

LeM-TTA srl

Consultazione Ex Del. ART 154/2019

Seduta pubblica: presentazione del Documento di Consultazione

Potenza, 21 dicembre 2020



La gara: attività preliminari

La Regione Basilicata ha avviato la procedura di gara per l'affidamento dei servizi di TPL (urbani ed extraurbani su gomma e sostitutivi) del Bacino unico regionale:

- è stato pubblicato (il 06/07/2016, n. 230024-2016-IT) l'**Avviso di preinformazione**, di cui all'art. 7, paragrafo 2 del Regolamento (CE) 1370/2007,
- è stato redatto ed approvato il **Piano di Bacino** (DGR del 21.04.2020 previo parere del Consiglio regionale del 31 marzo 2020);
- si sono svolte due **raccolte dati** (beni strumentali e personale) presso le aziende (marzo/giugno e ottobre/novembre 2020);
- è stata convocata l'odierna **seduta pubblica di Consultazione** con i portatori di interesse.

La gara: i servizi

Il Piano di Bacino ha individuato come servizi da porre a gara complessivamente

37.771.078 vett*km annue.

- I servizi sono articolati in un UTOR Regionale e due UTOR provinciali (che comprendono anche i servizi urbani).
- E' previsto che i servizi urbani dei capoluoghi siano affidati separatamente.
- Pertanto i Lotti di gara previsti sono 5.

UTOR	Ambito/Lotto di gara	Tipologia di servizio	Percorrenze (Km)
UTOR 1 Potenza	Servizi Comune di Potenza	Servizio Urbano Comune PZ	1.781.827,75
	Altri servizi in UTOR 1	Servizi Comunali	2.974.085,75
		Servizi Intra UTOR extraurbani	14.790.932,98
UTOR 2 Matera	Servizi Comune di Matera	Servizio Urbano Comune MT	1.806.093,55
	Altri servizi in UTOR 2	Servizi Comunali	1.093.690,22
		Servizi Intra UTOR extraurbani	7.107.103,75
UTOR REGIONALE	Rete Portante Regionale	Rete Portante Componente CORE	1.998.106,28
		Tutti gli altri servizi regionali	6.219.237,52
Totale percorrenze			37.771.078

La gara: prossimi passi

Le principali attività che la Regione svilupperà nel corso dei prossimi mesi, sono le seguenti:

- Conclusione della procedura di consultazione;
- Pubblicazione **Relazione di Affidamento** (Misura 2 Del. ART 154/201);
- Redazione **Relazione sui Lotti di gara** (ex Misura 6 Delibera ART 48/2017);
- Predisposizione del **PEFS** (Piano economico e finanziario simulato);
- Predisposizione degli **atti di gara**;
- Acquisizione della **documentazione definitiva** relativa al personale ed ai beni oggetto di subentro;
- Pubblicazione del **bando di gara**.

Al termine della presentazione sono indicate le tempistiche delle prossime scadenze.

Relazione di Affidamento (RdA)

La Delibera ART 154/2019 definisce la RdA come:

“documento in cui l’EA descrive gli esiti della procedura di consultazione (con riferimento in particolare alla disciplina dei beni strumentali essenziali/indispensabili, agli aspetti qualitativi del servizio da affidare, al trasferimento del personale e al Piano di accesso al dato), i criteri adottati per definire il PEF simulato, le motivazioni poste a sostegno dell’introduzione di ogni requisito di partecipazione aggiuntivo, nonché eventuali altri aspetti della procedura di affidamento ritenuti opportuni”.

La RdA:

- costituisce parte integrante della documentazione che disciplina la procedura di affidamento;
- è volta a garantire adeguate condizioni di trasparenza e la valutazione della legittimità delle scelte effettuate”;
- è pubblicata sul sito web istituzionale dell’EA;
- è contestualmente trasmessa all’Autorità ai fini di vigilanza, che può formulare osservazioni entro 45 giorni.

Procedura di Consultazione

La Misura 3 della Delibera ART 154 del 2019 (Regolamento ART) dispone che “l’EA individua l’elenco dei **beni strumentali** all’effettuazione del servizio oggetto del nuovo affidamento, successivamente pubblicati unitamente alla documentazione che disciplina la procedura”.

La Misura 4 prevede che, nell’ambito di tali beni strumentali:

- “l’individuazione dei **beni essenziali e indispensabili** da parte dell’EA, e delle successive modalità di messa a disposizione, tiene conto degli esiti dell’apposita consultazione dei soggetti portatori di interesse”;
- la Consultazione ha ad oggetto:
 - l’identificazione dei beni essenziali/indispensabili messi a disposizione dal GU o da altri proprietari, anche aventi caratteristiche analoghe, nei limiti di quanto strettamente necessario allo svolgimento dei servizi oggetto di gara;
 - la ricognizione delle caratteristiche tecnico-funzionali dei predetti beni, delle condizioni economiche e contrattuali di subentro dell’IA o di qualsivoglia altro aspetto relativo alla disciplina dei beni strumentali;

Procedura di Consultazione: altre tematiche

La Misura 4 prevede che la consultazione abbia altresì ad oggetto:

- la definizione delle condizioni di **qualità del servizio**, incluse le relative certificazioni;
- la specificazione di (eventuali) **requisiti di partecipazione** degli operatori, in caso di procedura di gara;
- l'individuazione del **personale** preposto all'erogazione del servizio.

Inoltre, la Consultazione è richiamata dalla delibera ART n. 48/2017 del 30 marzo 2017 relativamente all'individuazione dei **Lotti di gara**.

Beni oggetto di verifica

I beni qui descritti e suscettibili di essere qualificati indispensabili o essenziali, consistono in:

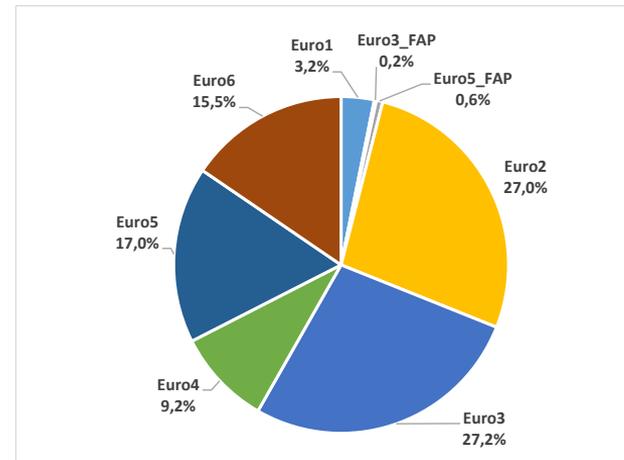
- **Materiale rotabile** (Autobus) utilizzati per l'esercizio dei servizi,
- **Reti, impianti e infrastrutture**
 - depositi e rimesse utilizzati dagli attuali gestori;
 - infrastrutture di rete (impianti ettometrici Potenza);
 - impianti di fermata presenti sulla rete;
 - autostazioni e nodi di interscambio;
- **Altri beni mobili**: infrastrutture hardware e software dei sistemi AVM e di bigliettazione elettronica.

Autobus: parco attuale

Il parco attualmente impiegato su tutti i servizi oggetto di gara (che comprendono i servizi **extraurbani**, i servizi **sostitutivi** dei servizi ferroviari delle FAL e tutti i servizi **urbani** presenti in 47 Comuni) è pari a **973 veicoli**.

La distribuzione per classe di emissione evidenzia l'assenza di vetture Euro 0, ma la presenza di vetture Euro 1 (3,2%) che, ai sensi del comma 11 bis dell'art. 27 del D.L. 50/2017, non potranno essere impiegate con i nuovi contratti di servizio.

Categoria	Numero
Euro1	31
Euro3_FAP	2
Euro5_FAP	6
Euro2	263
Euro3	265
Euro4	90
Euro5	165
Euro6	151
TOTALE	973

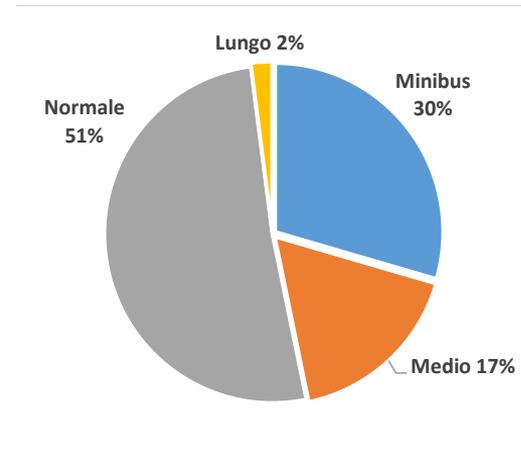
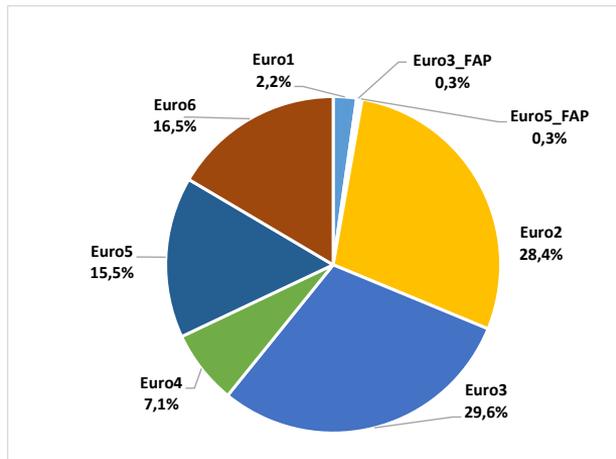


Parco attuale: Servizi Extraurbani

Il parco attualmente impiegato sui servizi extraurbani (due contratti provinciali con COTRAB e servizi sostitutivi FAL) è pari a **756 veicoli**.

- è presente un numero esiguo di vetture **Euro 1**;
- un terzo del parco è composto da vetture più moderne (**Euro 5 - 6**), con meno di dieci anni di anzianità;
- il **30% di minibus** (meno di 8 mt e in larga parte M2) e il 17% medi (fino a 10 mt).

Categoria	Numero
Euro1	17
Euro3_FAP	2
Euro5_FAP	2
Euro2	215
Euro3	224
Euro4	54
Euro5	117
Euro6	125
TOTALE	756



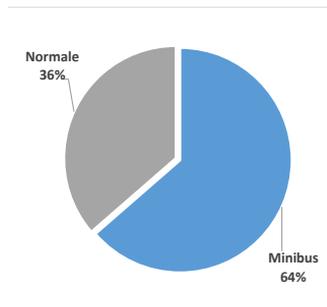
Parco attuale: Servizi Urbani dei Capoluoghi

Il parco attualmente impiegato sui servizi urbani nei comuni Capoluogo è pari **44 veicoli a Potenza e 36 a Matera**:

- assenza veicoli Euro 1 (anche Euro 2 a Matera);
- significativa **quota di minibus** sul totale (64% per Potenza e 44% per Matera).

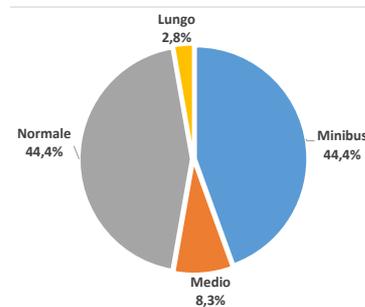
Urbani minori: Potenza

Categoria	Numero
Euro1	0
Euro3_FAP	0
Euro5_FAP	3
Euro2	11
Euro3	4
Euro4	0
Euro5	26
Euro6	0
TOTALE	44



Urbani minori: Matera

Categoria	Numero
Euro1	0
Euro3_FAP	0
Euro5_FAP	0
Euro2	0
Euro3	5
Euro4	7
Euro5	2
Euro6	22
TOTALE	36



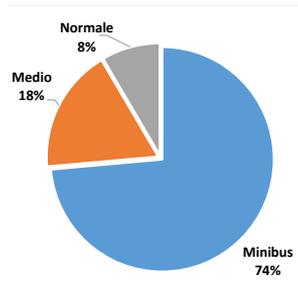
Parco attuale: Servizi Urbani minori

Il parco attualmente impiegato sui servizi urbani nei comuni minori è pari **106 veicoli per la provincia di Potenza e 31 per la provincia di Matera**:

- presenza marginale di vetture Euro 1;
- significativa **quota di minibus** sul totale (74% per Potenza e 64% per Matera);
- molto diffuso l'utilizzo di **veicoli per servizi extraurbani** (Classe III, categoria M2).

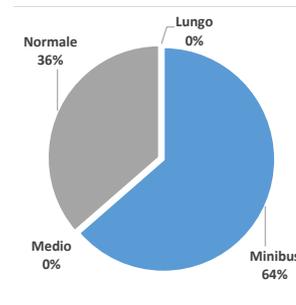
Urbani minori: Potenza

Categoria	Numero
Euro1	10
Euro3_FAP	0
Euro5_FAP	1
Euro2	33
Euro3	28
Euro4	18
Euro5	12
Euro6	4
TOTALE	106



Urbani minori: Matera

Categoria	Numero
Euro1	4
Euro3_FAP	0
Euro5_FAP	0
Euro2	4
Euro3	4
Euro4	11
Euro5	8
Euro6	0
TOTALE	31



Autobus: parco necessario

Il parco necessario per l'esercizio dei servizi oggetto della gara viene individuato calcolato sulla base delle corse contemporanee in ora di punta.

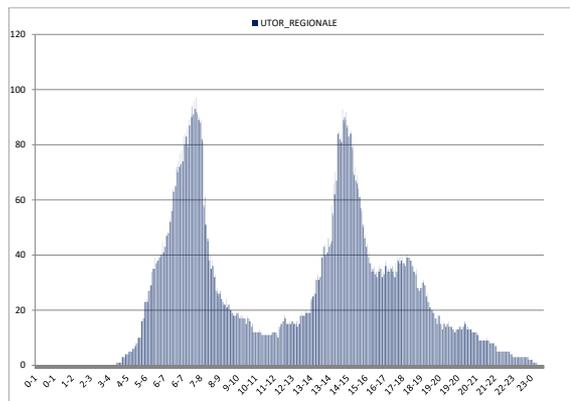
Il Metodo utilizzato per calcolarlo prevede i seguenti passaggi:

1. **Calcolo del MIV** (Massimo Impiego Veicoli), tramite l'analisi delle corse contemporanee massime nella fascia oraria 07.00-09.00, che corrispondono al numero minimo di autobus tecnicamente necessari per svolgere il servizio
2. **Correzione** di tale dato, in modo parametrico, per tenere conto della rigidità nella distribuzione dei mezzi sull'intero lotto (incremento del 10%)
3. **Aggiunta di una quota di scorte** tecniche per la manutenzione dei mezzi e gli imprevisti (ulteriore incremento del 30%)

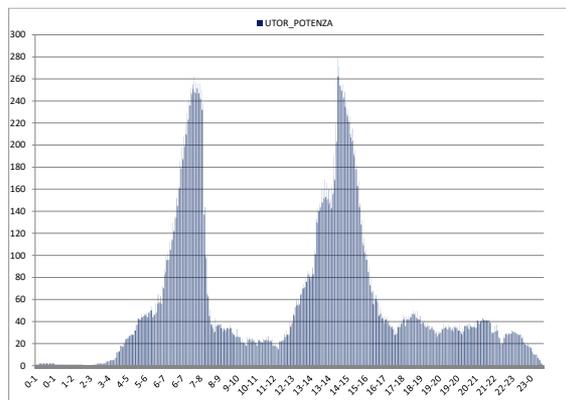
Parco necessario: MIV

Il MIV dei diversi UTOR, per i **servizi extraurbani**, è stato calcolato analizzando i Programmi di esercizio (PdE) elaborati per il Piano di Bacino, con riferimento agli orari di partenza/arrivo in un giorno tipo feriale dell'orario invernale scolastico.

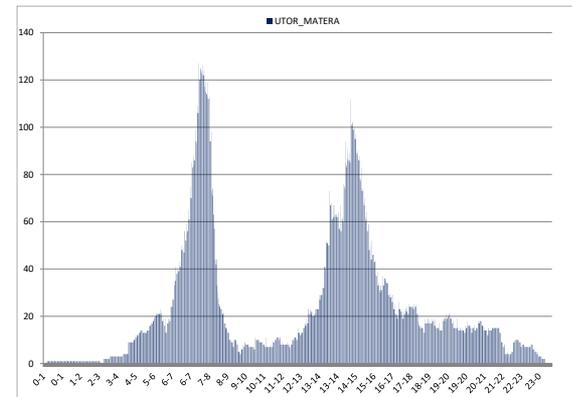
UTOR Regionale: 97 autobus



UTOR Potenza: 280 autobus



UTOR Matera: 127 autobus



Parco necessario: quantificazione

Applicando la metodologia descritta, **gli autobus stimati come «necessari», sono complessivamente 937** (come dettagliato nella tabella per singolo UTOR/tipologia di servizio), rispetto ad un parco attuale di 973 che è ritenuto non ottimale sia per la significativa articolazione delle aziende effettivamente operanti (oltre 60) sia a causa dell'elevata età media che riduce l'affidabilità media degli autobus ed aumenta le scorte necessarie.

Tipologia	MIV	Corr. tecnica 10%	Scorte 30%	Totale (Necessari)	Attuali (circolanti)
REGIONALE	97	10	32	139	146
UTOR PZ (Extra)	280	28	92	400	420
UTOR PZ (Urbani)	74	7	24	105	106
UOTR MT (Extra)	127	13	42	182	191
UOTR MT (Urbani)	22	2	7	31	31
URBANO PZ	31	3	10	44	44
URBANO MT	25	3	8	36	36
TOTALE	656	66	215	937	973

N.B.: Per i **servizi urbani** si è provvisoriamente considerato il parco attuale come necessario.

Beni essenziali/indispensabili: Condizioni

Per individuare i beni indispensabili e quelli essenziali per l'effettuazione del servizio di TPL devono essere verificate cumulativamente diverse condizioni.

«Beni Essenziali» e «Beni Indispensabili» sono due categorie diverse: la **condivisibilità** o meno del bene ne determina la potenziale appartenenza all'una o l'altra categoria.

Beni essenziali	Beni indispensabili
a) condivisibilità	a) non condivisibilità;
b) non sostituibilità	b) non sostituibilità;
c) non duplicabilità a costi socialmente sostenibili	c) non duplicabilità a costi socialmente sostenibili
d) dominanza.	

Materiale rotabile: applicazione dei criteri ART

La verifica delle condizioni proposta è la seguente:

- la **non divisibilità** è sempre verificata per il materiale rotabile perché è possibile solo un utilizzo esclusivo e concorrente. Pertanto, per il materiale rotabile può essere «indispensabile» ma non «essenziale» (divisibile);
- la **non sostituibilità** è verificata quando i potenziali concorrenti hanno, direttamente o indirettamente, la disponibilità immediata di un parco della dimensione e con le caratteristiche minime previste dalla procedura di gara;
- la **non duplicabilità a costi socialmente sostenibili**, è verificata quando il mercato non è in grado di fornire, nei tempi compatibili con la procedura di gara, la fornitura del parco necessario, ovvero quando i veicoli sono stati acquistati con contributi pubblici, non ancora ammortizzati.

Autobus Indispensabili

Pertanto:

- la condizione di «non sostituibilità» è pienamente verificata per l'intero parco;
- la condizione di «non duplicabilità», prevedendo un congruo periodo di tempo tra l'aggiudicazione e l'avvio del servizio (tale da consentire di acquistare sul mercato autobus, nuovi e/o usati in numero sufficiente), è verificata solo per gli **autobus acquistati con contributo pubblico** la cui vita tecnica non sia ancora esaurita (il costo non sarebbe «socialmente sostenibile»).

Applicando il criterio di vita tecnica pari a 10 anni (al 01/01/2022, data stimata per l'avvio dei contratti di servizio affidati tramite la gara in oggetto), possono essere considerati come **indispensabili 136 autobus** (pari a circa il 14% del parco necessario).

Investimenti finanziati in corso

La Regione Basilicata ha avviato un significativo Piano d'Investimenti (finanziato da risorse nazionali ed europee). Negli ultimi due anni sono stati adottati 5 provvedimenti regionali ed un altro è in preparazione, grazie ai quali:

- sono già entrati in esercizio di **99 autobus*** (4 urbani e 95 extraurbani);
- entro il prossimo anno (quindi prima dell'avvio dei servizi oggetto di gara) si stima che entreranno altri **172 autobus** (68 urbani e 103 extraurbani) in esercizio e, in quanto contribuiti (con vincolo di reversibilità previsto per legge), andranno ad incrementare la categoria degli autobus indispensabili.

Origine	Provvedimento nazionale	DGR	Già acquistati 2018-2020	Avvio Entro 2021
Fondo naz./PNSMS: annualità 2015-2016	D.I. 345/2016	DGR 1351/17 e DGR 72/18	56	14
Fondo naz./PSNMS: annualità 2017-2019	DM 25/2017	DGR da approvare		15
FSC 2014/2020	Del. CIPE 54/16 e 12/18	DGR 1326_2018	39	8
POR FESR 2014-2020		P. O. FESR Basilicata 2014-2020	4	23
"Fondo Investimenti 2018-2019"	DM 223_2020	DGR 799/2020		33
PSNMS: Fondi regionali 2019-2033	D.I. 81_2020	DRG 917/2020		79
	Totale		99	172

(*) Sono compresi nei 136 autobus attualmente circolati e dichiarati «Indispensabili».

Investimenti finanziati previsti

I provvedimenti nazionali già approvati (quindi senza considerare eventuali altri finanziamenti nazionali e dei programmi europei dal 2020 in poi, compresi quelli legati al «Recovery Fund»), consentono di stimare gli ulteriori autobus che potranno essere acquistati con contributi pubblici durante l'intera durata contrattuale prevista (10 anni).

Con una media di 35 autobus annui, considerando gli investimenti di deliberati e attuati o in via di attuazione, si potranno **sostituire oltre 600 autobus, pari a due terzi del parco necessario.**

Fondo	Provv. nazionale	DGR	Già acquistati 2018-2020	Entro avvio 2021	Anno di affidamento (immissione in circolazione)										TOTALE	
					1 2022	2 2023	3 2024	4 2025	5 2026	6 2027	7 2028	8 2029	9 2030	10 2031		
Fondo naz./PNSMS: 2015-2016	D.I. 345/2016	DGR 1351/17 e DGR 72/18	56	14												
Fondo naz./PSNMS: 2017-2019	DM 25/2017	DGR da approvare		15												
FSC 2014/2020	Del. CIPE 54/16 e 12/18	DGR 1326_2018	39	8												
POR FESR 2014-2020		-	4	23												
"Fondo Investimenti 2018-2019"	DM 223_2020	DGR 799/2020		33	8	8	8	3	3	3	2	2	2	2	2	
PSNMS: Fondi regionali 2019-2033	D.I. 81_2020	DRG 917/2020		79	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	
	Totale		99	172	39	39	39	34	34	34	33	33	33	33	33	619

Autobus Disponibili

Al fine di garantire una maggiore contendibilità della gara saranno inoltre messi a disposizione dei concorrenti quei veicoli, non classificati come indispensabili, ma per i quali gli *incumbent* hanno manifestato disponibilità alla vendita o locazione a favore del subentrante (disponibilità che dovrà essere successivamente formalizzata).

Gli autobus disponibili, pari a 562, sono molto numerosi. Parte di essi, tuttavia, saranno rottamati per essere sostituiti con gli autobus previsti dal Piano degli Investimenti. Si stima che gli autobus disponibili residui saranno comunque pari a **circa 450**.

Riepilogo Autobus

Considerando:

- i bus indispensabili già circolanti (con obbligo di subentro);
- i bus indispensabili acquistati entro il 2021 (con obbligo di subentro);
- i bus disponibili residui (rilevabili in opzione dal subentrante).

I **bus residui**, rispetto a quelli stimati come necessari, che gli eventuali subentranti dovranno reperire sul mercato (nuovi o usati), **saranno 185** (circa il 20% del totale).

Tipologia	Necessari	Indispensabili			Totale	
		(Attuali)	(Investimenti)	Disponibili	Da trasferire	Mancanti
REGIONALE	139	23	20	69	112	27
UTOR PZ (Extra)	400	67	57	198	323	77
UTOR PZ (Urbani)	105	2	34	26	62	43
UOTR MT (Extra)	182	30	26	90	147	35
UOTR MT (Urbani)	31	4	11	14	29	2
URBANO PZ	44	0	23	21	44	0
URBANO MT	36	9	0	27	36	0
TOTALE	937	136	171	445	752	185

Autobus da trasferire: valorizzazione

I beni indispensabili devono essere trasferiti al gestore subentrante al prezzo più alto tra il valore netto contabile e il Valore di mercato (fermo restando che il primo non possa superare del 5% il secondo), comunque **al netto del valore del contributo** eventualmente ricevuto e non ancora ammortizzato.

Per stimare il valore di mercato degli autobus deve essere utilizzata la metodologia indicata nella Misura 9 dell'Allegato A alla delibera ART n.154/2019, che riprende quella prevista dalla Norma UNI 11282/2008.

Si propone di applicare tale metodologia di valorizzazione **anche per gli autobus individuati come «disponibili» ma non indispensabili**, così da avere un criterio oggettivo e univoco di valorizzazione.

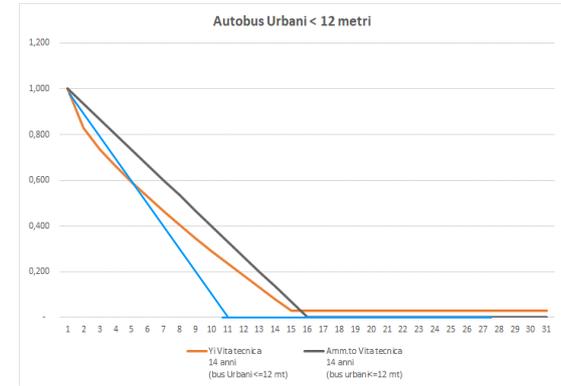
Autobus da trasferire: valorizzazione UNI

La formula per calcolare il valore di mercato è la seguente:

$$V_{ai} = (V_{ri} * Y_i * \alpha * \beta * \gamma) - CON_i$$

dove:

- V_{ai} = Valore di ciascun veicolo
- V_{ri} = Valore di rimpiazzo calcolato per ciascun veicolo. Si ottiene moltiplicando il valore d'acquisto iniziale per il coefficiente di rivalutazione IPP (indice dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali, settore economico dei mezzi di trasporto).
- Y_i = indice di longevità residua che rappresenta il decadimento naturale del veicolo riferito a determinate condizioni di utilizzo, manutenzione e di durata di vita (valore compreso fra 0,03 ed 1,00 come riportato nella Norma UNI) e bastato su una vita tecnica pari a 14 anni per un autobus di 12 metri.
- α = coefficiente correttivo dell'indice di longevità residua in funzione della percorrenza media annua effettiva.
- β = coefficiente correttivo dell'indice di longevità residua in funzione dello stato di conservazione del parco autobus (compreso fra 0,90 e 1,05) che dovrà essere determinato in base ad una serie di controlli/ispezioni su un campione della flotta.
- γ = coefficiente correttivo dell'indice di longevità residua, funzione della capacità prestazione del parco autobus, (compreso fra 0,96 e 1,08) che computa la capacità di rispondere alla richiesta di servizio.
- CON_i = valore non ancora ammortizzato dell'eventuale contributo pubblico ricevuto.



Depositi: Situazione attuale

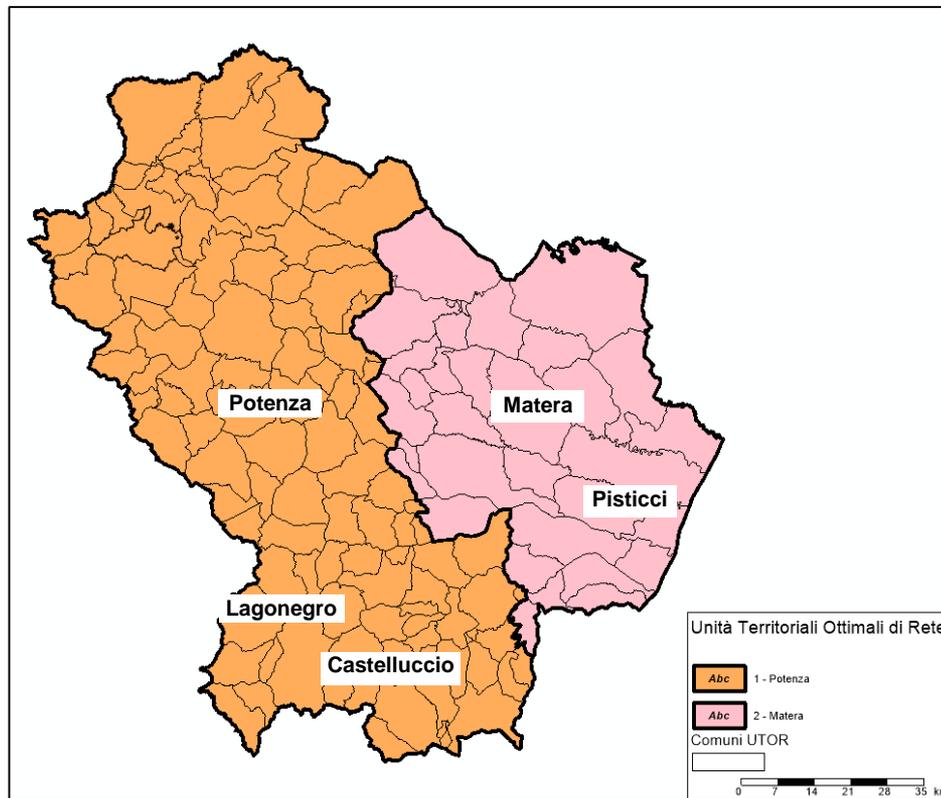
Poche aziende hanno comunicato i dati degli impianti utilizzati

Gli operatori del COTRAB (che oggi gestisce i servizi extraurbani delle due Province) e quelli che svolgono i servizi urbani sono tutti privati e le strutture che utilizzano non sono state realizzate con contributi pubblici e non sono sottoposte a vincoli. Inoltre sono quasi tutti utilizzati in modo promiscuo anche per altri servizi non oggetto di gara

Queste aziende non hanno quindi fornito la disponibilità a mettere a disposizione le aree attualmente utilizzate, con l'eccezione di una rimessa nel Comune di **Pignola (PZ)** e la Rimessa utilizzata per il servizio urbano di **Matera** (ma solo in cessione della proprietà)

Sono però presenti gli **impianti utilizzati da FAL** (di proprietà regionale) che possono fornire una prima base e che sono presenti in entrambe le province (compresi i capoluoghi) con una superficie complessiva superiore ai 30.000 mq, quindi in grado di ospitare circa 300m veicoli, pari ad un terzo della flotta complessivamente necessaria.

Rimesse: impianti FAL



Rimesse: Applicazione Criteri ART

Le Rimesse si considerano non condivisibili, quindi possono essere solo «Indispensabili» ma non «Essenziali». Le altre condizioni sono:

- la **non sostituibilità**: quando sul mercato non esistono alternative per reperire strutture analoghe già attrezzate o comunque rapidamente adattabili;
- la **non duplicabilità** a costi socialmente sostenibili, condizione verificata quando gli impianti necessari:
 - non possono neanche essere realizzati ex novo (in tempo) perché mancano aree disponibili adeguate, oppure per vincoli normativi/urbanistici,
 - pur essendo duplicabili tecnicamente, il costo di realizzazione dell'intervento non sia socialmente sostenibile.

Rimesse: impianti indispensabili

L'applicazione dei criteri ART, come declinati nella pagina precedente, allo specifico contesto della Regione Basilicata, deve tenere conto che:

- il servizio è estremamente diffuso rendendo non necessaria (o preferibile) la presenza di grandi impianti dove concentrare larga parte del parco;
- l'articolazione in 5 Lotti limita il numero di autobus per Lotto entro le 300 vetture;
- sul territorio sono facilmente reperibili aree per il parcheggio fino a 30 vetture (3.000 mq), nonché Strutture facilmente utilizzabili come rimesse;
- il mercato vede la presenza di oltre 60 operatori di TPL in possesso di piazzali già attrezzati.

Si considerano indispensabili gli impianti utilizzati da FAL e di proprietà Regionale di: Potenza, Matera, Castelluccio (PZ), Lagonegro (PZ) Pisticci (MT).

Si prevede vengano messi a disposizione in locazione, in opzione, senza obbligo di utilizzo.

Autostazioni: Criteri ART

Per le autostazioni la condizione di:

- «condivisibilità» è sempre verificata, essendone possibile l'uso da parte di diversi operatori. Pertanto le autostazioni sono suscettibili di essere individuati come “essenziali”.
- «non sostituibilità» è sempre verificata, essendo le autostazioni un nodo essenziale della rete dei servizi di TPL;
- «non duplicabilità a costi socialmente sostenibili», è verificata per le stesse motivazioni, in particolare nel caso siano di proprietà di enti locali ed inserite in modo strutturale all'interno del tessuto urbanistico;
- «la dominanza», si ritiene presente per definizione non esistendo un mercato di tali beni.

Pertanto, si ritiene che le autostazioni, in quanto parte della rete, siano tutte classificabili come beni essenziali.

Autostazioni: impianti esistenti e previsti

Le autostazioni presenti e previste sono concentrate nelle città di Potenza e Matera e sono tutte di proprietà comunale ed utilizzabili senza oneri da parte dei gestori dei servizi di TPL.

Le autostazioni (nodi di interscambio previsti dal Piano Regionale dei Trasporti della Regione) sono le seguenti:

- Potenza:
 - Terminal Gallitello (presso Stazione FAL Potenza Inferiore)
 - Terminal Basento (presso la stazione Potenza centrale)
 - Polo Universitario/Ospedale San Carlo
- Matera:
 - Piazza della Visitazione
 - Serra rifusa

Paline & Pensiline

Non esiste un sistema unico di informazione e classificazione delle fermate.

Gli impianti di fermata sono costituiti prevalentemente da una semplice palina. In sede di gara sarà oggetto di valutazione delle offerte dei concorrenti un **piano di complessiva sostituzione e ammodernato degli impianti di fermata** e delle informazioni presenti, anche finalizzato a fornire un'immagine unitaria della rete e del servizio.

Attualmente sono disponibili soltanto informazioni parziali.

Si coglie l'occasione della procedura di Consultazione per favorire la raccolta delle ulteriori informazioni (da parte dei gestori uscenti e degli enti locali) sugli impianti di fermata anche non indispensabili. In particolare per le pensiline, presenti in ogni caso in numero estremamente limitato.

ICT: AVM & SBE

I sistemi di bigliettazione utilizzati dai gestori uscenti saranno sostituiti dalle dotazioni hardware e software nell'ambito del prossimo finanziamento regionale per l'attuazione del Progetto, in corso di redazione, del **nuovo Sistema di Tariffazione Integrata e Bigliettazione Unica Regionale**.

I sistemi AVM e conta-passeggeri, recentemente implementati unitamente agli autobus acquistati con contributo pubblico, non ancora ammortizzato, saranno considerati indispensabili e parte integrante dell'autobus stesso.

I beni acquistati con il citato finanziamento regionale **saranno classificati come indispensabili** e pertanto resi disponibili al soggetto vincitore della procedura di gara per l'assegnazione del servizio (sia perché contribuiti sia perché relativi a tecnologie aggiornate).

Ulteriori sistemi, potranno essere considerati indispensabili solo **se compatibili** con il nuovo sistema regionale e se installati su autobus oggetto di trasferimento alle Imprese affidatarie.

Personale: raccolta dati

La raccolta dati presso i gestori è stata aggiornata anche in riferimento ai dati relativi al personale.

La nuova raccolta dati (settembre-novembre 2020) si riferisce alla situazione al 31/12/2019 e ha coperto tutti i contratti di servizio attivi ed è stata strutturata per:

- raccogliere informazioni anche sul personale impiegato in modo promiscuo su servizi di versi dal TPL oggetto della procedura di gara;
- rendere più agevole la quantificazione del personale oggetto di subentro l'attribuzione del personale ai diversi Lotti di gara;
- articolare meglio le informazioni relative alle diverse componenti del costo del personale, anche al fine di una più puntuale verifica della correttezza e congruità delle informazioni.

Personale: quantificazione

I dati raccolti, che richiedono ancora alcune verifiche di congruità ed integrazione di informazioni (in alcuni casi incomplete) direttamente con le aziende, consentono di fornire alcune importanti informazioni quantitative indicative:

- gli addetti complessivamente coinvolti sono pari a **1.224** (all'90% impegnati a tempo pieno sui servizi oggetto di gara);
- tra questi sono presenti **950-970 autisti** (verifica dei profili in corso);
- dei restanti circa 250 addetti:
 - 48 sono addetti alle Scale mobili/Ascensori di Potenza,
 - 60 sono addetti alla manutenzione;
 - 42 di supporto all'esercizio;
 - 100 sono addetti amministrativi/commerciali.

Il **costo medio** del personale a tempo pieno è pari a circa **36.180 euro**, quello del personale part time è pari a 33.500 euro per FTE (*full time equivalent*).

Personale: Clausola sociale

L'obbligo di trasferimento del personale impiegato dal gestore uscente all'Impresa Affidataria del servizio aggiudicatario è oggi sancito dalla normativa nazionale.

La lettera e) del comma 6 dell'art. 48 del D.L. 50/2017 (testo vigente) prevede l'obbligo di «**trasferimento senza soluzione di continuità di tutto il personale dipendente**» e sia garantita al personale la contrattazione nazionale e quella integrativa del gestore uscente.

La norma, pur essendo non derogabile dalla normativa regionale e coerente con essa: l'art.18 della Legge Regionale 22/98 prevede infatti che «in tutti i casi di subentro di impresa al precedente gestore va considerata la tutela dei livelli occupazionali e delle posizioni giuridiche, normative ed economiche, previste dalla contrattazione di 1° e 2° livello (....)»

Clausola sociale: Regole ART

La nuova Delibera ART 154/2019 (che ha sostituito la precedente 49/2015) regola la clausola sociale nel rispetto dei criteri indicati dal citato D.L. 50/2017.

La **misura 21** prevede che «l'EA prevede nella documentazione di gara apposita disciplina in merito alla clausola sociale, a tutela del personale del GU impiegato nello svolgimento del servizio da affidare» e che:

«l'EA individua il personale da trasferire **previa consultazione del GU e delle organizzazioni sindacali** territorialmente competenti (....), da effettuarsi, se ritenuto opportuno, nell'ambito della procedura di cui al punto 5 della Misura 4».

Pertanto nell'ambito delle attività propedeutiche alla presente Consultazione pubblica è stata svolta una consultazione specifica con gli attuali gestori e le organizzazioni sindacali.

Per la definizione dei contenuti della Clausola sociale, inoltre, la Regione Basilicata terrà conto anche delle eventuali osservazioni che saranno trasmesse nell'ambito della presente Consultazione.

Clausola sociale: Personale da trasferire

Elemento centrale della clausola sociale è rappresentato dai criteri per:

- individuare il personale cui si applica (che quindi ha diritto ad essere trasferito all'Impresa affidataria)
- attribuire il personale così individuato al singolo Lotto di gara, nel caso di azienda oggi operante su servizi attribuiti a diversi Lotti.

Dovrà quindi essere verificato l'effettivo impiego sui servizi oggetto di gara di competenza della Regione Basilicata e, nell'ambito di questi, sui singoli Lotti di gara, in particolare per il personale eventualmente impiegato in modo promiscuo e per il personale indiretto.

Per la Redazione dei PEFS dei Lotti di gara si procederà all'esatta quantificazione del personale attribuito ai diversi lotti, cui seguirà la puntuale individuazione al fine di predisporre gli elenchi da allegare alla documentazione di gara.

Clausola sociale: Criteri

Per individuare ed attribuire ai singoli Lotti il personale da trasferire si applicheranno i seguenti criteri generali.

Sono trasferiti all'Impresa affidataria ed attribuiti allo specifico Lotto:

- tutti gli autisti attualmente impiegati in modo esclusivo nella produzione dei servizi oggetto di gara (o del Lotto);
- quota parte degli autisti impiegati in modo promiscuo sui servizi oggetto di gara e su altri servizi, applicando i seguenti criteri:
 - individuazione del numero di autisti da trasferire all'IA applicando un criterio di proporzionalità in base alle ore di guida svolte sui diversi servizi;
 - individuazione dei singoli autisti da trasferire, previo accordo con le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, con priorità per gli autisti con maggiore quota di ore dedicate allo svolgimento dei servizi oggetto di gara.

Il personale di manutenzione e quello indiretto verrà quantificato con le stesse proporzioni applicate per il personale di guida (autisti).

Lotti Individuati/UTOR

La scelta dell'**articolazione in 5 Lotti di gara** (che sarà più dettagliatamente approfondita nella Relazione ex Misura 6 - Del. ART 48/2017) deriva dalle considerazioni ed analisi riassunte nei Documenti:

- «Proposta di Piano di Bacino Regionale del Trasporto Pubblico Locale – Analisi e Scenari»
- «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».

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

La proposta di organizzazione del Bacino regionale in 2 Unità Territoriali Ottimali (UTOR) Provinciali (articolate ciascuna in 2 Lotti di gara) e una Regionale e rappresenta un punto di **equilibrio** tra l'esigenza di **economie di scala** connesse ad una adeguata dimensione della rete e di **contendibilità** dei lotti di gara, come previsto dalla Del. ART 48/2017 e dal comma 4 dell'ART. 48 del D.L. 50/17.

Prossimi passi

- Entro mercoledì 23 dicembre pubblicazione del Documento di Consultazione
- Entro il 15 gennaio 2021 ricezione delle eventuali osservazioni e contributi da parte degli stakeholder, in forma scritta via PEC
- Entro il 31 gennaio 2021:
 - pubblicazione della **Relazione di Affidamento** e trasmissione della stessa all'ART
 - trasmissione all'ART della **Relazione sui Lotti** Ex misura 6 della Del. ART 48/2017