



**AGENS**

Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi

Roma, 20 giugno 2018

Alle Aziende TPL

**Informativa n. 016/18**

L o r o   S e d i

**OGGETTO:** DM MIT n. 157 del 28.03.2018: Definizione dei costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e dei criteri di aggiornamento e applicazione.

Facendo seguito alla nostra precedente Informativa dello scorso 25 maggio (la n. 012/18) si segnala che la Gazzetta Ufficiale n. 126 dell'1° giugno 2018 reca la pubblicazione del comunicato MIT con cui si rende nota l'emanazione del decreto ministeriale n. 157 del 28 marzo 2018 recante "*Definizione dei costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e dei relativi criteri di aggiornamento e di applicazione*".

Come noto, il DM in oggetto, da un punto di vista normativo, va fatto risalire alla Legge delega n. 42/2009 in materia di federalismo fiscale – la quale ha attribuito un ruolo significativo alla definizione dei livelli essenziali delle prestazioni e alla determinazione dei costi standard anche per i servizi di trasporto pubblico – e poi alla modifica introdotta, nel 2012, all'art. 17 del D. Lgs. n. 422/1997 (*Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di TPL, a norma dell'art. 4, co. 4, della L. 15 marzo 1997, n. 59*), il quale ha armonizzato la cornice normativa di settore ai principi della anzidetta Legge delega n. 42/2009.

In particolare, con la novella legislativa da ultimo intervenuta, si è stabilito l'obbligo per gli enti affidanti di osservare il criterio dei costi standard per la determinazione delle compensazioni connesse all'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico, nonché per la quantificazione dei corrispettivi da porre a base d'asta nelle procedure di gara per l'aggiudicazione dei servizi.

Premesso ciò, si riportano le principali novità d'interesse contenute nel DM in oggetto, tenendo conto della numerazione progressiva degli 11 articoli di cui lo stesso si compone:

➤ **Art. 1 - Modalità di determinazione dei costi standard e campo di applicazione**

Con l'art. 1 del decreto si chiarisce che il costo standard è determinato ed espresso per unità di servizio prodotta.

Il costo standard unitario per tutte le diverse modalità di servizio considerate viene determinato attraverso l'elaborazione dei dati economici e trasportistici dei gestori oggetto

Aderente alla

CONFINDUSTRIA

Viale Pasteur, 10  
00144 Roma  
Tel. 06/5903974  
Telefax 06/5903825  
e-mail: [agens@agens.it](mailto:agens@agens.it)  
C.f. 04276771005



delle rilevazioni dell'Osservatorio TPL.

Si precisa, inoltre, che i costi standard determinati in applicazione del DM di cui trattasi e gli indicatori programmatori ivi definiti, con criteri di efficienza ed economicità, sono utilizzati dagli enti che affidano i servizi di trasporto pubblico locale e regionale come elemento di riferimento per la quantificazione delle compensazioni economiche e dei corrispettivi da porre a base d'asta, con le eventuali integrazioni che tengano conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti locali in termini di programmazione dei servizi e di promozione dell'efficienza del settore.

Tali specificità si riferiscono prioritariamente:

- ai servizi con la modalità di trasporto autolinea, svolti nelle aree a domanda debole e ad elevato campo di variazione altimetrica;
- ai servizi ferroviari caratterizzati da particolari modalità di esercizio;
- ai servizi ulteriori, in relazione a specifici livelli di qualità e caratteristiche tecnologiche e di alimentazione anche del materiale rotabile, richiesti nei contratti di servizio dagli enti affidanti;
- ad ulteriori peculiarità caratterizzanti i territori in cui i servizi sono offerti.

### ➤ **Art. 3 - Determinazione dei costi standard**

L'art. 3 riporta in sintesi la descrizione dei metodi e delle modalità seguite per la determinazione dei costi standard unitari per le diverse modalità di servizio.

Come indicato al comma 6, in sede di prima applicazione, i costi standard non sono determinati per le modalità filovia, funivia, funicolare, marittimo regionale, lagunare, lacuale, fluviale regionale, a chiamata e per le attività di gestione delle infrastrutture ferroviarie.

Il costo standard unitario per i servizi di trasporto ferroviario regionale - si precisa - è determinato al netto dei costi dei canoni di accesso e di utilizzo dell'infrastruttura e servizi connessi, ad eccezione dei costi per il consumo di corrente elettrica per la trazione.

Come riportato al comma 7, inoltre, il calcolo del costo standard unitario tiene conto:

- dei costi industriali della produzione (materie e merci dirette, lavoro diretto, costi industriali indiretti per materie, merci e lavoro, ammortamenti, ecc);
- dei costi generali (commerciali, derivanti dai compensi degli organi sociali e della direzione generale, contributi associativi, consulenze amministrative, costi per le attività amministrative e per il monitoraggio dei servizi e della loro qualità compreso il sistema informativo di supporto, ecc);
- dell'equa remunerazione del capitale investito netto;
- delle tasse e delle imposte non detraibili.

Infine, ai sensi dei commi 8 e 9, l'ammmodernamento del materiale rotabile è espresso in termini di ammortamento dei veicoli di proprietà.

### ➤ **Art. 4 - Fattori di contesto**

L'articolo 4 individua i "fattori di contesto" che tengono conto delle specificità di svolgimento del servizio: le "aree metropolitane", ovvero quelle corrispondenti alle città metropolitane come individuate nella Legge n. 56/2014, e le "aree a domanda debole", ovvero le "(...) realtà territoriali, urbane o extraurbane, o agglomerati di comuni con



*frazioni, caratterizzate da domanda di trasporto di ridotta entità per la dispersione dell'utenza e la conformazione e/o orografia del territorio".*

Per quanto concerne le seconde, i relativi criteri di identificazione, devono basarsi su indicatori primari (di cui al successivo comma 4), che devono essere tutti presenti, e indicatori secondari (di cui al comma 5), almeno uno dei quali deve ricorrere.

Il comma 7, infine, chiarisce che nel modello di determinazione dei costi standard unitari, stabilito nel decreto, *"i fattori di contesto di svolgimento del servizio di cui al presente articolo sono efficacemente rappresentati dalle variabili riguardanti la velocità commerciale e la quantità di corsa-km di servizio"*.

#### ➤ **Art. 5 - Ragionevole margine di utile**

Tra le novità più importanti del DM, deve poi considerarsi la quantificazione del ragionevole margine di utile da garantire al gestore all'interno della funzione di determinazione del costo standard.

In analogia con quanto stabilito dall'Allegato al Regolamento CE 1370/2007 e ribadito anche dalla Autorità dei Trasporti, l'utile ragionevole viene definito come equa remunerazione del capitale investito netto.

Orbene, nelle more delle determinazioni di competenza dell'Autorità dei trasporti, ai fini della determinazione dei costi standard unitari, il DM del 28 marzo 2018 prevede che l'equa remunerazione del capitale investito netto "è pari al prodotto del costo medio ponderato del capitale (WACC) per il capitale investito netto", come definiti negli allegati al DM.

#### ➤ **Art. 9 - Ammortamento standard**

Altro aspetto di preminente rilievo del modello di determinazione del costo standard adottato è il riconoscimento, nella funzione di costo unitario dei costi di ammortamento, degli investimenti effettuati per l'ammortamento del parco rotabile impiegato nel servizio.

Più specificamente, per il servizio con autolinea, l'ammortamento standard unitario di ciascun veicolo è determinato in misura pari all'ammortamento annuo del veicolo rapportato ad una quantità standard di km percorsi; per i servizi con le modalità di trasporto tranviaria, metropolitana e ferroviaria del trasporto ferroviario regionale, l'ammortamento standard unitario di ciascun livello è determinato in misura pari all'ammortamento annuo dello stesso rapportato alla quantità standard di posti e km offerti.

Si precisa, inoltre, a norma dell'**articolo 10** del Decreto, che l'adeguamento dei costi standard unitari avverrà annualmente, attraverso l'applicazione del tasso di inflazione effettivo dell'anno precedente determinato in base all'indice ISTAT, relativo alle spese di esercizio dei mezzi di trasporto.

Per completezza, ricordiamo che il provvedimento legislativo si compone dei seguenti allegati:

- Allegato 1 - Criteri per il calcolo degli ammortamenti;
- Allegato 2 - Criteri per il calcolo dell'equa remunerazione del capitale;



**AGENS**

*Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi*

- Allegato 3 - Metodologia di calcolo e standard produttivi per la determinazione dei costi standard unitari con il metodo analitico per processi e attività industriali: per i servizi con modalità di trasporto tranviaria e per i servizi con modalità di trasporto metropolitana;
- Allegato 4 - Determinazione degli ammortamenti standard.

Tutto il materiale inerente il DM in oggetto, oltre che sul sito Agens, è consultabile anche sul sito istituzionale del Ministero dei trasporti al seguente indirizzo:

<http://www.mit.gov.it/normativa/decreto-ministeriale-numero-157-del-28032018>

Si precisa, da ultimo, che la data di entrata in vigore del DM, di cui all'articolo 11 del Decreto, è il 16 giugno 2018.

Con riserva di fornire ulteriori approfondimenti, porgiamo cordiali saluti.

p. IL DIRETTORE GENERALE