



**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 AFFIDAMENTO**

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

*Versione aggiornata*

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

05 agosto 2021

## Sommario

<b>1</b>	<b>PREMESSA</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>SERVIZI OGGETTO DI GARA</b> .....	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>LOTTE DI GARA</b> .....	<b>6</b>
3.1	APPETIBILITÀ DELLA GARA .....	6
3.2	VALUTAZIONI DEL MERCATO.....	7
3.3	STRUTTURA DEL MERCATO E CONTEDEBILITÀ.....	7
3.4	SEMPLIFICAZIONE DELLA GESTIONE AMMINISTRATIVA .....	7
3.5	EFFICIENZA ED ECONOMIE DI SCALA .....	7
3.6	ARTICOLAZIONE IN LOTTE .....	8
3.7	LIMITE DI AGGIUDICAZIONE.....	9
<b>4</b>	<b>RISORSE</b> .....	<b>11</b>
4.1	SERVIZI E RISORSE ATTUALI .....	11
4.2	RISORSE PER LA GARA .....	12
4.3	RICAVI DA TRAFFICO.....	12
4.3.1	<i>Incremento delle tariffe</i> .....	14
4.3.2	<i>Incremento della domanda (efficacia)</i> .....	14
<b>5</b>	<b>ESITI DELLA PROCEDURA DI CONSULTAZIONE</b> .....	<b>15</b>
5.1	REGOLAMENTAZIONE ART .....	15
5.2	FASI DELLA PROCEDURA DI CONSULTAZIONE .....	15
5.3	DISCIPLINA DEI BENI STRUMENTALI ESSENZIALI/INDISPENSABILI.....	17
5.3.1	<i>Procedura di ricognizione e di raccolta dati su beni strumentali</i> .....	17
5.3.2	<i>Materiale rotabile necessario per il servizio</i> .....	18
5.3.3	<i>Criteri di classificazione dei beni strumentali</i> .....	21
5.3.4	<i>Il materiale rotabile utilizzato dagli attuali gestori (al 30/06/2020)</i> .....	22
5.3.5	<i>Proposta di classificazione dei beni strumentali: Materiale rotabile</i> .....	27
5.3.6	<i>Proposta di classificazione dei beni strumentali: Rimesse, Autostazioni e Fermate</i> .....	32
5.3.7	<i>Proposta di classificazione dei beni strumentali: Altri beni mobili (infrastrutture hardware e software)</i> .....	35
5.4	TRASFERIMENTO DEL PERSONALE.....	35
5.4.1	<i>Normativa</i> .....	35
5.4.2	<i>Dati raccolti presso i gestori</i> .....	36
5.4.3	<i>Clausola sociale e ripartizione del personale</i> .....	37
5.5	CONDIZIONI DI QUALITÀ DEL SERVIZIO .....	38
5.5.1	<i>Standard di qualità e penali</i> .....	38
5.5.2	<i>Organizzazione della rete</i> .....	39
5.6	REQUISITI DI PARTECIPAZIONE .....	40
<b>6</b>	<b>PIANO DI ACCESSO AL DATO</b> .....	<b>41</b>
<b>7</b>	<b>CRITERI PER DEFINIRE IL PEF SIMULATO</b> .....	<b>43</b>
7.1	STRUTTURA DEL PEFS .....	43
7.2	METODOLOGIA PROPOSTA.....	44
7.3	METODOLOGIA DI CALCOLO DEL CORRISPETTIVO NEL PEFS.....	45
7.4	VALUTAZIONE DEL PEF DEI CONCORRENTI (PEF DI GARA) E MONITORAGGIO.....	46

7.5	MODALITÀ DI CALCOLO DEL WACC .....	46
7.6	DEFINIZIONE DEI PRINCIPALI PARAMETRI.....	47
7.6.1	<i>Costo del personale</i> .....	47
7.6.2	<i>Costi del carburante</i> .....	49
7.6.3	<i>Costi ricambi, lubrificanti e manutenzione</i> .....	49
7.6.4	<i>Costi tasse, revisioni, polizze RCA</i> .....	49
7.6.5	<i>Costi impianti e altri costi di amministrazione e struttura</i> .....	49
7.6.6	<i>Imposte su reddito</i> .....	49
7.6.7	<i>Indicizzazioni</i> .....	50
7.6.8	<i>Vett-km offerte e vett-km prodotte (percorrenze a vuoto)</i> .....	50
7.6.9	<i>Velocità commerciale</i> .....	50

## 1 PREMESSA

Con Avvisi di pre-informazione n. 230024-2016-IT e n. 230025-2016-IT, di cui all'art. 7, paragrafo 2 del Regolamento (CE) 1370/2007, pubblicati nel supplemento alla GUCE n. S128 del 06/07/2016 la Regione Basilicata ha notificato l'avvio delle procedure 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..

È 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 Affidamento (RdA) come prevista dall'Allegato A alla Delibera ART 154/2019.

La citata Delibera ART definisce la RdA come "documento in cui (EA, *Ente Affidante*) 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 definizione prevede anche che "è facoltà dell'EA redigere la RdA congiuntamente alla relazione prevista ai sensi dell'art. 34, comma 20, del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221 e s.m.i., predisponendo un unico documento"

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."

Una precedente versione della Relazione di Affidamento è stata pubblicata sul sito della Regione ed inviata all'Autorità di Regolazione dei Trasporti che ha espresso parere positivo, pur formulando alcune osservazioni e prescrizioni delle quali è necessario tener conto in sede di definizione della documentazione di gara, anche predisponendo eventualmente una versione aggiornata della RdA. Pertanto, il presente documento tiene conto e recepisce tali osservazioni e prescrizioni.

## 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.

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 PMT	1.806.093,55
	Altri servizi in UTOR 2	Servizi Comunali	1.093.690,22
		Servizi Intra UTOR extraurbani	7.107.103,75
UTOR 3 REGIONALE	Rete Portante Regionale	Componente CORE	1.998.106,28
		Tutti gli altri servizi regionali	6.219.237,52
Totale percorrenze			<b>37.771.078</b>

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

### 3 LOTTI DI GARA

In base a quanto previsto dal Piano di Bacino, 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 dal Piano di Bacino sono 5.

UTOR	Ambito/Lotto di gara
UTOR 1 POTENZA	Servizi Comune di Potenza
	Altri servizi in UTOR 1
UTOR 2 MATERA	Servizi Comune di Matera
	Altri servizi in UTOR 2
UTOR 3 REGIONALE	Rete Portante Regionale

Tabella 2 – Tabella riepilogativa dei servizi oggetto di gara (Piano di Bacino del TPL della Regione Basilicata – Aprile 2020).

La Regione Basilicata sta predisponendo un'apposita "Relazione sui Lotti di gara" ai sensi della Misura 6 della Delibera ART 48/2017 (cui si rimanda) dalla quale emergono le seguenti considerazioni.

#### 3.1 Appetibilità della gara

La Regione Basilicata intende creare le condizioni più favorevoli alla partecipazione alla gara da parte di soggetti adeguatamente strutturati, al fine di assicurare incrementi significativi nella qualità del servizio.

Pertanto, i Lotti di gara dovrebbero avere una dimensione sufficiente per essere appetibili per soggetti di scala nazionale e internazionale.

Compatibilmente con quanto disposto dalla art.1 della L.R. 7/2014 in merito alla previsione di affidare la gestione ed il controllo dei contratti di servizio, affidati dalla Regione in quanto Ente di governo dell'ambito territoriale regionale, alle amministrazioni locali (così come previsto dal Piano Regionale dei Trasporti) si ritiene che lotti di dimensione inferiore ai 7-8 milioni di vetture\*chilometro non sia appetibili per i soggetti richiamati all'inizio.

### 3.2 Valutazioni del mercato

Nel corso della procedura di consultazione sui beni essenziali, nonché in quella relativa all'approvazione del Piano di bacino, non sono state avanzate osservazioni in merito alla dimensione ed articolazione dei Lotti prevista dal Piano di Bacino stesso e sopra riportate, ad eccezione di:

- una singola osservazione di un operatore locale (tra gli oltre cinquanta) che suggerisce l'affidamento dei servizi urbani dei comuni minori in singoli lotti di gara;
- l'osservazione pervenuta dall'ANAV regionale (associazione cui aderiscono le aziende componenti il Consorzio COTRAB attuale affidatario dei due contratti di servizio provinciale per la gestione dei servizi extraurbani) nell'ambito di un contenzioso riguardante l'approvazione del Piano di Bacino, con cui l'Associazione ha avanzato la richiesta di una maggiore aggregazione dei lotti di gara UTOR, richiesta questa comunque non rispondente ai principi di massima contendibilità, e ha espresso contrarietà al lotto di scala regionale distinto dai due UTOR provinciali.

### 3.3 Struttura del mercato e contendibilità

In termini di contendibilità della gara si segnala che:

- salvo rarissime eccezioni (peraltro limitate ai servizi urbani) le gare per i servizi di TPL finora condotte in Italia evidenziano che i piccoli lotti (inferiori a 5-7 milioni di vett\*km) sono appetibili solo per l'imprenditoria locale/regionale;
- le imprese di TPL presenti sul territorio regionale, attualmente consorziate nel Co.Tr.A.B., non sono singolarmente in possesso dei requisiti dimensionali sufficienti a partecipare a gare che prevedano percorrenze superiori ai 3 milioni di vett\*km, con la sola eccezione delle aziende SITA Sud e Liscio e delle Aziende Trotta Bus e Miccolis che operano però quasi esclusivamente nei servizi urbani;
- il mercato nazionale (ma anche comunitario) dei servizi di trasporto pubblico, evidenzia la presenza di numerosi operatori con dimensione produttiva e di fatturato in grado di partecipare a Lotti di gara di 8-10 milioni di vetture\*km, nonché al Lotto previsto per la Provincia di Potenza che sviluppa circa 18 milioni di vett\*km, oltre alla SITA Sud e al Consorzio Co.Tr.A.B. nel suo insieme, se ne possono individuare, tra quelli che hanno partecipato alle gare per l'affidamento di servizi di TPL in Italia negli ultimi anni, almeno 6: (Arriva Italia, Busitalia, Autoguidovie Italiane, RATP Dev Italia, TPER, Gruppo Zoncada/STAR). Fermo restando che la possibilità di costituire Consorzi tra le aziende (sia locali che nazionali) consentirebbe a numerose altre aziende di accedere alla procedura di gara.

### 3.4 Semplificazione della gestione amministrativa

Nella definizione del numero e della struttura dei lotti è opportuno tenere conto anche della soluzione che consenta all'Amministrazione regionale ed agli enti locali cui è previsto, come sopra ricordato, l'affidamento della gestione dei relativi contratti di servizio, di gestirli con la massima efficienza ed efficacia: la presenza di un unico contratto di servizio consente al singolo Ente Locale di operare la gestione contrattuale con le necessarie risorse, peraltro estremamente limitate, che in caso di più contratti di servizio sarebbero insufficienti.

### 3.5 Efficienza ed economie di scala

Nell'ambito dell'elaborazione del Piano di Bacino sono state analizzate di diverse ipotesi di articolazione in Lotti di gara: oltre a quella scelta, si è valutata un'ipotesi di maggiore articolazione, per complessivi 6

UTOR/Lotti, nella quale, rispetto all'ipotesi poi individuata, la Provincia di Potenza era articolata in 3 UTOR e quella di Matera in due.

Ad una prima sommaria verifica del costo dei servizi, derivante dalla pedissequa applicazione della formula di calcolo prevista dal D.M. Costi standard (DM Trasporti 28 marzo 2018, n.157) sono emerse differenze di costo dei servizi che derivano dalla struttura stessa della formula che, di fatto, porterebbe (senza ulteriori considerazioni) ad individuare lotti ottimali di una dimensione pari a 4 milioni di vett\*km.

Infatti, la formula prevista dal citato Decreto prevede che il valore del costo standard vari in base a due fattori:

- la velocità commerciale (dato che al crescere della stessa il costo di produzione per chilometro diminuisce, essendo per larga parte costituito dal costo orario dell'autista);
- la dimensione del contratto di servizio in termini di vett\*km (dato che dall'osservazione empirica è emerso che il costo tende a scendere fino ad una soglia di 4 milioni di vett\*km annue e poi risale fino a 10 milioni di vett\*km annue).

La variazione del costo in base alla dimensione contrattuale deriva direttamente dalla metodologia utilizzata per definire il Costo Standard che è basata sulla regressione statistica e definita sui dati emergenti dall'Osservatorio nazionale sul TPL e quindi sui dati reali degli attuali gestori dei servizi di TPL. Di fatto rispecchia il costo medio dei gestori nazionali, articolato in base alla dimensione contrattuale attuale.

Anche per tenere conto di questa modalità di individuazione del Costo Standard, il DL 50/2017 (art. 27, comma 8-bis), analogamente al DM Costi standard, prevede "i costi standard sono utilizzati dagli enti che affidano i servizi di trasporto pubblico locale e regionale come elemento di riferimento per la quantificazione delle compensazioni economiche e dei corrispettivi da porre a base d'asta .... con le eventuali integrazioni che tengano conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti locali in termini di programmazione dei servizi e di promozione dell'efficienza del settore".

Le ulteriori analisi condotte successivamente e delle quali si dà conto della Relazione sui Lotti di gara, hanno fatto emergere che il costo attuale di gestione è inferiore a quello derivante dalla semplice applicazione dei costi standard, grazie ad un livello di efficienza storicamente consolidato che, malgrado la dimensione dei contratti di servizio attuali, corrisponde al costo standard di contratti di dimensione minore.

Tale livello di efficienza, derivante prevalentemente dall'organizzazione ed impiego del personale e dai relativi costi (che sarà oggetto di subentro, in base alla clausola sociale, al costo attuale), è ragionevole che venga mantenuto anche in futuro e, pertanto rappresenta un **obiettivo della Regione Basilicata** in termini di "promozione dell'efficienza del settore", così come previsto dalla normativa.

Tenendo conto di questo obiettivo di mantenimento dell'efficienza storicamente determinata, è necessario rettificare il costo standard riducendo in modo significativo le differenze di costo associate ai due diversi scenari di articolazione in Lotti. Come, peraltro confermato, dalle analisi condotte per la costruzione dei Piani Economici e Finanziari Simulati, che non evidenziano sostanziali differenze di costo in base alla dimensione del contratto di servizio se non in termini di (comunque marginali) economie di scala nel caso di contratti di maggiori dimensioni.

Il costo per la Regione sarebbe quindi, alla luce di questa metodologia più accurata, sostanzialmente analogo nei due scenari.

### 3.6 Articolazione in Lotti

La proposta di organizzazione del Bacino regionale in 2 Unità Territoriali Ottimali (UTOR) Provinciali (articolate ciascuna in 2 Lotti di gara) e una Regionale rappresenta pertanto 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.

In particolare:

- Lotti di gara di dimensione compresa tra 8 e 18 milioni vett\*km consentono di accrescere significativamente l'appetibilità della gara per aziende di dimensioni adeguate;
- la partecipazione delle aziende più piccole è comunque possibile attraverso l'aggregazione in Consorzi e non sarebbe possibile da parte delle singole aziende in entrambi gli scenari;
- i costi, in considerazione degli obiettivi di mantenimento degli attuali livelli di efficienza media, sono comparabili nei due scenari;
- la creazione di un unico UTOR/Lotto di gara per ciascuna provincia consente di semplificare la gestione amministrativa dei contratti da parte delle Amministrazioni provinciali;
- la scelta di aggregare i servizi urbani dei comuni minori (che hanno percorrenze complessive marginali rispetto al complesso dei servizi da affidare) al Lotto extraurbano deriva dalla possibilità di sfruttare le significative sinergie organizzative;
- per i servizi urbani di Potenza e Matera l'affidamento distinto dai servizi extraurbani è motivato dalla necessità di consentire alle rispettive amministrazioni comunali, più a diretto contatto con il territorio e le mutevoli esigenze dell'utenza, di poter gestire autonomamente i relativi contratti di servizio.

### 3.7 Limite di aggiudicazione

Il PdB oltre all'articolazione in 5 Lotti, come confermato dalla Relazione Lotti (sulla quale l'ART ha espresso parere favorevole con il Parere n.6/2021, con alcune prescrizioni) prevede che «Gli atti di gara saranno coerenti con i principi e le disposizioni di cui all'art. 51 del Codice dei Contratti ed in particolare, ai sensi del comma 3, a ciascun offerente non potrà essere aggiudicato più di un lotto».

In sede di approvazione degli atti di gara potrà essere inserita una parziale deroga a tale principio, consentendo la possibilità di aggiudicare ad uno stesso operatore (qualora ottenga il punteggio più elevato su entrambi i Lotti) il Lotto di una Provincia e quello del servizio urbano del relativo Capoluogo. Ciò in considerazione del fatto che una gestione unitaria del lotto extraurbano e del Lotto urbano in ciascuna Provincia potrebbe determinare economie di gestione. Resta invece confermata l'impossibilità di aggiudicare allo stesso operatore i due Lotti provinciali e un Lotto Provinciale con quello Regionale.

In ogni caso:

- i concorrenti potranno presentare offerta per tutti Lotti;
- l'eventuale aggiudicatario provvisorio di più lotti avrà la facoltà di scelta del Lotto da contrattualizzare;

Al fine di perseguire il principale e fondamentale obiettivo di assicurare l'aggiudicazione di tutti i lotti di gara, evitando che i vincoli posti all'aggiudicazione possano inficiare il buon esito dell'intera procedura, il limite di aggiudicazione di un solo Lotto per concorrente (anche con la deroga relativa ai Lotti dei servizi urbani dei capoluoghi) **non potrà comunque determinare la mancata aggiudicazione di uno o più Lotti di gara.**

Pertanto:

- in caso di partecipazione di un solo concorrente ad un singolo lotto di gara, tale lotto non sarà considerato ai fini dell'applicazione del divieto di aggiudicazione degli altri lotti. Il partecipante unico ad un lotto potrà quindi aggiudicarsi un altro lotto, qualora in quest'ultimo risulti il miglior offerente;

- analogamente, anche nel caso di partecipazioni di un numero di concorrenti superiore a due, ma non sufficiente ad assicurare l'aggiudicazione di tutti i lotti applicando il limite di aggiudicazione di un solo lotto ad uno stesso concorrente, il vincolo non verrà applicato.

## 4 RISORSE

### 4.1 Servizi e risorse attuali

I servizi attualmente svolti nella Regione Basilicata sono gestiti tramite contratti di servizio affidati dalla Regione stessa, dalle Province e dai Comuni, per un totale di 37.873.151 chilometri annui (anno 2016) come riepilogato di seguito:

- Contratto di servizio tra la Provincia di Potenza e il Consorzio Co.Tr.A.B. (servizi di competenza provinciale) pari a 18.102.269 chilometri annui;
- Contratto di servizio tra la Provincia di Matera e il Consorzio Co.Tr.A.B. (servizi di competenza provinciale) pari a 9.471.710 chilometri annui;
- Contratto di Servizio tra la Regione Basilicata e Trenitalia che comprende anche servizi sostitutivi automobilistici che rientreranno nel perimetro di gara, pari a 1.259.000 km annui;
- Contratto di Servizio tra la Regione Basilicata e FAL che comprende anche servizi sostitutivi automobilistici che rientreranno nel perimetro di gara, pari a 2.135.127 km annui;
- Contratto di servizio tra il Comune di Potenza e Trottabus pari a 1.342.543 chilometri annui;
- Contratto di servizio tra il Comune di Matera e Miccolis pari a 1.332.742 chilometri annui;
- Contratti di servizio tra la i Comuni non capoluogo e vari operatori, pari a 4.075.598 chilometri annui.

Ambito territoriale	Tipologia di servizio	Percorrenze al 2016 (Km)	Corrispettivo erogato comprensivo d'IVA	Corrispettivo unitario al netto d'IVA (€/Km)	Oneri in capo alla Regione Basilicata comprensivo d'IVA	Oneri per i servizi comunali in capo ai Comuni comprensivo d'IVA	Oneri per i servizi comunali in capo alla Regione comprensivo d'IVA	Oneri per i servizi extraurbani in capo alla Regione comprensivo d'IVA
Provincia di Potenza	Servizi extraurbani	18.102.269	€ 31.903.612,00	€ 1,59	€ 31.903.612,00			€ 31.903.612,00
Provincia di Matera	Servizi extraurbani	9.471.710	€ 15.152.017,00	€ 1,44	€ 15.152.017,00			€ 15.152.017,00
Comune di Potenza	Servizio Urbano Comune Potenza	1.342.543	€ 5.168.790,55	€ 3,50	€ 3.535.622,90	€ 1.633.167,65	€ 3.535.622,90	
Comune di Matera	Servizio Urbano Comune Matera	1.332.742	€ 4.020.526,59	€ 2,72	€ 2.086.701,49	€ 1.933.825,10	€ 2.086.701,49	
Altri 45 Comuni sul territorio regionale	Servizi Comunali	4.075.598	€ 5.672.347,58	€ 1,25	€ 4.230.242,75	€ 1.442.104,83	€ 4.230.242,75	
Regione Basilicata - Servizi sostitutivi Trenitalia	Servizi extraurbani - sostitutivi dei servizi ferroviari	1.259.000	€ 3.448.401,00	€ 2,49	€ 3.448.401,00			€ 3.448.401,00
Regione Basilicata - Servizi Sostitutivi FAL	Servizi extraurbani - sostitutivi dei servizi ferroviari	2.135.127	€ 8.455.102,92	€ 3,60	€ 8.455.102,92			€ 8.455.102,92
<b>Totale</b>		<b>37.873.151</b>	<b>€ 73.820.797,64</b>		<b>€ 68.811.700,06</b>	<b>€ 5.009.097,58</b>	<b>€ 9.852.567,14</b>	<b>€ 58.959.132,92</b>

\* Agli importi relativi agli Oneri in Capo alla Regione per i servizi di TPL extraurbani e comunali/urbani, vanno aggiunti gli Oneri relativi ai rinnovi Contrattuali degli autobus/tramvieri per complessivi € 6.200.000,00 - Ricostituiti fino al 31/03/2020

Tabella 3 – Tabella riepilogativa dei servizi oggetto di gara (Piano di Bacino del TPL della Regione Basilicata – Aprile 2020).

Le risorse impiegate complessivamente per i servizi attuali da parte della Regione e dei Comuni ammontavano nel 2016 ad euro 80.020.797,64, comprensivi di IVA e dei contributi per i rinnovi CCNL. La stima al 2019 è pari invece ad **euro 82.354.030,43**, sempre comprensivi di IVA e contributi per i rinnovi CCNL come riportato nella seguente tabella.

Si segnala che i contributi CCNL, attualmente erogati dalla Regione Basilicata, sono esenti da IVA.

PREVISIONE AL 2019					
Percorrenze (Km)	Corrispettivo complessivo da erogare	Oneri in capo alla Regione Basilicata	Oneri per i servizi comunali in capo ai Comuni	Oneri per i servizi comunali in capo alla Regione	Oneri per i servizi extraurbani in capo alla Regione
37.873.151	€ 76.154.030,43	€ 71.084.823,68*	€ 5.069.206,75	€ 9.970.797,95	€ 60.389.353,49
* a tale importo si deve aggiungere l'importo annuale di € 6.200.000,00 quale contributo regionale sugli incrementi per il rinnovo contrattuale degli autoferrovieri storicamente riconosciuto fino al 31/03/2020.					

Tabella 4 – Risorse per i Contratti di servizio TPL in Regione Basilicata (anno 2019)

## 4.2 Risorse per la gara

Le risorse per i servizi oggetto di gara verranno incrementate rispetto alle risorse attualmente impiegate.

Gli importi che saranno effettivamente messi a disposizione dalla Regione e dai singoli Comuni per i servizi oggetto di gara, tuttavia, non sono ancora stati definiti e dovranno tener conto, come previsto dalla Delibera ART 154/2019, dei risultati emergenti nell'ambito dei Piani Economici e Finanziari Simulati (PEFS) in corso di definizione.

I PEFS, a loro volta, individueranno i costi di produzione del servizio e terranno conto dei ricavi da traffico stimati a partire dagli attuali ricavi tariffari e in attuazione del **nuovo sistema tariffario regionale integrato** in corso di definizione, nonché degli obiettivi di **recupero di efficacia** attesi dalla revisione della rete di cui al PdB e dalle azioni di **miglioramento della qualità** derivanti dalle azioni attese in esito al nuovo affidamento concorsuale.

## 4.3 Ricavi da traffico

I ricavi da traffico relativi ai servizi oggetto di gara, per l'anno 2018, sono complessivamente pari a circa 13,2 milioni di euro (esclusa IVA), come meglio dettagliato di seguito e riportato nella Tabella 5:

- Ricavi relativi al Contratto di servizio tra la Provincia di Potenza e il Consorzio Co.Tr.A.B. pari a circa 6,6 milioni di euro annui;
- Ricavi relativi al Contratto di servizio tra la Provincia di Matera e il Consorzio Co.Tr.A.B. pari a circa 2,8 milioni di euro annui;
- Ricavi relativi al Contratto di Servizio tra la Regione Basilicata e FAL, pari a circa 1,06 milioni di euro annui;
- Ricavi relativi al Contratto di Servizio tra la Regione Basilicata e Trenitalia (disponibili sono in modo aggregato per i servizi ferroviari e per i sostitutivi automobilistici), stimati in base alla media del dato derivante da una proporzione tra i km svolti nelle due modalità e dal dato derivante dall'applicazione del medesimo ricavo chilometrico registrato da COTRAB per i servizi provinciali, pari a circa 0,8 milioni di euro annui;
- Ricavi relativi al Contratto di servizio tra il Comune di Potenza e Trottabus pari a circa 0,48 milioni di euro annui;
- Ricavi relativi al Contratto di servizio tra il Comune di Matera e Miccolis pari a circa 0,85 milioni di euro annui;
- Ricavi relativi al Contratti di servizio tra la i Comuni non capoluogo della Provincia di Potenza e vari operatori, pari a circa 0,5 milioni di euro annui;

- Ricavi relativi al Contratti di servizio tra la i Comuni non capoluogo della Provincia di Matera e vari operatori, pari a circa 0,18 milioni di euro annui.

UTOR/AMBITO	Ricavi o Proventi da traffico
Extraurbano_Sost. Ferro Totale	1.819.348,47 €
Extraurbano_Matera Totale	2.756.447,16 €
Extraurbano_Potenza Totale	6.644.760,45 €
Urbani_minori_Matera Totale	179.826,66 €
Urbani_minori_Potenza Totale	506.136,98 €
Urbano_Potenza Totale	461.478,25 €
Urbano_Matera Totale	848.260,00 €
<b>Totale complessivo</b>	<b>13.216.257,97 €</b>
(*) I dati relativi ai servizi automobilistici sostitutivi dei servizi Trenitaliaferroviari sono stimati	

Tabella 5 – Ricavi da traffico 2018, esclusa IVA (dati Osservatorio TPL)

L'incremento tariffario è da ritenersi necessario e propedeutico all'avvio della procedura di affidamento dei servizi per tre motivazioni principali:

- è trascorso un lungo intervallo di tempo dagli ultimi aggiornamenti tariffari per il trasporto pubblico locale (le tariffe attualmente in vigore per i servizi di trasporto pubblico su gomma, infatti, sono quelle deliberate dalla Giunta Regionale nel dicembre 2011, quasi dieci anni fa, mediante il primo ed unico aggiornamento delle tariffe originariamente stabilite nel 1998 con la L.R. n. 22), durante il quale sono cresciuti notevolmente i costi operativi sostenuti dalle Aziende esercenti servizi di trasporto pubblico locale;
- ai sensi del vigente PRT è ritenuto essenziale e prioritario al fine dell'attuazione di un sistema di servizi di TPL, sostenibile anche dal punto di vista finanziario, procedendo alla revisione ed all'approvazione di nuovi quadri tariffari per i servizi di trasporto pubblico locale regionale, anche in previsione della futura integrazione tariffaria, livellando il sistema tariffario su base chilometrica con tariffe identiche e valide per tutte le tipologie di trasporto pubblico locale sovracomunale, siano esse di tipo automobilistico o ferroviario;
- l'incremento dei proventi da traffico è una delle grandezze considerate al fine del riparto di quota parte del fondo nazionale per il TPL.

L'adeguamento dei livelli tariffari che deriverà dall'implementazione del Nuovo sistema tariffario integrato regionale, congiuntamente con la nuova rete dei servizi prevista dal Piano di Bacino, consentiranno **un significativo incremento dei ricavi tariffari e del rapporto ricavi/costi**. Tuttavia, tali incrementi non consentiranno, per larga parte dei servizi, di raggiungere la soglia del 35%.

Si ritiene che la Regione Basilicata, in considerazione della presenza di vaste aree territoriali a domanda debole (l'87% dei Comuni), possa rientrare nella deroga introdotta dall'art 8-ter del D.L. 50/2017 che, modificando l'articolo 19 del d.lgs. 422/97, prevede che "Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, la soglia minima del rapporto di cui al precedente periodo può essere rideterminata per tenere conto del livello della domanda di trasporto e delle condizioni economiche e sociali".

Si stima che l'incremento di ricavi reso possibile dall'effetto congiunto del nuovo sistema tariffario e della nuova rete TPL sarà dell'ordine de 50%, derivante in parte dal nuovo sistema tariffario e in parte dall'incremento della domanda.

#### **4.3.1 Incremento delle tariffe**

Un incremento dei ricavi da titoli di viaggio del 10% rispetto ai livelli attuali è previsto già nel corso del 2021. Il nuovo sistema tariffario integrato regionale, che i soggetti aggiudicatari dovranno applicare all'avvio del servizio, sarà costruito in modo da assicurare un ulteriore progressivo incremento medio dei ricavi, a parità di domanda, di circa il 20% rispetto ad oggi.

In sede di definizione del nuovo Sistema tariffario integrato regionale, inoltre, si verificherà l'eventualità di incrementi maggiori per i servizi urbani che presentano livelli di ricavi e tariffe attuali eccessivamente ridotti.

La struttura tariffaria (zone, digressività, moltiplicatori, ecc.), l'articolazione dei nuovi titoli di viaggio e le relative tariffe saranno oggetto di simulazioni sulla base del venduto attuale e della distribuzione della domanda sulla rete, tali da assicurare tale incremento dei ricavi, con una margine di sicurezza del 3% per tenere conto di possibili errori e dell'elasticità della domanda che è comunque considerata sostanzialmente rigida data la sua composizione ed il livello basso delle tariffe attuali.

Il Nuovo sistema tariffario, che potrà prevedere significativi incrementi di alcune tariffe, includerà la possibilità di introdurre agevolazioni tariffarie per specifiche categorie di utenti i cui oneri (in termini di differenza tra il prezzo del titolo di viaggio ordinario e titolo agevolato) saranno a carico dell'Ente che introdurrà l'agevolazione medesima e che costituiranno ricavi tariffari per i Gestori dei servizi.

Il nuovo sistema tariffario, che avrà decorrenza a far data dal subentro contrattuale delle Imprese affidatarie, sarà approvato contestualmente agli atti di gara per l'affidamento dei servizi di TPL dei quali costituirà un Allegato tecnico.

#### **4.3.2 Incremento della domanda (efficacia)**

L'avvio della nuova rete, soprattutto grazie al contributo della nuova rete portante, con caratteristiche di forte appetibilità grazie alla qualità del servizio ed ai tempi di percorrenza previsti, ha come obiettivo atteso quello di un incremento della domanda soddisfatta.

Inoltre, i livelli di domanda sulle diverse reti ed in particolare sui servizi urbani sono in alcuni casi insoddisfacenti rispetto alle potenzialità espresse dalla rete. Per tali servizi è quindi necessario prevedere un incremento, anche significativo, della domanda, in assenza del quale occorrerà rimodulare la relativa offerta, in modo da assicurarne la sostenibilità economica.

## 5 ESITI DELLA PROCEDURA DI CONSULTAZIONE

### 5.1 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.

### 5.2 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;
- g) Eventuale rettifica del contenuto della RdA in esito alle osservazioni dell’ART.

Pertanto, il giorno 21 dicembre 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.

In seguito alla seduta pubblica di consultazione sono pervenute osservazioni da parte di nove diversi soggetti. Nella seguente Tabella 6 sono riportati i soggetti che hanno presentato osservazioni entro il termine previsto ed una sintesi degli argomenti proposti.

Proponente	Tematiche principali
<b>Comune di Matera</b>	Servizi aggiuntivi
	Aree di interscambio
<b>Busitalia</b>	Parco minimo
	Eccessiva anzianità del parco "Disponibile"
	Piano degli Investimenti regionale
	Costi standard
	Requisiti patrimoniali
<b>Mossucca &amp; figli s.a.s.</b>	Requisiti e affidamento servizi urbani minori
<b>FAISA-CISAL</b>	Premialità maggiore tutela lavoratori e clausola sociale per personale subappaltatori
	Subappalto (limite 40%)
	Certificazione luoghi di lavoro
	Canone Impianti e rimesse
	Requisiti
	Trasferimento del personale
	Art.45 codice appalti
<b>COTRAB</b>	Dimensionamento parco autobus necessario
	Identificazione dei beni essenziali/indispensabili messi a disposizione dal GU.
	Obbligo di trasferimento del parco indispensabile
	Verifica effettiva disponibilità del parco
	Valorizzazione parco Indispensabile e disponibile
	Assegnazione Personale ai lotti
<b>FIT-CISL</b>	Valutazione in merito al personale da trasferire
<b>UILT</b>	Garanzie salariali
	Possibilità Partecipazione a più lotti di gara
	Subappalti
<b>FILT CGIL</b>	Trasferimento del personale
	Durata contattazione secondo livello
	Tutela personale a tempo determinato
<b>Federconsumatori</b>	Qualità del servizio
	Sistemi informativi e infomobilità
	Flessibilità dei servizi
	Parco Autobus

Tabella 6 – Sintesi Osservazioni pervenute

Nella presente Relazione di Affidamento si è tenuto conto delle osservazioni, delle segnalazioni e dei suggerimenti proposti, in quanto compatibili con gli orientamenti già espressi in sede di Consultazione.



Diverse osservazioni erano inerenti i contenuti e le scelte del Piano di Bacino, che rappresenta un punto di riferimento per la Relazione di affidamento, in quanto documento d'indirizzo già approvato dalla Regione Basilicata.

Altre osservazioni e richieste riguardano invece i contenuti della documentazione di gara che deve ancora essere redatta. Tale aspetto sarà oggetto di valutazione da parte della Regione Basilicata, nell'ambito della definizione delle Linee guida per la predisposizione della documentazione di gara, che saranno predisposte dalla Regione.

### **5.3 Disciplina dei beni strumentali essenziali/indispensabili**

#### **5.3.1 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 soli 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 allegare 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.

### **5.3.2 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, anche in ragione delle caratteristiche del servizio e del territorio (incremento del 10%);
- c) Aggiunta di una quota di scorte tecniche per la manutenzione dei mezzi e gli imprevisti (ulteriore incremento del 30%).

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 ferialle 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.

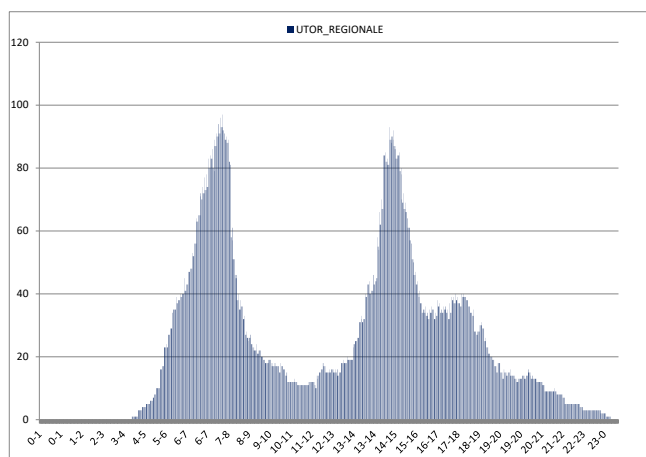


Figura 1 - Elaborazione grafica delle corse contemporanee– Servizio extraurbano: UTOR Regionale

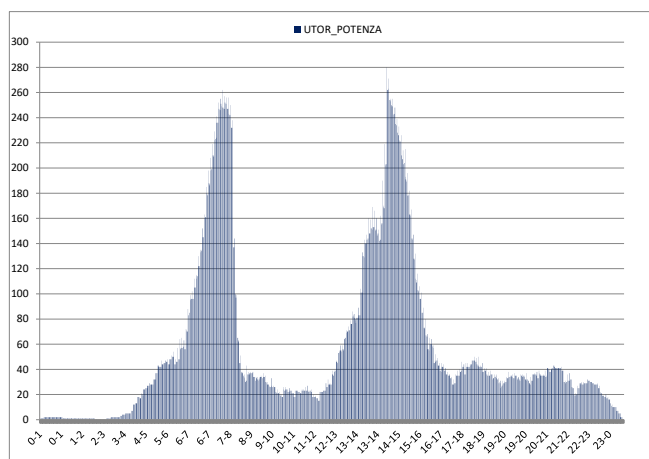


Figura 2 - Elaborazione grafica delle corse contemporanee– Servizio extraurbano: UTOR Potenza

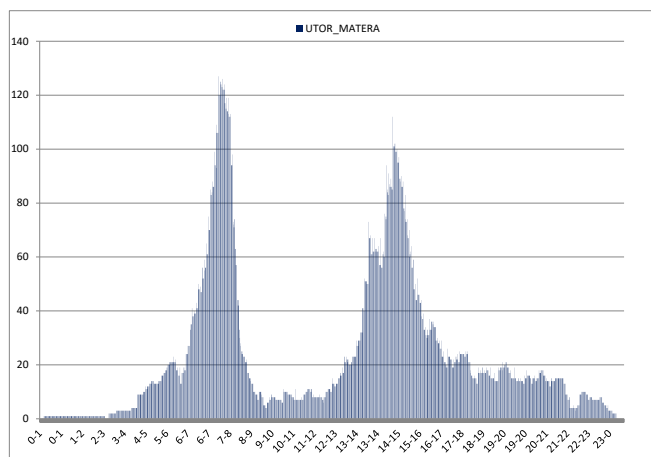


Figura 3 - Elaborazione grafica delle corse contemporanee– Servizio extraurbano: UTOR Matera

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 del parco ed aumenta le scorte necessarie.

Si sottolinea che l'effetto congiunto delle due correzioni al MIV sopra riportate ne determinano un **incremento complessivo cumulato del 43%**. Si tratta di un incremento elevato rispetto ai migliori standard che raggiungono un complessivo del 20%. Tale incremento complessivo va quindi considerato cautelativo e tiene conto:

- delle particolari condizioni di sviluppo del servizio, su un territorio vasto e poco popolato,
- dell'articolazione del parco autobus su diverse tipologie, non direttamente sostituibili l'una con l'altra;
- di una vita media del parco autobus (anche a valle dei previsti interventi di rinnovo) ancora elevata.

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 149 (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 430;
- per il servizio extraurbano dell'UTOR di Matera è pari a 182, contro un numero di autobus attualmente circolanti pari a 195;
- per i servizi urbani, si è provvisoriamente considerato il parco attuale come necessario.

Tipologia	MIV	Corr. tecnica 10%	Scorte 30%	Totale (Necessari)	Attuali (*)
REGIONALE	97	10	32	<b>139</b>	149
UTOR PZ (Extra)	280	28	92	<b>400</b>	430
UTOR PZ (Urbani)	74	7	24	<b>105</b>	106
UOTR MT (Extra)	127	13	42	<b>182</b>	195
UOTR MT (Urbani)	22	2	7	<b>31</b>	31
URBANO PZ	31	3	10	<b>44</b>	44
URBANO MT	25	3	8	<b>36</b>	36
<b>TOTALE</b>	<b>656</b>	<b>66</b>	<b>215</b>	<b>937</b>	<b>991</b>

(\*) Compresi 30 stimati per Trenitalia

Tabella 7 – Calcolo degli autobus necessari per l'effettuazione del servizio

### 5.3.3 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 "commerciale" 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.

### 5.3.4 Il materiale rotabile utilizzato dagli attuali gestori (al 30/06/2020)

#### 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 di Trenitalia e tutti i servizi urbani presenti in 47 Comuni) è **pari a 991 veicoli**.

Per gli autobus utilizzati sui servizi sostitutivi di Trenitalia si è proceduto ad una stima parametrica (pari a 30 autobus) e non si dispone dei dati relativi alle caratteristiche degli stessi (di proprietà di subaffidatari).

Pertanto, si forniscono di seguito informazioni di maggiore dettaglio **per i 961 mezzi utilizzati** su tutti i servizi (esclusi quelli di Trenitalia):

- n.744 utilizzati per i servizi extraurbani di cui:
  - n.677 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	263
Euro4	87
Euro5	159
Euro6	150
<b>TOTALE</b>	<b>961</b>

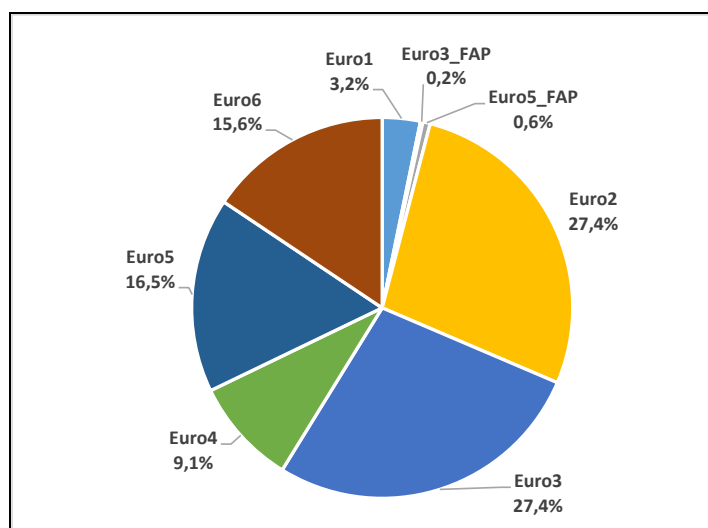


Tabella 8 – Classificazione per classe ambientale degli autobus al 30/06/2020

L'età media dell'intero parco autobus impiegato sui servizi di TPL nella regione Basilicata è pari (al 31/12/2020) **a 14 anni**.

#### Autobus attuali: servizio extraurbano

Il parco attualmente impiegato sui servizi extraurbani (due contratti provinciali con COTRAB e servizi sostitutivi FAL) è pari a 744 veicoli.

Si evidenzia che:

- è presente un numero esiguo di vetture Euro 1;
- circa un terzo del parco è composto da vetture più moderne (Euro 5 - 6), con meno di dieci anni di anzianità;
- il 18% del parco è costituito da minibus (meno di 8 mt e in larga parte M2) e il 19% medi (fino a 10 mt).

Categoria	Numero
Euro1	17
Euro3_FAP	2
Euro5_FAP	2
Euro2	215
Euro3	223
Euro4	54
Euro5	112
Euro6	119
<b>TOTALE</b>	<b>744</b>

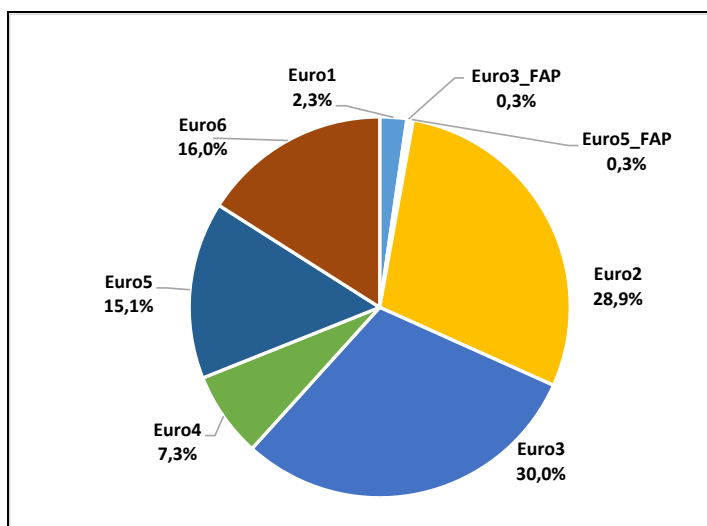


Tabella 9 – Classificazione per classe ambientale degli autobus extraurbani al 30/06/2020

Classe di lunghezza		Numero
Minibus	(meno di 8 mt)	135
Medio	(8-10 mt)	142
Normale	(10-12 mt)	448
Lungo	(oltre 12 mt)	19
<b>TOTALE</b>		<b>744</b>

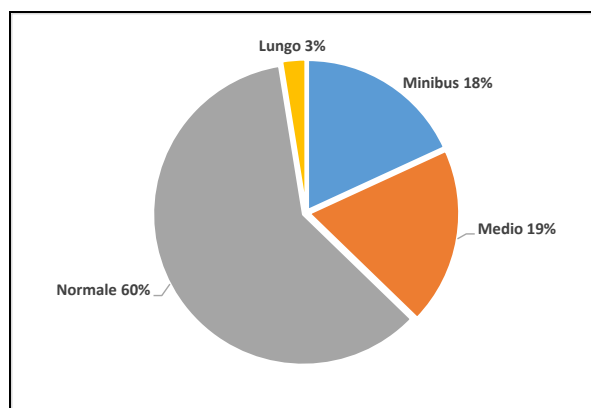


Tabella 10 – Distribuzione per classe di dimensione degli autobus extraurbani al 30/06/2020

L'età media della flotta extraurbana (al 31/12/2020) è pari a 14,0 anni.

#### Autobus attuali: servizio urbano di Potenza

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

La distribuzione per Classe ambientale mostra:

- l'assenza di 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
<b>TOTALE</b>	<b>44</b>

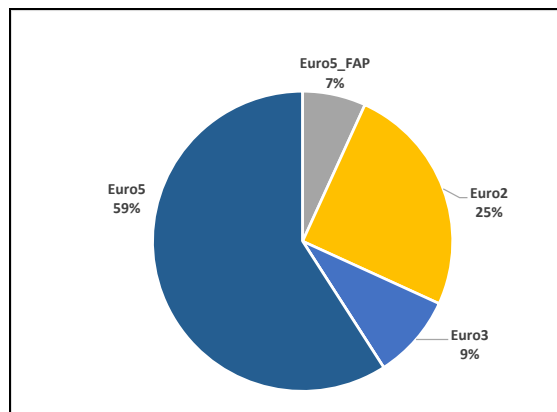


Tabella 11 – Urbano di Potenza: Distribuzione per classe di emissione degli autobus al 30/06/2020

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
<b>TOTALE</b>		<b>44</b>

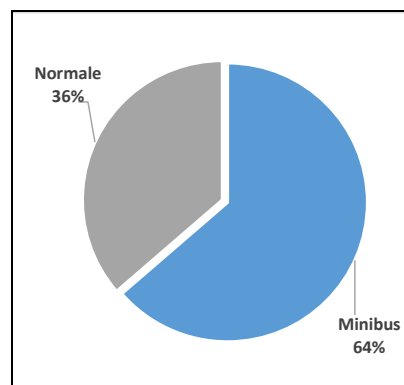


Tabella 12 – Urbano di Potenza: Distribuzione per categoria (dimensione) degli autobus al 30/06/2020

L'età media della flotta urbana di Potenza (al 31/12/2020) è pari a 13,9 anni.

#### Autobus attuali: servizio urbano di Matera

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

La distribuzione per Classe ambientale mostra:

- l'assenza veicoli Euro 1 (anche Euro 2 a Matera);
- la presenza di un 78% di veicoli Euro 5 ed Euro 6.

Si evidenzia, inoltre, una significativa quota di minibus sul totale (36%).



Categoria	Numero
Euro1	0
Euro3_FAP	0
Euro5_FAP	0
Euro2	0
Euro3	4
Euro4	4
Euro5	1
Euro6	27
<b>TOTALE</b>	<b>36</b>

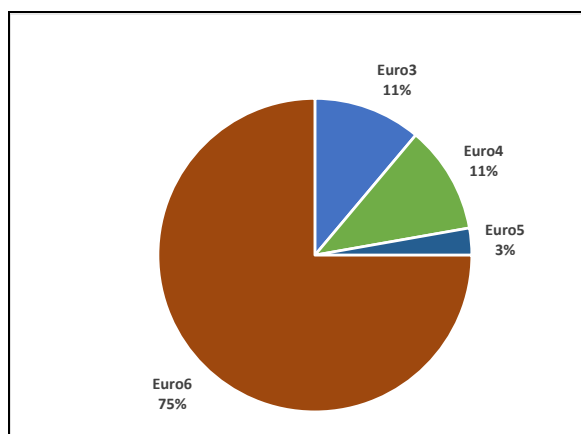


Tabella 13 – Urbano di Matera: Distribuzione per classe di emissione degli autobus al 30/06/2020

Classe di lunghezza		Numero
Minibus	(meno di 8 mt)	13
Medio	(8-10 mt)	6
Normale	(10-12 mt)	17
Lungo	(oltre 12 mt)	0
<b>TOTALE</b>		<b>36</b>

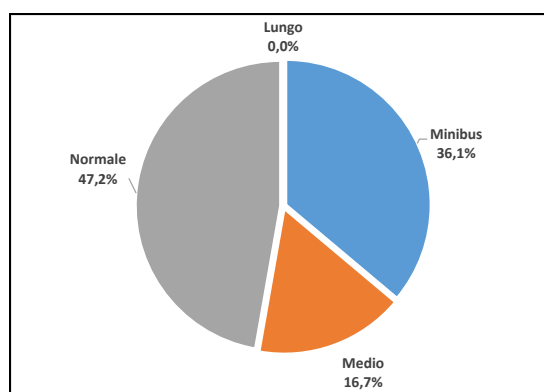


Tabella 14 – Urbano di Matera: Distribuzione per categoria (dimensione) degli autobus al 30/06/2020

L'età media della flotta urbana di Matera (al 31/12/2020) è pari a 4,8 anni.

#### Autobus attuali: servizi urbani minori della provincia di Potenza

Il parco attualmente impiegato sui servizi urbani nei comuni minori della provincia di Potenza è costituito da 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.

L'età media della flotta utilizzata sui servizi urbani minori della provincia di Potenza (al 31/12/2020) è pari a 16,5 anni.

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

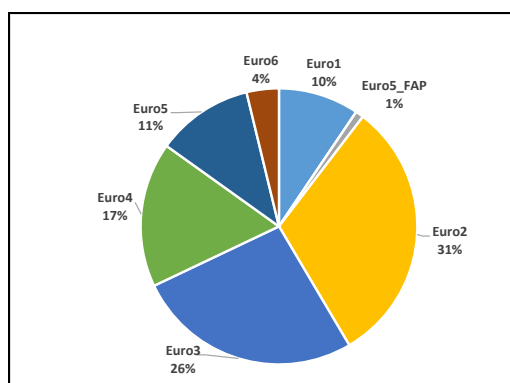


Tabella 15 – Servizi urbani minori provincia di Potenza: Distribuzione per classe di emissione degli autobus al 30/06/2020

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
<b>TOTALE</b>		<b>106</b>

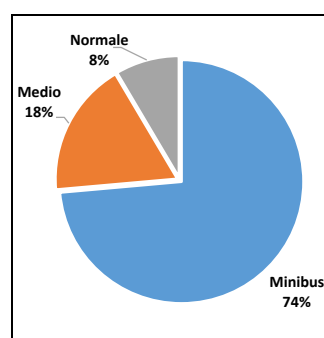


Tabella 16 – Servizi urbani minori provincia di Potenza: Distribuzione per categoria (dimensione) degli autobus al 30/06/2020

#### Autobus attuali: servizio urbani minori della provincia di Matera

Il parco attualmente impiegato sui servizi urbani nei comuni minori della provincia di Potenza è costituito da 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.

L'età media della flotta utilizzata sui servizi urbani minori della provincia di Matera (al 31/12/2020) è pari a 13,9 anni.

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

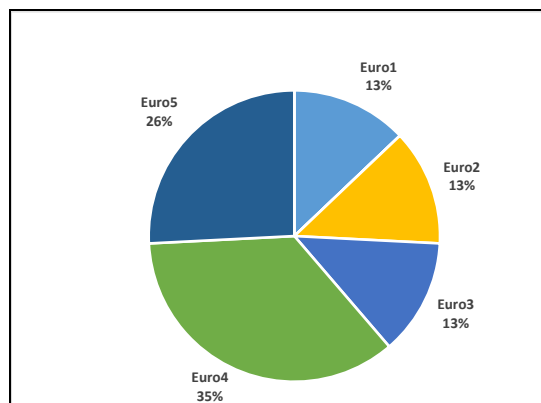
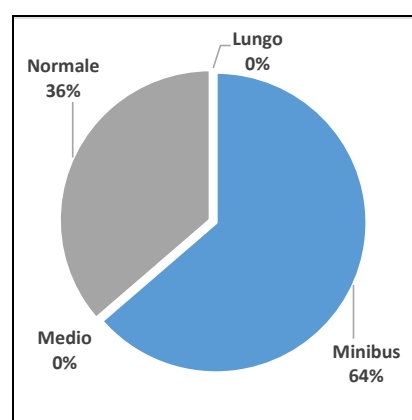


Tabella 17 – Servizi urbani minori provincia di Matera: Distribuzione per classe di emissione degli autobus al 30/06/2020

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
<b>TOTALE</b>		<b>31</b>



### 5.3.5 Proposta di classificazione dei beni strumentali: 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'interno 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 ritenuti 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, corrispondente 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 99 autobus** (4 urbani e 95 extraurbani). Tali autobus sono già compresi nei 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).

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
	<b>Totale</b>		<b>99</b>	<b>172</b>

Tabella 18 – 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).

Anche per tali autobus il valore dovrà essere previamente definito, anche per consentire agli attuali gestori di valutarne la congruità. Pertanto, esso sarà stabilito con criteri oggettivi, applicando la medesima metodologia già prevista per gli autobus dichiarati indispensabili, di cui alla Misura 9 dell'Allegato A alla Delibera n.154/2019 dell'A.R.T. sopra richiamata.

Si precisa che per tali autobus non è possibile prevedere un obbligo di acquisto da parte dei soggetti aggiudicatari, essendo questa possibilità limitata ai soli autobus dichiarati "Indispensabili" e comunque motivata da esigenze di tutela dell'interesse pubblico e/o di vincoli contrattuali. Non essendo tali autobus "Indispensabili", l'obbligo non può essere previsto perché rappresenterebbe un vincolo illegittimo alla libertà imprenditoriale dell'IA.

Parte di essi, tuttavia, saranno rottamati per essere sostituiti con gli autobus previsti dal Piano degli Investimenti. **Si stima che gli autobus disponibili residui (in caso di conferma della disponibilità stessa da parte degli attuali proprietari) saranno comunque pari a circa 410 complessivi.**

Alla luce di quanto indicato sopra, come riportato in dettaglio nella seguente Tabella 19, si stima che sarà possibile trasferire alle imprese affidatarie **complessivamente 713 autobus.** Qualora le imprese stesse confermino formalmente la disponibilità già espressa nell'ambito della costruzione della *data room*.

Tipologia	Indispensabili				Totale	
	Necessari	(Attuali)	(Investimenti)	Disponibili	Da trasferire	Mancanti
REGIONALE	139	23	20	66	110	29
UTOR PZ (Extra)	400	67	57	192	316	84
UTOR PZ (Urbani)	105	2	34	26	62	43
UOTR MT (Extra)	182	30	26	87	143	39
UOTR MT (Urbani)	31	4	11	14	29	2
URBANO PZ	44	0	23	21	44	0
URBANO MT	36	5	0	4	9	27
<b>TOTALE</b>	<b>937</b>	<b>132</b>	<b>171</b>	<b>410</b>	<b>713</b>	<b>224</b>

Tabella 19 – 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 almeno 224 complessivi**. Tale numero sarà presumibilmente superiore essendo subordinato alla conferma della disponibilità da parte degli attuali gestori a mettere a disposizione 410 autobus di loro proprietà.

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 inferiore e quindi riducendo 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 20). 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 713 e 714 delle tue tabelle deriva da diverse modalità di arrotondamento.

Categoria	Numero
Euro2	74
Euro3	174
Euro4	48
Euro5	128
Euro6	290
<b>TOTALE</b>	<b>714</b>

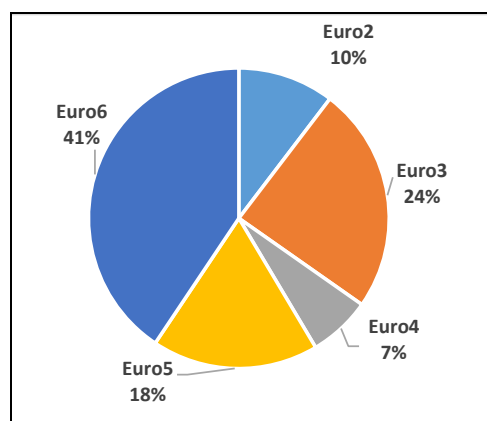


Tabella 20 – Classificazione per classe ambientale degli autobus extraurbani trasferibili all’IA

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

- a 7,2 anni, nell’ipotesi che gli aggiudicatari acquistino nuovi di fabbrica tutti i bus mancanti;
- a 8,9 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 preveda di sostituire con autobus nuovi di fabbrica o comunque con un'anzianità inferiore gli autobus "disponibili".

In merito all'attribuzione ai singoli Lotti di gara del materiale rotabile individuato come indispensabile, nonché di quello "disponibile", si segnala che attualmente non ne è possibile una puntuale attribuzione.

Infatti, in considerazione dell'articolazione dei servizi extraurbani su tre Lotti, in luogo dei due contratti di servizio attuali, ma anche dell'attivazione di numerose nuove linee oggi non attive, non è possibile una immediata attribuzione sulla base degli attuali contratti.

È imminente una verifica formale delle dichiarazioni di disponibilità per singolo autobus da parte degli attuali gestori, nonché la raccolta delle ulteriori informazioni sul numero e tipologia di autobus acquistati dagli attuali gestori in attuazione del piano d'investimenti in corso di compimento.

Pertanto, il numero esatto di autobus indispensabili, disponibili (messi a disposizione degli attuali gestori anche se non classificabili come indispensabili) e di quelli acquistati con contributi pubblici entro l'avvio del servizio, sarà individuato a valle della pubblicazione della presente Relazione ed entro la data di pubblicazione del bando di gara.

In esito a tali attività, si procederà all'esatta attribuzione alle tre UTOR extraurbani, applicando i seguenti criteri:

- per le imprese del Consorzio Co.Tr.A.B. che effettuano servizi che saranno interamente ricompresi in uno dei tre lotti, tutti gli autobus saranno attribuiti al lotto cui si riferiscono i servizi gestiti;
- per le imprese del Consorzio Co.Tr.A.B. che effettuano servizi che saranno assegnati a diversi Lotti di gara, si seguirà un criterio proporzionale in base ai chilometri delle linee attualmente esercite attribuite al singolo lotto di gara;
- per i servizi sostitutivi svolti dalle FAL, si seguirà un criterio proporzionale in base ai chilometri delle linee attualmente esercite attribuite al singolo lotto di gara;
- per i servizi sostitutivi di Trenitalia non vi sono autobus da attribuire, non essendo di proprietà del gestore e non essendo stati oggetto di contribuzione pubblica.

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.

Si precisa che la Regione Basilicata intende avvalersi delle deroghe previste all'obbligo di acquistare autobus a metano o elettrici nel primo quinquennio, a causa della mancanza di una rete di rifornimento adeguata sul territorio.

Nei quinquenni successivi si potrà ricorrere a veicoli a metano/CNG che hanno un costo superiore a quelli a gasolio di circa il 10% e richiedono la predisposizione di impianti di rifornimento (ovvero il ricorso a servizi esterni di rifornimento), i cui costi aggiuntivi sono però compensati dai minori costi di combustibile. Nei PEFS si terrà comunque conto di tali differenze di costo.

Le stime sono state effettuate sulla base delle seguenti ipotesi:

- una contribuzione al 90% per i finanziamenti relativi alle annualità fino al 2024 (come consentito dal DL "Rilancio", n.34/2020) e per tutte le annualità relative al DM 223/2020;
- una contribuzione al 60% e 80%, rispettivamente per i bus urbani e quelli extraurbani, per i finanziamenti degli anni successivi al 2021 per le risorse afferenti al Piano Nazionale Strategico della

Mobilità Sostenibile (PNSMS), con un costo maggiorato del 10% per tenere conto del vincolo di acquisto di autobus a basse emissioni (Metano/CNG);

- una ripartizione tra autobus urbani e extraurbani pari, rispettivamente, al 20% e 80%.

In sintesi, considerando gli investimenti deliberati e attuati o in via di attuazione, si potranno sostituire oltre 550 autobus, pari a due terzi del parco necessario. Numero che potrà essere incrementato con le probabili ulteriori misure di finanziamento nazionali ed europee.

Fondo	Prov. nazionale	DGR	Anno di affidamento (immissione in circolazione)									
			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.I. 345/2016	DGR 1351/17 e DGR 72/18										
Fondo naz./PNSMS: annualità 2017-2019	DM 25/2017	DGR da approvare										
FSC 2014/2020	Del. CIPE 54/16 e 12/18	DGR 1326_2018										
POR FESR 2014-2020		-										
"Fondo Investimenti 2018-2019"	DM 223_2020	DGR 799/2020	8	8	8	3	3	3	2	2	2	2
PSNMS: Quota "regionali" 2019-2033	D.I. 81_2020	DRG 917/2020	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24
	<b>Totale</b>		<b>32</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	<b>27</b>	<b>27</b>	<b>27</b>	<b>26</b>	<b>26</b>	<b>26</b>	<b>26</b>

Tabella 21 – 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. Il vincolo sarà tuttavia introdotto progressivamente entro i primi due anni di affidamento. Nel parco autobus individuato come "Disponibile", infatti, sono presenti anche autobus che avranno un'anzianità superiore ai 18 al momento del subentro. Si ritiene comune di fornire la possibilità di utilizzare, seppure temporaneamente, tali autobus al fine di favorire l'avvio del servizio e ridurre l'entità dell'investimento richiesto all'IA prima dell'avvio del servizio stesso.

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.

A tale proposito, il Piano Economico e Finanziario Simulato di ciascun Lotto di gara terrà puntualmente conto degli investimenti necessari in base ai definitivi elenchi di autobus indispensabili e disponibili, dei contributi previsti nel corso dell'affidamento, dei vincoli di età media ed età massima. Il Contratto di servizio, inoltre, conterrà, i criteri per assicurare la neutralità economica e finanziaria di eventuali variazioni dei contributi effettivamente disponibili (in misura maggiore o inferiore) rispetto a quelle previsti in sede di PEFS.

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

#### 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 concentrati 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 tra le linee urbane ed extraurbane sono i seguenti:

- Potenza:
  - Terminal Gallitello (presso Stazione FAL Potenza Inferiore e vicino alla Stazione RFI Potenza Centrale), già attivo
  - Polo Universitario/Ospedale San Carlo, in fase di realizzazione
- Matera:



- Piazzale della Visitazione, di cui è prevista la dismissione e che sarà sostituito con un'altra area comunale

I Nodi di interscambio rappresentano “infrastrutture di rete”. Sono quindi 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), di proprietà della regione e delle Amministrazioni Comunali, che saranno rese pienamente disponibili a titolo gratuito.

### 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 300 veicoli, pari ad un terzo della flotta complessivamente necessaria.

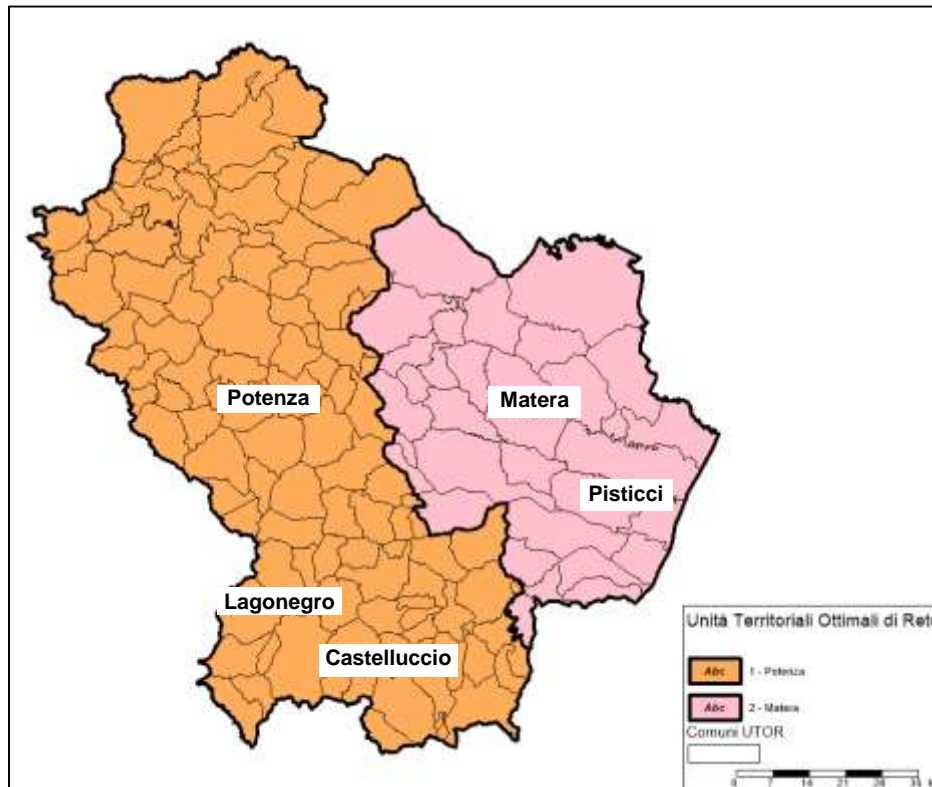


Figura 4 –Ubicazione degli impianti disponibili utilizzati da FAL

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) e Pisticci (MT).

Gli impianti Indispensabili, in quanto appartenenti al demanio Regionale, saranno messi a disposizione a titolo di usufrutto gratuito, con oneri di manutenzione a carico del gestore.

Nei relativi schemi di contratto di usufrutto 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.

### 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.

### **5.3.7 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.

## **5.4 Trasferimento del personale**

### **5.4.1 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 Consiglio<sup>1</sup>, 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

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

del personale individuato con gli schemi di contabilità regolatoria relativa all'ultimo esercizio disponibile ed è allegato alla documentazione di gara.”

Il tema è trattato anche dalla normativa regionale. Pur trattandosi di materia che, ai sensi dell'attuale titolo V della Costituzione, appartiene alla competenza esclusiva dello Stato e non è quindi derogabile dalla normativa regionale, si riporta quanto previsto dall'art.18 della Legge Regionale 22/98: «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 (...) b) il trasferimento del personale dell'impresa cessante all'Impresa subentrante è disciplinato dall'art.26, allegato A del R.D. 8 gennaio 1931, n. 148, con applicazione del contratto nazionale collettivo di lavoro della categoria»

Il contenuto delle due normative può essere considerato sostanzialmente equivalente.

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

#### **5.4.2 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 diversi dal TPL oggetto della procedura di gara;
- rendere più agevole la quantificazione del personale oggetto di subentro e 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.

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.

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 (al 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*).

### 5.4.3 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 proposti per individuare 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) ed attribuirlo ai singoli Lotti di gara 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.

Pertanto, sulla base di tali criteri e in accordo con i gestori uscenti e con le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, a valle della pubblicazione della presente Relazione, si procederà ad individuare puntualmente il personale da trasferire ed all'attribuzione dello stesso ai singoli lotti, anche sulla base delle risultanze dei Piani Economici e Finanziari Simulati relativi ai singoli Lotti di gara, il cui elenco sarà allegato alla documentazione di gara.

L'individuazione ed allocazione di cui sopra terrà conto delle eventuali modifiche al personale dipendente nel frattempo intervenute.

Inoltre, successivamente alla predisposizione degli elenchi da allegare alla documentazione di gara, 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.**

Nell'ambito delle Osservazioni presentate da diverse organizzazioni sindacali sono state avanzate, in particolare due richieste:

- che, ai fini dell'eguale trattamento dei lavoratori, il trasferimento del personale, nel caso in cui l'aggiudicatario sia un Consorzio, A.T.I., RETE di Imprese avvenga in capo ad esse a non in capo alle imprese consorziate, Associate, Retiste;
- che nell'ambito dei criteri di valutazione delle offerte, venga attribuita una specifica premialità per i concorrenti che si impegnino ad una più stringente tutela dei lavoratori, con particolare riferimento all'assunzione del personale impiegato dagli attuali subaffidatari o assunto a tempo determinato (in entrambi i casi non coperto dalla clausola sociale ai sensi del D.L. 50/2017)

Rispetto a tali osservazioni il disciplinare di gara prevederà quanto segue:

- a) un vincolo a **costituire una società di capitale** da parte del soggetto aggiudicatario qualora si presenti in forma plurisoggettiva.
- b) nel caso in cui la forma societaria stessa fosse quella di società consortile a responsabilità limitata (SCARL), **l'obbligo di assunzione del personale trasferito dai gestori uscenti sarà direttamente in capo alla SCARL e non alle singole società consorziate.**
- c) il sistema di valutazione delle offerte (SVO) attribuirà un punteggio specifico ai concorrenti che si impegneranno ad assumere, in via prioritaria per reintegrare il personale di subentro e/o nell'ambito del turn over del gestore, il personale assunto a tempo determinato dai gestori uscenti ed il personale dipendente dei soggetti sub-affidatari dei servizi. Sarà quindi **premiato l'impegno all'assunzione prioritaria del personale non coperto dalla clausola sociale**, senza comunque obbligo o impegno ad assumere tale personale per non contrastare con gli obiettivi di efficienza di cui alla Misura 21 dell'Allegato A alla Delibera ART n.154/2019.

## 5.5 Condizioni di Qualità del servizio

In riferimento a quanto previsto dalla Misura 4, punto 6, sub. c), dell'Allegato A alla delibera ART n.154/2019, che richiede di sottoporre a Consultazione anche "la definizione delle condizioni di qualità del servizio, incluse le relative certificazioni", si segnala che in sede di Consultazione sono state presentate alcune osservazioni relative alla qualità del servizio delle quali si terrà conto nella redazione della documentazione di gara.

### 5.5.1 Standard di qualità e penali

Si prevede, in ogni caso, di individuare nel capitolato di gara una serie di "Standard di qualità del servizio e penali", in termini di indicatori di qualità del servizio erogato, standard da rispettare, modalità di rilevazione e le relative penali (che dovranno tenere conto anche degli ulteriori impegni assunti dall'IA in sede di offerta) di cui alla seguente Tabella 22.

Nell'ambito della predisposizione della documentazione di gara si individueranno i livelli degli indicatori e le relative penali.

Fattore di Qualità	Indicatori	Modalità di rilevazione
Regolarità e Puntualità	Regolarità	Report su sistema AVM
	Puntualità	Report su sistema AVM
Pulizia	Pulizia interna	Rilevazioni Ente affidante
	Pulizia esterna	Rilevazioni Ente affidante
Confort e servizi aggiuntivi	Aria condizionata	Rilevazioni Ente affidante
	Sedili	Rilevazioni Ente affidante
	Porte	Rilevazioni Ente affidante
	Plafoniere di illuminazione	Rilevazioni Ente affidante
	Pulsante di chiamata fermata	Rilevazioni Ente affidante
	Obliteratrici	Rilevazioni Ente affidante
Servizi per i viaggiatori disabili	Pedane disabili	Rilevazioni Ente affidante
Informazioni alla clientela	Informazioni a bordo	Rilevazioni Ente affidante
	Informazioni alle fermate	Rilevazioni Ente affidante
	Informazione in tempo reale (GTFS)	Dati del sistema AVM
	Sito Internet	Rilevazioni Ente affidante
	Call Center	Rilevazioni Ente affidante
Aspetti Relazionali e comportamentali	Cartellino riconoscimento	Rilevazioni Ente affidante
Livello servizio sportello	Rete di vendita	Documenti dell'Affidatario
	Reclami	Documenti dell'Affidatario

Tabella 22 – Fattori e indicatori della qualità previsti

Si ricordano, inoltre, i vincoli relativi all'età media e massima del parco autobus richiamati nel capitolo relativo ai beni Indispensabili, nonché le previsioni relative al rinnovo degli impianti di fermati ad ai sistemi di Bigliettazione elettronica.

In particolare, il sistema di valutazione delle offerte prevederà elementi premianti per le offerte che assicurino un miglioramento della qualità dei mezzi, rispetto agli standard minimi fissati dal Capitolato e conseguente riduzione dell'impatto ambientale, maggior affidabilità e confort per l'utenza.

Si prevede, infine, che siano obbligatoriamente possedute le certificazioni di qualità ISO 9001, ambientale ISO 14001 e Sociale SA8000 e che le IA si impegnino alla progressiva certificazione dei servizi secondo gli standard della certificazione 13816.

### 5.5.2 Organizzazione della rete

I servizi oggetto di affidamento sono costituiti da servizi di linea sostanzialmente "tradizionali", sebbene nel contesto di un condivisibile processo di razionalizzazione complessiva dell'offerta.

In tale ambito, si ritiene opportuno verificare la possibilità di introdurre modalità innovative in grado di aumentare l'efficienza e l'efficacia del servizio.

A tal fine, la gara avrà tra i suoi obiettivi la valorizzazione delle competenze delle imprese affidatarie in tali scelte.

Saranno, pertanto, definiti meccanismi premiali per le offerte che dimostrino una forte capacità di progettazione dei servizi, attraverso la valutazione di proposte di revisione della rete e/o di introduzione e gestione di servizi flessibili (anche grazie all'adozione di soluzioni di innovazione tecnologica, finalizzate ad incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico, anche non tradizionale/di linea come tecnologie DRT - Demand Responsive Transport).

La valutazione sarà finalizzata a premiare soggetti con esperienza e forti capacità progettuali ed organizzative, al fine di sviluppare una logica di partnership tra ente affidante e gestore, secondo le più recenti ed evolute modalità di gestione contrattuale degli affidamenti dei servizi di TPL a livello europeo e mondiale.

Ferma, però, restando la piena potestà decisionale della Regione e degli enti Locali nella scelta della programmazione dei servizi che potrà beneficiare delle proposte della capacità di analisi e progettazione delle Imprese affidatarie.

A tal fine, nei Contratti di Servizio saranno inserite adeguate clausole finalizzate a regolare l'applicazione degli elementi di flessibilità/innovazione, nonché degli aspetti qualitativi oggetto dell'offerta dell'Impresa Affidataria.

## 5.6 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 maturato nell'ambito dei servizi di TPL (valore medio annuo nell'ultimo triennio) dovrà essere almeno pari al corrispettivo a base di gara per il primo anno contrattuale per il singolo Lotto;
  - 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) per il singolo Lotto;
- 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

In merito al possesso dei requisiti di capacità tecnica ed economico-finanziaria da parte delle singole imprese in caso di partecipante plurisoggettivo, nelle varie forme previste dalla normativa vigente, al fine di garantire un ampliamento del novero dei soggetti qualificati che possono partecipare alla gara, essi saranno opportunamente modulati.

In particolare, dovranno essere posseduti:

- almeno al 30% da parte dell'impresa capogruppo/mandataria;
- complessivamente da parte di tutti i soggetti costituenti il raggruppamento.

Si ritiene che tale previsione consenta di ampliare la possibilità di partecipazione alle piccole imprese nell'ambito di raggruppamenti più ampi e, al contempo, di assicurare la partecipazione di almeno un soggetto con adeguata capacità tecnica ed economica finanziaria.

Sempre al fine di assicurare massima partecipazione alla gara, non si prevedono requisiti ulteriori.

Ulteriori capacità ed esperienze, pur non rappresentando requisiti di partecipazione, saranno oggetto premialità nell'ambito del sistema di valutazione delle offerte. In particolare sarà premiato il possesso della Certificazione ISO 13816 (certificazione specifica per i servizi di trasporto) per i servizi già gestiti.



## 6 PIANO DI ACCESSO AL DATO

In base alle definizioni di cui all'Allegato A alla Delibera ART n.154/2019, il "Piano di accesso al dato" è il "documento (di cui già al punto 8 della Misura 3 dell'Allegato A alla delibera ART n. 16/2018) definito dall'EA prima della stipula del CdS, attraverso la consultazione dei principali stakeholder, individuando almeno i seguenti elementi concernenti:

- a) l'insieme dei dati elementari che devono essere nella disponibilità dell'EA;
- b) la modalità di rilevazione del dato, distinta in automatica (real time) e manuale ("a consuntivo", rendicontato secondo un intervallo temporale definito);
- c) la modalità di accesso al dato da parte di terzi, nel rispetto dei vincoli sul trattamento dei dati personali e delle informazioni non ostensibili per segretezza industriale di cui l'EA si fa garante, favorendo l'"open access" in formato editabile come criterio generale e con particolare riferimento al dato elementare in real-time nonché la via telematica della richiesta del dato;
- d) il fornitore del dato, soggetto a obbligo di trasmissione all'EA".

I contenuti di tale Piano sono strettamente connessi con il Progetto del Sistema di Bigliettazione elettronica, in corso di predisposizione. Tuttavia, nella seguente Tabella 23 si fornisce un'ipotesi di lavoro che sarà presa riferimento per la redazione dei documenti di gara e dei relativi allegati tecnici.

ELEMENTI	CONTENUTO
Insieme dei dati elementari che devono essere nella disponibilità dell'EA	<p>Il gestore dovrà fornire, con le modalità, i dettagli e le specifiche indicate di seguito, le informazioni relative a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Servizio erogato (Mensile, Semestrale, Annuale)</li> <li>- Ricavi tariffari (Mensile, Semestrale, Annuale)</li> <li>- Frequentazioni (Semestrale, Annuale)</li> <li>- Processi interni (Semestrale, Annuale)</li> </ul>
Modalità di rilevazione del dato: automatica (real time)	<p>L'IA dovrà garantire, in tempo reale, la messa a disposizione in modalità <i>open data</i> della istantanea, puntuale, completa descrizione digitale della situazione operativa della rete del TPL utilizzando il protocollo GTFS (General Transit Feed Specification).</p> <p>Il <u>sistema di conta-passeggeri</u> dovrà inoltre fornire in tempo reale il numero di passeggeri a bordo del veicolo tramite il sistema AVM anche senza considerare eventuali processi di post elaborazione adottati di dispositivi di misurazione. Tali valori dovranno essere resi accessibili all'interno dei campi occupancy previsto nel protocollo GTFS.</p>
Modalità di rilevazione del dato: manuale ("a consuntivo", rendicontato secondo un intervallo temporale definito)	<p>Le Relazioni di Rendicontazione (Mensile, Semestrale e Annuale) relative ai seguenti dati.</p> <p><u>Servizio svolto.</u> Dati relativi alle corse e le relative percorrenze, classificate nelle seguenti tipologie (in numero assoluto e percentuale sul totale):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• effettuata: effettuata secondo la programmazione (entro una franchigia da definire), Il dato va articolato in: <ul style="list-style-type: none"> <li>- puntuale: corsa partita dal capolinea secondo gli standard previsti.</li> <li>- non puntuale: corsa partita dal capolinea fuori dagli standard previsti</li> </ul> </li> <li>• non effettuata: corsa e relativa percorrenza programmata, ma non erogata;</li> <li>• parzialmente soppressa: corsa e relativa percorrenza programmata, ma erogata solo in un tratto del percorso,</li> <li>• deviata: corsa e relativa percorrenza effettuata secondo l'orario di partenza programmato, ma su di un percorso parzialmente o totalmente difforme rispetto al programma;</li> <li>• limitata: corsa e relativa percorrenza effettuata secondo l'orario di partenza</li> </ul>

	<p>programmato, ma su di un percorso limitato;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• straordinaria: corsa e relativa percorrenza effettuata in orario non programmato (servizi “bis” non programmati).</li> </ul> <p>Tutti i dati di cui all’elenco precedente dovranno riportare se la corsa è rendicontata in modalità:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• automatica: corsa effettuata con la copertura completa del sistema AVM, comprensiva dell’invio in tempo reale dei dati della vettura in formato GTFS e la registrazione dei dati AVM;</li> <li>• manuale: corsa e relativa percorrenza per la quale è effettuata la registrazione manuale, o per la quale esiste una parziale registrazione AVM completata manualmente.</li> </ul> <p>I dati sul servizio erogato dovranno essere disponibili per:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aggregazione giornaliera</li> <li>• Aggregazione settimanale</li> <li>• Aggregazione mensile</li> <li>• Aggregazione annuale</li> </ul> <p><u>Dati relativi alle frequenzazioni</u> di tutte le linee previste dal PdE, sia dal sistema conta-passeggeri che sulla base di <u>rilevazioni dei saliti e dei discesi</u> ad ogni fermata che dovranno essere effettuate, in periodi significativi, almeno due volte l’anno. I dati dovranno essere forniti anche su supporto informatico, secondo un formato da concordare con l’Ente affidante.</p> <p><u>Dati relativi ai ricavi tariffari</u> (tale aspetto potrebbe essere automatizzato nel caso di una centrale unica regionale per la gestione del sistema di Bigliettazione elettronica). Dovranno essere rappresentati in modalità tabellare e grafica ed esportabili secondo i più comuni formati (excel, pdf, access, etc.) e dovranno essere garantiti almeno i seguenti report a consuntivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• totale complessivo, calcolato su periodi temporali predefiniti (giorno, settimana, mese, anno), riferito al venduto, per tipologia di titolo e per tipologia di supporto utilizzato (titoli su smart card, chip-on-paper, ecc .), con indicazione della percentuale del venduto di ciascuna tipologia di titolo sul totale complessivo;</li> <li>• numero totale ed importo complessivo, calcolato su periodi temporali predefiniti (giorno, settimana, mese, anno), riferito alle validazioni.</li> </ul>
<p>Modalità di accesso al dato da parte di terzi</p>	<p>I dati real time dovranno essere forniti in modalità open data su piattaforma accessibile pubblicamente</p>
<p>Fornitore del dato, soggetto a obbligo di trasmissione all’EA</p>	<p>L’impresa affidataria</p>

Tabella 23 – Principali elementi del “Piano di accesso al dato”

Il Contratto di servizio prevederà in capo alle Imprese Affidatarie puntuali obblighi di monitoraggio del servizio, come riportati nella precedente tabella. Agli obblighi di monitoraggio saranno affiancati elementi incentivanti la capacità dell’operatore di rapida rimodulazione dell’offerta, monitoraggio della flotta e dei servizi erogati, tempi di reazione in caso di disservizi, raccolta e uso dei dati, anche ai fini di contabilità regolatoria e separazione contabile, clearing degli introiti tariffari in applicazione del previsto sistema regionale integrato.

Inoltre, si ricordano gli obblighi in capo all’IA di adozione degli schemi di contabilità regolatoria e separazione contabile, di cui alla Misura 12 e Annesso 3 della delibera in oggetto, in relazione ai quali i Contratti di servizio conterranno i relativi adempimenti e le modalità di rendicontazione, anche a beneficio dell’Ente affidante.

## 7 CRITERI PER DEFINIRE IL PEF SIMULATO

### 7.1 Struttura del PEFS

Il PEFs viene predisposto in base alla Delibera ART n.154/2019 (Allegato A – Misura 14) che prevede una serie di indicazioni per la sua predisposizione e delle stime sulle quali esso si basa, che fanno riferimento:

- ai principi di cui al Regolamento (CE) n. 1370/2007 (Art. 4, par. 1 sulle voci di costo);
- all'articolo 17 del D.Lgs. 422/1997 (costi standard);
- alla Norma UNI 11282/2008 (valorizzazione degli autobus indispensabili).

In particolare, si evidenziano:

- diverse tipologie di ricavi: ricavi da traffico (per i quali si rinvia al paragrafo 4.3), altri ricavi (utilizzo/sfruttamento spazi commerciali, gestione di servizi accessori), altri eventuali “effetti finanziari positivi derivanti dallo svolgimento degli obblighi di servizio pubblico”;
- voci di costo: spese per il personale (stimati applicando valori medi di costo unitario dal CCNL per le diverse qualifiche al numero di addetti prevedibili in relazione a diversi livelli di produttività), costi esterni, in base ad intervalli di valore corrispondenti a appropriati benchmark (spese per l'energia, oneri per le infrastrutture, oneri per la manutenzione e riparazione dei veicoli, oneri del materiale rotabile e delle installazioni necessarie, costi fissi);
- ammortamenti, considerata la vita utile delle varie tipologie di cespiti la quale, nel caso degli autobus, prende a riferimento i criteri indicati nella norma UNI 11282/2008 e s.m.i.

Deve, inoltre, essere considerato un «ragionevole margine di utile» da intendersi come un tasso di remunerazione del capitale abituale per il settore, per la cui determinazione si fa riferimento al WACC (WACC pre-tax – Weighted Average Cost of Capital). L'utilizzo del WACC consente di tenere conto dell'adeguata remunerazione del capitale investito da azionisti e finanziatori esterni prevista dalla Delibera ART n. 154/2019.

Come riportato nella Misura 14 della Delibera ART 154/2019:

- il PEF simulato deve essere “articolato per tutti gli anni di durata dell'affidamento, secondo gli schemi di cui ai numeri 1-3 e relative indicazioni metodologiche dell'Annesso 5”;
- “il PEF simulato è finalizzato a determinare il corrispettivo a base d'asta, verificare l'equilibrio economico-finanziario del CdS per l'intera durata dell'affidamento, nonché consentire il confronto con le offerte presentate da ciascun PG”;
- “tale PEF è elaborato assumendo come elemento di riferimento il costo standard di cui al decreto ministeriale n. 157 del 28 marzo 2018 (di seguito: d.m. 157/2018) con le eventuali integrazioni che tengano conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti territoriali in termini di programmazione dei servizi e di promozione dell'efficienza del settore.

Infine, la Delibera stabilisce due principi importanti:

- “l'EA, nell'ambito della RdA, descrive la metodologia e i criteri adottati per definire il PEF simulato”
- “l'EA rende noto nella documentazione di gara il solo corrispettivo risultante dal PEF”.

Il PEFs definito dall'Autorità è, pertanto, un documento «ibrido», in quanto nella sua redazione si deve tenere in parte conto dei dati della gestione precedente (per effetto delle norme sul subentro) e in parte di dati di benchmark riferiti ad un'azienda efficiente.

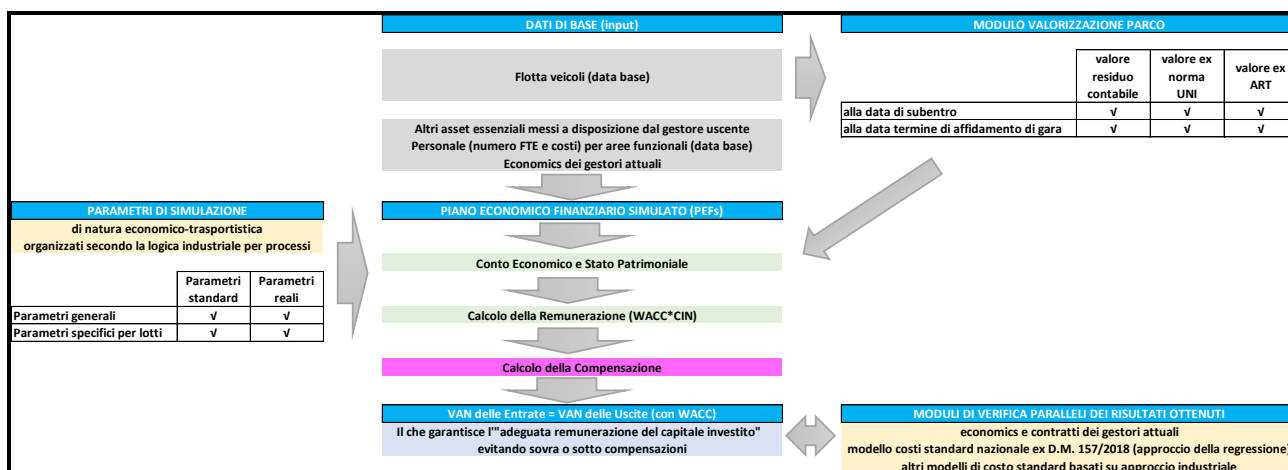
## 7.2 Metodologia proposta

La redazione del PEFs è supportata da un modello logico di simulazione messo a punto da LeM TTA e trasposto in ambiente MS excel™ che recepisce le innovazioni introdotte dall'ART con la Delibera 154/2019 relativamente alle modalità di calcolo della compensazione di gara e di applicazione della remunerazione del capitale.

Il modello è strutturato in diversi moduli alimentati con i dati economici e tecnici dell'affidamento in oggetto.

Esso viene calibrato sulla base di una serie di ipotesi/assumption tese ad assicurare l'equilibrio economico-finanziario della gestione nell'arco del periodo previsto per l'affidamento: VAN (Valore attuale netto) delle entrate = VAN delle uscite, tenuto conto di un'adeguata remunerazione del capitale investito (coerente con il livello di remunerazione del capitale investito previsto, WACC).

La struttura logica del modello di simulazione (dati di input e output), secondo una logica basata sui processi industriali nei quali si articola la produzione del servizio, può essere esemplificata dallo schema sotto riportato.



Vengono pertanto considerate le 4 principali aree funzionali tipiche delle aziende di trasporto pubblico locale:

- Area Esercizio,
- Area tecnica (manutentiva),
- Area Commerciale-Marketing e Qualità,
- Area Amministrazione e Struttura

I parametri relativi alla produttività (ore guida per autista, incidenza dell'altro personale di esercizio, personale indiretto, percorrenze a vuoto) ed ai costi unitari sia del personale che esterni (carburante, consumi, spese generali, ecc.) costituiscono i "parametri standard" (intesi come parametri obiettivo di una gestione efficiente).

Nel modello i valori di tali parametri, pur partendo da riferimenti di *benchmark*, sono adattati allo specifico contesto e/o aggiornati con i dati più recenti, anche tramite opportuni indici di prezzo.

Il modello viene in ogni caso alimentato con i dati reali (in termini di unità e costo) relativi a:

- personale in forza agli attuali gestori, articolato per mansione, e con costi effettivi soggetti ai vincoli del subentro;
- parco bus indispensabili che dovranno essere trasferiti (compresi gli autobus contribuiti che saranno messi in esercizio prima dell'avvio del servizio oggetto di gara), investimenti stimati per l'avvio del servizio e investimenti stimati nel corso della gestione (a loro volta derivanti dagli obiettivi minimi di età media ed età massimi definiti).

In merito alla principale voce di costo, relativa al personale, il Modello prevede quindi un confronto tra:

- il costo standard obiettivo, dipendente dal parametro di ore guida effettive per conducente e contestualizzato in base alla velocità commerciale prevista (derivante dall'analisi del PdE del Piano di Bacino);
- il costo effettivo derivante dal personale che viene trasferito (in termini di costo unitario e addetti per area).

Il modello, per ciascuna categoria di addetti, utilizza il valore più alto tra i due per l'anno base.

Il confronto tra questi valori consente di stimare l'eventuale gap di efficienza che potrà essere possibile recuperare nel corso della gestione contrattuale, definendo obiettivi pluriennali da raggiungere nel corso dell'affidamento e che risultano, tendenzialmente rispondenti a diverse funzioni obiettivo:

- garantire la sostenibilità intertemporale dell'affidamento;
- favorire il conseguimento dell'efficienza produttiva nell'erogazione del servizio,
- favorire, laddove non sia già verificato, una tendenza all'allineamento dei costi agli standard e, laddove risultino già in linea, garantirne il mantenimento;
- favorire il raggiungimento, nel corso dell'affidamento, del rapporto ricavi da traffico/costo del servizio obiettivo (p.es. del 35%).

Il raggiungimento di tali obiettivi, in ottica intertemporale, è ottenuto intervenendo sulle seguenti variabili principali:

- a) incremento dei ricavi tariffari per effetto indicizzazione nonché contrasto all'evasione tariffaria;
- b) incremento della domanda di mobilità;
- c) eventuale riduzione del costo complessivo del personale con blocco parziale o totale del turnover.

Il modello consente di confrontare il costo di esercizio con quello derivante dall'applicazione dell'algoritmo di calcolo dei costi standard di cui al D.M. Trasporti 28 marzo 2018 per i servizi su Autolinea (modello basato sulla regressione lineare), alimentato con i valori di vett-km e velocità commerciale di gara. Tale è necessario per rispondere al disposto del D.L. 50/2017 (art.27 comma 8-bis) che stabilisce l'obbligo per gli enti affidanti di utilizzare i costi standard determinati con il D.M. come "elemento di riferimento" per la quantificazione delle compensazioni economiche e dei corrispettivi da porre a base d'asta.

Il confronto sarà in particolare effettuato con i costi standard "micro" come definiti per ciascun ATO dalla DGR 2304/2020.

### **7.3 Metodologia di calcolo del corrispettivo nel PEFS**

Per determinare il valore del corrispettivo dei servizi di TPL, a partire da quello dell'anno base (indicizzato negli anni successivi di dell'affidamento), si è fatto riferimento agli indirizzi forniti dalle delibere ART prima richiamate.

La delibera ART 154/2019 prevede che il corrispettivo debba garantire l'equilibrio economico finanziario della gestione, considerato l'intero arco temporale dell'affidamento, rispettando i seguenti vincoli:

- Valore Attuale Netto (VAN) delle «entrate» pari a quello delle «Uscite»;
- $TIR=WACC$ ;
- VAN delle poste figurative (utile/perdita pre-tax regolatoria) pari a zero.

La metodologia ART (154/19) prevede che si calcoli la «compensazione variabile» anno per anno, come differenza tra le entrate e le uscite (compresa la remunerazione del capitale), e che si individui una «compensazione costante» (non indicizzata) che abbia lo stesso VAN.

Per la gara in oggetto dovrà essere definito dalla Giunta regionale se prevedere una compensazione costante (che terrebbe comunque conto dell'evoluzione inflattiva dei costi), ovvero se prevedere un adeguamento annuale del corrispettivo. Fermo restano il vincolo dell'equivalenza tra il VAN della compensazione variabile e la compensazione di gara (fissa o indicizzata)

Nel secondo caso, eventuali scostamenti dell'inflazione effettiva rispetto a quella programmata utilizzata per la predisposizione del PEFS da parte dell'EA e per la predisposizione del PEF di gara da parte dell'IA saranno considerati in sede di verifica dei Periodi regolatori.

Deve inoltre essere considerato un «ragionevole margine di utile» da intendersi come un tasso di remunerazione del capitale abituale per il settore, per la cui determinazione si fa riferimento al WACC (WACC pre-tax – Weighted Average Cost of Capital - costo medio ponderato del capitale), il cui valore utilizzato è quello individuato dall'ART con la Delibera n.65 del 2020.

L'utilizzo del WACC consente di tenere conto dell'adeguata remunerazione del capitale investito da azionisti e finanziatori esterni prevista dalla Delibera ART n. 154/2019.

#### **7.4 Valutazione del PEF dei concorrenti (PEF di Gara) e monitoraggio**

Per quanto riguarda, invece, il monitoraggio della congruità del corrispettivo nel tempo, durante la gestione contrattuale, si dovrà utilizzare il PEF predisposto in sede di gara dal concorrente aggiudicatario.

Saranno pertanto definiti in modo puntuale ed inequivocabile i criteri di costruzione dello stesso, i relativi vincoli e meccanismi che esso dovrà prevedere per poter procedere alla verifica ed al monitoraggio della gestione, nonché ad un'esatta e puntuale ripartizione dei rischi sempre in coerenza con quanto previsto dalla delibera ART 154/2019.

Il PEF del concorrente sarà inoltre sottoposto alla verifica della sostenibilità economico finanziaria, nonché della bancabilità, tramite appositi indici.

#### **7.5 Modalità di calcolo del WACC**

Per calcolare il giusto margine di utile si è applicato, coerentemente con le indicazioni della Delibera ART 154/2019, il WACC al Capitale Investito Netto (CIN). Il WACC è stato anche utilizzato per l'aggiornamento ai fini del calcolo del VAN.

Per il WACC da applicare nei PEFs, si è applicato il valore individuato dall'ART con la Delibera 65/2020 (cui si rinvia).

Il WACC pre-Tax utilizzato è pertanto pari al 6,15% per tutta la durata del contratto (come previsto dalla metodologia ART), derivante dall'applicazione della seguente formula:

$$R = g \cdot \frac{R_d(1-t)}{1-T} + (1-g) \cdot \frac{R_e}{1-T}$$

dove:

R= WACC

$R_e$  = costo del capitale proprio

$R_d$  = costo del capitale di debito

g = gearing (Quota capitale proprio)

1-g= quota capitale di debito

t = aliquota per il calcolo dello «scudo fiscale»

T= aliquota di imposta societaria

$$R_d = r_{fr} + dp$$

con:

- $R_d$  il costo del capitale di debito;
- $r_{fr}$  risk free rate;
- $dp$  il premio al debito.

$$R_e = r_{fr} + \beta_e \cdot erp$$

con:

- $R_e$  il costo del capitale proprio;
- $r_{fr}$  il risk free rate, ovvero il tasso privo di rischio;
- $\beta_e$  l'equity beta (misura il rischio sistematico non diversificabile di un titolo azionario);
- $erp$  l'equity risk premium, ovvero il premio sul capitale di rischio.

Costo medio ponderato del capitale (WACC)	Parametri	Dati
Tasso risk-free	$r_{fr}$	1,95%
Premio rischio di mercato settoriale	$erp$	6,01%
<b>Beta unlevered</b>	$\beta_u$	0,35
<b>Beta levered: Beta unlevered * [1+(1-L)*D/E]</b>	$\beta_e$	<b>0,70</b>
<b>Costo del capitale proprio (<math>K_e</math>)</b>	$R_e$	<b>6,14%</b>
Tasso risk-free (Rf)	$r_{fr}$	1,95%
Debt Risk premium	$dp$	2,00%
<b>Costo del debito pre tax (<math>K_d</math>) [Rf + Spread]</b>	$R_d$	<b>3,95%</b>
Scudo fiscale	t	24,00%
<b>Costo del debito post tax [<math>K_d*(1-t)</math>]</b>	$R_d*(1-t)$	<b>3,00%</b>
D/(D+E)	g	56%
D/E		1,28
<b>WACC post tax</b>		<b>4,38%</b>
Aliquota fiscale	T	0,288
<b>WACC pre tax</b>	<b>R</b>	<b>6,15%</b>

## 7.6 Definizione dei principali parametri

### 7.6.1 Costo del personale

Il costo complessivo del personale inserito nei PEFs (per l'anno base) si basa sul maggiore tra i seguenti due valori, calcolati entrambi per ciascuna delle sei categorie di addetti (personale di guida, altro movimento, deposito, manutenzione, commerciale e amministrazione):

- il costo complessivo annuo del personale oggetto di trasferimento all'IA (comprensivo di eventuali indennità derivanti dagli accordi aziendali);
- il costo complessivo standard calcolato moltiplicando per ciascuna categoria di addetti il numero di personale standard (FTE) per il costo complessivo medio annuo effettivo.

#### Personale di guida standard

Il numero del personale di guida standard (distinto tra servizi urbani ed extraurbani) viene così calcolato:

- a) sono determinati i tempi di percorrenza complessivi annui necessari per effettuare il numero di chilometri prodotti (corrispondenti alle ore di guida necessarie annue) rapportando le vett-km

prodotte (vett-km offerte + vett-km per percorrenze tecniche o a vuoto) per la velocità commerciale al netto dei tempi di sosta (specifici per i servizi urbani ed extraurbani);

- b) il numero di autisti standard viene poi ottenuto dividendo i tempi di percorrenza complessivi annui per il numero di ore di guida medie annue per autista, parametro standard tratto dalla letteratura e dagli studi condotti negli ultimi anni (a loro volta determinati a partire dalla regolamentazione del CCNL Autoferrotranvieri). Tale parametro, influenzando indirettamente altre voci di costo calcolate parametricamente in rapporto al costo del personale di guida, viene utilizzato come principale leva per ricondurre, in caso di scostamento, il corrispettivo derivante dal PEFS a quello di riferimento derivante dall'applicazione del costo standard, opportunamente rettificato.

#### Altro personale di movimento standard

Il numero dell'altro personale di movimento standard viene calcolato in proporzione al personale di guida standard ed applicando una percentuale pari al 8,7% per i servizi urbani e pari al 5,10% per i servizi extraurbani: tale percentuale fa riferimento a parametri standard tratti dalla letteratura e dagli studi condotti negli ultimi anni in materia di costi standard a livello nazionale.

#### Personale di deposito standard

Il numero del personale di deposito standard viene calcolato in proporzione al numero di autobus necessari (comprese scorte) ed applicando un parametro standard pari a 0,013 addetti per autobus sia per i servizi urbani che per i servizi extraurbani: tale parametro fa riferimento a parametri standard tratti dalla letteratura e dagli studi condotti negli ultimi anni in materia di costi standard a livello nazionale.

#### Personale di manutenzione standard

I livelli di produttività standard e il numero di personale di manutenzione per vettura standard proposti fanno riferimento a parametri tratti dalla letteratura e dagli studi condotti negli ultimi anni in materia di costi standard a livello nazionale.

Il vincolo nel modello è dato dal costo di manutenzione per chilometro prodotto (rispetto al quale il costo dei lubrificanti e degli pneumatici è considerato con una voce distinta), articolato in costo del personale e costi esterni. Dato che eventuali scelte di «make or buy» da parte del subentrante potrebbero ridurre il numero di addetti di manutenzione, il relativo minor costo sarebbe comunque compensato da maggiori costi esterni di manutenzione.

#### Personale di amministrazione standard

Il numero del personale di amministrazione viene calcolato in modo tale da ottenere un'incidenza complessiva del relativo costo annuo sul costo complessivo annuo del personale di guida, altro movimento e deposito, pari al livello standard del 3,27% per servizi urbani e 2,89% per servizi extraurbani.

#### Personale commerciale standard

Il numero del personale commerciale viene calcolato in modo tale da ottenere un'incidenza complessiva del relativo costo annuo sul costo complessivo annuo del personale di guida, altro movimento e deposito, pari al livello standard del 5,23% per servizi urbani e 2,31% per servizi extraurbani.



### **7.6.2 Costi del carburante**

Il costo chilometrico del carburante viene calcolato sulla base del costo medio del gasolio per autotrazione rilevato nell'ultimo triennio:

- detraendo l'IVA dal prezzo medio lordo a litro preso a riferimento;
- detraendo la quota di accisa oggetto di rimborso (0,21 euro a litro);
- applicando un consumo medio pari a 2,20 km per litro per i servizi urbani e 2,35 km per litro per gli extraurbani (autobus a gasolio da 10-12 metri).

Si terrà conto dei consumi minori associati a veicoli ad alimentazione alternativa (Metano/CNG) ed ai veicoli di dimensione minore, sulla base della flotta effettivamente individuata come necessaria e con le articolazioni previste dal Programma di Esercizio.

### **7.6.3 Costi ricambi, lubrificanti e manutenzione**

Sono stimati sulla base dei riferimenti standard di settore specifici per servizi urbani ed extraurbani, al netto del costo del personale di manutenzione che dovrà essere trasferito ai nuovi gestori.

### **7.6.4 Costi tasse, revisioni, polizze RCA**

Sono stimati sulla base dei riferimenti standard di settore specifici per servizi urbani ed extraurbani.

### **7.6.5 Costi impianti e altri costi di amministrazione e struttura**

Stimati sulla base dei riferimenti standard di settore specifici per servizi urbani ed extraurbani, tenendo conto del costo specifico relativo agli impianti individuati come indispensabili.

### **7.6.6 Imposte su reddito**

Le imposte sul reddito sono calcolate, in modalità semplificata, con due distinte finalità:

- Imposte figurative da detrarre al NOPAT ai fini della determinazione dei Flussi di cassa netti per l'impresa (unlevered);
- Imposte effettive da inserire nel Conto Economico.

In entrambi i casi:

- si applica l'aliquota IRES del 24%, tenendo conto del meccanismo di riporto delle perdite deducibili (entro il limite dell'80% del reddito imponibile, ex Art. 84 del TUIR);
- coerentemente con le stime di calcolo utilizzate dai principali studi sui costi standard per le aziende del settore (in primis nella «Bozza di Decreto costi standard MIT») non si considera l'IRAP.

Al contrario, della deducibilità dalla base imponibile IRES degli oneri finanziari (ex Art. 96 del TUIR):

- se ne tiene conto ai fini del calcolo delle Imposte inserite a Conto Economico;

- non se ne tiene conto ai fini del calcolo delle Imposte figurative da detrarre al NOPAT, volendo determinare i Flussi di cassa netti per l'impresa (unlevered) quindi ante gestione finanziaria.

### **7.6.7 Indicizzazioni**

Per quanto riguarda l'andamento negli anni dei costi operativi (esclusi gli ammortamenti e i canoni di utilizzo degli autobus in usufrutto) essi sono indicizzati tenendo conto dell'anno di riferimento dei dati inseriti quali dati di input iniziale e dell'anno di avvio del servizio.

Come parametri inflattivi si applicano i tassi effettivi di inflazione (FOI) per gli anni fino al 2020 e il tasso programmato d'inflazione per gli anni successivi.

### **7.6.8 Vett-km offerte e vett-km prodotte (percorrenze a vuoto)**

A fronte della quantità di vett-km messa a gara (vett-km offerte) viene calcolata la quantità di vett-km prodotte applicando un parametro standard relativo alle percorrenze a vuoto (vett-km tecniche necessarie per coprire il tragitto deposito- capolinea). Il valore previsto è pari all'8,8% per i servizi urbani e del 9,5% per i servizi extraurbani e potrà essere rettificato sulla base delle evidenze della rete di impianti previsti rispetto al Programma di esercizio.

### **7.6.9 Velocità commerciale**

La velocità commerciale è un parametro chiave per la stima del costo di produzione del servizio, perché influenza l'entità dei principali fattori della produzione: autobus, autisti e carburante, dai quali dipendono più o meno direttamente quasi tutti gli altri costi.

La velocità commerciale viene calcolata sulla base del Programma di esercizio allegato al piano di Bacino e, in coerenza con i modelli di calcolo dei costi standard nazionali, viene rettificata aggiungendo ai tempi della velocità di percorrenza il tempo di sosta al capolinea di partenza (pari al 15% per i servizi extraurbani ed a 3 minuti per corsa per i servizi urbani).