

## CONFERENZA DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME



### COORDINAMENTO INTERREGIONALE TECNICO INFRASTRUTTURE, MOBILITÀ E GOVERNO DEL TERRITORIO

**Delibera ART n. 195/2025, recante “Individuazione dei costi di riferimento dei servizi di trasporto pubblico locale su strada in attuazione dell’articolo 7, comma 1, del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201 – Fase di prima attuazione”. Contributo del coordinamento interregionale tecnico infrastrutture, mobilità e governo del territorio.**

| Punto della Misura / Annesso / Quesito rif.   | Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta | Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato | Breve nota illustrativa dell’osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione   |
|---|--|--|--|
| <b>Q1</b><br><b>Misura 1</b><br><b>Si richiedono osservazioni in merito:</b><br><br><b>i.</b> oggetto dell’atto in fase di prima attuazione dell’art. 7, c. 1, del d.lgs. 201/2022 (integrazioni) |  |  | <p>L’applicazione puntuale delle misure regolatorie previste dal presente atto costituisce un supporto utile, in particolare, nei contesti in cui la predisposizione delle procedure di gara debba avvenire in assenza di una base informativa completa o sufficientemente strutturata. Tuttavia, l’adesione rigorosa ai modelli di calcolo e ai parametri proposti può risultare eccessivamente vincolante qualora le condizioni operative effettive si discostino in modo significativo dalle assunzioni sottostanti ai modelli stessi.</p> <p>In particolare, con riferimento alla lettera c), si evidenzia la necessità di</p> |

| <b>Punto della Misura / Annesso / Quesito rif.</b>   | <b>Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta</b> | <b>Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato</b> | <b>Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione</b>  |
|--|---|---|--|
| punto 1);<br><br><b>ii. modalità di applicazione delle misure del presente atto di cui al punto 2.</b> |   |   | <p>definire le modalità di interazione tra dati storici e modelli di identificazione dei costi di riferimento.</p> <p>Nelle misure regolatorie previste dal presente atto si riconosce la volontà di fornire un supporto utile in assenza di una base informativa completa o sufficientemente strutturata. Tuttavia, l'adesione rigorosa ai modelli di calcolo e ai parametri proposti può risultare eccessivamente vincolante qualora le condizioni operative effettive si discostino in modo significativo dalle assunzioni sottostanti ai modelli stessi. Pertanto, da parte dell'EA si condivide la possibilità di discostarsi dai parametri e dai modelli di calcolo proposti, motivando opportunamente le scelte alternative.</p> <p>Si condivide l'introduzione della possibilità di discostarsi dalle misure della delibera dandone adeguata motivazione.</p> <p>Rispetto alla Misura 1 p.to 2 lett. C (aggiornamento dei PEFS allegati ai CdS affidati in house), ritenendo l'affidamento diretto una modalità di individuazione del soggetto affidatario adeguatamente normata e che, dal punto di vista regolatorio, esaurisce la sua specificità nel momento in cui l'Autorità si esprime sulla Relazione di Affidamento, si propone che l'aggiornamento del PEFS non debba essere sottoposto nuovamente a parere di ART al termine dei periodi regolatori intermedi alla validità del contratto, poiché si ritiene sufficiente l'approvazione iniziale del modello di calcolo espressa in sede di parere sulla RdA; sono naturalmente fatte salve eventuali modifiche del modello, che al contrario vanno necessariamente sottoposte di nuovo all'Autorità.</p> |

| <b>Punto della Misura / Annesso / Quesito rif.</b>  | <b>Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta</b> | <b>Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato</b> | <b>Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione</b>  |
|---|---|---|--|
| <p><b>Q2.</b><br/><b>Misura 2</b></p> <p>Si richiedono osservazioni in merito:</p> <p><b>i.</b> alle modalità di applicazione dei modelli analitici (punto 1) e alle relative specificazioni individuate (punto 2);</p> |   |   | <p><b>Punto 1)</b><br/>Vedasi osservazione al punto 5.</p> <p>Si condivide l'approccio per cui, le voci di costo non ricomprese nei modelli della presente proposta di delibera, vadano ricondotte ai criteri della delibera ART154/2019, ovvero al d.m. 157/2018 per tram e metropolitane. Alla luce di questo rimando ed appurata l'assenza di alcune fattispecie (es. i costi dell'energia di trazione e di manutenzione per i filobus) si ravvisa la necessità di garantire la facoltà, per l'EA, di utilizzare criteri e/o modalità alternative per la determinazione dei costi, dandone adeguata motivazione.</p> <p>Con riferimento all'indicizzazione dei costi, si concorda sulla facoltà dell'EA di individuare un insieme di indici previsionali più aderente alle caratteristiche del contratto, alle peculiarità del bacino interessato ed alla struttura dei costi medesimi, dandone opportuna e adeguata trattazione nella RdA. In merito si evidenzia come alcuni indici quali l'Istat NIC 072 siano riferiti ad un panierino di prezzi al consumo generalista che può discostarsi in maniera significativa da quello afferente alle aziende di trasporto (si pensi al costo del personale).</p> <p><b>Punto 2)</b><br/>Con riferimento al fatto che i costi di riferimento desumibili dai modelli analitici previsti nell'Annesso 1, <i>“ove il modello analitico di relativa</i></p> |

| <b>Punto della Misura / Annesso / Quesito rif.</b> | <b>Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta</b> | <b>Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato</b> | <b>Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione</b>   |
|--|---|---|---|
|  |   |   | <p><i>determinazione non preveda già parametri che ne consentano l'aggiornamento al momento della predisposizione dei PEFS di utilizzo, sono adeguati a indici previsionali di andamento dei prezzi", si osserva quanto segue.</i></p> <p>Si ritiene opportuno, ai fini di una modalità uniforme di applicazione da parte dei diversi EA, l'indicazione da parte dell'Autorità di uno specifico indicatore previsionale dell'andamento dei prezzi, scelto, ad esempio, tra quelli ufficiali disponibili (Tasso Inflazione Programmata (TIP), Indice armonizzato dei prezzi al consumo (IPCA), ISTAT NIC 072 - spese di esercizio dei mezzi di trasporto, 00ST generale senza tabacchi), in modo tale da assicurare la maggior coerenza possibile con il settore di riferimento.</p> <p>L'Art 10 del D.M. 157/2018 prevede che l'aggiornamento del costo standard complessivo all'inflazione sia effettuato annualmente utilizzando l'indice dei prezzi al consumo ISTAT NIC 072 dell'anno precedente.</p> <p>Tuttavia, il paniere dell'indice ISTAT NIC 072 - spese di esercizio dei mezzi di trasporto - è riferito ai prezzi al consumo per l'intera collettività (quindi non è specifico delle aziende TPL), inoltre considera i pezzi di ricambio e accessori, i carburanti e lubrificanti, i servizi connessi (affitto e noleggio, pedaggi, prezzi autoscuole) ma non include il costo del personale che per le aziende di TPL rappresenta la voce di costo prevalente dei servizi.</p> <p>In alternativa, l'Autorità potrebbe prendere in considerazione la messa a punto (in collaborazione ad esempio con ISTAT) di un indicatore specifico da utilizzarsi per l'aggiornamento all'inflazione dei costi di riferimento (in particolare per quei costi in relazione ai quali non sia già prevista la relativa modalità di aggiornamento, cioè Costi di trazione veicoli a idrogeno, di Manutenzione programmata punti di ricarica e materiale rotabile, del Personale di guida, deposito e movimento) e dei costi standard ex D.M. 157/2018, basato quest'ultimo, ad esempio sull'andamento dei costi maggiormente significativi dei servizi automobilistici (personale, carburante, energia): in base a stime effettuate tale specifico indicatore dovrebbe</p> |

| <b>Punto della Misura / Annesso / Quesito rif.</b>   | <b>Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta</b> | <b>Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato</b> | <b>Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione</b>  |
|--|---|---|--|
| ii. alle modalità di applicazione dei KPI (punto 3); |   |   | <p>presentare andamenti con variazioni nettamente più contenute rispetto a quello desumibile dagli indici ISTAT NIC 072 o 00ST.</p> <p>Vedi osservazioni ad Annesso 2<br/>       Si chiede di chiarire se la pubblicazione annuale sul sito <i>web</i> dell'Autorità riguardi soltanto gli indicatori (KPI) di cui all'Annesso 2, oppure, come si riterrebbe auspicabile, anche le tabelle relative ai modelli analitici di cui all'Annesso 1.</p> <p>Vedi osservazioni ad Annesso 3</p> |

| <b>Punto della Misura / Annesso / Quesito rif.</b>  | <b>Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta</b> | <b>Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato</b> | <b>Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione</b>  |
|---|---|---|--|
| <p><b>iii.</b> ai criteri individuati per la valutazione degli ammortamenti dei beni strumentali (punto 4);</p> <p><b>iv.</b> alla necessità di evidenziare le modalità di integrazione tra i costi di riferimento e il costo standard (punto 5).</p> |   |   | <p>Si ritiene opportuno chiarire il grado di vincolatività attribuito a tali valori standard. In particolare, appare necessario specificare se e in quale misura le vite utili riportate nella delibera possano essere oggetto di adeguamento qualora le evidenze tecniche ed economiche desumibili dalla gestione uscente attestino condizioni operative o caratteristiche del parco rotabili significativamente differenti da quelle assunte nei parametri regolatori.</p> <p>Si ritiene necessario che l'Autorità fornisca agli EA ulteriori chiarimenti e dettagliate indicazioni metodologiche in relazione all'“integrazione” prevista per i soli servizi su autolinea dei costi di riferimento con il modello di costo standard di cui al D.M. n. 157/2018.</p> <p>Ciò in considerazione del fatto che, ad esempio, il costo standard ex D.M. 157/2018 per i servizi su autolinea dipende dalla dimensione contrattuale del servizio con un incremento che dai 10 milioni di vett-km in su, rispetto alla soglia di massima efficienza (4 milioni di vett-km), risulta molto rilevante (circa il +20% per i servizi urbani in area metropolitana, circa il +30% per i servizi extraurbani).</p> <p>Al contrario, i costi presi in considerazione dalla delibera in consultazione (in particolare, costo del personale di guida, costo del carburante e dell'energia, costi di manutenzione, che nel complesso incidono per oltre il 70% del totale dei costi) non risulta abbiano alcuna correlazione con la dimensione contrattuale dei servizi: il che rende apparentemente inconciliabile l'approccio dei costi di riferimento con quello dei costi standard come previsti dal D.M. 157/2018.</p> <p>Relativamente all'ammortamento dei beni strumentali e, in particolare, alla stima della vita economico-tecnica, si rimanda alle valutazioni per l'annesso 3</p> |

| Punto della Misura / Annesso / Quesito rif.      | Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta | Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato | Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione  |
|--|--|--|---|
| <b>Q3.</b><br><b>Annesso 1</b><br><b>Punto 1</b> |  |  | <p>(quesito 9).</p> <p>In generale si chiede:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• di esplicitare i motivi per cui i dati di alcune tabelle, a parità di anno di riferimento sono variati rispetto alla analoga tabella già presente nella precedente versione (es. Tabella 4 rispetto alla precedente Tabella 5, Tabella 7 rispetto alla precedente Tabella 6);</li> <li>• con riferimento all'esplicitazione, ritenuta necessaria per le voci di costo ove non sia già stata indicata, delle fonti utilizzate da ART per la determinazione dei parametri di cui all'Annesso 1: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ la messa a disposizione dell'insieme dei riferimenti di letteratura citati nella Relazione Istruttoria afferente alla presente ed alla precedente consultazione;</li> <li>○ la messa a disposizione delle relative banche dati, ove le stesse siano di disponibilità esclusiva dell'Autorità (es. dati COREG), al fine consentire agli EA di effettuare elaborazioni personalizzate e finalizzate a cogliere le specificità del contesto operativo di riferimento.</li> </ul> </li> </ul> <p>Si ripropone il tema relativo alla proporzionalità diretta e inversa alla velocità commerciale dei consumi unitari per la trazione sembrerebbe eccessiva (se non contraddittoria rispetto al fatto intuitivo dove ad una maggior velocità corrispondono maggiori consumi): i chiarimenti forniti dall'Autorità nella RI (pagina 24, primo capoverso) non paiono, infatti, sufficienti rispetto al tema specifico.</p> <p>Nelle tabelle 1, 3, 5 sono utilizzati intervalli operativi relativi alla velocità commerciale pari a &lt;12 km/h, 12-18 km/h, &gt;18 km/h. Si chiede:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• su che base sono stati individuati?</li> </ul> |

| Punto della Misura / Annesso / Quesito rif.   | Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta | Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato | Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione   |
|---|--|--|--|
| <p>Si richiedono osservazioni in merito:</p> <p>i. al modello di costo per la trazione elettrica dei bus a idrogeno <i>fuel cell</i>.</p> |  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• perché non sono stati utilizzati i riferimenti di cui all'art. 6 del D.M. 157/2018 (17 km/h per servizi urbani, 32 km/h per servizi extraurbani) alla cui definizione si fa riferimento per il “Costo del personale addetto all'esercizio – Autisti” (in nota 14)?</li> </ul> <p>In merito ai costi del carburante (trazione termica) e dell'elettricità (trazione elettrica) viene definito un coefficiente <math>C_{U,J,H}</math> (<math>C_{U,J,H,K}</math> nel caso di trazione elettrica, in quanto dipendente anche dalla temperatura esterna) che rappresenta il consumo per unità di chilometro (espresso in litri/Km o kg/Km per trazione termica, kWh/Km per trazione elettrica) per ogni tipologia di veicolo con una data velocità commerciale media.</p> <p>I veicoli sono classificati in base alla tecnologia di alimentazione ed alla lunghezza; come lunghezze, vengono prese in considerazione le misure di 8,12 e 18 metri.</p> <p><i>Si propone, sia per trazione termica che elettrica, l'inserimento della lunghezza 10 metri, rappresentativa del parco mezzi attuale, per permettere un calcolo più preciso e ridurre le approssimazioni</i></p> <p>....</p> |

| Punto della Misura / Annesso / Quesito rif.  | Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta | Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato | Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione   |
|--|--|--|--|
| <p><b>Q4.</b><br/> <b>Annesso 1</b><br/> <b>Punto 3</b></p> <p>Si richiedono osservazioni in merito:</p> <p><b>i.</b> alle modalità di quantificazione del costo di manutenzione di cui all'equazione [5], fornendo eventuali diverse stime con relativi elementi giustificativi;</p> <p><b>ii.</b> alle ipotesi di costo derivanti dalla Tabella 8.</p> |  |  | <p>Con riferimento alla nota 16 del paragrafo 3.4.3 Costo per la manutenzione dei punti di ricarica, posta a pagina 27 della Relazione Istruttoria, laddove si indica l'utilizzo del wacc nominale pre-tax del 8,47% indicato dall'Autorità per il periodo 2024-2025, si chiede:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• conferma del fatto che non è stato utilizzato il wacc nominale pre-tax aggiornato al 7,30% come indicato dall'Autorità per il periodo 2025-2025 (vedasi ALLEGATO “A” ALLA DELIBERA N. 39/2025), per mantenere i costi in oggetto riferiti all'anno 2024, anno di riferimento anche delle altre tabelle dell'Annesso 1;</li> <li>• se gli indicatori di costo per manutenzione capitalizzata di cui alla Tabella 8, influenzati dal wacc, saranno oggetto di aggiornamento annuale da parte dell'Autorità.</li> </ul> |

| Punto della Misura / Annesso / Quesito rif.  | Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta | Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato | Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione  |
|--|--|--|---|
| <p><b>Q5</b><br/> <b>Annesso 1</b><br/> <b>Punto 4</b><br/>       Si richiedono osservazioni in merito:<br/>       i. ai chiarimenti introdotti nella definizione delle componenti di costo comprese nella voce di manutenzione;</p> |  |  | <p>Si ritengono esaustivi.</p> <p>In merito ai costi per la manutenzione programmata del materiale rotabile, viene definito un coefficiente <math>Cu_{manJ,H,M,N}</math> che rappresenta il costo unitario della manutenzione per chilometro (espresso in €/Km), in funzione della tipologia di veicolo, percorrenze medie annue, velocità commerciale e vetustà dei veicoli.</p> |

| <b>Punto della Misura / Annesso / Quesito rif.</b>  | <b>Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta</b> | <b>Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato</b> | <b>Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione</b>   |
|---|---|---|---|
| <p><b>ii.</b> alle ulteriori stime di costo introdotte per classi di veicolo aggiuntive <i>fuel cell</i> di cui alla Tabella 8, fornendo eventuali differenti stime con relativi elementi giustificativi.</p> |   |   | <p>In merito a quest'ultima classificazione, il documento propone una suddivisione tra veicoli con anzianità inferiore o superiore a 7 anni. Al fine di ridurre le approssimazioni, si propone una ulteriore suddivisione (veicoli con anzianità inferiore a 5 anni, tra 5 e 10 anni, superiore a 10 anni) in considerazione del fatto che nei primi 5 anni il costo di manutenzione è solitamente molto contenuto, mentre oltre il decimo anno di anzianità tale valore assume una grande rilevanza.</p> <p>Sempre in merito al presente capitolo, il documento segnala come il costo così formulato comprenda, tra gli altri, anche il costo per il personale addetto alla manutenzione. Questo rende il calcolo molto agevole nel caso in cui l'attività di manutenzione sia esternalizzata (non interna all'azienda); nel caso in cui la manutenzione fosse interna, si propone di definire una ulteriore tabella per il coefficiente <math>Cu_{man}</math>, la quale non tenga conto del costo del personale manutentivo.</p> <p>Si riscontra l'assenza di valori specifici per diverse fattispecie di costo (*), per cui si ritiene venga confermata la facoltà, per l'EA, di proporre i propri costi unitari basandoli e motivandoli anche su evidenze empiriche.</p> <p>(*) A titolo esemplificativo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- il costo dell'energia di trazione dei filobus;</li> <li>- i consumi unitari di trazione per mezzi da 10 metri</li> </ul> |

| Punto della Misura / Annesso / Quesito rif.   | Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta | Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato | Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione   |
|---|--|--|--|
| <p><b>Q6.</b></p> <p><b>Annesso 1</b></p> <p><b>Punto 5</b></p> <p>Si richiedono osservazioni in merito:</p> <p><b>i.</b> alle semplificazioni introdotte per la definizione degli elementi prodromici alla stima del modello di costo tra cui il riferimento all'ammontare complessivo di ore anno di guida;</p> |  |  | <p>Si segnala un possibile refuso nel numero di riferimento delle note alla tabella 12: nota 4 mancante.</p> <p>Con riferimento al richiamo all'equazione [1] per la definizione del parametro <math>Km_{PdE}</math>, si ritiene opportuno specificare un indicatore di riferimento (benchmark) relativo all'incidenza percentuale delle percorrenze tecniche distinguendo tra tipologie di servizio (urbano, suburbano, interurbano).</p> <p>In relazione alla tabella 12, si ritiene che l'ammontare delle ore nette di guida, basato su dati CCNL di scala nazionale, possa essere rivisto e adeguatamente motivato dall'EA, in relazione ai dati storici prodotti dall'affidatario/i</p> <p>....</p> |

| <b>Punto della Misura / Annesso / Quesito rif.</b>   | <b>Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta</b> | <b>Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato</b> | <b>Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione</b>   |
|--|---|---|---|
| <p><b>ii.</b> della stima del parametro %CSL di cui alla Tabella 11 attraverso il quale identificare l'incidenza sulla retribuzione media di cui alla Tabella 10 delle condizioni di contesto tra cui gli effetti di scala che possono comportare un differente peso della contrattazione di secondo livello.</p> <p><b>Q7.</b><br/> <b>Annesso 1</b><br/> <b>Punto 6</b><br/> Si richiedono osservazioni in</p> |   |   | <p>In relazione alla tabella 11, si manifestano dubbi sull'applicazione di moltiplicatori negativi per l'incidenza della contrattazione di II livello sul valore retributivo complessivo (percentuale media di variazione del CCNL): al più si propone di considerare un differenziale pari a 0% (inesistenza o non significatività dei contratti di II livello).</p> |

| Punto della Misura / Annesso / Quesito rif.  | Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta | Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato | Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione   |
|--|--|--|--|
| <p>merito:</p> <p>i. al modello per il costo del personale di movimento e deposito di cui all'equazione 13.</p> <p><b>Q8.</b><br/><b>Annesso 2</b></p> <p>Si richiedono osservazioni in merito:</p> <p>i. alle semplificazioni introdotte;</p> |  |  | <p>In merito alla suddivisione chilometrica effettuata per i CdS nell'Annesso 2, vengono proposte 4 fasce di percorrenza; la fascia con il limite superiore più elevato fa riferimento a contratti con percorrenza annuale superiore ai 10 milioni di chilometri.</p> <p>Facendo riferimento a contratti con percorrenze annuali molto maggiori (di un ordine di grandezza superiore rispetto a tale limite), si propone l'inserimento di una ulteriore fascia di suddivisione, al fine di calibrare i relativi KPI su contratti di dimensione analoga.</p> <p>In generale si condividono le seguenti modifiche rispetto alla precedente versione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• il fatto che le partizioni relative alla modalità di trasporto “autobus” rispetto al volume di produzione annuale (vett-km) siano state allineate a</li> </ul> |

| Punto della Misura / Annesso / Quesito rif.  | Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta | Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato | Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione   |
|--|--|--|--|
| <b>ii.</b> alla tipologia ed esaustività degli indicatori presi in considerazione per le modalità tram, metropolitana e filobus.<br><br><b>Q9.</b><br><b>Annesso 3</b> |  |  | <p>quelle previste dal DM 157/2018;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>che le tabelle facciano riferimento alla sola mediana e non più anche ai percentili.</li> </ul> <p>Al contrario, si ritiene utile reinserire il riferimento per singole voci agli schemi COREG che nella nuova versione è stato espunto.</p> <p>Con riferimento alla tabella n.13, considerando tutto il personale viaggiante (es. controllori) i parametri 0,6/0,7 appaiono sottodimensionati, per cui si ritiene che l'EA possa poter utilizzare valori diversi dandone adeguata motivazione</p> <p>In generale si ritiene opportuno fornire indicazioni in merito ai costi relativi agli asset acquisiti in <i>leasing</i> finanziario, quantomeno richiamando quanto già previsto dall'Autorità a tale riguardo in altre delibere (vedasi in particolare pagina 9 della Delibera n. 64/2024, Annesso 5b, Indicazioni Metodologiche per la redazione del PEF, paragrafo 4 - Individuazione del capitale investito netto (CIN) e determinazione dell'utile ragionevole: <i>“Le voci “impianti e macchinario”, “attrezzature industriali e commerciali” e “Altri beni” sono previste nello Schema 2; in particolare, rientrano nella prima categoria i beni che compongono il materiale rotabile impiegato nel servizio, anche acquisito in leasing. La possibilità di contabilizzare il right of use di un contratto di leasing – con il quale, appunto, si conferisce il diritto di controllare l'utilizzo di un'attività specificata per un periodo di tempo in cambio di un corrispettivo – nell'attivo patrimoniale, e la relativa quota di ammortamento nel conto economico, è prevista, attualmente per le sole imprese che applicano i principi contabili internazionali (cfr. IFR n. 16). In ottica regolatoria, tuttavia, anche per le imprese che adottano i principi nazionali, laddove il leasing/noleggio in questione presenti le caratteristiche previste dallo stesso IFRS 16. Sono capitalizzate, e rientrano pertanto in questa voce, anche le migliorie effettuate su cespiti di proprietà aventi utilità pluriennale che conferiscono agli stessi un incremento di valore e/o un'estensione della</i></p> |

| Punto della Misura / Annesso / Quesito rif. | Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta | Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato | Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione   |
|---|--|--|--|
|   |  |  | <p><i>vita utile.”.</i></p> <p><i>Si ritiene opportuno la messa a disposizione, oltre ai prezzi medi per autobus riportati in Tabella 15, delle relative banche dati dei bandi Consip 2024-2025 utilizzate per determinare i prezzi medi in tabella, al fine di consentire agli EA di effettuare analisi ed elaborazioni personalizzate, coerenti con le specificità del contesto operativo e con le caratteristiche tecniche dei mezzi, anche mediante l'utilizzo di dati puntuali riferiti a specifiche tipologie di autobus non pienamente rappresentate dai valori medi.</i></p> <p><i>Si ritiene opportuno rendere disponibili, oltre ai prezzi medi degli autobus e degli impianti di ricarica, anche i prezzi medi degli altri beni strumentali di cui alla delibera n. 154/2019, richiamati in Tabella 14, con un focus su officine, depositi e fabbricati e alle relative banche dati disponibili.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) si evidenzia, come sopra, l'assenza della tipologia filobus, per cui si ritiene facoltà dell'EA determinare i valori corrispondenti motivandoli in base a dati storici/empirici.</li> <li>ii) per gli autobus si esprime perplessità rispetto alla distinzione tra scocca ed apparato di trazione, comprendendo in quest'ultimo elementi dell'apparato motore di significativo valore che, a fine vita utile, rendono sostanzialmente antieconomica la loro sostituzione mantenendo la scocca originaria. Si ritiene pertanto che vada garantita la facoltà dell'EA di accorpore le voci laddove sia constatata, e adeguatamente motivata, la prevalenza dell'una sull'altra, ovvero la coincidenza della vita economica-tecnica tra voci distinte.</li> </ul> <p>rispetto alla tabella n.15, con riferimento al costo di acquisto dei bus elettrici si ravvisano valori non aderenti all'esperienza maturata nell'ultimo quadriennio; pertanto, si ritiene che l'EA possa avere facoltà di proporre importi diversi motivandoli e riscontrandoli adeguatamente.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>iii) Rispetto alla tabella n.15 con riferimento agli autobus 18 m CNG classe 1, non è presente alcuna valorizzazione economica. Si ritiene opportuno,</li> </ul> |

| <b>Punto della Misura / Annesso / Quesito rif.</b> | <b>Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta</b> | <b>Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato</b> | <b>Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione</b> |
|--|---|---|---|
|  |   |   | essendo una tipologia diffusa anche negli attuali Piani di Investimento, che debba essere presente.                   |
|  |   |   |   |

**Proposta di integrazione di costi di riferimento per ulteriori voci:**

- **Costo del personale amministrativo e commerciale, da prevedere in modo analogo a quanto già disposto per il personale di deposito nella presente delibera, al fine di rappresentare in maniera completa le componenti organizzative necessarie alla gestione del servizio;**
- **Voce 3.c.ii dello Schema 1 dell'Annesso 5A alla delibera n. 154/2019, relativa ai “costi per godimento beni di terzi, di cui depositi, rimesse e officine”. Si ritiene opportuno definire un parametro di riferimento, con particolare attenzione al costo medio di locazione di depositi e rimesse, infrastrutture imprescindibili per l'erogazione dei servizi di TPL su gomma.**