



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Visto l'articolo 17, comma 1, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni, il quale stabilisce che: *“Le regioni, le province e i comuni, allo scopo di assicurare la mobilità degli utenti, definiscono, ai sensi dell'articolo 2 del regolamento 1191/69/CEE, modificato dal regolamento 1893/91/CEE, obblighi di servizio pubblico, prevedendo nei contratti di servizio di cui all'articolo 19, le corrispondenti compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi stessi, determinate secondo il criterio dei costi standard che dovrà essere osservato dagli enti affidanti nella quantificazione dei corrispettivi da porre a base d'asta previsti nel bando di gara o nella lettera di invito delle procedure concorsuali di cui al successivo articolo 18, comma 2, lettera a), tenendo conto dei proventi derivanti dalle tariffe e di quelli derivanti anche dalla eventuale gestione di servizi complementari alla mobilità”*;

Visto l'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, che istituisce, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, il quale, tra l'altro, rileva i dati necessari all'applicazione dei modelli di costo standard oggetto del presente decreto;

Visto il decreto legislativo 26 novembre 2010, n. 216, recante: *“Disposizioni in materia di determinazione dei costi e dei fabbisogni standard di Comuni, Città metropolitane e Province”*, e, in particolare, l'articolo 3, comma 1, lettera a), n. 4, e lettera b), n. 3, che individua, tra le funzioni fondamentali ed i relativi servizi presi in considerazione ai fini della determinazione dei fabbisogni standard, quelle nel campo della viabilità e dei trasporti dei Comuni, e quelle nel campo dei trasporti delle Province;

Visto l'articolo 13 del decreto legislativo 6 maggio 2011, n. 68, che affida alla SOSE-Soluzioni per il Sistema Economico Spa il compito di procedere, in collaborazione con l'ISTAT e avvalendosi della Struttura tecnica di supporto alla Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome presso il Centro Interregionale di Studi e Documentazione (CINSEDO) della Regioni, secondo la metodologia e il procedimento di determinazione di cui agli articoli 4 e 5 del richiamato decreto legislativo n. 216 del 2010, alla ricognizione dei livelli essenziali delle

prestazioni che le Regioni a Statuto ordinario effettivamente garantiscono e dei relativi costi;

Visto l'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, il quale stabilisce che: *“Entro il 31 marzo 2014, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definiti, con criteri di uniformità a livello nazionale, i costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, nonché i criteri per l'aggiornamento e l'applicazione degli stessi. Nella determinazione del costo standard per unità di servizio prodotta, espressa in chilometri, per ciascuna modalità di trasporto, si tiene conto dei fattori di contesto, con particolare riferimento alle aree metropolitane e alle aree a domanda debole, della velocità commerciale, delle economie di scala, delle tecnologie di produzione, dell'ammodernamento del materiale rotabile e di un ragionevole margine di utile”*;

Tenuto conto che il su indicato articolo 1, comma 84, della legge n. 147 del 2013, prevede che la determinazione dei costi standard sia effettuata per unità di servizio offerta al pubblico espressa in corsa-chilometro di servizio o corsa-miglio di servizio;

Visto l'articolo 1 della legge 7 aprile 2014, n. 56, con cui sono definite le città metropolitane e il relativo territorio di competenza amministrativa;

Visto l'articolo 27, comma 2, lettera b), del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito dalla legge 21 giugno 2017 n. 96, che stabilisce, a decorrere dall'anno 2018, per il riparto del Fondo di cui all'articolo 16-bis, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 195, il criterio di *“suddivisione tra le regioni di una quota pari, per il primo anno, al dieci per cento dell'importo del Fondo in base a quanto previsto dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di determinazione dei costi standard, di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147. Negli anni successivi la quota è incrementata del cinque per cento dell'importo del Fondo per ciascun anno fino a raggiungere il venti per cento dell'importo del predetto Fondo. Nel riparto di tale quota si tiene conto della presenza di infrastrutture ferroviarie di carattere regionale”*;

Visto, altresì, l'articolo 27, comma 8-bis, del su indicato decreto-legge n. 50 del 2017, il quale stabilisce che: *“I costi standard determinati in applicazione del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, 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, determinati ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e delle normative europee sugli obblighi di servizio pubblico, 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. Le disposizioni del presente comma si applicano ai contratti di servizio stipulati successivamente al 31 dicembre 2017”;

Preso atto della Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti 17 giugno 2015, n. 49, ed in particolare dell’allegato A recante: “Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l’assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici”;

Preso atto della Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti 18 novembre 2015, n. 96, recante “Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria”, e considerato che, nelle more delle determinazioni di competenza dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti dei canoni di accesso e alle infrastrutture ferroviarie regionali ed utilizzo delle stesse, si dovrà tenere conto, ai fini del riparto delle risorse pubbliche destinate al finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale tra Stato e Regioni a statuto ordinario, di un canone di pedaggio che remunererà i fattori della produzione necessari alla gestione delle infrastrutture ferroviarie regionali;

Preso atto della costituzione del Gruppo di lavoro per la definizione dei costi standard con delibera della Conferenza unificata del 16 ottobre 2014, n. 128;

Considerato che le metodologie approvate ai sensi del decreto legislativo n. 216 del 2010, per la determinazione dei fabbisogni standard relativi alle funzioni nel campo dei trasporti dei Comuni e delle Province delle Regioni a Statuto ordinario e la rilevazione condotta nei confronti delle Regioni a Statuto ordinario in materia di trasporto pubblico locale, ai sensi dell’articolo 13 del decreto legislativo 6 maggio 2011, n. 68, non presentano profili di interferenza con la metodologia da adottare ai sensi dell’articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, di cui al presente decreto, in quanto dirette a perseguire finalità differenti e basate su differenti metodologie;

Considerato che per la determinazione dei costi standard unitari è necessario elaborare i dati economici e trasportistici dei servizi di

trasporto pubblico locale e regionale eserciti nelle Regioni e Province Autonome;

Tenuto conto che i prospetti per l'acquisizione dei dati economici e trasportistici relativi ai servizi di trasporto autolinea, tranvia, metropolitana e ferroviario regionale, predisposti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in collaborazione con il gruppo di ricerca del Dipartimento di Ingegneria Informatica, Automatica e Gestionale "A. Ruberti" di Sapienza Università di Roma, sono stati condivisi dal Gruppo di lavoro istituito con delibera della Conferenza unificata del 16 ottobre 2014, n. 128, e approvati dall'Osservatorio istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244;

Tenuto conto che i dati economici e trasportistici sono stati acquisiti per il servizio di trasporto autolinea dal Tavolo Tecnico, insediato nell'ambito della sperimentazione concordata tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le Regioni e, per i servizi di trasporto tranvia, metropolitana e ferroviario regionale, dall'Osservatorio, istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e sono stati elaborati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in collaborazione con il gruppo di ricerca del Dipartimento di Ingegneria Informatica, Automatica e Gestionale "A. Ruberti" di Sapienza Università di Roma;

Tenuto conto che i dati economici e trasportistici sono stati acquisiti per il servizio di trasporto autolinea con riferimento all'esercizio 2011 e per i servizi di trasporto tranvia, metropolitana e ferroviario regionale con riferimento all'esercizio 2012;

Ritenuto opportuno, per equità e confrontabilità, ricondurre all'esercizio 2017 i dati economici rilevati per tutti i servizi, tenendo conto degli effetti dell'inflazione attraverso l'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività (ISTAT NIC) e l'indice relativo alle spese di esercizio per i mezzi di trasporto (ISTAT NIC 072) che appaiono i più appropriati per tener conto della dinamica dei costi del periodo intervenuto;

Tenuto conto della *"Nota metodologica sulla territorializzazione delle aree interne"*, predisposta dal Comitato Tecnico Aree Interne, Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica, Ministero dello Sviluppo Economico, 2013;

Tenuto conto che l'ISTAT, ai fini di una descrizione statistica delle caratteristiche geografiche del territorio, diffonde elaborazioni basate sulle basi territoriali e sul Modello Digitale di Elevazione (DEM) delle principali unità territoriali di interesse per la statistica ufficiale. In particolare, il Modello Digitale di Elevazione – DEM fornito dall'Istat rileva il campo di variazione altimetrica, definita come differenza tra il

punto più elevato e il punto meno elevato di ciascun comune, utilizzando i dati di più recente rilevazione;

Preso atto che, sulla base delle osservazioni discendenti da elaborazioni effettuate per la determinazione dei costi standard unitari, i fattori di contesto, con particolare riferimento alle aree metropolitane e alle aree a domanda debole, risultano efficacemente rappresentati dalle variabili relative alla velocità commerciale e alla quantità di servizio espressa in corsa-km;

Ritenuto opportuno introdurre nella determinazione dei costi standard unitari, per ciascuna tipologia di servizio di trasporto, specifici obiettivi e indicatori programmatori ai fini di perseguire l'efficienza e la qualità nella produzione dei servizi;

Preso atto del parere espresso dal NARS in data 11 novembre 2002 sul Contratto di Servizio Trenitalia S.p.A. per gli anni 2002-2003, contenente, tra le altre, prescrizioni riguardanti il calcolo per la remunerazione del capitale investito netto, il cui tasso è determinato in tale sede in misura pari al 6,736 per cento, valore vigente nei contratti di servizio di trasporto ferroviario regionale e di conseguenza utilizzato nel calcolo del costo standard relativo a tale servizio;

Visto l'esito conclusivo dell'attività del Gruppo di lavoro nella riunione del 29 luglio 2015 per la definizione dei costi standard unitari costituito con delibera della Conferenza unificata del 16 ottobre 2014, n. 128;

Considerata l'esigenza di salvaguardare la validità e l'efficacia dei bandi e degli avvisi già pubblicati con cui è stata indetta la procedura di gara per l'affidamento dei servizi nonché degli atti di affidamento diretto già adottati degli Enti competenti nelle ipotesi consentite dal Regolamento 1370/2007/CE, come modificato dal Regolamento 2338/2016/UE, prima dell'entrata in vigore del decreto, anche a tutela dei potenziali concorrenti alle gare e, in ogni caso, dell'economicità dei relativi procedimenti amministrativi in ossequio ai principi di buon andamento e imparzialità dell'amministrazione di cui all'art. 97 della Costituzione;

Ritenuto opportuno, in attuazione dell'articolo 27, comma 8-bis, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito dalla legge 21 giugno 2017 n. 96, disciplinare nel presente decreto esclusivamente le circostanze tali da giustificare eventuali integrazioni dei costi standard riconducibili alla specificità dei servizi, affidando alla valutazione di competenza degli enti locali competenti l'opportunità di introdurre ulteriori integrazioni in relazione agli obiettivi in termini di programmazione dei servizi e di promozione dell'efficienza del settore;

Ritenuto opportuno, in considerazione del carattere innovativo e sperimentale della metodologia, provvedere dopo un biennio di

applicazione alla rideterminazione dei costi standard unitari e degli obiettivi programmatori anche in considerazione degli effetti prodotti;
Acquisita l'intesa della Conferenza unificata, di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, espressa nella seduta del 22 febbraio 2018;

DECRETA

Art. 1

(Determinazione dei costi standard unitari e relativo campo di applicazione)

1. Il costo standard unitario di un servizio pubblico di trasporto di linea per passeggeri, locale e regionale è espresso in corsa-km.
2. Il costo standard è utilizzato nei rapporti interistituzionali tra Stato, Regioni, ai fini del riparto delle risorse statali per il trasporto pubblico locale e, nel primo triennio di applicazione, non può determinare, per ciascuna Regione, una riduzione annua superiore al 5 per cento per la quota di riparto di cui all'articolo 27, comma 2, lettera b), del decreto-legge n. 50 del 2017, convertito dalla legge n. 96 del 2017, erogata nell'anno precedente. Per il primo anno di applicazione, tale confronto è effettuato per il 10 per cento secondo le percentuali di riparto di cui alla tabella allegata al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, 11 novembre 2014.
3. Il costo standard è calcolato elaborando i dati di natura economica e trasportistica, acquisiti dall'Osservatorio nazionale per le politiche del trasporto pubblico locale, istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, verificati e debitamente certificati con le procedure di calcolo definite nell'articolo 3, per le *tipologie di servizio* di cui all'articolo 2.
4. I costi standard unitari di cui agli articoli 3, 6 e 7 sono applicati, tenendo conto degli obiettivi di efficienza produttiva e di ammodernamento del materiale rotabile, con le modalità definite negli articoli 8 e 9.
5. I costi standard determinati in applicazione del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, 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, determinati ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e delle normative europee sugli obblighi di servizio pubblico, 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:

- a) ai servizi con la modalità di trasporto autolinea svolti nelle aree a domanda debole e ad elevato campo di variazione ~~varianza~~ altimetrica;
- b) ai servizi ferroviari caratterizzati da particolari modalità di esercizio;
- c) 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;
- d) ulteriori peculiarità caratterizzanti i territori in cui i servizi sono offerti e la relativa domanda.

Inoltre, nelle more delle determinazioni di competenza dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, il costo medio ponderato del capitale (WACC), applicato nell'ambito degli affidamenti diretti, può essere determinato in misura inferiore rispetto a quanto stabilito nell'articolo 5, comma 2, del presente decreto sulla base delle offerte degli operatori.

6. Le disposizioni del comma 5 si applicano ai contratti di servizio stipulati successivamente all'entrata in vigore del presente decreto, anche nel caso di avvenuta pubblicazione dell'avviso di preinformazione di cui all'articolo 7 del Regolamento 1370/2007/CE, come modificato dal Regolamento 2338/2016/UE. Le medesime disposizioni non si applicano ai contratti stipulati ad esito dell'aggiudicazione di procedure ad evidenza pubblica per le quali sia stato già pubblicato il bando o l'avviso a manifestare interesse prima dell'entrata in vigore del presente decreto. Con riferimento alle ipotesi di affidamento diretto consentite dal regolamento 1370/2007/CE, come modificato dal Regolamento 2338/2016/UE, le disposizioni del comma 5 non si applicano ai contratti di servizio stipulati successivamente all'entrata in vigore del presente decreto per effetto di delibere di affidamento assunte dagli enti affidanti prima dell'entrata in vigore del presente decreto.

Art. 2

(Definizioni)

1. Nel presente decreto, e nei relativi allegati, si intendono per:
- a) "servizio", servizio di trasporto pubblico locale e regionale con modalità di trasporto autolinea, filovia, funivia, funicolare, tranvia, metropolitana, ferroviario regionale, marittimo regionale, lagunare, lacuale e fluviale regionale e a chiamata;
 - b) "veicolo", materiale utilizzato per il trasporto, quale autobus, filobus, convoglio tranviario, convoglio per metropolitana,

convoglio per trasporto ferroviario, altro veicolo per funivia, funicolare, naviglio di diversa costruzione quale battello, aliscafo, traghetto, ecc.

- c) "costo unitario chilometrico", costo rapportato all'unità del servizio espressa in corsa-km o in corsa-miglio; per servizi autolinea e filovia è espresso con l'unità di servizio espressa in bus-km e per servizi con modalità tranviaria, metropolitana e ferroviaria del trasporto ferroviario regionale con l'unità di servizio espressa in treno-km;
- d) "velocità commerciale da programma di esercizio", condizione operativa che caratterizza lo svolgimento del servizio; per i servizi con modalità di trasporto tranvia, metropolitana e ferroviaria del trasporto ferroviario regionale è calcolata quale lunghezza in chilometri delle corse in servizio commerciale effettivamente realizzate rapportata alla somma puntuale dei tempi di percorrenza, dalla partenza della corsa in servizio al pubblico all'arrivo della medesima, previsti dal programma di esercizio delle medesime corse. Per il servizio di trasporto con la modalità autolinea è calcolata quale lunghezza in chilometri delle corse in servizio al pubblico effettivamente realizzate rapportata alla somma puntuale dei tempi di percorrenza, dalla partenza della corsa in servizio al pubblico all'arrivo della medesima, previsti dal programma di esercizio delle medesime corse e dei relativi tempi di sosta al capolinea (o alla fermata) di fine corsa; il tempo di ciascuna sosta è pari:
 - 1. a tre minuti per ogni corsa in servizio al pubblico urbano ovvero suburbano;
 - 2. a trenta minuti per ogni corsa in servizio al pubblico interurbano il cui tempo di percorrenza tra i capolinea (o tra le fermate) di inizio e fine della corsa sia maggiore di duecento minuti;
 - 3. al 15 per cento del tempo di percorrenza tra i capolinea (o tra le fermate) di inizio e fine corsa per ogni corsa in servizio al pubblico interurbano il cui tempo di percorrenza tra capolinea (o tra le fermate) di inizio e fine corsa sia al più duecento minuti;
- e) "quota annua di ammortamento", costo di acquisto del bene strumentale considerato rapportato alla vita economico-tecnica del medesimo;
- f) "vita economico-tecnica del bene strumentale", arco temporale riferibile all'utilizzo chilometrico o al tempo di funzionamento, durante cui il bene è sottoposto a corretta manutenzione secondo uno o più cicli ripetuti di manutenzione ordinaria corrente comprendente operazioni sistematiche e programmate, inclusa la

manutenzione ciclica, al fine di assicurare la piena efficienza delle prestazioni di funzionamento, come indicato nell'Allegato n. 1, parte integrante del presente decreto;

- g) "rapporto di occupazione nella fascia di picco per il servizio ferroviario regionale", quantità di passeggeri presenti a bordo treno rapportata alla quantità di posti a sedere offerti accertabile tra due fermate consecutive nella tratta di massimo carico di un giorno feriale tra ottobre e maggio;
- h) "quantità di posti a sedere per convoglio", quantità annua complessiva dei posti a sedere offerti nelle corse al pubblico del servizio di trasporto ferroviario regionale rapportata alla quantità delle corse medesime effettuate nell'anno;
- i) "quantità di posti totali per convoglio", quantità annua dei posti a sedere e in piedi complessivamente offerti (calcolati con un livello di occupazione della superficie disponibile ai passeggeri in piedi di sei persone per metro quadrato) nelle corse in servizio pubblico con modalità tranviaria o metropolitana rapportata alla quantità di corse medesime effettuate nell'anno.

Art. 3

(Determinazione dei costi standard)

1. I costi standard unitari sono determinati con il metodo statistico della regressione, mediante il quale è definita, in applicazione dell'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, la funzione di costo standard unitario.
2. Ai fini del calcolo dei costi standard unitari con il metodo statistico della regressione si tiene conto della velocità commerciale media (espressa in km/h), della quantità di servizio offerta al pubblico (espressa in milioni di corsa-km o milioni di posto a sedere-km) e dell'ammodernamento del materiale rotabile per la produzione del servizio.
3. Per i servizi ai quali non sia applicabile la metodologia della regressione, i costi standard unitari sono determinati utilizzando il metodo analitico di calcolo per processi ed attività industriali.
4. Per i servizi con le modalità di trasporto autolinea e ferroviaria del trasporto ferroviario regionale, l'elaborazione dei costi standard unitari con riguardo all'anno 2017 è effettuata con il metodo di cui ai commi 1 e 2 e definita all'articolo 6.
5. Per i servizi con modalità di trasporto tranviaria e metropolitana, l'elaborazione dei costi standard unitari con riguardo all'anno 2017 è effettuata con il metodo di cui al comma 3 e definita all'articolo 7.

6. In sede di prima applicazione i costi standard unitari non sono determinati per i servizi con le modalità di trasporto filovia, funivia, funicolare, marittimo regionale, lagunare, lacuale e fluviale regionale, nonché per quelli a chiamata e per le attività di gestione delle infrastrutture ferroviarie; i costi standard unitari per il servizio di trasporto ferroviario regionale sono determinati 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 che sono stati presi in considerazione.
7. Ai fini del calcolo del costo standard unitario si 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, nonché delle tasse e delle imposte non detraibili.
8. L'ammodernamento del materiale rotabile di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147 è calcolato per i servizi con modalità di trasporto autolinea come somma delle quote di ammortamento dei veicoli di proprietà, calcolati applicando la vita economico-tecnica indicata nell'Allegato n. 1, e dei canoni di noleggio e leasing per ulteriori veicoli eventualmente utilizzati, rapportata alla quantità complessiva di servizio espressa in corsa-km; per i servizi con modalità tranviaria, metropolitana e ferroviaria del trasporto ferroviario regionale l'ammodernamento è calcolato come somma delle quote di ammortamento dei convogli di proprietà, calcolati applicando la vita economico-tecnica indicata nell'Allegato n. 1, e dei canoni di noleggio e leasing per ulteriori convogli eventualmente utilizzati, rapportata alla quantità del servizio complessivamente offerto espresso in posto a sedere-km di servizio per i servizi con modalità ferroviaria del trasporto ferroviario regionale e in treno-km per i servizi con modalità tranviaria, metropolitana.
9. Al fine di tener conto delle esigenze di ammodernamento del servizio e della relativa qualità di erogazione, si considera l'ammortamento a valore corrente.

Art. 4

(Fattori di contesto)

1. Le aree metropolitane sono le aree territoriali corrispondenti alle città metropolitane, individuate dalla legge 7 aprile 2014, n. 56.
2. Le aree a domanda debole sono realtà territoriali, anche di dimensione regionale, 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 ovvero orografia del territorio.
3. Ai fini della definizione di appartenenza ad un'area a domanda debole, un comune deve rispettare le seguenti condizioni: presenza di tutti gli indicatori primari di cui al comma 4 e superamento della soglia per almeno uno degli indicatori secondari di cui al comma 5.
4. Gli indicatori primari e i relativi valori soglia che caratterizzano le aree a domanda debole sono:
 - a) potenzialità generativa degli spostamenti, espressa in spostamenti giornalieri totali compresi nel comune di riferimento, inferiore a 3.000;
 - b) appartenenza alle classi D, E, o F della classificazione utilizzata nella *"Nota metodologica sulla territorializzazione delle aree interne"*, predisposta dal Comitato Tecnico Aree Interne, del Ministero dello Sviluppo Economico, per definire la graduale perifericità dei comuni italiani dai "poli" con maggiore capacità di offerta di servizi essenziali;
 - c) percentuale di appartenenza alla fascia di età scolastica (di età compresa tra cinque e ventiquattro anni) maggiore del 10 per cento o fascia di popolazione di età superiore a settanta anni maggiore del 10 per cento.
5. Gli indicatori secondari che caratterizzano le aree a domanda debole sono:
 - a) campo di variazione altimetrica del territorio comunale maggiore di 600 metri;
 - b) dispersione degli insediamenti, comuni con frazioni e contrade per una distanza reciproca superiore a 1,5 chilometri.
6. I contratti di servizio di trasporto pubblico locale che si sviluppano in comuni appartenenti ad aree a domanda debole in misura superiore al 40 per cento della quantità di servizio offerta al pubblico sono considerati a domanda debole.
7. Nella determinazione dei costi standard unitari 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)

1. Il ragionevole margine di utile di cui all'articolo 1, comma 84, della legge n. 147 del 2013 è definito come equa remunerazione del capitale investito netto, ai sensi del Regolamento n. 1370/2007/CE, come modificato dal Regolamento n. 2338/2016/UE.
2. Nelle more delle determinazioni di competenza dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, ai soli fini della determinazione dei costi standard unitari, l'equa remunerazione del capitale investito netto è pari al prodotto del costo medio ponderato del capitale (WACC) per il capitale investito netto definito nell'Allegato n. 1.
3. Il costo medio ponderato del capitale investito netto è calcolato secondo quanto definito nell'Allegato n. 2, parte integrante del presente decreto.
4. Fino alla successiva rideterminazione dei costi standard unitari ai sensi del comma 2 dell'articolo 10, il costo medio ponderato del capitale ante imposte, applicato per la determinazione della remunerazione del capitale investito netto per i servizi di trasporto ferroviario regionale, è, derogando dal contenuto dell'Allegato n. 2, pari al valore di 6,736 per cento riportato nel parere espresso dal NARS in data 11 novembre 2002.

Art. 6

(Costi standard unitari con il metodo della regressione)

1. Il costo standard unitario per i servizi con autolinea è determinato ai sensi dell'articolo 3, commi 1 e 4, con la funzione di regressione lineare:

$$\begin{aligned} \text{Costo standard unitario (€/bus-km)} = & \\ & +14,07855 \\ & -0,59230 \times \text{velocità commerciale} \\ & +0,50837 \times V1 \times (\text{velocità commerciale} - 17) \\ & +0,06827 \times V2 \times (\text{velocità commerciale} - 32) \\ & -0,18583 \times K1 \times \text{quantità bus-km di servizio} \\ & +0,01559 \times K2 \times \text{quantità bus-km di servizio} \\ & +1,46083 \times \text{ammodernamento del materiale} \\ & \text{rotabile per bus-km di servizio} \end{aligned}$$

dove: la quantità bus-km di servizio è espressa in milioni, la velocità commerciale è da calcolare come definito nell'articolo 2, e l'ammodernamento è definito all'articolo 3, commi 8 e 9;

V1 è pari a 0 se la velocità commerciale è inferiore o uguale a 17 km/h ed è pari a 1 se superiore.

V2 è pari a 0 se la velocità commerciale è inferiore o uguale a 32 km/h ed è pari a 1 se superiore.

K1 è pari a 1 se la quantità bus-km di servizio è inferiore o uguale a 4 milioni di km ed è pari a 0 se superiore.

K2 è pari a 1 se la quantità bus-km di servizio è superiore a 4 milioni di km ed è pari a 0 se uguale o inferiore.

2. Il costo standard unitario per i servizi di trasporto nella modalità ferroviaria del trasporto ferroviario regionale è determinato ai sensi dell'articolo 3, commi 1 e 4, con la funzione di regressione lineare:

$$\begin{aligned} \text{Costo standard unitario (€/treno-km)} = & \\ & \text{quantità posti a sedere per treno} \times \\ & (+0,2878892 \\ & -0,0065203 \times \text{velocità commerciale} \\ & +0,0061162 \times V1 \times (\text{velocità commerciale} - 39) \\ & -0,0000019 \times \text{quantità posto a sedere-km di servizio} \\ & +4,6334616 \times \text{ammodernamento del materiale} \\ & \text{rotabile per posto a sedere-km di servizio}) \end{aligned}$$

dove la quantità posto a sedere-km di servizio è espressa in milioni, la velocità commerciale è da calcolare come definito nell'articolo 2, e l'ammodernamento è definito all'articolo 3, commi 8 e 9;

V1 è pari a 0 se la velocità commerciale è inferiore o uguale a 39 km/h ed è pari a 1 se superiore.

Art. 7

(Costi standard unitari con il metodo analitico di calcolo)

1. Il costo standard unitario per i servizi di trasporto di cui all'articolo 3, comma 5, comprende anche i costi per l'utilizzo e per la manutenzione degli impianti fissi dell'infrastruttura.
2. Per i servizi di trasporto con modalità tranviaria le variabili che determinano i costi standard unitari sono:
 - a. la quantità di treno-km di servizio offerti al pubblico;
 - b. la quantità di treno-km per trasferimento dei convogli da e per deposito/rimessa, per l'inversione marcia e per corse tecniche;
 - c. la velocità commerciale;
 - d. la quantità di posti totali per convoglio;
 - e. la quantità di chilometri di binario.
3. Per i servizi di trasporto con modalità metropolitana le variabili che determinano i costi standard unitari sono:
 - a. la quantità di treno-km di servizio offerti al pubblico;

- b. la quantità di treno-km per trasferimento dei convogli da e per deposito/rimessa, per l'inversione marcia e per corse tecniche;
 - c. la velocità commerciale;
 - d. la quantità di posti totali per convoglio;
 - e. la quantità di stazioni di linea;
 - f. la quantità di ore annue di apertura al pubblico per stazione;
 - g. la quantità di impianti di traslazione.
4. La metodologia applicata per la determinazione dei costi standard unitari per i servizi effettuati con le modalità di trasporto precisate nel presente articolo è definita negli Allegati 3a e 3b, parti integranti del presente decreto.

Art. 8

(Obiettivi e indicatori programmatori per la determinazione dei costi standard unitari)

1. Ai fini del calcolo dei costi standard unitari, la soglia minima della velocità commerciale utilizzata per i servizi in modalità di trasporto autolinea, è stabilita pari a 12,5 km/h per i servizi i cui bus-km sono erogati nel territorio di comuni capoluogo caratterizzati da un campo di variazione altimetrica rilevata dal Modello Digitale di Elevazione (DEM) superiore a 400 metri. Per tutti gli altri servizi in modalità di trasporto autolinea la soglia minima della velocità commerciale è stabilita a 14 km/h.
2. Ai fini del calcolo dei costi standard unitari, per tenere conto della produzione di servizi nelle aree a domanda debole, la soglia massima della velocità commerciale per i servizi in modalità di trasporto autolinea è stabilita pari a 32 km/h.
3. A decorrere dal 2019, fermo restando la applicazione del comma 1, ai fini del calcolo dei costi standard unitari per la modalità di trasporto autolinea, per i contratti in essere nel 2017 i cui servizi sono caratterizzati da una velocità commerciale inferiore a 17 km/h, la velocità commerciale è pari almeno al valore del 2017 incrementata di 0,5 km/h all'anno fino a raggiungimento della soglia di:
 - a. 15 km/h per i servizi i cui bus-km sono erogati nel territorio di città metropolitane o province con densità abitativa superiore a 2000 abitanti per chilometro quadrato, di più recente rilevazione da parte dell'Istat;
 - b. 14 km/h per i servizi i cui bus-km sono erogati nel territorio di comuni capoluogo caratterizzati da un campo di variazione

altimetrica rilevata dal Modello Digitale di Elevazione (DEM) superiore a 400 metri;

c. 17 km/h per tutti gli altri servizi.

In ogni caso la velocità commerciale utilizzata per il calcolo dei costi standard unitari relativa a ciascun contratto di servizio di trasporto autolinea in essere al 2017 non potrà essere inferiore a quella rilevata nel 2017. Le disposizioni del presente comma non si applicano ai contratti di servizio relativi alle aree in cui si manifestino eventi eccezionali ovvero calamità naturali rilevanti per i servizi di trasporto pubblico relativi ai contratti di servizio in essere al 2017.

4. Per i contratti di servizio fino a 1 milione di bus-km la costante della funzione di costo standard unitario (pari a 14,07855) è sostituita con un valore pari a 13,8927; il coefficiente della funzione di costo standard unitario relativo alla quantità di bus-km di servizio (pari a -0,18583) è sostituito con un valore pari a zero.
5. Per i contratti di servizio superiori a 4 milioni di bus-km e inferiori o uguali a 10 milioni di bus-km la costante della funzione di costo standard unitario (pari a 14,07855) è sostituita con un valore pari a 13,6656; il coefficiente della funzione di costo standard unitario relativo alla quantità di bus-km di servizio (pari a +0,01559) è sostituito con la seguente espressione:

$+(-0,16518 + 0,0206 \times \text{quantità bus-km di servizio})$.

6. Per i contratti di servizio superiori a 10 milioni di bus-km, il coefficiente della funzione di costo unitario relativo alla quantità di bus-km di servizio (pari a +0,01559) è sostituito con un valore pari a 0.
7. Per i contratti di servizio di trasporto ferroviario regionale superiori a 28 milioni di treno-km il termine:

$-0,0000019 \times \text{quantità posto a sedere-km di servizio}$

è sostituito con la seguente espressione:

$$-0,0000019 \times 28 \times \frac{\text{quantità posto a sedere-km di servizio}}{\text{quantità treno-km di servizio}}.$$

8. Nel caso in cui il rapporto di occupazione nella fascia di picco relativamente ai servizi di trasporto ferroviario regionale di un contratto di servizio sia inferiore al 50%:
 - a) l'espressione della quantità massima di posti a sedere per convoglio nella funzione del costo standard unitario, posta all'articolo 6, comma 2, è sostituita dalla formula:

$$\left(\frac{\text{rapporto di occupazione della fascia di picco}}{50\%} \right) \times \text{quantità di posti a sedere per treno};$$

b) l'espressione della quantità posto a sedere-km di servizio nella funzione del costo standard unitario posta all'articolo 6, comma 2, è sostituita dalla formula:

$$\left(\frac{\text{rapporto di occupazione della fascia di picco}}{50\%} \right) \times \text{quantità di posto a sedere-km di servizio.}$$

Il presente comma si applica solo nel caso in cui la quantità di posti a sedere per convoglio sia superiore a 180.

9. Per i contratti di servizio di trasporto ferroviario regionale in cui la velocità commerciale risulti inferiore a 45 chilometri orari e il numero di posti medi per convoglio risulti superiore a 420 posti, il costo standard unitario di cui all'articolo 6, comma 2, deve essere decrementato di un valore (in €/treno-km) pari a

$$0,0001085 \times (\text{quantità posti a sedere per treno} - 420) \\ \times \text{quantità posti a sedere per treno}$$

10. Al fine di perseguire l'obiettivo di ammodernamento del materiale rotabile, i costi standard unitari di cui agli articoli 6 e 7 sono determinati utilizzando i valori unitari standard di ammortamento definiti all'articolo 9.

Art. 9

(Ammortamento standard)

1. 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 chilometri percorsi. Per i servizi con le modalità di trasporto tranviaria, metropolitana e ferroviaria del trasporto ferroviario regionale l'ammortamento standard unitario di ciascun veicolo è determinato in misura pari all'ammortamento annuo dello stesso rapportato alla quantità standard di posti e km offerti.
2. Il costo contabile di acquisto del veicolo corrisponde al costo di un veicolo di moderna generazione, corredato degli equipaggiamenti e dei dispositivi necessari ed essenziali al servizio quali, ad esempio, AVM, conta passeggeri, bigliettazione elettronica.
3. L'ammortamento standard unitario assorbe e sostituisce il costo unitario dell'eventuale noleggio o leasing. L'ammortamento standard unitario di cui ai commi precedenti è definito nell'Allegato n. 4, parte integrante del presente decreto, sulla base del periodo di ammortamento standard e della produttività chilometrica standard dei veicoli, nonché della tipologia dei veicoli utilizzati per il servizio e del valore attuale della relativa manutenzione capitalizzata lungo tutto il periodo di ammortamento standard.

4. Per il servizio con autolinea si tiene conto dell'ampia tipologia degli autobus utilizzati per i contratti di servizio urbano, con particolare riferimento alle aree metropolitane. Con riferimento al servizio con autolinea, l'ammortamento standard unitario corrisponde alla media dei valori unitari riportati nell'Allegato n. 4 ponderata rispetto alla quantità bus-km di servizio effettuati negli ambiti considerati nell'Allegato n. 4: urbano in area metropolitana, urbano in area non metropolitana e interurbano.
Per il servizio di trasporto ferroviario regionale si tiene conto della ampia varietà dimensionale dei convogli utilizzati definendo due classi di convoglio con i rispettivi ammortamenti standard; l'ammortamento standard unitario viene calcolato come rapporto tra l'ammortamento standard per posto e la produttività chilometrica standard del materiale rotabile.
5. Con riferimento al servizio di trasporto ferroviario regionale, il valore della produttività chilometrica standard da utilizzare per l'ammortamento standard, è definito nell'Allegato n. 4 in funzione della velocità commerciale, per cui sono previste tre classi, e della quantità di treno-km di servizio offerti, per cui sono previste tre classi.

Art. 10

(Aggiornamento e rideterminazione dei costi standard unitari)

1. I costi standard unitari dei servizi definiti con il presente decreto sono calcolati su base annuale, oltre che con le modalità di cui all'articolo 8, applicando il tasso di inflazione effettivo dell'anno precedente, sulla base dell'indice dei prezzi al consumo (ISTAT NIC072) con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.
2. Con successivo decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, emanato nel rispetto della procedura di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 23 dicembre 2013, n. 147, si provvede, in prima applicazione con cadenza biennale, alla rideterminazione dei costi standard unitari, apportando modifiche metodologiche e degli obiettivi programmatici al presente decreto, qualora necessario in considerazione degli effetti prodotti.

Art. 11

(Entrata in vigore)

1. Le disposizioni del presente decreto entrano in vigore a decorrere dal quindicesimo giorno successivo alla sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Roma,

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

