



REGIONE BASILICATA

Dipartimento Infrastrutture e Mobilità
Ufficio Trasporti

Procedura aperta per l'affidamento della gestione e dell'esercizio dei servizi di TPL su gomma comunali ed extraurbani di competenza della Regione Basilicata

RELAZIONE DI CONSULTAZIONE

(Allegato A alla Delibera A.R.T. n.154/2019)

Con la consulenza specialistica di LeM TTA - dott. Simone Gragnani

21 dicembre 2020

Sommario

1	PREMESSA.....	3
2	SERVIZI OGGETTO DI GARA.....	4
3	PROCEDURA DI CONSULTAZIONE	5
3.1	REGOLAMENTAZIONE ART	5
3.2	FASI DELLA PROCEDURA DI CONSULTAZIONE	5
4	PROCEDURA DI RICOGNIZIONE E DI RACCOLTA DATI SU BENI STRUMENTALI	7
5	IL MATERIALE ROTABILE UTILIZZATO DAGLI ATTUALI GESTORI (AL 31/12/2019).....	9
5.1	PARCO COMPLESSIVO	9
5.2	AUTOBUS ATTUALI: SERVIZIO EXTRAURBANO.....	9
5.3	AUTOBUS ATTUALI: SERVIZIO URBANO DI POTENZA.....	10
5.4	AUTOBUS ATTUALI: SERVIZIO URBANO DI MATERA	11
5.5	AUTOBUS ATTUALI: SERVIZI URBANI MINORI DELLA PROVINCIA DI POTENZA	12
5.6	AUTOBUS ATTUALI: SERVIZIO URBANI MINORI DELLA PROVINCIA DI MATERA	13
6	MATERIALE ROTABILE NECESSARIO PER IL SERVIZIO	15
7	PROPOSTA DI CLASSIFICAZIONE DEI BENI STRUMENTALI	18
7.1	CRITERI DI CLASSIFICAZIONE DEI BENI STRUMENTALI	18
7.2	MATERIALE ROTABILE.....	18
7.3	PROPOSTA DI CLASSIFICAZIONE DEI BENI STRUMENTALI: RIMESSE, AUTOSTAZIONI E FERMATE.....	22
7.3.1	<i>Autostazioni</i>	22
7.3.2	<i>Rimesse</i>	23
7.3.3	<i>Impianti di Fermata</i>	24
7.4	PROPOSTA DI CLASSIFICAZIONE DEI BENI STRUMENTALI: ALTRI BENI MOBILI (INFRASTRUTTURE HARDWARE E SOFTWARE).....	25
8	TRASFERIMENTO DEL PERSONALE	26
8.1	NORMATIVA	26
8.2	DATI RACCOLTI PRESSO I GESTORI	26
8.3	CLAUSOLA SOCIALE E RIPARTIZIONE DEL PERSONALE	27
9	LOTTE DI GARA.....	29
10	REQUISITI DI PARTECIPAZIONE.....	30

1 PREMESSA

Con Avviso di pre-informazione, di cui all'art. 7, paragrafo 2 del Regolamento (CE) 1370/2007, pubblicato in data 28.01.2017, sulla GUE n. 230024-2016-IT del 06/07/2016 la Regione Basilicata ha notificato l'avvio di una procedura ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale attribuiti alla propria competenza dall'articolo 1 della Legge Regionale 7 del 30 aprile 2014 e s.m.i..

E' stato successivamente redatto ed approvato il Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale (approvato con DGR del 21.04.2020 previo parere del Consiglio regionale del 31 marzo 2020).

Il presente documento costituisce la Relazione di Consultazione finalizzata alla Consultazione pubblica di cui alla Misura 4 dell'Allegato A alla Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n.154/2019 (ne seguito anche "Delibera ART"), i cui esiti saranno contenuti nella Relazione di Affidamento (RdA) prevista dalla citata Delibera ART.

La Delibera ART ha definito le misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relative alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici e sostituisce la precedente Delibera n.49/2015.

La RdA è il "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 (in caso di gara), nonché eventuali altri aspetti della procedura di affidamento ritenuti opportuni".

La Misura 2 della medesima delibera (punto 2) prevede, inoltre, che:

- "l'EA redige un'apposita Relazione di Affidamento, che costituisce parte integrante della documentazione che disciplina la procedura di affidamento, pubblicata sul sito web istituzionale dell'EA e contestualmente trasmessa all'Autorità ai fini di vigilanza, volta a garantire adeguate condizioni di trasparenza e la valutazione della legittimità delle scelte effettuate"
- "l'Autorità può formulare osservazioni entro 45 giorni dal ricevimento della predetta RdA."

2 SERVIZI OGGETTO DI GARA

Il Piano di Bacino del TPL della Regione Basilicata ha individuato come servizi da porre a gara complessivamente 37.771.078 vett*km annue.

I servizi sono articolati in tre UTOR (Unità Territoriali Ottimali di Rete):

- un UTOR Regionale
- due UTOR provinciali, che comprendono anche i servizi urbani.

Ai fini dell'affidamento del servizio, gli UTOR provinciali sono stati articolati in due lotti ciascuno:

- uno che comprende i servizi extraurbani e quelli urbani dei comuni non capoluogo;
- uno relativo ai servizi urbano del Capoluogo.

Pertanto, i Lotti di gara previsti sono 5.

Tutta la documentazione attinente al predetto Piano di Bacino è stata pubblicata sul sito istituzionale della Regione Basilicata, a cui si rimanda per tutti i necessari approfondimenti, per l'inquadramento sintetico del servizio attuale e per l'illustrazione del servizio di progetto.

La seguente tabella riporta in sintesi i servizi oggetto di gara e la loro articolazione, così come previsti dal Piano di Bacino.

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

Tabella 1 – Tabella riepilogativa dei servizi oggetto di gara (Piano di Bacino del TPL della Regione Basilicata – Aprile 2020).

3 PROCEDURA DI CONSULTAZIONE

3.1 Regolamentazione ART

La Misura 3 della Delibera ART 154 del 2019 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;

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.

Pertanto, il giorno 21.12.2020 si è tenuta la seduta di consultazione, in modalità telematica, previamente convocata con Avviso pubblicato sul sito della Regione Basilicata e trasmesso alle principali associazioni datoriali delle imprese di TPL nazionali e delle imprese costruttrici di autobus, alle organizzazioni sindacali di settore più rappresentative, alle associazioni dei consumatori e ai principali organi di stampa di settore.

3.2 Fasi della Procedura di consultazione

La procedura si compone delle seguenti fasi:

- a) Convocazione della seduta pubblica di consultazione dei soggetti portatori di interessi ai fini dell’individuazione dei beni essenziali e indispensabili per lo svolgimento del servizio e delle modalità di successiva messa a disposizione dell’aggiudicatario;
- b) Svolgimento della seduta di consultazione durante la quale viene illustrata la proposta di classificazione dei beni strumentali elaborata dalla Regione Basilicata;
- c) Pubblicazione sul sito istituzionale della documentazione oggetto di consultazione;
- d) Acquisizione dei contributi e delle osservazioni da parte dei soggetti portatori di interessi;
- e) Redazione ed approvazione della Relazione di Affidamento (RdA), comprendente le modalità di svolgimento e gli esiti della procedura di consultazione nonché la definitiva classificazione dei beni strumentali, al fine del successivo inserimento nei documenti di gara;

-
- f) Pubblicazione sul sito istituzionale della RdA e contestuale invio all'ART per l'espressione di un eventuale parere entro 45 giorni dalla ricezione della stessa.

4 PROCEDURA DI RICOGNIZIONE E DI RACCOLTA DATI SU BENI STRUMENTALI

A partire dal mese di febbraio 2020 la Regione Basilicata ha richiesto al Consorzio Co.Tr.A.B., in qualità di attuale esercente i servizi extraurbani di TPL contrattualizzati dalle Province di Potenza e Matera, ed alle imprese concessionarie dei 47 servizi urbani attivi nella regione i dati concernenti i beni strumentali utilizzati, nonché il personale impiegato per lo svolgimento dei servizi oggetto dei relativi contratti di servizio.

In relazione a tutte le categorie di beni, sono stati richiesti gli elementi previsti nel Prospetto n.1 del predetto Allegato A alla Delibera ART n.154/2019 che costituiscono il set minimo informativo che l'ente appaltante deve mettere a disposizione dei partecipanti alla gara.

La raccolta dati è stata condotta in particolare in riferimento a:

- Autobus di proprietà e in leasing;
- Depositi/Rimesse;
- Autostazioni;
- Fermate;
- Personale.

In esito a tale richiesta, si è succeduta una fitta corrispondenza tra Regione e aziende, in merito alle modalità di trasmissione e le relative tempistiche.

In seguito alla trasmissione dei dati, conclusasi nel mese di giugno 2020, la Regione ha altresì convocato un incontro tecnico, al fine di verificare il contenuto e la correttezza dei dati trasmessi.

Alla luce degli esiti di tale incontro tecnico è stato deciso di procedere ad una seconda raccolta dati, che tenesse conto degli aggiornamenti nel frattempo intervenuti in merito al parco autobus e che consentisse di colmare alcune lacune informative riscontrate nella raccolta dati che non ne consentivano un utilizzo ed un'analisi sufficientemente affidabili ai fini della Consultazione pubblica e della successiva redazione dei Piani economici e Finanziari Simulati (PEFS).

A seguito di tale incontro è stata avviata una nuova raccolta dati con tabelle aggiornate e strutturate in modo da consentire una più semplice ed univoca interpretazione e di articolare le informazioni in modo tale da rendere i dati più completi ed affidabili e di consentire la successiva distribuzione dei dati e del personale tra i diversi Lotti di gara individuati.

La seconda raccolta dati è stata avviata nel mese di settembre e, in seguito a numero solleciti e diffide, si è conclusa nel mese di novembre 2020. I risultati, relativamente ai beni strumentali, sono riportati nei seguenti allegati:

- Allegato 1: Autobus (in proprietà, in Leasing e in comodato/usufrutto)
- Allegato 2: Depositi

Negli allegati sono evidenziati anche i dati mancanti e sono presenti anche alcuni valori e dati da verificare. Si ritiene che tali mancanze ed errori non influiscano sui risultati della presente analisi. In sede di redazione definitiva del PEFS e dei documenti di gara tali dati verranno integrati per i soli beni dichiarati "indispensabili" o "disponibili", per i quali verranno inoltre raccolte specifiche dichiarazioni di correttezza e di disponibilità da parte dei proprietari.

Non sono invece riportati i dati economici relativi ai cespiti, ancorché raccolti, che saranno utilizzati per i solo beni successivamente dichiarati indispensabili o essenziali, ai fini della determinazione del valore di cessione e/o messa a disposizione in regime di locazione.

Si segnala, inoltre, che in merito al materiale rotabile è stato chiesto di fornire anche informazioni sugli interventi di manutenzione straordinaria suscettibili di incrementare il valore patrimoniale dei beni e di

allungarne la vita tecnica. Tuttavia, non avendo nessuna azienda indicato interventi di tale natura, le colonne delle tabelle relative a tali interventi sono stati omesse.

Si precisa che i dati contenuti nelle tabelle allegate concernono i “beni strumentali” utilizzati dai Gestori uscenti e suscettibili di essere dichiarati Essenziali o Indispensabili, in esito alla presente procedura di Consultazione. Pertanto essi non rappresentano i beni che saranno messi a disposizione dei concorrenti.

Nel corso dell’incontro svoltosi e sopra richiamato, è emersa inoltre la necessità di effettuare una ricognizione sulle dotazioni tecnologiche (AVM, sistemi di bordo, bigliettazione elettronica, ecc.) in disponibilità delle società che esercitano servizi di TPL. Che sarà svolta nell’ambito della predisposizione del progetto di Tariffazione integrata regionale e del nuovo sistema di Bigliettazione elettronica in corso di elaborazione.

5 IL MATERIALE ROTABILE UTILIZZATO DAGLI ATTUALI GESTORI (AL 31/12/2019)

5.1 Parco complessivo

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**, dei quali:

- n.756 utilizzati per i servizi extraurbani di cui:
 - 689 dalle aziende aderenti al COTRAB;
 - n.67 dall'azienda FAL (Ferrovie Apulo Lucane) per i servizi sostitutivi di servizi ferroviari soppressi;
- n.44 per i servizi urbani del Comune di Potenza;
- n.36 per i servizi urbani del Comune di Matera;
- n.106 per i servizi urbani dei Comuni minori della Provincia di Potenza;
- n.31 per i servizi urbani dei Comuni minori della Provincia di Matera.

La distribuzione per classe di emissione evidenzia l'assenza di vetture Euro 0, ma la marginale 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

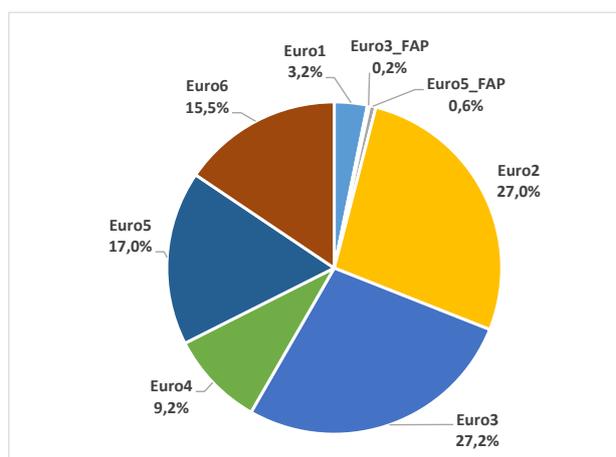


Tabella 2 – Classificazione per classe ambientale degli autobus al 30/06/2020

L'età media dell'intero parco autobus impiegato sui servizi di TPL nella regione Basilicata è pari (al 31/12/2020) a 15,2 anni.

5.2 Autobus attuali: servizio extraurbano

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

Si evidenzia che:

- 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

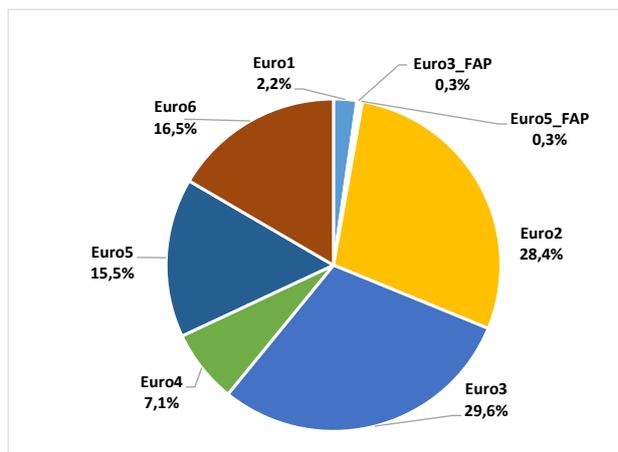


Tabella 3 – Classificazione per classe ambientale degli autobus extraurbani al 30/06/2020

Classe di lunghezza		Numero
Minibus	(meno di 8 mt)	287
Medio	(8-10 mt)	168
Normale	(10-12 mt)	498
Lungo	(oltre 12 mt)	20
TOTALE		973

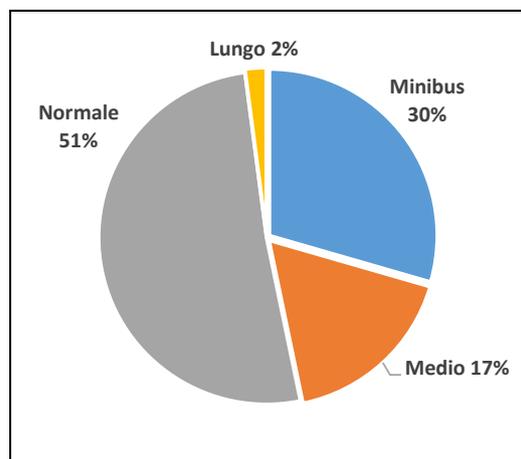


Tabella 4 – Distribuzione per classe di dimensione degli autobus extraurbani al 30/06/2020

L'età media della flotta extraurbana, (al 31/12/2020) è pari a 16,0 anni.

5.3 Autobus attuali: servizio urbano di Potenza

Il parco attualmente impiegato per i servizi urbani del Comune di Potenza è pari a 44 veicoli.

La distribuzione per Classe ambientale mostra:

- l'assenza veicoli Euro 1;
- la presenza di oltre il 50% di veicoli euro 5 (senza contare la imminente immissione in servizio di 23 autobus Euro 6 ed in parte elettrici).

Si evidenzia, inoltre, una significativa quota di minibus sul totale (64%).

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

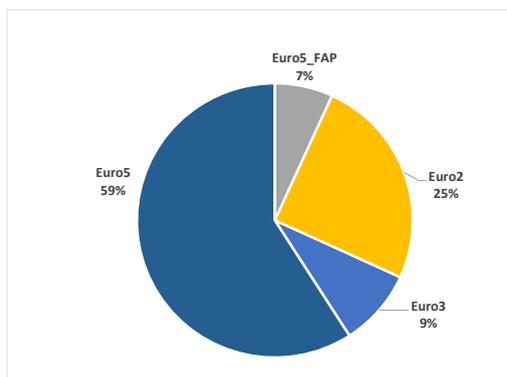


Tabella 5 – Urbano di Potenza: Distribuzione per classe di emissione degli autobus al 30/06/2020

Classe di lunghezza		Numero
Minibus	(meno di 8 mt)	28
Medio	(8-10 mt)	0
Normale	(10-12 mt)	16
Lungo	(oltre 12 mt)	0
TOTALE		44

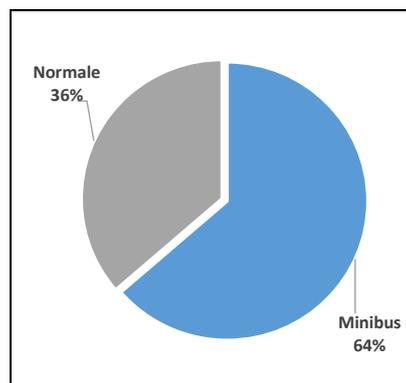


Tabella 6 – Urbano di Potenza: Distribuzione per categoria (dimensione) degli autobus al 30/06/2020

5.4 Autobus attuali: servizio urbano di Matera

Il parco attualmente impiegato per i servizi urbani del Comune di Matera è pari 36 veicoli.

La distribuzione per Classe ambientale mostra:

- l'assenza veicoli Euro 1 (anche Euro 2 a Matera);
- la presenza di un 70% di veicoli Euro 5 ed Euro 6.

Si evidenzia, inoltre, una significativa quota di minibus sul totale (44%).

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

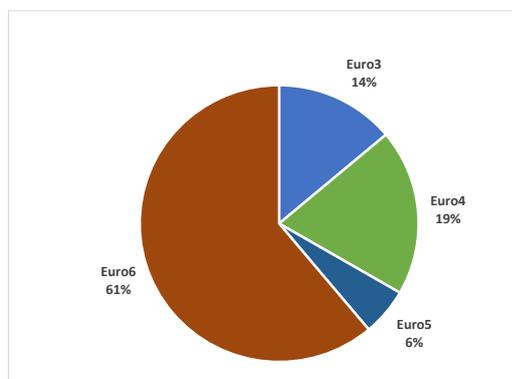


Tabella 7 – Urbano di Matera: Distribuzione per classe di emissione degli autobus al 30/06/2020

Classe di lunghezza		Numero
Minibus	(meno di 8 mt)	16
Medio	(8-10 mt)	3
Normale	(10-12 mt)	16
Lungo	(oltre 12 mt)	1
TOTALE		36

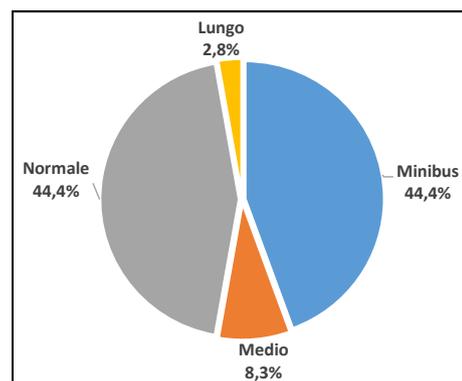


Tabella 8 – Urbano di Matera: Distribuzione per categoria (dimensione) degli autobus al 30/06/2020

5.5 Autobus attuali: servizi urbani minori della provincia di Potenza

Il parco attualmente impiegato sui servizi urbani nei comuni minori della provincia di Potenza è pari 106 veicoli.

Si riscontra:

- l'assenza di Vetture Euro 0,
- la presenza marginale di vetture Euro 1;
- la presenza inferiore al 15% di vetture più recenti (Euro 5 ed Euro 6);

Inoltre si evidenzia:

- una significativa quota di minibus sul totale (74%)
- la forte diffusione di utilizzo di veicoli per servizi extraurbani (Classe III) e di categoria M2.

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

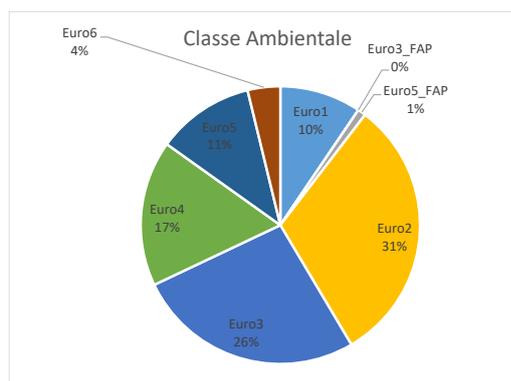


Tabella 9 – Servizi urbani minori provincia di Potenza: Distribuzione per classe di emissione degli autobus al 30/06/2020

Classe di lunghezza		Numero
Minibus	(meno di 8 mt)	78
Medio	(8-10 mt)	19
Normale	(10-12 mt)	9
Lungo	(oltre 12 mt)	0
TOTALE		106

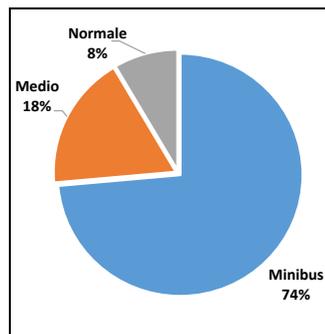


Tabella 10 – Servizi urbani minori provincia di Potenza: Distribuzione per categoria (dimensione) degli autobus al 30/06/2020

5.6 Autobus attuali: servizio urbani minori della provincia di Matera

Il parco attualmente impiegato sui servizi urbani nei comuni minori della provincia di Potenza è pari 31 veicoli.

Si riscontra:

- l'assenza di Vetture Euro 0,
- la presenza marginale di vetture Euro 1;
- la presenza inferiore al 25% di vetture più recenti (Euro 5) e nessun Euro 6;

Inoltre si evidenzia:

- una significativa quota di minibus sul totale (64%)
- la forte diffusione di utilizzo di veicoli per servizi extraurbani (Classe III) e di categoria M2.

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

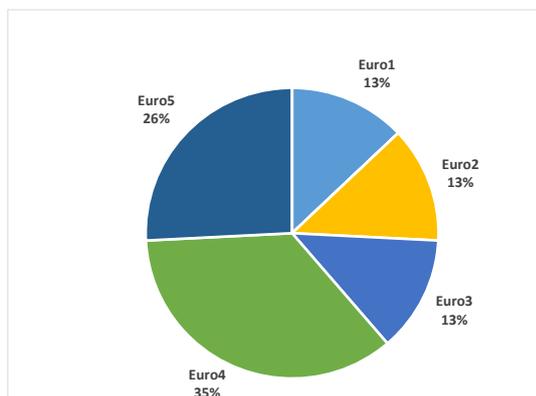


Tabella 11 – Servizi urbani minori provincia di Matera: Distribuzione per classe di emissione degli autobus al 30/06/2020

Classe di lunghezza		Numero
Minibus	(meno di 8 mt)	23
Medio	(8-10 mt)	4
Normale	(10-12 mt)	4
Lungo	(oltre 12 mt)	0
TOTALE		31

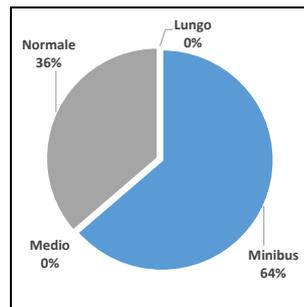


Tabella 12 – Servizi urbani minori provincia di Matera: Distribuzione per categoria (dimensione) degli autobus al 30/06/2020

6 MATERIALE ROTABILE NECESSARIO PER IL SERVIZIO

La valutazione relativa all'indispensabilità del parco autobus deve tenere conto del numero di autobus stimati come necessari per effettuare il servizio. La semplice fotografia del parco attuale, infatti, non fornisce un'indicazione affidabile in tal senso, perché gli attuali gestori potrebbero gestire il parco in modo sub-ottimale, ovvero avere un parco autobus sovradimensionato rispetto all'effettivo fabbisogno per motivi non legati alla gestione del servizio ma ad altri fattori (inefficienza nella gestione del parco, età media elevata, mantenimento in esercizio di autobus per motivi diversi dall'organizzazione produttiva del servizio stesso, ecc.).

Non forniscono un'indicazione affidabile neanche i dati di percorrenza media per bus derivanti da dati di *benchmark*. Infatti, le percorrenze medie per autobus (oltre a poter essere influenzate da fattori di inefficienza sopra ricordati) e, di conseguenza, il numero di autobus necessari per svolgere un dato volume di servizio variano in modo significativo in base all'effettiva struttura del programma di esercizio.

Occorre quindi stimare il numero di autobus necessari partendo dallo specifico Programma di esercizio da svolgere. Un criterio oggettivo ed affidabile per stimare il numero di autobus necessari per l'esercizio dei servizi a base di gara, è rappresentato dalla seguente metodologia

- a) 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;
- b) Correzione di tale dato, in modo parametrico, per tenere conto della rigidità nella distribuzione dei mezzi sull'intero lotto (incremento del 10%);
- c) Aggiunta di una quota di scorte tecniche per la manutenzione dei mezzi e gli imprevisti (ulteriore incremento del 30%) numero massimo di autobus contemporaneamente in esercizio nel giorno di punta, calcolato sulla base degli orari delle corse del servizio messo a gara.

Il dato del 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. Il risultato dell'elaborazione è il seguente:

- MIV dell'UTOR Regionale: 97 autobus;
- MIV dell'UTOR Provinciale di Potenza (solo servizio extraurbano): 280 autobus;
- MIV dell'UTOR Provinciale di Matera (solo servizio extraurbano): 127 autobus.

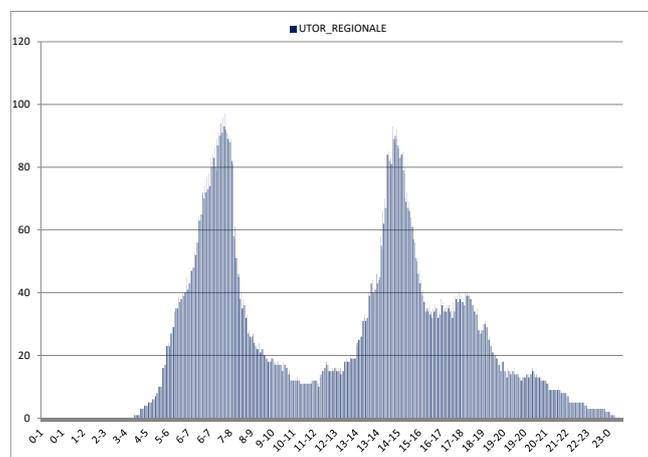


Figura 1 - Elaborazione grafica delle corse contemporanee– Servizio extraurbano: UTOR Regionale

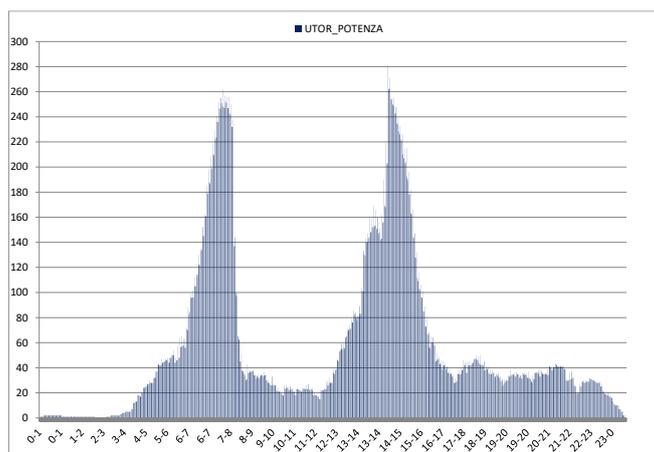


Figura 2 - Elaborazione grafica delle corse contemporanee– Servizio extraurbano: UTOR Potenza

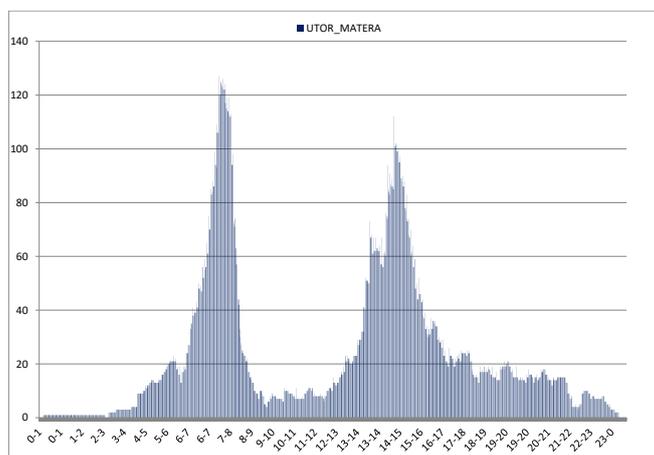


Figura 3 - Elaborazione grafica delle corse contemporanee– Servizio extraurbano: UTOR Matera

Come sopra ricordato, tale numero non è però sufficiente per soddisfare le esigenze di organizzazione del servizio, con particolare riferimento alle esigenze di manutenzione del parco. Applicando le correzioni sopra riportate, emerge che gli autobus stimati come «necessari», sono complessivamente 937, 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.

Come dettagliato nella seguente tabella, il parco necessario stimato per l'effettuazione del servizio oggetto di gara per tipologia di servizio è pari a:

- per il servizio extraurbano dell'UTOR Regionale è pari 139 autobus, contro un numero di autobus attualmente circolanti pari a 146 (calcolato sul totale degli autobus extraurbani attuali, come quota proporzionale alle percorrenze extraurbane previste per i tre UTOR);
- per il servizio extraurbano dell'UTOR di Potenza è pari a 400, contro un numero di autobus attualmente circolanti pari a 420;
- per il servizio extraurbano dell'UTOR di Matera è pari a 182, contro un numero di autobus attualmente circolanti pari a 191;

- per i servizi urbani, si è provvisoriamente considerato il parco attuale come necessario.

Tipologia	MIV	Corr. tecnica	Scorte	Totale (Necessari)	Attuali (circolanti)
		10%	30%		
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

Tabella 13 – Calcolo degli autobus necessari per l’effettuazione del servizio

7 PROPOSTA DI CLASSIFICAZIONE DEI BENI STRUMENTALI

7.1 Criteri di classificazione dei beni strumentali

La classificazione dei beni strumentali oggetto della consultazione scaturisce dalla Misura 4 dell'Allegato A della Delibera n.154/2019 che distingue gli stessi in essenziali, indispensabili e commerciali.

Sono definiti "essenziali" i beni per i quali sussistono cumulativamente le condizioni di:

- condivisibilità,
- non sostituibilità,
- non duplicabilità a costi socialmente sostenibili
- dominanza.

Sono definiti "indispensabili" i beni per i quali sono verificate cumulativamente le condizioni di:

- non condivisibilità,
- non sostituibilità,
- non duplicabilità a costi socialmente sostenibili.

Sono, invece definiti "commerciali" i beni per i quali non ricorrono cumulativamente le condizioni previste per quelli essenziali o indispensabili e quindi sono reperibili sul mercato o duplicabili a costi socialmente sostenibili.

Per quanto concerne la verifica dell'indispensabilità del materiale rotabile, la predetta Delibera prevede che si tenga conto anche dei seguenti elementi:

- caratteristiche territoriali e organizzative del servizio oggetto di gara;
- livelli prestazionali richiesti nel bando di gara;
- tempi di approvvigionamento dal momento dell'aggiudicazione a quello di avvio del nuovo servizio aggiudicato;
- durata media della vita utile residua del parco rotabili.

7.2 Materiale rotabile

La classificazione, tenendo conto sia dei finanziamenti pubblici, sia dell'obsolescenza dei mezzi, è finalizzata ad individuare la flotta che, in quanto definita indispensabile, sarà messa a disposizione dell'aggiudicatario della gara, il quale sarà tenuto ad integrarla numericamente in funzione del fabbisogno ritenuto necessario per adempiere agli obblighi di servizio definiti dalla Regione.

Oltre a tali autobus dichiarati indispensabili, vengono individuati ulteriori autobus (tra quelli "commerciali") che gli attuali gestori si sono dichiarati disponibili a mettere a disposizione dell'eventuale aggiudicatario subentrante, che potrà valutare di rilevare dall'attuale gestore per integrare la flotta dichiarata "indispensabile" e ridurre il numero di ulteriori autobus da reperire sul mercato. Tali autobus sono definiti "disponibili".

Al fine di verificare le condizioni di classificazione dei beni, si evidenziano le considerazioni di seguito riportate:

- la condizione di "non condivisibilità" è sempre appurata per il materiale rotabile in considerazione del fatto che esso, sul servizio cui è destinato, ammette solo un utilizzo esclusivo e concorrente. Pertanto, per il materiale rotabile occorre verificare esclusivamente la condizione di indispensabilità, mentre non si considera la condizione di essenzialità, essendo beni non condivisibili.

- la condizione di “non sostituibilità” è verificata in quanto la dimensione del servizio messo a gara, con particolare riguardo al numero di autobus necessari, rende impossibile il reperimento dell'intero parco veicolare occorrente:
 - sul mercato secondario (veicoli usati) che, in Italia, è sostanzialmente inesistente e, a livello europeo, non ha le dimensioni tali da soddisfare le esigenze della gara in oggetto;
 - nella disponibilità dell'eventuale subentrante che dovrebbe avere un grande parco disponibile ed inutilizzato, pronto ad essere impiegato per i servizi oggetto di gara;
- la condizione di “non duplicabilità a costi socialmente sostenibili” è in linea teorica non verificata per il materiale rotabile su gomma (autobus) essendo tecnicamente possibile l'acquisto di un numero di autobus corrispondente all'intero parco, fornendo un tempo tra l'affidamento e l'avvio del servizio sufficientemente lungo per poter reperire i veicoli sul mercato, allungando tuttavia i tempi della gara.

Va però considerato che nel caso di veicoli acquistati con contributi pubblici, non ancora ammortizzati, la sostituzione di tali veicoli avrebbe dei costi significativi, soprattutto in termini finanziari, che ricadrebbero sull'EA in termini di maggiore corrispettivo e quindi un extra costo per la collettività. Peraltro, l'assenza di un adeguato mercato secondario dei veicoli può determinare un rinnovo forzato del parco, con un conseguente incremento del corrispettivo necessario a sostenerne i relativi costi.

Per tali autobus si ritiene quindi che sia verificata la condizione di “non duplicabilità a costi socialmente sostenibili” e quindi che siano suscettibili di essere classificati come “indispensabili”.

Inoltre, il criterio di non duplicabilità a costi socialmente sostenibili è stato incrociato con un requisito di adeguatezza tecnica al fine di non gravare l'aggiudicatario della gara con l'acquisizione obbligatoria, anche se a condizioni presumibilmente convenienti, di mezzi obsoleti.

Si deve, a tal fine, tenere conto che sui mezzi acquistati con contributi pubblici, in base all'art.8 della Legge regionale 9/2004, è previsto un vincolo di destinazione ai servizi di TPL pari a dieci anni dalla data di acquisto.

In base a tali considerazioni si ritiene possano essere considerati come indispensabili gli autobus acquistati con contributo pubblico e con età inferiore ai 10 anni alla data di presunto avvio del servizio (del 01.01.2022).

Pertanto si classificano come indispensabili tutti gli autobus attualmente utilizzati dai gestori dei servizi extraurbani riportati nell'allegato 10 e rispondenti alle condizioni predette, pari quindi a n.136, pari a circa il 145 del parco necessario (si segnala che sono stati considerati soggetti a subentro anche gli autobus rispondenti ai criteri per essere dichiarati “indispensabili” per i quali l'attuale gestore/proprietario non ha dichiarato esplicitamente la disponibilità alla cessione, essendo questa in ogni caso prevista dalla norma regionale).

Data la natura degli autobus dichiarati indispensabili, tutti acquistati con contributi pubblici non ancora ammortizzati e sui quali vige un vincolo normativo di inalienabilità, per essi, ai sensi della Misura 7.4 dell'Allegato A alla delibera ART 154/2019, è inoltre **previsto un obbligo di acquisto e manutenzione da parte dell'Impresa Affidataria**.

Per tali veicoli il valore di subentro verrà calcolato applicando la Misura 9 dell'Allegato A alla Delibera n.154/2019 dell'A.R.T. che prevede sia pari al valore più alto tra il valore netto contabile (alla data del subentro) e il valore di mercato determinato applicando la norma UNI 11282/2008, con un limite massimo di scostamento pari al 5% nel caso in cui il valore contabile sia superiore al valore di mercato. Tali valori saranno calcolati al netto del contributo pubblico ricevuto non ancora ammortizzato.

Va inoltre tenuto conto dei nuovi autobus che saranno acquistati dagli attuali gestori con il ricorso alle ingenti risorse pubbliche messe a disposizione da parte della Regione Basilicata e provenienti da diversi finanziamenti statali ed europei.

La Regione Basilicata ha, infatti, avviato un significativo Piano d'Investimenti (finanziato da risorse nazionali ed europee), in attuazione del quale negli ultimi due anni sono stati adottati 5 provvedimenti regionali ed un altro è in preparazione.

Grazie a tali provvedimenti regionali:

- sono **già entrati in esercizio di 99 autobus** (4 urbani e 95 extraurbani). Tali autobus sono già parte dei 136 autobus dichiarati "Indispensabili" e sopra richiamati;
- 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.

La tabella riporta il dettaglio previsto per singola linea di finanziamento (dove non indicata la DGR, il provvedimento deve essere ancora emesso ed il numero dia autobus è stimato sulla base ad una stima di costo medio per autobus, basata sulla spesa effettivamente sostenuta con i primi due provvedimenti già attuati). In merito alla percentuale di contribuzione si è ipotizzata:

- una contribuzione al 90% per i finanziamenti relativi alle annualità fino al 2021 (come consentito dal DL "Rilancio") e per tutte le annualità relative al DM 223/2020
- una di contribuzione al 70% per i finanziamenti degli anni successivi al 2021 per le risorse afferenti al Piano Nazionale Strategico della Mobilità Sostenibile (PNSMS).

Fondo	Provv. nazionale	DGR	Già acquistati 2018-2020	Entro avvio 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		-	4	23
"Fondo Investimenti 2018-2019"	DM 223_2020	DGR 799/2020		33
PSNMS: Quota "regionali" 2019-2033	D.I. 81_2020	DRG 917/2020		79
	Totale		99	172

Tabella 14 – Stima Autobus acquistati con contributi pubblici Investimenti previsti entro l'avvio del servizio

Poiché un investimento iniziale particolarmente elevato potrebbe risultare una barriera all'ingresso per eventuali concorrenti e ridurre quindi la contendibilità della gara, nella documentazione di gara sarà fornito anche l'elenco dei veicoli, non classificati come indispensabili, ma per i quali i gestori uscenti abbiano manifestato la disponibilità alla messa a disposizione, che andrà confermata da parte di quest'ultimi con apposito impegno formale (da acquisirsi prima della pubblicazione della documentazione di gara).

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 complessivi.**

Alla luce di quanto indicato sopra, come riportato in dettaglio nella seguente Tabella 15, sarà possibile trasferire alle imprese affidatarie complessivamente 752 autobus.

Tipologia	Indispensabili			Totale		
	Necessari	(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

Tabella 15 – Autobus extraurbani necessari per Categoria

Considerando, quindi, gli autobus indispensabili in uso agli attuali gestori, gli autobus indispensabili che saranno acquistati entro la data di avvio del servizio affidato con la gara e gli autobus “disponibili”, le Imprese Affidatarie dovranno fornire un numero di autobus che è oggi stimato **in 185 complessivi**.

Si consideri che la stima del parco necessario è stata condotta con parametri cautelativi e che una gestione efficiente del parco (soprattutto in presenza di autobus in larga parte nuovi) può consentire di svolgere il servizio con un parco del 5-10% inferiore e quindi dimezzando l’effettivo fabbisogno di autobus aggiuntivi da fornire.

In merito alla composizione del parco che potrà essere complessivamente trasferito alle Imprese Affidatarie, esso avrebbe (sempre ferme restando le ipotesi sul rinnovo del parco nel 2021 e le stime sulla ripartizione degli investimenti tra le diverse tipologie di servizio) la seguente composizione per categoria di emissioni (Tabella 16). Non sono stati considerati i bus mancanti per i quali la scelta dovrà essere effettuata dalle Imprese Affidatarie in sede di offerta.

La differenza tra 752 e 752 delle tue tabelle deriva da diverse modalità di arrotondamento.

Categoria	Numero
Euro2	74
Euro3	180
Euro4	55
Euro5	135
Euro6	309
TOTALE	753

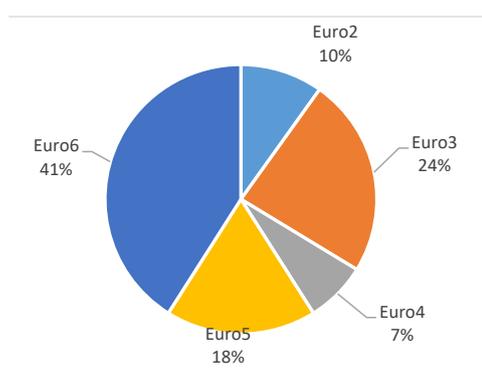


Tabella 16 – Classificazione per classe ambientale degli autobus extraurbani trasferibili all’IA

Si stima, pertanto, che all’avvio del servizio, qualora i bus mancanti siano forniti nuovi di fabbrica, l’età media sia pari:

- pari a 7,7 anni, nell’ipotesi che gli aggiudicatari acquistino nuovi di fabbrica tutti i bus mancanti;
- pari a 9,1 anni, nell’ipotesi che gli aggiudicatari acquistino autobus nuovi ed usati con un’età media di 7 anni.

Valore che potrà essere migliorato dall’IA qualora prevede di sostituire con autobus nuovi di fabbrica o comunque con un’anzianità inferiore gli autobus “disponibili”.

Si stima, infine, che ricorrendo alle fonti di finanziamento già definite dal Governo fino al 2033 (DM 223/2020 e D.Int. 81/2020), quindi senza considerare eventuali altri finanziamenti nazionali e dei programmi europei dal 2020 in poi (compresi quelli legati al «Recovery Fund»), gli ulteriori autobus che potranno essere acquistati con contributi pubblici durante l'intera durata contrattuale prevista (10 anni) consentano di acquistare in media di 35 autobus annui.

In sintesi, 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: annualità 2015-2016	D.l. 345/2016	DGR 1351/17 e DGR 72/18	56	14													
Fondo naz./PNSMS: 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		-	4	23													
"Fondo Investimenti 2018-2019"	DM 223_2020	DGR 799/2020		33	8	8	8	3	3	3	2	2	2	2	2	2	
PSNMS: Quota "regionali" 2019-2033	D.l. 81_2020	DRG 917/2020		79	31	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	33	619

Tabella 17 – Stima degli investimenti finanziati fino al termine dell'affidamento

Si prevede di introdurre un vincolo di un'età media massima del parco autobus di 10 anni per l'intera durata contrattuale e un'età massima del singolo autobus di 18 anni.

In ogni caso, ai fini dell'effettivo trasferimento dei beni e del personale al soggetto affidatario del servizio, faranno fede gli elenchi definitivi che saranno allegati all'Avviso di gara, e che terranno conto delle informazioni raccolte nel corso della fase di predisposizione della documentazione di gara.

7.3 Proposta di classificazione dei beni strumentali: Rimesse, Autostazioni e Fermate.

7.3.1 Autostazioni

Per quanto concerne gli altri beni strumentali, si rileva che, dai dati fino ad ora acquisiti, non risulta la presenza di autostazioni in senso stretto, né in corrispondenza dei servizi extraurbani, né di quelli urbani

Gli impianti comunque assimilabili alle 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.

I 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

Tali infrastrutture sono considerate parte della rete, con accesso libero e gratuito da parte dei gestori dei servizi di TPL. Si possono pertanto considerare **beni essenziali** (in quanto condivisibili) e pienamente disponibili a titolo gratuito.

7.3.2 Rimesse

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.

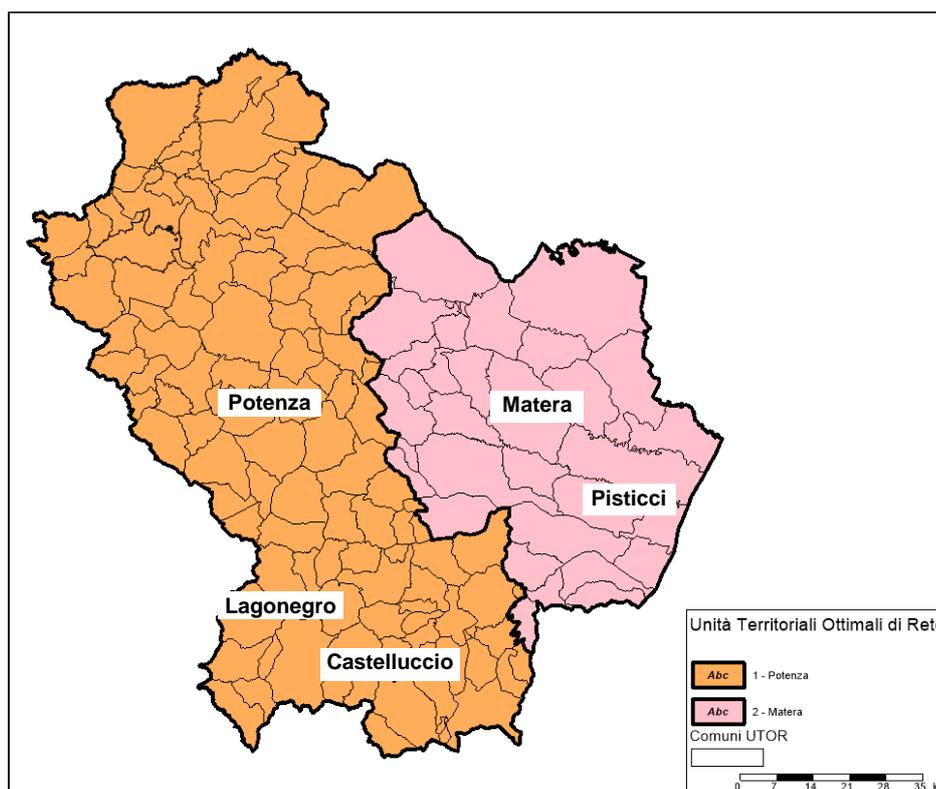


Figura 4 –Ubicazione degli impianti disponibili utilizzati da FAL

Si ritiene che tali immobili siano suscettibili di essere classificati come indispensabili, ma non essenziali, in quanto, per motivi di organizzazione del servizio e di sicurezza, non si ritiene possano essere considerati condivisibili, richiedendo un uso esclusivo per il gestore, eventualmente anche per servizi diversi dal TPL ma non con la compresenza di diverse imprese.

Per la determinazione dell'indispensabilità, è poi necessario prendere in esame i seguenti criteri individuati dall'ART:

- 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.

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

Gli impianti Indispensabili saranno messi a disposizione degli attuali proprietari (o titolari del diritto di superficie) in regime di locazione. Nei relativi schemi di contratto di locazione saranno specificati gli obblighi manutentivi a carico delle parti, applicando il criterio di titolarità degli oneri di manutenzione straordinaria a carico del proprietario e quelli di manutenzione ordinaria a carico del locatario.

L'importo del canone sarà definito applicando i criteri previsti dall'ART e partendo da una stima del valore di mercato basato su apposite perizie condotte dai proprietari degli stessi.

7.3.3 Impianti di Fermata

Non si ritiene, invece, di classificare come indispensabile alcun impianto di fermata in quanto generalmente consistenti quasi esclusivamente in semplici paline per altro non omogenee e vetuste, facilmente duplicabili a costi sostenibili.

Data comunque l'importanza di tale infrastruttura per l'accessibilità al servizio, un piano per la sostituzione e riqualificazione degli impianti di fermata (paline, pensiline, sedute, pannelli informativi statici e dinamici) sarà oggetto di apposita premieria in sede di valutazione delle offerte. Si precisa che:

- il Piano dovrà rispettare i requisiti minimi previsti dal Capitolato o dalla Lettera d'invito;
- gli oneri derivanti dall'attuazione del piano, compresi quelli per la rimozione delle attuali paline saranno a carico dell'IA;
- l'IA dovrà curare con gli Enti proprietari delle strade tutto l'iter autorizzativo alla realizzazione di un'area di fermata idonea, predisponendo tutte le necessarie informazioni per trasmettere e tenere costantemente aggiornato alla Provincia il catasto informatico delle stesse.

7.4 Proposta di classificazione dei beni strumentali: Altri beni mobili (infrastrutture hardware e software)

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.

In ogni caso, un piano complessivo di monitoraggio flotta (AVM), certificazione del servizio e SBE (Sistema di Bigliettazione Elettronica) sarà oggetto di apposita premialità in sede di valutazione delle offerte.

8 TRASFERIMENTO DEL PERSONALE

8.1 Normativa

Il riferimento fondamentale per la disciplina del trasferimento del personale è la lettera e) del comma 6 dell'art. 48 del D.L. 50/2017 (nella versione vigente, che è stata modificata in sede di conversione e con la L.123/15 di conversione del D.L. 96/17) che prevede "in caso di sostituzione del gestore a seguito di gara":

- "trasferimento senza soluzione di continuità di tutto il personale dipendente dal gestore uscente al subentrante con l'esclusione dei dirigenti"
- "applicando in ogni caso al personale il contratto collettivo nazionale di settore e il contratto di secondo livello o territoriale applicato dal gestore uscente, nel rispetto delle garanzie minime disciplinate all'articolo 3, paragrafo 3, secondo periodo, della direttiva 2001/23/CE del Consiglio¹, del 12 marzo 2001»

La nuova Delibera ART 154/2019, con la misura che dà attuazione alla citata lettera e) del comma 6 dell'art. 48 del D.L. 50/2017, prevede che "l'EA definisce la disciplina sulla clausola sociale tenendo conto dell'assimilabilità dei servizi oggetto di affidamento con quelli afferenti al CdS vigente" e che:

- a) l'EA individua il personale da trasferire previa consultazione del GU e delle organizzazioni sindacali territorialmente competenti firmatarie del contratto collettivo nazionale di settore interessato, da effettuarsi, se ritenuto opportuno, nell'ambito della procedura di cui al punto 5 della Misura 4;
- b) alla luce degli esiti della predetta consultazione, il GU trasmette all'EA l'elenco del proprio personale di qualifica non dirigenziale da trasferire all'IA, indicando le informazioni di cui all'Annesso 6, Tabella 3, sezione "Personale da trasferire"; il predetto elenco è redatto dal GU assicurando la pertinenza del personale individuato con gli schemi di contabilità regolatoria relativa all'ultimo esercizio disponibile ed è allegato alla documentazione di gara."

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.

8.2 Dati raccolti presso i gestori

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.

¹ «Gli Stati membri possono limitare il periodo del mantenimento delle condizioni di lavoro, purché esso non sia inferiore ad un anno.»

Gli attuali gestori hanno trasmesso i dati del personale non dirigente impiegato per lo svolgimento di tali servizi individuato dalle stesse imprese con criteri interni.

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).

8.3 Clausola sociale e ripartizione del personale

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.

I criteri che proposti per individuare il ed attribuire ai singoli Lotti il personale da trasferire (per le sole imprese che non svolgono esclusivamente i servizi oggetto di gara, alle quali la clausola si applica a tutto il personale non dirigente) sono i seguenti:

- Personale di guida:
 - tutti gli autisti attualmente impiegati in modo esclusivo nella produzione dei servizi oggetto di gara;
 - quota parte degli autisti impiegati in modo promiscuo sui servizi oggetto di gara e su altri servizi, applicando i seguenti criteri:
 - a) individuazione del numero di autisti da trasferire all'IA applicando un criterio di proporzionalità in base alle ore di guida svolte da tale personale sui servizi oggetto di gara nel 2019, rispetto alle ore di guida complessivamente svolte dallo stesso personale nel 2019;
 - b) arrotondamento all'unità superiore;
 - c) 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;

- Personale di manutenzione, quantificato con le stesse proporzioni applicate per il personale di guida (autisti) ed individuato previo accordo con le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative;
- Personale amministrativo e commerciale, quantificato con le stesse proporzioni applicate per il personale di guida (autisti) ed individuato previo accordo con le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative
- Per tutto il personale: priorità alla residenza (per le imprese che operano anche in altri contesti territoriali), allocando comunque interamente sui servizi oggetto di gara il personale che svolge mansioni esclusivamente riferite a questi servizi.

Inoltre, per la verifica del diritto dell'applicazione dell'obbligo di assorbimento da parte dell'IA per il personale assunto successivamente alla pubblicazione del Capitolato di gara (o dell'invio della lettera d'invito), cui sarà allegato l'elenco del personale da trasferire, si applicherà la seguente regola: **possibilità di sostituzione del personale non più alle dipendenze, con un numero equivalente e con medesima qualifica e costo non superiore a quello del personale sostituito.**

9 LOTTI DI GARA

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».

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.

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

10 REQUISITI DI PARTECIPAZIONE

In merito ai requisiti di partecipazione degli operatori, tenuto conto delle previsioni normative e regolatorie, si ritiene che in sede di gara possano essere previsti i seguenti che si sottopongono alla presente consultazione:

- Requisiti economici e finanziari:
 - Fatturato specifico TPL almeno pari a quelle di gara (per lo specifico Lotto) nell'ultimo triennio;
 - Patrimonio netto pari almeno al 15% del corrispettivo annuo posto a base di gara (come previsto dalla Misura 9 dell'Allegato A alla Delibera ART 154/2019);
 - Bilanci in utile per almeno 2 dei 3 anni antecedenti alla pubblicazione della procedura.
- Requisiti tecnici:
 - percorrenze per servizi di TPL almeno pari a quelle di gara nell'ultimo triennio;
 - possesso delle abilitazioni necessarie all'esercizio dei servizi di TPL;
 - Certificazione di qualità ISO 9001:2015

Non si prevedono requisiti ulteriori, al fine di assicurare massima partecipazione alla gara. Ulteriori capacità ed esperienze saranno oggetto del sistema di valutazione delle offerte, in particolare il possesso della Certificazione ISO 13816.