



Regione Basilicata

2 - Piano di Bacino Regionale del
Trasporto Pubblico Locale

Organizzazione della rete dei
servizi di TPL in 3 UTOR e 5
Ambiti/lotti funzionali





Regione Basilicata

Assessorato Infrastrutture e Mobilità

Assessore arch. Donatella MERRA

Dirigente Generale Dipartimento Infrastrutture e Mobilità
ing. Alberto Mariano CAIVANO

Coordinamento e definizione tecnico - progettuale

ing. Donato ARCIERI - Dirigente Ufficio Trasporti

Redazione del documento

ing. Carmela CIANCIARULO - Ufficio Trasporti

Collaborazione alla redazione

rag. Giancarlo CANDIDO, rag. Rosa PAVESE, geom. Marcello Maurizio POMPONIO, sig. Carmelo RINALDI (*Ufficio Trasporti*).

Supporto specialistico



TPS Transport Planning Service srl
Via Settevalli 133/C
06129 Perugia





Indice

Premessa	7
1 Organizzazione del Bacino Regionale del TPL in 3 UTOR - 2 UTOR provinciali + UTOR Regionale e ulteriore razionalizzazione dei servizi.	9
1.1 Premessa	9
1.2 Fasi concertative.....	10
1.2.1 <i>Presentazione della Proposta di Piano dei Trasporti di Bacino agli Organi Politici e Istituzionali</i>	10
1.3 Definizione delle 3 UTOR - Organizzazione e gestione del sistema di servizi di TPL	12
1.3.1 <i>Governance del TPL regionale nell'organizzazione del sistema a 3 UTOR</i>	17
1.3.2 <i>Flessibilità contrattuale</i>	18
1.3.3 <i>Organizzazione del bacino unico in ambiti e costi del servizio</i>	18
1.3.4 <i>Gestione del Personale</i>	19
1.3.5 <i>Bigliettazione unica e sistema di tariffazione integrata</i>	20
1.4 Reti automobilistiche delle singole UTOR	21
1.4.1 <i>UTOR Regionale</i>	21
1.4.2 <i>UTOR 1 - Potenza</i>	26
1.4.3 <i>UTOR 2 - Matera</i>	37
1.5 Riepilogo delle percorrenze di progetto delle 3 UTOR	43
1.5.1 <i>Sintesi dei bilanci chilometrici</i>	43
1.6 Meccanismi di compartecipazione al finanziamento dei servizi	45
1.6.1 <i>Servizi extraurbani</i>	45
1.6.2 <i>Servizi comunali</i>	45
1.7 Definizione dei valori di costo chilometrico per ciascuno degli Ambiti/lotti di gara e determinazione corrispettivi da porre a base di gara	48
1.7.1 <i>UTOR Regionale</i>	48
1.7.2 <i>UTOR Potenza</i>	49
1.7.3 <i>UTOR Matera</i>	52
1.8 Proposta di razionalizzazione - Soppressione dei servizi indifferenziati con load factor fino al 20%. 57	
1.8.1 <i>Ipotesi di Taglio delle percorrenze che presentano load factor non superiore al 20%</i>	



2	Conclusione del dibattito politico istituzionale, proposta definitiva di organizzazione del Bacino regionale in 3 UTOR e 5 Ambiti/lotti di gara.	62
2.1	Premessa	62
2.2	Conclusioni	64
2.3	Road Map degli adempimenti propedeutici alla procedura di affidamento dei servizi.	68
3	Chiusura dei lavori Consiliari.....	71
3.1	Osservazioni sui contenuti della Proposta di Piano di Bacino Regionale del Trasporto Pubblico Locale	72
3.1.1	<i>Salvaguardia dei Comuni maggiormente periferici ed interni e collegamenti dei comuni alla rete core</i>	<i>72</i>
3.1.2	<i>Corse fra Matera e Bari</i>	<i>76</i>
3.1.3	<i>Osservazioni che riguardano l'esercizio dei servizi</i>	<i>80</i>
3.2	Osservazioni afferenti alla fase di predisposizione dei documenti di gara	82
3.3	Osservazioni afferenti al sistema di tariffazione dei servizi di TPL su gomma e vendita dei titoli di viaggio	84



Premessa

Come già detto nella sezione 1 del Piano, l'adozione del Piano dei Trasporti di Bacino costituisce il compimento del necessario processo di ripianificazione dell'intero settore del trasporto pubblico locale, improntato a principi di efficienza, di sostenibilità trasportistica e finanziaria, da introdurre in un settore la cui razionalizzazione è ormai essenziale e improcrastinabile per lo sviluppo della regione Basilicata.

Il Piano definito individua le Unità Territoriali Ottimali di Rete (UTOR) caratterizzate da dimensioni ottimali sulla base dei quali procedere con l'affidamento dei servizi nei relativi lotti di gara, nell'ottica di un'apertura al mercato e della maggiore concorrenzialità con un conseguente elevamento della qualità dei servizi offerti agli utenti.

La proposta, tecnicamente definita dall'Ufficio già nel luglio 2018, successivamente integrata sulla base delle concertazioni politico-istituzionale condotte dalla precedente legislatura, pur essendo stata oggetto di una prima adozione da parte della Giunta Regionale nel Febbraio 2019, non è stata approvata in via definitiva dalla precedente Legislatura regionale. La nuova legislatura ha riavviato e condotto l'iter di concertazione sulla proposta di Piano che è stato oggetto di una rivisitazione così come meglio definite nella presente proposta.

Il Piano è dunque organizzato in due sezioni, la *prima sezione* recante il quadro di riferimento Legislativo e Programmatico, tutte le elaborazioni sviluppate e *l'Analisi e la definizione di due scenari progettuali di organizzazione della rete dei servizi di TPL*, la *seconda sezione*, costituita dal presente elaborato, riporta, tra le due, *l'Organizzazione della rete dei servizi di TPL* scelta, costituita da in 3 UTOR (UTOR Regionale + 2 UTOR di livello Provinciale) e l'individuazione di 5 Ambiti/lotti di gara.

Nella presente sezione si riporta la configurazione della rete dei servizi di trasporto pubblico locale organizzata nelle 3 UTOR, così come già riportata nel Capitolo 9 del primo Volume, rielaborata ed integrata a seguito delle valutazioni effettuate in relazione alle indicazioni formulate dal Consiglio Regionale in data 31.03.2020, in sede di parere, ai sensi del comma 6 dell'art. 58 dello Statuto Regionale (L.R. Statutaria 1/2016), sulla proposta di Piano adottata con D.G.R. n. 102 del 14.02.2020. In particolare nel capitolo 1 del presente documento è riportata la rete dei servizi con tabelle riepilogative delle linee relative all'UTOR regionale e alle due UTOR provinciali, definite sulla base del dibattito politico istituzionale di cui al capitolo 2 e del recepimento delle osservazioni del Consiglio regionale, così come compiutamente riportato nel capitolo 3.

La nuova proposta rappresenta un soddisfacente punto di equilibrio tra l'esigenza di ottenere le economie di scala connesse ad una adeguata dimensione della rete e quelle necessarie di contendibilità dei lotti di gara, così come sancito dalla delibera 83/2016 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti e ribadite dal comma 4 dell'ART. 48 del D.L. 50/17. Ciò nell'ottica di progettare una rete dei servizi più efficiente e sostenibile, superando ed eliminando le oggettive e non più accettabili criticità e rigidità dell'attuale sistema ancora caratterizzato da assenza di integrazione modale tra i servizi e non adeguati collegamenti verso l'esterno della regione, aspetti questi tutti oggetto di attenta progettazione nel Piano, al fine di



rendere i servizi più moderni, più sostenibili e meglio rispondenti alle effettive attuali esigenze di mobilità espresse dall'utenza.



1 Organizzazione del Bacino Regionale del TPL in 3 UTOR - 2 UTOR provinciali + UTOR Regionale e ulteriore razionalizzazione dei servizi.

1.1 Premessa

Fra le due ipotesi progettuali tecnicamente prospettate nel Volume *Proposta di Piano di Bacino Regionale del Trasporto Pubblico Locale -Analisi e Scenari* (scenario a 6 UTOR e scenario a 3 UTOR), a seguito di tutto il dibattito politico-istituzionale, la proposta definitiva converge sullo scenario che vede l'organizzazione della rete dei servizi di TPL regionale in 2 UTOR di livello Provinciale ed un'UTOR Regionale, con l'individuazione di 5 ambiti/lotti di gara, come riportati nella tabella sottostante:

Tabella 1: Determinazione delle UTOR e degli Ambiti/lotti di Gara.

UTOR	Ambito/Lotto di gara
UTOR 1 - Potenza	Servizi di TPL Urbano Comune di Potenza
	Tutti gli altri servizi dell'UTOR 1
UTOR 2 - Matera	Servizi di TPL Urbano Comune di Matera
	Tutti gli altri servizi dell'UTOR 2
UTOR REGIONALE	Servizi della Rete Portante Regionale

Nei paragrafi successivi si riporta quanto già presentato nel Capitolo 9 del volume *Proposta di Piano di Bacino Regionale del Trasporto Pubblico Locale -Analisi e Scenari* a proposito dell'Organizzazione della rete dei servizi del TPL regionale in 3 UTOR, rielaborata ed integrata a seguito delle valutazioni effettuate in relazione alle indicazioni formulate dal Consiglio Regionale in data 31.03.2020, in sede di parere, ai sensi del comma 6 dell'art. 58 dello Statuto Regionale (L.R. Statutaria 1/2016), sulla proposta di Piano adottata con D.G.R. n. 102 del 14.02.2020, tutte le valutazioni fatte sono riportate nel Capitolo 3 del presente volume.



1.2 Fasi concertative

1.2.1 PRESENTAZIONE DELLA PROPOSTA DI PIANO DEI TRASPORTI DI BACINO AGLI ORGANI POLITICI E ISTITUZIONALI

La Proposta di Piano di Bacino Regionale del Trasporto Pubblico Locale tecnicamente definita dall'Ufficio Trasporti con l'assistenza specialistica della TPS s.r.l., già a far data dal marzo 2018 è stata presentata nelle sue linee strategiche e nei suoi contenuti principali agli Organi Politici della allora vigente legislatura e in tutte le altre sedi preposte al fine di poter avviare la discussione propedeutica all'approvazione del documento ai sensi delle disposizioni normative in materia.

Acquisita tutta la documentazione da parte dei Comuni, nel luglio 2018 l'Ufficio Trasporti ha trasmesso in via definitiva il documento completo in ogni sua parte agli Organi Politici. Lo stesso è stato oggetto di ulteriori incontri di presentazione ai Gruppi consiliari della maggioranza regionale della precedente legislatura. In tali sedi sono stati illustrati nel dettaglio i contenuti, le ipotesi fatte e le disposizioni normative che hanno portato all'individuazione ed organizzazione della rete dei servizi.

È stato quindi illustrato lo scenario n. 1 costituito dall'organizzazione della rete dei servizi in 5 UTOR più l'UTOR Regionale, con i costi dei servizi e una prima definizione del corrispettivo necessario per l'esercizio dei servizi e gli oneri complessivi da prevedere in capo all'Amministrazione Regionale. In particolare, il sistema proposto con l'articolazione della rete dei servizi di TPL in 6 UTOR, con la previsione di 6 ambiti/lotti di gara coincidenti con le UTOR, fa riferimento ad una spesa complessiva, al netto di eventuali compensazioni economiche integrative legate al mancato raggiungimento del rapporto ricavi/costi, di poco superiore alla spesa storicamente sostenuta dall'Ente Regione quale contribuzione per tutto il Trasporto Pubblico Regionale, extraurbano e comunale/urbano, (cfr. Capitolo 8 della *Proposta di Piano di Bacino Regionale del Trasporto Pubblico Locale -Analisi e Scenari*).

Alla luce delle osservazioni addotte, delle diverse valutazioni fatte e di tutta la lunga discussione tenutasi rispetto alla proposta di Piano dei Trasporti di Bacino tecnicamente definita, così come riportata nella prima parte del presente documento, presentata ai competenti organi politici e rappresentanze istituzionali, in chiusura di dibattito politico-istituzionale è emersa la richiesta di elaborazione di un secondo scenario relativo alla organizzazione del Bacino Regionale in 3 UTOR, 2 UTOR coincidenti territorialmente con le due Province di Potenza e Matera e una UTOR Regionale comprendente la rete CORE dei servizi e gli altri servizi di interesse, al fine di poter confrontare i due scenari e procedere con l'analisi e la valutazione di vantaggi e svantaggi che si possono avere nei due diversi casi.

L'Ufficio Trasporti regionale ha elaborato tale secondo scenario che vede la rete dei servizi di TPL riorganizzata nelle tre UTOR sopra riportate e ciò ha comportato la ridefinizione e rielaborazione di alcune parti del documento già predisposto.

La nuova versione della proposta di Piano dei Trasporti di Bacino, con lo scenario a 3 UTOR, sono stati illustrati anche in sede di più riunioni tenutesi nel periodo ottobre-novembre 2018, alla presenza dei rappresentanti delle due Amministrazioni Provinciali di Potenza e Matera, dell'ANCI, delle Associazioni datoriali, delle Organizzazioni Sindacali di settore, delle Associazioni di difesa dei Consumatori e dell'Università di Basilicata.



La proposta di Piano con l'organizzazione della rete in 3 UTOR e 3 Ambiti/lotti di gara è stata oggetto di adozione in prima seduta da parte della Giunta Regionale con DGR n. 146 del 25.02.2019; la Giunta l'ha trasmessa per il tramite del competente Ufficio Segreteria al Consiglio Regionale ai fini dell'espressione del necessario parere propedeutico alla definitiva adozione del Piano da parte della Giunta Regionale. La precedente legislatura non ha però proceduto alla definitiva adozione in Giunta della citata proposta di Piano.

Non essendosi, però, concluso l'iter approvativo prima delle elezioni regionali intervenute il 24 marzo 2019, con la nuova legislatura è stato riavviato l'iter di concertazione sulla proposta di Piano, coinvolgendo nuovamente sia la parte politica, sia tutti gli altri soggetti interessati (Aziende esercenti i servizi, Organizzazioni Sindacali di categoria, Amministrazioni Provinciali di Potenza e Matera, ANCI, Associazioni di difesa dei Consumatori, Università di Basilicata).

In tutte le sedi sono stati illustrati nel dettaglio i contenuti, le ipotesi fatte e le disposizioni normative che hanno portato all'individuazione ed organizzazione della rete dei servizi, improntata a:

- apertura della regione all'esterno;
- intermodalità;
- eliminazione sovrapposizioni e parallelismi;
- soddisfacimento della mutata domanda di trasporto;
- riorganizzazione dei servizi sostitutivi dei servizi ferroviari nelle reti di Bacino.

Il dibattito politico-istituzionale, riavviato con la nuova Legislatura regionale, ha comportato la rivisitazione del Piano sia attraverso un'integrazione nel merito di puntuali aspetti tecnici, prevedendo, tra l'altro, la variazione di qualche Area d'interscambio relativamente a linea della rete portante regionale, ma anche il potenziamento della rete dei collegamenti regionali (Area nord della regione), di quelli interni ed esterni in alcune UTOR, ovvero l'inserimento di modifiche ed integrazioni per alcune linee operaie (previsione di nuovi servizi e di diverso instradamento di altri verso lo stabilimento FCA di San Nicola di Melfi, etc.), introdotti nelle relative sezioni del presente documento, sia nella scelta della organizzazione della rete.

Pertanto, prendendo atto del dibattito politico-istituzionale, sulla base di tutte le considerazioni ed analisi fatte nel Piano, in merito all'organizzazione del Bacino regionale in Ambiti ottimali, fra le due ipotesi progettuali tecnicamente prospettate (scenario a 3 UTOR e scenario a 6 UTOR) la proposta definitiva converge sullo scenario costituito da 2 UTOR + UTOR Regionale con l'individuazione di 5 ambiti/lotti di gara.

Nella presente sezione è ricapitolata la configurazione della rete dei servizi di trasporto pubblico locale organizzata nei 3 UTOR, così come già riportata nel Capitolo 9 della *Proposta di Piano di Bacino Regionale del Trasporto Pubblico Locale -Analisi e Scenari*, rielaborata e modificata a seguito delle valutazioni effettuate in relazione alla risoluzione approvata dal Consiglio Regionale in data 31.03.2020 che sono ben dettagliate nel paragrafo 3.1 del Capitolo 3 del presente volume.

1.3 Definizione delle 3 UTOR - Organizzazione e gestione del sistema di servizi di TPL

Si riporta di seguito la suddivisione territoriale che prevede due UTOR provinciali a ciascuna delle quali compete la rete dei servizi interamente ricompresa nel relativo ambito territoriale e una UTOR Regionale alla quale compete la Rete dei Servizi CORE e tutta la rete dei servizi definiti “indifferenziati” che interessano percorsi intra UTOR provinciali.

Nelle immagini e nelle tabelle riportate nelle pagine successive sono rappresentate le zonizzazioni e le caratteristiche salienti delle UTOR nell'organizzazione 2+1.

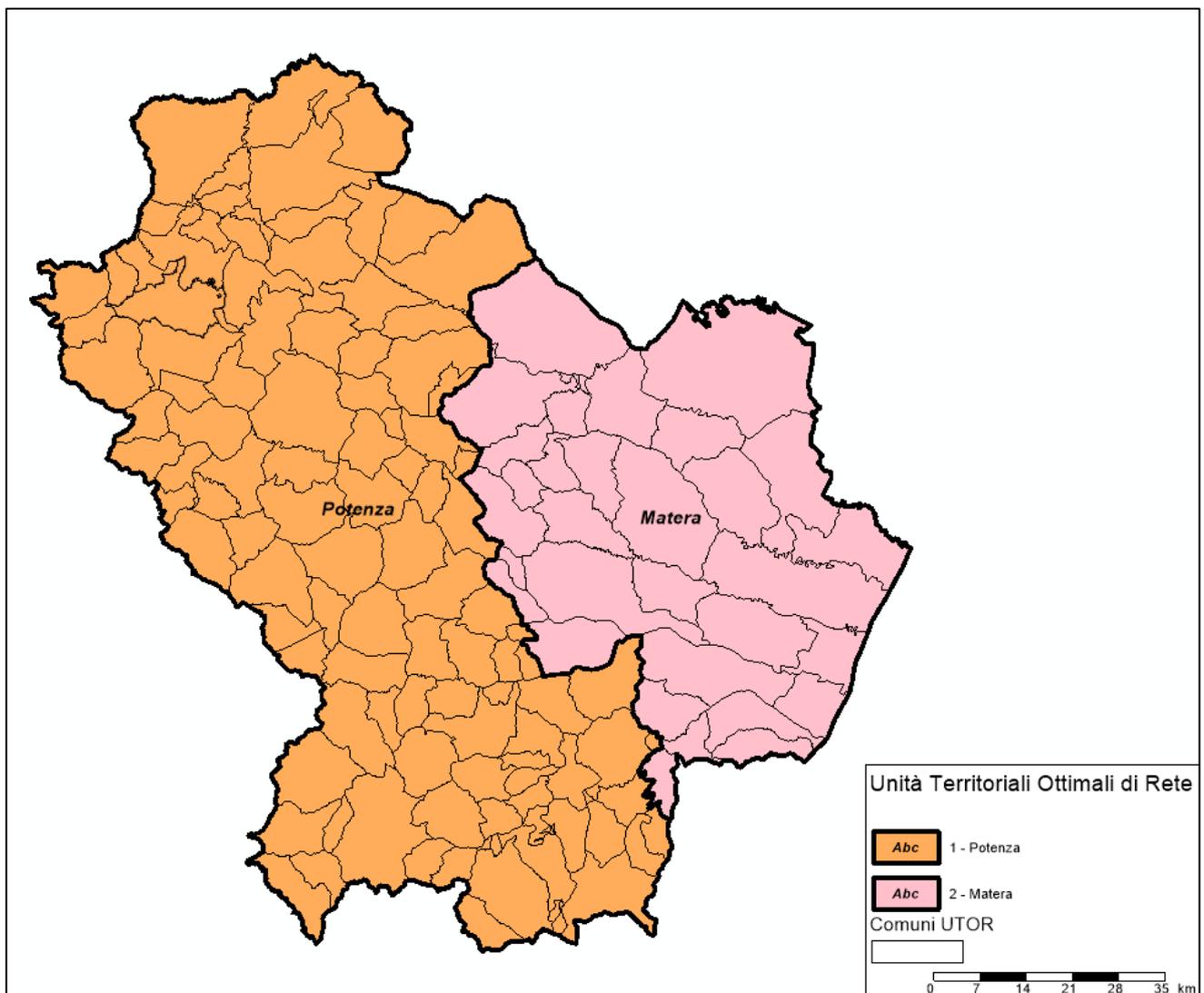


Figura 1. Zonizzazione del territorio regionale in 2 UTOR proposta dal Piano di Bacino



Tabella 2. Determinazione delle 3 UTOR.

N.	Unità Territoriale Ottimale di Rete del Trasporto Pubblico Comunale	Numero di Comuni appartenenti all'Unità	Comuni appartenenti all'Unità di rete, di cui:		Ente Territoriale avente la Titolarità e competenza nella Gestione del contratto di servizio, vigilanza e controllo
			Comuni <i>dotati</i> di TPL comunale/urbano	Comuni <i>non dotati</i> di TPL comunale/urbano	
1	Potenza	100	Atella - Acerenza - Avigliano - Barile - Bella - Castelluccio Inferiore - Chiaromonte - Franca-villa in Sinni - Grumento Nova - Lagonegro - Latronico - Lauria - Lavello - Maratea - Marsico Nuovo - Marsicovetere - Melfi - Moliterno - Muro Lucano - Picerno - Pignola - Potenza - Rappolla - Rionero in Vulture - Rotonda - Ruoti - San Fele - San Severino Lucano - Sant'Arcangelo - Senise - Venosa - Vietri di Potenza - Viggianello	Abriola - Albano di Lucania - Anzi - Armento - Balvano - Banzi - Baragiano - Brienza - Brindisi Montagna - Calvello - Calvera - Campomaggiore - Cancellara - Carbone - Castellgrande - Castelluccio Superiore - Castelmezzano - Castelsaraceno - Castronuovo di Sant'Andrea - Cersosimo - Corleto Perticara - Episcopia - Fardella - Filiano - Forenza - Gallicchio - Genzano di Lucania - Ginestra - Guardia Perticara - Laurenzana - Maschito - Missanello - Montemilone - Montemurro - Nemoli - Noepoli - Oppido Lucano - Palazzo San Gervasio - Paterno - Pescopagano - Pietragalla - Pietrapertosa - Rapone - Ripacandida - Rivello - Roccanova - Ruvo del Monte - San Chirico Nuovo - San Chirico Raparo - San Costantino Albanese - San Martino d'Agri - San Paolo Albanese - Sant'Angelo Le Fratte - Sarconi - Sasso di Castalda - Satriano di Lucania - Savoia di Lucania - Spinoso - Teana - Terranova di Pollino - Tito - Tolve - Tramutola - Trecchina - Trivigno - Vaglio di Basilicata - Viggiano	Provincia di Potenza
2	Matera	31	Bernalda - Ferrandina - Matera - Montalbano Jonico - Montescaglioso - Nova Siri - Pisticci - Policoro - Pomarico - Rottodella - Salandra - Scanzano Jonico - Stigliano - Tursi	Accettura - Aliano - Calciano - Cirigliano - Colobraro - Craco - Garaguso - Gorgoglione - Grassano - Grottole - Irsina - Miglionico - Oliveto Lucano - San Giorgio Lucano - San Mauro Forte - Tricarico - Valsinni	Provincia di Matera
3	Rete regionale	131			Regione Basilicata
Totale Comuni		131			



Tabella 3. Riepilogo delle caratteristiche delle Unità Territoriali Ottimali di Rete

UTOR		Potenza	Matera
Numero di comuni		100	31
Estensione territoriale [km2]		6'537	3'445
Abitanti al 2015		375'314	201'305
Addetti al 2013		75'271	34'862
Massimo livello del polo sanitario		2	2
Presenza di istituti scolastici superiori		1	1
Numero di comuni appartenenti ad Aree interne		33	9
Numero di Aree d'interscambio		9	5
Numero di stazione o fermate ferroviarie		45	24
Numero di svincoli di autostrade o S.S.		134	61
Numero di aree industriali		26	9
Domanda giornaliera Trasporto Privato	Totale	930'004	541'682
	Totale Intra-UTOR	911'743	523'797
	Totale extracomunale	165'620	65'728
	Totale Intra-UTOR extracomunale	147'358	47'843
	Autocontenimento domanda extracomunale	88.97%	72.79%
Domanda giornaliera Trasporto Pubblico	Totale	66'373	26'402
	Totale Intra-UTOR	60'830	21'513
	Totale extracomunale	38'741	15'352
	Totale Intra-UTOR extracomunale	33'198	10'463
	Autocontenimento domanda extracomunale	85.69%	68.15%
Domanda giornaliera Pendolarismo Scolastico	Totale	17'527	8'404
	Totale Intra-UTOR	17'473	8'243
	Totale extracomunale	9'841	3'978
	Totale Intra-UTOR extracomunale	9'787	3'817
	Autocontenimento domanda extracomunale	99.45%	95.95%
Percorrenze attuali extraurbane Intra-UTOR (*) [bus*km]		14'523'780	6'297'501
Percorrenze attuali extraurbane Intra-UTOR (*) al netto delle soppressioni per la rete CORE [bus*km]		14'450'122	6'210'668
Percorrenze annuali dei servizi di tpl comunale [bus*km]		4'427'825	2'344'014

Come si evince dalla tabella e dalle immagini seguenti l'autocontenimento della domanda risulta essere molto elevato, in particolare analizzando la domanda complessiva (Trasporto privato, pubblico e pendolarismo scolastico) si hanno, in tutti i casi, valori maggiori al 90%. Analizzando le singole componenti di domanda relativamente ai soli spostamenti Extraurbani si hanno:

- per il trasporto privato valori sempre superiori al 70% per entrambe le UTOR con un massimo dell'89% per quella di Potenza;
- per il trasporto pubblico i valori pari a circa il 70% per l'UTOR di Matera e dell'85% per quella di Potenza;
- per il pendolarismo scolastico si hanno valori superiori al 95% in entrambe le UTOR.

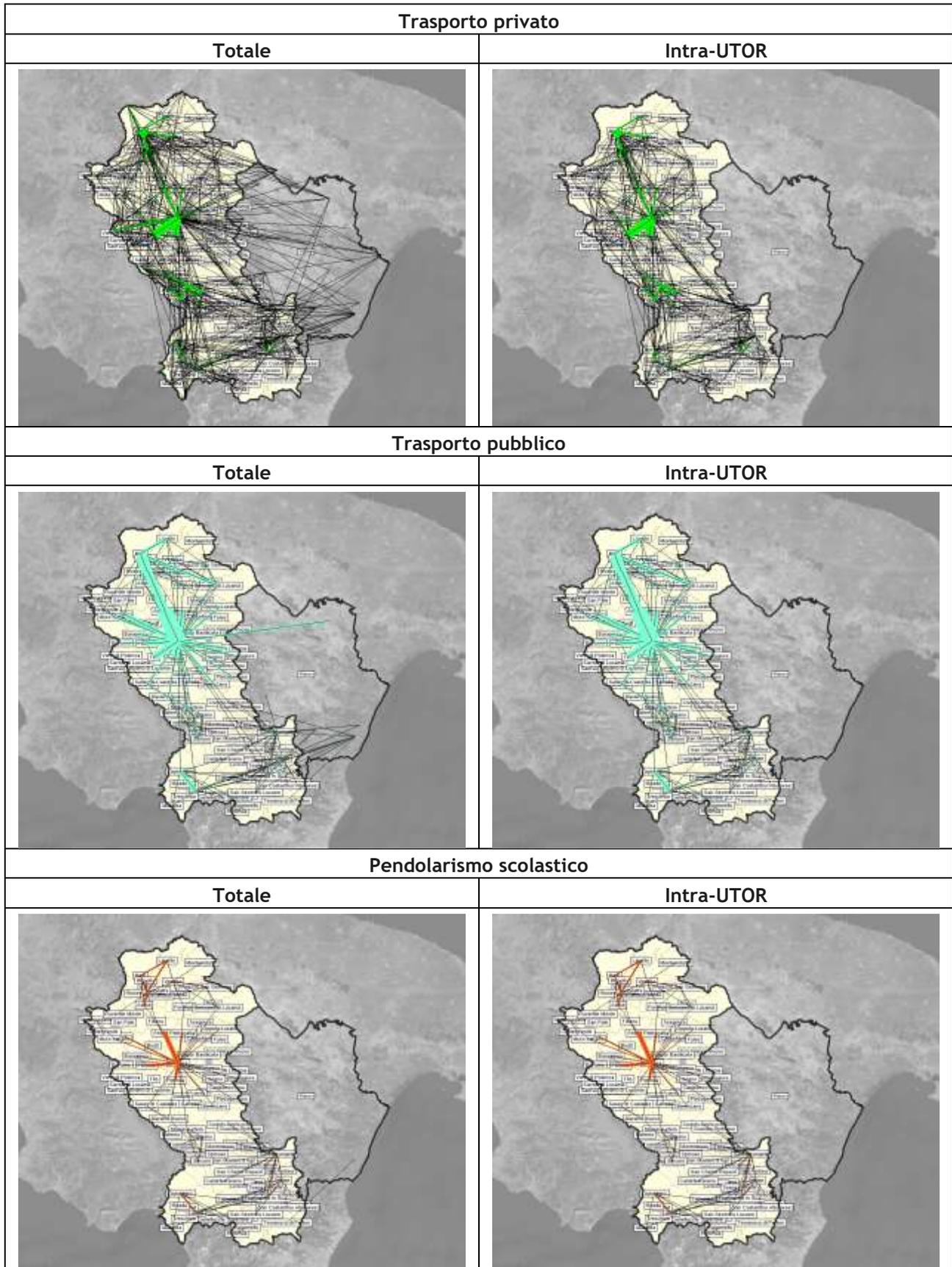


Figura 2. Autocontenimento della domanda UTOR Potenza

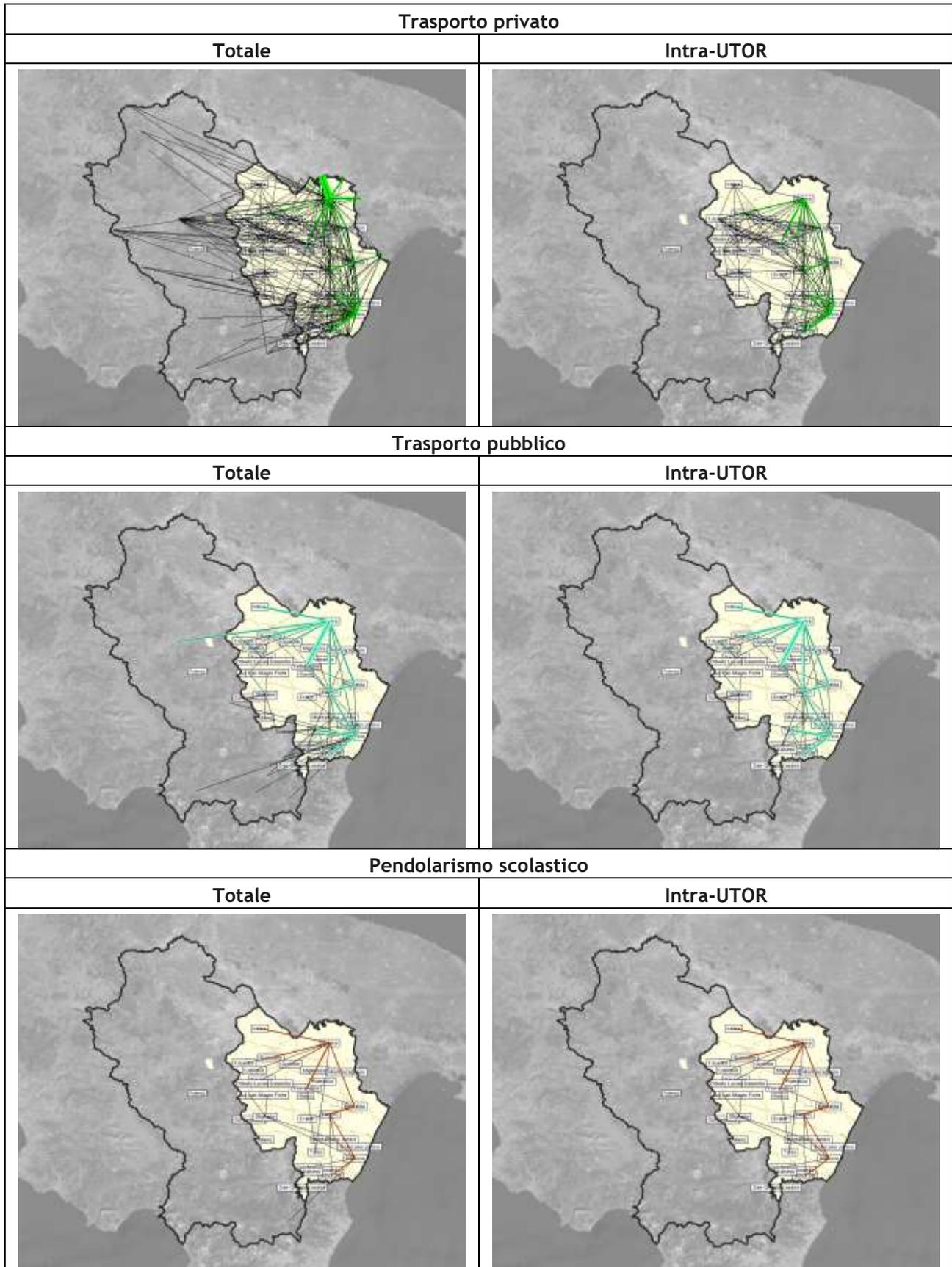


Figura 3. Autocontenimento della domanda UTOR Matera



La rete di progetto coincide con quella già descritta nei primi 6 capitoli della *Proposta di Piano di Bacino Regionale del Trasporto Pubblico Locale -Analisi e Scenari*, la quale, recependo le indicazioni del Consiglio Regionale (D.C.R. 122/2020), è stata oggetto di ulteriore razionalizzazione - soppressione dei servizi indifferenziati con load factor fino al 20% di cui al paragrafo 3.1, nella Tabella 4 si riporta la **sintesi delle percorrenze previste per ognuna delle 3 UTOR**.

Si rimarca che le percorrenze relative ai servizi sostitutivi dei servizi di TPL ferroviario, attualmente ricomprese nei Contratti di Servizio sottoscritti con Trenitalia S.p.A. e F.A.L s.r.l., saranno anch'esse oggetto di gara, pertanto le stesse sono ripartite fra le varie UTOR di competenza e già presenti nei riepiloghi di cui alla Tabella 4.

Tabella 4. Riepilogo delle percorrenze di progetto delle singole UTOR

	UTOR Regionale (bus*km)	UTOR 1 Potenza (bus*km)	UTOR 2 Matera (bus*km)
Totale Percorrenze di Progetto INTRA-UTOR	8'217'344	19.546.846,48	10.006.887,52
Totale Percorrenze di Progetto INTRA-UTOR extraurbane	8'217'344	14.790.932,98	7.107.103,76
Totale Percorrenze di Progetto INTRA-UTOR di livello comunale e/o urbano		4.755.913,50	2.899.783,77

Nel paragrafo 1.4 si riporta sinteticamente la rete dei servizi di TPL per ciascuna delle 3 UTOR, si ribadisce che per quel che riguarda i servizi di TPL Comunale/Urbano si è fatto riferimento alle dichiarazioni ricevute dai singoli Comuni relativamente ai servizi di loro competenza.

1.3.1 GOVERNANCE DEL TPL REGIONALE NELL'ORGANIZZAZIONE DEL SISTEMA A 3 UTOR

A proposito della *governance* del sistema organizzato nelle 3 UTOR appena descritte, la prima ipotesi vedeva la titolarità dei contratti relativi all'UTOR 1- Potenza e all'UTOR 2 - Matera, ai sensi delle vigenti disposizioni normative regionali, in capo alle due Amministrazioni Provinciali, rispettivamente, di Potenza e di Matera mentre la titolarità del contratto della rete regionale in capo alla Regione. La specificità dei servizi di TPL urbani delle due Città di Potenza e Matera hanno però richiesto un approfondimento della questione.

Il tema della governance del sistema nell'ipotesi di 3 UTOR è stato quindi, ulteriormente, trattato in sede di specifici incontri convocati dalla Regione ai quali sono state invitate le due Amministrazioni Provinciali e le Amministrazioni dei due Comuni Capoluogo. Data la peculiarità dei servizi di TPL urbani di Potenza e Matera, gli Enti coinvolti hanno rappresentato, in modo unitario, l'opportunità di porre la titolarità dei relativi contratti di servizio in capo ai due Comuni interessati, più a diretto contatto con il territorio e le mutevoli esigenze dell'utenza.

Pertanto, sebbene la rete del sistema di TPL regionale sia organizzata in 3 diverse UTOR, la governance del sistema prevede 5 diversi Contratti di Servizio:

- I. Contratto relativo alla rete di interesse regionale in capo alla Regione;
- II. Contratto relativo ai servizi di TPL individuati nell'UTOR 1 - POTENZA, al netto dei servizi urbani della città Capoluogo, in capo all'Amm.ne Provinciale di Potenza;



- III. Contratto relativo ai servizi di TPL individuati nell'UTOR 2 - MATERA, al netto dei servizi urbani della città Capoluogo, in capo all'Amm.ne Provinciale di Matera;
- IV. Contratto relativo ai servizi urbani di Potenza, che comprende i servizi di TPL su gomma e i servizi di TPL offerti mediante impianti fissi meccanizzati, in capo al Comune di Potenza;
- V. Contratto relativo ai servizi urbani di Matera in capo al Comune di Matera.

Pertanto i lotti/ambiti di gara in corrispondenza di ciascun UTOR saranno così distinti:

UTOR	Ambito/Lotto di gara
UTOR 1 - Potenza	Servizi di TPL Urbano Comune di Potenza
	Tutti gli altri servizi dell'UTOR 1
UTOR 2 - Matera	Servizi di TPL Urbano Comune di Matera
	Tutti gli altri servizi dell'UTOR 2
UTOR REGIONALE	Servizi della Rete Portante Regionale

Questo implica che per ciascun UTOR provinciale dovranno essere definiti due diversi lotti di gara.

Si rimarca quindi l'importanza di Intese/Accordi che dovranno essere definite fra le diverse Amm.ni coinvolte, Province e Comuni Capoluogo in particolare, anche al fine di perseguire l'integrazione tariffaria tra servizi di trasporto urbano ed extraurbano, di modificare vicendevolmente i servizi al variare delle esigenze di mobilità espresse dall'utenza, etc. Per le stesse finalità dovranno essere previste specifiche clausole nei documenti di gara, Capitolati e schemi di Contratto.

1.3.2 FLESSIBILITÀ CONTRATTUALE

Anche qui si ribadisce quanto già riportato nel paragrafo 2.2.5 e nel Capitolo 9 della *Proposta di Piano di Bacino Regionale del Trasporto Pubblico Locale - Analisi e Scenari* a proposito della flessibilità contrattuale. Un aspetto fondamentale che dovrà essere necessariamente inserito con clausole espresse in sede di documentazione di gara e nuovi contratti di servizio è la previsione di flessibilità contrattuale in termini di possibilità di effettuare modifiche e/o variazione nell'esercizio delle linee e dei servizi affidati durante la vigenza contrattuale.

Tali clausole ben definite dovranno consentire di poter riprogrammare i servizi in relazione alle mutate esigenze di mobilità espresse dal territorio, mediante la previsione di una continua verifica dei dati di esercizio e di traffico da parte dell'Ente Regolatore titolare dei contratti stessi, al quale l'Aggiudicatario deve essere contrattualmente obbligato a trasmettere periodicamente report e rendiconti di monitoraggio.

1.3.3 ORGANIZZAZIONE DEL BACINO UNICO IN AMBITI E COSTI DEL SERVIZIO

Premesso infatti che la nuova rete di TPL progettata nell'ambito del PdB è stata definita soprattutto sulla base di alcuni oggettivi obiettivi di efficientamento, così sintetizzabili:



- Eliminazione delle attuali sovrapposizioni, ovvero eliminazione delle corse effettuate con autobus che oggi si sovrappongono fra di loro o che si sovrappongono ai collegamenti effettuati con servizi su ferro; tali linee rappresentano oggi un costo doppio a volte anche triplo del servizio ed inoltre, distribuendo l'utenza interessata tra più vettori, per ciascuno di questi risultano bassi valori di load factor e conseguentemente dei ricavi;
- Eliminazione delle linee automobilistiche indifferenziate, cioè quelle che non sono rivolte ad una utenza prevalente (quindi NON riguarda né i servizi di TPL scolastici né i servizi di TPL di tipo operaio), caratterizzate, però, da bassissima utenza. In particolare si è proposto di eliminare solo le linee indifferenziate che oggi presentano un coefficiente di riempimento basso - corse per le quali si hanno ricavi bassi a fronte del corrispettivo pagato;
- Mantenimento in toto delle linee di TPL operaie e scolastiche attuali che sono tra le più frequentate e quindi con maggiori ricavi;
- Inserimento di nuovi servizi di collegamento verso l'esterno della regione e anche interni agli ambiti sulla scorta delle esigenze manifestate dal territorio (Comuni) nel corso dei molteplici incontri tenuti.

Nella rete dei servizi di progetto sono state interamente conservate tal quali tutte le esistenti linee di TPL di tipo scolastico e di tipo operaio che sono quelle che già oggi registrano buoni valori di riempimento, mentre si è proposto di sopprimere alcune delle attuali linee non destinate ad un'utenza specifica che hanno bassissimi valori di riempimento, nonché le linee che già oggi sono doppioni, perché in sovrapposizione con altre o con i servizi ferroviari.

Pertanto, seppur non sia possibile fare proiezioni precise in numeri, è sostenibile che le modifiche introdotte nella rete di progetto sono tali da ipotizzare un maggior riempimento dei mezzi e quindi un possibile maggior livello di ricavi per la rete dei servizi progettata nel PdB.

Ciò premesso risulta chiaro che nel rapporto ricavi/costi, da tenere in considerazione anche perché determinante nel meccanismo di riparto di quote del Fondo Nazionale Trasporti, in relazione ai due scenari rispettivamente a 6 (5+1) o a 3 (2+1) UTOR è oggettivo che per i servizi progettati riportati nella proposta di Piano dei Trasporti di Bacino i valori che potranno essere registrati dei load factor (coefficienti di riempimento) e quindi i conseguenti ricavi, per quanto al momento presumibili, sono indipendenti dal numero di ambiti fra i quali gli stessi servizi sono distribuiti; i ricavi risulterebbero gli stessi, indipendentemente dalla scelta dell'una o dell'altra delle due diverse ipotesi di aggregazione territoriale.

Ciò che cambierebbe sono i costi dei servizi, in quanto al variare delle percorrenze chilometriche complessivamente ricomprese in un ambito cambia il costo standard determinato per gli stessi ai sensi del DM 157/2018 - Costi standard - e quindi i relativi corrispettivi da porre a base di gara.

1.3.4 GESTIONE DEL PERSONALE.

Un tema oggetto di riflessione è la garanzia nel trasferimento dai Gestori cessanti a quelli subentranti a seguito della procedura di affidamento dei servizi, dell'unità di trattamento contrattuale e del riconoscimento per tutti i lavoratori del sistema del CCNL di categoria e delle stesse condizioni di fatto acquisite.

E' doveroso ribadire che tale aspetto dovrà necessariamente essere oggetto di attenta valutazione e di concertazione con le Organizzazioni Sindacali nella fase immediatamente a valle dell'adozione del presente Piano di Bacino, contestualmente alla fase di redazione dei Piano economici e Finanziari.



Infatti ai sensi delle vigenti disposizioni normative e regolamentari di cui anche alle Deliberazioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, la Regione dovrà acquisire dagli attuali Gestori sia l'elenco dei beni essenziali dei servizi, sia l'elenco puntuale del personale in servizio, il quale, in ottemperanza alla clausola sociale stabilita dalle norme statali, dalla Legge regionale di settore e dalla giurisprudenza, dovrà transitare dal/i Gestore/i cessanti a quelli subentranti, fatti salvi i diritti acquisiti.

Tale aspetto di uniformità di trattamento può e deve quindi essere contemplato con clausole stringenti nell'ambito della documentazione di gara da preparare e da approvare successivamente, documentazione che dovrà altresì contenere nel dettaglio la rete dei servizi con la definizione puntuale e definitiva dei programmi di esercizio dei servizi per ciascun Ambito costituente appunto un lotto di Gara.

1.3.5 BIGLIETTAZIONE UNICA E SISTEMA DI TARIFFAZIONE INTEGRATA

La discussione politico-istituzionale da parte del nuovo Governo Regionale ha posto altresì la necessità di attuare, contestualmente all'entrata in vigore dei contratti di servizio conseguenti ai nuovi affidamenti dei servizi di TPL di che trattasi, un sistema di **Bigliettazione Unica** relativo sull'intero territorio regionale e un contestuale sistema di tariffazione integrata, nella convinzione che l'utilizzo combinato delle diverse modalità di trasporto e l'opportunità di usufruire con lo stesso titolo di viaggio di diversi servizi (extraurbani ed urbani/comunali) e anche di servizi offerti da Gestori siano condizione vantaggiosa per l'utenza. Infatti uno degli obiettivi assegnati alla tariffazione è quello di consentire una migliore ripartizione della domanda tra le diverse modalità di trasporto, una migliore combinazione di differenti mezzi può consentire di rispondere più efficientemente alla domanda di mobilità sul territorio, nonché di incentivare all'uso dei servizi di TPL.

L'integrazione tariffaria dovrà garantire l'introduzione di un unico schema tariffario valido per tutte le modalità offerte e ha bisogno per la sua attuazione dell'*integrazione infrastrutturale*, che si realizza attraverso la creazione di aree di interscambio, stazioni, fermate, etc, oggetto di programmazione regionale e in corso di realizzazione e dell'*integrazione modale*, ovvero possibilità di utilizzare diverse tipologie di trasporto quanto più possibile coordinate tra loro, così come appunto il piano prevede.

Al fine di pervenire all'entrata in esercizio di una Bigliettazione Unica simultaneamente all'entrata in vigore dei nuovi contratti di servizio è necessario che a seguito dell'adozione del Piano dei Trasporti di Bacino sia da subito avviata la progettazione del sistema, da svolgersi parallelamente all'esecuzione della procedura per l'affidamento dei servizi. Il progetto della Bigliettazione Unica in un'architettura ITS (Intelligent Transport Systems) ingloberà anche quello relativo all'infomobilità e quindi al monitoraggio dei servizi, attraverso la strutturazione di un Centrale Operativa Intelligente della Mobilità Regionale.¹

La documentazione di gara dovrà prevedere precisi vincoli in capo ai gestori dei servizi per gli ambiti oggetto di gara in merito all'attuazione del sistema di bigliettazione unico per il quale dovranno essere opportunamente previste le necessarie risorse finanziarie nel Bilancio Regionale.

¹ Nell'ambito dei Sistemi Intelligenti di Trasporto, l'infomobilità rappresenta un elemento fondamentale per il miglioramento della mobilità. La sua realizzazione prevede l'implementazione del sistema di monitoraggio della flotta bus, l'informazione in tempo reale alle fermate e alla loro diffusione su più piattaforme (internet - smartphone, etc.).



Inoltre la stessa documentazione di gara dovrà prevedere l'obbligo in capo ai gestori di attivare un sistema informativo che consenta, unitamente ad un sistema di infrastrutturazione mediante paline intelligenti, adeguata informazione all'utenza.

Il parco rotabile da utilizzare per l'esercizio dei servizi di TPL dovrà essere dotato dei sistemi di localizzazione del mezzo in modo da consentirne il monitoraggio in tempo reale, utile sia per l'attivazione del sistema informativo all'utenza sia per la verifica dello svolgimento dei servizi sia per il rispetto degli obblighi contrattuali da parte dell'Ente titolare del contratto di servizio. I mezzi dovranno essere altresì dotati dei dispositivi di cui al D.M. n. 345/2016, tra i quali anche i dispositivi di conteggio dei passeggeri in salita e discesa, finalizzati tra l'altro a consentire il monitoraggio delle frequenzazioni e il load factor.

1.4 Reti automobilistiche delle singole UTOR

1.4.1 UTOR REGIONALE

Nella Tabella 5 si riportano per l'UTOR Regionale, le tabelle di sintesi delle percorrenze di progetto e delle linee per ogni tipologia. La tabella mostra il totale delle percorrenze suddivise per tipologia.

Tabella 5. Riepilogo delle percorrenze dell'UTOR Regionale

Servizi	Percorrenze annuali
Linee multifunzionali	8'217'344
di cui:	
<i>Rete portante Regionale</i>	1'998'106.82
<i>complementari alla Rete portante Regionale</i>	508'284.76
<i>di progetto</i>	62'955.76
<i>di adduzione</i>	0.00
<i>suburbane</i>	0.00
<i>in fascia scolastica</i>	1'706'570.60
<i>indifferenziate</i>	3'941'426.40
<i>Linee operaie</i>	0.00
Linee Comunali/Urbandi	0.00
Totale	8'217'344

Nell'Allegato "UTOR Regionale" si riportano i Programmi di esercizio relativi a tutti i servizi extraurbani e comunali/urbani di competenza dell'UTOR con orari, fermate e sviluppo chilometrico relativamente alle singole corse delle linee interessate, l'allegato non tiene conto dell'ulteriore razionalizzazione fatta conseguentemente al dibattito politico-istituzionale e al parere dato dal Consiglio Regionale in data 31/03/2020, le ulteriori corse soppresse saranno meglio individuate con la definizione dei Programmi d'Esercizio da mettere a gara.



1.4.1.1 Servizi Extraurbani di progetto

Nelle tabelle seguenti si riportano le percorrenze previste per le linee di progetto extraurbane di competenza dell'UTOR Regionale.

Tabella 6. Elenco linee extraurbane di UTOR Regionale

Tipologia	Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
Rete portante Regionale	RP_MT-APT NA	1'460	385'597.12
Rete portante Regionale	RP_Nova Siri-APT BA	2'190	341'625.40
Rete portante Regionale	RP_Nova Siri-SA	1'460	328'561.69
Rete portante Regionale	RP_PZ-APT BA	2'190	366'889.63
Rete portante Regionale	RP_PZ-APT NA	730	116'299.81
Rete portante Regionale	RP_Lavello - BARI	730	83'950.00
Rete portante Regionale	RP_Francavilla in Sinni-SA	2'190	375'179,85
Complementari alla Rete portante Regionale	RPR_Maratea-Policoro	730	94'887.45
Complementari alla Rete portante Regionale	RPR_Melfi-MT	2'190	294'845.32
Complementari alla Rete portante Regionale	RPR_Palazzo S. Gervasio - Candela	730	118.552,00
Progetto	Viggianello-Rotondella	730	62'955.76
Fascia scolastica	FAL Linea: 010 - LAGONEGRO-LAINO BORGO	1'141	57'956.60
Fascia scolastica	MT Linea: 004 - Policoro - Marconia - ANIC - Potenza - Tito ZI	560	69'270.00
Fascia scolastica	MT Linea: 021 - Irsina - Scalo Grassano	305	13'420.00
Fascia scolastica	MT Linea: 024 - Tricarico - Calle - Irsina	305	15'250.00
Fascia scolastica	MT Linea: 026 - Tricarico - Albano di Lucania	215	5'375.00
Fascia scolastica	MT Linea: 029 - Tricarico - San Chirico N. - Calle	253	5'566.00
Fascia scolastica	MT Linea: 055 - Colobraro - Senise Dir Valsinni	215	7'095.00
Fascia scolastica	MT Linea: 056 - Aliano - Sant'Arcangelo	215	4'945.00
Fascia scolastica	MT Linea: 071 - Oliveto - Garaguso - Scalo FF.SS. - Potenza	404	20'200.00
Fascia scolastica	MT Linea: 072 - Grassano - Matera - Potenza	610	93'330.00
Fascia scolastica	MT Linea: 076 - Matera - Potenza	560	61'600.00
Fascia scolastica	MT Linea: 083 - Bernalda - B. Ginosa - Metaponto - Bernalda	305	26'108.00
Fascia scolastica	MT Linea: 322 - Gorgoglione - Corleto - Policoro	180	24'120.00
Fascia scolastica	MT Linea: 326 - Matera - Santeramo in Colle con dir. Ferrosud	735	17'640.00
Fascia scolastica	MT Linea: 332 - Bernalda - Ginosa	215	6'450.00
Fascia scolastica	MT Linea: 335 - Gorgoglione - S. Arcangelo	430	21'500.00
Fascia scolastica	MT Linea: 338 - Montescaglioso - Ginosa	215	3'225.00
Fascia scolastica	MT Linea: 343 - Stigliano - Montalbano Scalo FAL	305	19'215.00
Fascia scolastica	MT Linea: 345 - San Mauro Forte - Accettura - Potenza	430	30'960.00
Fascia scolastica	MT Linea: 346 - Gorgoglione - Stigliano - Potenza	430	31'390.00
Fascia scolastica	MT Linea: 350 - Tricarico - Potenza	520	29'120.00
Fascia scolastica	MT Linea: 355 - Gorgoglione - Stigliano - S. Arcangelo	610	27'450.00
Fascia scolastica	MT Linea: 356 - Stigliano - S. Arcangelo via Cogne Saurina SS598	430	18'060.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 088 - Pescopagano - Melfi - Rionero	418	26'752.00



Tipologia	Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
Fascia scolastica	PZ Linea: 099 - Irsina - Tolve - Potenza	915	57'919.50
Fascia scolastica	PZ Linea: 109 - Terranova del Pollino - Policoro	418	25'080.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 112 - Roccanova - Moliterno - Montesano Scalo	418	14'630.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 113 - Sant'Arcangelo - Napoli	305	68'930.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 118 - Lagonegro - Potenza via Polla	610	66'795.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 139 - Stigliano - Corleto Perticara	610	36'600.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 153 - Rapone - Potenza	610	61'610.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 156 - San Fele - Pescopagano	610	28'060.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 157 - Muro Lucano - Calitri	418	13'585.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 162 - Banzi - Venosa	418	25'916.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 163 - Genzano - Spinazzola	1'489	33'964.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 178 - Filiano - Pescopagano	610	31'110.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 183 - Melfi - Canosa	610	36'600.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 192 - Stabilimento PILKINGTON - Foggianello - Melfi	418	12'122.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 205 - Galdo - Potenza	836	111'188.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 207 - S. Ianni - Anzeliconte	418	10'450.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 208 - Viggianello - Lagonegro	305	17'385.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 212 - Ceruzzo - Viggianello	209	5'434.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 218 - Lagonegro - Scario	305	9'150.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 219 - Lagonegro - Palazzo - Rivello	976	21'573.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 231 - Rotonda - Lagonegro - Napoli	305	70'455.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 234 - Brindisi Montagna - Potenza	1'028	30'213.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 248 - Pietrapertosa - Potenza	723	36'150.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 276 - San Giorgio - Senise	418	7'524.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 283 - S. Arcangelo - Policoro	610	30'500.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 286 - Rapone - Calitri	418	14'525.50
Fascia scolastica	PZ Linea: 289 - Lauria - Scanzano - Metaponto	360	45'720.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 294 - Maratea - Praia a Mare	610	12'810.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 296 - Praia a Mare - Lauria	418	13'376.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 315 - Savoia di Lucania - Sala Consilina	418	16'093.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 316 - Satriano di L. - Napoli	205	39'565.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 418 - Castelsaraceno - Scanzano - Marconia	180	16'740.00
Fascia scolastica	TI Linea: PZ 111 - SALERNO - POTENZA	304	30'400.00
Fascia scolastica	TI Linea: PZ 301 - FOGGIA - MELFI	305	18'300.00
Indifferenziate	FAL Linea: 001 - BARI-MATERA-POTENZA	1'460	134.466,00
Indifferenziate	FAL Linea: 006 - LAGONEGRO-SALA CONSILINA (Terminal Bus)	610	22'295.50
Indifferenziate	FAL Linea: 007 - ATENA-BRIENZA	610	10'387.30
Indifferenziate	FAL Linea: 009 - POTENZA-PAESTUM (Lido Cinzia)	730	77'745.00
Indifferenziate	FAL Linea: 010 - LAGONEGRO-LAINO BORGO	1'220	64'126.80
Indifferenziate	MT Linea: 004 - Policoro - Marconia - ANIC - Potenza - Tito ZI	1'680	221'070.00
Indifferenziate	MT Linea: 007 - Pisticci - Sc. Metaponto - Ginosa Marina	1'220	61'000.00
Indifferenziate	MT Linea: 021 - Irsina - Scalo Grassano	305	13'420.00
Indifferenziate	MT Linea: 024 - Tricarico - Calle - Irsina	305	15'250.00
Indifferenziate	MT Linea: 029 - Tricarico - San Chirico N. - Calle	253	5'566.00
Indifferenziate	MT Linea: 046 - Aliano - Policoro	610	39'650.00



Tipologia	Linea	Corse/anno	Percor- renze/anno (bus*km/anno)
Indifferenziate	MT Linea: 055 - Colobraro - Senise Dir Valsinni	215	7'310.00
Indifferenziate	MT Linea: 056 - Aliano - Sant'Arcangelo	215	4'945.00
Indifferenziate	MT Linea: 076 - Matera - Potenza	1'195	131'450.00
Indifferenziate	MT Linea: 083 - Bernalda - B. Ginosa - Metaponto - Bernalda	735	53'671.00
Indifferenziate	MT Linea: 255A - Aggiuntivi: Irsina- San Nicola di Melfi- CROB di Rionero (?)	606	73'713.00
Indifferenziate	MT Linea: 322 - Gorgoglione - Corleto - Policoro	180	24'120.00
Indifferenziate	MT Linea: 326 - Matera - Santeramo in Colle con dir. Ferrosud	1'345	34'814.00
Indifferenziate	MT Linea: 338 - Montescaglioso - Ginosa	1'075	16'125.00
Indifferenziate	MT Linea: 343 - Stigliano - Montalbano Scalo FAL	305	19'215.00
Indifferenziate	MT Linea: 350 - Tricarico - Potenza	90	5'040.00
Indifferenziate	MT Linea: 355 - Gorgoglione - Stigliano - S. Arcangelo	610	27'450.00
Indifferenziate	MT Linea: 412A - Aggiuntivi: Matera - Rionero in Vul- ture CROB (1)	510	68'340.00
Indifferenziate	PZ Linea: 097 - Minervino Murge - Potenza	610	76'097.50
Indifferenziate	PZ Linea: 099 - Irsina - Tolve - Potenza	915	37'393.00
Indifferenziate	PZ Linea: 109 - Terranova del Pollino - Policoro	192	11'520.00
Indifferenziate	PZ Linea: 112 - Roccanova - Moliterno - Montesano Scalo	1'028	29'108.00
Indifferenziate	PZ Linea: 113 - Sant'Arcangelo - Napoli	305	68'930.00
Indifferenziate	PZ Linea: 117 - Lagonegro - Sasso Castalda	610	19'746.00
Indifferenziate	PZ Linea: 118 - Lagonegro - Potenza via Polla	610	66'978.00
Indifferenziate	PZ Linea: 122 - Senise - Salerno	610	122'000.00
Indifferenziate	PZ Linea: 135 - Maratea - Sapri Scalo	1'237	27'151.30
Indifferenziate	PZ Linea: 138 - Senise - Policoro	610	39'650.00
Indifferenziate	PZ Linea: 139 - Stigliano - Corleto Perticara	610	25'010.00
Indifferenziate	PZ Linea: 149 - Potenza - Salerno - Napoli	1730	176.325,00
Indifferenziate	PZ Linea: 151 - San Fele - Napoli	1'220	103'700.00
Indifferenziate	PZ Linea: 161 - Venosa - Spinazzola	418	16'720.00
Indifferenziate	PZ Linea: 183 - Melfi - Canosa	610	38'430.00
Indifferenziate	PZ Linea: 205 - Galdo - Potenza	192	28'992.00
Indifferenziate	PZ Linea: 214 - Pantana di Viggianello - Sibari	360	39'240.00
Indifferenziate	PZ Linea: 215 - Viggianello - Metaponto Scalo con in- tegrazione Conocchielle	360	58'680.00
Indifferenziate	PZ Linea: 218 - Lagonegro - Scario	1'525	72'590.00
Indifferenziate	PZ Linea: 219 - Lagonegro - Palazzo - Rivello	976	24'081.00
Indifferenziate	PZ Linea: 220 - Agromonte - Scario	610	69'540.00
Indifferenziate	PZ Linea: 222 - Agromonte - Lauria - Lagonegro	357	34'986.00
Indifferenziate	PZ Linea: 231 - Rotonda - Lagonegro - Napoli	2'444	457'866.00
Indifferenziate	PZ Linea: 234 - Brindisi Montagna - Potenza	3'192	64'959.00
Indifferenziate	PZ Linea: 237 - Oppido Lucano - Piana del Sele	140	18'200.00
Indifferenziate	PZ Linea: 248 - Pietrapertosa - Potenza	1'717	85'850.00
Indifferenziate	PZ Linea: 249 - Pietrapertosa - Nova Siri Scalo	300	35'400.00
Indifferenziate	PZ Linea: 259 - Campomaggiore - Policoro	74	9'176.00
Indifferenziate	PZ Linea: 289 - Lauria - Scanzano - Metaponto	360	45'720.00
Indifferenziate	PZ Linea: 290 - Terranova del Pollino - Metaponto	360	29'160.00
Indifferenziate	PZ Linea: 294 - Maratea - Praia a Mare	610	12'810.00
Indifferenziate	PZ Linea: 314 - Satriano - Scalo Buccino	610	24'095.00



Tipologia	Linea	Corse/anno	Percor- renze/anno (bus*km/anno)
Indifferenziate	PZ Linea: 315 - Savoia di Lucania - Sala Consilina	418	16'093.00
Indifferenziate	PZ Linea: 316 - Satriano di L. - Napoli	475	86'875.00
Indifferenziate	PZ Linea: 374 - Sarconi - Policoro	260	23'400.00
Indifferenziate	PZ Linea: 381 - Venosa - Palazzo SG - Scanzano	126	18'900.00
Indifferenziate	PZ Linea: 400 - Lauria - Potenza	610	80'215.00
Indifferenziate	PZ Linea: 417A - Aggiuntivi: Potenza-Serre Persano	520	42'640.00
Indifferenziate	PZ Linea: 418 - Castelsaraceno- Scanzano- Marconia	180	16'740.00
Indifferenziate	TI Linea: PZ 101 - NAPOLI C.le - POTENZA C.le	305	45.750,00
Indifferenziate	TI Linea: PZ 104 - TARANTO - NAPOLI	305	91.500,00
Indifferenziate	TI Linea: PZ 106 - POTENZA - NAPOLI	57	8.550,00
Indifferenziate	TI Linea: PZ 107 - SALERNO - TARANTO	305	76.250,00
Indifferenziate	TI Linea: PZ 109 - NAPOLI - POTENZA	362	54.300,00
Indifferenziate	TI Linea: PZ 112 - POTENZA - SALERNO	305	30.500,00
Indifferenziate	TI Linea: PZ 113 - SALERNO - POTENZA C.le	305	30.500,00
Indifferenziate	TI Linea: PZ 116 - POTENZA - NAPOLI	305	45.750,00
Indifferenziate	TI Linea: PZ 201 - POTENZA M.R. - TARANTO	305	45.750,00
Indifferenziate	TI Linea: PZ 302 - MELFI - FOGGIA	305	18.300,00
Indifferenziate	TI Linea: PZ 303 - FOGGIA - MELFI	305	18.300,00
Indifferenziate	TI Linea: PZ 304 - MELFI - FOGGIA	305	18.300,00
Indifferenziate	TI Linea: PZ 308 - MELFI - FOGGIA	305	18.300,00
Indifferenziate	TI Linea: PZ 309 - FOGGIA - MELFI	305	18.300,00
Indifferenziate	TI Linea: PZ 315 - FOGGIA - MELFI	135	8.100,00



1.4.2 UTOR 1 - POTENZA

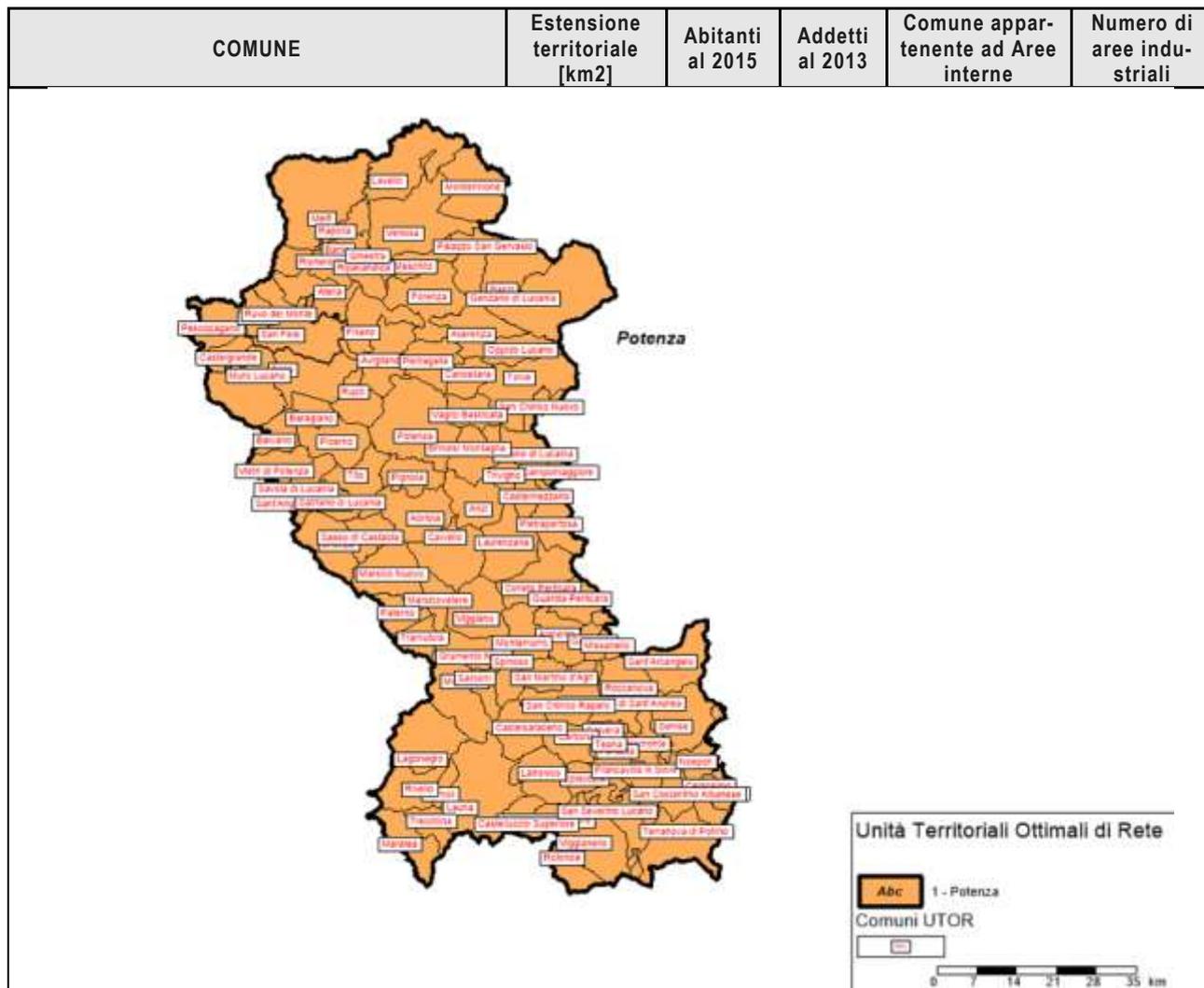
Nella tabella e nell'immagine seguenti si riportano le caratteristiche territoriali dell'UTOR 1 - Potenza.

Tabella 7. UTOR 1- Potenza

COMUNE	Estensione territoriale [km2]	Abitanti al 2015	Addetti al 2013	Comune appartenente ad Aree interne	Numero di aree industriali
Abriola	96	1564	180	No	0
Acerenza	77	2433	276	Sì	0
Albano di Lucania	55	1455	91	No	0
Anzi	77	1727	141	No	0
Armento	59	651	53	No	0
Atella	88	3840	643	No	2
Avigliano	85	11697	1692	No	0
Balvano	42	1842	921	Sì	1
Banzi	82	1355	129	Sì	0
Baragiano	29	2669	439	Sì	0
Barile	24	2815	351	No	0
Bella	99	5230	681	Sì	0
Brienza	82	4066	544	No	0
Brindisi Montagna	59	904	74	No	0
Calvello	106	1945	253	No	0
Calvera	16	398	34	Sì	0
Campomaggiore	12	820	82	No	0
Cancellara	42	1353	104	No	0
Carbone	48	651	45	Sì	0
Castelgrande	35	971	77	Sì	0
Castelluccio Inferiore	29	2166	295	Sì	0
Castelluccio Superiore	33	833	106	Sì	0
Castelmezzano	34	816	75	No	0
Castelsaraceno	74	1413	84	No	0
Castronuovo di Sant'Andrea	47	1091	92	Sì	0
Cersosimo	25	678	37	Sì	0
Chiaromonte	69	1913	302	Sì	0
Corleto Perticara	89	2534	321	No	0
Episcopia	28	1439	170	No	0
Fardella	29	601	69	Sì	0
Filiano	71	2989	357	No	0
Forenza	115	2141	184	Sì	0
FrancaVilla in Sinni	46	4229	675	Sì	0
Gallicchio	23	883	81	No	0
Genzano di Lucania	207	5787	685	Sì	0
Ginestra	13	738	43	No	0
Grumento Nova	66	1730	512	No	0
Guardia Perticara	53	561	140	No	0
Lagonegro	112	5614	1322	No	0
Latronico	76	4599	684	No	1
Laurenzana	95	1857	201	No	0
Lauria	175	13033	2518	No	1
Lavello	134	13715	1678	No	5
Maratea	67	5195	819	No	0
Marsico Nuovo	100	4177	534	No	0
Marsicovetere	38	5508	1385	No	0
Maschito	45	1705	120	No	1
Melfi	205	17718	12732	No	3
Missanello	22	573	57	No	1
Moliterno	98	4093	711	No	0
Montemilone	113	1669	96	No	0



COMUNE	Estensione territoriale [km2]	Abitanti al 2015	Addetti al 2013	Comune appartenente ad Aree interne	Numero di aree industriali
Montemurro	56	1261	94	No	0
Muro Lucano	125	5484	822	Sì	1
Nemoli	19	1498	179	No	0
Noepoli	46	898	104	Sì	0
Oppido Lucano	54	3825	480	Sì	0
Palazzo San Gervasio	62	4954	538	Sì	1
Paterno	40	3394	368	No	0
Pescopagano	69	1957	231	Sì	0
Picerno	78	6002	699	No	0
Pietragalla	66	4189	689	No	0
Pietrapertosa	67	1056	83	No	0
Pignola	56	6828	605	No	0
Potenza	174	67348	18700	No	0
Rapolla	30	4443	296	No	0
Rapone	29	987	136	No	0
Rionero in Vulture	53	13302	1962	No	3
Ripacandida	33	1759	115	No	0
Rivello	69	2788	288	No	0
Roccanova	61	1593	202	No	0
Rotonda	43	3546	452	Sì	0
Ruoti	55	3575	570	Sì	0
Ruvo del Monte	32	1094	112	No	0
San Chirico Nuovo	23	1396	95	Sì	0
San Chirico Raparo	83	1093	90	No	0
San Costantino Albanese	43	750	53	Sì	0
San Fele	97	3070	276	No	0
San Martino d'Agri	50	817	47	No	0
San Paolo Albanese	30	292	13	Sì	0
San Severino Lucano	61	1606	162	Sì	0
Sant'Angelo Le Fratte	23	1444	414	No	0
Sant'Arcangelo	88	6526	909	No	0
Sarconi	30	1391	124	No	0
Sasso di Castalda	45	818	79	No	0
Satriano di Lucania	33	2394	258	No	0
Savoia di Lucania	33	1135	105	No	0
Senise	96	7157	1439	Sì	2
Spinoso	38	1490	265	No	0
Teana	19	633	54	Sì	0
Terranova di Pollino	112	1235	95	Sì	0
Tito	71	7329	3794	No	1
Tolve	128	3271	252	Sì	0
Tramutola	36	3112	487	No	1
Trecchina	38	2328	320	No	0
Trivigno	26	687	55	No	0
Vaglio Basilicata	43	2050	275	No	0
Venosa	169	11933	1799	No	1
Vietri di Potenza	52	2861	293	No	0
Viggiannello	120	3057	325	Sì	1
Viggiano	89	3274	1573	No	0



Di seguito si riportano per l'UTOR 1 - Potenza, le tabelle di sintesi delle percorrenze di progetto e delle linee per ogni tipologia.

La tabella seguente mostra il totale delle percorrenze suddivise per tipologia.

Tabella 8. Riepilogo delle percorrenze dell'UTOR1 - Potenza

Servizi	Percorrenze annuali
Linee multifunzionali	14'354'777.98
di cui:	
<i>Rete portante Regionale</i>	0.00
<i>complementari alla Rete portante Regionale</i>	331'261.52
<i>di progetto</i>	384'398.31
<i>di adduzione</i>	629'260.00
<i>suburbane</i>	265'510.16
<i>in fascia scolastica</i>	4'408'492.00
<i>indifferenziate</i>	3'740'420.10
<i>Linee operaie</i>	4'595'435.89
Linee Operaie di progetto	436'155.00
Linee Comunali/Urban	4'755'913.50
Totale	19'546'846.48



Nell'Allegato "UTOR 1 - Potenza" si riportano i Programmi di esercizio relativi a tutti i servizi extraurbani e comunali/urbani di competenza dell'UTOR 1 con orari, fermate e sviluppo chilometrico relativamente alle singole corse delle linee interessate, l'allegato non tiene conto dell'ulteriore razionalizzazione fatta conseguentemente al dibattito politico-istituzionale e al parere dato dal Consiglio Regionale in data 31/03/2020, le ulteriori corse soppresse saranno meglio individuate con la definizione dei Programmi d'Esercizio da mettere a gara.

1.4.2.1 Servizi Extraurbani di progetto per l'UTOR 1 - Potenza

Nelle tabelle seguenti si riportano le percorrenze previste per le linee di progetto extraurbane di competenza dell'UTOR 1.

Tabella 9. Elenco linee di UTOR 1

Tipologia	Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
Complementari alla Rete portante Regionale	RPR_Brienza-PZ	1'460	73'950.33
Complementari alla Rete portante Regionale	RPR_Maratea-Lauria	2'190	86'490.55
Complementari alla Rete portante Regionale	RPR_Palazzo-Potenza	1'220	110'364.54
Complementari alla Rete portante Regionale	RPR_Palazzo-Rionero	1'220	60'456.10
Progetto	PZ Linea: 094 - Venosa - Lavello	305	6'710.00
Progetto	PZ Linea: 232 - Banzi - Scalo Genzano_PROG	1'124	13'488.00
Progetto	PZ Linea: 267 - Lavello - Melfi - Potenza	305	10'370.00
Progetto	PZ Linea: 415 - Marsico Nuovo- Brienza - Tito - Potenza	723	17'465.00
Progetto	Senise_Frido-Basso Mercure	1'830	78'690.00
Progetto	Senise_Lagonegro	1'220	57'340.00
Progetto	Senise_Sarmento	1'830	114'680.00
Progetto	Senise_Serrapotamo	1'830	59'475.00
Progetto	Viggiannello-Lauria	730	26'180.31
Operaie di progetto	Linea P_O: Bella – San Fele – San Nicola di Melfi ZI	2'190	165'500.00
Operaie di Progetto	Linea P_O: Avigliano - San Nicola di Melfi ZI	2'190	137'970.00
Operaie di Progetto	Linea P_O: Campomaggiore – Potenza –San Nicola di Melfi ZI	2'190	222.285,00
Adduzione	Adduzione_Bella-Bella Muro	2'920	26'280.00
Adduzione	Adduzione_Cecci-Rionero	2'190	30'660.00
Adduzione	Adduzione_CROB-Stazione	8'030	8'030.00
Adduzione	Adduzione_Gianturco-Lagopesole	2'920	23'360.00
Adduzione	Adduzione_Lavello-Melfi	2'190	48'180.00
Adduzione	Adduzione_Melfi-Z.I. Melfi	2'920	52'560.00
Adduzione	Adduzione_Pescopagano-Bella Muro	2'190	65'700.00
Adduzione	Adduzione_Pescopagano-Melfi	2'190	109'500.00
Adduzione	Adduzione_San Fele-Rionero	2'920	87'600.00
Adduzione	Adduzione_Sant'Ilario-Lagopesole	2'920	64'240.00
Adduzione	Adduzione_Savoia-Picerno	3'650	69'350.00
Adduzione	Adduzione_Vietri-Picerno	2'190	43'800.00
Fascia scolastica	FAL Linea: 003 - POTENZA-LAURENZANA	3'598	103'948.80



Tipologia	Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
Fascia scolastica	FAL Linea: 004 - AVIGLIANO-POTENZA	2'474	53'262.20
Fascia scolastica	FAL Linea: 005 - PIETRAGALLA-POTENZA	1'333	23'035.60
Fascia scolastica	FAL Linea: 010 - LAGONEGRO-LAINO BORGO	2'508	134'073.50
Fascia scolastica	PZ Linea: 085 - Potenza - Bancone di Sopra	1'220	17'232.50
Fascia scolastica	PZ Linea: 086 - Ruoti - Potenza	1'254	26'543.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 087 - Pescopagano - Melfi	1'881	82'555.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 091 - Rionero in Vulture - Atella - San Fele	209	10'450.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 092 - Ruvo del Monte - San Fele - Potenza	514	40'555.20
Fascia scolastica	PZ Linea: 093 - S. Ilario - Atella - Rionero - Melfi	418	14'212.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 094 - Venosa - Lavello	723	15'392.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 095 - Acerenza - Genzano di Lucania	941	20'597.50
Fascia scolastica	PZ Linea: 096 - Forenza - Venosa - Melfi	1'672	43'890.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 097 - Minervino Murge - Potenza	2'700	110'778.60
Fascia scolastica	PZ Linea: 097A - Aggiuntivi: Minervino Murge - Potenza (4 Banzi- Genzano)	418	3'135.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 098 - Oppido - Genzano - Venosa - Melfi	1'463	79'399.10
Fascia scolastica	PZ Linea: 100 - Tolve - Genzano di Lucania	836	19'228.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 101 - San Chirico Nuovo - Potenza	514	27'146.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 101A - Aggiuntivi: San Chirico Nuovo - Potenza (2)	418	22'572.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 102 - Castelmezzano - Potenza	651	27'532.90
Fascia scolastica	PZ Linea: 103 - S. Arcangelo - Potenza via SS92	1'028	53'976.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 105 - Senise - S. Arcangelo - Potenza via val d'Agri	915	119'102.50
Fascia scolastica	PZ Linea: 106 - Corleto - Sant'Arcangelo via Saurina	383	20'368.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 107 - Terranova del Pollino - Senise	1'141	44'545.40
Fascia scolastica	PZ Linea: 110 - Corleto P. - Villa d'Agri - Marsico Nuovo	627	33'231.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 111 - Montemurro - Sarconi - Moliterno	418	11'286.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 112 - Roccanova - Moliterno - Montesano Scalo	836	45'144.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 114 - Viggiano - Marsico Nuovo	627	20'126.70
Fascia scolastica	PZ Linea: 115 - Corleto Perticara - Viggiano - Marsico Nuovo	418	33'858.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 116 - Savoia di Lucania - Potenza	836	32'666.70
Fascia scolastica	PZ Linea: 117 - Lagonegro - Sasso Castalda	418	4'598.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 120 - Senise - Francavilla - Latronico - Lagonegro	2'073	78'471.80
Fascia scolastica	PZ Linea: 120A - Aggiuntivi: Senise - Francavilla - Latronico - Lagonegro (1 Francavilla Sul Sinni- Senise)	418	7'147.80
Fascia scolastica	PZ Linea: 121 - Senise - Lagonegro via SS104	819	67'333.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 123 - S. Chirico R. - Castelsaraceno - Lagonegro	836	37'620.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 125 - Castelsaraceno - Lauria	723	28'612.20
Fascia scolastica	PZ Linea: 126 - Lagonegro - Maratea	209	6'729.80
Fascia scolastica	PZ Linea: 127 - Lagonegro - Lauria via SS585	209	5'308.60
Fascia scolastica	PZ Linea: 128 - Lagonegro - Lauria via SS19	1'463	27'525.30
Fascia scolastica	PZ Linea: 129 - S. Severino - Francavilla - Senise	418	15'089.80



Tipologia	Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
Fascia scolastica	PZ Linea: 130 - Calvera - Carbone - Chiaromonte - Senise	1'149	46'109.60
Fascia scolastica	PZ Linea: 131 - Castelluccio Inferiore - Lauria - Maratea	1'333	50'529.80
Fascia scolastica	PZ Linea: 132 - Trecchina - Praia a Mare - Trecchina	209	4'033.70
Fascia scolastica	PZ Linea: 133 - Rivello - Lauria Superiore via SS585	305	5'185.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 134 - Rivello - Nemoli - Lauria Superiore	305	10'065.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 135 - Maratea - Sapri Scalo	305	3'873.50
Fascia scolastica	PZ Linea: 136 - Brefaro - Massa - Maratea	932	9'128.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 152 - Calvello - Potenza	1'350	60'373.80
Fascia scolastica	PZ Linea: 153 - Rapone - Potenza	2'169	131'258.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 154 - Muro Lucano - Avigliano - Potenza	1'847	104'307.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 155 - Zippariello - S. Cataldo - Avigliano	418	5'852.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 156 - San Fele - Pescopagano	418	418.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 158 - Forenza - Potenza	610	43'310.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 159 - Venosa - Scaleria - Potenza	1'333	84'995.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 160 - Vietri - Picerno - Potenza	2'961	106'508.30
Fascia scolastica	PZ Linea: 165 - Montemilone - Rionero	1'864	49'316.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 166 - Genzano - Rionero	305	13'725.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 167 - Forenza - Rionero - Melfi	723	31'157.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 168 - Bella - Potenza	610	30'866.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 169 - Scalo Bella Muro - San Fele	209	5'434.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 172 - Baragiano - Baragiano Scalo	305	2'440.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 174 - Baragiano Scalo - Avigliano	418	14'003.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 175 - Baragiano - Potenza	1'254	51'184.10
Fascia scolastica	PZ Linea: 180 - Forenza - Genzano di Lucania	418	10'032.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 181 - Forenza - Maschito - Palazzo S.G.	418	12'540.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 191 - Rapolla - Melfi - Stabilimento PIL-KINGTON	418	8'360.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 193 - Rionero - Monticchio - Melfi	3'022	66'608.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 206 - S. Ianni - Pecorone	514	12'528.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 208 - Viggianello - Lagonegro	209	13'167.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 209 - Conocchiello - Lauria	514	43'433.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 210 - S. Severino L. - Castelluccio Inferiore	305	16'714.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 212 - Ceruzzo - Viggianello	209	2'926.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 213 - Voscari - Rotonda	418	23'617.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 219 - Lagonegro - Palazzo	836	2'508.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 221 - Agromonte - Seluci - Lagonegro	418	23'408.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 222 - Agromonte - Lauria - Lagonegro	253	23'023.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 224 - Chiaromonte - Lauria	418	29'260.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 225 - Francavilla - Lauria	418	24'662.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 226 - Nemoli - Lagonegro	610	16'470.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 228 - Lago Sirino - Nemoli - Lagonegro	418	10'032.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 236 - Oppido Lucano - Potenza	305	13'115.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 241 - Tolve - Potenza Corsa A	418	16'093.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 242 - Tolve - Potenza Corsa C	418	16'302.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 245 - Albano - Potenza	1'893	73'296.30



Tipologia	Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
Fascia scolastica	PZ Linea: 248 - Pietrapertosa - Potenza	418	20'900.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 256 - Satriano di L. - Pantanelle - Potenza	418	15'048.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 257 - Campomaggiore - Potenza	1'490	59'059.60
Fascia scolastica	PZ Linea: 258 - Campomaggiore - Laurenzana	305	7'899.50
Fascia scolastica	PZ Linea: 267 - Lavello - Melfi - Potenza	5'609	224'365.20
Fascia scolastica	PZ Linea: 268 - Acerenza - Pietragalla - Potenza	1'728	44'259.70
Fascia scolastica	PZ Linea: 269 - S. Chirco Raparo - Montemurro - Potenza	836	28'633.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 270 - Spinoso - Villa d'Agri - Tramutola	209	7'942.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 271 - Montemurro - Potenza	418	37'160.20
Fascia scolastica	PZ Linea: 272 - S. Angelo le Fratte - Potenza	836	36'177.90
Fascia scolastica	PZ Linea: 273 - Moliterno - Potenza (scissa in 273 + 414 + 415)	2'282	176'560.50
Fascia scolastica	PZ Linea: 273A - Aggiuntivi: Moliterno - Potenza (3 Bivio Marsico Nuovo- Potenza)	418	21'318.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 274 - Senise - S. Arcangelo via Roccanova Castronuovo SA	1'350	42'659.80
Fascia scolastica	PZ Linea: 284 - Tolve - Potenza	2'056	55'670.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 293 - Francavilla in Sinni - San Brancato	1'190	45'500.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 295 - Spinoso - Moliterno - Lagonegro	610	35'380.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 297 - Lago Laudemio - Maratea	2'056	73'654.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 299 - Lagopesole - Monte Caruso - Scalo Lagopesole	305	6'252.50
Fascia scolastica	PZ Linea: 300 - Scalera - Dragonetti - Scalo Lagopesole	305	4'239.50
Fascia scolastica	PZ Linea: 301 - Giannattasio - Potenza	418	15'048.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 302 - Sant Ilario - Filiano - Scalo Lagopesole	1'220	29'280.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 303 - Lagopesole - Monte Marcone - Lagopesole	1'124	17'391.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 304 - Lagopesole - Paola Doce - Lagopesole	418	7'315.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 305 - Lagopesole - Scalo Pietragalla	610	1'220.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 308 - Trivigno - Potenza	1'045	36'575.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 311 - Camporeale - Villa Dagri - Moliterno	418	14'212.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 312 - Marsico Vetere - Moliterno	348	12'180.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 318 - Balvano - Potenza	1'028	41'939.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 376 - Paterno - Tramutola - Moliterno	1'254	40'128.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 378 - Venosa - Venosa Scalo	1'830	7'320.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 387 - Castronuovo SA - Roccanova - Villa D'Agri	305	20'740.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 389 - San Chirico Raparo - S. Arcangelo	418	15'257.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 390 - San Chirico Raparo - Senise	418	30'514.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 391 - Moliterno - Villa D'Agri	915	22'570.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 392 - Armento - Villa D'Agri	627	16'929.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 393 - Grumento - Spinoso - S. Brancato	418	27'274.50
Fascia scolastica	PZ Linea: 409 - Castelsaraceno - S. Brancato	418	15'048.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 411 - Potenza - Tito Z.I. C.da Santa Loja SITA	240	3'600.00



Tipologia	Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
Fascia scolastica	PZ Linea: 414 - Moliterno - Marsico Nuovo - Brienza	3'309	88'922.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 415 - Marsico Nuovo- Brienza - Tito - Potenza	3'858	100'864.50
Fascia scolastica	TI Linea: PZ 122 - POTENZA M.R. - BELLA MURO	276	11'040.00
Indifferenziate	FAL Linea: 003 - POTENZA-LAURENZANA	5'531	225'360.20
Indifferenziate	FAL Linea: 004 - AVIGLIANO-POTENZA	1'287	26'904.30
Indifferenziate	FAL Linea: 005 - PIETRAGALLA-POTENZA	3'643	25'912.70
Indifferenziate	FAL Linea: 008 - BRIENZA-VILLA D'AGRI	610	18'788.00
Indifferenziate	FAL Linea: 010 - LAGONEGRO-LAINO BORGO	881	61'651.30
Indifferenziate	PZ Linea: 085 - Potenza - Bancone di Sopra	1'220	17'019.00
Indifferenziate	PZ Linea: 086 - Ruoti - Potenza	2'632	53'041.00
Indifferenziate	PZ Linea: 087 - Pescopagano - Melfi	3'948	116'162.00
Indifferenziate	PZ Linea: 091 - Rionero in Vulture - Atella - San Fele	1'621	48'415.00
Indifferenziate	PZ Linea: 092 - Ruvo del Monte - San Fele - Potenza	1'730	176'325.00
Indifferenziate	PZ Linea: 093 - S. Ilario - Atella - Rionero - Melfi	819	15'578.00
Indifferenziate	PZ Linea: 094 - Venosa - Lavello	723	15'392.00
Indifferenziate	PZ Linea: 095 - Acerenza - Genzano di Lucania	810	18'870.00
Indifferenziate	PZ Linea: 096 - Forenza - Venosa - Melfi	1'508	37'254.00
Indifferenziate	PZ Linea: 097 - Minervino Murge - Potenza	2'135	90'461.10
Indifferenziate	PZ Linea: 098 - Oppido - Genzano - Venosa - Melfi	3'225	144'912.30
Indifferenziate	PZ Linea: 100 - Tolve - Genzano di Lucania	328	7'216.00
Indifferenziate	PZ Linea: 101 - San Chirico Nuovo - Potenza	706	36'712.00
Indifferenziate	PZ Linea: 102 - Castelmezzano - Potenza	1'789	46'105.60
Indifferenziate	PZ Linea: 103 - S. Arcangelo - Potenza via SS 92	4'462	215'166.00
Indifferenziate	PZ Linea: 104 - Senise - S. Arcangelo	610	15'250.00
Indifferenziate	PZ Linea: 105 - Senise - S.Arcangelo - Potenza via val Dagri	915	119'407.50
Indifferenziate	PZ Linea: 106 - Corleto - Sant'Arcangelo via Saurina	35	1'995.00
Indifferenziate	PZ Linea: 107 - Terranova del Pollino - Senise	1'141	44'545.40
Indifferenziate	PZ Linea: 110 - Corleto P. - Villa d'Agri - Marsico Nuovo	1'621	49'911.00
Indifferenziate	PZ Linea: 112 - Roccanova - Moliterno - Montesano Scalo	192	12'672.00
Indifferenziate	PZ Linea: 115 - Corleto Perticara - Viggiano - Marsico Nuovo	192	15'552.00
Indifferenziate	PZ Linea: 117 - Lagonegro - Sasso Castalda	2'858	24'118.00
Indifferenziate	PZ Linea: 120 - Senise - Francavilla - Latronico - Lagonegro	1'446	54'589.40
Indifferenziate	PZ Linea: 121 - Senise - Lagonegro via SS104	96	8'064.00
Indifferenziate	PZ Linea: 123 - S. Chirico R. - Castelsaraceno - Lagonegro	836	37'620.00
Indifferenziate	PZ Linea: 125 - Castelsaraceno - Lauria	497	19'760.80
Indifferenziate	PZ Linea: 126 - Lagonegro - Maratea	1'926	46'584.20
Indifferenziate	PZ Linea: 127 - Lagonegro - Lauria via SS585	627	16'322.90
Indifferenziate	PZ Linea: 128 - Lagonegro - Lauria via SS 19	2'231	34'866.50
Indifferenziate	PZ Linea: 129 - S.Severino - Francavilla - Senise	418	15'089.80
Indifferenziate	PZ Linea: 130 - Calvera - Carbone - Chiaromonte - Senise	1'149	46'109.60



Tipologia	Linea	Corse/anno	Percor- renze/anno (bus*km/anno)
Indifferenziate	PZ Linea: 131 - Castelluccio Inferiore - Lauria - Maratea	1'926	42'919.20
Indifferenziate	PZ Linea: 133 - Rivello - Lauria Superiore via SS585	305	5'185.00
Indifferenziate	PZ Linea: 134 - Rivello - Nemoli - Lauria Superiore	305	10'065.00
Indifferenziate	PZ Linea: 135 - Maratea - Sapri Scalo	305	3'873.50
Indifferenziate	PZ Linea: 136 - Brefaro - Massa - Maratea	932	9'128.00
Indifferenziate	PZ Linea: 152 - Calvello - Potenza	1'316	59'888.80
Indifferenziate	PZ Linea: 153 - Rapone - Potenza	1'220	29'890.00
Indifferenziate	PZ Linea: 154 - Muro Lucano - Avigliano - Potenza	1'237	40'369.00
Indifferenziate	PZ Linea: 159 - Venosa - Scaleria - Potenza	305	22'265.00
Indifferenziate	PZ Linea: 160 - Vietri - Picerno - Potenza	418	8'151.00
Indifferenziate	PZ Linea: 165 - Montemilone - Rionero	1'926	48'150.00
Indifferenziate	PZ Linea: 166 - Genzano - Rionero	305	13'725.00
Indifferenziate	PZ Linea: 167 - Forenza - Rionero - Melfi	1'333	45'638.00
Indifferenziate	PZ Linea: 168 - Bella - Potenza	610	6'466.00
Indifferenziate	PZ Linea: 169 - Scalo Bella Muro - San Fele	209	5'434.00
Indifferenziate	PZ Linea: 193 - Rionero - Monticchio - Melfi	1'333	32'206.00
Indifferenziate	PZ Linea: 209 - Conocchielle - Lauria	96	8'112.00
Indifferenziate	PZ Linea: 215 - Viggianello - Metaponto Scalo con integrazione Conocchielle	360	4'500.00
Indifferenziate	PZ Linea: 224 - Chiaromonte - Lauria	192	14'592.00
Indifferenziate	PZ Linea: 226 - Nemoli - Lagonegro	610	16'470.00
Indifferenziate	PZ Linea: 228 - Lago Sirino - Nemoli - Lagonegro	836	7'942.00
Indifferenziate	PZ Linea: 229 - Nemoli - Lauria - Lagonegro	610	23'180.00
Indifferenziate	PZ Linea: 236 - Oppido Lucano - Potenza	3'105	131'075.00
Indifferenziate	PZ Linea: 245 - Albano - Potenza	2'085	92'202.50
Indifferenziate	PZ Linea: 246 - Campomaggiore - Albano - PZ	610	29'890.00
Indifferenziate	PZ Linea: 248 - Pietrapertosa - Potenza	610	24'164.00
Indifferenziate	PZ Linea: 256 - Satriano di L. - Pantanelle - Potenza	802	28'406.20
Indifferenziate	PZ Linea: 257 - Campomaggiore - Potenza	3'146	120'896.90
Indifferenziate	PZ Linea: 262 - Campomaggiore - Albano - Potenza	610	29'890.00
Indifferenziate	PZ Linea: 267 - Lavello - Melfi - Potenza	2'615	51'390.00
Indifferenziate	PZ Linea: 268 - Acerenza - Pietragalla - Potenza	7'240	105'431.40
Indifferenziate	PZ Linea: 272 - S. Angelo le Fratte - Potenza	802	35'158.60
Indifferenziate	PZ Linea: 273 - Moliterno - Potenza (scissa in 273 + 414 + 415)	1'909	147'371.50
Indifferenziate	PZ Linea: 284 - Tolve - Potenza	2'440	73'200.00
Indifferenziate	PZ Linea: 293 - Francavilla in Sinni - San Brancato	138	6'310.00
Indifferenziate	PZ Linea: 297 - Lago Laudemio - Maratea	634	24'174.00
Indifferenziate	PZ Linea: 308 - Trivigno - Potenza	1'621	55'927.00
Indifferenziate	PZ Linea: 311 - Camporeale - Villa Dagri - Moliterno	192	2'496.00
Indifferenziate	PZ Linea: 312 - Marsico Vetere - Moliterno	906	4'122.00
Indifferenziate	PZ Linea: 314 - Satriano - Scalo Buccino	1'220	14'030.00
Indifferenziate	PZ Linea: 376 - Paterno - Tramutola - Moliterno	192	5'376.00
Indifferenziate	PZ Linea: 378 - Venosa - Venosa Scalo	1'220	4'880.00
Indifferenziate	PZ Linea: 379 - Venosa - Lavello - Gaudio (Stab. EUGEA)	1'060	33'660.00



Tipologia	Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
Indifferenziate	PZ Linea: 387 - Castronuovo SA - Roccanova - Villa D'Agri	305	20'740.00
Indifferenziate	PZ Linea: 389 - San Chirico Raparo - S. Arcangelo	192	7'680.00
Indifferenziate	PZ Linea: 391 - Moliterno - Villa D'Agri	305	3'050.00
Indifferenziate	PZ Linea: 392 - Armento - Villa D'Agri	627	38'351.50
Indifferenziate	PZ Linea: 414 - Moliterno - Marsico Nuovo - Brienza	8'478	210'412.80
Indifferenziate	PZ Linea: 415 - Marsico Nuovo- Brienza - Tito - Potenza	802	22'281.00
Linee operaie	PZ Linea: 137 - Potenza - Arena Industriale di Melfi	2'190	202'400.00
Linee operaie	PZ Linea: 176 - Muro Lucano - Pescopagano - SATA	2'190	202'575.00
Linee operaie	PZ Linea: 177 - Atella - Melfi - Gaudio	300	17'580.00
Linee operaie	PZ Linea: 179 - Filiano - Atella - S. Nicola di Melfi	10'590	528'670.00
Linee operaie	PZ Linea: 182 - Forenza - Maschito - Venosa - S. Nicola di Melfi	6'210	352'765.00
Linee operaie	PZ Linea: 185 - Montemilone - Lavello - S. Nicola Melfi - Rocchetta	4'438	159'506.00
Linee operaie	PZ Linea: 188 - Tolve - Genzano - San Nicola di Melfi	4'380	221'190.00
Linee operaie	PZ Linea: 189 - Acerenza - Genzano - Lavello - S. Nicola di Melfi	5'600	443'870.00
Linee operaie	PZ Linea: 194 - Ripacandida - Ginestra - S. Nicola di Melfi	2'190	100'740.00
Linee operaie	PZ Linea: 198 - Rapolla - Melfi - S.N. di Melfi	6'628	202'614.00
Linee operaie	PZ Linea: 199 - Melfi - S. Nicola di Melfi - SFIR	860	76'540.00
Linee operaie	PZ Linea: 239 - Oppido Lucano - S. Nicola di Melfi	2'190	164'250.00
Linee operaie	PZ Linea: 261 - Picerno - S. Nicola di Melfi	2'190	233'565.00
Linee operaie	PZ Linea: 264 - Ruoti - S.N. di Pietragalla - SATA	2'190	146'944.90
Linee operaie	PZ Linea: 265 - Ruoti - Avigliano - SATA	2'190	157'023.00
Linee operaie	PZ Linea: 266 - S.N. di Pietragalla - Lagopesole - SATA	2'190	122'092.50
Linee operaie	PZ Linea: 285 - Venosa - S. Nicola di Melfi	2'190	65'700.00
Linee operaie	PZ Linea: 306 - Potenza - S. Nicola di Melfi	2'190	221'190.00
Linee operaie	PZ Linea: 307 - Oppido Lucano - S.N. di Melfi	6'570	343'830.00
Linee operaie	PZ Linea: 360 - Stab. Marzotto - Baragiano	2'440	18'086.50
Linee operaie	PZ Linea: 377 - S. Brancato - S.N. di Melfi	2'190	359'160.00
Linee operaie	PZ Linea: 383 - Lagopesole - S. Cataldo - SATA	5'475	187'172.00
Linee operaie	PZ Linea: 408 - Potenza- Ferrero Zona Industriale di Balvano	1'556	51'348.00
Suburbane	RPS_Pignola-PZ	7'300	108'300.51
Suburbane	RPS_Tito-Potenza	7'300	157'209.65



1.4.2.2 Servizi Comunali/Urbanizzati dell'UTOR 1 - Potenza

Nella tabella seguente si riporta la sintesi delle percorrenze dei servizi Comunali/Urbanizzati interni all'UTOR 1.

Tabella 10. Quadro dei servizi comunali dell'UTOR 1

Comune	Percorrenze annuali dichiarate dalle Amm.ni Comunali [bus*km]
Acerenza	55'598.40
Atella	47'411.00
Avigliano	152'605.50
Barile	14'030.00
Bella	125'256.90
Castelluccio Inferiore	83'064.00
Chiaromonte	88'815.00
FrancaVilla in Sinni	52'313.00
Grumento Nova	29'952.00
Lagonegro	69'440.00
Latronico	67'412.20
Lauria	273'401.00
Lavello	71'091.00
Maratea	63'395.10
Marsico Nuovo	95'701.50
Marsicovetere	85'400.00
Melfi	332'950.60
Moliterno	49'196.00
Muro Lucano	33'810.00
Picerno	100'360.00
Pignola	130'076.50
Potenza	1'781'827.75
Rapolla	55'083.05
Rionero in Vulture	78'642.00
Rotonda	105'909.00
Ruoti	74'960.10
San Fele	47'077.00
San Severino Lucano	69'200.00
Sant'Arcangelo	60'481.50
Senise	87'459.60
Venosa	77'000.00
Vietri di Potenza	95'393.80
Viggianello	201'600.00
Totale	4'755'913.50

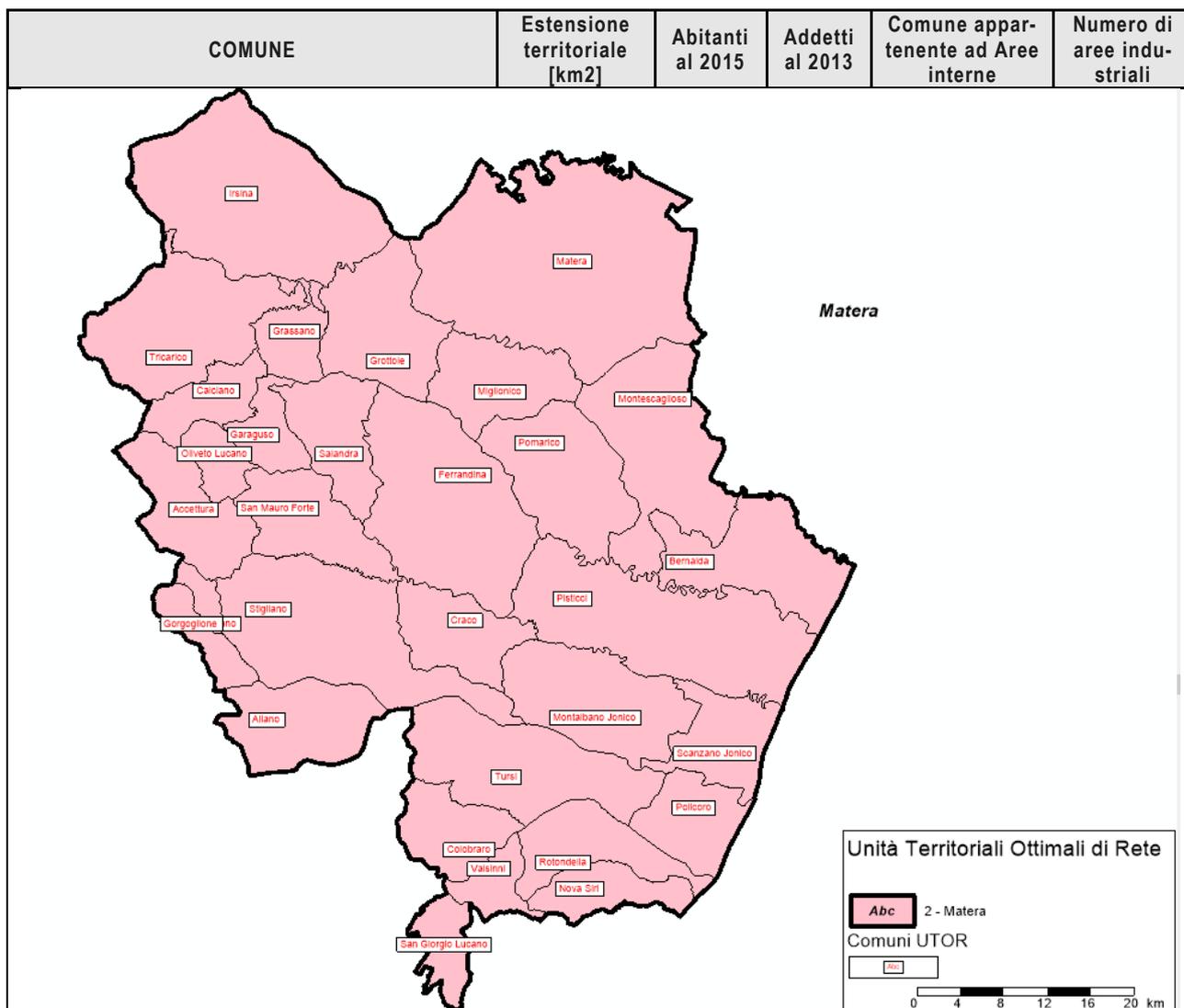


1.4.3 UTOR 2 - MATERA

Nella tabella e nell'immagine seguenti si riportano le caratteristiche territoriali dell'UTOR 2 - Matera.

Tabella 11. UTOR 2 - Matera

COMUNE	Estensione territoriale [km2]	Abitanti al 2015	Addetti al 2013	Comune appartenente ad Aree interne	Numero di aree industriali
Accettura	90	1877	177	Sì	0
Aliano	98	1029	101	Sì	0
Bernalda	125	12505	1630	No	0
Calciano	49	778	70	No	0
Cirigliano	15	380	35	Sì	0
Colobraro	66	1286	189	No	0
Craco	76	747	24	Sì	0
Ferrandina	216	8860	1883	No	1
Garaguso	38	1086	249	No	0
Gorgoglione	35	1006	100	Sì	0
Grassano	41	5273	539	No	0
Grottole	116	2228	194	No	0
Irsina	261	4988	499	No	0
Matera	388	60524	15659	No	4
Miglionico	88	2525	339	No	0
Montalbano Jonico	135	7370	620	No	0
Montescaglioso	174	10021	1019	No	0
Nova Siri	52	6729	917	No	0
Oliveto Lucano	31	458	21	Sì	0
Pisticci	231	17849	2653	No	1
Policoro	67	17196	3459	No	1
Pomarico	128	4172	435	No	2
Rotondella	76	2674	447	No	0
Salandra	77	2851	322	No	0
San Giorgio Lucano	39	1237	125	Sì	0
San Mauro Forte	86	1581	127	Sì	0
Scanzano Jonico	71	7521	1140	No	0
Stigliano	209	4446	530	Sì	0
Tricarico	177	5451	653	No	0
Tursi	158	5074	546	No	0
Valsinni	32	1583	160	No	0



Di seguito si riportano per l'UTOR 2 - Matera, le tabelle di sintesi delle percorrenze di progetto e delle linee per ogni tipologia.

La tabella seguente mostra il totale delle percorrenze suddivise per tipologia.

Tabella 12. Riepilogo delle percorrenze dell'UTOR 2 - Matera

Servizi	Percorrenze annuali
Linee multifunzionali	7'107'103.76
di cui:	
<i>Rete portante Regionale</i>	0.00
<i>complementari alla Rete portante Regionale</i>	154'638.11
<i>di progetto</i>	71'750.00
<i>di adduzione</i>	0.00
<i>suburbane</i>	139'956.65
<i>in fascia scolastica</i>	2'111'767.00
<i>indifferenziate</i>	2'422'937.00
<i>Linee operaie</i>	2'206'055.00
Linee Comunali/Urbani	2'899'783.77
Totale	10'006'887.52



Nell'Allegato "UTOR 2 - Matera" si riportano i Programmi di esercizio relativi a tutti i servizi extraurbani e comunali/urbani di competenza dell'UTOR 2 di Matera con orari, fermate e sviluppo chilometrico relativamente alle singole corse delle linee interessate, l'allegato non tiene conto dell'ulteriore razionalizzazione fatta conseguentemente al dibattito politico-istituzionale e al parere dato dal Consiglio Regionale in data 31/03/2020, le ulteriori corse soppresse saranno meglio individuate con la definizione dei Programmi d'Esercizio da mettere a gara.

1.4.3.1 Servizi Extraurbani di progetto dell'UTOR 2 - Matera

Nelle tabelle seguenti si riportano le percorrenze previste per le linee di progetto extraurbane di competenza dell'UTOR 2.

Tabella 13. Elenco linee di UTOR 2

Tipologia	Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
Complementari alla Rete portante Regionale	RPR_Metaponto-MT	2'190	154'638.11
Progetto	MT Linea: 279 - Valsinni - Tursi	430	10'750.00
Progetto	Navetta_Accettura-Grassano	2'440	61'000.00
Fascia scolastica	FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	11'410	373'336.50
Fascia scolastica	MT Linea: 001 - Pomarico - Matera	2'510	97'100.00
Fascia scolastica	MT Linea: 009 - Tursi - Policoro - Scanzano Jonico	1'810	46'970.00
Fascia scolastica	MT Linea: 010 - Tursi - Policoro - Nova Siri	1'040	30'160.00
Fascia scolastica	MT Linea: 011 - Nova Siri - Marconia - Pisticci	645	17'630.00
Fascia scolastica	MT Linea: 012 - Nova Siri - Policoro - Scanzano - Anic	365	23'725.00
Fascia scolastica	MT Linea: 014 - Pisticci - Marconia - Matera	735	61'740.00
Fascia scolastica	MT Linea: 015 - Pisticci - Tinchi - Bernalda Dir. Scanzano	2'420	68'845.00
Fascia scolastica	MT Linea: 017 - Pisticci - Marconia - San Basilio - Policoro	3'335	94'110.00
Fascia scolastica	MT Linea: 020 - Accettura - SM Forte - Oliveto - Tricarico	215	13'545.00
Fascia scolastica	MT Linea: 023 - Tricarico - Scalo Grassano - Calciano	305	7'320.00
Fascia scolastica	MT Linea: 024 - Tricarico - Calle - Irsina	215	5'805.00
Fascia scolastica	MT Linea: 030 - Tricarico - Scanzano - Policoro	180	21'240.00
Fascia scolastica	MT Linea: 039 - Salandra - Scalo FS - Scalo Grassano	215	6'235.00
Fascia scolastica	MT Linea: 040 - Salandra - Ferrandina - ANIC con prol. Pirelli	1'590	55'680.00
Fascia scolastica	MT Linea: 041 - Ferrandina - San Mauro Forte	305	11'895.00
Fascia scolastica	MT Linea: 042 - Tursi - ANIC - Scalo Ferrandina - Pisticci	1'250	49'915.00
Fascia scolastica	MT Linea: 050 - Colobrarò - Tursi - Matera	305	28'365.00
Fascia scolastica	MT Linea: 051 - Montalbano - Policoro	825	18'975.00
Fascia scolastica	MT Linea: 052 - Stigliano - Montalbano	610	32'940.00
Fascia scolastica	MT Linea: 057 - Irsina - Matera	305	13'725.00
Fascia scolastica	MT Linea: 062 - Grottole - Miglionico - Policoro	180	16'920.00
Fascia scolastica	MT Linea: 070 - Grassano - Tricarico	1'040	21'840.00



Tipologia	Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
Fascia scolastica	MT Linea: 074 - Grassano - Scalo FF.SS - Z. Ind. Pisticci Scalo	365	18'250.00
Fascia scolastica	MT Linea: 075 - Grassano - Grassano Scalo	430	6'020.00
Fascia scolastica	MT Linea: 078 - Bernalda - Pisticci Scalo - Ferrandina	215	7'740.00
Fascia scolastica	MT Linea: 082 - Bernalda - ANIC - Ferrandina	1'518	40'151.00
Fascia scolastica	MT Linea: 084 - Bernalda - Metaponto - Policoro - Nova Siri Scalo	430	25'585.00
Fascia scolastica	MT Linea: 275 - Bernalda - Metaponto Scalo	593	26'047.00
Fascia scolastica	MT Linea: 277 - Rotondella - Tursi	215	11'610.00
Fascia scolastica	MT Linea: 278 - Montalbano - Tursi	215	4'300.00
Fascia scolastica	MT Linea: 280 - Nova Siri - Tursi	215	9'890.00
Fascia scolastica	MT Linea: 281 - Colobraro - Tursi - Montalbano	215	8'385.00
Fascia scolastica	MT Linea: 282 - Colobraro - Policoro	305	13'420.00
Fascia scolastica	MT Linea: 327 - Rotondella - Policoro	215	8'170.00
Fascia scolastica	MT Linea: 328 - Rotondella - Nova Siri - Nova Siri Scalo - Policoro	1'720	37'410.00
Fascia scolastica	MT Linea: 331 - Rotondella - Policoro	430	15'695.00
Fascia scolastica	MT Linea: 333 - Matera - Rondinelle	215	1'397.50
Fascia scolastica	MT Linea: 334 - Matera - Via Trabaci	215	1'075.00
Fascia scolastica	MT Linea: 336 - Irsina - Bivio S.M. D'Irsi - Matera	735	33'415.00
Fascia scolastica	MT Linea: 336A - Aggiuntivi: Irsina - bv S.M. Irsi - Matera (11)	430	18'920.00
Fascia scolastica	MT Linea: 337 - Montescaglioso - Bernalda - Policoro	520	31'200.00
Fascia scolastica	MT Linea: 339 - Stigliano - Grassano Scalo - Matera	1'470	81'720.00
Fascia scolastica	MT Linea: 340 - Stigliano - Pisticci Scalo - Matera	610	57'340.00
Fascia scolastica	MT Linea: 341 - San Mauro Forte - Ferrandina - Matera	215	17'415.00
Fascia scolastica	MT Linea: 344 - Matera - Bernalda - Metaponto Sc.	1'165	54'950.00
Fascia scolastica	MT Linea: 344A - Aggiuntivi: Matera - Bernalda - Metaponto Scalo (4+?)	430	18'060.00
Fascia scolastica	MT Linea: 348 - Tricarico - Grassano - Matera	1'380	60'970.00
Fascia scolastica	MT Linea: 348A - Aggiuntivi: Tricarico - Grassano - Matera (12)	430	27'520.00
Fascia scolastica	MT Linea: 349 - Tricarico - Matera	305	17'080.00
Fascia scolastica	MT Linea: 351 - Tricarico - Grassano - Miglionico - Matera	2'045	84'585.00
Fascia scolastica	MT Linea: 351A1 - Aggiuntivi: Grassano - Tricarico (determinazione n. 769 del 22/03/2010) (?)	305	6'405.00
Fascia scolastica	MT Linea: 352 - Salandra - Grottole - Miglionico - Matera	735	29'400.00
Fascia scolastica	MT Linea: 353 - Salandra - Ferrandina - Matera	735	47'040.00
Fascia scolastica	MT Linea: 354 - Matera - Metaponto Lido - Policoro	1'410	111'110.00
Fascia scolastica	MT Linea: 354A - Aggiuntivi: Policoro - Matera (?)	430	31'390.00
Fascia scolastica	MT Linea: 413A - Aggiuntivi: Nova Siri Scalo - Ferrandina Scalo (6)	255	19'635.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 138 - Senise - Policoro	209	10'450.00
Indifferenziate	FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	8'958	390'696.50
Indifferenziate	MT Linea: 001 - Pomarico - Matera	2'260	86'740.00
Indifferenziate	MT Linea: 009 - Tursi - Policoro - Scanzano Jonico	1'740	43'500.00
Indifferenziate	MT Linea: 010 - Tursi - Policoro - Nova Siri	1'040	30'160.00
Indifferenziate	MT Linea: 011 - Nova Siri - Marconia - Pisticci	215	3'870.00



Tipologia	Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
Indifferenziate	MT Linea: 012 - Nova Siri - Policoro - Scanzano - Anic	365	23'725.00
Indifferenziate	MT Linea: 014 - Pisticci - Marconia - Matera	790	39'660.00
Indifferenziate	MT Linea: 015 - Pisticci - Tinchi - Bernalda Dir. Scanzano	2'350	77'285.00
Indifferenziate	MT Linea: 017 - Pisticci - Marconia - San Basilio - Policoro	3'335	94'110.00
Indifferenziate	MT Linea: 020 - Accettura - SM Forte - Oliveto - Tricarico	215	13'545.00
Indifferenziate	MT Linea: 021A - Aggiuntivi: Tricarico - Bivio Grassano (determinazione n. 711 del 17/03/2010) (2)	610	7'320.00
Indifferenziate	MT Linea: 022 - Tricarico - Scalo Grassano - Anic	1'228	57'388.00
Indifferenziate	MT Linea: 023 - Tricarico - Scalo Grassano - Calciano	305	7'320.00
Indifferenziate	MT Linea: 024 - Tricarico - Calle - Irsina	215	5'805.00
Indifferenziate	MT Linea: 030 - Tricarico - Scanzano - Policoro	180	21'240.00
Indifferenziate	MT Linea: 032 - Salandra - Ferrandina - Policoro - Nova Siri Scalo	720	75'960.00
Indifferenziate	MT Linea: 039 - Salandra - Scalo FS - Scalo Grassano	1'435	34'295.00
Indifferenziate	MT Linea: 040 - Salandra - Ferrandina - ANIC con prol. Pirelli	2'640	122'880.00
Indifferenziate	MT Linea: 041 - Ferrandina - San Mauro Forte	1'275	49'725.00
Indifferenziate	MT Linea: 042 - Tursi - ANIC - Scalo Ferrandina - Pisticci	3'020	118'100.00
Indifferenziate	MT Linea: 047 - Montalbano - Scalo FAL	1'220	12'200.00
Indifferenziate	MT Linea: 049 - Accettura - Policoro	360	23'400.00
Indifferenziate	MT Linea: 050 - Colobraro - Tursi - Matera	305	28'365.00
Indifferenziate	MT Linea: 051 - Montalbano - Policoro	3'695	84'985.00
Indifferenziate	MT Linea: 057 - Irsina - Matera	2'135	94'550.00
Indifferenziate	MT Linea: 062 - Grottole - Miglionico - Policoro	300	28'200.00
Indifferenziate	MT Linea: 066 - Grottole - Scalo Grottole FF.SS.	1'220	9'760.00
Indifferenziate	MT Linea: 070 - Grassano - Tricarico	430	9'030.00
Indifferenziate	MT Linea: 071 - Oliveto - Garaguso - Scalo FF.SS. - Potenza	430	7'310.00
Indifferenziate	MT Linea: 073 - Oliveto - Garaguso - Policoro	610	61'610.00
Indifferenziate	MT Linea: 075 - Grassano - Grassano Scalo	1'770	24'780.00
Indifferenziate	MT Linea: 078 - Bernalda - Pisticci Scalo - Ferrandina	215	7'525.00
Indifferenziate	MT Linea: 275 - Bernalda - Metaponto Scalo	1'910	83'565.00
Indifferenziate	MT Linea: 277 - Rotondella - Tursi	215	11'610.00
Indifferenziate	MT Linea: 278 - Montalbano - Tursi	215	4'300.00
Indifferenziate	MT Linea: 280 - Nova Siri - Tursi	215	9'890.00
Indifferenziate	MT Linea: 281 - Colobraro - Tursi - Montalbano	215	8'385.00
Indifferenziate	MT Linea: 282 - Colobraro - Policoro	915	50'630.00
Indifferenziate	MT Linea: 326 - Matera - Santeramo in Colle con dir. Ferrosud	1'680	24'360.00
Indifferenziate	MT Linea: 327 - Rotondella - Policoro	215	8'170.00
Indifferenziate	MT Linea: 328 - Rotondella - Novasiri - Novasiri Scalo - Policoro	1'720	37'410.00
Indifferenziate	MT Linea: 331 - Rotondella - Policoro	430	15'695.00
Indifferenziate	MT Linea: 333 - Matera - Rondinelle	215	1'397.50



Tipologia	Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
Indifferenziate	MT Linea: 334 - Matera - Via Trabaci	215	1'075.00
Indifferenziate	MT Linea: 336 - Irsina - Bivio S.M. D'Irsi - Matera	305	14'495.00
Indifferenziate	MT Linea: 337 - Montescaglioso - Bernalda - Policoro	90	5'400.00
Indifferenziate	MT Linea: 339 - Stigliano - Grassano Scalo - Matera	1'220	60'495.00
Indifferenziate	MT Linea: 339A - Aggiuntivi: Accettura - San Mauro Forte (determinazione n. 769 del 22/03/2010) (3)	56	840.00
Indifferenziate	MT Linea: 341 - San Mauro Forte - Ferrandina - Matera	215	17'415.00
Indifferenziate	MT Linea: 341A - Aggiuntivi: S. Mauro Forte - Cavonica - Grassano Scalo - Matera (5)	180	16'740.00
Indifferenziate	MT Linea: 342 - Accettura - San Mauro Forte - Pisticci Scalo	610	35'990.00
Indifferenziate	MT Linea: 344 - Matera - Bernalda - Metaponto Sc.	305	12'810.00
Indifferenziate	MT Linea: 344A - Aggiuntivi: Matera - Bernalda - Metaponto Scalo (4+?)	610	25'620.00
Indifferenziate	MT Linea: 348 - Tricarico - Grassano - Matera	395	23'300.00
Indifferenziate	MT Linea: 349 - Tricarico - Matera	305	17'080.00
Indifferenziate	MT Linea: 350 - Tricarico - Potenza	1'220	14'640.00
Indifferenziate	MT Linea: 351 - Tricarico - Grassano - Miglionico - Matera	2'490	124'090.00
Indifferenziate	MT Linea: 351A2 - Aggiuntivi: Miglionico - Matera (8)	430	11'610.00
Indifferenziate	MT Linea: 352 - Salandra - Grottole - Miglionico - Matera	1'740	41'540.00
Indifferenziate	MT Linea: 353 - Salandra - Ferrandina - Matera	915	32'940.00
Indifferenziate	MT Linea: 355 - Gorgoglione - Stigliano - S. Arcangelo	1'040	20'480.00
Indifferenziate	MT Linea: 413A - Aggiuntivi: Nova Siri Scalo - Ferrandina Scalo (6)	255	19'635.00
Indifferenziate	PZ Linea: 138 - Senise - Policoro	209	10'450.00
Linee operaie	MT Linea: 019 - Tricarico - Melfi via Vaglio	2'190	232'140.00
Linee operaie	MT Linea: 033 - Salandra Montagnola - Matera - Melfi via Bradanica	2'750	440'000.00
Linee operaie	MT Linea: 034 - Nova Siri - Melfi ponte Bailey	2'190	416'100.00
Linee operaie	MT Linea: 043 - Montalbano - Pisticci sc. - San Nicola Di Melfi via Bradanica	2'190	420'480.00
Linee operaie	MT Linea: 044 - Matera - Melfi via Bradanica	730	76'650.00
Linee operaie	MT Linea: 064 - Grottole - Ponte Bailey	4'380	48'180.00
Linee operaie	MT Linea: 067 - Grassano - Melfi via Bradanica	2'190	245'280.00
Linee operaie	MT Linea: 077 - Bernalda - Metaponto - Taranto	1'020	77'520.00
Linee operaie	MT Linea: 255 - Irsina - Melfi	2'190	198'195.00
Linee operaie	MT Linea: 419A - Aggiuntivi: Ferrandina - Viggiano Zona Industriale (13)	510	51'510.00
Suburbane	RPS_Montescaglioso-MT	7'300	139'956.65



1.4.3.2 Servizi Comunali/Urbani dell'UTOR 2 - Matera.

Nella tabella seguente si riporta la sintesi delle percorrenze dei servizi Comunali/Urbani interni all'UTOR 2.

Tabella 14. Quadro dei servizi comunali dell'UTOR 2

Comune	Percorrenze annuali dichiarate dalle Amm.ni Comunali [bus*km]
Bernalda	100'331.20
Ferrandina	63'664.00
Matera	1'806'093.55
Montalbano Jonico	58'744.50
Montescaglioso	37'765.00
Nova Siri	80'820.50
Pisticci	223'430.00
Policoro	164'695.04
Pomarico	105'465.00
Rotondella	38'986.00
Salandra	34'205.85
Scanzano Jonico	70'011.23
Stigliano	68'689.90
Tursi	46'882.00
Totale	2'899'783.77

1.5 Riepilogo delle percorrenze di progetto delle 3 UTOR

Sulla scorta delle analisi e dei risultati riportati nel capitolo 7 della *Proposta di Piano di Bacino Regionale del Trasporto Pubblico Locale - Analisi e Scenari* a proposito delle percorrenze recuperate e di quelle di progetto, nelle sezioni seguenti si riportano le sintesi dei bilanci chilometrici delle singole UTOR, nell'ipotesi di aggregazione in 2 UTOR + UTOR Regionale.

1.5.1 SINTESI DEI BILANCI CHILOMETRICI

Nelle tabelle seguenti si riportano le sintesi dei bilanci chilometrici complessivi e delle singole UTOR.



Tabella 15. Riepilogo delle percorrenze dell'UTOR Regionale

Servizi	Percorrenze annuali
Linee multifunzionali	8'217'344
di cui:	
<i>Rete portante Regionale</i>	1'998'106.82
<i>complementari alla Rete portante Regionale</i>	508'284.76
<i>di progetto</i>	62'955.76
<i>di adduzione</i>	0.00
<i>suburbane</i>	0.00
<i>in fascia scolastica</i>	1'706'570.60
<i>indifferenziate</i>	3'941'426.40
<i>Linee operaie</i>	0.00
Linee Comunali/Urbani	0.00
Totale	8'217'344

Tabella 16. Riepilogo delle percorrenze dell'UTOR 1 - Potenza

Servizi	Percorrenze annuali
Linee multifunzionali	14'354'777.98
di cui:	
<i>Rete portante Regionale</i>	0.00
<i>complementari alla Rete portante Regionale</i>	331'261,52
<i>di progetto</i>	384'398.31
<i>di adduzione</i>	629'260.00
<i>suburbane</i>	265'510.16
<i>in fascia scolastica</i>	4'408'492.00
<i>indifferenziate</i>	3'740'420.10
<i>Linee operaie</i>	4'595'435.89
Linee Operaie di progetto	436'155.00
Linee Comunali/Urbani	4'755'913.50
Totale	19'546'846.48

Tabella 17. Riepilogo delle percorrenze dell'UTOR 2 - Matera

Servizi	Percorrenze annuali
Linee multifunzionali	7'107'103.76
di cui:	
<i>Rete portante Regionale</i>	0.00
<i>complementari alla Rete portante Regionale</i>	154'638.11
<i>di progetto</i>	71'750.00
<i>di adduzione</i>	0.00
<i>suburbane</i>	139'956.65
<i>in fascia scolastica</i>	2'111'767.00
<i>indifferenziate</i>	2'422'937.00
<i>Linee operaie</i>	2'206'055.00
Linee Comunali/Urbani	2'899'783.77
Totale	10'006'887.52



1.6 Meccanismi di compartecipazione al finanziamento dei servizi

In questa sezione, anche al fine di poter comprendere correttamente il contenuto delle varie tabelle che saranno presentate di seguito, si ribadisce quanto già rappresentato nel paragrafo 6.1 della *Proposta di Piano di Bacino Regionale del Trasporto Pubblico Locale - Analisi e Scenari* a proposito della compartecipazione dei vari Enti coinvolti in materia di TPL in Regione Basilicata nel finanziamento dei diversi servizi.

1.6.1 SERVIZI EXTRAURBANI

I servizi extraurbani saranno finanziati dal fondo nazionale TPL ed il loro costo è valutato, a valle della definizione dei lotti di gara, in base ai valori di corrispettivi unitari definiti prendendo a riferimento, per quanto possibile, i valori unitari di costo standard determinati applicando il Decreto 157/2018 - Costi Standard - emanato dal MIT in attuazione della L. 147/2013 e dell'art. 27, comma 2, lett. b) del D.L.gs. 50/2016, così come meglio riportato nei successivi paragrafi.

1.6.2 SERVIZI COMUNALI

È doveroso fare una approfondita analisi del meccanismo di compartecipazione per i servizi comunali.

I Comuni della Basilicata che allo stato attuale risultano titolari di servizi di trasporto pubblico locale di tipo comunale/urbano sono complessivamente 47 e i contributi che la Regione eroga a tali Comuni per l'effettuazione dei suddetti servizi sono stabiliti dai criteri e dalle modalità stabilite dal Consiglio Regionale approvate con la D.C.R. n. 610/1997 e la D.C.R. n. 513/2009 che ha parzialmente modificato ed integrato la D.C.R. n. 610/1997. Ai sensi di tali Deliberazioni la Regione partecipa ai costi sostenuti dai Comuni per l'esercizio dei servizi con un **contributo forfettario** determinato sulla base di parametri socio-territoriali, mentre la rimanente parte del corrispettivo rimane in capo ai Bilanci Comunali.

La D.C.R. n. 610/1997 ha altresì subordinato l'eventuale ammissione di nuovi servizi di TPL comunali ai contributi regionali ai soli Comuni con più di 4.000 abitanti, che avessero già precedentemente consolidato con propri atti un servizio sperimentale e che avessero dimostrato, con l'effettuazione della sperimentazione del servizio, il raggiungimento di almeno il 30% del rapporto ricavi/costi.

Ciò premesso, già nella Sezione prima del presente Piano *Proposta di Piano di Bacino Regionale del Trasporto Pubblico Locale - Analisi e Scenari*, è stato ribadito in più punti che, anche ai sensi di quanto previsto dalla L.R. n. 7/2014 e s.m.i., per le Amm.ni Comunali interessate da servizi di TPL comunale/urbano conserveranno anche in seguito ai nuovi affidamenti da parte della Regione Basilicata gli obblighi di cofinanziamento dei contratti di servizio affidati.

Pertanto, ai fini della contribuzione regionale per i servizi di TPL comunale, ai sensi del presente Piano, in sede di affidamento dei servizi, la Regione Basilicata garantisce ad ogni Comune, già dotato di servizi di TPL comunale/urbano, il livello storico dei servizi (produzione chilometrica storica), così come i Comuni, nel caso in cui la percorrenza di progetto sia la stessa di quella storica, dovranno garantire lo stesso livello di contribuzione attuale.



Per ciascun Comune dotato di TPL urbano/comunale è stato acquisito il Programma d'Esercizio di Progetto, cioè la rete dei servizi di TPL, completa di linee e corse, certificata dagli stessi Comuni quale oggetto della futura procedura di affidamento. In tal modo sono state ricavate per ciascun Comune le percorrenze di riferimento che ovviamente dovranno essere verificate nel dettaglio e definite con precisione in sede di capitolato tecnico di gara, nell'ambito delle percorrenze dell'UTOR di riferimento.

Pertanto per la copertura finanziaria dei servizi di TPL comunali bisogna distinguere:

- **Comuni con percorrenze di progetto invariate rispetto a quelle storiche:** per i quali le quote di contribuzione in capo ai Comuni rimangono invariate rispetto a quelle attuali, mentre la Regione si farà carico dei maggiori oneri connessi agli eventuali maggiori corrispettivi da porre a base di gara (corrispettivi determinati ai sensi del D.M. costi standard) rispetto ai corrispettivi storici;

- **Comuni con percorrenze di progetto maggiori rispetto a quelle storiche:** per i quali i Comuni dovranno farsi carico delle quote di contribuzione storicamente già sostenute, sia dei maggiori oneri relativi alle maggiori percorrenze, mentre la Regione si farà carico dei maggiori oneri connessi agli eventuali maggiori corrispettivi da porre a base di gara (corrispettivi determinati ai sensi del D.M. costi standard) rispetto ai corrispettivi attuali limitatamente alle percorrenze storiche.

Per quanto riguarda i due Comuni capoluogo di Provincia di Potenza e Matera, fermo restando i principi sopra riportati, la Regione si farà carico delle maggiori percorrenze scaturenti dai Programmi di Esercizio di Progetto funzionali alla riorganizzazione del sistema di TPL che interessa le due città e alla necessità di modificare i percorsi in ambito urbano per garantire i servizi di adduzione alle aree di interscambio programmate nell'ambito del presente Piano.

Inoltre al Comune di Potenza la Regione garantisce una compartecipazione finanziaria sulla gestione degli impianti fissi meccanizzati di TPL sulla base delle disposizioni normative e regolamentari regionali vigenti.

L'impegno alla compartecipazione finanziaria da parte dei Comuni secondo i criteri riportati in precedenza dovrà essere assunto mediante la definizione, approvazione e sottoscrizione di apposita Intesa Istituzionale/Accordo tra i Comuni di ciascuna UTOR, la Regione e l'Amministrazione Provinciale. Nella stessa Intesa/Accordo, oltre agli impegni di natura finanziaria, dovranno essere dettagliatamente esplicitate le forme di collaborazione istituzionale tra le competenti strutture delle Amm.ni Comunali e gli Enti titolari del contratto, i quali ultimi, anche in base ai principi di sussidiarietà, dovranno recepire e riportare le eventuali mutate esigenze di mobilità espresse dall'utenza durante la vigenza del contratto relativamente ai servizi in ambito comunale compresi nelle rispettive UTOR.

Rimane inteso che i Comuni della Regione attualmente non titolari di servizi di TPL comunale e non inclusi nel presente Piano, in caso di oggettive esigenze di mobilità, intervenute in relazione anche a future necessità sociali di garantire collegamenti sul territorio comunale verso centri di servizi, etc., potranno istituire nuovi servizi di trasporto pubblico locale nel rispetto dei principi di cui ai Regolamenti comunitari, delle disposizioni normative e regolamentari nazionali e regionali, con risorse finanziarie in capo ai rispettivi Comuni. L'istituzione di tali nuovi servizi di Tpl comunale potrà avvenire mediante la preventiva sperimentazione dei suddetti servizi, effettuata anche avvalendosi di quanto previsto dall'art. 12 (*Disposizioni in*



materia di circolazione dei veicoli e di trasporto comunale e intercomunale) del D.L. n. 223/2006, come convertito in Legge n. 248/2006 e s.m.i.

L'eventuale successiva contribuzione finanziaria da parte della Regione per tali nuovi Comuni, potrà avvenire nel rispetto delle disposizioni normative vigenti e dei criteri e dei principi stabiliti dal Consiglio regionale, valutando le forme di integrazione dei suddetti servizi di nuova istituzione nell'ambito dei contratti di servizio di cui agli ambiti/lotti di gara di riferimento, individuati dal presente Piano. Ciò facendo anche ricorso, per quanto possibile, alla flessibilità contrattuale, che consenta modifiche e/o variazioni nell'esercizio delle linee e dei servizi affidati per la durata della vigenza del contratto, così come peraltro indicato dallo stesso Consiglio Regionale al punto 13 delle osservazioni di cui alla Risoluzione n. 122 del 31.03.2020 e che dovrà essere oggetto di valutazione in sede di predisposizione dei documenti di gara.



1.7 Definizione dei valori di costo chilometrico per ciascuno degli Ambiti/lotti di gara e determinazione corrispettivi da porre a base di gara

In previsione della imminente procedura per l'affidamento dei servizi automobilistici di TPL, è necessario adempiere alle disposizioni normative vigenti ed in particolare alle previsioni di cui al DM Infrastrutture e Trasporti n. 157/2018 procedendo con il calcolo dei costi standard dei servizi di TPL. Nelle sezioni successive sono riportati i valori ottenuti per i costi dei diversi servizi, extraurbani e comunali/urbani e dei relativi corrispettivi nell'ipotesi di aggregazione territoriale, con l'approssimazione di ritenere invariati i valori di costo standard unitario per i servizi extraurbani di ciascuna UTOR rispetto ai valori di costo standard già definiti nell'ipotesi di assenza delle percorrenze dei servizi con load factor compreso fra il 10% ed il 20%.

Infatti, pur trattandosi di variazioni minime, prima dell'avvio delle procedure di affidamento dei servizi di TPL, in sede di predisposizione di programmi d'esercizio da allegare ai documenti di gara, si procederà al ricalcolo dei costi standard chilometrici, i quali sono appunto funzione del volume delle percorrenze oltre che delle velocità commerciali.

1.7.1 UTOR REGIONALE

Nella tabella seguente si riporta il calcolo del costo dei servizi extraurbani.

Tabella 18. Calcolo del costo standard dei servizi extraurbani appartenenti all'UTOR Regionale.

UTOR	Percorrenze (km)	Velocità commerciale effettiva per calcolo Costo Standard (km/h)	Soglia massima velocità commerciale * (km/h)	Costo Standard chilometrico (€/km)	Costo Standard - corrispettivo - totale (€)	Corrispettivo in capo all'Amm.ne Regionale ** (€)
REG rete CORE	1.998.106,28	56.81	Per questa tipologia di servizi non è stata applicata la soglia massima di velocità	2.515	5.025.634,999	3.266.662,749
REG altri servizi	6.219.237,52	43.29	32.00	2.662	16.555.610,278	10.761.146,681
Totale	8.217.343,80				21.581.245,277	4.027.809,430

* Soglia massima della velocità commerciale per i servizi in modalità di trasporto autolinea nelle aree a domanda debole, Art. 8, comma 2., Decreto Costi Standard n. 157/2018 -.

** Corrispettivo calcolato quale 65% del valore di costo standard, al netto di eventuali compensazioni economiche, ai sensi delle disposizioni vigenti e in corso di modifica ed integrazioni.



1.7.2 UTOR POTENZA

Nella tabella seguente si riporta il calcolo del costo dei servizi extraurbani.

Tabella 19 Calcolo del costo standard dei servizi extraurbani

UTOR	Percorrenze (km)	Velocità commerciale effettiva per calcolo Costo Standard (km/h)	Soglia massima velocità commerciale * (km/h)	Costo Standard chilometrico (€/km)	Costo Standard - corrispettivo - totale (€)	Corrispettivo in capo all'Amm.ne Regionale ** (€)
Potenza	14'790'932.98	33.77	32.00	3.247	48.028.854,27	31.218.755,27

* Soglia massima della velocità commerciale per i servizi in modalità di trasporto autolinea nelle aree a domanda debole, Art. 8, comma 2., Decreto Costi Standard n. 157/2018.

** Corrispettivo calcolato quale 65% del valore di costo standard, al netto di eventuali compensazioni economiche, ai sensi delle disposizioni vigenti e in corso di modifica ed integrazioni.

Di seguito si riportano i dati relativi ai servizi di TPL comunali/urbani attuali e le variazioni di percorrenze previste per il futuro, Tabella 20, e il calcolo dei costi chilometrici dei servizi comunali rientranti nell'UTOR 1 con la quantificazione complessiva degli stessi costi per il futuro, Tabella 21. I valori di Costo Standard Chilometrico considerati per i singoli Comuni dotati di TPL, ad eccezione del Comune Capoluogo, sono stati ottenuti quale valore medio di tutti i valori di costo standard chilometrici calcolati per i Comuni appartenenti all'UTOR di competenza, il Corrispettivo Complessivo per i servizi di ciascun Comune è stato calcolato sulla scorta dei dati di cui ai Programmi d'Esercizio di Progetto trasmessi dalle singole Amministrazioni Comunali. Per quanto riguarda invece il Comune Capoluogo, il costo standard chilometrico e il relativo valore dei corrispettivi totali sono invece stati calcolati separatamente sulla base dei relativi dati di esercizio del TPL urbano considerata la diversa dimensione, propriamente urbana, e le diverse caratteristiche trasportistiche del servizio.

Tabella 20. Dati di base calcolo delle competenze regionali e comunali

Comune	Dichiarati 2016				Percorrenze di progetto km	Variazione percorrenze km	
	Percorrenze storiche km	Oneri in capo al bilancio regionale	Oneri in capo ai bilanci comunali	Totale costo del servizio (netto iva se dovuta)			Corrispettivo unitario (netto iva se dovuta)
ACERENZA	38'300.00	€ 29'624.06	€ 14'258.24	€ 39'893.00	€ 1.04	55'598.40	17'298.40
ATELLA	46'965.00	€ 53'336.23	€ 91'313.29	€ 131'499.56	€ 2.80	47'411.00	446.00
AVIGLIANO	153'656.00	€ 207'671.52	€ 0.00	€ 207'671.52	€ 1.35	152'605.50	-1'050.50
BARILE	14'847.00	€ 11'030.74	€ 2'973.14	€ 12'730.80	€ 0.86	14'030.00	-817.00
BELLA	129'406.00	€ 198'248.54	€ 0.00	€ 180'225.95	€ 1.39	125'256.90	-4'149.10
CASTELLUC-CIO INF.	90'000.00	€ 30'271.00	€ 55'114.75	€ 77'623.41	€ 0.86	83'064.00	-6'936.00
CHIARO-MONTE	78'995.00	€ 41'512.00	€ 53'840.00	€ 86'683.64	€ 1.10	88'815.00	9'820.00
FRANCAVILLA IN SINNI	48'495.00	€ 52'702.36	€ 0.00	€ 47'911.24	€ 0.99	52'313.00	3'818.00
GRUMENTO NOVA	29'000.00	€ 29'773.80	€ 5'331.12	€ 35'104.92	€ 1.21	29'952.00	952.00
LAGONEGRO	92'102.00	€ 52'441.13	€ 42'771.10	€ 95'212.23	€ 1.03	69'440.00	-22'662.00
LATRONICO	85'548.00	€ 85'303.43	€ 217.45	€ 77'746.25	€ 0.91	67'412.20	-18'135.80



Comune	Dichiarati 2016					Percorrenze di progetto km	Variazione percorrenze km
	Percorrenze storiche km	Oneri in capo al bilancio regionale	Oneri in capo ai bilanci comunali	Totale costo del servizio (netto iva se dovuta)	Corrispittivo unitario (netto iva se dovuta)		
LAURIA	218'637.00	€ 270'820.00	€ 9'332.22	€ 254'683.84	€ 1.16	273'401.00	54'764.00
LAVELLO	73'182.00	€ 136'682.04	€ 33'148.19	€ 154'391.12	€ 2.11	71'091.00	-2'091.00
MARATEA	63'395.00	€ 99'982.14	€ 16'148.33	€ 105'573.15	€ 1.67	63'395.10	0.10
MARSICO NUOVO	92'427.00	€ 86'898.90	€ 0.00	€ 78'999.00	€ 0.85	95'701.50	3'274.50
MARSICOVETERE	85'400.00	€ 63'478.02	€ 45.98	€ 57'749.09	€ 0.68	85'400.00	0.00
MELFI	400'000.00	€ 279'841.89	€ 553'890.39	€ 757'938.44	€ 1.89	332'950.60	-67'049.40
MOLITERNO	49'196.00	€ 50'000.00	€ 4'995.24	€ 49'995.67	€ 1.02	49'196.00	0.00
MURO LUCANO	46'312.00	€ 90'006.18	€ 0.00	€ 90'006.18	€ 1.94	33'810.00	-12'502.00
PICERNO	100'360.00	€ 101'625.48	€ 24'289.00	€ 125'914.48	€ 1.25	100'360.00	0.00
PIGNOLA	159'750.00	€ 108'719.06	€ 53'477.77	€ 147'451.66	€ 0.92	130'076.50	-29'673.50
POTENZA	1'342'543.00	€ 3'535'622.90	€ 1'633'167.65	€ 4'698'900.50	€ 3.50	1'781'827.75	439'284.75
RAPOLLA	56'175.00	€ 41'823.38	€ 41'251.14	€ 75'522.29	€ 1.34	55'083.05	-1'091.95
RIONERO IN VULTURE	68'697.00	€ 114'000.00	€ 0.00	€ 114'000.00	€ 1.66	78'642.00	9'945.00
ROTONDA	103'000.00	€ 59'236.76	€ 38'348.52	€ 97'585.28	€ 0.95	105'909.00	2'909.00
RUOTI	73'535.00	€ 65'421.13	€ 26'273.99	€ 83'359.20	€ 1.13	74'960.10	1'425.10
SAN FELE	47'127.00	€ 64'841.14	€ 19'831.51	€ 76'975.14	€ 1.63	47'077.00	-50.00
SAN SEVERINO LUCANO	69'200.00	€ 53'670.00	€ 16'590.42	€ 63'873.11	€ 0.92	69'200.00	0.00
SANT'ARCANGELO	60'700.00	€ 84'985.36	€ 0.00	€ 77'259.42	€ 1.27	60'481.50	-218.50
SENISE	73'166.00	€ 78'204.11	€ 5'395.89	€ 76'000.00	€ 1.04	87'459.60	14'293.60
VENOSA	70'080.00	€ 97'722.36	€ 17'693.78	€ 104'923.76	€ 1.50	77'000.00	6'920.00
VIETRI DI POTENZA	52'608.00	€ 50'419.00	€ 25'733.96	€ 69'229.96	€ 1.32	95'393.80	42'785.80
VIGGIANELLO	201'599.00	€ 76'218.96	€ 82'187.59	€ 158'406.55	€ 0.79	201'600.00	1.00

Tabella 21. Calcolo dei corrispettivi complessivi e della contribuzione comunale e regionale

Comune	Costo standard chilometrico (€/km)	Corrispittivo standard chilometrico (€/km)	Corrispittivo complessivo servizio	Oneri in capo ai bilanci comunali (relativamente alle percorrenze storiche)	Oneri in capo al bilancio regionale (relativamente alle percorrenze storiche)	Oneri aggiuntivi in capo ai bilanci comunali e relativi all'incremento di percorrenze richiesto.
ACERENZA	€ 3.84	€ 2.50	€ 138'908.15	€ 14'258.24	€ 81'431.24	€ 43'218.67
ATELLA	€ 3.84	€ 2.50	€ 118'452.59	€ 91'313.29	€ 26'025.00	€ 1'114.30
AVIGLIANO	€ 3.84	€ 2.50	€ 381'272.63	€ 0.00	€ 381'272.63	€ 0.00
BARILE	€ 3.84	€ 2.50	€ 35'052.83	€ 2'809.53	€ 32'243.30	€ 0.00



Comune	Costo standard chilometrico (€/km)	Corrispettivo standard chilometrico (€/km)	Corrispettivo complessivo servizio	Oneri in capo ai bilanci comunali (relativamente alle percorrenze storiche)	Oneri in capo al bilancio regionale (relativamente alle percorrenze storiche)	Oneri aggiuntivi in capo ai bilanci comunali e relativi all'incremento di percorrenze richiesto.
BELLA	€ 3.84	€ 2.50	€ 312'944.34	€ 0.00	€ 312'944.34	€ 0.00
CASTELLUC-CIO INF.	€ 3.84	€ 2.50	€ 207'528.76	€ 50'867.24	€ 156'661.52	€ 0.00
CHIARO-MONTE	€ 3.84	€ 2.50	€ 221'897.17	€ 53'840.00	€ 143'522.68	€ 24'534.48
FRANCA-VILLA IN SINNI	€ 3.84	€ 2.50	€ 130'699.84	€ 0.00	€ 121'160.88	€ 9'538.97
GRUMENTO NOVA	€ 3.84	€ 2.50	€ 74'832.67	€ 5'331.12	€ 67'123.06	€ 2'378.50
LAGONE-GRO	€ 3.84	€ 2.50	€ 173'490.28	€ 32'247.13	€ 141'243.15	€ 0.00
LATRONICO	€ 3.84	€ 2.50	€ 168'423.99	€ 171.35	€ 168'252.63	€ 0.00
LAURIA	€ 3.84	€ 2.50	€ 683'070.52	€ 9'332.22	€ 536'914.83	€ 136'823.47
LAVELLO	€ 3.84	€ 2.50	€ 177'615.17	€ 32'201.06	€ 145'414.11	€ 0.00
MARATEA	€ 3.84	€ 2.50	€ 158'387.58	€ 16'148.33	€ 142'239.00	€ 0.25
MARSICO NUOVO	€ 3.84	€ 2.50	€ 239'102.54	€ 0.00	€ 230'921.46	€ 8'181.08
MARSICO-VETERE	€ 3.84	€ 2.50	€ 213'365.06	€ 45.98	€ 213'319.08	€ 0.00
MELFI	€ 3.84	€ 2.50	€ 831'850.43	€ 461'045.34	€ 370'805.08	€ 0.00
MOLITERNO	€ 3.84	€ 2.50	€ 122'912.27	€ 4'995.24	€ 117'917.03	€ 0.00
MURO LU-CANO	€ 3.84	€ 2.50	€ 84'471.58	€ 0.00	€ 84'471.58	€ 0.00
PICERNO	€ 3.84	€ 2.50	€ 250'741.43	€ 24'289.00	€ 226'452.43	€ 0.00
PIGNOLA	€ 3.84	€ 2.50	€ 324'985.72	€ 43'544.30	€ 281'441.43	€ 0.00
POTENZA	€ 4.19	€ 2.72	€ 4'855'392.77	€ 1'633'167.65	€ 2'169'476.08*	€ 1'052'749.04
RAPOLLA	€ 3.84	€ 2.50	€ 137'620.59	€ 40'449.29	€ 97'171.31	€ 0.00
RIONERO IN VULTURE	€ 3.84	€ 2.50	€ 196'480.74	€ 0.00	€ 171'633.96	€ 24'846.79



Comune	Costo standard chilometrico (€/km)	Corrispettivo standard chilometrico (€/km)	Corrispettivo complessivo servizio	Oneri in capo ai bilanci comunali (relativamente alle percorrenze storiche)	Oneri in capo al bilancio regionale (relativamente alle percorrenze storiche)	Oneri aggiuntivi in capo ai bilanci comunali e relativi all'incremento di percorrenze richiesto.
ROTONDA	€ 3.84	€ 2.50	€ 264'605.16	€ 38'348.52	€ 218'988.74	€ 7'267.90
RUOTI	€ 3.84	€ 2.50	€ 187'281.81	€ 26'273.99	€ 157'447.32	€ 3'560.50
SAN FELE	€ 3.84	€ 2.50	€ 117'618.12	€ 19'810.47	€ 97'807.65	€ 0.00
SAN SEVERINO LUCANO	€ 3.84	€ 2.50	€ 172'890.66	€ 16'590.42	€ 156'300.24	€ 0.00
SANT'ARCANGELO	€ 3.84	€ 2.50	€ 151'108.19	€ 0.00	€ 151'108.19	€ 0.00
SENISE	€ 3.84	€ 2.50	€ 218'510.81	€ 5'395.89	€ 177'403.50	€ 35'711.41
VENOSA	€ 3.84	€ 2.50	€ 192'378.34	€ 17'693.78	€ 157'395.49	€ 17'289.07
VIETRI DI POTENZA	€ 3.84	€ 2.50	€ 238'333.77	€ 25'733.96	€ 105'702.92	€ 106'896.90
VIGGIANELLO	€ 3.84	€ 2.50	€ 503'681.46	€ 82'187.59	€ 421'491.38	€ 2.50
TOTALE				€ 2.748.090,93	€ 8.063.703,24	€ 1.474.113,83

* Ai servizi di TPL del Comune di Potenza sono riconosciuti ulteriori € 144.280,25 (oltre IVA) per l'incremento delle percorrenze (complessivi km 52.947,84) dovute ai collegamenti aggiuntivi alle due Aree di Interscambio necessari per l'integrazione dei servizi urbani con quelli extraurbani.

1.7.3 UTOR MATERA

Nella tabella seguente si riporta il calcolo del costo dei servizi extraurbani.

Tabella 22. Calcolo del costo standard dei servizi extraurbani

UTOR	Percorrenze (km)	Velocità commerciale effettiva per calcolo Costo Standard (km/h)	Soglia massima velocità commerciale * (km/h)	Costo Standard chilometrico (€/km)	Costo Standard - corrispettivo - totale (€)	Corrispettivo in capo all'Amm.ne Regionale ** (€)
Matera	7.107.103,75	42,68	32,00	2,793	19.847.718,03	12.901.016,71

* Soglia massima della velocità commerciale per i servizi in modalità di trasporto autolinea nelle aree a domanda debole, Art. 8, comma 2., Decreto Costi Standard n. 157/2018

** Corrispettivo calcolato quale 65% del valore di costo standard, al netto di eventuali compensazioni economiche, ai sensi delle disposizioni vigenti e in corso di modifica ed integrazioni.



Di seguito si riportano i dati relativi ai servizi di TPL comunali/urbani attuali e le variazioni di percorrenze previste per il futuro, Tabella 23, e il calcolo dei costi chilometrici dei servizi comunali rientranti nell'UTOR 2 con la quantificazione complessiva degli stessi costi per il futuro, Tabella 24. I valori di Costo Standard Chilometrico considerati per i singoli Comuni dotati di TPL, ad eccezione del Comune capoluogo, sono stati ottenuti quale valore medio di tutti i valori di costo standard chilometrici calcolati per i Comuni appartenenti all'UTOR, il Corrispettivo Complessivo per i servizi di ciascun Comune è stato calcolato sulla scorta dei dati di cui ai Programmi d'Esercizio di Progetto trasmessi dalle singole Amministrazioni Comunali. Per quanto riguarda invece il Comune Capoluogo, il costo standard chilometrico e il relativo valore dei corrispettivi totali sono invece stati calcolati separatamente sulla base dei relativi dati di esercizio del TPL urbano considerata la diversa dimensione, propriamente urbana, e le diverse caratteristiche trasportistiche del servizio.

Tabella 23. Dati di base calcolo delle competenze regionali e comunali

Comune	Dichiarati 2016					Percorrenze di progetto km	Variazione percorrenze km
	Percorrenze storiche km	Oneri in capo al bilancio regionale	Oneri in capo ai bilanci comunali	Totale costo del servizio (netto iva se dovuta)	Corrispettivo unitario (netto iva se dovuta)		
BERNALDA	105'176.00	€ 139'119.81	€ 11'030.19	€ 136'500.00	€ 1.30	100'331.20	-4'844.80
FERRANDINA	75'790.00	€ 117'040.32	€ 2'948.10	€ 109'080.38	€ 1.44	63'664.00	-12'126.00
MATERA	1'332'742.00	€ 2'086'701.49	€ 1'933'825.10	€ 3'655'024.17	€ 2.74	1'806'093.55	473'351.55
MONTALBANO J.	58'177.00	€ 87'212.07	€ 128.81	€ 79'400.80	€ 1.36	58'744.50	567.50
MONTESCAGLIOSO	82'495.00	€ 116'885.84	€ 41'558.19	€ 144'040.03	€ 1.75	37'765.00	-44'730.00
NOVA SIRI	88'705.00	€ 91'731.80	€ 17'569.37	€ 99'364.70	€ 1.12	80'820.50	-7'884.50
PISTICCI	222'456.00	€ 283'637.39	€ 0.00	€ 283'637.39	€ 1.28	223'430.00	974.00
POLICORO	208'237.00	€ 195'119.56	€ 0.00	€ 195'119.56	€ 0.94	164'695.04	-43'541.96
POMARICO	60'400.00	€ 48'625.00	€ 121'375.00	€ 154'545.45	€ 2.56	105'465.00	45'065.00
ROTONDELLA	33'440.00	€ 43'316.36	€ 3'519.12	€ 46'835.48	€ 1.40	38'986.00	5'546.00
SALANDRA	34'205.00	€ 31'976.96	€ 9'523.04	€ 37'727.27	€ 1.10	34'205.85	0.85
SCANZANO J.	68'125.00	€ 90'938.56	€ 0.00	€ 90'938.56	€ 1.33	70'011.23	1'886.22
STIGLIANO	66'490.00	€ 59'526.32	€ 0.00	€ 59'526.32	€ 0.90	68'689.90	2'199.90
TURSI	44'750.00	€ 58'602.04	€ 0.00	€ 58'602.04	€ 1.31	46'882.00	2'132.00

Tabella 24. Calcolo dei corrispettivi complessivi e della contribuzione comunale e regionale

Comune	Costo standard chilometrico (€/km)	Corrispettivo standard chilometrico (€/km)	Corrispettivo complessivo servizio	Oneri in capo ai bilanci comunali (relativamente alle percorrenze storiche)	Oneri in capo al bilancio regionale (relativamente alle percorrenze storiche)	Oneri aggiuntivi in capo ai bilanci comunali e relativi all'incremento di percorrenze richiesto.
BERNALDA	€ 3.85	€ 2.50	€ 250.981,88	€ 10.522,10	€ 240.459,78	€ 0,00
FERRANDINA	€ 3.85	€ 2.50	€ 159.257,64	€ 2.476,42	€ 156.781,22	€ 0,00
MATERA	€ 4.10	€ 2.66	€ 4.810.836,17	€ 1.933.825,10	€ 1.924.537,35*	€ 952.473,71



Comune	Costo standard chilometrico (€/km)	Corrispettivo standard chilometrico (€/km)	Corrispettivo complessivo servizio	Oneri in capo ai bilanci comunali (relativamente alle percorrenze storiche)	Oneri in capo al bilancio regionale (relativamente alle percorrenze storiche)	Oneri aggiuntivi in capo ai bilanci comunali e relativi all'incremento di percorrenze richiesto.
MONTALBANO JONICO	€ 3.85	€ 2.50	€ 146.951,35	€ 128,81	€ 145.402,92	€ 1.419,62
MONTESCA-GLIOSO	€ 3.85	€ 2.50	€ 94.470,42	€ 19.024,73	€ 75.445,69	€ 0,00
NOVA SIRI	€ 3.85	€ 2.50	€ 202.175,21	€ 16.007,73	€ 186.167,48	€ 0,00
PISTICCI	€ 3.85	€ 2.50	€ 558'917.68	€ 0.00	€ 556'481.19	€ 2'436.49
POLICORO	€ 3.85	€ 2.50	€ 411'990.20	€ 0.00	€ 411'990.20	€ 0.00
POMARICO	€ 3.85	€ 2.50	€ 263'824.25	€ 121'375.00	€ 29'717.64	€ 112'731.62
ROTONDELLA	€ 3.85	€ 2.50	€ 97'524.79	€ 3'519.12	€ 80'132.17	€ 13'873.51
SALANDRA	€ 3.85	€ 2.50	€ 85'567.09	€ 9'523.04	€ 76'041.92	€ 2.13
SCANZANO JONICO	€ 3.85	€ 2.50	€ 175'135.44	€ 0.00	€ 170'416.99	€ 4'718.46
STIGLIANO	€ 3.85	€ 2.50	€ 171'830.10	€ 0.00	€ 166'326.98	€ 5'503.12
TURSI	€ 3.85	€ 2.50	€ 117'276.90	€ 0.00	€ 111'943.63	€ 5'333.27
TOTALE				€ 2'116'402.05	€ 4'331'845.16	€ 1'098'491.93

* Ai servizi di TPL del Comune di Matera sono riconosciuti ulteriori € 308.378,34 (oltre IVA) per l'incremento delle percorrenze (complessivi km 115.772,00) dovute ai collegamenti aggiuntivi alle Aree di Interscambio necessari per l'integrazione dei servizi urbani con quelli extraurbani.

Nella Tabella 25 sono riassunti i costi standard chilometrici calcolati per tutta la rete del sistema di TPL regionale riorganizzata nelle 3 UTOR al lordo delle ulteriori soppressioni e, per l'immediato confronto, in Tabella 26 si riportano i costi standard chilometrici per il sistema con le percorrenze razionalizzate ai sensi delle Osservazioni punti nn. 3. e 4. della risoluzione approvata dal Consiglio Regionale. Inoltre, per ciascuna UTOR sono riportate le percorrenze chilometriche distinte per le diverse tipologie di servizio e gli importi dei corrispettivi complessivi, per quest'ultimi sono specificate le quote a carico del Bilancio Regionale e le quote a carico dei Bilanci dei Comuni.



Tabella 25. Ipotesi 2 UTOR + UTOR Regionale - Prospetto riepilogativo: ambiti, percorrenze e quantificazione corrispettivi - Ipotesi senza soppressione corse indifferenziate con load factor tra il 10% e il 20% e senza ulteriori modifiche fatte conseguentemente all'approvazione della risoluzione da parte del Consiglio Regionale.

UTOR	Ambito/Lotto di gara	Tipologia di servizio	Percorrenze (Km)	Costo standard - C.S. - (€/Km)	Corrispettivo unitario - C.S.*0,65 - (€/Km)	Corrispettivo totale servizio	Oneri per i servizi extraurbani in capo alla Regione	Oneri per i servizi comunali in capo alla Regione	Oneri in capo ai bilanci comunali
UTOR 1 Potenza	Servizi Comune di Potenza	Servizio Urbano Comune PZ	1.781.827,75	4,19	2,72	€ 4.855.392,77		€ 2.169.476,08	€ 2.685.916,69
	Altri servizi in UTOR 1	Servizi Comunali	2.974.085,75	3,84	2,50	€ 7.430.515,20		€ 5.774.697,42	€ 1.655.817,78
		Servizi Intra UTOR extraurbani	15.375.534,48	3,25	2,11	€ 32.452.655,20	€ 32.452.655,20		
UTOR 2 Matera	Servizi Comune di Matera	Servizio Urbano Comune MT	1.806.093,55	4,10	2,66	€ 4.810.836,17		€ 1.924.537,35	€ 2.886.298,81
	Altri servizi in UTOR 2	Servizi Comunali	1.093.690,22	3,85	2,50	€ 2.735.902,96		€ 2.382.232,93	€ 353.670,03
		Servizi Intra UTOR extraurbani	7.739.896,76	2,79	1,82	€ 14.049.680,57	€ 14.049.680,57		
UTOR REGIONALE	Rete Portante Regionale	Rete Portante Componente CORE	1.901.727,92	2,52	1,64	€ 3.109.095,75	€ 3.109.095,75		
		Tutti gli altri servizi regionali	6.806.475,79	2,66	1,73	€ 11.775.468,75	€ 11.775.468,75		
	Totale percorrenze		39.479.332						
	Totale (al netto d'IVA)					€ 81.219.547,37	€ 61.386.900,27	€ 12.250.943,78	€ 7.581.703,31
	Totale (IVA inclusa)					€ 89.341.502,11	€ 67.525.590,30	€ 13.476.038,16	€ 8.339.873,64

Nota: gli oneri complessivi in capo alla Regione, compreso IVA, risultano pari a € 81.001.628,46 (€ 67.525.590,30 + € 13.476.038,16) all'anno, cui aggiungere le compensazioni economiche.

Per il Comune di Potenza sarà garantito, inoltre, il contributo straordinario di circa € 690.000,00/anno, per la gestione dei servizi di TPL mediante impianti fissi.



Tabella 26. Ipotesi 2 UTOR + UTOR Regionale - Prospetto riepilogativo: ambiti, percorrenze e quantificazione corrispettivi, CON RECEPIMENTO OSSERVAZIONI CONSIGLIO REGIONALE RISOLUZIONE DCR N. 122_2020 PUNTI n. 3 e 4 (vedi Capitolo 3).

UTOR	Ambito/Lotto di gara	Tipologia di servizio	Percorrenze (Km)	Costo standard - C.S. - (€/Km)	Corrispettivo unitario - C.S.*0,65 - (€/Km)	Corrispettivo totale servizio	Oneri per i servizi extraurbani in capo alla Regione	Oneri per i servizi comunali in capo alla Regione	Oneri in capo ai bilanci comunali
UTOR 1 Potenza	Servizi Comune di Potenza	Servizio Urbano Comune PZ	1.781.827,75	4,19	2,72	€ 4.855.392,77		€ 2.169.476,08	€ 2.685.916,69
	Altri servizi in UTOR 1	Servizi Comunali	2.974.085,75	3,84	2,50	€ 7.430.515,20		€ 5.774.697,42	€ 1.655.817,78
		Servizi Intra UTOR extraurbani	14.790.932,98	3,25	2,11	€ 31.778.497,48	€ 31.778.497,48		
UTOR 2 Matera	Servizi Comune di Matera	Servizio Urbano Comune MT	1.806.093,55	4,1	2,66	€ 4.810.836,17		€ 1.924.537,35	€ 2.886.298,81
	Altri servizi in UTOR 2	Servizi Comunali	1.093.690,22	3,85	2,50	€ 2.735.902,96		€ 2.382.232,93	€ 353.670,03
		Servizi Intra UTOR extraurbani	7.107.103,75	2,79	1,82	€ 13.579.454,54	€ 13.579.454,54		
UTOR REGIONALE	Rete Portante Regionale	Rete Portante Componente CORE	1.998.106,28	2,52	1,63	€ 3.266.662,75	€ 3.266.662,75		
		Tutti gli altri servizi regionali	6.219.237,52	2,66	1,73	€ 10.759.523,63	€ 10.759.523,63		
Totale percorrenze			37.771.078						
Totale (al netto d'IVA)						€ 77.978.605,46	€ 58.145.958,36	€ 12.250.943,78	€ 7.581.703,31
Totale (IVA inclusa)						€ 85.776.466,00	€ 63.960.554,19	€ 13.476.038,16	€ 8.339.873,64
Oneri complessivi in capo alla Regione, compreso IVA							€ 77.436.592,35		

Nota: A percorrenze complessive praticamente invariate (attualmente il totale delle percorrenze del TPL su gomma ammonta 37.873.151 km), gli oneri complessivi in capo alla Regione, compreso IVA, risultano pari a **€ 77.436.592,35 (€ 63.960.554,19 + € 13.476.038,16)** all'anno, **cui aggiungere le compensazioni economiche, come risultanti a seguito della redazione dei PEF.**

Per il Comune di Potenza sarà garantito, inoltre, il contributo straordinario di circa € 690.000,00/anno, per la gestione dei servizi di TPL mediante impianti fissi.



1.8 Proposta di razionalizzazione - Soppressione dei servizi indifferenziati con load factor fino al 20%.

Come riportato nel paragrafo 6.2.1 della *Proposta di Piano di Bacino Regionale del Trasporto Pubblico Locale -Analisi e Scenari*, il sistema di rete dei servizi di TPL progettato nel presente piano tiene conto, tra l'altro, della preventiva verifica delle frequentazioni sui servizi attualmente svolti a livello extraurbano e compresi negli attuali contratti di servizio provinciali, per i quali si propone la razionalizzazione:

1. in funzione dei valori di load factor, così come valutati confrontando i dati di esercizio acquisiti dagli Enti titolari dei contratti di servizio con quelli riportati nella piattaforma dell'Osservatorio nazionale Trasporti nel quale le aziende sono tenute a caricare i dati di esercizio, ai sensi delle vigenti disposizioni normative;
2. tenendo conto della proposta di riorganizzazione degli stessi già contenuta nel *Documento di riprogrammazione del trasporto pubblico locale e del trasporto ferroviario regionale di cui all'art.16-bis L. 135/2012, così come sostituito dall'art. 1, comma 301 della L. 228/2012* approvato dalla Giunta con DGR 1345/2013.

Per quanto riportato al precedente punto 1., sono stati oggetto di soppressione tutti i servizi a debolissima domanda relativi ad utenza di tipo "indifferenziato" (cioè quelle corse che non sono rivolte ad una utenza prevalente) che presentano valori di load factor non superiori al 10%; tali percorrenze soppresse sono quindi state utilizzate per l'istituzione di nuovi collegamenti e servizi, compresi quelli della rete CORE.

E' utile ribadire che in tale operazione sono sempre stati salvaguardati i servizi di TPL scolastici e i servizi di TPL di tipo operaio.

I nuovi servizi che si propone di istituire sono finalizzati a:

- migliorare la mobilità verso i nodi di interscambio con servizi di adduzione agli scali ferroviari e/o alle aree di interscambio gomma-gomma;
- accogliere le proposte di nuovi collegamenti avanzati da parte del territorio ed in particolare emerse nell'ambito della concertazione fra Regione e Comuni effettuata nel processo di pianificazione.

Il sistema progettato in termini di costi fornisce i risultati riassunti in tabella 374 della *Proposta di Piano di Bacino Regionale del Trasporto Pubblico Locale -Analisi e Scenari* nell'ipotesi di 5 UTOR + UTOR Regionale ed nella precedente Tabella 25 nell'ipotesi di 2 UTOR + UTOR Regionale.

Con la redazione del Piano dei Trasporti di Bacino la Regione Basilicata mira al conseguimento di elevati livelli di efficienza ed efficacia sul fronte della rete di servizi, ciò vuol dire:



1. ottimizzazione del "load factor";
2. integrazione dell'offerta dei servizi
3. integrazione tariffaria.

Per quel che riguarda il punto 2., nei vari capitoli del presente documento emerge chiaramente che l'integrazione dei servizi è considerata elemento basilare su cui tutta la riorganizzazione del sistema è stata definita. È stata posta particolare attenzione infatti all'integrazione gomma-gomma, gomma-ferro, servizi extraurbani-servizi urbani/comunali.

Anche l'integrazione tariffaria è uno degli obiettivi a cui tende la riorganizzazione fatta del sistema, nelle pagine precedenti sono state date precise indicazioni al fine di attuare, parallelamente all'entrata in vigore dei contratti di servizio conseguenti ai nuovi affidamenti dei servizi di TPL, un sistema di Bigliettazione Unica relativo all'intero territorio regionale e un contestuale sistema di tariffazione integrata.

Per quel che riguarda il load factor, poiché il suo valore rappresenta l'indice di sintesi di equilibrio tra domanda e offerta, se si vuole procedere ulteriormente nella sua "ottimizzazione" bisogna intervenire sull'offerta di servizi. La presente sezione vuole fornire anche una ulteriore indicazione sulla possibilità di procedere con una più forte ipotesi di razionalizzazione dei servizi sempre di tipo indifferenziato, a tale scopo il seguente paragrafo riporta i risultati, in termini di percorrenze e costi, ipotizzando di procedere ulteriormente con il taglio di corse indifferenziate con scarsa utenza.

1.8.1 IPOTESI DI TAGLIO DELLE PERCORRENZE CHE PRESENTANO LOAD FACTOR NON SUPERIORE AL 20%

Al fine di incrementare il load factor dei servizi di TPL offerti e contenere la spesa in capo alla pubblica amministrazione, in sede di Proposta di Piano trasmesso al Consiglio Regionale si era ipotizzato di procedere con la soppressione di ulteriori corse che non servono utenze prevalenti, trattasi quindi di linee indifferenziate, che attualmente sono scarsamente utilizzate. L'ipotesi era infatti di eliminare tutte le corse indifferenziate aventi load factor inferiore o uguale al 20%, salvaguardano comunque le corse in fascia pendolare (scolastica o lavorativa).

Nelle successive Tabella 27, per la Provincia di Potenza, e Tabella 28, per la Provincia di Matera, sono riportati i risultati ottenuti, in termini di percorrenze che era possibile recuperate e i relativi costi e corrispettivi, ipotizzando per lo scenario di progetto a 3 UTOR, il taglio delle percorrenze indifferenziate con Load Factor > 10% e ≤ 20% e con l'approssimazione di ritenere invariato il costo standard unitario per i servizi extraurbani di ciascuna UTOR.



Tabella 27: Servizi indifferenziati con 10% < load factor ≤ 20% da sopprimere - in provincia di Potenza

Denominazione Linea		Corse Indifferenziate Percorrenze/anno (bus*km/anno)	UTOR di appartenenza	Corrispettivo unitario (€/Km)	Corrispettivo totale servizio €
PZ Linea: 085	Potenza- Bancone di Sopra	17.019	UTOR 1 - Potenza	2,11	35.910,09
PZ Linea: 094	Venosa - Lavello	23.213			48.979,43
PZ Linea: 102	Castelmezzano -Potenza	27.588			58.211,10
PZ Linea: 107	Terranova di Pollino- Senise	136.602			288.229,80
PZ Linea: 123	S.Chirico R.- Castelsaraceno- Lagonegro	74.026			156.194,86
PZ Linea: 129	S.Severino L.- Francavilla- Senise	36.610			77.247,10
PZ Linea: 130	Calvera- Carbone- Chiaromonte- Senise	102.936			217.194,96
PZ Linea: 131	Castelluccio Jnf.- Lauria- Maratea	42.919			90.559,51
PZ Linea: 132	Trecchina- Praia a Mare- Trecchina	5.887			12.420,52
PZ Linea: 133	Rivello- Lauria Sup. (v.SS.585)	5.704			12.034,39
PZ Linea: 134	Rivello- Nemoli -Lauria Sup.	14.335			30.246,85
PZ Linea: 135	Maratea- Sapri Scalo	3874			8.173,09
PZ Linea: 136	Brefaro- Massa- Maratea	35.007			73.864,77
PZ Linea: 165	Montemilone- Rionero	48.150			101.596,50
PZ Linea: 193	Rionero - Monticchio -Melfi	32.206			67.954,66
PZ Linea: 206	S. Ianni - Pecorone	101.298			213.738,78
PZ Linea: 211	Ceruzzo- Pantana	7.015			14.801,65
PZ Linea: 226	Nemoli-Lagonegro	35.990			75.938,90
PZ Linea: 258	Bivio SP 13 -laurenzana	10.811			22.812,27
PZ Linea: 286	Rapone-Scalo Rapone-Ruvo Del M.- Calitri	3.660			7.722,60
PZ Linea: 287	Rapone-Ruvo del M.-Calitri-S.S.401 Ofantina	45.990	97.038,90		
PZ Linea: 297	Lago Laudemio- Lagonegro	24.174	51.007,14		
298-299-300-302-303-304-305	Sant'Ilario- Scalo Lagopesole	145.123	306.209,53		
PZ Linea: 378	Venosa- Venosa Scalo	4.880	10.296,80		
PZ Linea: 387	Castonuovo-Roccanova-Villa D'Agri	20.740	43.761,40		
PZ Linea: 132	Trecchina- Praia a Mare- Trecchina	34.629	UTOR Regionale	1,73	59.907,65
PZ Linea: 135	Maratea- Sapri Scalo	27.151			46.971,75
PZ Linea: 139	Stigliano -Corleto P.	25.010			43.267,30
PZ Linea: 157	Muro Lucano- Calitri	72.733			125.828,09
PZ Linea: 163	Genzano -Spinazzola	56.614			97.942,22
PZ Linea: 211	Ceruzzo- Pantana	2.717			4.700,41
PZ Linea: 219	lagonegro-Palazzo-Rivello	40.948			70.840,04
PZ Linea: 227	Nemoli-SS 585	12.810			22.161,30
PZ Linea: 233	GENZANO-PALAZZO S.G.LOCONIA	14.760			25.534,80
PZ Linea: 286	Rapone-Scalo Rapone-Ruvo Del M.- Calitri	49.826			86.198,12
PZ Linea: 290	Terranova del Pollino- Metaponto	29.160			50.446,80
PZ Linea: 294	Maratea- Praia a Mare	38.430			66.483,90
PZ Linea: 313	Scalo Buccino - Brienza	28.060			48.543,80
TOTALE		1.438.604			€ 2.870.971,76



Tabella 28: Servizi indifferenziati con 10% < load factor ≤ 20% da sopprimere - in provincia di Matera

Denominazione Linea		Corse Indifferenziate Percorrenze/anno (bus*km/anno)	UTOR di appartenenza	Corrispettivo unitario (€/Km)	Corrispettivo totale servizio €
MT Linea: 010	Tursi - Policoro via Sinnica	30.160	UTOR - Matera	1,82	54.891,20
MT Linea: 012	Nova Siri- Policoro- ANIC	184.925			336.563,50
MT Linea: 017	Pisticci- Marconia- Policoro	145.410			264.646,20
MT Linea: 021	Irsina- Scalo Grassano	47.580			86.595,60
MT Linea: 023	Tricarico- Scalo Grassano- Calciano	53.240			96.896,80
MT Linea: 024	Tricarico- Calle- Irsina	17.415			31.695,30
MT Linea: 401	Tricarico- Calle	4.880			8.881,60
MT Linea: 074	Grassano-Scalo FF.SS. -PisticciScalo	116.750			212.485,00
MT Linea: 082	Bernalda-Anic-Z.Ind. Ferr.-Ferrandina	60.490			110.091,80
MT Linea: 084	Bernalda-Metaponto-Nova Siri Scalo	25.015			45.527,30
MT Linea: 321	Senise- Policoro -Taranto	6.479			11.791,78
MT Linea: 327	Rotondella- Policoro via Trisaia	32.570			59.277,40
MT Linea: 328	Rotondella- Nova Siri- Policoro	109.612			199.493,84
MT Linea: 329	Rotondella- Bivio fondovalle Sinni	11.895			21.648,90
MT Linea: 331+354	Rotondella -Matera - Policoro	22.187			40.380,34
MT Linea: 355	Gorgoglione-Stigliano-Sant'Arcangelo	20.480			37.273,60
MT Linea: 024	Tricarico- Calle- Irsina	43.920	UTOR Regionale	1,73	75.981,60
MT Linea: 029	Tricarico- San Chirico Nuovo- Calle	25.594			44.277,62
MT Linea: 073	Oliveto-Policoro	61.610			106.585,30
MT Linea: 321	Senise- Policoro -Taranto	176.980			306.175,40
MT Linea: 332	Bernalda- Ginosa	6.450			11.158,50
MT Linea: 343	Stigliano- Scalo FAL Montalbano J.	57.645			99.725,85
MT Linea: 355	Gorgoglione-Stigliano-Sant'Arcangelo	35.550			61.501,50
TOTALE		1.296.837			€ 2.323.545,93

Dall'esame delle tabelle emerge che le percorrenze per le quali si proponeva la soppressione erano pari a **2.735.440,70 km**, a tali percorrenze, considerate organizzate nelle 2 UTOR + 1 UTOR Regionale e utilizzando il costo standard unitario calcolato in precedenza per i servizi extraurbani di ciascuna di queste 3 UTOR, corrispondeva il corrispettivo complessivo di circa **€ 5.194.000,00** (€ 5.713.400,00 comprensivo di IVA).

Pertanto procedendo al taglio delle percorrenze indifferenziate fino al Load Factor di almeno il 20% il totale complessivo degli oneri in capo alla Regione, passa da € 81.001.628,46 a circa € 75.947.022,27 (€ 62.470.984,11+ € 13.476.038,16) all'anno, vedi Tabella 29, cui aggiungere le compensazioni economiche.

Sulla scorta delle risultanze ottenute nel presente paragrafo, nella successiva Tabella 29 si riporta la sintesi economico-finanziaria ricavata per il sistema di TPL con rete dei servizi organizzata in tre distinte UTOR nell'ipotesi di razionalizzazione dei servizi con la soppressione di tutte le percorrenze indifferenziate con load factor fino al 20%.



Tabella 29: Ipotesi 2 UTOR + UTOR Regionale - Prospetto riepilogativo: ambiti, percorrenze e quantificazione corrispettivi -
IPOTESI DI SOPPRESSIONE DI TUTTE LE CORSE INDIFFERENZIATE AVENTI LOAD FACTOR TRA IL 10% E IL 20%.

UTOR	Ambito/Lotto di gara	Tipologia di servizio	Percorrenze (Km)	Costo standard - C.S. - (€/Km)	Corrispettivo unitario - C.S.*0,65 - (€/Km)	Corrispettivo totale servizio	Oneri per i servizi extraurbani in capo alla Regione	Oneri per i servizi comunali in capo alla Regione	Oneri in capo ai bilanci comunali
UTOR 1 Potenza	Servizi Comune di Potenza	Servizio Urbano Comune PZ	1.781.827,75	4,19	2,72	€ 4.855.392,77		€ 2.169.476,08	€ 2.685.916,69
	Altri servizi in UTOR 1	Servizi Comunali	2.974.085,75	3,84	2,50	€ 7.430.515,20		€ 5.774.697,42	€ 1.655.817,78
		Servizi Intra UTOR extraurbani	14.369.776,98	3,25	2,11	€ 30.329.834,60	€ 30.329.834,60		
UTOR 2 Matera	Servizi Comune di Matera	Servizio Urbano Comune MT	1.806.093,55	4,10	2,66	€ 4.810.836,17		€ 1.924.537,35	€ 2.886.298,81
	Altri servizi in UTOR 2	Servizi Comunali	1.093.690,22	3,85	2,50	€ 2.735.902,96		€ 2.382.232,93	€ 353.670,03
		Servizi Intra UTOR extraurbani	6.850.808,76	2,79	1,82	€ 12.435.782,76	€ 12.435.782,76		
UTOR REGIONALE	Rete Portante Regionale	Rete Portante Componente CORE	1.998.106,28	2,52	€ 1,635	€ 3.266.662,75	€ 3.266.662,75		
		Tutti gli altri servizi regionali	6.219.237,52	2,66	€ 1,73	€ 10.759.523,63	€ 10.759.523,63		
	Totale percorrenze		36.093.627						
	Totale (al netto d'IVA)					€ 76.624.450,84	€ 56.791.803,74	€ 12.250.943,78	€ 7.581.703,31
	Totale (IVA inclusa)					€ 84.286.895,92	€ 62.470.984,11	€ 13.476.038,16	€ 8.339.873,64

Nota:

gli oneri complessivi in capo alla Regione, compreso IVA, risultano pari a € 81.001.628,46 (€ 67.525.590,30 + € 13.476.038,16) all'anno, cui aggiungere le compensazioni economiche; gli stessi oneri scendono a € 75.947.022,27 (€ 62.470.984,11+ € 13.476.038,16) all'anno, procedendo al taglio di tutte percorrenze indifferenziate che presentano load factor fino al 20%.

Per il Comune di Potenza sarà garantito, inoltre, il contributo straordinario di circa € 690.000,00/anno, per la gestione dei servizi di TPL mediante impianti fissi.



2 Conclusione del dibattito politico istituzionale, proposta definitiva di organizzazione del Bacino regionale in 3 UTOR e 5 Ambiti/lotti di gara.

2.1 Premessa

La proposta di Piano di Bacino Regionale del Trasporto Pubblico Locale è frutto di un lungo processo di concertazione con gli Enti Locali (Province e Comuni) durante tutto l'anno 2017, proseguita anche nell'anno 2018; la Regione infatti ha tenuto continue interlocuzioni con le due Province e con tutte Amministrazioni Comunali, con particolare riferimento ai 47 Comuni titolari di Contratti di Servizio per Trasporto Pubblico Urbano/Comunale, acquisendo formalmente da questi ultimi i Programmi d'Esercizio di Progetto dei servizi di TPL di competenza, costituenti parte integrante della rete dei servizi d'UTOR, necessari a definire le percorrenze annuali nonché i costi dei servizi di livello comunale.

Il Documento era stato tecnicamente definito dall'Ufficio già nel luglio 2018, con la rete dei servizi organizzata in 5 UTOR + UTOR Regionale, e trasmesso agli organi politici, a seguito del dibattito politico istituzionale, nel dicembre 2018 era stato integrato con un secondo scenario progettuale in cui il Bacino era organizzato in 3 UTOR (2 di livello provinciale ed il terzo relativo alla rete portante regionale) sul quale convergeva la scelta finale. Tale proposta era stata oggetto di adozione in sede di Giunta Regionale con Deliberazione n. 146 del 25.02.2019 e trasmessa da parte del competente Ufficio Segreteria della Giunta al Consiglio Regionale con nota prot. n. 1421 del 28.02.2019 ai fini dell'espressione del parere da riportare nel provvedimento di Giunta di approvazione definitiva del Piano, comunque non più intervenuto.

Non essendosi concluso l'iter approvativo prima delle elezioni regionali del 24 marzo 2019, in seguito all'insediamento della nuova Giunta è stato riavviato l'iter di concertazione politico-istituzionale con i soggetti interessati: sono state convocate e tenute riunioni in data 10 giugno e 14 giugno 2019 rispettivamente con le Aziende esercenti i servizi e le Organizzazioni Sindacali di categoria, in data 17 e 24 luglio 2019 sono svolte riunioni di maggioranza politica, il giorno 8 agosto è stato convocato e tenuto un tavolo di concertazione composto da rappresentanti delle due Amministrazioni Provinciali di Potenza e Matera, ANCI, Associazioni datoriali, Organizzazioni Sindacali di settore, Associazioni di difesa dei consumatori. Sono stati altresì tenuti incontri con le OO.SS. di categoria in data 27 settembre e 10 ottobre 2019.

In tali sedi sono stati illustrati nel dettaglio i contenuti, le ipotesi fatte e le disposizioni normative che hanno portato all'individuazione ed organizzazione della rete dei servizi:



- apertura della regione all'esterno: miglioramento dei collegamenti con i principali nodi della rete CORE;
- ottimizzazione dell'offerta di trasporto: eliminazione sovrapposizioni e parallelismi;
- offerta rispondente alle mutate esigenze di TPL: nuove linee e/o corse, in relazione alla domanda, soppressione delle linee esistenti a debolissima frequentazione;
- servizi sostitutivi dei servizi ferroviari riorganizzati nelle reti di Bacino;
- analisi della domanda e valutazione matrici OD scuole, sanità etc.;
- soppressione Corse in sovrapposizione ai servizi ferroviari o altri servizi su gomma;
- soppressione Corse a debolissima domanda debole;
- nuovi disposti normativi e regolamentari.

Il dibattito politico-istituzionale, riavviato con la nuova Legislatura regionale, ha comportato una nuova rivisitazione del Piano sia attraverso una integrazione nel merito di puntuali aspetti tecnici, prevedendo, per esempio, la variazione di alcune Aree d'interscambio relativamente alle linee della rete portante regionale, ma anche il potenziamento della rete dei collegamenti interni ed esterni in alcune UTOR, ovvero l'inserimento di modifiche ed integrazioni per alcune linee operaie (es. Bella -SATA di Melfi, Avigliano - Sata di Melfi, diverso instradamento di alcune linee operaie verso lo stabilimento FCA di San Nicola di Melfi: Grassano -SATA di Melfi etc.), introdotti nelle relative sezioni del presente documento, sia nella scelta della organizzazione della rete. È doveroso sottolineare che in sede di redazione dei documenti di gara dovrà definirsi comunque l'esatto numero di giornate per l'effettuazione delle linee operaie anche in relazione alle esigenze produttive e ai turni lavorativi dello stabilimento FCA di S. Nicola di Melfi e del relativo indotto; chiaramente le clausole di flessibilità contrattuali dovranno consentire la possibilità di effettuare variazioni in tutto il periodo di vigenza dei contratti anche mediante la riprogrammazione delle percorrenze non più necessarie con l'istituzione di eventuali servizi ritenuti prioritari, quali collegamenti verso poli sanitari (es. CROB, Principali Ospedali), istituti scolastici etc.

Si è già detto che dal confronto politico istituzionale è emersa anche l'ulteriore indicazione di procedere con una più forte ipotesi di razionalizzazione dei servizi di tipo indifferenziato, rispetto a quanto ipotizzato nella *Proposta di Piano di Bacino Regionale del Trasporto Pubblico Locale -Analisi e Scenari*, difatti si è deciso di ipotizzare il taglio delle corse di tipo indifferenziate che presentano il Load Factor fino al 20%.

La proposta di Piano redatta riporta le valutazioni in merito agli aspetti economico-finanziari relativi al sistema progettato con le varie ipotesi fatte; sono stati determinati i costi dei servizi, una prima determinazione del corrispettivo per l'esercizio dei medesimi servizi e gli oneri complessivi da prevedere in capo all'Amministrazione Regionale, ovviamente al netto di eventuali compensazioni finanziarie determinabili a valle della definizione dei PEF-Piani Economici Finanziari per ciascuno dei lotti-ambiti di gara.

Nella presente sezione si riporta la sintesi delle analisi fatte e le risultanze a cui si è pervenuti a seguito di approfondite analisi e confronti dei due scenari progettati e illustrati nella *Proposta di Piano di Bacino Regionale del Trasporto Pubblico Locale -Analisi e Scenari*, che hanno fatto convergere verso lo scenario che prevede l'organizzazione della rete dei servizi di TPL del bacino regionale in 2 UTOR di livello provinciale più l'UTOR di livello regionale, con l'individuazione di 5 diversi ambiti/lotti di gara.



2.2 Conclusioni

✓ *Centralità e rafforzamento del TPL su gomma*

Per quanto riportato più volte nel presente documento il dibattito politico-istituzionale intrapreso con la nuova legislatura regionale ha doverosamente effettuato un attento confronto tra i due scenari, rimarcando l'importanza della riprogrammazione in chiave integrata del sistema del trasporto pubblico locale su gomma, ritenendo che lo stesso debba svolgere un ruolo rispondente sia alle esigenze di mobilità espresse dall'utenza pendolare ma, a differenza dall'attuale vecchio sistema, anche un ruolo portante su scala regionale intra-utor e su scala sovraregionale mediante i nuovi previsti collegamenti verso i principali poli di attrazione quali stazioni ferroviarie della rete CORE, aeroporti, principali poli urbani extraregionali, etc. La proposta di Piano di Bacino infatti attribuisce tale ruolo al TPL su gomma, oggi non compiutamente svolto, integrando, laddove possibile i servizi automobilistici con quelli ferroviari.

Il sistema progettato nella presente proposta di Piano di bacino, indipendentemente dal numero di UTOR in cui è organizzata la rete, è un sistema di servizi di TPL integrato-intermodale, frutto dell'analisi delle matrici OD generate e delle istanze pervenute dalle comunità locali, nel quale è conferito ai servizi su gomma il ruolo di asse portante, avendo introdotto nuove linee anche in base alle esigenze formulate dalle comunità locali e nuovi collegamenti nelle aree interne della regione, in modo da migliorare l'offerta di trasporto sia in termini di direttrici sia in termini di orari. Da quanto progettato emerge, di fatto, un importante incremento delle percorrenze previste per la rete di TPL su gomma di circa 1,6 milioni di chilometri rispetto al sistema attuale.

Per i servizi ferroviari di competenza regionale si è proceduto alla rimodulazione basata sull'attuale effettiva domanda di trasporto. Tale rimodulazione si è tradotta nel miglior cadenzamento orario e nel taglio di percorrenze su corse quasi del tutto inutilizzate attualmente, a vantaggio di incremento di corse su direttrici che già rappresentano grande domanda di trasporto. A rimodulazione avvenuta le percorrenze ferroviarie complessive di progetto rimangono all'incirca uguali a quelle attuali.

✓ *Valutazioni economiche e sostenibilità finanziaria dei contratti di servizio*

Sulla base delle considerazioni già sopra riportate è stato effettuato un approfondimento in merito agli aspetti economico-finanziari relativi al sistema progettato. Il Piano riporta per entrambi gli scenari ipotizzati le determinazioni di massima dei costi: per ciascuno scenario sono stati determinati infatti i costi dei servizi calcolati sulla base del decreto n. 157/2018 sui costi standardizzati, è stata fatta una prima determinazione del corrispettivo relativo all'esercizio dei medesimi servizi e la stima degli oneri complessivi da prevedere in capo all'Amministrazione Regionale, ovviamente preliminare e non definitiva, in quanto al netto di eventuali compensazioni economiche che le vigenti disposizioni normative e regolamentari comunque impongono al fine del raggiungimento dell'equilibrio economico e finanziario dei contratti stessi.

Il corrispettivo di massima calcolato per i servizi per ciascuno degli Ambiti proposti è computato al 65% del costo standard calcolato, per consentire comunque il raffronto tra la spesa complessiva tra i due scenari, pur consapevoli che allo stato attuale la percentuale di introiti rivenienti da tariffazione e quindi



dalla vendita dei titoli di viaggio per i servizi di TPL è su valori medi storicizzati inferiori al 35%, che, per i servizi extraurbani provinciali, è orientativamente pari a circa il 16-19%.

Chiaramente con la riorganizzazione della rete di progetto tale percentuale potrà oggettivamente incrementarsi, tuttavia sarà necessario, prima dell'avvio dei nuovi contratti di servizio, procedere, in sede di definizione dei sistemi tariffari, con l'adeguamento ed aggiornamento delle tariffe.

✓ **Adeguamento ed incrementi tariffari**

È ovvio che la leva tariffaria concorre alla definizione del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi dei servizi e propedeuticamente all'avvio della procedura di affidamento dei servizi dovranno essere rivisti i livelli tariffari di riferimento per il TPL in Regione Basilicata.

Le tariffe attualmente in vigore per i servizi di trasporto pubblico su gomma, infatti, sono quelle deliberate dalla Giunta Regionale nel dicembre 2011, mediante il primo ed unico aggiornamento delle tariffe originariamente stabilite nel 1998 con la L.R. n. 22, trascorso ormai circa un decennio, durante il quale sono cresciuti i costi operativi da sostenersi per l'esercizio dei medesimi servizi, risulta doveroso procedere alla revisione delle tariffe.

Già nel Piano Regionale dei Trasporti, approvato nel 2016, si auspica *“la realizzazione di un sistema di integrazione tariffaria che, unitamente alla bigliettazione elettronica regionale, può agevolare la diversione modale a favore del trasporto pubblico locale”* ritenendo che *“l'integrazione tariffaria estesa a tutte le modalità di trasporto e a tutti i vettori delle diverse modalità di trasporto pubblico che operano in ambito regionale, costituisce un prerequisito indispensabile per il corretto funzionamento della rete multimodale soprattutto nell'ottica di una rete di servizi fondata sull'interscambio evitando che si traduca in una penalizzazione anche economica per l'utente”*.

Inoltre, l'art. 27 del D.L. 50/2017 ha stabilito *“A decorrere dall'anno 2018, il riparto del Fondo di cui all'articolo 16-bis, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135 [.....] è operato sulla base dei seguenti criteri:*

- a) suddivisione tra le regioni di una quota pari al dieci per cento dell'importo del Fondo sulla base dei proventi complessivi da traffico e dell'incremento dei medesimi registrato...”*

Riassumendo l'incremento tariffario è da ritenersi necessario e propedeutico all'avvio della procedura di affidamento dei servizi perchè:

- è trascorso un lungo intervallo di tempo dagli ultimi aggiornamenti tariffari per il trasporto pubblico locale, durante il quale sono cresciuti notevolmente i costi operativi sostenuti dalle Aziende esercenti servizi di trasporto pubblico locale;
- ai sensi del vigente PRT è ritenuto essenziale e prioritario al fine dell'attuazione di un sistema di servizi di TPL, sostenibile anche dal punto di vista finanziario, procedendo alla revisione ed all'approvazione di nuovi quadri tariffari per i servizi di trasporto pubblico locale regionale, anche in previsione della futura integrazione tariffaria, livellando il sistema tariffario su base chilometrica con tariffe identiche e valide per tutte le tipologie di trasporto pubblico locale sovracomunale, siano esse di tipo automobilistico o ferroviario;



- l'incremento dei proventi da traffico è una delle grandezze considerate al fine del riparto di quota parte del fondo nazionale per il TPL.

Da quanto detto consegue che i nuovi quadri tariffari dovranno essere approvati prima o contestualmente dell'approvazione degli atti di gara per l'affidamento dei servizi di TPL, in quanto dovranno essere allegati alla documentazione di gara, e avere decorrenza a far data dal subentro contrattuale dei nuovi affidatari dei servizi.

In sede di approvazione dell'adeguamento tariffario è necessario altresì introdurre forme di abbonamento tali da favorire quanto più possibile la fidelizzazione dell'utenza (abbonamento mensile maggiormente vantaggioso rispetto a quello settimanale, abbonamento annuale, ...) in modo da incrementare, unitamente all'attuazione di un sistema di controlli antievasione efficiente, i ricavi da traffico.

- ✓ ***Redazione dei Piani Economici e Finanziari simulati propedeutici alla procedura di affidamento dei servizi.***

La deliberazione n. 49/2015 dell'Autorità per la Regolazione dei Trasporti impone l'obbligo per l'Ente affidante i servizi di TPL di predisporre un piano economico-finanziario (PEF) simulato per ciascuna Ambito, allo scopo di stimare la congruità del corrispettivo posto a base d'asta, la sostenibilità economico-finanziaria delle offerte presentate dai partecipanti alla gara e di definire la corretta allocazione dei rischi connessi all'oggetto di affidamento.

La predisposizione dei PEF, da effettuarsi con l'ausilio di competenze specifiche del settore, risulta propedeutica alla definizione della documentazione di gara e costituisce parte integrante della stessa. Pertanto a valle dell'approvazione del Piano dei Trasporti di Bacino e propedeuticamente all'avvio della procedura di affidamento la Regione dovrà affidare un servizio di assistenza tecnico-economica-specialistica per la redazione dei 6 Piani Economici Finanziari simulati, uno per ciascun lotto di gara, secondo i criteri previsti dal Regolamento CE 1370/2007.

Ciò premesso, a valle della definizione dei PEF, potrà essere calcolata l'eventuale entità della compensazione economica e quindi determinare con precisione il valore dei corrispettivi da porre a base di gara. Rimane inteso che l'eventuale compensazione economica è da intendersi aggiuntiva.

- ✓ ***Proposta di organizzazione del bacino regionale in 2 + 1 UTOR***

In chiusura, prendendo atto del dibattito politico-istituzionale, sulla base di tutte le considerazioni ed analisi riassunte nel Volume *Proposta di Piano di Bacino Regionale del Trasporto Pubblico Locale -Analisi e Scenari* e nel presente documento *Proposta di Piano di Bacino Regionale del Trasporto Pubblico Locale - Organizzazione della rete dei servizi di TPL in 3 UTOR e 5 Ambiti/lotti funzionali*, fra le due ipotesi progettuali tecnicamente prospettate, la proposta di organizzazione del Bacino regionale in Unità Territoriali Ottimali converge sullo scenario costituito da 2 UTOR + UTOR Regionale, con l'indicazione di 5 ambiti/lotti di gara, come riportati nello schema seguente:



UTOR	Ambito/Lotto di gara
UTOR 1 - Potenza	Servizi di TPL Urbano Comune di Potenza
	Tutti gli altri servizi dell'UTOR 1
UTOR 2 - Matera	Servizi di TPL Urbano Comune di Matera
	Tutti gli altri servizi dell'UTOR 2
UTOR REGIONALE	Servizi della Rete Portante Regionale

Si può concludere dicendo che la nuova proposta rappresenta un soddisfacente punto di equilibrio tra l'esigenza di ottenere le economie di scala connesse ad una adeguata dimensione della rete e quelle necessarie di contendibilità dei lotti di gara, così come sancito dalla delibera 83/2016 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti e ribadite dal comma 4 dell'ART. 48 del D.L. 50/17.



2.3 Road Map degli adempimenti propedeutici alla procedura di affidamento dei servizi.

Infine è doveroso rappresentare che la L.R. 7/2014 - così come modificata con Legge regionale n. 12 del 20.03.2020 art. 9 - all'Articolo 1 stabilisce:

“Al fine di garantire la continuità dei servizi di trasporto pubblico su gomma ed evitarne l'interruzione, nelle more della conclusione, entro e non oltre il 30 novembre 2021, delle procedure di gara per l'affidamento dei servizi medesimi, le Province, previa revisione unitamente alla Regione, se necessaria, dei contratti di servizio provinciali in essere, ed i Comuni, per i servizi di rispettiva competenza, continuano ad esercitare, in via transitoria, le funzioni relative alla gestione dei predetti servizi, in conformità all'articolo 5, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1370/2007.”

Pertanto risulta improcrastinabile procedere con l'avvio della procedura di affidamento dei servizi di TPL automobilistici.

Si sottolinea che per consentire il concreto avvio della procedura di affidamento, oltre alla propedeutica necessaria Adozione del Piano di Bacino da parte della Giunta Regionale, a seguito del parere del Consiglio Regionale (commi 5 e 6 dell'art. 58 L.R. n. 1/2016), è necessario procedere immediatamente dopo con:

1. **La Predisposizione Piani Economici e Finanziari** allo scopo di valutare l'equilibrio finanziario dei contratti da aggiudicare. (l'Ufficio ha già proceduto con la determinazione a contrarre per poter procedere con l'affidamento di che trattasi)
2. **La definizione del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica del Sistema di Bigliettazione Unica, Infomobilità e monitoraggio dei servizi.**
3. **La formale Acquisizione dagli attuali Gestori dei servizi oggetto di affidamento degli elenchi:**
 - dei Beni essenziali e indispensabili per l'effettuazione dei servizi, autobus ed eventuali impianti fissi;
 - del personale assegnato in maniera esclusiva/prevalente alle attività relative agli stessi servizi.
4. **La Predisposizione, congiuntamente con la SUARB, della Documentazione di Gara (capitolato di Gara, disciplinare, etc.).**

I capitolati tecnici per l'affidamento dei servizi organizzati in ambiti/lotti di gara conterranno l'esatta e precisa definizione delle linee, con orari, fermate, percorsi, verificando tra l'altro la corretta allocazione degli stessi servizi nelle UTOR così come definiti dal presente Piano.

È importante che la documentazione di gara preveda un sistema di raccordo fra i diversi gestori, in particolare si dovrà prevedere n capo all'affidatario dei servizi relativi all'UTOR Regionale un sistema di monitoraggio e controllo gestionale degli Ambiti Provinciali e dei due Comuni Capoluogo.

Preme in ultimo evidenziare che in sede di approvazione della delibera a contrarre di approvazione degli atti di gara per l'affidamento dei servizi di TPL deve necessariamente darsi atto della disponibilità finanziaria, aspetto questo subordinato allo stanziamento in bilancio delle relative somme sui capitoli di



spesa del Bilancio Regionale Pluriennale, con le coperture finanziarie di tutti gli oneri per le annualità relative.



Tabella 30

Cronoprogramma delle attività di approvazione del Piano dei Trasporti di Bacino e dei successivi adempimenti per l'avvio della procedura di affidamento dei servizi di TPL																	
1 - 15	15 - 29	1 - 15	15 - 31	1 - 15	15 - 30	1 - 15	15 - 31	1 - 15	15 - 30	1 - 15	15 - 31	1 - 15	15 - 31	1 - 15	15 - 30	1 - 15	15 - 31
febbraio	febbraio	marzo	marzo	aprile	aprile	maggio	maggio	giugno	giugno	luglio	luglio	agosto	agosto	sett.	sett.	ottobre	ottobre
Adozione della proposta di PdB da parte della Giunta Regionale																	
Discussione Consiglio Regionale - espressione parere, comma 6, art. 58, L.R. statutaria n. 1/2016.																	
Approvazione definitiva PdB in Giunta Regionale																	
Avvio procedure per l'affidamento del servizio di redazione dei PEF																	
Affidamento redazione PEF simulati																	
Completamento procedura di acquisizione dati dalle aziende per consultazione ex Misura 2.6 Delibera ART 49/2015																	
Predisposizione PEF simulati																	
Predisposizione documenti di gara con la Stazione Unica Appaltante (SUARB)																	
SUARB: D.G.R. approvazione atti di gara																	
Avvio procedura di gara da parte della SUARB																	



3 Chiusura dei lavori Consiliari.

Il dibattito politico-istituzionale, riavviato con la nuova Legislatura Regionale, ha comportato la rivisitazione del documento e la stesura della versione definitiva della *Proposta di Piano di Bacino Regionale del Trasporto Pubblico Locale* che in data 14 febbraio 2020, con Deliberazione di Giunta Regionale n. 102, è stata adottata e trasmessa al Consiglio Regionale per l'espressione del parere ai sensi del comma 6 dell'art. 58 dello Statuto Regionale (L.R. Statutaria 1/2016), propedeutico per la definitiva approvazione da parte della stessa Giunta.

In data 31 marzo 2020 il Consiglio Regionale, con Deliberazione n. 120, ha espresso parere favorevole sulla Proposta di Piano di Bacino Regionale del Trasporto Pubblico Locale ai sensi del citato art. 58, comma 6, dello Statuto Regionale adottata dalla Giunta. Nella stessa data il Consiglio Regionale con Deliberazione n. 122 ha anche approvato la "Risoluzione concernente la modifica del Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale ai sensi dell'art. 58, comma 6 dello Statuto Regionale".

Nella risoluzione approvata l'Organo politico ha formulato una serie di osservazioni da prendere in debita considerazione in sede di definitiva approvazione del Piano di Bacino Regionale del Trasporto Pubblico Locale da parte della Giunta Regionale. Le osservazioni formulate hanno risvolti diversi, alcune riguardano aspetti tecnici propri del documento in via di definitiva approvazione e pertanto implicano la modifica/integrazione dello stesso, altre riguardano aspetti attinenti più specificatamente agli atti di gara per la successiva procedura di affidamento dei servizi di TPL su gomma, altri ancora il sistema tariffario proprio dei servizi di TPL.

Nei paragrafi successivi sono illustrate e commentate le osservazioni formulate dal Consiglio Regionale, divise per ambito d'azione.



3.1 Osservazioni sui contenuti della Proposta di Piano di Bacino Regionale del Trasporto Pubblico Locale

In questo primo paragrafo si relaziona circa le osservazioni che afferiscono specificatamente alle previsioni fatte nella Proposta di Piano approvato con D.G.R. 102/2020, sono le notazioni che prevedono la modifica/integrazione del documento, pertanto si riportano anche gli eventuali risvolti che ciascuna ha sul presente Piano. Per la/le osservazione/i è indicato un titolo coincidente con l'oggetto o il fine della/stessa/e. Ciascuna osservazione è riportata con la numerazione riportata nella risoluzione approvata.

3.1.1 SALVAGUARDIA DEI COMUNI MAGGIORMENTE PERIFERICI ED INTERNI E COLLEGAMENTI DEI COMUNI ALLA RETE CORE

Nella risoluzione di cui alla DCR N. 122 del 31.03.2020 approvata al punto n. 3 per i Comuni periferici è riportato:

3. *prevedere che al fine di mitigare i processi di spopolamento già in atto nei Comuni lucani e valorizzare altresì la valenza sociale del Piano dei Trasporti di Bacino e la coesione territoriale, una parte delle percorrenze relative alle corse di TPL indifferenziate aventi load factor compreso tra il 10 e il 20 % per cui si propone la soppressione, siano mantenute (in particolare quelle interessanti i Comuni maggiormente periferici ed interni) riducendo invece contestualmente le percorrenze di progetto proposte per la rete regionale - paragrafo 5.1.1 (es. Maratea-Policoro, etc....).. In particolare dovranno permanere i collegamenti a debole domanda tra i Comuni delle aree interne verso i centri con funzioni amministrative comprensoriali (socio-sanitarie, scolastiche e giudiziarie), anche mediante l'attivazione di servizi innovativi integrati di trasporti che le Aree interne potrebbero da subito attivare mediante i fondi di cui alla Strategia Aree Interne (SNAI). Ciò accoglierebbe anche le richieste di Castelmezzano, Castelsaraceno, Tricarico, Irsina etc. Si prevede comunque la soppressione delle altre corse a debole domanda che non rientrino in tale condizione.*

- Modifiche ai servizi indifferenziati di UTOR

Il Consiglio Regionale in merito alla *proposta di razionalizzazione* dei servizi di cui al precedente paragrafo 1.8, ha dunque formulato l'indirizzo di non sopprimere completamente tutte le corse indifferenziate aventi load factor compreso tra il 10% e il 20%, , come risultanti nella Tabella 27 e nella Tabella 28, ma di salvaguardare quota parte delle suddette percorrenze ovvero di conservare le corse indifferenziate *tra i Comuni delle aree interne verso i centri con funzioni amministrative comprensoriali (socio-sanitarie, scolastiche e giudiziarie).*

Nel recepire tale indicazione, si è dunque proceduto nel presente capitolo alla revisione del contenuto della **razionalizzazione - soppressione dei servizi indifferenziati con load factor fino al 20%** di cui al paragrafo 1.8.1, nella quale al fine di incrementare il load factor dei servizi di TPL offerti si è ipotizzato



di procedere con la soppressione di corse di linee indifferenziate scarsamente utilizzate, che presentano load factor inferiore o uguale al 20%. Rimane inteso che sempre e comunque sono salvaguardate le corse in fascia pendolare (scolastica o lavorativa).

Al fine di garantire un maggiore e doveroso collegamento dei Comuni maggiormente periferici ed interni ma nel contempo cercare comunque di salvaguardare l'obiettivo di NON aumentare la percorrenza complessiva di progetto rispetto a quella storica, anche per non far ulteriormente lievitare gli oneri in capo alla finanza pubblica, l'indicazione del Consiglio Regionale è stata recepita secondo la seguente valutazione: per i Comuni maggiormente periferici ed interni, oltre ad assicurare le corse dei servizi di TPL di tipo scolastico, già previste dalla proposta di Piano, si sono altresì assicurate ulteriori percorrenze, riducendo di fatto le percorrenze oggetto di soppressione, con l'obiettivo di garantire in sede di redazione dei programmi d'esercizio almeno un'altra coppia di corse di tipo indifferenziato.

Nelle successive due tabelle si riportano i risultati ottenuti, con queste nuove ipotesi, in termini di percorrenze recuperate e relativi costi e corrispettivi, sempre con l'approssimazione di ritenere invariato il costo standard unitario per i servizi extraurbani di ciascuna UTOR.

Tabella 31: Percorrenze con $10\% \leq \text{load factor} \leq 20\%$ da sopprimere - in provincia di Potenza

Denominazione Linea		Totale Corse Indifferenziate Percorrenze/anno (bus*km/anno)	Corse Indifferenziate Percorr./anno CONFERMATE (bus*km/anno)	Corse Indifferenziate Percorr./anno SOPRESSE (bus*km/anno)	Corrispettivo totale servizio relativo alle percorrenze soppresse €
PZ Linea: 085	Potenza- Bancone di Sopra	17.019	17.019,00		
PZ Linea: 094	Venosa - Lavello	23.213	15.392,00	7.821,00	16.502,31
PZ Linea: 102	Castelmezzano -Potenza	27.588	27.588,20		
PZ Linea: 107	Terranova di Pollino- Senise	136.602	44.545,40	92.056,40	194.239,00
PZ Linea: 123	S.Chirico R.- Castelsaraceno- Lagonegro	74.026	37.620,00	36.406,00	76.816,66
PZ Linea: 129	S. Severino L.- Francavilla- Senise	36.610	15.089,80	21.520,20	45.407,62
PZ Linea: 130	Calvera- Carbone- Chiaromonte- Senise	102.936	46.109,60	56.826,40	119.903,70
PZ Linea: 131	Castelluccio Jnf.- Lauria- Maratea	42.919	42.919,20		
PZ Linea: 132	Trecchina- Praia a Mare- Trecchina	5.887		5.886,50	12.420,52
PZ Linea: 133	Rivello- Lauria Sup. (v.SS.585)	5.704	5.185,00	518,50	1.094,04
PZ Linea: 134	Rivello- Nemoli -Lauria Sup.	14.335	10.065,00	4.270,00	9.009,70
PZ Linea: 135	Maratea- Sapri Scalo	3874	3.873,50		
PZ Linea: 136	Brefaro- Massa- Maratea	35.007	9.128,00	25.879,00	54.604,69
PZ Linea: 165	Montemilone- Rionero	48.150	48.150,00		
PZ Linea: 193	Rionero - Monticchio -Melfi	32.206	32.206,00		
PZ Linea: 206	S. Ianni - Pecorone	101.298		101.298,00	213.738,78
PZ Linea: 211	Ceruzzo- Pantana	7.015		7.015,00	14.801,65
PZ Linea: 226	Nemoli-Lagonegro	35.990	16.470,00	19.520,00	41.187,20
PZ Linea: 258	Bivio SP 13 -laurenzana	10.81		10.811,50	22.812,27
PZ Linea: 286	Rapone-Scalo Rapone-Ruvo Del M.- Calitri	3.660		3.660,00	7.722,60
PZ Linea: 287	Rapone-Ruvo del M.-Calitri-S.S.401 Ofantina	45.990		45.990,00	97.038,90



Denominazione Linea		Totale Corse Indifferenziate Percorrenze/anno (bus*km/anno)	Corse Indifferenziate Percorr./anno CONFERMATE (bus*km/anno)	Corse Indifferenziate Percorr./anno SOPPRESSE (bus*km/anno)	Corrispettivo totale servizio relativo alle percorrenze soppresse €
PZ Linea: 297	Lago Laudemio- Lagonegro	24.174	24.174,00		
298-299-300-302-303-304-305	Sant'Ilario- Scalo Lagopesole	145.123		145.123,00	306.209,53
PZ Linea: 378	Venosa- Venosa Scalo	4.880	4.880,00		
PZ Linea: 387	Castronuovo-Roccanova-Villa D'Agri	20.740	20.740,00		
PZ Linea: 132	Trecchina- Praia a Mare- Trecchina	34.629		34.628,70	59.907,65
PZ Linea: 135	Maratea- Sapri Scalo	27.151	27.151,30		
PZ Linea: 139	Stigliano -Corleto P.	25.010	25.010,00		
PZ Linea: 157	Muro Lucano- Calitri	72.733		72.733,00	125.828,09
PZ Linea: 163	Genzano -Spinazzola	56.614		56.614,00	97.942,22
PZ Linea: 211	Ceruzzo- Pantana	2.717		2.717,00	4.700,41
PZ Linea: 219	lagonegro-Palazzo-Rivello	40.948	24.081,00	16.867,00	29.179,91
PZ Linea: 227	Nemoli-SS 585	12.810		12.810,00	22.161,30
PZ Linea: 233	GENZANO-PALAZZO S.G.LOCO-NIA	14.760		14.760,00	25.534,80
PZ Linea: 286	Rapone-Scalo Rapone-Ruvo Del M.-Calitri	49.826		49.825,50	86.198,12
PZ Linea: 290	Terranova del Pollino- Metaponto	29.160	29.160,00		
PZ Linea: 294	Maratea- Praia a Mare	38.430	12.810,00	25.620,00	44.322,60
PZ Linea: 313	Scalo Buccino - Brienza	28.060		28.060,00	48.543,80
TOTALE		1.438.604	539.367	899.236,70	€ 1.777.828,06

Tabella 32: Percorrenze con 10% ≤ load factor ≤ 20% da sopprimere - in provincia di Matera

Denominazione Linea		Totale Corse Indifferenziate Percorrenze/anno (bus*km/anno)	Corse Indifferenziate Percorr./anno CONFERMATE (bus*km/anno)	Corse Indifferenziate Percorr./anno SOPPRESSE (bus*km/anno)	Corrispettivo totale servizio relativo alle percorrenze soppresse €
MT Linea: 010	Tursi - Policoro via Sinnica	30.160	30.160		
MT Linea: 012	Nova Siri- Policoro- ANIC	184.925	23.725	161.200,00	293.384,00
MT Linea: 017	Pisticci- Marconia- Policoro	145.410	94.110	51.300,00	93.366,00
MT Linea: 021	Irsina- Scalo Grassano	47.580	13.420	34.160,00	62.171,20
MT Linea: 023	Tricarico- Scalo Grassano- Calciano	53.240	7.320	45.920,00	83.574,40
MT Linea: 024	Tricarico- Calle- Irsina	17.415	5.805	11.610,00	21.130,20
MT Linea: 401	Tricarico- Calle	4.880		4.880,00	8.881,60
MT Linea: 074	Grassano-Scalo FF.SS. -PisticciScalo	116.750		116.750	212.485,00
MT Linea: 082	Bernalda-Anic-Z.Ind. Ferr.-Ferrandina	60.490		60.490	110.091,80
MT Linea: 084	Bernalda-Metaponto-Nova Siri Scalo	25.015		25.015	45.527,30
MT Linea: 321	Senise- Policoro -Taranto	6.479		6.479	11.791,78
MT Linea: 327	Rotondella- Policoro via Trisaia	32.570	8.170	24.400	44.408,00
MT Linea: 328	Rotondella- Nova Siri- Policoro	109.612	37.410	72.202	131.407,64
MT Linea: 329	Rotondella- Bivio fondovalle Sinni	11.895		11.895	21.648,90



Denominazione Linea		Totale Corse Indifferenziate Percorrenze/anno (bus*km/anno)	Corse Indifferenziate Percorr./anno CONFERMATE (bus*km/anno)	Corse Indifferenziate Percorr./anno SOPPRESSE (bus*km/anno)	Corrispettivo totale servizio relativo alle percorrenze sopresse €
MT Linea: 331+354	Rotondella -Matera - Policoro	22.187	15.695	6.492	11.815,44
MT Linea: 355	Gorgoglione-Stigliano-Sant'Arcangelo	20.480	20.480		
MT Linea: 024	Tricarico- Calle- Irsina	43.920	15.250	28.670	49.599,10
MT Linea: 029	Tricarico- San Chirico Nuovo- Calle	25.594	5.566	20.028	34.648,44
MT Linea: 073	Oliveto-Policoro	61.610	61.610		
MT Linea: 321	Senise- Policoro -Taranto	176.980		176.980	306.175,40
MT Linea: 332	Bernalda- Ginosa	6.450		6.450	11.158,50
MT Linea: 343	Stigliano- Scalo FAL Montalbano J.	57.645	19.215	38.430	66.483,90
MT Linea: 355	Gorgoglione-Stigliano-Sant'Arcangelo	35.550	27.450	8.100	14.013,00
TOTALE		1.296.837	385.386	911.451	€ 1.633.762

Il recepimento dell'osservazione del Consiglio regionale comporta quindi una soppressione delle percorrenze relative a servizi di TPL di tipo indifferenziato e aventi load factor tra il 10% ed il 20%, pari a **1.810.688 km**, mentre rimangono confermati circa **1 M di km (924.753 km)**, quelle appunto a servizio dei Comuni più interni.

Alle percorrenze di **1.810.688 km**, sopresse, organizzate nelle 2 UTOR + 1 UTOR Regionale e utilizzando il costo standard unitario calcolato in precedenza per i servizi extraurbani di ciascuna di queste 3 UTOR, corrisponde un corrispettivo complessivo di **€ 3.411.590** (€ 3.752.749 comprensivo di IVA).

Si ricorda che la riduzione delle percorrenze scaturente dall'ipotesi di ulteriore razionalizzazione come previsto nel presente paragrafo determina la necessità di ricalcolo dei costi standard chilometrici che sono appunto funzione del volume delle percorrenze oltre che delle velocità commerciali, pur trattandosi di variazioni minime.

- Modifiche ai servizi della Rete CORE

Al fine di porre ancora più attenzione ai collegamenti dei Comuni maggiormente periferici ed interni verso la rete CORE, in questa sede si recepisce anche la richiesta dei Comuni della fascia Jonica di collegamenti diretti verso l'aeroporto di Bari.

A tale scopo si modifica la Linea RP_ Nova Siri - Matera - Bari (cfr. § 4.1.6 del primo volume della presente relazione di Piano). La linea prevedeva originariamente due coppie di corse di collegamento fra Nova Siri e l'aeroporto di Bari, passando per le aree di interscambio di Policoro, Metaponto, Bernalda, Pisticci Scalo, Ferrandina, Svincolo Pomarico e Matera Serra Rifusa. Con orari delle corse calibrati sulle partenze e arrivi dell'aeroporto di Bari, per un totale di percorrenze annue di 245.247,04.



Linea	Percorso	Direzione	Lunghezza [Km]	Corse/giorno	Validità (giorni)	Percorrenze annuali (bus*Km/anno)
RP_Nova Siri_APT-BA	Nova Siri - Matera - APT Bari	Andata	167,61	2	365	122.352,33
RP_Nova Siri_APT-BA	Nova Siri - Matera - APT Bari	Ritorno	168,35	2	365	122.894,71
TOTALE km						245.247,04

Sulla scorta delle indicazioni consiliari e delle richieste fatte dai comuni della costa jonica si ipotizza di istituire tre coppie di corse Nova Siri - Bari Aeroporto, delle quali una con instradamento originario, via Matera, altre due, cosiddette “dirette”, che passando per le aree di interscambio di Policoro, Metaponto, procedono direttamente in direzione Taranto e poi verso Bari. Gli orari, ovviamente anche in questo caso calibrati sugli arrivi e partenze dell’Aeroporto di Bari, saranno stabiliti in sede di redazione dei programmi d’esercizio da definirsi prima delle procedure di affidamento dei servizi di TPL su gomma. Di seguito si riportano le modifiche apportate alla linea in termini di numero di corse e di percorrenze.

Linea	Percorso	Direzione	Lunghezza [Km]	Corse/giorno	Validità (giorni)	Percorrenze annuali (bus*Km/anno)
RP_Nova Siri_APT-BA	Nova Siri - Matera - APT BA	Andata	167,61	1	365	61.177,65
RP_Nova Siri_APT-BA	Nova Siri - Matera - APT BA	Ritorno	168,35	1	365	61.447,75
RP_Nova Siri_APT-BA	Nova Siri - APT BA - diretta	Andata	150,00	2	365	109.500,00
RP_Nova Siri_APT-BA	Nova Siri - APT BA - diretta	Ritorno	150,00	2	365	109.500,00
TOTALE km						341.625,40

Il recepimento di questa modifica comporta un incremento complessivo di percorrenze per la linea di **96.378,36 km.**

3.1.2 CORSE FRA MATERA E BARI

4. *Le coppie di corse tra Matera e Bari previste nella proposta di Piano siano estese, per tutti i giorni della settimana, in modo che complessivamente tra Matera e l’Aeroporto di Bari vi siano in totale 8 coppie di corse cui si aggiungerebbero le 3 coppie di competenza della Regione Puglia per un totale di 11 coppie di corse, ciò mediante revisione delle percorrenze di progetto previste nell’ambito della rete regionale di cui al paragrafo 5.1.1.*

È doveroso evidenziare che il collegamento Matera - Bari è garantito oltre che dai servizi su gomma anche dai servizi ferroviari, per questi ultimi è prevista una frequenza massima di un’ora, che in alcune fasce orarie scende a mezz’ora, per tutto l’arco dell’intera giornata. Pertanto, nell’ottica dell’efficientamento di tutto il sistema del TPL regionale ed in particolare dell’integrazione modale, l’indicazione espressa dal Consiglio Regionale è stata recepita mediante l’istituzione di una ulteriore coppia di corse Matera - Bari, aggiuntiva alle 5 coppie di collegamenti previsti per la stessa relazione prima della chiusura del dibattito consiliare, come possibile rilevare di seguito.

- Modifiche ai servizi indifferenziati di UTOR



La Tabella 379 presente nel paragrafo 9.4.1.1 del primo volume della presente relazione di Piano riporta fra le percorrenze chilometriche indifferenziate confermate, la Linea denominata FAL Linea: 001 come nella tabella sottostante.

Tipologia	Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
Indifferenziate	FAL Linea: 001 - BARI-MATERA-POTENZA	372	33.523,40

Nell'Allegato 1 alla Proposta di Piano approvata sono riportate le seguenti caratteristiche per le corse confermate:

Linea	Direzione	Frequenza	Giorni esercizio	Percorrenze
FAL Linea: 001 - BARI-MATERA-POTENZA	A	Festivo	62	6.100,8
FAL Linea: 001 - BARI-MATERA-POTENZA	R	Festivo	62	6.293
FAL Linea: 001 - BARI-MATERA-POTENZA	A	Festivo	62	6.100,8
FAL Linea: 001 - BARI-MATERA-POTENZA	R	Festivo	62	4.346,2
FAL Linea: 001 - BARI-MATERA-POTENZA	A	Festivo	62	6.336,4
FAL Linea: 001 - BARI-MATERA-POTENZA	R	Festivo	62	4.346,2
Totale km				33.523,40

L'indicazione espressa dal Consiglio Regionale viene recepita prevedendo per due delle coppie di corse sopra riportate la frequenza giornaliera piuttosto che festiva, quindi 365 giorni di esercizio invece di 62. La terza corsa festiva viene soppressa.

Pertanto le percorrenze da confermare avranno le seguenti caratteristiche in termine di linea:

Tipologia	Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
Indifferenziate	FAL Linea: 001 - BARI-MATERA-POTENZA	1.460	134.466,00

e le seguenti caratteristiche in termini di corse:

Linea	Direzione	Frequenza	Giorni esercizio	Percorrenze
FAL Linea: 001 - BARI-MATERA-POTENZA	A	Giornaliera	365	35.916
FAL Linea: 001 - BARI-MATERA-POTENZA	R	Giornaliera	365	37.047,50
FAL Linea: 001 - BARI-MATERA-POTENZA	A	Giornaliera	365	35.916
FAL Linea: 001 - BARI-MATERA-POTENZA	R	Giornaliera	365	25.586,50
Totale km				134.466,00

L'estendimento delle corse a tutti i giorni dell'anno implicano un incremento complessivo di percorrenze di **100.942,60 km**.

- Modifiche ai servizi complementari alla Rete CORE

Sempre sulla base dell'osservazione di che trattasi, al fine di compensare le percorrenze incrementate sulla Linea FAL 001, si procede con la modifica della Linea *Maratea - Policoro*, individuata fra le *Linee di progetto complementari alla rete portante regionale* (cfr. § 5.1.1.2 del primo volume), le cui caratteristiche sono riportate nella tabella sottostante.



Tratta	Direzione	Lunghezza [Km]	Numero corse/gg	Validità [giorni]	Percorrenze annuali [bus*Km/anno]
Maratea-Policoro	A	129.75	2	365	94'718.82
Maratea-Policoro	R	130.21	2	365	95'056.08
TOTALE					189'774.89

La linea nella previsione originaria presenta 2 coppie/giorno; sulla base della risoluzione del Consiglio Regionale si ipotizza di istituire una sola coppia, riservando la possibilità di istituirne una seconda in corso d'opera, anche sulla scorta di domanda non soddisfatta, ciò consente di recuperare complessivamente 94.887,45 km (vedi tabella sottostante).

Tratta	Direzione	Lunghezza [Km]	Numero corse/gg	Validità [giorni]	Percorrenze annuali [bus*Km/anno]
Maratea-Policoro	A	129.75	1	365	47.359,41
Maratea-Policoro	R	130.21	1	365	47.528,04
TOTALE					94.887,45

I programmi d'esercizio che saranno definiti propedeuticamente alla procedura di affidamento dovranno tener conto delle suddette modifiche chilometriche scaturenti dalle indicazioni di cui alle osservazioni n. 3 e n. 4 adottate dal Consiglio Regionale.

Gli incrementi e le soppressioni di percorrenze sopra elaborate, a proposito delle indicazioni di cui ai punti 3 e 4 della risoluzione approvata dal Consiglio Regionale, hanno comportato la rivisitazione di tutte le tabelle riportate nel capitolo 1 della presente sezione, anche con particolare riferimento alla Tabella 26 riportata a pag. 56 e della Tabella 29 di pag. 61 e degli oneri complessivi in capo alla Regione.

Nella Tabella 33 per ciascuna UTOR sono riportate le nuove percorrenze chilometriche, alla luce dei calcoli fatti per soddisfare le osservazioni n. 3 e n. 4, distinte per le diverse tipologie di servizio, e i nuovi importi dei corrispettivi complessivi, per quest'ultimi sono sempre specificate le quote a carico del Bilancio Regionale e le quote a carico dei Bilanci dei Comuni.



Tabella 33. Ipotesi 2 UTOR + UTOR Regionale - Prospetto riepilogativo: ambiti, percorrenze e quantificazione corrispettivi,
CON RECEPIMENTO OSSERVAZIONI CONSIGLIO REGIONALE RISOLUZIONE DCR N. 122_2020 PUNTI n. 3 e 4.

UTOR	Ambito/Lotto di gara	Tipologia di servizio	Percorrenze (Km)	Costo standard - C.S. - (€/Km)	Corrispettivo unitario - C.S.*0,65 - (€/Km)	Corrispettivo totale servizio	Oneri per i servizi extraurbani in capo alla Regione	Oneri per i servizi comunali in capo alla Regione	Oneri in capo ai bilanci comunali
UTOR 1 Potenza	Servizi Comune di Potenza	Servizio Urbano Comune PZ	1.781.827,75	4,19	2,72	€ 4.855.392,77		€ 2.169.476,08	€ 2.685.916,69
	Altri servizi in UTOR 1	Servizi Comunali	2.974.085,75	3,84	2,50	€ 7.430.515,20		€ 5.774.697,42	€ 1.655.817,78
		Servizi Intra UTOR extraurbani	14.790.932,98	3,25	2,11	€ 31.778.497,48	€ 31.778.497,48		
UTOR 2 Matera	Servizi Comune di Matera	Servizio Urbano Comune MT	1.806.093,55	4,1	2,66	€ 4.810.836,17		€ 1.924.537,35	€ 2.886.298,81
	Altri servizi in UTOR 2	Servizi Comunali	1.093.690,22	3,85	2,50	€ 2.735.902,96		€ 2.382.232,93	€ 353.670,03
		Servizi Intra UTOR extraurbani	7.107.103,75	2,79	1,82	€ 13.579.454,54	€ 13.579.454,54		
UTOR REGIONALE	Rete Portante Regionale	Rete Portante Componente CORE	1.998.106,28	2,52	1,63	€ 3.266.662,75	€ 3.266.662,75		
		Tutti gli altri servizi regionali	6.219.237,52	2,66	1,73	€ 10.759.523,63	€ 10.759.523,63		
Totale percorrenze			37.771.078						
Totale (al netto d'IVA)						€ 77.978.605,46	€ 58.145.958,36	€ 12.250.943,78	€ 7.581.703,31
Totale (IVA inclusa)						€ 85.776.466,00	€ 63.960.554,19	€ 13.476.038,16	€ 8.339.873,64
Oneri complessivi in capo alla Regione, compreso IVA							€ 77.436.592,35		

Nota: A percorrenze complessive praticamente invariate (attualmente il totale delle percorrenze del TPL su gomma ammonta 37.873.151 km), gli oneri complessivi in capo alla Regione, compreso IVA, risultano pari a € 77.436.592,35 (€ 63.960.554,19 + € 13.476.038,16) all'anno, **cui aggiungere le compensazioni economiche, come risultanti a seguito della redazione dei PEF.**

Per il Comune di Potenza sarà garantito, inoltre, il contributo straordinario di circa € 690.000,00/anno, per la gestione dei servizi di TPL mediante impianti fissi.



3.1.3 OSSERVAZIONI CHE RIGUARDANO L'ESERCIZIO DEI SERVIZI

Di seguito le ulteriori osservazioni del Consiglio Regionale, relativa all'effettuazione dei servizi di TPL, sempre con la stessa numerazione riportata nella risoluzione approvata con DCR n. 122 del 31.03.2020.

5. *Nei servizi di trasporto pubblico locale della rete regionale che transitano lungo la fondovalle dell'Agri siano effettuate fermate a decorrere dalla data di operatività del piano (e non in corso d'opera come previsto al CAPITOLO 4.1.2 di PAGINA 101) nella stazione di interscambio di Montemurro e di Paterno-Galaino.*
6. *Tutte le linee di trasporto che terminano la propria corsa all'Ospedale San Carlo di Potenza, abbiano come capolinea l'Università degli Studi della Basilicata, via dell'Ateneo Lucano (Campus di Macchia Romana), pur mantenendo l'Ospedale San Carlo come fermata.*

In vari punti della proposta di Piano approvata è ben spiegato che il Comune di Potenza ha previsto la realizzazione di un nuovo Terminal delle linee extraurbane presso il Polo Universitario di Macchia Romana. E difatti il Piano già prevede che sia le linee suburbane che tutti gli altri servizi extraurbani (ipotesi descritta bene nel paragrafo 6.4.4.2 del primo volume) hanno in comune il capolinea in campo urbano, previsto al nuovo Terminal presso il Polo Universitario (vedi Figura 95 pag. 196 del primo volume).

7. *La linea di trasporto pubblico Sita Roccanova-Senise sia diretta eliminando il passaggio da via Montagna (Castronuovo) che crea notevoli disagi soprattutto durante il periodo invernale in considerazione del percorso tortuoso e impervio. In tal modo si consentirebbe agli studenti di raggiungere le scuole ubicate in Senise in soli 15 minuti anziché gli attuali 50. Si rappresenta infatti che la zona Via Montagna di Castronuovo è già servita da tre autobus di linea.*
8. *Tutte le coppie di corse di progetto della linea della rete CORE Francavilla-Salerno e della linea regionale Maratea-Policoro fermino a Latronico.*

Nella predisposizione dei Programmi d'Esercizio propedeutici alla procedura per l'affidamento dei servizi di TPL su gomma si terrà conto delle quattro osservazioni appena riportate.

17. *Dovranno essere evitati tagli a linee dirette da e verso comuni sede di presidi sanitari comprensoriali; per i predetti comuni (sede di presidi sanitari) devono essere previste corse serali (anche a chiamata) con assistenza alla clientela di personale fornito dall'azienda di trasporto.*

A questa osservazione si è data risposta con quanto riportato a proposito dell'osservazione n. 3.



19. Al fine di potenziare l'intermodalità e l'integrazione dei servizi ferro/gomma, i Piani di Bacino devono mantenere i collegamenti attualmente esistenti da e verso le stazioni ferroviarie site sul territorio regionale.

L'intermodalità è alla base del Piano redatto. Tutti i collegamenti ferroviari sono integrati con i servizi su gomma.

Trattazione a sé richiede il punto n. 16 della risoluzione di cui alla DCR N. 122 del 31.03.2020 che riporta:

16. Inserire la condizione secondo cui ogni Comune della Basilicata, oltre ai servizi vincolati (trasporto studenti, lavoratori...), deve poter disporre di almeno una coppia di linee negli orari pomeridiani/serali verso i principali nodi della rete CORE. I chilometri necessari potranno essere recuperati razionalizzando le previsioni contenute nella rete CORE regionale.

Una simile indicazione, di fatto già è contemplata da uno dei principali obiettivi che il Piano dei Trasporti di Bacino intende perseguire, attraverso però l'integrazione modale e l'interscambio. Infatti solo in tal modo è possibile cercare di servire la maggior parte delle aree della regione, comprese quelle più interne con la rete portante dei servizi di TPL automobilistici e quindi anche con la rete CORE di progetto, rimanendo impossibile altrimenti pensare ad una moltiplicazione e generazione di collegamenti punto-punto tra i diversi Comuni e i nodi principali della rete Core esterni alla regione (link stazioni ferroviarie, aeroporti, etc.) sia sotto il profilo tecnico sia ancor più sotto quello della sostenibilità finanziaria.



3.2 Osservazioni afferenti alla fase di predisposizione dei documenti di gara

In questa sezione si riportano le osservazioni che, sebbene contenute nella risoluzione approvata dal Consiglio Regionale circa il Piano in via di approvazione, afferiscono ad una fase successiva all'approvazione dello stesso, la fase di predisposizione dei documenti di gara per la procedura di affidamento dei servizi di TPL su gomma.

Pertanto tutte le osservazioni di tal genere, di seguito riportate numerate come nella risoluzione consiliare approvata, potranno essere oggetto di valutazione da parte delle competenti strutture e del tavolo tecnico che con il Dipartimento regionale della Stazione Unica Appaltante - SUARB - procederà alla predisposizione della documentazione di gara, nel rispetto delle vigenti disposizioni normative di settore nonché dei principi di rilevanza comunitaria:

1. *Nei documenti di gara dovrà essere inserita chiaramente clausola sociale che consenta la salvaguardia dei livelli occupazionali dei lavoratori, fatti salvi i diritti acquisiti ed a prescindere da eventuali tagli e/o riduzione delle percorrenze rivenienti da quanto previsto dal paragrafo 1.8 della sezione 2 della Relazione di Piano.*
2. *Prevedere l'inserimento di una clausola di salvaguardia che preveda la partenza delle attività per i nuovi soggetti gestori che risulteranno aggiudicatari delle gare esclusivamente alla conclusione dell'iter di aggiudicazione di tutti e tre lotti di gara relativi ai tre lotti extraurbani (Rete regionale + 2 UTOR provinciali) al fine di non generare criticità e difficoltà operativa nell'esercizio dei servizi di TPL.*
9. *Le richieste ulteriori pervenute da parte delle Organizzazioni sindacali relative ad esempio a sub-appalto, criteri da stabilire per la partecipazione alle gare di operatori aventi idonea capacità, introduzione di un sistema di tariffazione e di agevolazione per fasce di utenti sui titoli di viaggio, etc., afferiscono alla fase successiva all'approvazione del Piano e dovranno essere tenute in conto in sede di predisposizione dei documenti di gara.*
10. *Gli atti di gara saranno coerenti con i principi e le disposizioni di cui all'art. 51 del Codice dei Contratti ed in particolare, ai sensi del comma 3, a ciascun offerente non potrà essere aggiudicato più di un lotto.*
11. *La documentazione di gara (bando, capitolato di gara, disciplinare, etc.) deve essere predisposta, congiuntamente con la SUARB, avvalendosi anche di esperti nominati dalla Provincia di Potenza, dalla Provincia di Matera, dal comune di Potenza e dal comune di Matera.*
12. *Integrazione con i PUMS: i Piani di esercizio devono integrarsi durante tutta la durata del contratto con i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS) delle due città capoluogo e dei centri di maggiore dimensione*
13. *Inserire, in sede di documentazione di gara e nuovi contratti di servizio, la clausola secondo cui la quantità totale dei chilometri da mettere a gara (per tutti gli UTOR) può essere oggetto di "flessibilità contrattuale" che consenta modifiche e/o variazione nell'esercizio delle linee e dei servizi affidati*



per tutta la durata la vigenza contrattuale. La percentuale offerta per garantire la “flessibilità contrattuale” sarà oggetto di assegnazione di punteggio da inserire nei disciplinari di gara, con una flessibilità minima del 10%.

14. *Transizione verso mezzi di trasporto a zero emissioni: i documenti di gara devono prevedere meccanismi premianti attraverso l’attribuzione di un maggior punteggio alle offerte tecniche che prevedono la sostituzione degli attuali autobus a gasolio e l’applicazione di tecnologie a “zero emissioni” ovvero che avvalgono di sistemi non inquinanti (ad esempio, motori elettrici, c.d. “e-bus”) o che riducono, fino ad azzerarle, le emissioni di anidride carbonica e di polveri sottili.*
15. *Inserire norme sanzionatorie*
 - a) *nel caso in cui i sistemi GPS dei mezzi TPL non dovessero funzionare per un tempo superiore a 7 giorni;*
 - b) *nel caso di mancata trasmissione del flusso di dati relativo al numero di passeggeri.*
18. *Prevedere, nei bandi e capitolati delle UTOR provinciali, valutazioni premiali per la sperimentazione di servizi ad offerta flessibile ed a chiamata, che garantiscano un migliore e più adatto livello delle prestazioni nelle aree interne ed a bassa domanda.*
20. *I 5 capitolati e restanti documenti di gara (per ciascun lotto) devono “integrarsi” tra loro affinché possa essere realizzata sia l’integrazione tariffaria che la bigliettazione unica; in tal senso il capitolato di gara della rete CORE dovrà individuare il soggetto “capofila” del programma regionale di integrazione tariffaria e per la bigliettazione unica; gli altri capitolati di gara dovranno recepire tale previsione.*
21. *Inserire, come elemento premiante, attività di comunicazione e “marketing” sociale finalizzati ad educare all’uso del mezzo pubblico e, quindi, a far crescere, anche nella percezione di cittadini e utenti la domanda di trasporto pubblico locale di qualità.*
25. *Inserire all’interno dei Capitolati di Gara condizioni vincolanti per garantire un livello di comfort garantito dal parco mezzi da impiegare nel servizio. Per quanto condivisibile l’emendamento è comunque afferente ad una fase successiva all’approvazione del Piano, quella di predisposizione dei documenti di gara.*



3.3 Osservazioni afferenti al sistema di tariffazione dei servizi di TPL su gomma e vendita dei titoli di viaggio

22. *Il sistema tariffario dovrà prevedere esenzioni o riduzioni alle fasce sociali “deboli” (disabili, anziani, studenti, disoccupati, ecc.).*
23. *Il sistema tariffario dovrà essere aggiornato con apposita delibera di Giunta che deve prevedere un aggiornamento annuale all’indice ISTAT dei prezzi.*

Entrambe le condizioni sopra richiamate dovranno essere previste con il nuovo sistema tariffario da adottare con apposita Deliberazione di Giunta Regionale prima dell’avvio della procedura di affidamento dei servizi di TPL, come stabilito a pag. 64 del presente volume.

24. *La rete per la emissione dei biglietti deve essere capillare all’interno di ogni comune.*

A pag. 20 del presente volume nel paragrafo 1.3.5, BIGLIETTAZIONE UNICA E SISTEMA DI TARIFFAZIONE INTEGRATA, è ben spiegato che lo stesso sistema sarà oggetto di specifica progettazione, nell’ambito di tale progetto sarà certamente stabilita anche la più idonea rete di vendita dei titoli di viaggio.