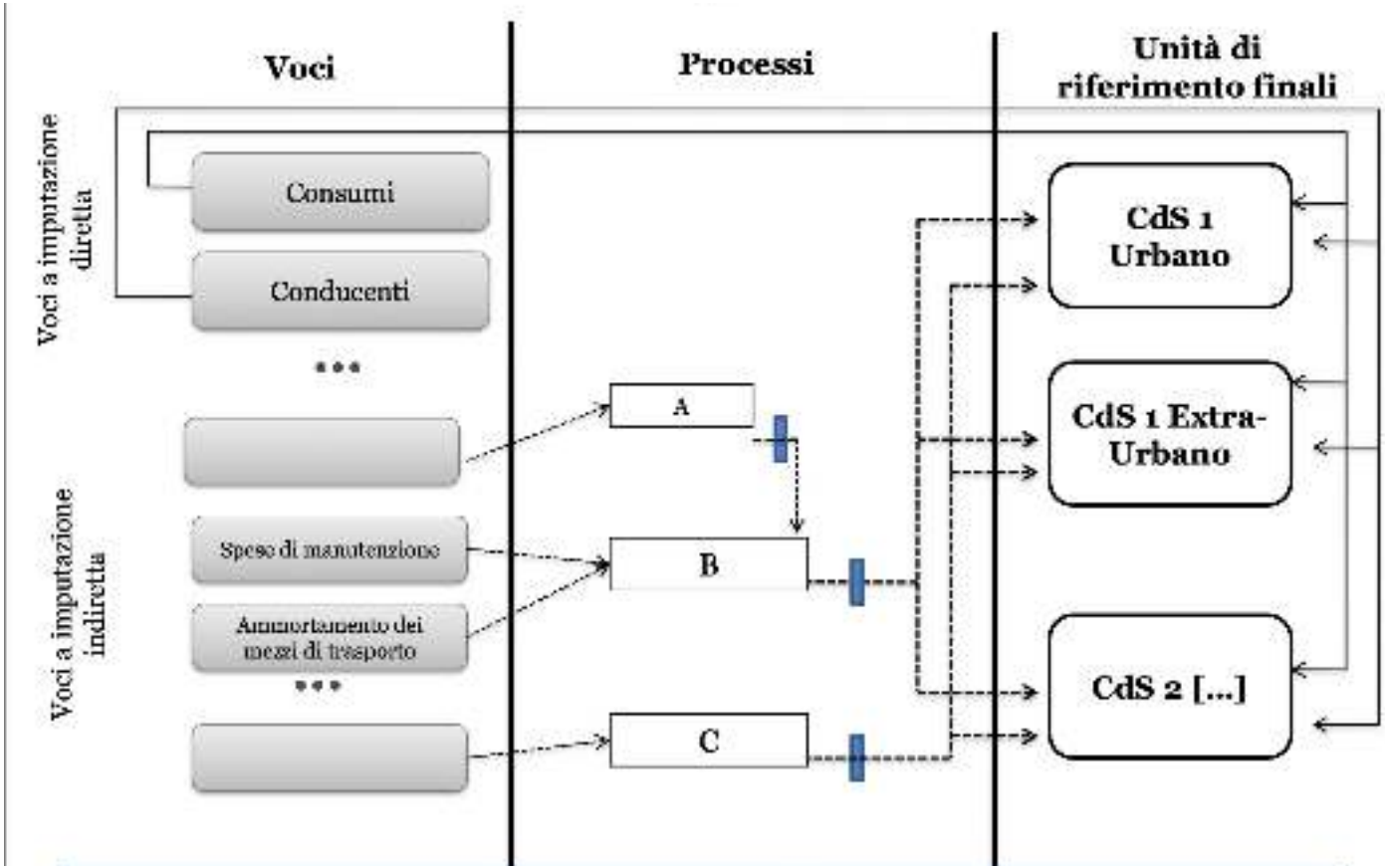
IL FULL COSTING – Il piano dei centri di costo



IL FULL COSTING NELLA 113/2021: VERSIONE SEMPLIFICATA



IL FULL COSTING NELLA 113/2021: VERSIONE COMPLETA



LE FASI DI IMPLEMENTAZIONE DEL FULL COSTING NELLA 113/2021

a) Definizione delle unità di riferimento finali ovvero CdS con ripartizione (semplificata, territoriale, modale);

b) Creazione del piano dei conti (ricavi, costi, attività e passività operative) a servizio degli schemi di contabilità regolatoria;

c) Classificazione delle voci dirette e indirette nel piano di conti;

d) Imputazione delle voci dirette alle unità di riferimento finale (CdS con ripartizione).

e) Individuazione dei centri di costo a cui imputare le voci indirette;

f) Allocazione delle voci indirette ai centri di costo, dopo aver individuato per ciascuna voce il più opportuno criterio di ripartizione;

g) Svuotamento dei centri di costo tramite ribaltamento o allocazione alle unità finali di riferimento (semplificate, per ripartizione territoriale o per modalità di trasporto).

6. L’impiego Dei Driver Per L’allocazione Indiretta

INDIVIDUAZIONE DEI CENTRI (PROCESSI) A CUI IMPUTARE LE VOCI INDIRETTE

L'IA può, in prima battuta, sulla base delle informazioni disponibili, valutare la possibilità di selezionare un driver che, nell'impossibilità di procedere ad un'allocazione diretta, riesca a meglio rappresentare l'assorbimento della componente economica (e.g. servizio comune o funzione operativa condivisa) o patrimoniale da parte del CdS o servizio di trasporto ivi incluso.

In seconda battuta, qualora l'autonoma identificazione del driver non sia percorribile, l'attribuzione della componente economica o patrimoniale potrà avvenire sulla base dei driver suggeriti da ART, riferibili ai processi o alla natura delle attività individuati.

INDIVIDUAZIONE DEI CENTRI (PROCESSI) A CUI IMPUTARE LE VOCI INDIRETTE

- Le scelte adottate dall'IA in merito ai driver di allocazione devono essere specificate e motivate all'interno della "relazione illustrativa" di cui al punto 9 della Misura 12 (delibera ART n. 154/2019).

- Ove non indicato espressamente, si deve fare riferimento alla ripartizione fornita dal rapporto delle percorrenze chilometriche effettive dello specifico CdS rispetto alle percorrenze chilometriche complessive, ovvero alle percorrenze chilometriche dei diversi servizi di trasporto all'interno del medesimo CdS.

QUALCHE ESEMPIO PER IL CONTO ECONOMICO

Vendita	Ricavi da traffico CdS/Ricavi da traffico totali	Devono essere sommati i ricavi da traffico direttamente imputabili ad un CdS e rapportati al totale dei ricavi da traffico derivanti da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato. Per ricavi da traffico si intendono quelli espressi al punto 1.1 degli schemi di Conto Economico (CE).
Gestione della circolazione dei mezzi di trasporto	Vett*km CdS/Vett*km totali	Devono essere sommate le effettive percorrenze del CdS e rapportate al totale delle percorrenze dato da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato.
Ammortamenti mezzi di trasporto	Vett*km CdS/Vett*km totali	Devono essere sommate le effettive percorrenze del CdS e rapportate al totale delle percorrenze dato da tutti i CdS e eventuali servizi a mercato.

QUALCHE ESEMPIO PER LO STATO PATRIMONIALE

Immobilizzazioni materiali	Ricavi operativi CdS/Ricavi operativi totali	Devono essere sommati i ricavi operativi direttamente imputabili ad un CdS e rapportati al totale dei ricavi operativi derivanti da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato. Per ricavi operativi si intendono quelli espressi al punto 1 degli schemi CE.
Trattamenti di Fine Rapporto	Totale FTE CdS/Totale FTE	Devono essere sommate le FTE (Full Time Equivalent) riferite ad un determinato CdS e rapportate al totale delle FTE dell'impresa.
Finanziamenti	Costi della produzione CdS/costi della produzione totale	Deve essere considerata la somma delle voci che determinano i costi della produzione riferita ad un CdS e rapportata al totale dei costi della produzione derivanti da tutti i CdS ed eventuali servizi a mercato. Per costi della produzione si intende la somma delle voci 2 e 4 del CE.

ESEMPIO

L'amministratore delegato della società, ai fini della redazione della contabilità regolatoria, ha richiesto di implementare un nuovo sistema contabile in grado di dare informazioni sull'economicità dei servizi «Urbano» ed «Extraurbano» seguendo principi di causalità e pertinenza della metodologia Fully Distributed Costing.

Vediamo di seguito alcuni esempi di attribuzione dei costi affrontati dal reparto amministrativo in riferimento a voci contabili:

- Imputate direttamente
- Imputate al centro di costo «Utenze»
- Imputate al centro di costo «Amministrazione»

ESEMPIO – il piano dei conti

Voci di costo estratte dal piano dei conti (dati 2022):

❑ Autisti	€ 15.345.000
❑ Carburante	€ 897.221
❑ Personale amministrativo	€ 2.845.448
❑ Quadri	€ 997.362
❑ Dirigenti	€ 1.609.921
❑ Affitto locali amministrativi	€ 978.671
❑ Energia elettrica	€ 843.424
❑ Riscaldamento	€ 337.976
❑ Pulizia	€ 163.112

ESEMPIO – imputazione diretta

A partire dai seguenti dati, utilizzando la metodologia FDC, occorre imputare il costo degli autisti e il costo del carburante su base territoriale (U e EU) utilizzando i seguenti dati:

- ❑ Numero autisti urbano: 97
- ❑ Numero autisti extraurbano: 244
- ❑ Chilometri urbano: 5.975.335
- ❑ Chilometri extraurbano: 15.312.343
- ❑ Consumo medio carburante urbano (l/100km): 43,5
- ❑ Consumo medio carburante extra-urbano (l/100km): 31

ESEMPIO – imputazione diretta

	Urbano	Extraurbano	Totale
Numero degli autisti	97	244	341
Driver	28%	72%	100%
Costo Autisti	**€ 4.365.000**	**€ 10.980.000**	**€ 15.345.000**

	Urbano	Extraurbano	Totale
Chilometri percorsi	5.975.335	15.312.343	21.287.678
Driver semplice	28%	72%	100%
Costo Carburante (1)	**€ 251.845**	**€ 645.376**	**€ 897.221**
Driver pesato	35%	65%	100%
Costo Carburante (2)	**€ 317.464**	**€ 579.757**	**€ 897.221**

ESEMPIO – imputazione ai centri

Calcolare il costo del centro «Utenze» e la sua quota di allocazione tra Amministrazione e Officina impiegando i seguenti dati:

- Energia elettrica: € 843.424
- Riscaldamento: € 337.976
- Pulizia: € 163.112
- Mq uffici amministrativi: 6.796
- Mq officina: 2.000

ESEMPIO – imputazione ai centri

Voce di costo	Valore
Costo di energia elettrica	€ 843.424
Costo di riscaldamento	€ 337.976
Costi di pulizia	€ 163.112
Totale Utenze	**€ 1.344.512**

	Amministrazione	Officina	Totale
Mq	6.796	2.000	8.796
Driver	77%	23%	100%
Utenze	**€ 1.038.813**	**€ 305.698**	**€ 1.344.512**

ESEMPIO – imputazione ai centri

A partire dai seguenti dati relativi ai costi del centro Amministrazione, ripartire i costi tra U e EU:

- ❑ Personale amministrativo: € 2.845.448;
- ❑ Quadri: € 997.362;
- ❑ Dirigenti: € 1.609.921;
- ❑ Affitto locali amministrativi: € 978.671;
- ❑ Quota utenze: […]
- ❑ Numero degli autisti urbano: 97
- ❑ Numero degli autisti extraurbano: 244

ESEMPIO – imputazione ai centri

Voce di costo	Valore
Personale amministrativo	€ 2.845.448
Quadri	€ 997.362
Dirigenti	€ 1.609.921
Affitto locali amministrativi	€ 978.671
Utenze	€ 1.038.813
Totale amministrazione	**€ 7.470.215**

	Urbano	Extraurbano	Totale
Numero degli autisti	97	244	341
Driver di ripartizione	28%	72%	100%
Amministrazione	**€ 2.124.959**	**€ 5.345.257**	**€ 7.470.215**

7. La Rendicontazione E Certificazione Degli Schemi

MISURA 12 – PUNTO 9

- Annualmente, ogni singola impresa di TPL, anche qualora facente parte di IA aggregata, trasmette all'Autorità gli schemi di contabilità regolatoria relativi all'esercizio precedente, di cui all'Annesso 3, entro 60 giorni dall'approvazione del proprio bilancio d'esercizio, specificando il CdS interessato e utilizzando i format e le specifiche istruzioni tecniche di supporto alla compilazione resi disponibili sul sito web istituzionale dell'Autorità.

- Gli schemi sono corredati di una relazione illustrativa dei contenuti, la metodologia e le scelte di allocazione adottate.

- In caso di IA aggregata, il soggetto aggregante trasmette gli "Schemi Semplificati", di cui al precedente punto 1, sub. a), con esclusivo riferimento alle eventuali componenti economiche e patrimoniali, afferenti al CdS interessato, non riconducibili ad attività svolte dalle singole imprese di TPL che compongono l'IA.

MISURA 12 – PUNTO 10

- I predetti schemi di contabilità regolatoria e la relazione illustrativa sono accompagnati da una certificazione, predisposta, nel rispetto di quanto disposto dall'art. 2409 bis del Codice Civile, dal revisore legale dei conti, dal collegio sindacale o da una società di revisione, attestante la conformità degli stessi ai criteri di cui alla presente Misura, nonché alla procedura interna e relativo piano dei conti adottati dall'IA per ottemperarvi.

8. La relazione tra Co.Re. E PEF

LA RELAZIONE TRA CO. RE. E PEF

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.

«Alla luce di quanto sopra (*discrasie tra gli schemi, ndr*), 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 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.» (*ART, Relazione Istruttoria, pag. 22)*

LA RELAZIONE TRA CO. RE. E PEF

«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.» *(ART, Relazione Istruttoria, pag. 23)*

IL RAPPORTO CON IL PEF E IL SUO RIEQUILIBRIO

RIEQUILIBRIO CONSENTITO	RIEQUILIBRIO NON CONSENTITO
Modifiche delle norme legislative e regolamentari (comprensive delle modifiche alla disciplina tariffaria)	Diminuzione dei passeggeri paganti (rischio di mercato)
Variazioni agli obiettivi relativi al rapporto Ricavi/(Ricavi – Ricavi stabiliti in attuazione del DPCM 11 marzo 2013	Incremento dei costi (rischio di produzione)
Attuazione di nuovi programmi di rinnovo	Incrementi del costo unitario del personale per effetto dell'applicazione del CCNL e della contrattazione integrativa aziendale (ma potrebbe anche essere un risultato positivo)
Variazioni dell'offerta di servizio programmata, in misura superiore rispetto a quella indicata per l'aggiornamento	Ogni altra ipotesi diversa da quelle per le quali è ammesso il riequilibrio
Eventi che determinano una variazione negativa/positiva del costo unitario del carburante in una misura superiore a X % rispetto al valore indicato nel PEF	

9. Il test di compromissione

LA CONCORRENZA «NEL» MERCATO

▪**Nel settore del TPL non vi sono ostacoli di natura tecnica all'introduzione della concorrenza nel mercato**, visto che l'assetto produttivo di regola non è configurabile come monopolio naturale, né sono di ostacolo le esigenze di contenimento della spesa pubblica o il perseguimento di obiettivi sociali, che anzi potrebbero essere meglio soddisfatte sviluppando anche la **concorrenza nel mercato, con effetti positivi su costi, prezzi, sussidi, domanda, comprovati da numerose esperienze estere**.

▪**Il quadro normativo vigente già consente lo sviluppo della concorrenza nel mercato**; in Italia sono infatti permessi servizi di TPL di natura commerciale, non contribuiti e non sottoposti ad obblighi di servizio pubblico, ulteriori rispetto ai servizi programmati (minimi ed aggiuntivi), previa autorizzazione delle amministrazioni competenti. **Tuttavia, a ben vedere, vi sono diversi ostacoli alla loro affermazione.**

▪Il primo ostacolo è dovuto al fatto che ogniqualvolta si richiede l'autorizzazione per servizi che potenzialmente interferiscono con linee di TPL poste all'interno di contratti di servizio, l'ingresso del nuovo operatore è condizionato ad un **"test di compromissione" dell'equilibrio economico** dei contratti interessati. Tali test, per come sono costruiti, possono costituire di solito una rilevante barriera all'accesso dei nuovi entranti. Ciò vale in particolare per il **TPL su gomma, dove manca una normativa nazionale che regola la materia**; le norme regionali che dispongono sul tema generalmente lasciano massima discrezionalità all'ente che deve verificare la compromissione. Tale discrezionalità viene inoltre esacerbata dalla diffusa presenza di conflitti di interesse tra ente che deve autorizzare l'ingresso di nuovi concorrenti e gestori affidatari dei contratti di servizio.

LA CONCORRENZA «NEL» MERCATO

▪**Minori criticità per il test di compromissione emergono per il TPL su ferro**, in particolare da quando la normativa nazionale (art. 12 del D.Lgs. n. 112/2015) prevede il pagamento di diritti di compensazione a fronte della compromissione di obblighi di servizio pubblico e che **la valutazione di compromissione è affidata ad un regolatore indipendente (l'ART).** Tuttavia, si deve osservare che l'incumbent Trenitalia gode tuttora di svariati vantaggi, inclusa la possibilità di scegliere quanti treni commerciali inserire sulla rete regionale senza temere l'avvio di una procedura di verifica della compromissione dei contratti.

▪**Un rilevante ostacolo allo sviluppo della concorrenza nel mercato riguarda la fase della programmazione dei servizi**. Infatti, se l'ente preposto definisce un perimetro dei servizi programmati troppo ampio, è altamente probabile che ogni tipo di interferenza da parte di eventuali servizi commerciali porti ad una compromissione misurabile dei ricavi e, dunque, ad una ipotesi di maggiori costi per l'amministrazione. Prima ancora di ipotizzare problematici test di compromissione che, in misura variabile, permettano l'entrata di nuovi concorrenti, pertanto, appare necessario agire nella fase di programmazione dei servizi per ridurre l'ambito del monopolio sottoposto ad OSP.

TEST compromissione nel Trasporto - Analisi oggettiva su criteri prestabiliti

- L'analisi è svolta **valutando l'impatto sul contratto di servizio nel suo complesso e per l'intera durata del contratto stesso.**

- Particolare attenzione agli **effetti sui conti del gestore dei servizi ferroviari OSP interessati o all'impatto sul costo sostenuto dall'Ente affidante per gli stessi servizi OSP, oppure ad entrambi.**

- Nel caso in cui venga valutato l'impatto sul costo per l'Ente affidante, **la metodologia deve potersi applicare sia ai contratti net cost che a quelli gross cost**. In questo secondo caso, una variazione negativa dei ricavi da traffico dovuta ad un nuovo servizio incide solamente sull'Ente affidante, perché i ricavi della vendita dei titoli di viaggio vanno direttamente ad esso. È chiaro che sono possibili anche situazioni intermedie. Dipenderà dalle specifiche condizioni contrattuali del caso di specie.

- **L'onere della prova che l'equilibrio economico del contratto rischia di essere compromesso dal nuovo servizio ferroviario passeggeri a libero mercato <u>ricade sul soggetto che richiede il test</u>**, per cui è necessario che le informazioni e i dati che tale soggetto fornisce a supporto della richiesta siano quanto più chiari, completi e verificabili.

TEST compromissione nel Trasporto - Ambito oggettivo e soggettivo di applicazione

▪**Ambito oggettivo di applicazione della metodologia:** i nuovi servizi di trasporto ferroviario di passeggeri resi su infrastrutture di rete già in uso da parte di operatori titolari di contratti di servizio pubblico. Sono considerati tali sia i servizi interamente nuovi su una relazione origine-destinazione, sia i servizi che presentano una modifica sostanziale di un servizio ferroviario passeggeri esistente, in particolare in termini di variazione delle frequenze, del numero di fermate o delle fasce orarie.

▪**Ambito soggettivo di applicazione della metodologia:** il soggetto proponente un nuovo servizio ferroviario e il soggetto richiedente l'esame dell'equilibrio economico del contratto di servizio, come di seguito specificati:

a) soggetto proponente: impresa ferroviaria che effettua servizi di trasporto passeggeri o impresa che offre servizi di trasporto ferroviario di passeggeri sulla base di accordi commerciali con le imprese ferroviarie, singolarmente oppure abbinati a servizi passeggeri di diversa modalità e tipologia (di linea e non di linea), che abbia comunicato all'Autorità e ai gestori di rete ferroviaria interessati la propria intenzione di effettuare un nuovo servizio ferroviario passeggeri;

b) soggetto richiedente:

b.1) qualsiasi Ente affidante che abbia aggiudicato un contratto di servizio pubblico per un servizio ferroviario passeggeri sul percorso del nuovo servizio ferroviario o su un percorso alternativo ai sensi del d.lgs. 112/2015;

b.2) qualsiasi impresa ferroviaria che effettua servizi nell'ambito di un contratto di servizio pubblico sul percorso del nuovo servizio ferroviario o su un percorso alternativo;

b.3) il gestore dell'infrastruttura ferroviaria sulla quale, in tutto o in parte, è pianificato il nuovo servizio ferroviario.

TEST compromissione nel Trasporto - Ricevibilità, ammissibilità, sostituibilità (1/2)

Verifica di ricevibilità
Entro un mese dalla pubblicazione della notifica sul sito web istituzionale dell'ART, i gestori di infrastruttura ferroviaria interessati comunicano all'ART e al proponente l'esito motivato della valutazione di compatibilità tecnico-operativa di massima del nuovo servizio, effettuata - con le modalità definite nel Prospetto Informativo della Rete - con riferimento esclusivo alle caratteristiche tecniche e di esercizio delle infrastrutture interessate.

Verifica di ammissibilità: condizioni di non ammissibilità

a) rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi del contratto OSP, al netto del pedaggio corrisposto al gestore dell'infrastruttura ferroviaria, inferiore alle soglie definite in base alle disposizioni normative applicabili;
b) scadenza del contratto OSP nell'intervallo compreso tra l'entrata in vigore dell'orario di servizio cui si riferisce il nuovo servizio e i 12 mesi successivi; in caso di contratto di servizio oggetto di proroga, tale scadenza coincide con quella della proroga se:
   (i) la proroga è prevista dal contratto,
   (ii) è stata esercitata prima della notifica all'ART del nuovo servizio ferroviario e
   (iii) il Piano Economico Finanziario è aggiornato in coerenza alla nuova durata.

In caso di inammissibilità, l'ART respinge la richiesta di Test, informandone motivatamente le parti interessate. Nel caso in cui la richiesta risulti ammissibile si procede con la verifica della sostituibilità del servizio.

TEST compromissione nel Trasporto - Ricevibilità, ammissibilità, sostituibilità (2/2)

Verifica della sostituibilità

L'ART verifica se tra il nuovo servizio e i servizi oggetto del contratto OSP si registri un'effettiva sostituibilità dal lato della domanda: ambito del servizio, relazioni O/D servite, capacità del nuovo servizio di generare nuova domanda di spostamenti, presenza di servizi ferroviari a mercato operati dal gestore dei servizi ferroviari OSP, tempi di percorrenza, orari e fasce orarie, frequenze giornaliere e settimanali, numero e prossimità delle fermate, numero di coincidenze, capacità teorica dell'offerta, livello di tariffe e titoli di viaggio offerti per tipologia di utenza.

TEST compromissione nel Trasporto - Incidenza finanziaria netta

L'incidenza finanziaria netta sul contratto di servizio è **valutata in base ai <u>ricavi dei servizi</u> che l'impresa ferroviaria effettua ai sensi del contratto di servizio stesso e <u>al costo netto per l'Ente affidante</u>**

Elementi considerati:

a) livello di traffico che si stima sottratto al contratto OSP in ragione del nuovo servizio;
b) scostamento tra i ricavi totali previsti nel Piano economico finanziario dell'impresa che adempie il contratto di servizio e quelli stimati in seguito all'entrata in esercizio del nuovo servizio;
c) effettivo grado di efficientamento dei servizi;
d) ulteriori variazioni dei costi e dei ricavi del gestore di servizi ferroviari OSP, derivanti dalle possibili modifiche del livello di produzione del servizio, del turnover del personale e sul piano di investimenti per il materiale rotabile, ecc.
e) effetti di rete relativamente all'impatto sui servizi oggetto del contratto di servizio, derivanti dall'introduzione del nuovo servizio, che favorisca la possibilità di sfruttare le coincidenze tra i servizi eserciti da differenti operatori, e all'aumento delle frequenze.

TEST compromissione nel Trasporto - Effetti positivi per i passeggeri

Gli effetti positivi per i passeggeri dall'introduzione del nuovo servizio ferroviario tengono conto dei seguenti elementi:

a) vantaggi netti per i clienti:

- diretti sugli utilizzatori del nuovo servizio ferroviario (condizioni di qualità tecnica e commerciale, riduzione del sovraffollamento, possibilità di usufruire di tariffe integrate e differenziate, minor tempo di percorrenza, maggior scelta in termini di orari)
- indiretti sugli utilizzatori dei servizi ferroviari diversi dal nuovo servizio ferroviario (in termini di prestazioni e qualità)
- altri effetti, dovuti ad esternalità positive, come riduzione della congestione stradale, degli incidenti e delle emissioni inquinanti in ragione della quota di domanda sottratta alla mobilità privata, con positivi effetti di ampliamento della mobilità collettiva del territorio di riferimento

b) incidenza del nuovo servizio ferroviario sulla pianificazione dell'orario, sulle prestazioni e sulla qualità del servizio

A conclusione della propria analisi l'ART comunica alle parti interessate le risultanze e le motivazioni della propria decisione. Con tale decisione l'ART può <u>concedere l'accesso, concederlo con modifiche o rifiutarlo</u> (indicando le eventuali modifiche al nuovo servizio che garantiscano il rispetto delle condizioni per la concessione del diritto di accesso).

TEST compromissione nel Trasporto ferroviario – quadro normativo comunitario (1/2)

- Il diritto previsto in capo agli Stati membri di sottoporre l'entrata di nuovi servizi ferroviari al superamento dell'esame di equilibrio economico del contratto di servizio è disciplinato agli **artt. 11 e 11 bis della direttiva 2012/34/UE, come modificata dal IV pacchetto ferroviario**.

- Precisamente, **l'art. 11** (Limitazione del diritto di accesso e del diritto di far salire e scendere i passeggeri), stabilisce che:

  «1. Gli Stati membri possono limitare il diritto di accesso […] per i servizi di trasporto di passeggeri tra un dato punto di partenza e una data destinazione **quando uno o più contratti di servizio pubblico coprono lo stesso percorso o un percorso alternativo, se l'esercizio di tale diritto compromette l'equilibrio economico del contratto o dei contratti di servizio pubblico in questione**»;

  «2. Per stabilire se l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico sia compromesso, l'organismo o gli organismi di regolazione pertinenti […] procedono ad **un'analisi economica oggettiva e basano la propria decisione su criteri prestabiliti**. Essi procedono in tal senso in seguito ad una richiesta proveniente da uno dei seguenti soggetti, […]: a) la o le competenti autorità di aggiudicazione del contratto di servizio pubblico; b) qualsiasi altra autorità competente interessata dotata del diritto di limitare l'accesso ai sensi del presente articolo; c) il gestore dell'infrastruttura; d) l'impresa ferroviaria che adempie al contratto di servizio pubblico»;

TEST compromissione nel Trasporto ferroviario – quadro normativo comunitario (2/2)

«3. **L'organismo di regolazione motiva la propria decisione e precisa le condizioni alle quali uno dei seguenti soggetti** [ndr. soggetti elencati al punto 2] **può chiedere un riesame della decisione entro un mese dalla sua notifica** [...]. Qualora **l'organismo di regolazione** decida che l'equilibrio economico di un contratto pubblico sarebbe compromesso dal previsto servizio di trasporto di passeggeri […] **indica le eventuali modifiche a tale servizio** che permetterebbero di soddisfare le condizioni per la concessione del diritto di accesso di cui all'articolo 10, paragrafo 2»; […]

• «5. **Gli Stati membri possono anche limitare il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria ai fini della prestazione di servizi di trasporto nazionale di passeggeri tra un dato punto di partenza e una data destinazione all'interno dello stesso Stato membro** qualora: a) siano stati concessi diritti esclusivi al trasporto di passeggeri tra le stazioni in questione nell'ambito di un contratto di servizio pubblico aggiudicato prima del 16 giugno 2015; o b) siano stati concessi un diritto/un'autorizzazione aggiuntivi per effettuare servizi commerciali di trasporto di passeggeri in concorrenza con un altro operatore tra le stazioni in questione entro il 25 dicembre 2018 sulla base di un'equa procedura di gara, e purché gli operatori non ricevano alcuna compensazione per prestare tali servizi […]».

▪**All'art. 11-bis (Servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità), viene introdotto un regime speciale per i servizi AV** per i quali al proponente **un nuovo servizio AV non può essere opposto un rifiuto, ma eventualmente solo la modifica dello stesso.**

▪Come previsto dalla direttiva 2016/2370/UE, è stato di seguito emanato un nuovo regolamento di esecuzione (UE), il n. 2018/1795, che stabilisce la procedura e i criteri per l'effettuazione del test di equilibrio economico.

TEST compromissione nel Trasporto ferroviario – quadro normativo nazionale

La direttiva (UE) 2018/2370 è stata attuata nell'ordinamento nazionale con **il d.lgs. 139/2018, con il quale il legislatore nazionale è intervenuto, modificando il d.lgs. 112/2015 e prevedendo il test di equilibrio economico all'articolo 12 (Condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria) del d.lgs. 112/2015**, che sancisce:

- **la concessione dell'accesso all'infrastruttura ferroviaria alle imprese ferroviarie a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti.** Tale diritto comprende l'accesso alle infrastrutture di collegamento e agli impianti di servizio di cui all'articolo 13, comma 2 (comma 2)
- **la possibilità, in capo all'ART, di limitare tale accesso**, qualora l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico relativo ad un servizio offerto sullo stesso percorso o un percorso alternativo risulti compromesso (comma 5)
- **lo svolgimento, da parte dell'ART, di un'analisi economica oggettiva basata su criteri prestabiliti** con proprio provvedimento sottoposto al parere del Ministero dell'economia e delle finanze, per poter valutare l'eventuale compromissione dell'equilibrio economico di tale contratto. Tale analisi è svolta solo su richiesta della competente autorità di aggiudicazione del contratto di servizio pubblico, o del gestore dell'infrastruttura, o dell'impresa ferroviaria che adempie al contratto di servizio pubblico (comma 6)
- **l'adozione di decisioni motivate**: «L'organismo di regolazione motiva la propria decisione e precisa le condizioni alle quali l'autorità competente, il gestore dell'infrastruttura, l'impresa ferroviaria che adempie al contratto di servizio pubblico ovvero l'impresa ferroviaria che chiede l'accesso possono chiedere un riesame della decisione entro un mese dalla sua notifica» (comma 10)
- l'inserimento, all'interno delle decisioni motivate, di **indicazioni circa le eventuali limitazioni che permettano di soddisfare le condizioni per la concessione del diritto di accesso al nuovo operatore** (comma 11)
- la possibilità che l'autorità competente richieda all'impresa ferroviaria proponente il nuovo servizio il pagamento di **diritti di compensazione**, previo parere dell'organismo di regolazione (comma 11)