

Torino, 3 giugno 2025

Spett.le

Autorità di Regolazione dei Trasporti

pec@pec.autorita-trasporti.it

OGGETTO: Consultazione – Costi di riferimento TPL su strada – delibera 28/2025

Si trasmettono le osservazioni alla delibera di cui in oggetto per opportuna analisi da parte dell'Autorità.

Le osservazioni proposte da AMP nascono dall'esperienza maturata nell'applicazione delle deliberazioni dell'Autorità che hanno sempre fornito un rilevante aiuto nell'attività dell'Ente. Si coglie pertanto l'occasione per ringraziare l'Autorità per l'impegno profuso nello sviluppare una sempre maggiore conoscenza delle tematiche della regolazione e nel fornire documentazione di supporto per l'applicazione da parte degli EA.

In riferimento alla specifica deliberazione, si desidera sottolineare che l'approccio metodologico per fasi rappresenta un'opportunità per sviluppare gradualmente modelli di calcolo idonei e utilizzabili da tutti gli EA.

Le osservazioni proposte mirano proprio in questa direzione, ovvero utilizzare la deliberazione come primo passo per analizzare e condividere, anche operativamente, le informazioni e il contesto. L'utilizzo per gli scopi attesi dall'Autorità potrà così essere raggiunto al termine del percorso di modellizzazione dei costi.

Per quanto riguarda i dati e gli indicatori descritti nell'Annesso 1 e 2 non si forniscono osservazioni di dettaglio ma solo due osservazioni di carattere generale:

- Il dettaglio analitico della costruzione dei singoli costi necessita di una adeguata base di riferimento che possa essere oggettivamente ed univocamente acquisita (se si guarda ad esempio la temperatura esterna è necessario che sia fornito anche una base dati di riferimento sulla quale consultare il dato elementare e definire l'univoca funzione che fornisce il dato di riferimento per comune, per aggregazione di comuni, per fascia temporale);
- L'elenco degli indicatori non deve considerarsi esaustivo e/o vincolante; si tratta di un elenco dinamico aggiornabile e/o adeguabile da ogni EA alla realtà in esame; di tanto bisognerebbe dare atto nella deliberazione dell'Autorità.

Le osservazioni ai quesiti Q1, Q2 e Q3 sono descritte in allegato, ove si sono proposte alcune integrazioni/modifiche al documento in consultazione finalizzate a raggiungere, almeno parzialmente lo scopo.

Si è cercato di analizzare tutta la documentazione predisposta da ART ma potrebbe essere che le nostre osservazioni non abbiano colto a pieno il senso della proposta ART, ovvero non siano intervenute in ogni parte del testo ove lo stesso tema è trattato, ovvero non siano state esaustivamente descritte ed analizzate; pertanto si resta a disposizioni per ogni eventuale chiarimento.

Cordiali saluti.

Il Direttore

Cesare Paonessa¹

¹ Il documento è firmato digitalmente ai sensi del D.lgs. 82/2005 s.m.i. e norme collegate e sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa

<i>Punto dell'articolo/Annesso/Quesito riferimento</i>
Q1 – definizione e)
<i>Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta</i>
d) Costi di riferimento: indicatori di costo, che stimano le risorse necessarie alla gestione del servizio secondo criteri di efficienza, o costi benchmark
<i>Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato</i>
<i>d) Costi di riferimento: valori di costo unitari benchmark che permettono di stimare in modo efficiente le risorse finanziarie necessarie alla gestione di specifiche componenti dei processi aziendali di produzione del servizio</i>
<i>Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione</i>
<p><i>Si ritiene più opportuno che la definizione d) sia coerente con il contenuto della delibera che, attraverso metodologie analitiche, individua i costi unitari di solo 3 componenti del costo dei processi aziendali di produzione del servizio: il costo dei carburanti di trazione, il costo del personale di guida, il costo di manutenzione del materiale rotabile.</i></p> <p><i>Si anticipa una osservazione che sarà riportata anche in seguito.</i></p> <p><i>Fra i costi previsti dalla delibera è anche il costo di disponibilità e manutenzione dei punti di ricarica per gli autobus elettrici. Seppur si ritiene che tale stima sia importante, non appare ad oggi rilevante nella gestione del servizio mentre sarebbe ancora più rilevante affrontare il costo di diponibilità e manutenzione degli impianti di rifornimento per gli autobus a trazione termica che costituiscono il 91% della flotta autobus in Italia e degli autobus a metano (cfr. pag. 15/40 relazione AIR).</i></p>

<i>Punto dell'articolo/Annesso/Quesito riferimento</i>
Q1 – Glossario m)
<i>Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta</i>
m) MISE: Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica;
<i>Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato</i>
m) MASE: Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica;
<i>Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione</i>
Come noto la sigla del Ministero è MASE

Punto dell'articolo/Annesso/Quesito riferimento
<p>Q2. Si richiedono osservazioni in merito:</p> <p>i. agli obiettivi regolatori individuati al punto 1, come più ampiamente dettagliati nella Relazione illustrativa e nello schema di Analisi di impatto della regolazione, evidenziando eventuali ulteriori aspetti e obiettivi da considerare;</p> <p>ii. alla specificazione delle caratteristiche del costo di riferimento di cui al punto 1;</p>
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta
<p>1. Il presente atto definisce i primi orientamenti per la determinazione dei costi di riferimento per i servizi di TPL su strada oggetto di OSP, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettere a), b) e f), del d.l. 201/2011 e in attuazione dell'articolo 7, comma 1, del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201, al fine di incentivare la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per l'utenza, le imprese e i consumatori attraverso adeguati obiettivi di efficacia, efficienza e sviluppo sostenibile. I costi di riferimento, da definire come indicatori di costo unitari, stimano le risorse necessarie alla gestione del servizio da parte di un'impresa adeguatamente dotata di mezzi e impianti e secondo criteri di efficienza, date predefinite condizioni di qualità.</p>
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
<p>1. Il presente atto definisce i primi gli orientamenti per la determinazione dei primi costi di riferimento per i servizi di TPL su strada oggetto di OSP, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettere a), b) e f), del d.l. 201/2011 e in attuazione dell'articolo 7, comma 1, del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201, al fine di incentivare la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per l'utenza, le imprese e i consumatori attraverso adeguati obiettivi di efficacia, efficienza e sviluppo sostenibile. I costi di riferimento, da definire definiti come indicatori valori di costo unitari che permettono di stimare in modo efficiente le risorse finanziarie necessarie alla gestione di specifiche componenti dei processi aziendali di produzione del servizio da parte di un'impresa adeguatamente dotata di mezzi e impianti e secondo criteri di efficienza, date predefinite condizioni di qualità. di efficienza organizzativa improntati all'evoluzione digitale.</p>
Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione
<p>Si ritiene più appropriato utilizzare l'aggettivo "primi" in riferimento ai costi piuttosto che agli orientamenti. Infatti, associando "primi" agli orientamenti, si potrebbe intendere che i costi definiti nella delibera siano ancora in fase di definizione, in attesa di ulteriori indicazioni.</p> <p>La delibera analizza esclusivamente alcuni aspetti della produzione del servizio che, pur essendo rilevanti, rappresentano solo una parte dei costi di riferimento complessivi. È importante evidenziare, in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - i costi relativi alla disponibilità e manutenzione dei punti di rifornimento dei carburanti, come gasolio e metano; si richiama a tal fine la relazione AIR che a pagina 15 evidenzia come la trazione a gasolio sia ancora ampiamente dominante (91%) - i costi legati alla disponibilità e gestione dei depositi per i veicoli. <p>Questi elementi costituiscono fattori essenziali per valutare l'efficienza produttiva della gestione, al pari dei costi già presi in esame nella delibera.</p> <p style="text-align: center;">***</p> <p>Si ritiene inoltre che uno dei temi che andrebbe affrontato è legato alla “digitalizzazione”; con tale termine si intende l'insieme dei processi necessari a gestire integralmente un'azienda di trasporto pubblico locale in maniera digitale, ovvero strutturare l'organizzazione aziendale e i flussi informativi</p>

in modo efficiente e interconnesso. Si tratta di un obiettivo strategico necessario a guidare lo sviluppo della mobilità collettiva e del TPL in particolare.

E' pertanto necessario specificare quali siano le "predefinite condizioni di qualità" utilizzabili come riferimento anche per rappresentare una tendenza strategica da perseguire.

Ad esempio se le "predefinite condizioni di qualità" facessero riferimento a dotazioni tecnologiche degli autobus andrebbe meglio specificato quali possono essere i costi di ammortamento e di manutenzione cui fare riferimento

Punto dell'articolo/Annesso/Quesito riferimento
<p>Q2. Si richiedono osservazioni in merito:</p> <p>iii. all'ambito soggettivo e oggettivo di cui al punto 2, ivi inclusa l'indicazione degli atti degli EA nei quali utilizzare i costi di riferimento e le modalità di loro utilizzo, nelle diverse modalità di affidamento;</p>
Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta
<p>2. I SC e i relativi EA, ognuno per le rispettive competenze, sono tenuti all'applicazione delle misure regolatorie di cui al presente atto, quali parametri di benchmark da adattare alle specificità del servizio oggetto di affidamento, in sede di:</p> <p>a) individuazione dei servizi da assoggettare a OSP e definizione dei lotti da affidare, anche al fine di valutare la convenienza economica di configurazioni di lotti alternative nell'ambito della RdL di cui alla delibera n. 48/2017;</p> <p>b) scelta della modalità di affidamento e predisposizione dei PEFS e della RdA, secondo le pertinenti misure di regolazione della delibera n. 154/2019, ivi inclusa la fissazione degli obiettivi di efficacia e efficienza di cui alla Misura 16;</p> <p>c) aggiornamento dei PEFS allegati ai CdS affidati in house o con modalità diretta, al termine di un periodo regolatorio; i criteri di redazione e i contenuti del PEFS sono sottoposti alla valutazione preventiva dell'Autorità secondo le modalità previste per la RdA nella Misura 2, punto 2, della delibera n. 154/2019</p>
Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato
<p>2. I SC e i relativi EA, ognuno per le rispettive competenze, sono tenuti all'applicazione delle misure regolatorie di cui al presente atto, quali parametri di benchmark da adattare alle specificità del servizio oggetto di affidamento, in sede di:</p> <p>a) individuazione dei servizi da assoggettare a OSP e definizione dei lotti da affidare, anche al fine di valutare la convenienza economica di configurazioni di lotti alternative nell'ambito della RdL di cui alla delibera n. 48/2017;</p> <p>b) scelta della modalità di affidamento e predisposizione dei PEFS e della RdA, secondo le pertinenti misure di regolazione della delibera n. 154/2019, ivi inclusa la fissazione degli obiettivi di efficacia e efficienza di cui alla Misura 16;</p> <p>c) aggiornamento dei PEFS allegati ai CdS affidati in house o con modalità diretta, al termine di un periodo regolatorio; i criteri di redazione e i contenuti del PEFS sono sottoposti alla valutazione preventiva dell'Autorità secondo le modalità previste per la RdA nella Misura 2, punto 2, della delibera n. 154/2019</p>
Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione
<p>L'ambito di applicazione va meglio definito. Il supporto dei costi di riferimento, trattandosi di un apporto marginale alla definizione del costo complessivo del servizio non può essere usato come elemento per quanto indicato ai punti a), b), c) della delibera; inoltre non essendo stata individuata una funzione di costo complessiva ogni utilizzo porterebbe ad una pesatura differenziali delle componenti ART che, se utilizzate in sede di gestione contrattuale genererebbero contenzioso con le IA.</p> <p>Si propone di utilizzare i costi di riferimento per l'individuazione di obiettivi di efficacia ed efficienza, analogamente a quanto fatto con la deliberazione 120/2018:</p> <p>a) Benchmarck sui valori adottati dall'EA nella redazione del PEF con motivazione analitica degli eventuali scostamenti</p>

b) Benchmark sull'andamento inflattivo delle singole componenti di costo durante la durata del Contratto di Servizio per adeguamento PEF e gestione matrice dei rischi.

c) Benchmark sui valori adottati dall'IA e degli obiettivi di efficienza all'atto

Queste due modalità applicative appaiono idonee a perseguire lo scopo dell'Autorità e favorire lo sviluppo dei passi successivi ed in particolare della pubblicazione annuale dei valori di cui alla misura 2 punto 1 c)

La motivazione deriva dal fatto che non è comprensibile quali possa essere il contributo che i costi di riferimento individuati possano fornire per:

a) individuazione dei servizi da assoggettare a OSP e definizione dei lotti da affidare, anche al fine di valutare la convenienza economica di configurazioni di lotti alternative nell'ambito della RdL di cui alla delibera n. 48/2017;

Facciamo l'esempio del costo del carburante.

Le classi di variabilità introdotte, ad esempio per velocità commerciale, rappresentano solo una modalità applicativa dei costi: se la velocità commerciale è inferiore a 18 km/h si individua un costo, altrimenti un altro, con fasce di variabilità molto alte, mentre sarebbe opportuno avere funzioni continue o fasce di variabilità molto fitte (ad esempio per 0,5 km/h).

E' chiaro che l'azione di programmazione dei servizi può contribuire ad ottimizzare i costi dei consumi; qualora l'EA potesse introdurre elementi di variabilità della velocità commerciale lo farebbe per perseguire miglioramento della qualità del servizio ed efficienza gestionale dei fattori della produzione e se riuscisse a migliorare la velocità commerciale da 20 km/h a 22 km/h, l'utilizzo delle ampie fasce di variabilità proposte non porterebbe alla variazioni di costi di riferimento.

Non si comprende pertanto in che misura questo può contribuire a definire la dimensione dei lotti.

Anche riferendosi al parametro di riferimento dei costi dell'energia si rileva come una dei parametri fondamentali sia la temperatura media esterna di riferimento che non fornisce alcun contributo per la definizione dei lotti essendo questo parametro non variabile in ambiti contigui e, anche qualora fosse possibile individuare la temperatura media per comune dovrebbe poi essere individuata una funzione che fornisce un valore associabile ad una aggregazione dei comuni (la media delle temperature? la mediana? la moda?); essenziale è anche la funzione che lega le stagionalità (ad esempio il mese di agosto, con minimi servizi di tpl, dovrebbe essere ponderato in confronto con il resto dell'anno)

Le classi di variabilità introdotte, ad esempio per velocità commerciale, rappresentano solo una modalità applicativa dei costi: se la velocità commerciale è inferiore a 18 km/h si individua un costo, altrimenti un altro, con fasce di variabilità molto alte, mentre sarebbe opportuno avere funzioni continue o fasce di variabilità molto fitte (ad esempio per 0,5 km/h).

E' chiaro che l'azione di programmazione dei servizi può contribuire ad ottimizzare i costi dei consumi; qualora l'EA potesse introdurre elementi di variabilità della velocità commerciale lo farebbe per perseguire miglioramento della qualità del servizio ed efficienza gestionale dei fattori della produzione e se riuscisse a migliorare la velocità commerciale da 20 km/h a 22 km/h, l'utilizzo delle ampie fasce di variabilità proposte non porterebbe alla variazione di costi di riferimento.

Per quanto sopra non sussistono elementi per contribuire a definire la dimensione dei lotti.

<i>Punto dell'articolo/Annesso/Quesito riferimento</i>
Q2. Si richiedono osservazioni in merito: iv. all'ambito temporale di cui al punto 3;
<i>Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta</i>
3. Rientrano nell'ambito di applicazione delle Misure di regolazione gli atti di cui al precedente punto 2, lettere a), b), c), sottoposto all'Autorità, per i rispettivi pareri o osservazioni, in data successiva all'entrata in vigore del presente atto.
<i>Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato</i>
3 Rientrano nell'ambito di applicazione delle Misure di regolazione gli atti di cui al precedente punto 2, lettere a), b), c), sottoposto all'Autorità, per i rispettivi pareri o osservazioni, in data successiva all'entrata in vigore del presente atto. completamento dell'assetto regolatorio di cui ai punti 1 e di cui alla misura 2; in data successiva all'entrata in vigore del presente atto gli atti sottoposti alle autorità sono utilizzati ai soli fini delle elaborazioni dell'Autorità per la "Fase di prima applicazione" di cui alla Misura 2
<i>Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione</i>
<p>Come già introdotto al punto 1 della Misura 1 si tratta di una prima fase di lavoro; tale fase di lavoro sarà portata a compimento secondo il percorso definito nella Misura 2 che prevede una Fase di prima elaborazione.</p> <p>Tale fase effettua analisi statistiche e di clusterizzazione delle informazioni e pertanto è propedeutica alla fase a regime. Solo nella fase a regime le metodologie approntate dall'Autorità potranno essere oggetto di parere.</p>

<i>Punto dell'articolo/Annesso/Quesito riferimento</i>
Q3. Si richiedono osservazioni in merito:
i. Alla metodologia ed alle fonti proposte (punto 1);
<i>Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta</i>
1. I costi di riferimento sono individuati attraverso una metodologia ibrida che integra modelli econometrico statistici e modelli analitici e che si sviluppa gradualmente nel tempo, in relazione alla disponibilità di serie storiche adeguate di dati economico patrimoniali e tecnici di CoReg per CdS [...] analisi multivariata per cluster.
<i>Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato</i>
1. I costi di riferimento sono individuati attraverso una metodologia ibrida che integra modelli econometrico statistici e modelli analitici e che si sviluppa gradualmente nel tempo, in relazione alla disponibilità di serie storiche adeguate di dati inerenti le dinamiche dei prezzi e di dati economico patrimoniali e tecnici di CoReg per CdS [...] analisi multivariata per cluster.
<i>Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione</i>
<p>La tipologia di indicatori che l'Autorità si propone di monitorare sono fortemente influenzate dalle dinamiche dei prezzi dei fattori di produzione e delle materie prime. E' necessario che sia costruito un quadro di riferimento affinché i dati e gli indicatori pubblicati annualmente siano effettivamente analizzabili, confrontabili ed utilizzabili.</p> <p>In tal senso l'Autorità deve rendere disponibili, contestualmente, le basi dati di riferimento affinché tutti i soggetti coinvolti possano accedervi per effettuare le proprie valutazioni. Questo è particolarmente rilevante in vista della possibilità che, in un prossimo futuro, tali valutazioni assumano un ruolo formale nei pareri espressi dall'Autorità.</p> <p>Si pone ad esempio l'indicatore costo del carburante a vettura-km; l'indicatore è fortemente influenzato dal prezzo della materia prima che è fluttuante con elevata frequenza; come noto esiste anche una fluttuazione territoriale. Infatti la Relazione trimestrale sui prezzi dei carburanti del MIMIT ha periodicità trimestrale e descrive l'andamento dei prezzi alla pompa in modalità self in Italia (disaggregata per provincia), in relazione sia agli impianti stradali che autostradali.</p> <p>Un altro esempio è l'indicatore riferito ai consumi energetici che, nella formulazione proposta, è parametrato alla temperatura esterna; si tratta di fattore fortemente variabile territorialmente anche a livello sub provinciale e nel tempo.</p> <p>E' pertanto necessario che nel confrontare ogni indicatore fra due annualità lo stesso sia depurabile dalle dinamiche dei prezzi, o dei fattori esterni, sia territoriali che stagionali.</p>

<i>Punto dell'articolo/Annesso/Quesito riferimento</i>	
<p>Q3. Si richiedono osservazioni in merito:</p> <ul style="list-style-type: none"> ii. alla gradualità della metodologia proposta e alle sue fasi di sviluppo (punto 1, lett. a-g); iii. alla scelta delle voci di costo per le quali calcolare i modelli analitici di cui all'Annesso 1 (punto 1 sub a); iv. alla scelta delle voci di costo di cui pubblicare le statistiche di riferimento e all'individuazione di KPI di efficienza, efficacia e redditività contenuti nell'Annesso 2 (punto 1 sub b); v. ai criteri di valorizzazione degli indicatori di costo e dei KPI di efficienza, efficacia e redditività contenuti nell'Annesso 2, di cui al punto 1 sub b), e alla loro ipotesi di pubblicazione annuale (punto 1 sub c); 	
<i>Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta</i>	
<p>2. I costi di riferimento sono individuati attraverso una metodologia ibrida che integra modelli econometrico statistici e modelli analitici e che si sviluppa gradualmente nel tempo, in relazione alla disponibilità di serie storiche adeguate di dati economico patrimoniali e tecnici di CoReg per CdS [...] analisi multivariata per cluster.</p>	
<i>Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato</i>	
<p>Nessuna osservazione</p>	
<i>Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione</i>	
<p>Si condivide la metodologia di sviluppo del lavoro per fasi.</p> <p>Si ritiene opportuno che l'elenco delle voci all'Annesso 2 non debba considerarsi esaustivo ma aggiornabile per condizioni contingenti o perché ritenuto significativo a seguito delle analisi emerse anche senza che sia necessario modificare l'atto regolatorio.</p>	

<i>Punto dell'articolo/Annesso/Quesito riferimento</i>	
Q3. Si richiedono osservazioni in merito:	
vi.	alle modalità di utilizzo degli indicatori di costo e dei KPI forniti dall'Autorità anche ad integrazione del costo standard di cui al d.m. 157/2018 (punto 2).
<i>Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta</i>	
2. In fase di prima applicazione, nelle more della definizione dei modelli di cui alla “Fase a regime”, gli EA utilizzano gli indicatori di costo e i KPI di cui agli Annessi 1 e 2 secondo quanto indicato nella Misura 1, punto 2 e illustrano, nell'ambito della RdA, le modalità con le quali gli stessi sono presi a riferimento, per le partizioni territoriali e i sottogruppi di appartenenza del CdS, anche nell'ambito di una integrazione del modello di costo standard di cui al d.m. n. 157 del 28 marzo 2018.	
<i>Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato</i>	
2. In fase di prima applicazione, nelle more della definizione dei modelli di cui alla “Fase a regime”, gli EA utilizzano elaborano, in tutto od in parte in funzione della disponibilità di informazioni , gli indicatori di costo e i KPI di cui agli Annessi 1 e 2 secondo quanto indicato nella Misura 1, punto 2 e illustrano, nell'ambito della RdA, le modalità con le quali gli stessi sono presi a riferimento, per le partizioni territoriali e i sottogruppi di appartenenza del CdS, elaborati e le basi dati utilizzate. anche nell'ambito di una integrazione del modello di costo standard di cui al d.m. n. 157 del 28 marzo 2018.	
<i>Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica ed integrazione</i>	
<p>L'utilizzo dei parametri implica la definizione di un modello di costo di dettaglio analogo a quello utilizzato per definire l'indicatore, tale attività è propria della metodologia di ART e non è possibile che sia replicata e/o simulata dagli EA in maniera autonoma.</p> <p>E' tuttavia opportuno che ogni EA, nella redazione della relazione di affidamento elabori ed analizzi gli indicatori proposti dall'Autorità, od altri ritenuti significativi ai fini informativi e di supporto alle analisi condotte.</p> <p>Non è invece possibile procedere ad una integrazione del modello del costo standard in quanto la metodologia utilizzata dal DM rappresenta un modello di costo completo e non disaggregabile per singole voci di costo; inoltre il modello del Costo Standard è una funzione della velocità commerciale e induce variazione del costo per ogni variazione della velocità commerciale.</p>	