

Spett.le Autorità di Regolazione dei Trasporti
PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it

Roma, 30 gennaio 2026

Oggetto: CONSULTAZIONE INDIVIDUAZIONE DEI COSTI DI RIFERIMENTO DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU STRADA IN ATTUAZIONE DELL'ARTICOLO 7, COMMA 1, DEL DECRETO LEGISLATIVO 23 DICEMBRE 2022, N. 201 – FASE DI PRIMA ATTUAZIONE”

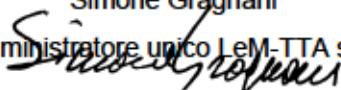
Spettabile Autorità,

Il presente documento include le osservazioni e le proposte di LEM TTA S.r.l., società di consulenza dedicata all'innovazione per la mobilità e la logistica, in merito alla consultazione in oggetto, indetta da codesta Autorità con Delibera n. 195/2025, nel formato indicato nell'Allegato B della medesima.

Vi ringraziamo per l'opportunità offertaci e, con l'occasione, porgiamo cordiali saluti.

LeM TTA S.r.l.

Simone Gragnani

Amministratore unico LeM-TTA s.r.l.


Punto dell'articolo/annesso/quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservatore/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Misura 2 Punto 1 Quesito Q2.i	1. Per la modalità di trasporto automobilistico, l'EA individua i costi di riferimento in corrispondenza di tutte le voci di cui allo Schema 1 - Conto economico regolatorio, Annesso 5a della delibera ART n. 154/2019 utilizzando i modelli analitici di cui all'Annesso 1; per le voci di costo non ricomprese dai predetti modelli, l'EA applica i criteri di redazione dei PEFS di cui alla delibera n. 154/2019. Per le modalità di trasporto con tram e con metropolitana, l'EA utilizza i modelli analitici previsti dal d.m. n. 157 del 28 marzo 2018.	1. Per la modalità di trasporto automobilistico, l'EA individua i costi di riferimento in corrispondenza di tutte le voci di cui allo Schema 1 - Conto economico regolatorio, Annesso 5a della delibera ART n. 154/2019 utilizzando i modelli analitici di cui all'Annesso 1; per le voci di costo non ricomprese dai predetti modelli, l'EA applica i criteri di redazione dei PEFS di cui alla delibera n. 154/2019. Per le modalità di trasporto con tram e con metropolitana, l'EA utilizza i modelli analitici previsti dal d.m. del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture n. 157 del 28 marzo 2018 e ss.mm.ii.	Si segnala l'opportunità di meglio definire il DM 157/2018 e di prevedere in modo esplicito che in caso di aggiornamento dello stesso si fa riferimento alla versione vigente.
Misura 2 Punto 1 bis Quesito Q2.i	Non presente	1 bis. I modelli analitici di cui all'Annesso 2, anche al fine dell'integrazione di cui al successivo punto 5, sono utilizzati anche per "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" di cui al 8 bis dell'art 27 del D.L.50/2017 al fine di adattare il costo standard di cui al DM 157/2018 e ss.mm.ii. allo specifico contesto.	La proposta di integrazione è finalizzata a meglio coordinare le disposizioni di cui alla Delibera sui Costi di Riferimento di cui al D.lgs. 201/2019 con la disciplina di cui al costo standard prevista dal DL 50/2017.

Punto dell'articolo/annesso/quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservatore/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Misura 2 Punto 2 Quesito Q2.i	2. I costi di riferimento desumibili dai modelli analitici, tenendo conto dei criteri di loro specificazione previsti nell'Annesso 1, sono utilizzati per la determinazione dei PEFS per tutte le modalità di affidamento, dandone adeguata trattazione nell'ambito della RdA, in ragione delle condizioni di produzione del servizio oggetto di affidamento, delle peculiarità territoriali dell'area servita, degli obiettivi dell'affidamento e dell'evoluzione della struttura dei costi. I medesimi costi, ove il modello analitico di relativa determinazione non preveda già parametri che ne consentano l'aggiornamento al momento della predisposizione dei PEFS di utilizzo, sono adeguati a indici previsionali di andamento dei prezzi	2. I costi di riferimento desumibili dai modelli analitici, tenendo conto dei criteri di loro specificazione previsti nell'Annesso 1, sono utilizzati per la determinazione dei PEFS per tutte le modalità di affidamento, per la modalità di trasporto automobilistico dandone adeguata trattazione nell'ambito della RdA, in ragione delle condizioni di produzione del servizio oggetto di affidamento, delle peculiarità territoriali dell'area servita, degli obiettivi dell'affidamento e dell'evoluzione della struttura dei costi. I medesimi costi, ove il modello analitico di relativa determinazione non preveda già parametri che ne consentano l'aggiornamento al momento della predisposizione dei PEFS di utilizzo, sono adeguati a indici previsionali di andamento dei prezzi	La modifica ha lo scopo di coordinare il contenuto del comma 2 con quello del comma 1. Infatti nell'annesso 1 non sono presenti criteri per modalità diverse da quella automobilistica per le quali il comma 1 già rinvia al DM 157/2018.
Misura 2 punto 3 Quesito Q2.ii	3. A fini della determinazione degli indicatori di efficacia, redditività, efficienza ed equilibrio finanziario (KPI) da inserire nei CdS e/o da considerare ai fini della determinazione dei criteri di aggiudicazione, l'EA tiene conto dei valori, riferiti ad almeno un triennio, che verranno pubblicati annualmente sul sito web dell'Autorità, secondo lo schema di cui all'Annesso 2, per quanto applicabili.	3. A fini della determinazione degli indicatori di efficacia, redditività, efficienza ed equilibrio finanziario (KPI) da inserire nei CdS e/o da considerare ai fini della determinazione dei criteri di aggiudicazione , l'EA tiene conto dei valori, riferiti ad almeno un triennio, che verranno pubblicati annualmente sul sito web dell'Autorità, secondo lo schema di cui all'Annesso 2, per quanto applicabili.	Si propone l'eliminazione del riferimento ai criteri di aggiudicazione perché la previsione potrebbe essere in contrasto con la normativa sugli appalti e generare confusione nella predisposizione dei sistemi di valutazione delle Offerte. Infatti, i criteri di aggiudicazione di natura tecnica non possono fare riferimento a elementi di natura economica per consolidata giurisprudenza (da ultimo il Consiglio di Stato, sez. V, 06.02.2025 n. 919: "è precluso ai concorrenti l'inserimento di elementi economico-quantitativi all'interno della documentazione che compone l'offerta tecnica"). I criteri economici sono rappresentati dal ribasso emergente dal PEF del concorrente e quindi già in questo ricompresi.

Punto dell'articolo/annesso/quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservatore/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Misura 2 punto 4 Quesito Q2.iii	Ai fini della stima dei costi di ammortamento del materiale rotabile e di altre immobilizzazioni, nell'ambito dello schema 1 di cui all'Annesso 5a della delibera n. 154/2019, gli EA definiscono le vite economico tecniche, che ai fini della presente Misura equivalgono al periodo di ammortamento standard, sulla base di quelle indicate nell'Annesso 3	Ai fini della stima dei costi di ammortamento del materiale rotabile e di altre immobilizzazioni, nell'ambito dello schema 1 di cui all'Annesso 5a della delibera n. 154/2019, gli EA definiscono le vite economico tecniche, che ai fini della presente Misura equivalgono al periodo di ammortamento standard, sulla base di quelle indicate nell'Annesso 3. Al fine di assicurare la coerenza con il PEFS e la confrontabilità tra le offerte, tali periodi di ammortamento devono essere utilizzate dai concorrenti in sede di redazione dei PEF di Gara.	L'aggiunta ha la finalità di assicurare la coerenza delle offerte presentate con il PEFS e la confrontabilità tra le offerte.
Annesso 1 Costo dell'energia per la trazione - Trazione termica	Tabella 1	Inserire una stima di costo per i minibus (veicoli di classe A e B).	Si ritiene utile inserire una stima di costo per i minibus (veicoli di classe A e B), i cui consumi sono inferiori di almeno la metà rispetto a quelli di 8 metri indicati nella tabella, incidendo in modo significativo sul costo di trazione (oltre che su quello di manutenzione e rimessaggio) rispetto a autobus di Classe 1, II e III.
	Tabella 2	Inserire il valore attuale del rimborso accisa, che recente è stato aumentato da 0,214 a 2,6968 €/km con l'art.1 comma 129 della L.30 dicembre 2025 n.199 (Legge di Bilancio 2025).	Si suggerisce il richiamo alla recente legge di bilancio al fine di assicurare la corretta imputazione del valore del rimborso delle accise.

Punto dell'articolo/annesso/quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservatore/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		<p>Il prezzo del metano pagato dalle imprese di TPL ha una riduzione rispetto a quello alla pompa (pubblicato dal MISE) significativa e superiore rispetto allo sconto, marginale, applicato sul gasolio.</p>	<p>Si segnala che il prezzo del metano pagato dalle imprese di TPL ha una riduzione rispetto a quello alla pompa (pubblicato dal MISE) significativa e superiore rispetto allo sconto, marginale, applicato sul gasolio.</p> <p>Tuttavia, in considerazione del fatto che il costo di realizzazione degli Impianti di erogazione del metano sono superiori a quelli del gasolio si potrebbe stimare che il maggiore costo per la realizzazione di tali impianti sia equivalente al valore dello sconto sul costo della materia stessa, come riportato sopra, rispetto a quello della realizzazione gestione del relativo impianto. In tal caso si ritiene opportuno specificarlo nell'Annesso.</p> <p>Il costo sopra indicato non comprende il costo di manutenzione ordinaria dell'impianto previsto dal punto 3 dell'Annesso 2.</p>

Punto dell'articolo/annesso/quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservatore/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Annesso 1 Costo dell'energia per la trazione - Trazione elettrica autobus a batteria Quesito Q3.i	Consumi unitari espressi in KwH/Km, articolati per velocità commerciale, tasso di riempimento e temperatura.	La tabella 3 continua a riportare valori di consumo che derivano da una ipotizzata relazione lineare tra velocità e consumo. Oltre a segnalare che i valori di consumo unitario sono significativamente superiori a quelli registrati della principali imprese di TPL nazionali che già utilizzano autobus elettrici, dall'esperienza delle stesse aziende non emerge tale relazione.	<p>Si ritiene che i valori indicati derivando da letteratura scientifica, come riportato puntualmente nella RI, non tengano conto delle esperienze concrete e recenti e quindi dei valori effettivi registrati negli ultimi anni dalle Imprese Affidatarie operanti in Italia. In particolare, i consumi registrati nelle città di Roma, Milano e Napoli, con velocità commerciali inferiori ai 16 km/h sono pari o inferiori ai 1,2 KwH per km.</p> <p>I consumi riportati sono significativamente superiori a quelli reali e possono portare ad una sopravalutazione del costo di esercizio (circa 0,20 €/km che corrispondono ad un peso di circa il 5% sul costo di esercizio di un autobus urbano e al 8-10% del corrispettivo (al netto dei ricavi tariffari)</p> <p>Si veda:</p> <ul style="list-style-type: none"> • da ultimo il CS di ATB Bergamo, tra le prime aziende in Italia ad utilizzare autobus elettrici su linee urbane ordinarie, con un consumo atteso per i nuovi bus di 1 KwH/km: Destinazione futuro: 11 nuovi autobus elettrici entrano nella flotta ATB; • la certificazione avvenuta in Bassa Sassonia in condizioni di normale esercizio con un consumo di 0,63 KwH/km per un 12 metri: Iveco E-Way, nuove prestazioni di autonomia: 543 km con carica completa • La presentazione di ATAC dalla quale emerge un consumo a Roma sulle linee centrali di 1,06 kWh/km: https://www.anci.it/wp-content/uploads/2025/01/ANCI_webinar_14gen_Slide_Zorz_an_ATAC.pdf <p>Riportare il dato anche per la modalità filobus.</p> <p>Non è riportato il dato per la modalità filobus e IMC, oggi presente di almeno dieci città italiane e non necessariamente uguale a quello della trazione elettrica a batteria.</p>

Punto dell'articolo/annesso/quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservatore/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Annesso 1 Costo dell'energia per la trazione - autobus elettrici a idrogeno fuel cell Quesito Q3.i	Consumi unitari espressi in Kg/Km	Si chiede di verificare coerenza con consumo autobus elettrici a batteria	Per gli autobus elettrici a autobus elettrici a idrogeno <i>fuel cell</i> , il consumo riportato nella Tabella 5 evidenzia una minore proporzionalità tra velocità commerciale e consumo rispetto a quella della tabella 3 relativa agli autobus elettrici a batteria. Dato che la trazione è sempre elettrica dovrebbe esservi una analoga proporzionalità rispetto a quella prevista per autobus elettrici a batteria.
	Costo unitario dell'idrogeno (tabella 6)	Ridurre il range di prezzo unitario e/o definire una griglia in base alle caratteristiche dello stesso (autoproduzione, fornitura esterna, ecc.)	I Prezzi riportati hanno una variabilità di oltre dieci volte. Una tale variabilità non correlata a specifiche determinanti, non riesce ad assolvere la funzione di costo di riferimento.
Annesso1 Costo per la manutenzione programmata dei punti di rifornimento e di ricarica Quesito Q4.ii	Modalità di utilizzo dei costi di manutenzione programmata	Ricomprendere la componente di costo di manutenzione ordinaria nel costo di manutenzione dei veicoli (ovvero nel costo di manutenzione delle rimesse), almeno per i veicoli a gasolio e metano.	I costi riportati sono estremamente contenuti. Per il gasolio è circa 0,01 €/km (con 45.000 km/autobus), di cui meno di 0,005 per la manutenzione ordinaria. Tali costi sono inoltre da separare tra costi per il personale e costi esternalizzati. Con una flotta di 100 autobus. Inoltre il costo totale della manutenzione ordinaria, sempre nel caso del gasolio, è pari a 25.000 euro pari al costo del 50% di un addetto. Data la esiguità del costo si suggerisce di ricomprenderlo nel costo di manutenzione dei veicoli (ovvero nel costo di manutenzione delle rimesse), almeno per i veicoli a gasolio e metano
Annesso 1 Costo per la manutenzione programmata del materiale rotabile Quesito Q5.i	Costo della manutenzione per incidentalità	Inserire anche un valore di riferimento per i costi di manutenzione connessi all'incidentalità.	Si ritiene utile inserire anche un valore di riferimento per i costi di manutenzione connessi all'incidentalità, non compresi nei costi di manutenzione programmata, perché di difficile stima da parte dell'EA.

Punto dell'articolo/annesso/quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservatore/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Annesso 1 Costo per la manutenzione programmata del materiale rotabile Quesito Q5.ii	Tabella 9	Verificare i valori unitari con eventuale correzione in riduzione	<p>Alla luce dei dati di costo che emergono dalle procedure di gara svolte o in corso da parte delle IA i dati di costo unitario di manutenzione appaiono significativamente superiori a quelli efficienti.</p> <p>A tal fine si segnala tra le altre, la recente gara bandita dalla Società Autoguidovie per l'acquisto di veicoli nuovi con varie motorizzazioni e full service manutentivo. I documenti pubblici relativi a tale procedura in corso (Opportunità Correnti (AqiSupply)), evidenziano una base d'asta con i seguenti costi chilometrici di manutenzione per i dieci anni e 50.000 km annui (il corrispettivo è riconosciuto solo per i chilometri effettivamente percorsi):</p> <ul style="list-style-type: none"> • autobus diesel da 11 metri: 0,17 €/km (di cui 0,02 €/km per i primi due anni); • autobus a metano CNG da 11 metri: 0,28 €/km (di cui 0,02 €/km per i primi due anni); • autobus elettrici urbani in Classe I da 12 metri 0,17 €/km per i primi 8 anni (di cui 0,02 €/km per i primi due anni). <p>Pur considerando tali importi (che costituiscono una base d'asta) come riferimenti limite e dovendo considerare comunque un minimo di costo interno per la supervisione e la gestione di alcuni interventi. I valori di riferimento riportati nella tabella (relativi ai primi 10 anni per diesel e CNG e 8 per gli elettrici) appaiono superiori di oltre il 50% rispetto a quelli riportati in esempio (relativi ai primi 7 anni).</p>
	Costo manutenzione filobus	Inserire i valori di riferimento anche per i filobus.	Data la già richiamata della diffusione dei sistemi filoviari in Italia e data l'incertezza rispetto ai valori da prendere a riferimento, nonché in assenza di un costo standard analitico (presente solo per tramvie e metropolitane pesanti e leggere) si ritiene necessario che siano forniti dei valori di riferimento anche per i filobus. Si segnala che tale necessità riguarda anche i costi di gestione e manutenzione dell'infrastruttura filoviaria.

Punto dell'articolo/annesso/quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservatore/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Annesso 1 Costo del personale addetto all'esercizio: personale di guida Quesito Q6.i	Calcolo del C_{mae}	Precisare le modalità di utilizzo della metodologia proposta per l'Equazione " C_{mae} " ai fini di un confronto di efficienza obiettivo	<p>La metodologia proposta con l'Equazione "C_{mae}" appare residuale nella concreta applicazione rispetto a quella principale che prevede di utilizzare i dati "dati puntuali di costo afferenti al personale oggetto di trasferimento" e tenendo conto dei vincoli della clausola sociale, mentre l'equazione va utilizzato solo nel caso in cui "non si dispone dei dati". Infatti, date le prescrizioni di cui alla delibera 154/2019 in merito ai dati da trasmettere da parte delle Imprese Affidatarie e da mettere a disposizione dei concorrenti nella documentazione di gara, salvo il caso di nuovi servizi non in precedenza affidati, tali dati sono sempre disponibili e si possono quindi utilizzare i dati effettivi di costo del personale uscente</p> <p>Tuttavia, i dati teorici derivanti dall'applicazione dell'equazione potrebbero essere usati come riferimento, insieme a KPI, al fine di verificare eventuali inefficienze attuali e quindi prevedere un percorso di recupero nel corso del nuovo contratto</p>
	Formula numero 8	Eliminare il parametro A_{sc} nella formula 8, prevedendo contestualmente che i parametri "H" e "I" nella Tabella 12 comprendano anche il dato relativo al personale di scorta.	<p>Fermo restando il risultato, si ritiene di più agevole applicazione, anche ai fine del confronto con dati disponibili, inserire il dato delle persone di guida di scorta nel calcolo delle ore effettive medie di guida annue.</p> <p>Il personale di scorta è, infatti, uno dei dati che influenzano questo parametro e che è legato a valutazioni organizzative dell'IA oltre che, in alcuni casi, alla contrattazione di secondo livello.</p> <p>Gli EA per valutare il valore attuale delle ore di guida medie effettive, comunque di difficile ricostruzione, possono considerare il tempo di esercizio complessivo e confrontarlo con il numero di FTE impiegati, ricavandone un valore medio di ore di servizio svolte per autista/FTE, senza poter distinguere la componente relativa al personale di scorta.</p>

Punto dell'articolo/annesso/quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservatore/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	Tabella 12 - Ore/anno teoriche di guida nette – Nota n.5	In merito alla nota n.5, si richiede di valutare l'opportunità di lasciare ai concorrenti (nelle procedure competitive) le valutazioni in merito all'incremento della produttività tecnica rispetto alla situazione di partenza, per la parte che deriva dalla contrattazione di secondo livello.	Salvo il caso di differenze significative e irragionevoli tra la produttività effettiva e quella ottimale, fissare obiettivi di miglioramento comporta la necessità per l'EA di simulare gli effetti delle modifiche della contrattazione di secondo livello che incidano sulla produttività. Tale attività è problematica e rischia di sostituire l'EA stesso all'IA in compito tipico dell'IA stessa. Inoltre l'EA non ha le competenze per valutare l'effettiva incidenza di specifici accordi sulla produttività. Inoltre, lasciare questo compito all'EA rischia di trasformare, impropriamente, la consultazione sulla Clausola sociale in una negoziazione del contratto di secondo livello;

Punto dell'articolo/annesso/quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservatore/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Annesso 1 Costo del personale addetto all'esercizio: personale di guida Quesito Q6.ii	Valore e significato di %CLS	<p>In merito al costo del personale di guida si richiedono i seguenti chiarimenti da inserire nel testo, eventualmente da rettificare:</p> <ul style="list-style-type: none"> • precisare se i valori utilizzati sono riferiti al 2025 e che quindi non comprendono gli effetti del secondo scatto del contratto di marzo 2025, previsto da agosto 2026; • precisare se, come sembra, il valore del costo unitario prima della rettifica relativa al parametro %CSL comprende già una componente del contratto di secondo livello e che %CSL. E che quindi %CSL costituisce una rettifica al valore del costo base già comprensivo di secondo livello "standard" e non come incidenza del secondo livello sul primo; • chiarire se sono stati considerati o meno gli straordinari nel costo base, dato che da un lato si afferma che il costo base tiene conto di "eventuali maggiorazioni per straordinari" e dall'altro che "non sono considerate le ore di straordinario". 	Il costo contrattuale di un parametro 140 considerando un peso pari al 40% di aliquote INPS, INAIL, Priamo e rateo TFR è pari a circa 30.000 euro rispetto ad un costo riportato nell'Annesso di circa 39.000. Il valore dovrebbe quindi contenere, oltre ad una stima delle maggiorazioni per lavoro festivo e notturno, anche il riconoscimenti di componenti tipiche della contrattazione di secondo livello (indennità, premi di produzione) e, forse, di una quota di straordinario.

Punto dell'articolo/annesso/quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservatore/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Annesso 2	Indicatori relativi a specifiche voci di costo	Relativamente all'incidenza del subaffidamento, i valori relativi agli indicatori 2, 3, 10, 11, 12, 13, 18, 19, 24, 38 possono essere utilizzati solo nel caso in cui il dato venga fornito in relazione alla sola <u>produzione diretta</u> .	Diversi indicatori sono influenzati in modo significativo e determinante dalle quote di esternalizzazione delle attività cui fanno riferimento. Ciò soprattutto in merito al subaffidamento dei servizi. Ma anche alle scelte in merito all'esternalizzazione delle attività di manutenzione, pulizia, vendita di titoli di viaggio, controlleria, ecc. Pertanto diventano di difficile utilizzabilità ai fini della fissazione di KPI relativi allo specifico contratto, non avendo elementi per verificare la confrontabilità del dato.
Annesso 3	Dati relativi ai diversi veicoli	Inserire i valori di ammortamento anche per i filobus	Data la già richiamata diffusione dei sistemi filoviari in Italia e data l'incertezza rispetto ai valori da prendere a riferimento, nonché in assenza di un costo standard analitico (presente solo per tramvie e metropolitane pesanti e leggere) si ritiene necessario che siano forniti dei valori di riferimento anche per i filobus. Si segnala che tale necessità riguarda anche i costi di gestione e manutenzione dell'infrastruttura filovaria.
	Articolazione per componenti del periodo di ammortamento	Per gli autobus elettrici consentire di utilizzare un unico coefficiente di ammortamento nel caso non siano disponibili i dati di costo separati per le singole componenti. Utilizzando l'ammortamento specifico, in particolare delle batterie, solo alle sostituzioni delle stesse.	Gli EA non hanno normalmente a disposizione i dati di costo delle singole componenti dell'Autobus elettrico né per gli autobus già in flotta né per quelli da acquistare.