

“CRITERI PER LA DETERMINAZIONE DEI COSTI CHILOMETRICI STANDARD DELLE AZIENDE DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE”

Art. 1
(*Oggetto*)

1. Per le finalità stabilite dall'art. 6 della Legge 10 aprile 1981, n. 151 e dall'art. 49 della Legge Regionale 9 settembre 1983, n. 62 e successive modificazioni, la presente legge disciplina le procedure per il computo in via consuntiva dei costi economici standardizzati delle aziende esercenti il trasporto pubblico locale in concessione e dei relativi conguagli sui contributi di esercizio di spettanza delle medesime aziende, secondo quanto previsto nell'Allegato 1 recante “Criteri per la determinazione dei costi chilometrici standard delle aziende di trasporto pubblico locale”.
2. Le procedure e i criteri stabiliti dalla presente legge si applicano alle obbligazioni assunte dalla Regione Abruzzo alla data di entrata in vigore della presente legge e fino al termine previsto dal 1° comma dell'art. 2 della Legge Regionale 9 agosto 1999, n. 59 nonché dai commi 3-*bis* e 3-*ter* dell'art. 18 del Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422 ed in ogni caso fino alla stipula dei contratti di servizio di cui all'art. 19 del medesimo Decreto Legislativo.
3. Restano salvi gli effetti prodotti dagli atti legislativi ed amministrativi adottati dalla Regione Abruzzo in materia di conguagli sui contributi di esercizio di cui alle normative statali e regionali riportate al primo comma del presente articolo.

Art. 2
(*Costi standard*)

1. Ai sensi degli artt. 6 della Legge 10 aprile 1981, n. 151 e 49 della Legge Regionale 9 settembre 1983, n. 62 e successive modificazioni i costi standard consuntivi sono definiti in base a criteri e parametri di rigorosa ed efficiente gestione, operando una distinzione degli stessi per categorie e modi di trasporto e sono determinati annualmente tenendo presenti i seguenti elementi di costo:
 - a) a) costi di trazione per tipo di servizio;
 - b) b) costo del personale;
 - c) c) costi tecnici di esercizio e generali.

Art. 3
(*Elementi e componenti di costo*)

1. Gli elementi di costo indicati nel precedente articolo si suddividono come segue:

- a) a) Costi di trazione: carburante, lubrificanti, pneumatici, manutenzioni e riparazioni ordinarie e straordinarie dei mezzi come indicati nell'Allegato 1, Sez. I "Analisi dei costi – a) Costi di trazione";
- b) b) Costo del personale: costo del lavoro come indicato nell'Allegato 1, Sez. I "Analisi dei costi – b) Costi del personale";
- c) c) Costi tecnici di esercizio e generali: costi generali, ammortamento autobus, ammortamento impianti e fabbricati come indicati nell'Allegato 1, Sez. I "Analisi dei costi – c) Costi tecnici di esercizio e generali".

Art. 4

(Rendimenti standard)

1. Ai fini della quantificazione dei costi di cui all'art. 2 per la determinazione degli autobus standard di cui all'Allegato 1, Sez. II, si tiene conto del rendimento annuo standard per autobus dato dal prodotto della velocità commerciale per il numero annuo di ore di esercizio dell'autobus calcolato con i criteri fissati nella medesima Sez. II "Rendimento autobus".
2. Ai fini della quantificazione dei costi di cui all'art. 2 per la determinazione degli addetti standard di cui all'Allegato 1, Sez. I "Analisi dei costi – b) Costo del personale" si tiene conto del rendimento annuo standard per agente di guida ottenuto suddividendo il rendimento annuo standard per autobus nella misura prevista nella medesima Sez. I "Addetti standard".

Art. 5

(Elementi di maggiorazione del costo)

1. Ai fini della quantificazione del costo del personale il numero standard di addetti al lavoro di manutenzione/officina e il numero standard dei restanti addetti sono determinati con i criteri indicati nell'Allegato 1, Sez. I "Analisi dei costi – b) Costo del personale – Addetti standard".
2. Ai fini della quantificazione dei costi di trazione relativi ai servizi urbani e suburbani gli stessi sono maggiorati rispetto a quelli riferiti ai servizi interurbani rispettivamente nelle misure indicate nell'Allegato 1, Sez. I "Analisi dei costi – a) Costi di trazione – Servizi urbani e suburbani".

Art. 6

(Servizi filoviari e funiviari)

1. Il costo standard dei servizi filoviari e funiviari è ottenuto applicando i criteri previsti nell'Allegato 1, Sez. III "Modalità particolari di trasporto".

Art. 7

(Velocità commerciale)

1. Le velocità commerciali dei servizi di trasporto pubblico locale sono calcolate in funzione della natura del servizio svolto, delle modalità di esercizio del servizio e del tipo di concessione assentita, regionale o comunale.
2. La velocità commerciale relativa ai servizi filoviari è indicata nell'Allegato 1, Sez. II "Autobus standard – Velocità commerciale – lett. d)".
3. Le velocità commerciali del concessionario regionale di servizi interurbani e/o suburbani, del concessionario comunale di servizi interurbani e/o urbani e del concessionario regionale e comunale di servizi interurbani sono calcolate rispettivamente sulla base dei criteri indicati nell'Allegato 1, Sez. II "Autobus standard – Tipologia di concessione".

Art. 8

(Spettanze annuali di esercizio)

1. L'ammontare delle spettanze annuali di esercizio per azienda si calcola moltiplicando il relativo deficit standard chilometrico consuntivo per le percorrenze annuali determinate con i criteri indicati nell'Allegato 1, Sez. IV "Computo dei saldi – Veicoli-km".
2. I deficit standard chilometrici consuntivi per azienda derivano dalla differenza tra i relativi costi standard consuntivi e il ricavo che scaturisce dall'applicazione dei criteri indicati nell'Allegato 1, Sez. IV "Computo dei saldi – Ricavi di esercizio".

Art. 9

(Conguaglio annuale di esercizio)

1. Il conguaglio annuale creditorio o debitorio di ciascuna azienda si ottiene sottraendo dalle spettanze annuali di esercizio l'importo dei contributi erogati alla medesima azienda a titolo di acconto ai sensi dell'art. 56 della Legge Regionale 9 settembre 1983, n. 62 e successive modificazioni, nonché a titolo di contributi aggiuntivi per le linee operaie ai sensi dell'art. 1 della Legge Regionale 23 dicembre 1999, n. 143 e successive modificazioni. Sono altresì detratti, pur se non di competenza dell'anno di riferimento del conguaglio, i contributi in conto esercizio riscossi nel medesimo anno da ciascuna azienda in base alle normative relative al trattamento di fine rapporto, ai rinnovi contrattuali di categoria e agli sgravi contributivi, nonché a qualsiasi altro titolo.
2. Il conguaglio annuale creditorio determinato per ciascuna azienda viene comunque erogato nel limite massimo della relativa perdita di esercizio rideterminata, per il medesimo anno, in conformità ai criteri previsti in sede di riparto dei contributi di cui alla Legge 18 giugno 1998, n. 194 indicati nell'Allegato 1, Sez. IV "Computo dei saldi – Spettanze annali e conguagli (creditori e debitori)".

3. Il conguaglio annuale debitorio determinato per ciascuna azienda è considerato quale acconto sui contributi degli esercizi successivi, salva la facoltà della Giunta Regionale di provvedere in ogni caso al recupero delle eccedenze.

Art. 10
(Norma finanziaria)

1. All'onere derivante dalla presente legge si provvede mediante le risorse annualmente iscritte nell'ambito della UPB 06.01.002 sul capitolo di spesa 181511 denominato *Interventi nel campo dei trasporti per spese correnti L.R. 9 settembre 1983, n. 62 e s.m.i.*

Art. 11
(Urgenza)

1. 1. La presente legge è dichiarata urgente ed entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione sul *Bollettino Ufficiale della Regione Abruzzo*.
2. 2. La presente Legge Regionale sarà pubblicata nel *Bollettino Ufficiale della Regione Abruzzo*.
3. 3. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge della Regione Abruzzo.

ALLEGATO 1

**Allegato 1 “Criteri per la determinazione dei costi chilometrici
standard delle aziende di trasporto pubblico locale”
(Art. 1)**

**SEZ. I
ANALISI DEI COSTI**

PREMESSA

Le rivalutazioni indicate nel presente Allegato 1 di valori stabiliti per l'anno 1987 con Deliberazione di Giunta Regionale n. 7786/1990 sono effettuate fino all'anno 2004 tenuto conto delle variazioni annuali ISTAT dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati.

a) COSTI DI TRAZIONE

Tra i costi di trazione sono compresi il consumo di carburanti, lubrificanti, pneumatici e i costi di manutenzione ordinaria e straordinaria dei mezzi.

CARBURANTE

In relazione a ciascun anno di riferimento della contribuzione, l'incidenza chilometrica delle spese di carburante è ottenuta moltiplicando il consumo unitario medio (espresso in litri/km) su veicoli di tipo interurbano di vetustà media in buone condizioni di efficienza, pari a km 2,8 per litro di carburante, per la media annuale delle quotazioni del gasolio da autotrazione a basso tenore di zolfo, al netto di I.V.A., relative all'anno di riferimento.

$0,357 \text{ (litri/km)} \times \text{Media prezzi anno di riferimento (€/litri)}^*$

* Fonte: Unione Petrolifera Italiana - Ministero delle Attività Produttive - Camera di Commercio di Pescara - altre indagini di mercato.

LUBRIFICANTI

In relazione a ciascun anno di riferimento della contribuzione, l'incidenza chilometrica delle spese per lubrificanti è ottenuta moltiplicando i consumi attribuiti alle parti meccaniche di seguito elencate (motore, cambio, ponte, servosterzo) per la media annuale delle quotazioni di un olio lubrificante di largo consumo* relative all'anno di riferimento.

Parti meccaniche	Consumi (gr/Km) (a)	Costo anno di riferimento (€/Kg) (b)	Costo unitario anno di riferimento (€/Km) - (a)x(b):1.000
Motore	2,6	*	
Cambio	0,4	*	
Ponte	0,5	*	
Servosterzo	0,1	*	

* Fonte: Unione Petrolifera Italiana - Ministero delle Attività Produttive - Camera di Commercio di Pescara - altre indagini di mercato.

-

PNEUMATICI

In relazione a ciascun anno di riferimento della contribuzione, l'incidenza chilometrica del consumo dei pneumatici è calcolata considerando il costo di un treno di pneumatici (n. 6 pneumatici) nuovi e il costo della relativa ricopertura relativi all'anno di riferimento, ripartiti sull'intera vita stimata del treno stesso, come di seguito evidenziato:

C = costo chilometrico;

L = costo complessivo pneumatici (nuovi e ricoperti);

Km = chilometri complessivamente percorsi da un treno di gomme comprensivo della ricopertura;

n = numero di pneumatici dell'autobus;

PN = prezzo di listino di pneumatico nuovo di qualità, I.V.A. esclusa, dimensioni 295/80R 22.5;

PR = prezzo di listino della ricopertura pari al 60% del prezzo di listino di pneumatico nuovo, IVA esclusa;

RN = 80.000 (rendimento chilometrico del pneumatico nuovo);

RR = 60.000 (rendimento chilometrico del pneumatico ricoperto);

0,6 (= 60%) = percentuale di pneumatici che al termine del ciclo normale di vita sono idonei alla ricopertura.

-

MANUTENZIONI E RIPARAZIONI

Si considera il costo delle manutenzioni, ordinarie e straordinarie, affidate ad officine esterne, considerato che il costo relativo al personale di officina risulta computato nel costo complessivo del personale.

Restano confermati i valori stabiliti per l'anno 1987 con Deliberazione di Giunta Regionale n. 7786/1990, rivalutati per gli anni successivi e fino all'anno 2004 con le variazioni annuali ISTAT dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati.

Manutenzione ordinaria (per un ciclo di 400.000 km)

Le spese di manutenzione ordinaria sono date dalle spese per materiali e ricambi e dalla manodopera esterna, rivalutate all'anno 2004 come di seguito esposto:

Spese per materiali e ricambi: lire 9.440.927 anno 1987 = lire 17.673.415 (€9.127,56) anno 2004.

Ne consegue che l'incidenza chilometrica unitaria per un ciclo di 400.000 Km è pari a €0,023.

Manodopera esterna

Ore lavoro: n. 750

Tariffa oraria: lire 28.622 anno 1987 = lire 53.580 (€27,67) anno 2004

Costo complessivo: €20.752,50

Ne consegue che l'incidenza chilometrica unitaria per un ciclo di 400.000 Km è pari a €0,052.

L'incidenza chilometrica della manutenzione ordinaria per l'anno 2004, pari alla somma delle incidenze chilometriche delle spese per materiali e ricambi e manodopera come sopra determinate, è pari ad €0,075.

-

-

Manutenzione straordinaria

Percorrenza annua di un veicolo: Km 50.000

Spesa revisione motore e parti meccaniche (dopo i primi 8 anni)

Lire 19.959.926 anno 1987 = lire 37.364.981 (€19.297,40) anno 2004

Ne consegue che l'incidenza chilometrica unitaria calcolata sul totale di 400.000 km. percorsi da un veicolo nei primi otto anni è pari a €0,05

Spesa di revisione intermedia di carrozzeria (dopo i successivi 5 anni)

Lire 15.958.194 anno 1987 = lire 29.873.739 (€15.428,50) anno 2004

Ne consegue che l'incidenza chilometrica unitaria calcolata sul totale di 250.000 km. percorsi da un veicolo dal nono al tredicesimo anno è pari a €0,06

Spesa di grande revisione (dopo i successivi 4 anni)

Lire 29.911.615 anno 1987 = lire 55.994.543 (€28.918,77) anno 2004

Ne consegue che l'incidenza chilometrica unitaria calcolata sul totale di 200.000 km. percorsi da un veicolo dal quattordicesimo al diciassettesimo anno è pari a €0,14

L'incidenza chilometrica annua dei costi di manutenzione e riparazione straordinaria per ciascuna azienda è pari all'incidenza media dei medesimi costi calcolata per lo stesso anno a livello regionale moltiplicata per il valore derivante dal rapporto tra il rendimento autobus dell'azienda determinato per l'anno di riferimento rapportato al rendimento ipotetico di 50.000 Km anno, come di seguito esposto.

Sulla determinazione del rendimento autobus per concessionario corrispondente alla produttività standard (percorrenza) di un autobus, cfr. Sez. Il "Autobus standard".

L'incidenza media dei costi di manutenzione e riparazione straordinaria calcolata a livello regionale è ottenuta ponderando ciascuna delle tre classi di spesa di revisione sopraindicate con la numerosità autobus a livello complessivo regionale della rispettiva classe di età del materiale rotabile e tenendo conto dell'intero parco autobus regionale adibito ai servizi di trasporto pubblico locale.

con:

= spesa di revisione motore e parti meccaniche (dopo i primi 8 anni);

= spesa di revisione intermedia di carrozzeria (dopo i successivi 5 anni);

= spesa di grande revisione (dopo i successivi 4 anni);

= n. autobus con età fino a 8 anni;

= n. di autobus da 9 a 13 anni;

= n. di autobus con età superiore ai 13 anni;

= totale autobus per anno;

= rendimento autobus per concessionario corrispondente alla produttività standard (percorrenza) di un autobus (cfr. Sez. Il "Autobus standard").

Ai fini del calcolo dell'incidenza media dei costi di manutenzione e riparazione straordinaria per l'anno 2004 si tiene conto dei valori come sopra rivalutati relativi alle spese di revisione motore e parti meccaniche, di revisione intermedia di carrozzeria e di grande revisione.

Per gli anni successivi al 2004 i valori di cui sopra relativi alle manutenzioni ordinaria e straordinaria sono rivalutati secondo gli indici delle variazioni annuali ISTAT dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati.

SERVIZI URBANI E SUBURBANI

In relazione a ciascun anno di riferimento della contribuzione, i costi di trazione relativi a carburanti, lubrificanti e manutenzioni e riparazioni vengono maggiorati del 20% per i servizi urbani e del 10% per i servizi suburbani, onde tenere conto del più intenso ciclo di manutenzione e dei maggiori consumi dovuti ai più bassi regimi di marcia.

b) COSTO DEL PERSONALE

COSTO DEL LAVORO

In relazione a ciascun anno di riferimento della contribuzione nel computo del costo del lavoro si tiene conto del costo medio di un operatore di esercizio corrispondente al parametro «175» con 3 scatti di anzianità (A.P.A.) di cui ai CC.CC.NN.LL. in vigore al netto dei contributi statali e regionali.

Detto riferimento parametrico compensa anche gli oneri derivanti alle aziende concessionarie dalle voci retributive previste dalla contrattazione di secondo livello.

Il costo del lavoro è comprensivo delle seguenti voci degli elementi fissi:

- ▪ Retribuzione tabellare;
- ▪ Aumenti periodici di anzianità (A.P.A.) biennali: n. 3 scatti;
- ▪ Ex Indennità di Contingenza;
- ▪ Altri istituti contrattuali della retribuzione fissa corrisposti in modo continuativo, in misura pari al 22% della retribuzione tabellare.

Sono inoltre incluse le seguenti voci degli elementi variabili:

- ▪ Trasferte e diarie: stimate nel 9% dell'ammontare degli elementi fissi;
- ▪ Straordinari: stimati nel 9% dell'ammontare degli elementi fissi.

Il costo è maggiorato degli oneri contributivi aziendali (INPS, INAIL, Previdenza Integrativa e T.F.R.) nella misura del 40%.

Il costo complessivo del personale per ciascuna azienda è determinato moltiplicando il costo di un operatore come sopra stabilito per il numero degli addetti standard di cui alla voce seguente.

L'incidenza chilometrica del costo del personale è calcolata suddividendo il costo complessivo per le percorrenze annue (Veicoli-km).

Per la determinazione dei Veicoli-Km, cfr. Sez. IV "Computo dei saldi – Veicoli-km".

ADDETTI STANDARD

Il personale è stato distinto in personale di guida, di officina ed impiegatizio.

Le tre tipologie sono state stimate con relazioni differenti.

Gli addetti di guida sono stimati con la seguente relazione:

$$AG = \text{Veicoli-Km} / \text{Produttività annua autista}$$

Per la determinazione dei Veicoli-Km, cfr. Sez. IV "Computo dei saldi – Veicoli-km".

La produttività annua degli agenti di guida è determinata moltiplicando la velocità commerciale del servizio per il numero di ore di guida.

Sulla velocità commerciale, cfr. Sez. II "Autobus standard – Velocità commerciale".

Le ore di guida per agente sono attribuite in base alla seguente relazione, mediamente valida a livello regionale sia per i servizi urbani che interurbani:

$$\text{Ore annue di guida} = \text{ore annue di attività per autobus} / 1,4$$

Sulle ore annue di attività per autobus, cfr. Sez. Il “Autobus standard – Rendimento autobus”.

Gli addetti al lavoro di officina per le aziende con percorrenze annue inferiori a 1.000.000 di Km sono stimati con la seguente relazione:

$$AO = (\text{n. autobus standard} / 10)$$

mentre gli addetti di officina per le aziende con percorrenze annue superiori a 1.000.000 di Km, sono così stimati:

$$AO = (\text{n. autobus standard} / 10) \times 2^{1[1]}$$

La diversità di computo deriva dal frequente ricorso delle aziende di minore dimensione alle officine esterne per le manutenzioni e riparazioni degli automezzi, che è invece prevalentemente internalizzato per le aziende di grande dimensione.

Sulla determinazione degli autobus standard, cfr. Sez. Il “Autobus standard”.

I restanti addetti (impiegati, controllori e bigliettai - figura rimpiazzata dall’agente unico nella maggior parte dei casi) sono computati attribuendo convenzionalmente una unità lavorativa ogni 400.000 veicoli-Km e ogni 200.000 veicoli-Km per le aziende che sviluppano rispettivamente percorrenze inferiori e superiori a 1.000.000 di Km per anno.

^{1[1]} Valore ottenuto per regressione lineare del numero di addetti di officina su autobus standard/10 per il 1998.

c) COSTI TECNICI DI ESERCIZIO E GENERALI

COSTI GENERALI

Rientrano tra i costi generali:

consumi elettrici, riscaldamento, spese telefoniche, postali, cancelleria, oneri fiscali indiretti, I.V.A. indetraibile.

Le aziende sono suddivise in 5 categorie dimensionali per addetti standard con attribuzione a ciascuna di esse di una classe di costo, come di seguito esposto.

Sono confermati i valori stabiliti per l'anno 1987 con Deliberazione di Giunta Regionale n. 7786/1990, rivalutati per gli anni successivi e fino all'anno 2004 con le variazioni annuali ISTAT dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati.

Classe aziendale	Classe di costo 1987 £	Rivalutazione 2004 €
Categoria 1: meno di 26 addetti	7.600.000	7.347,74
Categoria 2: da 26 a 100 addetti	10.640.000	10.286,83
Categoria 3: da 101 a 300 addetti	11.704.000	11.315,51
Categoria 4: da 301 a 600 addetti	12.874.000	12.446,68
Categoria 5: oltre 600 addetti	13.518.000	13.069,30

L'incidenza chilometrica delle spese generali è calcolata suddividendo ciascuna classe di costo per il rendimento autobus risultante per azienda.

Sul rendimento autobus, cfr. Sez. Il "Autobus standard – Rendimento autobus".

Per gli anni successivi al 2004 i valori delle classi di costo sono rivalutati secondo gli indici delle variazioni annuali ISTAT dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati.

All'incidenza chilometrica delle spese generali come sopra determinata è da aggiungere l'incidenza chilometrica delle tasse di circolazione e assicurazione (TCA).

Per l'anno 2004 le TCA sono stimate in modo indipendente dalle percorrenze e nella misura media unica di € 4.000,00 per autobus, valutando in € 3.550,00 annui il costo della polizza di assicurazione R.C.A. e in € 450,00 quello della tassa di circolazione per autobus.

Il costo complessivo delle tasse di circolazione e assicurazione per ciascuna azienda è determinato come segue:

$$€ 4.000,00 \times (\text{n. autobus standard})$$

Sulla determinazione degli autobus standard, cfr. Sez. Il "Autobus standard".

L'incidenza chilometrica delle tasse di circolazione e assicurazione è calcolata suddividendo l'importo complessivo come sopra determinato per la percorrenza annua - Veicoli-km.

Per la determinazione dei Veicoli-Km, cfr. Sez. IV "Computo dei saldi – Veicoli-km".

Per gli anni successivi al 2004 i valori delle tasse di circolazione e assicurazione come sopra determinati sono rivalutati secondo gli indici delle variazioni annuali ISTAT dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati.

AMMORTAMENTO AUTOBUS

- Si considera il prezzo di listino di un autobus interurbano, al netto di IVA, decurtato degli sconti d'uso (ca. il 20%) e dei contributi di investimento erogati dalla Regione Abruzzo, stimati nel 90% del prezzo del mezzo.

La quota di ammortamento considerata è pari alla rata di un piano di ammortamento a quota costante di un investimento ideale:

con:

i = prime rate ABI (o altro indice equivalente) arrotondato al decimale superiore, aumentato di 1 per i servizi urbani;

10 = numero di anni preso in considerazione (10);

V_n = valore dell'autobus senza pneumatici al netto degli sconti d'uso, pari in media al 20% del prezzo di listino I.V.A. esclusa.

$k = 0,90$ (il 90% è l'aliquota media di contribuzione regionale all'acquisto degli autobus).

- L'ammontare complessivo dell'ammortamento autobus è ottenuto moltiplicando la quota di ammortamento come sopra determinata per il numero degli autobus standard di ciascuna azienda.

Sulla determinazione degli autobus standard, cfr. Sez. II "Autobus standard".

L'incidenza chilometrica dell'ammortamento autobus è calcolata suddividendo il relativo ammontare complessivo di cui sopra per la percorrenza annua (Veicoli-km) di ciascuna azienda.

Per la determinazione dei Veicoli-km, cfr. Sez. IV "Computo dei saldi – Veicoli-km".

-

AMMORTAMENTO IMPIANTI E FABBRICATI

Sono confermate le classi aziendali di ammortamento stabilite per turno-autobus dalla Deliberazione di Giunta Regionale n. 7786/1990.

Gli addetti sono considerate variabili *proxy* del parco mezzi (l'ammortamento di impianti e fabbricati è difatti funzione anche degli spazi di ricovero e delle officine di riparazione, oltre che delle sedi amministrative adibite ad ufficio).

Classe aziendale	Classe di costo	Classe di costo
------------------	-----------------	-----------------

	1987-1991	1992-2004
Categoria 1: meno di 26 addetti	597.707	705.294
Categoria 2: da 26 a 100 addetti	1.346.550	1.588.929
Categoria 3: da 101 a 300 addetti	2.019.825	2.383.394
Categoria 4: da 301 a 600 addetti	2.019.825	2.383.394
Categoria 5: oltre 600 addetti	2.019.825	2.383.394

Le classi di costo sono state rivalutate *una tantum* e forfettariamente del 18%^{2[2]} nell'esercizio 1992, per tenere conto della rivalutazione monetaria dei cespiti ammortizzabili determinata con le Leggi 19 marzo 1983, n. 72 e 30 dicembre 1991, n. 413.

L'incidenza chilometrica degli ammortamenti impianti e fabbricati è calcolata suddividendo ciascuna classe di costo per il rendimento autobus per azienda.

Sulla determinazione del rendimento autobus per concessionario corrispondente alla produttività standard (percorrenza) di un autobus, cfr. Sez. II "Autobus standard".

^{2[2]} Aliquota di rivalutazione applicata da A.R.P.A. S.p.a.

SEZ. II
AUTOBUS STANDARD

Il numero degli autobus standard attribuiti a ciascun Concessionario è calcolata nel modo seguente:

$$n. \text{ autobus standard (turni)} = \text{Veicoli-km/velocità commerciale attribuita} \times n$$

Per la determinazione dei Veicoli-Km indicati al numeratore della formula, cfr. Sez. IV "Computo dei saldi – Veicoli-km".

Il prodotto indicato al denominatore della formula indica il rendimento autobus per concessionario corrispondente alla produttività standard (percorrenza) di un autobus, ove "n" sono le ore annue di esercizio di un autobus tipo come di seguito determinate (cfr. "Rendimento autobus").

Ai Concessionari che svolgono complessivamente meno di 20.000 Km di percorrenza annuale nell'ambito di ciascuna tipologia di servizio come di seguito esposte nella seguente tabella A è attribuita una produttività convenzionale di 40.000 Km-anno per autobus.

VELOCITÀ COMMERCIALE

a) Servizi interurbani e suburbani di concessione regionale

Le velocità commerciali dei servizi interurbani e suburbani di concessione regionale sono calcolate attraverso le elaborazioni del software di trasporto VISUM TPr-TPb Copyright PTV Ag, Karlsruhe, Germania, in possesso dell'Assessorato ai Trasporti della Regione Abruzzo, con arrotondamento all'unità superiore per frazioni di decimali superiori a 0,50.

b) Servizi interurbani di concessione comunale

Le velocità commerciali dei servizi interurbani di concessione comunale sono attribuite come esposto nella seguente tabella A.

Tabella A

Popolosità dei Centri*	Velocità commerciale
Servizio comunale nei centri con popolazione residente fino a 10.000 abitanti	38 Km/h
Servizio comunale nei centri con popolazione residente compresa tra 10.000	36 Km/h

e 20.000 abitanti	
Servizio comunale nei centri con popolazione residente compresa tra 20.000 e 30.000 abitanti	34 Km/h
Servizio comunale nei centri con popolazione residente superiore a 30.000 abitanti	32 Km/h

*Si tiene conto dell'ultimo Censimento Generale della Popolazione e delle Abitazioni effettuato dall'Istat.

c) Servizi urbani di concessione comunale

Le velocità commerciali dei servizi urbani di concessione comunale sono attribuite come esposto nella seguente tabella B.

Tabella B

Popolosità dei Centri*	Velocità commerciale
Servizi urbani nei centri con popolazione residente fino a 10.000 abitanti	31 Km/h
Servizi urbani nei centri con popolazione residente compresa tra 10.000 e 20.000 abitanti	29 Km/h
Servizi urbani nei centri con popolazione residente compresa tra 20.000 e 30.000 abitanti	27 Km/h
Servizi urbani nei centri con popolazione residente compresa tra 30.000 e 50.000 abitanti	25 Km/h
Capoluoghi di Provincia	Velocità commerciale
L'Aquila, Teramo	23 Km/h
Pescara In considerazione della particolare congestione del traffico	22 Km/h
Chieti in considerazione dell'acclività del percorso	22 Km/h

*Si tiene conto dell'ultimo Censimento Generale della Popolazione e delle Abitazioni effettuato dall'Istat.

d) Servizi filoviari

La velocità commerciale dei servizi filoviari è stabilita convenzionalmente in 15 Km/ora avuto riguardo anche alla particolare specializzazione del personale tecnico e della natura del sistema di trazione.

TIPOLOGIA DI CONCESSIONE

A) Concessionario regionale di servizi interurbani e/o suburbani

La velocità commerciale attribuita al Concessionario regionale di servizi interurbani e/o suburbani è pari alla media ponderata delle velocità commerciali calcolate, come sopra

indicato al paragrafo “Velocità commerciali”, con riferimento alle singole linee ad esso concesse e soggette a contribuzione ed elencate nei Programmi di esercizio per ciascun anno di riferimento.

B) Concessionario comunale di servizi interurbani soggetti a contribuzione regionale

La velocità commerciale attribuita al Concessionario comunale di servizi interurbani svolti in un unico Centro è calcolata con i criteri di cui alla tabella A.

La velocità commerciale attribuita al Concessionario comunale di servizi interurbani svolti in più Centri di diversa dimensione è pari alla media ponderata delle velocità commerciali calcolate per ciascun Centro con i criteri di cui alla tabella A e con arrotondamento all'unità superiore per frazioni di decimali superiori a 0,50.

La ponderazione annuale tiene conto dei Veicoli-km effettuati nell'anno di riferimento dal Concessionario in ciascun Centro soggetti a contribuzione regionale.

Per la determinazione dei Veicoli-Km, cfr. Sez. IV “Computo dei saldi – Veicoli-km”.

C) Concessionario comunale di servizi urbani soggetti a contribuzione regionale

La velocità commerciale attribuita al Concessionario comunale di servizi urbani svolti in un unico Centro è calcolata con i criteri di cui alla tabella B.

La velocità commerciale attribuita al Concessionario comunale di servizi urbani svolti in più Centri di diversa dimensione è pari alla media ponderata delle velocità commerciali calcolate per ciascun Centro con i criteri di cui alla tabella B e con arrotondamento all'unità superiore per frazioni di decimali superiori a 0,50.

La ponderazione annuale tiene conto dei Veicoli-km effettuati nell'anno di riferimento dal Concessionario in ciascun Centro soggetti a contribuzione regionale.

Per la determinazione dei Veicoli-Km, cfr. Sez. IV “Computo dei saldi – Veicoli-km”.

D) Concessionario regionale e comunale di servizi interurbani

La velocità commerciale attribuita al Concessionario regionale e comunale di servizi interurbani soggetti a contribuzione regionale è pari alla media ponderata delle velocità commerciali come sopra calcolate con riferimento a ciascuna tipologia di concessione e con arrotondamento all'unità superiore per frazioni di decimali superiori a 0,50.

La ponderazione annuale tiene conto dei Veicoli-km soggetti a contribuzione regionale effettuati nell'anno di riferimento dal Concessionario per ciascuna tipologia di concessione.

Per la determinazione dei Veicoli-Km, cfr. Sez. IV “Computo dei saldi – Veicoli-km”.

RENDIMENTO AUTOBUS

Il rendimento autobus, corrispondente alla produttività standard (percorrenza) di un autobus, è determinato dal prodotto della velocità commerciale per il numero di ore di attività annua di un autobus.

Con riferimento ai servizi interurbani di concessione regionale e comunale si stabilisce una velocità minima di 33 Km/h, ipotizzando le seguenti classi “Velocità-Ore di attività”, ove “n” sono le ore di attività annua di un autobus.

Velocità	Ore di attività
vel. (X) da 33 Km/h a 36 Km/h	$n = 1350 + 5 \times (36-X)$
vel. (X) da 37 Km/h a 44 Km/h	$n = 1150 + 5 \times (44-X)$
vel. (X) da 45 Km/h a 57 Km/h	$n = 950 + 5 \times (57-X)$

Al primo addendo si aggiunge una variazione in aumento di 5 ore per ogni Km/h di differenza tra il massimo della classe e la velocità attribuita al vettore, come risultante dalla seconda colonna della tabella di cui sopra relativa alle velocità commerciali attribuite ai vettori.

Le suddette relazioni sono ipotizzate partendo dall'esistenza di una forte correlazione negativa tra velocità e ore annue di esercizio, che è spiegabile, nell'ipotesi di una limitata varianza dei rendimenti-autobus aziendali, con un più prolungato utilizzo dei mezzi sui percorsi più lenti, necessario per un'adeguata copertura oraria del servizio giornaliero.

Il rendimento autobus dei servizi urbani è stimato utilizzando una sola relazione in termini di classe "Velocità-Ore di attività" come di seguito esposto:

$$\text{Rendimento autobus urbani} = \text{Velocità comm.le} \times [1350 + 5 \times (31 - \text{Velocità comm.le})]$$

SEZ. III MODALITÀ PARTICOLARI DI TRASPORTO

SERVIZI FILOVIARI

I costi di trazione dei servizi filoviari relativi alle manutenzioni (programmata, ispettiva e di guasto) e riparazioni vengono maggiorati del 30% rispetto ai medesimi costi previsti per i servizi interurbani, onde tenere conto della specifica tipologia del servizio.

I costi di trazione elettrica sono stimati per l'anno 2004 in € 0,33/Km corrispondenti ad un consumo medio stimato di 3,32 KWh/Km.

Per gli anni successivi si terrà conto delle eventuali variazioni del costo della trazione elettrica.

Non si tiene conto del costo relativo ai lubrificanti.

Il confronto tra le modalità di esercizio del servizio (gomma/filovia) effettuato esclusivamente sui costi di esercizio imputabili alla manutenzione ed al consumo di gasolio/energia, escludendo quindi le voci relative all'ammortamento per l'acquisto delle vetture, ha evidenziato come i maggiori costi sostenuti per il consumo di gasolio bilancino i maggiori costi per la manutenzione del filobus.

SERVIZI FUNIVIARI

Il costo standard dei servizi funiviari è stabilito in 7,5 volte il costo standard medio calcolato per l'insieme dei vettori, derivante dalla ponderazione dei rispettivi autobus-km annui percorsi.

SEZ. IV COMPUTO DEI SALDI

RICAVI DI ESERCIZIO

La determinazione dei ricavi di esercizio è ottenuta applicando ai costi effettivi del servizio l'aliquota unica del 35% che rappresenta ai sensi dall'art. 19, comma 5, del D.Lgs. n. 422/1997 il rapporto minimo tra ricavi da traffico e costi operativi, al netto dei costi di infrastruttura, previsto per i contratti di servizio pubblico.

Ai fini della determinazione dei ricavi di esercizio si terrà conto, qualora superiore, dell'ammontare dei ricavi da traffico derivanti dall'applicazione delle tariffe stabilite dalla Regione Abruzzo e dai Comuni interessati.

DEFICIT STANDARD CHILOMETRICO

I deficit standard consuntivi per azienda si calcolano come differenza tra i relativi costi standard consuntivi e il ricavo come sopra individuato.

VEICOLI-KM

I veicoli-km percorsi nell'anno, considerati ai fini della quantificazione del saldo, sono i km dichiarati e revisionati con le verifiche d'ufficio in base alle percorrenze previste dai programmi di esercizio allegati agli Atti di Concessione.

Fermo restando l'ulteriore congruaggio, nel caso in cui non risultino disponibili i dati relativi alle percorrenze revisionate di cui sopra, si considerano le percorrenze dichiarate dal concessionario per l'anno di riferimento o le percorrenze dichiarate e revisionate dall'ufficio relative all'anno precedente a quello di riferimento.

SPETTANZE ANNUALI E CONGUAGLI (CREDITORI E DEBITORI)

L'ammontare delle spettanze annuali di esercizio per azienda si calcola moltiplicando il relativo deficit standard chilometrico consuntivo per le percorrenze annuali corrispondenti ai veicoli-km come sopra indicati.

Il congruaggio annuale creditorio o debitorio di ciascuna azienda si ottiene sottraendo dalle spettanze annuali l'importo dei contributi erogati alla medesima a titolo di acconto ai sensi dell'art. 56 della Legge Regionale 9 settembre 1983, n. 62 e s.m.i., nonché a titolo di contributi aggiuntivi per le linee operaie ai sensi dell'art. 1 della Legge Regionale 23 dicembre 1999, n. 143 e s.m.i. Sono altresì detratti, pur se non di competenza dell'anno di

riferimento del saldo, i contributi in conto esercizio riscossi nel medesimo anno da ciascuna azienda in base alle normative relative al trattamento di fine rapporto, ai rinnovi contrattuali di categoria e agli sgravi contributivi, nonché a qualsiasi altro titolo.

Il conguaglio annuale creditorio determinato per ciascuna azienda viene comunque erogato nel limite massimo della relativa perdita di esercizio rideterminata, per il medesimo anno, in conformità ai criteri previsti in sede di riparto dei contributi di cui alla Legge 18 giugno 1998, n. 194 dal Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione in data 19 giugno 1995 nonché per quanto applicabili dalle istruzioni impartite in proposito dalla Regione Abruzzo con nota prot. n. 5358/S3 del 9 settembre 1998 del Servizio Interventi Finanziari del Settore Trasporti.

Il conguaglio annuale debitorio determinato per ciascuna azienda è considerato quale acconto sui contributi degli esercizi successivi, salva la facoltà della Giunta Regionale di provvedere in ogni caso al recupero delle eccedenze.
