

Strategie Business Development e Sostenibilità

Il Responsabile

Spettabile
Autorità di Regolazione dei Trasporti
pec@pec.autorita-trasporti.it

26 Maggio 2025

Oggetto: Delibera ART 28/2025 schema di atto di regolazione 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 – primi orientamenti”.

Spett. Autorità,

si trasmettono le osservazioni delle scriventi in conformità a quanto previsto dall’Allegato B della Delibera 28/2025 in fase di consultazione.

Punto dell’articolo/ Annesso/ Quesito rif	Testo oggetto di osservazione/proposta	Testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell’osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Q2. Si richiedono osservazioni in merito:			Premessa la criticità relativa alla contemporanea vigenza sia dei “costi standard” (ex DM. 157/2018) che dei presenti “costi di riferimento” (vedi

Sede Amministrativa
Viale Fratelli Rosselli, 80 – 50123 Firenze

Busitalia – Sita Nord s.r.l. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento
di Trenitalia S.p.A.

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 – 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 73.000.000,00 i.v.
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. e P. Iva 06473721006 – R.E.A. n. 969510
fsbusitalia@pec.it



Punto dell'articolo/ Annesso/ Quesito rif	Testo oggetto di osservazione/proposta	Testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
iii) all'ambito soggettivo e oggettivo di cui al punto 2, ivi inclusa l'indicazione degli atti degli EA nei quali utilizzare i costi di riferimento e le modalità di loro utilizzo, nelle diverse modalità di affidamento.			<p>punto successivo), in merito all'utilizzo degli stessi da parte dei SC e/o EA per la definizione dei lotti da affidare, si segnala quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> Lotti di piccole dimensioni (1 Mln di veicoli*km) generalmente mostreranno costi di riferimento più "efficienti" (rispetto a lotti da 4,5 Mln o superiori), spesso in virtù di costi medi del lavoro inferiori (Eur/autista), dovuti dal fatto che tali servizi vengono per lo più operati da piccole imprese che non applicano contrattazioni di 2° livello. A tal proposito, l'efficienza del servizio andrebbe valutata in termini di produttività del personale autista (KPI n. 37 Annesso 2). Ciò premesso, onde evitare la proliferazione di affidamenti di ridotte dimensioni - i cui minori costi non sarebbero sempre frutto di una "efficienza gestionale" ma spesso -conseguenti a retribuzioni eccessivamente basse non socialmente sostenibili - si propone, nell'ambito della RdL, di dare ampia rilevanza al parametro della produttività dell'esercizio (KPI n.37) ai fini della scelta del n. di lotti, piuttosto che al mero costo unitario del servizio, specialmente se lo stesso sia inficiato in misura rilevante dal costo unitario del personale (Eur/dipendente). L'utilizzo dei <i>costi di riferimento</i> appare opportuno e coerente nell'ambito degli affidamenti <i>in house</i>, non invece nell'ambito della predisposizione dei PEF c.d. "<i>simulati</i>", nel caso di affidamenti competitivi. Ciò in ragione del fatto che gli obiettivi di efficientamento della gestione e di contenimento dei costi (obiettivi dichiarati nella Misura 1 comma I della Delibera ART 28/2025) sono già conseguenza diretta delle procedure competitive per l'affidamento dei servizi. Inoltre, l'utilizzo dello stesso criterio (sia per gli affidamenti <i>in house</i> che per le procedure competitive) rischia di disincentivare il ricorso alle gare sia per gli EA, che non avrebbero più l'interesse a consultare il mercato, sia per gli Operatori Economici (OE) che si vedrebbero ridotti i margini per proporre un'offerta effettivamente competitiva.

Sede Amministrativa
Viale Fratelli Rosselli, 80 – 50123 Firenze

Busitalia – Sita Nord s.r.l. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Trenitalia S.p.A.

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 – 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 73.000.000,00 i.v.
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. e P. Iva 06473721006 – R.E.A. n. 969510
fsbusitalia@pec.it



Punto dell'articolo/ Annesso/ Quesito rif	Testo oggetto di osservazione/proposta	Testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Q2. Si richiedono osservazioni in merito: iv) all'ambito temporale di cui al punto 3.			Con la presente delibera Codesta Autorità propone la definizione di nuovi “costi di riferimento/costi efficienti” per il TPL su gomma, da rendere immediatamente applicabili a tutti gli atti sottoposti all'autorità in data successiva all'entrata in vigore delle presenti misure regolatorie. Rileviamo a tal proposito una criticità in merito all'immediata applicazione di tali costi, data la contemporanea vigenza dei “costi standard” di cui al DM. 157/2018, il cui ambito di applicazione è pressoché coincidente. Andrebbe, pertanto, chiarito il rispettivo ambito temporale di applicazione o le modalità di integrazione.
Q3. Si richiedono osservazioni in merito: ii) alla gradualità della metodologia proposta e alle sue fasi di sviluppo (punto 1, lett. a-g);			La fase preliminare di adozione dei “costi di riferimento” risulta di non chiara applicazione, specialmente sino a quando il DM 157/2018 (costi standard) permanga vigente (vedi punto precedente).
Q3. Si richiedono osservazioni in merito: iv. alla scelta delle voci di costo di cui pubblicare le statistiche di riferimento e all'individuazione di KPI di efficienza, efficacia e redditività contenuti nell'Annesso 2 (punto 1 sub b);			In linea generale gli indicatori proposti relativi a Costi di Trazione, Manutenzione bus e Manutenzione infrastrutture tengono solo parzialmente conto delle seguenti tecnologie: CNG, GNL ed Idrogeno (es. CNG è considerato solo in termini di costi di trazione e manutenzione bus, non per la manutenzione delle infrastrutture; GNL solo per la manutenzione bus e non per i costi di trazione e manutenzione infrastrutture; Idrogeno non viene considerato per nessuna voce di costo). La considerazione di tali elementi è quanto mai necessaria soprattutto se si tiene conto della rilevanza dei costi manutentivi degli impianti a metano ed idrogeno. Andrebbe, inoltre, precisato che i costi unitari degli indicatori proposti e pubblicati annualmente da Codesta Autorità dovranno essere oggetto di adeguamento inflattivo nei PEFS predisposti dalle SA.

Sede Amministrativa
Viale Fratelli Rosselli, 80 – 50123 Firenze

Busitalia – Sita Nord s.r.l. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento
di Trenitalia S.p.A.

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 – 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 73.000.000,00 i.v.
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. e P. Iva 06473721006 – R.E.A. n. 969510
fsbusitalia@pec.it



Punto dell'articolo/ Annesso/ Quesito rif	Testo oggetto di osservazione/proposta	Testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
<p>Q3. Si richiedono osservazioni in merito: vi) alle modalità di utilizzo degli indicatori di costo e dei KPI forniti dall'Autorità anche ad integrazione del costo standard di cui al d.m. 157/2018 (punto 2).</p>			<p>I <i>costi standard</i> definiscono un costo chilometrico “complessivo” del servizio, tenuto conto della natura dello stesso (urbano/extraurbano), del volume di percorrenze e della velocità commerciale; tuttavia, tale indicatore soffre di due principali deficienze:</p> <ul style="list-style-type: none"> • È un modello sostanzialmente rigido, difficilmente adattabile a contesti in cui il parco bus sia rappresentato da mezzi a trazione alternativa; • Il risultato di tale modello riporta costi efficienti dei fattori al 2018, il relativo adeguamento inflattivo è disciplinato all'art.10 dello stesso DM 157/2018, secondo cui “<i>I costi standard definiti ai sensi del presente decreto sono calcolati su base annuale, (...), applicando il tasso di inflazione effettivo dell'anno precedente, sulla base dell'indice dei prezzi al consumo (ISTAT NIC072) con Decreto del MIT (...)</i>” (comma 1). L'aggiornamento della metodologia e delle formule è, invece, previsto con un secondo Decreto, in prima applicazione previsto a cadenza biennale (Art. 10 comma 2). Tuttavia, ad oggi, non risulta che il MIT abbia emanato i Decreti di cui sopra (i.e.: aggiornamento inflattivo + metodologico). In tal senso, si è determinata un'alta incertezza, con PEFS predisposti adottando come riferimento il “costo standard” non inflazionato, ed altri, il costo standard inflazionato (dove la SA adegua le risultanze del modello di cui al DM 157/2018 all'inflazione NIC intervenuta tra il 2018 ed il primo anno di avvio del servizio); • L'utilizzo dei “<i>costi di riferimento</i>” di cui alla presente delibera, basati su dati aggiornati (2022 e 2023), potrebbero in parte sanare tale “anomalia applicativa” dei costi standard; tuttavia, non si ritiene possibile la “coesistenza” di due metodologie diverse sia per “approccio” che per “anno base di riferimento” (2018 per i costi standard e 2022-23 per i costi di riferimento ART).

Sede Amministrativa
Viale Fratelli Rosselli, 80 – 50123 Firenze

Busitalia – Sita Nord s.r.l. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Trenitalia S.p.A.

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 – 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 73.000.000,00 i.v.
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. e P. Iva 06473721006 – R.E.A. n. 969510
fsbusitalia@pec.it



Punto dell'articolo/ Annesso/ Quesito rif	Testo oggetto di osservazione/proposta	Testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Q5 Disponibilità Punti di ricarica, si richiedono osservazioni in merito: i) alle ipotesi di calcolo dei costi aggiuntivi per punto di ricarica (disponibilità di potenza) di cui all'equazione [4] fornendo eventuali differenti stime con relativi elementi giustificativi;	$Costo_{punti_di_prelievo} = \sum_i (R_i + W_i \cdot P_p)$	Previsione di due formule, una per ricarica notturna in deposito (<i>overnight</i>) ed una per ricarica diurna in linea (<i>opportunity charging</i>).	<ul style="list-style-type: none"> Equazione 4: la formula risulta formalmente corretta (riferibile alle sole ricariche in deposito), ma occorre tuttavia verificare se la stessa tenga conto dell'alta volatilità dei prezzi (Pf e Pp), e nel caso integrarla con opportune clausole di salvaguardia. Più precisamente: <ol style="list-style-type: none"> un meccanismo di adeguamento automatico dei costi della materia energia, indicizzato a un benchmark nazionale (es. PUN medio), con revisione se lo scostamento supera $\pm 10\%$; integrare nei CdS clausole elastiche per l'aggiornamento del PEFS in caso di variazioni significative ed improvvise delle condizioni di fornitura energetica. Inoltre, riteniamo necessario proporre l'introduzione di un'ulteriore formula specifica per i punti di ricarica su strada (<i>opportunity charging</i>). A differenza delle ricariche in deposito, quelle in linea avvengono durante il giorno. In tal senso si propone di: <ol style="list-style-type: none"> differenziare in formule separate il costo di ricarica in deposito (<i>overnight charging</i>) da quello in linea (<i>opportunity charging</i>). In caso di <i>opportunity charging</i> introdurre un coefficiente di utilizzo giornaliero, poiché l'uso discontinuo (es. 2-4 ore al giorno) comporta un costo €/km significativamente maggiore; in tal senso si potrebbe anche valutare l'aggregazione contrattuale di più <i>charger</i> su strada per attenuare l'impatto delle quote fisse in caso di ricarica non continuativa.
Q6. Manutenzione Punti di ricarica. Si richiedono osservazioni in merito	$Costo_{manutenzione_p.d.r} = \sum_i P_{m,i}$	Previsione di due formule, una per ricarica notturna in deposito (<i>overnight</i>) ed una	<ul style="list-style-type: none"> Equazione 5: L'approccio proposto (% dei costi di investimento) ha il vantaggio di essere semplice, applicabile in assenza di dati storici e utile in una fase iniziale. Tuttavia, l'applicazione di un'unica percentuale standard non rispecchia

Sede Amministrativa
Viale Fratelli Rosselli, 80 – 50123 Firenze

Busitalia – Sita Nord s.r.l. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Trenitalia S.p.A.

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 – 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 73.000.000,00 i.v.
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. e P. Iva 06473721006 – R.E.A. n. 969510
fsbusitalia@pec.it



Punto dell'articolo/ Annesso/ Quesito rif	Testo oggetto di osservazione/proposta	Testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
i) alle modalità di quantificazione del costo di manutenzione di cui all'equazione [5] fornendo eventuali differenti stime con relativi elementi giustificativi		per ricarica diurna in linea (<i>opportunity charging</i>). Previsione formule per stima costi manutentivi impianti rifornimento CNG, GNL ed Idrogeno.	<p>l'eterogeneità tecnologica e funzionale delle infrastrutture di ricarica. In particolare: i) i costi di manutenzione possono variare in funzione della tecnologia (AC, DC, pantografi), della potenza, delle condizioni ambientali (deposito vs spazio pubblico), e dell'intensità d'uso; ii) la stima non distingue tra manutenzione ordinaria e straordinaria, né considera la vita utile residua o l'obsolescenza tecnica.</p> <p>In tal senso, considerata la nostra esperienza nella partecipazione a procedure ad evidenza pubblica con piani di rinnovo con flotte elettriche, proponiamo di utilizzare per il parametro <i>P_{mi}</i> una quota del 5% dei costi di investimento (acquisto ed installazione colonnine di ricarica). In ogni caso, come per il punto precedente, riteniamo importante prevedere costi di manutenzione differenziati a seconda della tipologia dell'infrastruttura di ricarica elettrica (es. overnight charging ed opportunity charging); nel caso di infrastruttura in linea, i costi manutentivi saranno necessariamente maggiori. Allo stesso tempo, come nel caso dei costi manutentivi dei bus, anche per le infrastrutture andrebbe considerato il profilo temporale; si propone la previsione di una curva di costo crescente al passare degli anni.</p> <p>Come accennato al quesito Q3 (iv), andrebbero definite ulteriori formule utili alla stima dei costi manutentivi per impianti di rifornimento a metano (CNG, GNL) ed idrogeno.</p>
Q7. Manutenzione bus. Si richiedono osservazioni in merito: i) al modello di costo di cui all'equazione [6];			<ul style="list-style-type: none"> • Equazione 6 e Tabella 7: L'impostazione appare coerente e sufficientemente articolata e riferibile alla manutenzione "full service" (<i>operata dal fornitore del bus</i>), ma presenta alcune criticità rilevanti, in particolare con riferimento al parametro <i>C_{u_man j,h,m,n}</i> [€/km], nello specifico:

Sede Amministrativa
Viale Fratelli Rosselli, 80 – 50123 Firenze

Busitalia – Sita Nord s.r.l. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Trenitalia S.p.A.

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 – 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 73.000.000,00 i.v.
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. e P. Iva 06473721006 – R.E.A. n. 969510
fsbusitalia@pec.it



Punto dell'articolo/ Annesso/ Quesito rif	Testo oggetto di osservazione/proposta	Testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
ii) all'ipotesi di segmentazione dei costi unitari di manutenzione come rappresentata in Tabella 7, fornendo eventuali differenti stime con relativi elementi giustificativi			<p>i) Percorrenze annue medie per veicolo: ipotizzare 44.000 km/bus come riferimento (vedasi allegato al DM 157/2018, "Costi Std per la quantificazione dei corrispettivi" slide n. 39), tale valore è in linea con i livelli di produttività registrati dalla Scrivente;</p> <p>ii) Manutenzione non programmata causa sinistri: il modello non considera i costi derivanti da eventi sinistrosi, che nel trasporto su gomma rappresentano una quota significativa della spesa annua di manutenzione (cc. il 20–25%). Si propone di includere nella formula in oggetto un parametro che tenga conto di queste tipologie di manutenzioni, eventualmente parametrizzata in base alle variabili: percorrenze e contesto urbano/extraurbano (o velocità commerciale);</p> <p>iii) Contratti manutentivi: la manutenzione programmata esternalizzata al fornitore viene chiamata "full service", regolata da contratti generalmente di durata massima pari a 12 anni per bus diesel, 10 per metano e 8 per mezzi elettrici. In tal senso, in particolare per bus diesel e metano, si ritiene necessario definire un'ulteriore fascia di costo specifica per mezzi che abbiano superato rispettivamente i 12 ed i 10 anni (con incrementi di costo proporzionali). Discorso a parte andrebbe fatto per i bus elettrici, per i quali al momento la durata dei contratti manutentivi rispecchia la vita utile attesa dei pacchi batterie (il cui costo può raggiungere il 50% del valore del mezzo). Ne consegue che per i bus elettrici i costi manutentivi non possono essere stimati sulla base della tabella proposta, in quanto la stessa non considera il reale costo di "sostituzione" del pacco batterie (nuovi Capex per l'operatore). A tal proposito si</p>

Sede Amministrativa
Viale Fratelli Rosselli, 80 – 50123 Firenze

Busitalia – Sita Nord s.r.l. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Trenitalia S.p.A.

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 – 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 73.000.000,00 i.v.
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. e P. Iva 06473721006 – R.E.A. n. 969510
fsbusitalia@pec.it



Punto dell'articolo/ Annesso/ Quesito rif	Testo oggetto di osservazione/proposta	Testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			<p>propone di includere almeno una quota ammortizzata annuale del costo di sostituzione del pacco batterie nel ciclo di vita del veicolo elettrico.</p> <ul style="list-style-type: none"> Considerazioni ulteriori: <ul style="list-style-type: none"> A. Rischio tecnologico e irreperibilità dei pacchi batterie: la rapida evoluzione tecnologica delle batterie comporta un rischio concreto di non reperibilità del pacco originario dopo pochi anni. Questo può costringere a retrofit non standardizzati, con costi imprevedibili, problemi di omologazione e/o possibilità di inutilizzo definitivo del veicolo. Si propone di riconoscere un margine di rischio economico nel modello. B. Incertezza sui costi reali dei veicoli elettrici: I valori proposti per i veicoli elettrici sono necessariamente stimati, data la mancanza di serie storiche consolidate. L'attuale limitata diffusione di autobus full-electric e la loro recente introduzione nel parco mezzi non permettono ancora una valutazione affidabile dei costi di manutenzione nel medio-lungo periodo. Inoltre, l'adozione iniziale di una determinata tecnologia (es. pantografo bottom-up, sistemi proprietari di gestione energetica) può generare situazioni di lock-in tecnologico. Queste scelte condizionano fortemente la compatibilità futura dei veicoli e dei ricambi, aumentando l'incertezza sulla sostenibilità tecnica ed economica della manutenzione programmata. <p>A tal proposito, si suggerisce, limitatamente ai costi manutentivi dei bus elettrici, che tali valori siano esplicitamente qualificati come provvisori, e che l'Autorità preveda: i) una revisione annuale dei costi unitari; ii) un monitoraggio specifico dei costi</p>

Sede Amministrativa
Viale Fratelli Rosselli, 80 – 50123 Firenze

Busitalia – Sita Nord s.r.l. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento
di Trenitalia S.p.A.

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 – 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 73.000.000,00 i.v.
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. e P. Iva 06473721006 – R.E.A. n. 969510
fsbusitalia@pec.it



Punto dell'articolo/ Annesso/ Quesito rif	Testo oggetto di osservazione/proposta	Testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			legati a componenti critici e proprietari; iii) l'incentivazione, nei limiti del possibile, di standard tecnici aperti e interoperabili, per mitigare il rischio di dipendenza da singoli fornitori.
Q8. Si richiedono osservazioni in merito: i) al modello di costo di cui all'equazione [7]; ii) alle ipotesi di calcolo sottese all'equazione [8] e al dimensionamento delle variabili fornendo eventuali differenti stime con relativi elementi giustificativi; iii) del valore da prendere come riferimento per il parametro $\%CSL_{Prev}$ di cui all'equazione [9] evidenziando eventuali differenziazioni in base all'area geografica o altri fattori condizionanti la stima; iv) alla modalità di individuazione dei parametri di riferimento di cui alla Tabella 9 ed in particolare ai valori di gga e hhg , fornendo eventuali differenti stime con	$C_{ae} = N_{ae} \cdot C_{mae} \quad [7]$ $N_{ae} = \frac{Kmpdg}{Vc gga \cdot hhg} \cdot (1 + A_{sc}) \quad [8]$ $C_{mae} = CCNL \cdot (1 + \%CSL_{Prev}) \quad [9]$	$N_{ac} = \text{FTE autisti}$ $A_{sc} = 0,25-0,30$ $\%CSL_{Prev} = 62\%$	In merito a ciascun punto, si riportano le seguenti osservazioni: i) Nell'equazione [7], il numero di autisti necessari N_{ae} deve indicare la media di FTE (<i>Full Time Equivalent, ossia n. di dipendenti a tempo pieno</i>). ii) Nell'equazione [8], il valore della variabile A_{sc} dovrebbe essere compreso tra 0,25 e 0,30. Questo range è determinato, oltre che dal tasso di assenteismo puro, anche da diseconomie emergenti nella gestione operativa (es. limitazioni temporanee dell'idoneità alla mansione ex d.lgs. 81, sospensioni temporanee della licenza di guida etc.). iii) Secondo le nostre stime, la percentuale di incremento nell'equazione [9] $\%CSL_{Prev}$ dovrebbe essere di circa il 62% ; tale valore tiene conto di: oneri previdenziali, variabili derivanti da CCNL e CCA, assistenza sanitaria, costi indiretti (vestiario, sorveglianza sanitaria, mense, formazione), PDR e welfare. iv) Si condivide il criterio di individuazione delle giornate annue di lavoro lavorabili e dell'orario giornaliero lavorativo. v) Sono previste politiche di ingresso per rendere più attrattiva la figura dell'operatore di esercizio. In particolare, al momento dell'assunzione, è previsto un contributo per le spese di alloggio per il personale fuori residenza e un contributo per le spese di acquisizione dei titoli abilitativi (Academy). Tale onere, una tantum al momento dell'assunzione, è quantificabile in circa € 4.500/dipendente e viene riconosciuto a quota parte del personale autista neoassunto (circa il 30%).

Sede Amministrativa
Viale Fratelli Rosselli, 80 – 50123 Firenze

Busitalia – Sita Nord s.r.l. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Trenitalia S.p.A.

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 – 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 73.000.000,00 i.v.
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. e P. Iva 06473721006 – R.E.A. n. 969510
fsbusitalia@pec.it



Punto dell'articolo/ Annesso/ Quesito rif	Testo oggetto di osservazione/proposta	Testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
relativi elementi giustificativi nonché eventuali puntuali riferimenti normativi da considerare; v) a eventuali integrazioni strutturali, monetizzabili, al costo degli autisti che si ritiene interverranno nel breve periodo anche volte a rendere più attrattiva la mansione di autista.			
Q9. Si richiedono osservazioni in merito: i) alla tipologia ed esaustività degli indicatori presi in considerazione			Per tutti gli indicatori si ritiene rilevante tener conto delle FTE (Full Time Equivalent) e non del mero n. di dipendenti; ciò in quanto la presenza di personale “part time” potrebbe inficiare la rilevanza dei dati raccolti.

Sede Amministrativa
Viale Fratelli Rosselli, 80 – 50123 Firenze

Busitalia – Sita Nord s.r.l. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento
di Trenitalia S.p.A.

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 – 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 73.000.000,00 i.v.
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. e P. Iva 06473721006 – R.E.A. n. 969510
fsbusitalia@pec.it