

## **Allegato 1. Criteri per il calcolo degli ammortamenti**

### **Metodologia di riferimento**

Al fine di determinare una stima del valore corrente degli ammortamenti sostenuti, la metodologia adottata è quella che nella regolazione anglosassone è basata sul *Current Cost Accounting* (CCA) oppure, con terminologia italiana, *metodo del costo storico rivalutato*. Tale metodologia determina il valore degli ammortamenti attraverso la rivalutazione dei costi storici e la ricostruzione dei relativi fondi di ammortamento secondo criteri economico-tecnici. Si ritiene che la metodologia utilizzata rifletta adeguatamente:

- a) Il costo della realizzazione delle immobilizzazioni.
- b) Il processo di senescenza e di obsolescenza sulla base di un'effettiva durata economico-tecnica delle immobilizzazioni.
- c) Il valore di ciascun cespite realisticamente consumato nelle attività di produzione svolte nell'ultimo esercizio amministrativo.

La valutazione analitica riguarda i cespiti suddivisi nelle seguenti categorie:

- a) rotabili, comprensivi degli investimenti in ICT (*Information and Communication Technology*) installati a bordo;
  - i. Bus
  - ii. Tram
  - iii. Metropolitane
  - iv. Treni
- b) impianti e macchinari;
- c) officine, depositi, fabbricati, terreni;
- d) investimenti in ICT diversi da quelli effettuati sul parco rotabile;

- e) investimenti in manutenzione capitalizzata eventualmente effettuati sui beni in comodato d'uso gratuito e oneroso.

Gli ammortamenti verranno valutati, per ciascuna tipologia di servizio, in base ai soli investimenti effettuati al fine di erogare il servizio di trasporto pubblico locale. Inoltre, con riferimento al punto e) del precedente elenco si osserva che, sebbene eseguiti su beni esclusi dal perimetro di calcolo del capitale investito netto, gli ammortamenti relativi agli interventi di manutenzione capitalizzati eseguiti su tali beni devono, poiché collegati a investimenti capitalizzati, essere riconosciuti come costi se effettuati al fine di erogare il servizio di trasporto pubblico locale.

La metodologia del costo storico rivalutato comporterebbe la rivalutazione a costi correnti di ciascun cespite di cui ai precedenti punti da a) a e). Tuttavia, vista la numerosità degli operatori presenti nel settore e la necessità di contenere i cosiddetti costi della regolazione (compresa la raccolta di micro dati economico-transportistici degli operatori), risulta impraticabile acquisire le informazioni di dettaglio di ciascun cespite di tutti operatori, necessarie ad effettuare l'operazione di rivalutazione. È altrettanto poco praticabile delegare il calcolo della rivalutazione direttamente agli operatori affidatari. Pertanto, la rivalutazione avverrà per comparti di cespiti, aggregati sulla base della loro appartenenza ai precedenti punti da a) a e), chiedendo agli operatori affidatari per tramite dell'Osservatorio una serie di dati medi su tali gruppi di cespiti. Per ciascuna modalità di trasporto, quindi, la rivalutazione riguarderà solo gli aggregati di cespiti di cui sarà possibile avere le necessarie informazioni attraverso la raccolta dati dell'Osservatorio.

La procedura di calcolo degli ammortamenti rivalutati per ciascun gruppo di cespiti è la seguente:

1. Nel gruppo di cespiti vengono inserite esclusivamente quelle immobilizzazioni di proprietà ancora presenti al 31/12/20XX nel bilancio dell'operatore affidatario del servizio, il cui valore contabile netto al 1/1/20XX sia positivo (cioè al netto di tutte le quote di ammortamento sostenute per il cespite e di eventuali sue svalutazioni), ed effettivamente utilizzate per la produzione del servizio in questione (sia integralmente, sia parzialmente in quanto condivise con altri servizi). Non vengono quindi incluse quelle immobilizzazioni

(possedute per qualunque ragione dall'operatore affidatario) che siano in eccesso e non utilizzate per la produzione del servizio (per esempio, un rotabile di proprietà dell'affidatario che anche durante la fascia di punta del servizio non è mai utilizzato né in linea né come scorta tecnica né tra le dotazioni necessarie a coprire i cicli di manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché le revisioni previste per legge). Non sono compresi nel gruppo di cespiti quei beni strumentali in leasing che, in applicazione dei principi contabili internazionali (IAS/IFRS), dovessero comunque risultare iscritti al 31/12/20XX tra le immobilizzazioni in bilancio.

2. Viene considerata la somma  $AMM_5$  degli ammortamenti relativi al gruppo di cespiti imputati nel bilancio 20XX (comprensivi delle eventuali quote, relative al bilancio 20XX, di interventi di manutenzione capitalizzata dei cespiti del gruppo). Tale valore viene fornito da ciascun operatore affidatario del servizio per tramite dell'Osservatorio. Per i cespiti utilizzati al 100% per il servizio in questione, deve essere considerato l'intero valore degli ammortamenti sostenuti. Per i cespiti utilizzati al X% per la produzione del servizio, si considera l'X% del valore degli ammortamenti sostenuti.
3. Viene considerato il livello  $A_5$  di anzianità media del gruppo di cespiti. Tale valore viene fornito dall'operatore affidatario del servizio per tramite dell'Osservatorio ed è pari alla media aritmetica dell'anzianità di ogni cespite del gruppo, arrotondata all'intero superiore. Il calcolo dell'anzianità di ogni cespite è fortemente condizionato dall'esecuzione di un *rilevante* intervento di ristrutturazione/ricondizionamento sul cespite stesso, cioè tale da ridurre significativamente l'anzianità accumulata dal cespite precedentemente all'intervento.

In particolare, l'anzianità di ogni cespite è così misurata:

- a. Per cespiti che non hanno mai subito *rilevanti* interventi di ristrutturazione/ricondizionamento: è pari al numero di mesi dall'immissione in esercizio conseguente all'immatricolazione fino a dicembre 20XX diviso 12, troncato alla prima cifra decimale (ad esempio, preso a riferimento l'anno 2013, per

- un cespite la cui prima immissione in esercizio successiva all'immatricolazione sia avvenuta a febbraio 2011, la sua anzianità risulta 2.9, cioè 35 diviso 12).
- b. Per cespiti che hanno subito almeno un *rilevante* intervento di ristrutturazione/ricondizionamento: è pari al numero di mesi dall'immissione in esercizio conseguente all'ultimo di tali interventi fino a dicembre 20XX diviso 12, troncato alla prima cifra decimale.
  - c. Per gli investimenti in manutenzione capitalizzata eventualmente effettuati sui beni in comodato d'uso gratuito e oneroso: è pari al numero di mesi dal completamento dell'intervento di manutenzione capitalizzata fino a dicembre 20XX diviso 12, troncato alla prima cifra decimale.
4. Viene considerata la somma  $VBN_S$  dei valori contabili netti (cioè al netto di tutte le quote di ammortamento sostenute e di eventuali svalutazioni) di tutti i cespiti del gruppo al 31/12/20XX, comprensivi degli eventuali interventi di manutenzione capitalizzata ad essi associati.
  5. Vengono presi a riferimento opportuni coefficienti di rivalutazione del valore contabile netto complessivo del gruppo di cespiti che tengano conto dell'anzianità media  $A_S$ . A tale fine si utilizza come deflatore l'indice pubblicato dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, oppure, se non disponibile, l'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC ISTAT). Sia in particolare  $D(A_S)$  il deflatore corrispondente all'anzianità  $A_S$ .
  6. Si definisce una vita economico-tecnica (*VET*) media del cespite che viene presa come riferimento (che potrebbe essere diversa da quella utilizzata dall'operatore affidatario del servizio per imputare le relative quote di ammortamento dei cespiti nel bilancio). Per le diverse categorie di beni strumentali, le vite utili tecnico-economiche sono riportate nella tabella 1.
  7. La rivalutazione degli ammortamenti relativi ai cespiti del gruppo è pari a:

$$AMM_R = \frac{(A_S * AMM_S + VBN_S) * D(A_S)}{VET}$$

Si osservi che tali ammortamenti rivalutati  $AMM_R$  verranno inoltre esplicitamente considerati (solo nel caso in cui  $A_S \leq VET$ ) ai fini del calcolo del costo economico del servizio nell'anno 20XX.

<b>Tipologia di cespiti</b>	<b>Vita economico-tecnica (in anni)</b>
a. Rotabili (con investimenti in ICT installati a bordo)	
i. Bus	15
ii. Tram	30
iii. Metropolitane	30
iv. Treni	30
b. Impianti e macchinari	30
c. Officine, depositi, fabbricati, terreni	30
d. Investimenti in ICT diversi da quelli installati a bordo dei rotabili	5
e. Investimenti in manutenzione capitalizzata su beni non di proprietà	15

**Tabella 1. Vita economico-tecnica**

### **Valorizzazione dei contributi pubblici in conto capitale in funzione delle diverse finalità di applicazione dei costi standard**

I contributi pubblici sono trasferimenti a favore delle imprese, finalizzati ad incentivare nuovi investimenti o ampliamenti degli stessi. Essi sono finanziamenti per i quali il finanziatore rinuncia agli interessi e al rimborso. Si tratta, in pratica, di fonti di finanziamento degli immobilizzi che non sono state sostenute dalle imprese e che hanno permesso alle stesse di ridurre il capitale investito netto.

Poiché ai fini del riparto delle risorse statali per il trasporto pubblico locale tra le Regioni a statuto ordinario deve essere assicurata anche la ricostituzione dei beni capitali oggetto di eventuali contributi pubblici in conto capitale e la remunerazione del capitale pubblico comunque immobilizzato in tali cespiti, la stima degli ammortamenti riconosciuti viene calcolata così come indicato nei punti da 1. a 7. includendo i contributi pubblici in conto capitale.

Diversamente, ai fini della utilizzazione dei costi standard come elemento di riferimento per la determinazione delle compensazioni di servizio pubblico da corrispondere alle aziende esercenti i servizi, sarà l'ente concedente a decidere se per tali fonti non debba essere riconosciuta una remunerazione alle imprese che ne hanno beneficiato, in funzione soprattutto della politica che l'ente vuole adottare in termini di incentivi agli investimenti nel parco rotabile e negli impianti per i soggetti affidatari. Quindi i contributi in conto capitale a fondo perduto ricevuti da amministrazioni pubbliche, finalizzati ad incentivare nuovi investimenti nel parco rotabile e negli impianti, potranno essere detratti dagli ammortamenti determinati con le modalità indicate nei punti da 1. a 7. in base a quanto deciso da ciascun ente affidante.