



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 SUI LOTTI DI AFFIDAMENTO

*(Misura 6 - Allegato A alla Delibera A.R.T. n.48/2017)*

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

12 febbraio 2021

## Sommario

<b>1</b>	<b>PREMESSA.....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO PER IL TPL REGIONALE .....</b>	<b>5</b>
2.1	COMPETENZE E AFFIDAMENTO DEI SERVIZI.....	5
2.2	PIANIFICAZIONE DEI SERVIZI .....	7
2.2.1	<i>Definizione delle UTOR nel Piano Regionale dei Trasporti e proposte di modifica intervenute nel Piano di Bacino .....</i>	<i>7</i>
2.3	NORMATIVA IN MATERIA TARIFFARIA.....	10
<b>3</b>	<b>ANALISI DELLA DOMANDA EFFETTIVA, POTENZIALE E DEBOLE .....</b>	<b>11</b>
3.1	IL TERRITORIO .....	11
3.1.1	<i>Struttura del sistema socio-economico .....</i>	<i>11</i>
3.1.2	<i>Servizi al cittadino .....</i>	<i>12</i>
3.1.3	<i>La mobilità sistematica .....</i>	<i>14</i>
3.2	DOMANDA DEBOLE.....	19
<b>4</b>	<b>ANALISI OFFERTA DI TRASPORTO: ATTUALE E PROGRAMMATA .....</b>	<b>26</b>
4.1	OFFERTA ATTUALE PER I SERVIZI AUTOMOBILISTICI EXTRAURBANI.....	26
4.2	OFFERTA ATTUALE PER I SERVIZI AUTOMOBILISTICI URBANI .....	27
4.3	OFFERTA ATTUALE PER I SERVIZI FERROVIARI.....	28
4.4	OFFERTA PROGRAMMATA PER LA CONFIGURAZIONE DELLA RETE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE ORGANIZZATA NEI 3 AMBITI.....	30
4.4.1	<i>Rimodulazione dei servizi .....</i>	<i>30</i>
4.4.2	<i>UTOR individuate e percorrenze di progetto .....</i>	<i>32</i>
<b>5</b>	<b>QUADRO DI RIFERIMENTO CONTRATTUALE PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE .....</b>	<b>36</b>
5.1	AFFIDAMENTI E SERVIZI ATTUALI .....	36
<b>6</b>	<b>DETERMINAZIONE DEGLI OSP E CRITERI DI COPERTURA FINANZIARIA .....</b>	<b>37</b>
6.1	FINANZIAMENTO DEI SERVIZI.....	37
6.2	I CONTRIBUTI PUBBLICI PER I SERVIZI.....	37
6.2.1	<i>Le risorse attuali .....</i>	<i>37</i>
6.2.2	<i>Le risorse previste .....</i>	<i>38</i>
6.3	RICAVI TARIFFARI.....	38
6.3.1	<i>Ricavi da traffico attuali .....</i>	<i>39</i>
6.3.2	<i>Ricavi da traffico previsti .....</i>	<i>40</i>
<b>7</b>	<b>MATERIALE ROTABILE E BENI STRUMENTALI .....</b>	<b>41</b>
7.1	MATERIALE ROTABILE.....	41
7.1.1	<i>Autobus necessari.....</i>	<i>41</i>
7.1.2	<i>Autobus indispensabili .....</i>	<i>42</i>
7.2	DEPOSITI E RIMESSE .....	43
<b>8</b>	<b>SUDDIVISIONE DEL BACINO IN LOTTI .....</b>	<b>45</b>

8.1	GLI INDIRIZZI DELLA NORMATIVA NAZIONALE .....	45
8.2	CRITERI SEGUITI PER INDIVIDUARE IL NUMERO DEI LOTTI .....	45
8.2.1	<i>Contendibilità</i> .....	46
8.2.2	<i>Efficienza ed economie di scala</i> .....	47
8.2.3	<i>Efficacia della gestione amministrativa</i> .....	48
8.2.4	<i>Rapporto ricavi/costi dei Contratti di servizio</i> .....	48
8.3	SIMULAZIONI CONDOTTE .....	49
8.3.1	<i>Applicazione del DM Costi Standard nel PdB</i> .....	49
8.3.2	<i>Gli scenari simulati</i> .....	49
8.3.3	<i>Applicazione de costo standard “micro” e rettifiche</i> .....	50
8.3.4	<i>I ricavi tariffari</i> .....	58
8.3.5	<i>I corrispettivi a base di gara stimati</i> .....	62
8.4	CRITERI PER L'ARTICOLAZIONE DEI LOTTI .....	63
<b>9</b>	<b>CONCLUSIONI</b> .....	<b>64</b>

## 1 Premessa

La presente Relazione illustra l'analisi condotta sul Bacino del TPL della Regione Basilicata finalizzata ad individuare il numero di Lotti nei quali articolare il Bacino ai fini della gara per l'affidamento dei servizi, secondo quanto richiesto dalla Misura 6 della Delibera ART 48/2017 e applicando i criteri previsti dalla Delibera stessa e dall'art. 48, comma 6, lettera a) del D.L. 50/17.

I dati utilizzati per l'analisi derivano prevalentemente dal Piano di Bacino regionale del Trasporto Pubblico Locale, approvato con DGR del 21.04.2020 previo parere del Consiglio Regionale del 31 marzo 2020.

Secondo quanto indicato dalla Misura 4, punto 11 (nonché della Misura 6, punto 2) delibera ART n. 48/2018, la Relazione deve illustrare "le diverse opzioni di finanziamento e di compensazione considerate e la scelta effettuata" in merito alla definizione dei lotti di gara.

La citata Misura 6 prevede inoltre che la Relazione:

- è "pubblicata sul sito web del soggetto competente e predisposta prima dell'adozione dell'atto amministrativo di individuazione dei lotti da affidare ed, in ogni caso, prima dell'avvio delle procedure di affidamento"
- è "inviata preventivamente all'Autorità ai fini dell'espressione di un parere da rilasciare entro 45 giorni decorsi i quali, in caso di sua mancata emissione, l'atto può procedere il suo iter".

## 2 Quadro di riferimento normativo per il TPL regionale

### 2.1 Competenze e affidamento dei servizi

Il settore del trasporto pubblico locale in Regione Basilicata è regolato dalla Legge Regionale n. 22/1998 e ss.mm.ii. che definisce, tra l'altro, le competenze della Regione e degli enti locali, gli strumenti di pianificazione, le tariffe e l'articolazione dei servizi.

Con l'art. 1 della Legge Regionale n. 7/2014 è stato modificato l'assetto delle competenze in materia di pianificazione ed affidamento dei servizi di TPL, al fine di adeguarlo al disposto dell'articolo 3-bis, comma 1 del D.L. n. 138/2011 convertito in L. n. 148/2011 e s.m.i..

Con la L.R. 7/2014 è stato quindi stabilito che:

- “la dimensione dell'ambito o bacino territoriale nell'organizzazione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale (TPL) coincide con il territorio regionale per la rete dei servizi di trasporto pubblico”, compresi i servizi ferroviari, automobilistici regionali e provinciali, nonché i servizi di TPL comunali, organizzati questi ultimi per lotti territoriali omogenei, in base alla classificazione di cui all'art. 3, comma 3, della legge regionale n. 22/1998;
- “la Regione, designata quale ente di governo, svolge le funzioni ed i compiti, che richiedono l'esercizio unitario a livello regionale, di:
  - “programmazione, indirizzo, coordinamento”
  - “ente affidante per tutti i servizi di trasporto pubblico regionale e locale interessanti l'ambito territoriale regionale”;
  - “gestione del contratto di servizio e controllo per i servizi di trasporto pubblico ferroviari (...) e per la rete dei servizi di trasporto automobilistici” regionali e provinciali;
- “la sottoscrizione, la gestione, l'esecuzione, la vigilanza ed il controllo dei contratti di servizio affidati dalla Regione relativi alle **unità territoriali ottimali del trasporto pubblico comunale** sono attribuiti alle amministrazioni locali così come stabilito dal piano regionale dei trasporti”.
- “Al fine di definire il riassetto e il conseguente affidamento dei servizi di TPL, organizzati rispettivamente in rete dei servizi ferroviari, rete dei servizi automobilistici extraurbani e rete dei servizi automobilistici comunali, nel bacino territoriale unico regionale (...) la Regione procede con l'aggiornamento del Piano regionale dei trasporti e del Piano dei trasporti di bacino, nonché con la rideterminazione del livello dei servizi minimi.”

L'affidamento dei servizi avviene tramite procedure concorsuali, con contratti di tipo Net Cost.

Per consentire la predisposizione della documentazione di gara e lo svolgimento delle attività propedeutiche, i servizi sono stati prorogati con successivi provvedimenti regionali. In proposito il vigente comma 7 dell'art. 1 della L.R. 7/2014 (da ultimo modificato con l'art. 9 della L.R. 12/2020) prevede che “al fine di garantire la continuità dei servizi di trasporto pubblico su gomma ed evitarne l'interruzione, nelle more della conclusione, entro e non oltre il 30 novembre 2021, delle procedure di gara per l'affidamento dei servizi medesimi, le province, previa revisione unitamente alla Regione, se necessaria, dei contratti di servizio provinciali in essere, ed i comuni, per i servizi di rispettiva competenza, continuano ad esercitare, in via transitoria, le funzioni

relative alla gestione dei predetti servizi, in conformità all'articolo 5, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1370/2007<sup>1</sup>.

La Regione ha già provveduto con le seguenti attività:

- approvazione e pubblicazione in GUCE degli avvisi di preinformazione per procedere con l'affidamento dei servizi di TPL su gomma comunali ed extraurbani ai sensi dell'art. 7 del Regolamento europeo n.1370/2007 (Delibera di Giunta regionale n. 693/2016)
- predisposizione del nuovo Piano regionale dei Trasporti (in seguito PRT) per il periodo 2016-2026 con cui sono stati definiti gli indirizzi ed individuato un unico bacino regionale per la programmazione dei servizi di TPL (approvato con delibera di Giunta n. 1092 del 27 settembre 2016, successivamente approvata con delibera di Consiglio regionale del 21 dicembre 2016).
- predisposizione del Piano di Bacino regionale del Trasporto Pubblico Locale (approvato con DGR del 21.04.2020 previo parere del Consiglio regionale del 31 marzo 2020) che contiene anche l'individuazione dei servizi minimi;
- costruzione della "data room" relativa ai beni strumentali utilizzati ed al personale impiegato dagli attuali gestori, che costituisce la base informativa per la procedura di consultazione sui beni essenziali e indispensabili, per la definizione della clausola sociale, per la redazione dei Piani economici e finanziari simulati (PEFS) e per la predisposizione degli allegati tecnici alla documentazione di gara;
- svolgimento della procedura di consultazione sui beni essenziali e indispensabili di cui alla Misura 3 dell'Allegato A alla Delibera ART n.154 del 2019;
- redazione e pubblicazione di una prima versione della Relazione di Affidamento, di cui alla Misura 2 punto 2 della citata delibera ART, riportante tra l'altro gli esiti della procedura di Consultazione di cui al punto precedente.

In merito ai servizi ferroviari, essi sono stati affidati direttamente agli operatori Trenitalia e FAL con Contratti di servizio 6+3 anni stipulati, rispettivamente, il 28 luglio 2017 e 29 settembre 2017.

È doveroso evidenziare che i contratti sottoscritti con Trenitalia S.p.A. e F.A.L. s.r.l. prevedono espressamente che i servizi automobilistici sostitutivi/integrativi non temporanei saranno posti a gara unitamente a tutti i servizi di TPL su gomma di cui al presente Piano e saranno stralciati dai relativi contratti contestualmente al subentro dei nuovi Gestori.

In merito alla responsabilità finanziaria, gli oneri relativi alla copertura dei costi:

- dei servizi minimi, quantitativamente sufficienti a garantire la mobilità dei cittadini, "sono a carico del bilancio regionale" (ai sensi dell'art. 5, comma 1, lettera a) e dell'art.11 comma 2 della L.R. 22/98);
- di eventuali servizi aggiuntivi sono a carico dei bilanci degli enti locali che li istituiscono (ai sensi dell'art. 11, comma 3 della L.R. 22/98).

---

<sup>1</sup> L'articolo 5, paragrafo 5, il Regolamento 1370/2007 stabilisce che: "L'autorità competente può prendere provvedimenti di emergenza in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione. I provvedimenti di emergenza assumono la forma di un'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico o di una proroga consensuale di un contratto di servizio pubblico oppure di un'imposizione dell'obbligo di fornire determinati servizi pubblici. L'operatore di servizio pubblico ha il diritto di impugnare la decisione che impone la fornitura di determinati servizi pubblici. I contratti di servizio pubblico aggiudicati o prorogati con provvedimento di emergenza o le misure che impongono di stipulare un contratto di questo tipo hanno una durata non superiore a due anni."

Per quel che riguarda i servizi di TPL comunale/urbano, ai sensi del Piano di Bacino approvato nel 2020, la Regione Basilicata garantisce ad ogni Comune, già dotato di servizi di TPL comunale/urbano, la contribuzione relativamente al livello storico dei servizi (produzione chilometrica storica). Ne consegue che i Comuni per i quali risultano incrementate le percorrenze oggetto di futura gara rispetto a quelle storiche dovranno farsi carico oltre che delle proprie quote di contribuzione storicamente già sostenute, anche dei maggiori oneri relativi alle maggiori percorrenze e, in tale evenienza, la Regione si farà carico dei maggiori oneri connessi agli eventuali maggiori corrispettivi da porre a base di gara, rispetto ai corrispettivi attuali, limitatamente alle percorrenze storiche.

## 2.2 Pianificazione dei servizi

L'aggiornamento del Piano Regionale dei Trasporti e del Piano dei Trasporti di Bacino sono previsioni normative di cui alla L.R. n. 22 del 27 luglio 1998, che al Capo III tratta gli Strumenti per la programmazione e pianificazione del Trasporto Pubblico Locale Regionale. In particolare, gli articoli 8 e 9 della Legge stabiliscono rispettivamente i contenuti e le modalità di definizione, di adozione e di approvazione del Piano Regionale dei Trasporti e del Piano dei Trasporti di Bacino.

### 2.2.1 Definizione delle UTOR nel Piano Regionale dei Trasporti e proposte di modifica intervenute nel Piano di Bacino

Il Piano Regionale dei Trasporti approvato dal Consiglio Regionale nel dicembre 2016 ha proposto una organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale, che non richiedono l'esercizio unitario a livello regionale, in nove UTOR (Unità Territoriali Ottimali di Rete) oltre alla Rete portante unica per l'intero ambito regionale, costituente un ulteriore lotto di gara.

Il PRT ha individuato le aggregazioni dei Comuni che devono configurarsi come "Unità di Rete", per le quali la Regione unitamente agli Enti Locali nel Piano dei trasporti di Bacino ha definito la rete dei servizi da mettere a gara stabilendo la governance in termini di competenze per il coordinamento, l'affidamento dei servizi di TPL (Regione) e titolarità dei contratti di servizi (Regione per la rete portante, Province e Comuni capoluogo per le reti dei servizi di TPL delle UTOR).

In tali unità di rete i servizi dovranno essere coordinati ed integrati funzionalmente con i servizi di rango superiore, ovvero con le linee "portanti" del TPL (automobilistiche o ferroviarie), nei nodi d'interscambio.

Il Consiglio Regionale, in sede di approvazione del PRT aveva proposto l'organizzazione del bacino unico regionale in 9 Unità di Rete oltre alla rete portante, dando mandato altresì alla Giunta di poterle riaggregare attraverso le opportune valutazioni di natura trasportistica e sulla base degli elementi e proposte avanzate da parte delle singole Amministrazioni Comunali in sede di definizione del presente Piano di Bacino.

Le nove Unità individuate, elencate nella Tabella 54 del PRT, erano: Vulture - Alto Bradano; Marmo Platano Melandro; Potenza; Val D'agri; Lagonegrese - Pollino; Mercure - Alto Sinni; Costa Ionica; Stigliano - Collina Materana; Matera.

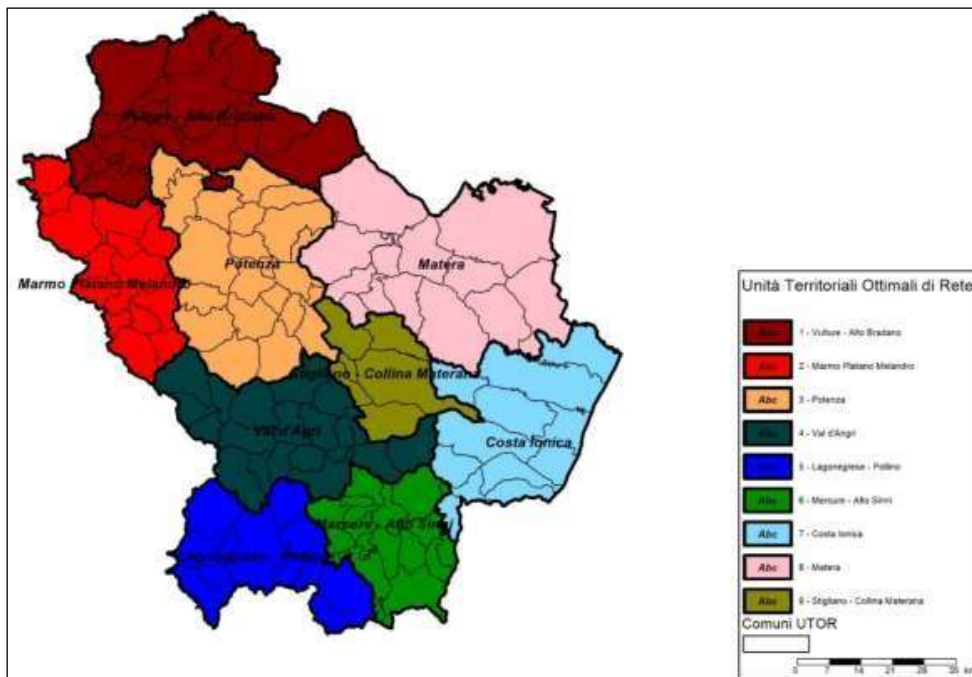


Figura 1 - Zonizzazione del territorio regionale in 9 UTOR (PRT)

Nell'ambito della fase partecipativa con gli stakeholder che ha accompagnato sin dalla fase iniziale la redazione del Piano di Bacino, si è consolidata l'esigenza di proporre un'aggregazione delle 9 UTOR previste dal PRT, riducendole a 5 e di alcuni ritocchi puntuali che hanno riguardato il passaggio di alcuni Comuni da un'UTOR ad un'altra.

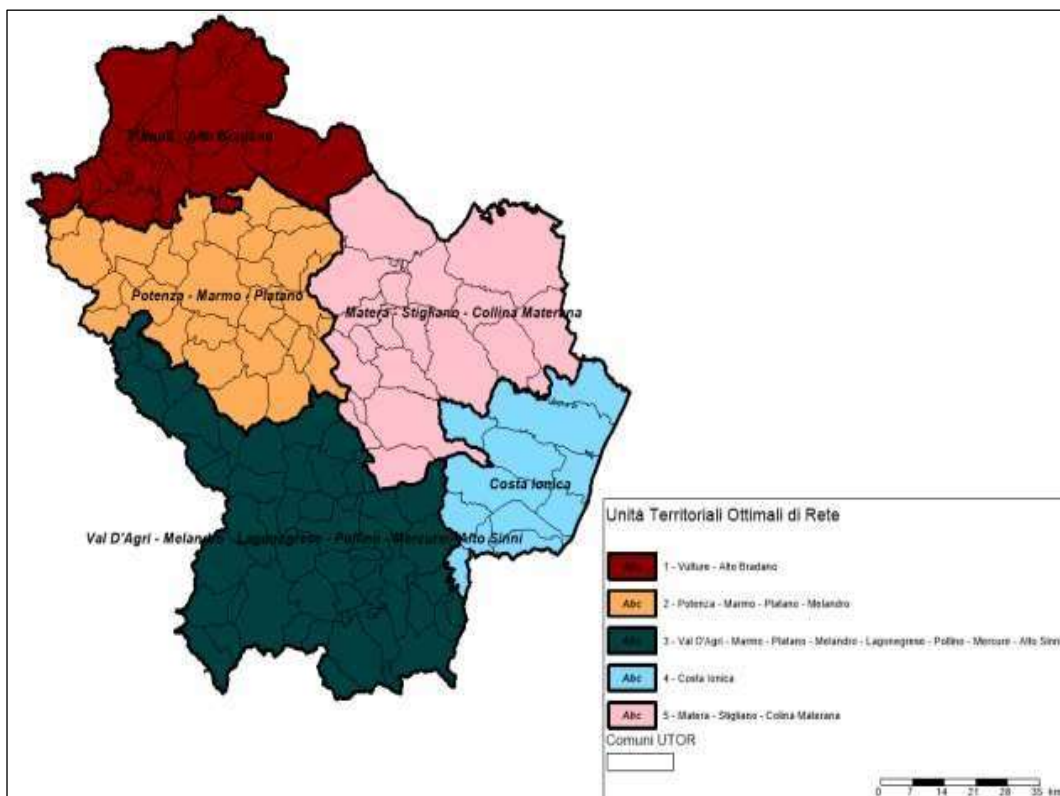


Figura 2 - Zonizzazione del territorio regionale in 5 UTOR proposta dal Piano di Bacino



Rispetto alla proposta di articolazione in 5 UTOR, nel corso della fase di valutazione della bozza di Piano di Bacino sono emerse indicazioni alternative e, in chiusura di dibattito politico-istituzionale è emersa la richiesta di elaborazione di un secondo scenario relativo alla organizzazione del Bacino Regionale in 3 ambiti, 2 UTOR coincidenti territorialmente con le due Province di Potenza e Matera e una UTOR Regionale comprendente la rete CORE dei servizi e gli altri servizi di interesse, al fine di poter confrontare i due scenari e procedere con l'analisi e la valutazione di vantaggi e svantaggi che si possono avere nei due diversi casi.

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

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

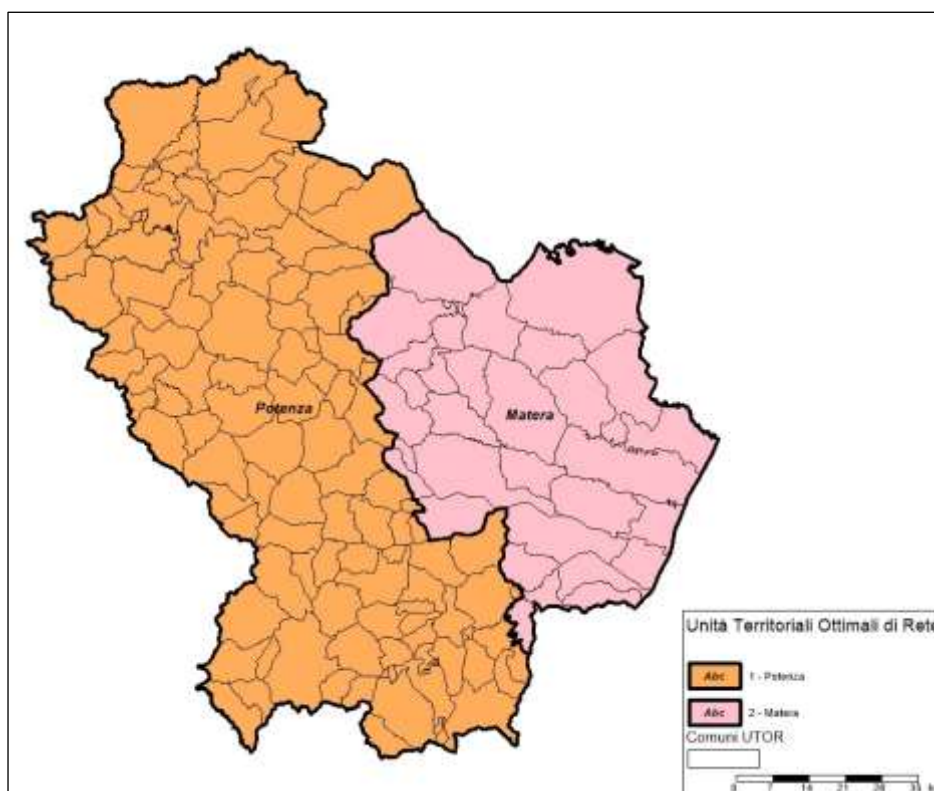


Figura 3 - Zonizzazione del territorio regionale in 2 UTOR proposta dal Piano di Bacino

In sede di approvazione del Piano di Bacino l'ipotesi su 3 UTOR, verificata anche in riferimento alla domanda di mobilità andando a valutare l'auto-contenimento della stessa al fine di massimizzarne i valori, è stata ritenuta un soddisfacente punto di equilibrio tra l'esigenza di ottenere le economie di scala connesse ad una adeguata dimensione della rete e quelle, prevalenti, di contendibilità dei lotti di gara, così come sancito dalla delibera 83/2016 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti e ribadite dal comma 4 dell'Art. 48 del D.L. 50/17.

## 2.3 Normativa in materia tariffaria

La Legge Regionale 22/98:

- stabilisce che sia la Regione a stabilire “le modalità per la determinazione delle tariffe, anche al fine di realizzare l'integrazione tariffaria tra i vari modi di trasporto” (art.11, comma 2, lett. f);
- definisce le tariffe dei servizi di trasporto pubblico di competenza provinciale e regionale rinviando ad un'allegata tabella (all'art. 22).

Le tariffe di cui alla citata tabella:

- sono articolate per scaglioni chilometrici di 10 km fino a 100 km e di 25 km oltre i 100 km;
- prevedono titoli di corsa semplice e abbonamenti settimanali e mensili;
- non prevedono riduzioni per particolari tipologie di utenza.

In merito alle tariffe dei servizi urbani, l'art. 7 stabilisce che “i Comuni in relazione ai servizi di T.P.R.L. di propria competenza: determinano d'intesa con la Regione i servizi minimi di propria competenza e le relative tariffe”.

In attuazione di quanto previsto dal Piano Regionale dei Trasporti e delle competenze attribuite alla regione dalla L.R. 7/2014, la Regione ha in corso la definizione del nuovo sistema tariffario integrato, i relativi criteri per il clearing tra i gestori, nonché l'architettura del sistema di Bigliettazione elettronica che i Soggetti aggiudicatari delle gare saranno tenuti ad applicare e che costituiranno allegati alla documentazione di gara. A tal fine è stato selezionato un soggetto specialistico per la redazione dello Studio di fattibilità, finanziato con risorse di cui al PO FESR 2014-2020 - Asse 6 - Sistemi di Trasporto ed Infrastrutture di Rete. Az. 7C.7.3.1.

### 3 Analisi della domanda effettiva, potenziale e debole

#### 3.1 Il territorio

La struttura del territorio, la dislocazione delle attività umane residenziali e produttive determinano la necessità di mobilità, in termini quantitativi e qualitativi. Le analisi effettuate sulle dinamiche socio-economiche, sulle caratteristiche del territorio provinciale, sui servizi sanitari e scolastici erogati alla cittadinanza rappresentano pertanto un elemento preliminare alla lettura dei fenomeni del TPL.

La struttura demografica della Basilicata presenta una popolazione, all'anno 2019, pari a 562.819 abitanti.

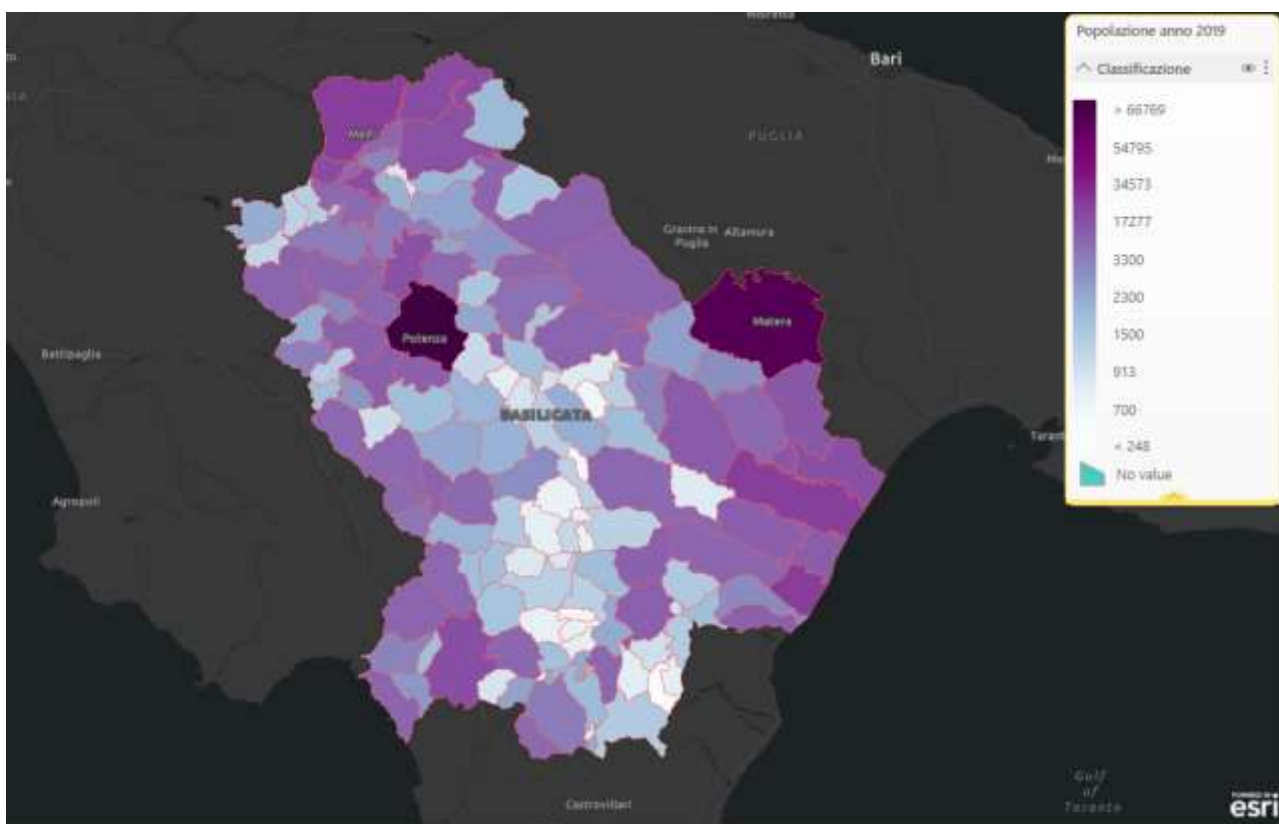


Figura 4 - Popolazione residente per comune al 2019 [elaborazione fonte ISTAT]

I due capoluoghi di Provincia con oltre 60.000 residenti, si classificano ai primi due posti seguiti da Policoro, Melfi e Pisticci (che superano i 17.000 abitanti).

Oltre un terzo del territorio lucano ha una densità abitativa inferiore ai 30 ab/km<sup>2</sup> nonché un indice di vecchiaia abbastanza elevato, soprattutto per i comuni appartenenti alle aree interne.

##### 3.1.1 Struttura del sistema socio-economico

Le unità locali del lavoro, all'anno 2011, si attestavano a 38.542 unità con un incremento di circa 3.000 unità rispetto alla decade precedente (+8,2%); dall'immagine seguente si riscontra che tale incremento è stato preponderante nelle città medio-grandi mentre in quelle di modeste dimensioni la variazione è stata praticamente nulla.

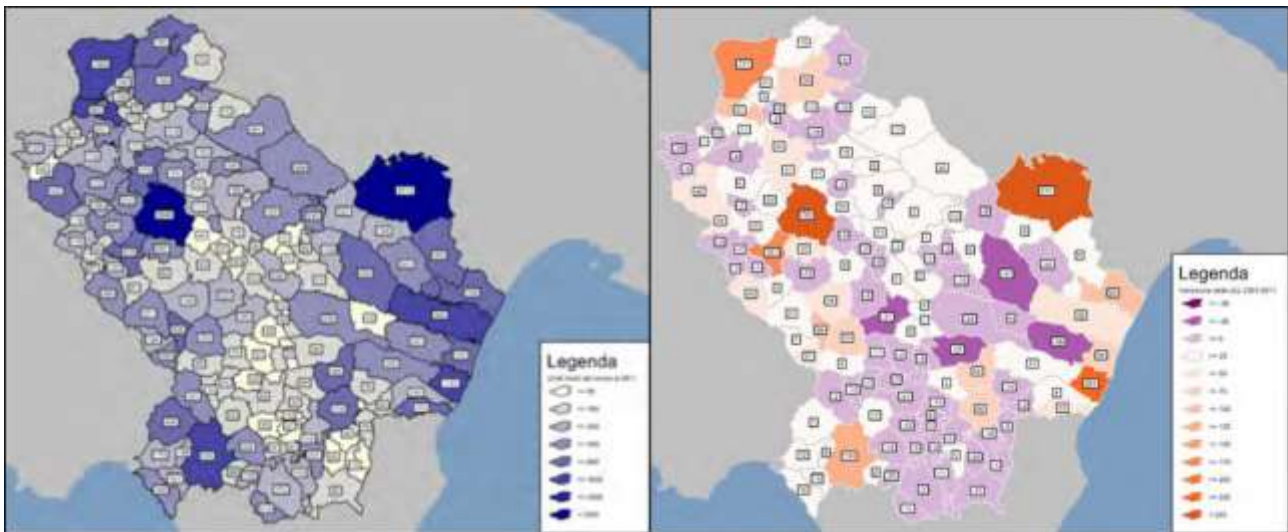


Figura 5 - Unità produttive per Comune (Istat 2011) e variazione nel periodo 2001-2011

Un discorso analogo, ma con tendenza opposta, si può fare rispetto al numero di addetti che con una variazione negativa del 3,2% (3.770 addetti in meno) si stabilizza a 114.430 (nell'arco del decennio 2001-2011 solo Melfi ha registrato una forte crescita che però è stata ampiamente compensata dalla diminuzione a livello regionale).

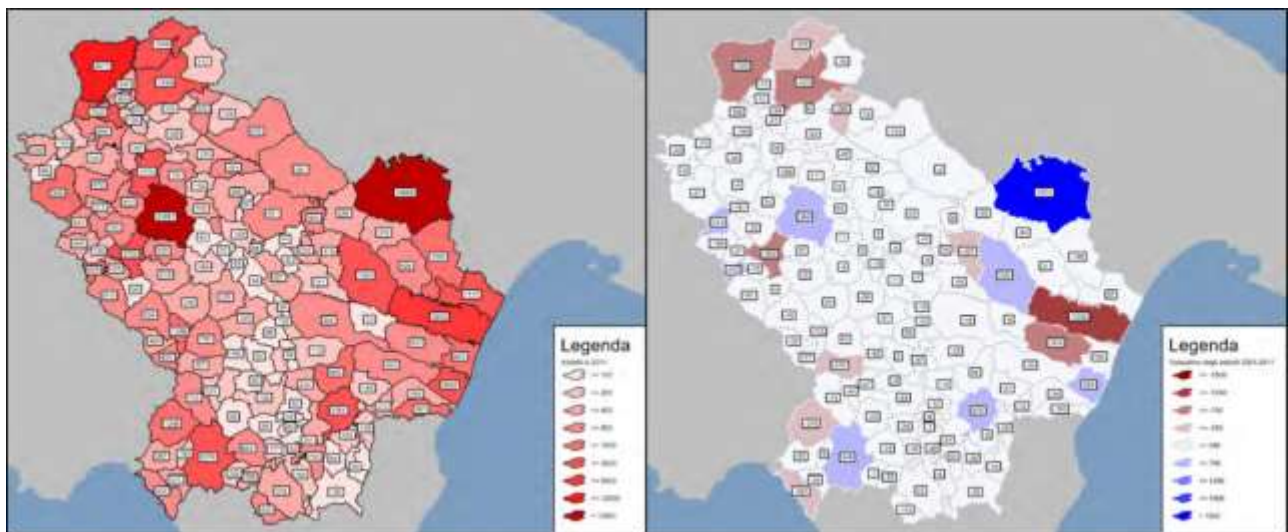


Figura 6 - Numero di addetti per Comune (Istat 2011) e variazione nel periodo 2001-2011

### 3.1.2 Servizi al cittadino

Le ASL di Potenza e Matera suddividono il territorio in 11 distretti all'interno dei quali sono presenti poli sanitari di primo (strutture ambulatoriali) e di secondo livello (ospedali) come mostrato nell'immagine seguente.



Figura 7 - Suddivisione in distretti e poli di primo e secondo livello

Anche i servizi scolastici sono suddivisi in 8 Ambiti secondo il Piano di Offerta Integrata di Servizi (POIS).

Di notevole interesse, è il costante aumento di presenze turistiche nell'ultimo decennio; solo nel 2019 si è riscontrato un aumento di circa il 4,8% per quanto riguarda le presenze turistiche italiane (in valore assoluto pari a quasi 36.000 unità in più) ed un aumento delle presenze straniere pari a circa il 5%.

	2018	2019	Var. Num.	Var. %
<b>Capacità ricettiva:</b>				
Esercizi ricettivi	1.409	<b>1.516</b>	107	7,59%
Posti letto <sup>(1)</sup>	42.131	<b>43.166</b>	1.035	2,46%
Posti letto netti <sup>(2)</sup>	36.306	<b>37.311</b>	1.005	2,77%
Giornate letto disponibili <sup>(3)</sup>	8.507.354	<b>8.560.145</b>	52.791	0,62%
Giornate letto disponibili nette <sup>(4)</sup>	7.331.134	<b>7.301.278</b>	-29.856	-0,41%
<b>Movimento dei clienti:</b>				
<b>ARRIVI</b>				
Stranieri	142.131	<b>158.349</b>	16.218	11,41%
Italiani	749.956	<b>785.759</b>	35.803	4,77%
TOTALE	892.087	<b>944.108</b>	52.021	<b>5,83%</b>
<b>PRESENZE</b>				
Stranieri	296.232	<b>341.173</b>	44.941	15,17%
Italiani	2.307.392	<b>2.392.796</b>	85.404	3,70%
TOTALE	2.603.624	<b>2.733.969</b>	130.345	<b>5,01%</b>
<b>Analisi del movimento:</b>				
Permanenza media	2,92	<b>2,90</b>	-0,02	
Tasso medio di occupazione <sup>(5)</sup>	30,60%	<b>31,94%</b>		1,33%
Tasso medio di occupazione netto <sup>(6)</sup>	35,51%	<b>37,45%</b>		1,93%

Tabella 1 - Movimenti clienti intera regione, anni 2018 - 2019 (fonte Azienda di promozione turistica della regione).

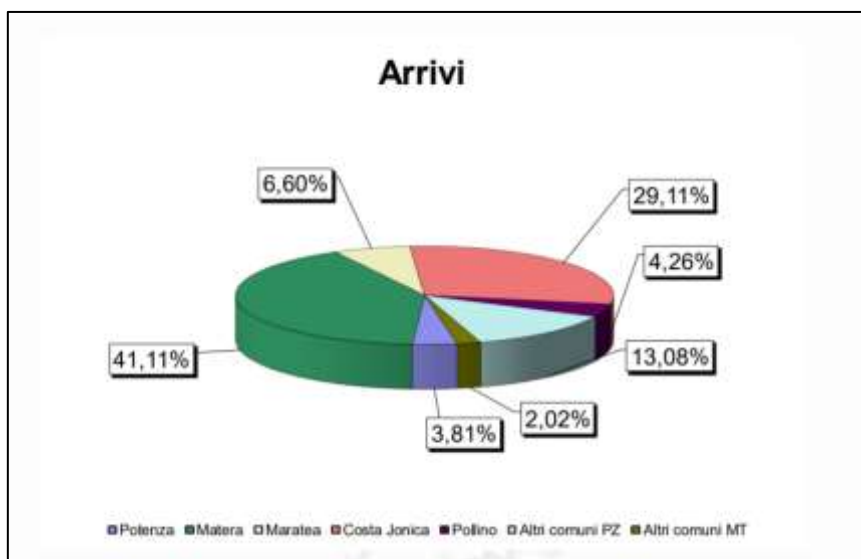


Figura 8 -Arrivi nell'anno 2019 per città (Fonte Azienda di promozione Turistica APT della Basilicata, compendio statistico sul turismo)

La città di Matera è quella con dinamiche di crescita di tipo più marcato, con oltre il 40% degli arrivi di tutta la Regione; è evidente come l'elezione di Matera a "Capitale Europea della Cultura 2019", abbia contribuito in maniera determinante all'afflusso massivo di turisti.

### 3.1.3 La mobilità sistematica

Al fine di ottenere informazioni sulla domanda di mobilità sistematica nel bacino territoriale, la fonte di dati più importante ed estesa è rappresentata dalle informazioni raccolte nell'ambito dei Censimenti generali della popolazione effettuati dall'ISTAT, i quali, con cadenza decennale<sup>2</sup>, permettono di ottenere la matrice degli spostamenti sistematici per ciascun Comune suddivisi per fascia oraria, tipologia di trasporto e motivo di spostamento.

In aggiunta ai dati puramente statistici sulla domanda di mobilità pendolare si aggiungono:

- Indagini effettuate nell'ambito della realizzazione del Centro Regionale di Monitoraggio della Sicurezza Stradale (CReMSS) per gli spostamenti occasionali
- Dati FCD (float car data) OCTO TELEMATICS per gli spostamenti a mezzo auto in fasce caratteristiche della giornata (ora di punta del mattino, mezzogiorno, sera) nonché per l'intero giorno feriale medio
- Spostamenti turistici (compresi comunque nella matrice degli spostamenti erratici) attraverso l'analisi incrociata tra l'Istat ed i dati APT

<sup>2</sup> L'Istat ha avviato la stagione dei censimenti permanenti che vede la realizzazione di rilevazioni continue a cadenza annuale, biennale e triennale. Con la tornata censuaria del 2010-2011 si è chiusa dunque una lunga fase della storia della statistica pubblica caratterizzata da censimenti generali con cadenza decennale. La strategia dei censimenti permanenti, coerentemente con le politiche di sviluppo europee e con il programma di modernizzazione dell'Istat, è estesa a tutte le aree tematiche: popolazione e abitazioni, imprese, istituzioni non profit e istituzioni pubbliche. Nel 2021 si svolge l'ultima edizione del censimento generale dell'agricoltura. [fonte: ISTAT]

In merito alla matrice del pendolarismo ISTAT 2011 gli spostamenti per motivi di studio sono circa 90.500, di cui il 19,4 % è tra diversi comuni mentre il restante 80,6 % è all'interno dello stesso comune.

Motivo		Studio						
		Passeggeri su ferrovia	Passeggeri su bus extraurbani o scolastici	Passeggeri su bus urbani	Conducenti auto	Passeggeri su auto	Altre modalità	Tutti i modi
Spostamenti intra-comunali	Intra-comunali	145	10'309	5'829	1'393	28'902	28'357	72'934
	di cui Intra-comunali Potenza	122	754	1'402	790	5'973	1'845	10'886
Spostamenti originati dalla provincia di Potenza	di cui Intra-comunali Matera	12	84	1'397	251	5'548	2'669	9'961
	Intraprovinciali Potenza	1'064	16'414	5'009	1'719	19'382	15'304	58'892
Spostamenti originati dalla provincia di Potenza	di cui extracomunali	934	8'142	1'422	699	1'731	42	12'970
	Dalla provincia di Potenza alla provincia di Matera	1	128	12	27	20	-	188
Spostamenti originati dalla provincia di Matera	Dalla provincia di Potenza all'esterno	357	469	71	62	96	3	1'059
	Intraprovinciali Matera	23	5'144	2'888	501	11'568	11'119	31'039
Spostamenti originati dalla provincia di Matera	di cui extracomunali	6	3'108	445	127	315	24	4'027
	Dalla provincia di Matera alla provincia di Potenza	17	306	27	32	22	-	404
Spostamenti originati dalla provincia di Matera	Dalla provincia di Matera all'esterno	236	214	36	82	68	2	638
	Dall'esterno alla provincia di Potenza	121	699	117	94	89	1	1'121
Spostamenti originati dalla provincia di Potenza	Dall'esterno alla provincia di Matera	129	749	97	108	118	12	1'213
	Intraregionali	1'105	21'993	7'734	2'278	30'990	26'423	90'523
Spostamenti originati dalla provincia di Potenza	di cui Intra-regionali esclusi Intra-comunali	960	11'685	1'906	885	2'088	66	17'589
	Scambio in uscita	593	683	107	144	164	5	1'897
Spostamenti originati dalla provincia di Potenza	Scambio in ingresso	249	1'448	215	203	206	13	2'334
	<b>Totale</b>	<b>1'947</b>	<b>24'124</b>	<b>8'958</b>	<b>2'625</b>	<b>31'360</b>	<b>26'441</b>	<b>94'854</b>

Tabella 3-2 Riepilogo spostamenti sistematici per motivi di studio

Dalla ripartizione modale di tali spostamenti si evince un prevalente utilizzo del trasporto pubblico negli spostamenti tra diversi comuni (sia automobilistico che ferroviario) e contestualmente un forte utilizzo dell'auto privata (principalmente come passeggero) e della mobilità dolce per gli spostamenti all'interno del comune stesso (spostamenti intra-comunali).

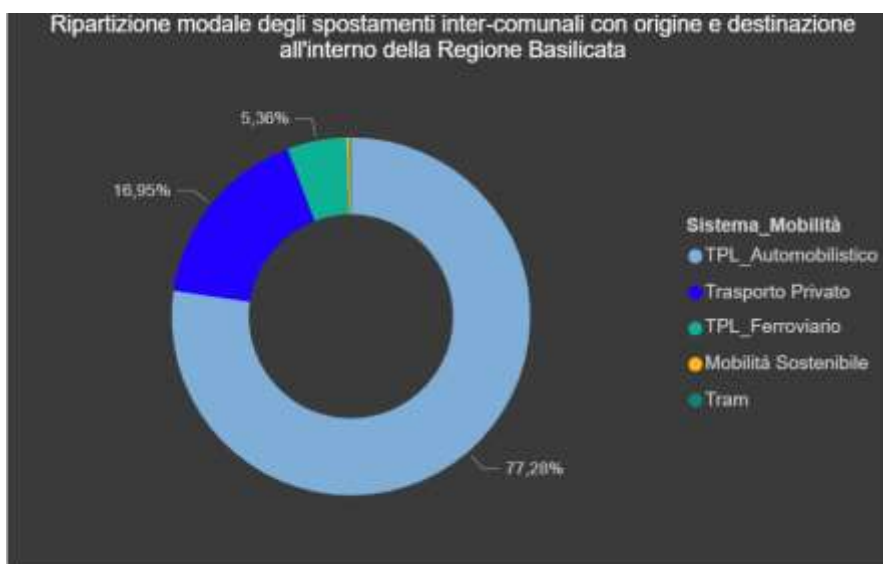


Grafico 1- Spostamenti inter-comunali generati all'interno della Regione Basilicata per motivazioni di studio

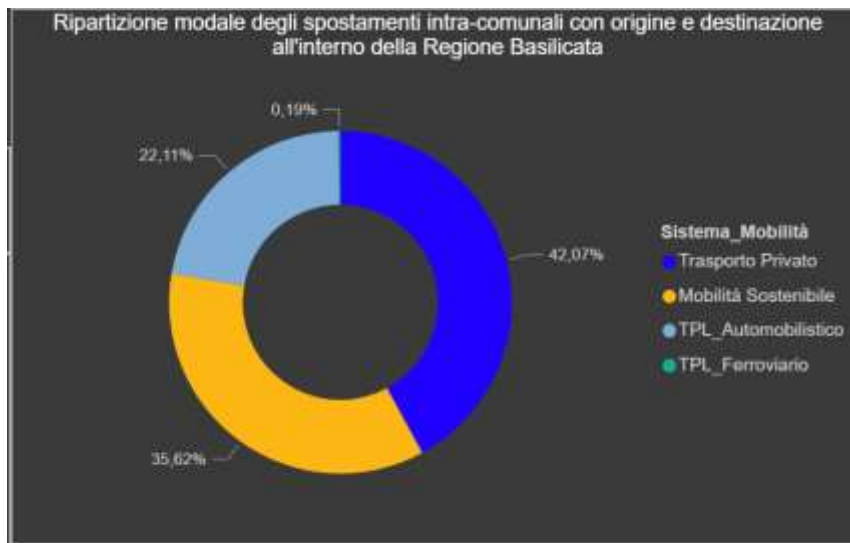


Grafico 2 - Spostamenti intra-comunali generati all'interno della Regione Basilicata per motivazioni di studio

In merito agli spostamenti inter-comunali connessi al motivo “studio” la seguente cartografia mostra come questi non siano emessi, per ragioni di localizzazione degli istituti scolastici, dai due capoluoghi di provincia ma dai comuni limitrofi.

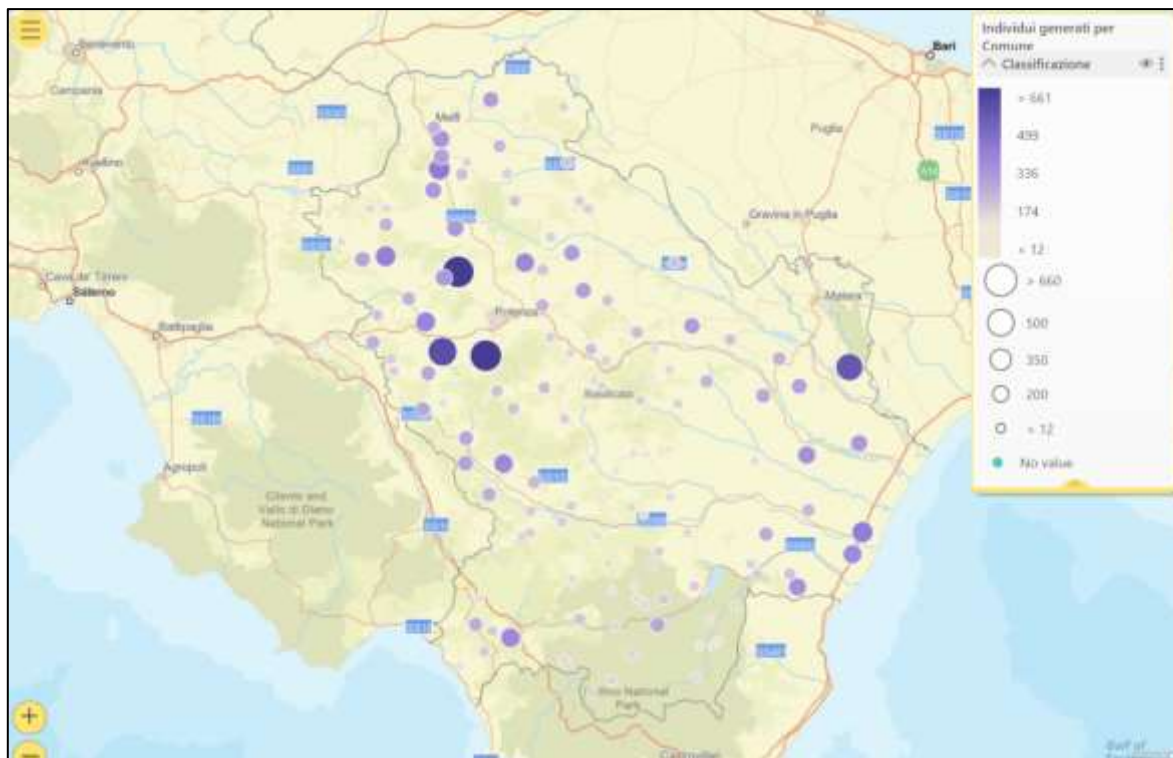


Figura 9 - Spostamenti emessi per Comune per motivo di studio (esclusi gli intra-comunali)

Analogamente a quanto visto per la motivazione “studio” l’analisi degli spostamenti legati alla motivazione lavoro è riassunta nella tabella seguente.



Motivo		Lavoro							
		Passeggeri su ferrovia	Passeggeri su bus extraurbani o aziendali	Passeggeri su bus urbani	Conducenti auto	Passeggeri su auto	Altre modalità	Tutti i modi	
Spostamenti provenienti dagli enti dall'estero dall'aggregazione regionale	Spostamenti intra comunali	Intracomunali	688	939	1'431	67'034	7'810	26'960	104'562
		di cui intracomunali Potenza	71	86	535	13'329	1'068	2'481	17'549
		di cui intracomunali Matera	63	90	457	12'359	1'008	2'770	16'748
	Spostamenti originali dalla provincia di Potenza	Intraprovinciali Potenza	3'030	3'331	1'567	67'713	6'611	17'208	99'459
		di cui extracomunali	2'616	2'779	706	26'228	2'172	184	34'686
		Dalla provincia di Potenza alla provincia di Matera	204	210	14	602	137	3	1'170
	Spostamenti originali dalla provincia di Matera	Dalla provincia di Potenza all'esterno	225	225	22	1'724	178	15	2'389
		Intraprovinciali Matera	922	1'276	705	33'190	4'270	9'674	50'037
		di cui extracomunali	648	888	135	7'641	899	38	10'249
	Spostamenti originali dalla provincia di Potenza	Dalla provincia di Matera alla provincia di Potenza	404	408	67	888	110	2	1'879
		Dalla provincia di Matera all'esterno	165	167	18	1'945	170	10	2'475
		Dall'esterno alla provincia di Potenza	567	613	257	3'906	514	28	5'785
	Spostamenti originali dalla provincia di Matera	Dall'esterno alla provincia di Potenza	590	648	43	3'140	827	44	5'291
		Dall'esterno alla provincia di Matera	590	648	43	3'140	827	44	5'291
		Dall'esterno alla provincia di Potenza	567	613	257	3'906	514	28	5'785
	Aggregazione regionale	Intraregionali	4'560	5'225	2'353	102'393	11'128	26'887	152'545
		di cui intraregionali esclusi intracomunali	3'872	4'285	922	35'359	3'318	227	47'984
		Scambio in uscita	390	393	40	3'669	347	25	4'864
Scambio in ingresso		1'157	1'259	300	6'946	1'341	73	11'076	
<b>Totale</b>		<b>6'108</b>	<b>6'876</b>	<b>2'694</b>	<b>113'008</b>	<b>12'816</b>	<b>26'984</b>	<b>168'485</b>	

Tabella 3 - Riepilogo spostamenti sistematici per motivi di lavoro

Gli spostamenti interni alla regione sono circa 150.000 e di questi il 31% è inter-comunale. In merito alla ripartizione modale si evince dai grafici in seguito riportati una quota maggioritaria del trasporto privato (sia come conducente sia come passeggero) in entrambe le tipologie di spostamento (intra-comunale e inter-comunale). La quota parte del trasporto pubblico automobilistico risulta essere molto ridotta ed in particolare pari a circa il 13% per gli spostamenti tra comuni diversi della Regione e nemmeno il 3% per gli spostamenti che avvengono all'interno dello stesso Comune. Gli spostamenti in treno sono esigui.

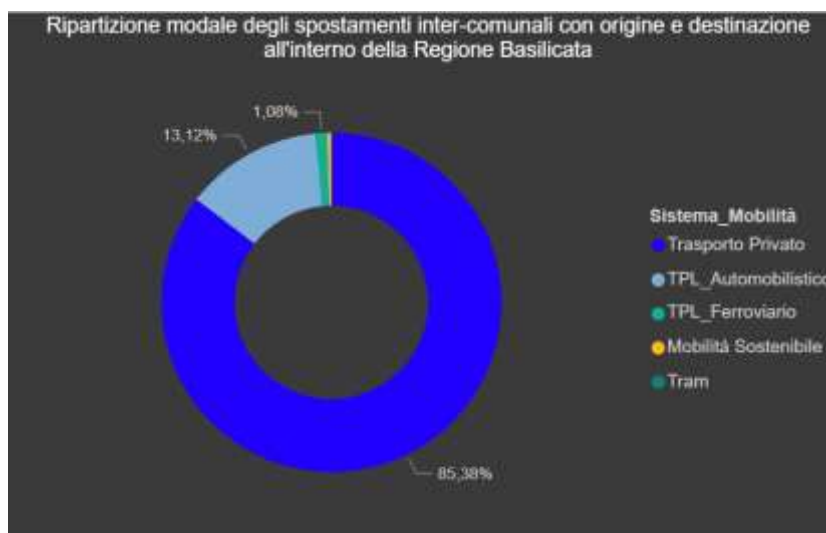


Grafico 3 - Spostamenti inter-comunali generati all'interno della Regione Basilicata per motivazioni di lavoro

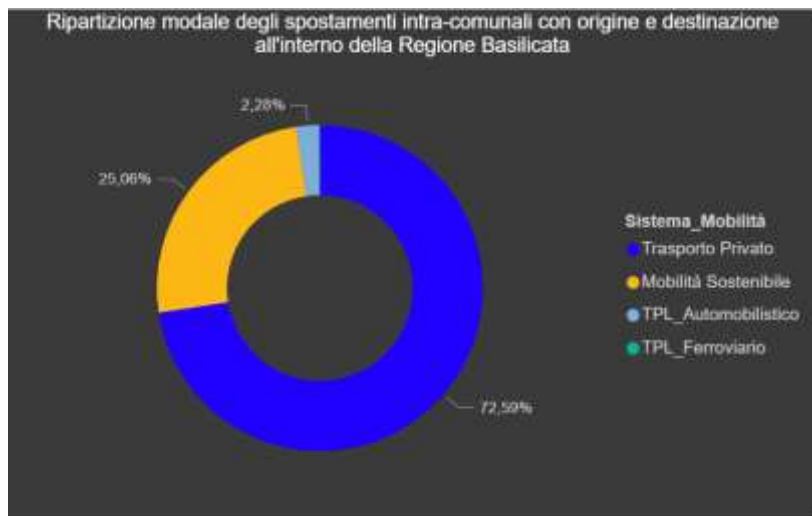


Grafico 4 - Spostamenti intra-comunali generati all'interno della Regione Basilicata per motivazioni di lavoro

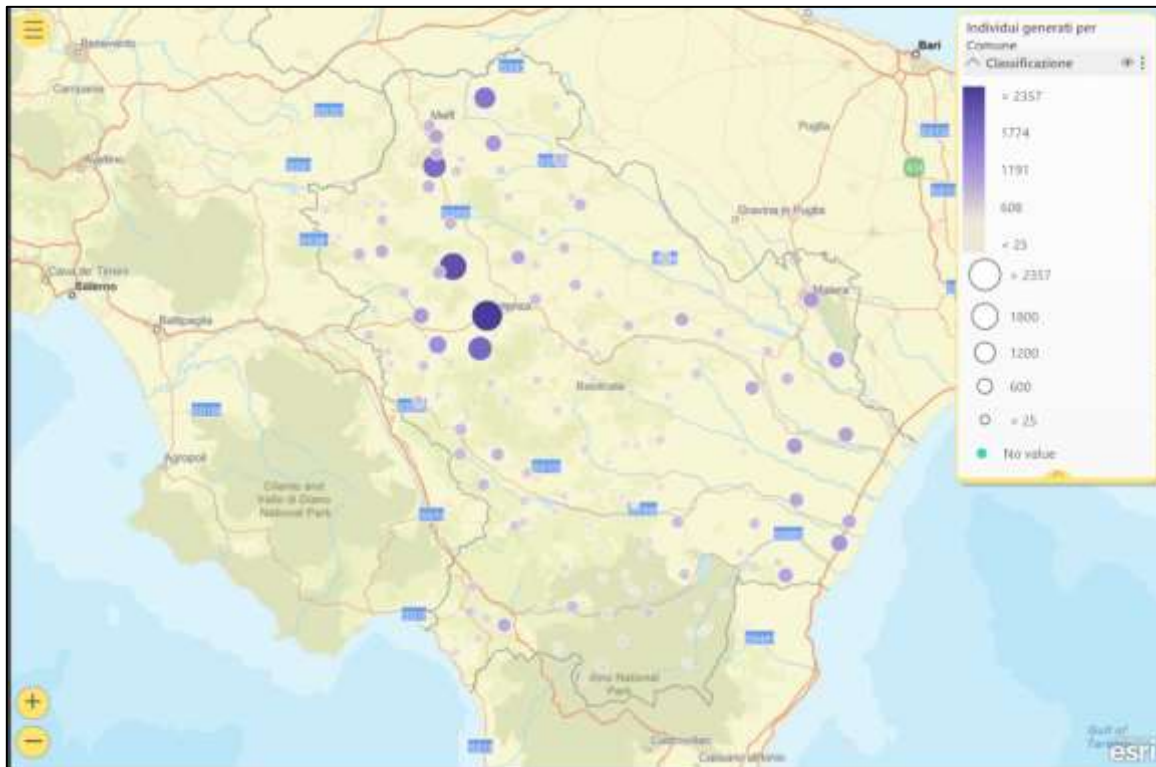


Figura 10 - Spostamenti emessi per Comune per motivo di lavoro (esclusi gli intra-comunali)

In merito alla sola modalità “trasporto pubblico locale” vengono, di seguito, mostrate le linee di desiderio intra-regionali e inter-regionali.

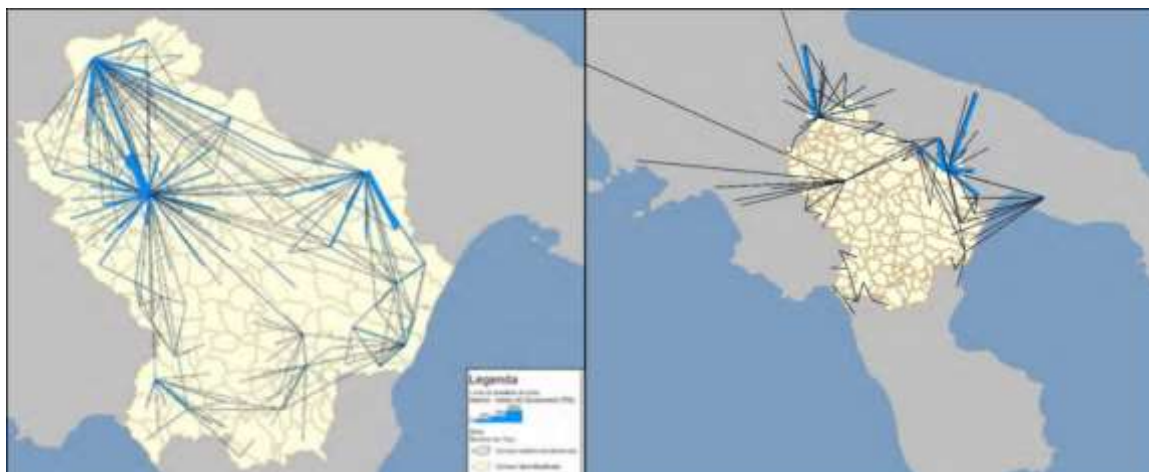


Figura 11 - Linee di desiderio delle relazioni con almeno 20 spostamenti all'interno della Regione Basilicata e per le relazioni con l'esterno

Si nota come il sistema sia baricentrato principalmente sui Comuni capoluogo, Potenza e Matera, ma anche Melfi risulta essere un importante polo generatore, dovuto alla presenza delle numerose attività industriali. Altre relazioni di notevole importanza (numero di spostamenti maggiore di 200 in sola andata), considerando l'insieme del trasporto pubblico locale sia automobilistico sia ferroviario, sono:

- Avigliano-Potenza
- Montescaglioso-Matera
- Rionero in Vulture-Melfi
- Tito-Potenza
- Pignola-Potenza
- Picerno-Potenza
- Pietragalla-Potenza
- Rionero in Vulture-Potenza
- Potenza-Melfi
- Ferrandina-Matera
- Pomarico-Matera

### 3.2 Domanda debole

Le caratteristiche territoriali, temporali, soggettive o socioeconomiche di un territorio determinano la presenza di ambiti nei quali la mobilità potenziale si presenta di modesta entità, spazialmente dispersa o rarefatta nel tempo, che identifica la **domanda debole**.

I fattori correlati ad essa possono essere individuati tra i seguenti:

- Conformazione fisica del territorio (orografia, distribuzione e densità della popolazione, grado di urbanizzazione, accessibilità);

- Presenza di fattori permanenti o temporanei che comportano significative riduzioni del numero di spostamenti in relazione alle ore notturne o altri periodi della giornata, ai giorni della settimana festivi e prefestivi e/o a determinati periodi dell'anno;
- Struttura sociale e demografica della popolazione con particolare riguardo alla presenza di fasce "sensibili" della stessa (minori, disagio economico, disabilità e/o ridotta mobilità, etc.); – Condizioni socioeconomiche correlate alla condizione professionale.

Quando i suddetti fattori assumono una configurazione rilevante, si determina una bassa potenzialità generativa di spostamenti, con una conseguente richiesta di servizi di trasporto di modesta entità, spazialmente dispersa e/o rarefatta nel tempo.

In altre parole, possono essere considerate aree a domanda debole quelle porzioni di territorio (comuni) entro le quali esiste una domanda di trasporto la cui ridotta entità, unitamente alla dispersione nello spazio e nel tempo e alle potenziali difficoltà che derivano dalla conformazione del territorio è tale da rendere costosa ed inefficiente l'implementazione classica del servizio di trasporto pubblico.

Al fine di individuare le aree a domanda debole è possibile fare riferimento a:

- Delibera 48/2017 del 30 marzo 2017 dell' *Autorità Regolazione Trasporti (ART)* che costituisce l'atto di regolazione con cui viene definita la metodologia per l'individuazione delle aree a domanda debole secondo specifici criteri di carattere "territoriale", "temporale" e "soggettivi/socioeconomici", da utilizzare per identificare all'interno del Bacino specifiche aree condizionate da significative situazioni di mobilità di ridotta/rarefatta entità, che richiedono una qualche forma di intervento pubblico compensativa in quanto nessun operatore economico, "ove considerasse il proprio interesse commerciale", servirebbe tale domanda.
- Art. 4 "*Fattori di Contesto*" del D.M. 157 del 28/03/2018 sui Costi Standard del Ministero dei Trasporti (MIT)

Nello specifico, per l'analisi dei territori a domanda debole sono stati utilizzati i criteri del MIT D.M 28/03/2018 il quale definisce i criteri di identificazione rigorosa in funzione di specificità del territorio e caratteristiche del tessuto socio-economico; gli indicatori si suddividono in:

- Indicatori "primari":
  - Potenzialità generativa: Spostamenti giornalieri totali generati dal Comune inferiori a 3000 unità.
  - Anzianità della popolazione: Quota di residenti con età compresa tra i 5 e i 24 anni o percentuale di residenti con età superiore a 70 anni superiore al 10%.
  - Grado di Perifericità: criterio per "graduare" la perifericità dei comuni italiani dai "poli" con maggiore capacità di offerta di servizi essenziali, utilizzando la classificazione MISE di ciascun Comune predisposta dal Comitato Tecnico Aree Interne (*Nota metodologica sulla territorializzazione delle aree interne*). Per questa via, ogni Comune che sia classificato con grado pari a «D» (intermedio), «E» (periferico) o «F» (ultraperiferico) viene considerato come potenzialmente appartenente ad un ambito a domanda debole.
- Indicatori "secondari"
  - Escursione altimetrica: Differenza tra quota massima e minima s.l.m. nel territorio comunale maggiore di 600 metri;
  - Dispersione territoriale: Dispersione degli insediamenti (comuni con frazioni e contrade) per una distanza reciproca superiore a 1,5 km; questo parametro è calcolato come la media pesata delle distanze di ciascun Comune dalle rispettive frazioni e contrade sulla popolazione di queste ultime.

Al fine della definizione di appartenenza ad un'area a domanda debole, un Comune deve rispettare le seguenti condizioni: presenza di tutti gli indicatori primari e superamento della soglia di almeno uno degli indicatori secondari.

Per quanto già detto, per individuare le aree a domanda debole sono stati elaborati i dati a livello comunale di tutti Comuni del bacino, utilizzando i criteri del D.M. 157/2018, andando a caratterizzare il territorio sulla base dei valori soglia stabiliti dallo stesso ed utilizzando le seguenti fonti:

- Censimento della Popolazione Istat 2011, per le variabili sociodemografiche-territoriali (escursione altimetrica, anzianità);
- Matrici O/D Pendolarismo ISTAT 2011 per gli spostamenti giornalieri totali generati;
- “Nota metodologica sulla territorializzazione delle aree interne”, del Ministero dello Sviluppo Economico, per il grado di perifericità dei Comuni.

L'analisi conduce all'individuazione di due diversi livelli di domanda debole:

1. **Aree potenzialmente a domanda debole**: appartengono a quest'ambito i comuni per i quali sono presenti tutti e tre gli indicatori primari. Trattasi di aree in cui le caratteristiche sociodemografiche e territoriali determinano una debolezza intrinseca della domanda di trasporto.
2. **Aree prioritariamente a domanda debole**: alla debolezza intrinseca si aggiungono altri elementi di natura urbanistica/orografica. Sono quelle aree dove oltre al superamento della soglia degli indicatori primari si rileva il superamento della soglia di almeno un indicatore secondario.

Nelle tavole seguenti è riportata la cartografia relativa ai comuni della Regione Basilicata che soddisfano le condizioni sopra esposte.

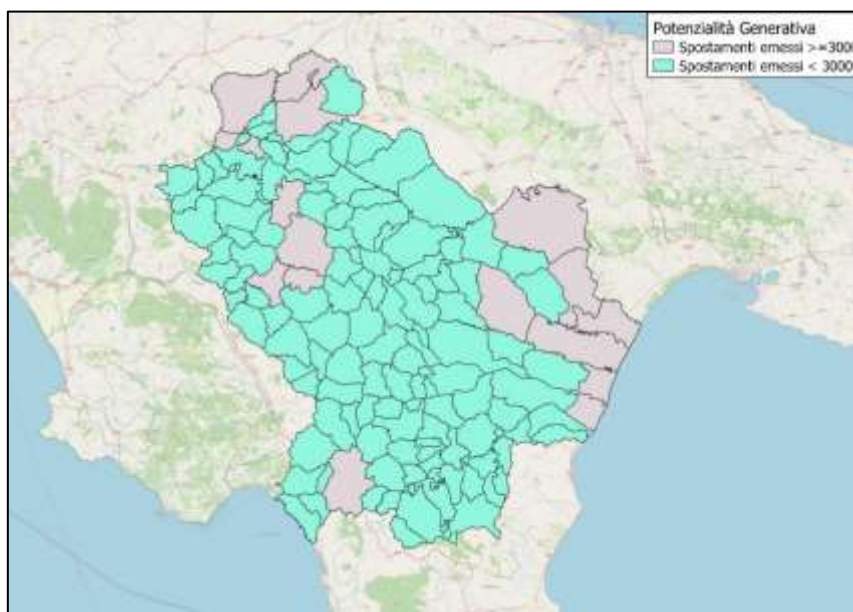


Figura 12 – Indicatori primari: Potenzialità generativa della domanda (elaborazione su fonte Istat 2011)

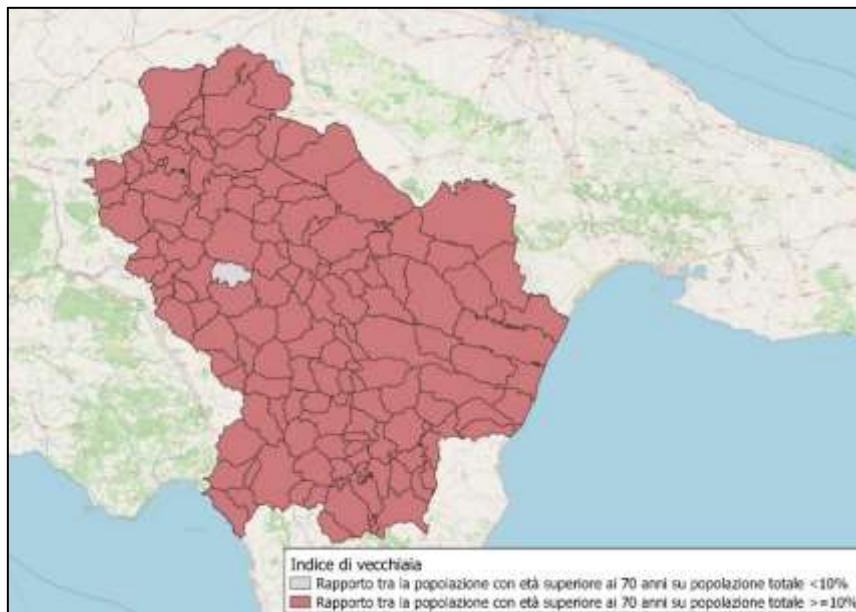


Figura 13 - Indicatori primari: Anzianità della popolazione

Solo il Comune di Pignola presenta un rapporto tra il numero di individui con età maggiore di 70 anni e popolazione totale inferiore al 10% (8,8%)

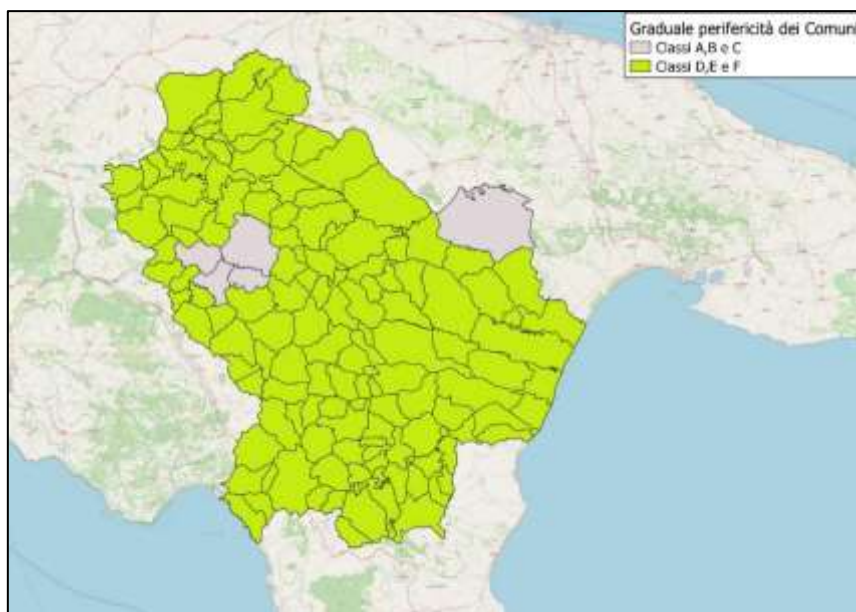


Figura 14 - Indicatori primari: Grado di perifericità dei Comuni (fonte: classificazione MISE sulla base della "Nota metodologica sulla territorializzazione delle aree interne")

La Figura 15 evidenzia i comuni "Potenzialmente a domanda debole", dove sono attivi tutti e tre gli indicatori Primari. Si tratta dell'87% dei Comuni della Regione Basilicata. I Comuni che non rientrano in questa tipologia sono solo 17 e sono riportati nella Tabella 4.

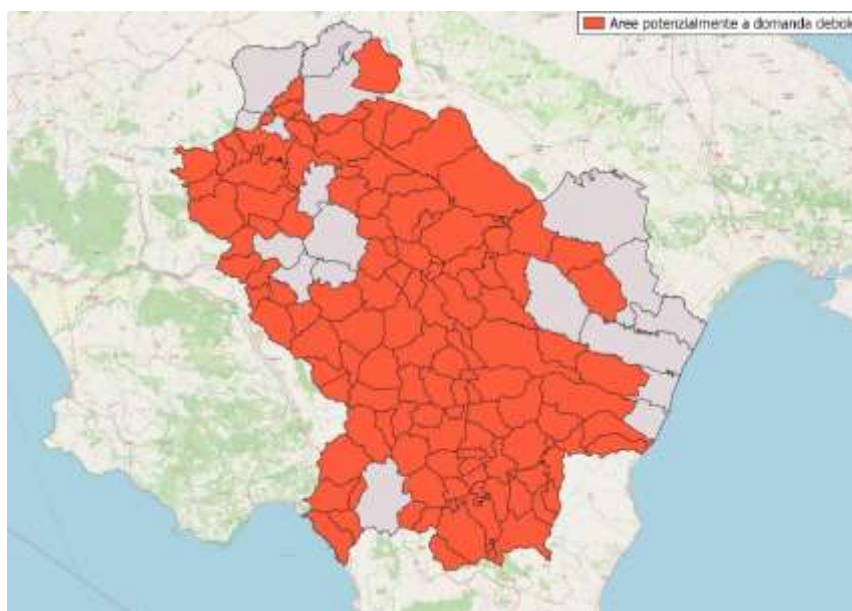


Figura 15 - Aree potenzialmente a domanda debole

Comuni NON a domanda debole	
Provincia di Potenza	Provincia di Matera
Avigliano	Bernalda
Lauria	Ferrandina
Lavello	Matera
Melfi	Montescaglioso
Picerno	Pisticci
Pignola	Policoro
Potenza	Scanzano Jonico
Rionero in Vulture	
Venosa	
Tito	

Tabella 4- Comuni non a domanda debole

Applicando anche gli ulteriori due indicatori secondari, in 4 Comuni (Gallicchio, San Giorgio Lucano, Teana e Campomaggiore) non si attiva nessuno dei due indicatori e pertanto non possono essere classificati a Domanda Prioritariamente Debole.

Pertanto, circa l'84% dei Comuni risulta essere area a domanda prioritariamente debole.

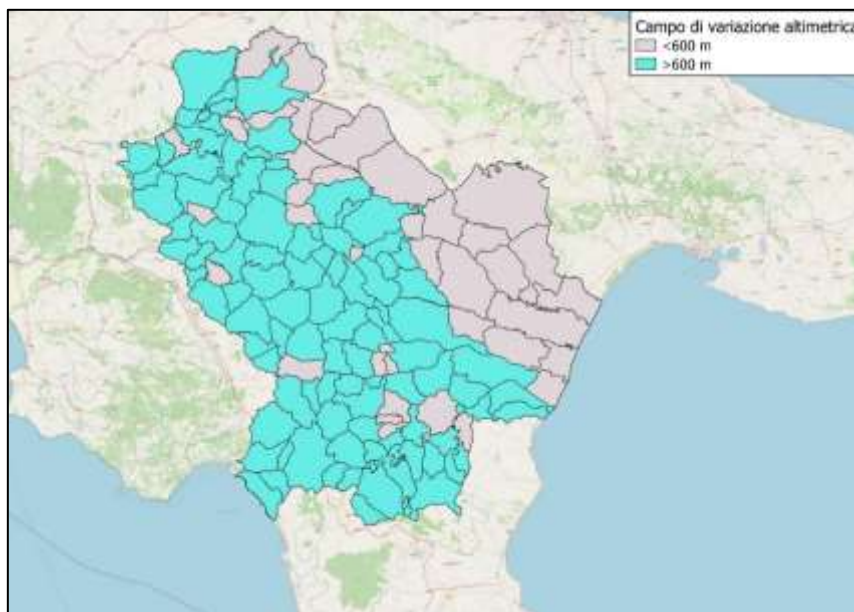


Figura 16 - Indicatori secondari: Campo di variazione altimetrica

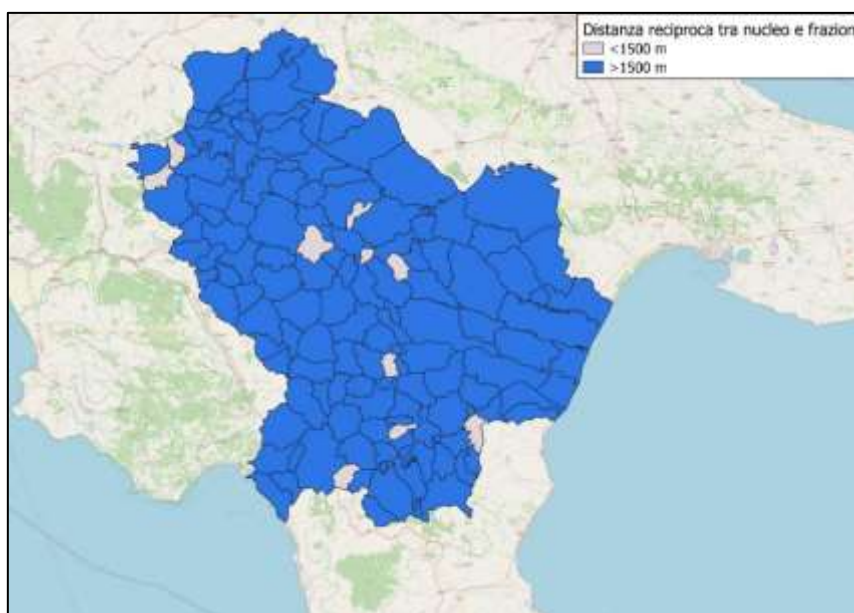
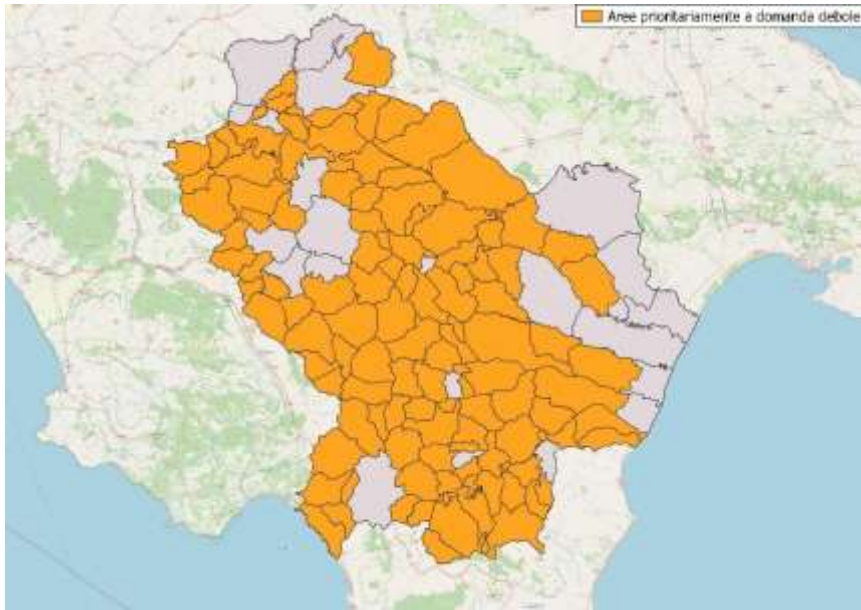


Figura 17 - Indicatori secondari: Dispersione degli insediamenti





*Figura 18 - Aree a domanda debole*

## 4 Analisi offerta di trasporto: attuale e programmata

### 4.1 Offerta attuale per i servizi automobilistici extraurbani

Attualmente i servizi extraurbani sono gestiti dalle amministrazioni provinciali di Potenza e Matera le quali hanno stipulato specifici Contratti di Servizio, ad oggi attivi, con lo stesso gestore aggiudicatario, il Consorzio Trasporti Aziende Basilicata (Co.Tr.A.B.)

	Provincia di Potenza	Provincia di Matera
Modalità di servizio	Automobilistico	Automobilistico
Azienda fornitrice	Co. Tr. A. B.	Co. Tr. A. B.
Stazione appaltante	Provincia di Potenza	Provincia di Matera
Tipologia di affidamento	Gara a procedura ristretta	Gara a procedura ristretta
Tipologia di contratto	Net-cost	Net-cost
Data inizio contratto	01-gen-09	01-gen-09
Durata contratto (mesi)	108	108
Valore contratto (€)	217.990.779,22 *	105.687.002,62 *
Corrispettivo annuo (€)	23.001.309,28	11.151.570,01
Contributo annuo integrativo (€)	1.219.888,41	591.430,28
Corrispettivo unitario (€/bus-km)	1,32	1,32
Contributo unitario integrativo (€/bus-km)	0,07	0,07
Numero autobus	402 + 55 di riserva	174 + 18 di riserva
Produzione (bus-km/anno)	17.426.977,22	8.449.004

Tabella 5 - Contratti relativi al TPL extraurbano su gomma di competenza delle Province.

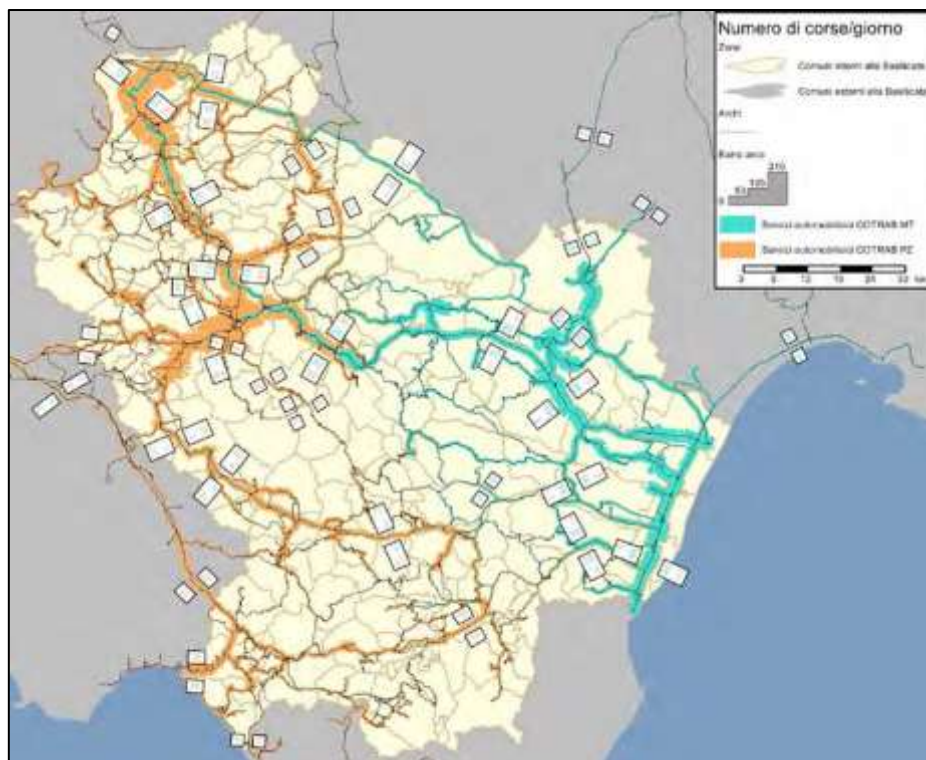


Figura 19 - Flussogramma dei servizi automobilistici CoTrAB

## 4.2 Offerta attuale per i servizi automobilistici urbani

La struttura dell'offerta di trasporto pubblico su gomma di tipo comunale è disomogenea sul territorio e concentrata prevalentemente nei comuni alla periferia dei poli di generazione/attrazione ma assente nelle aree interne e nei comuni del crinale appenninico (porzione centrale della Regione).

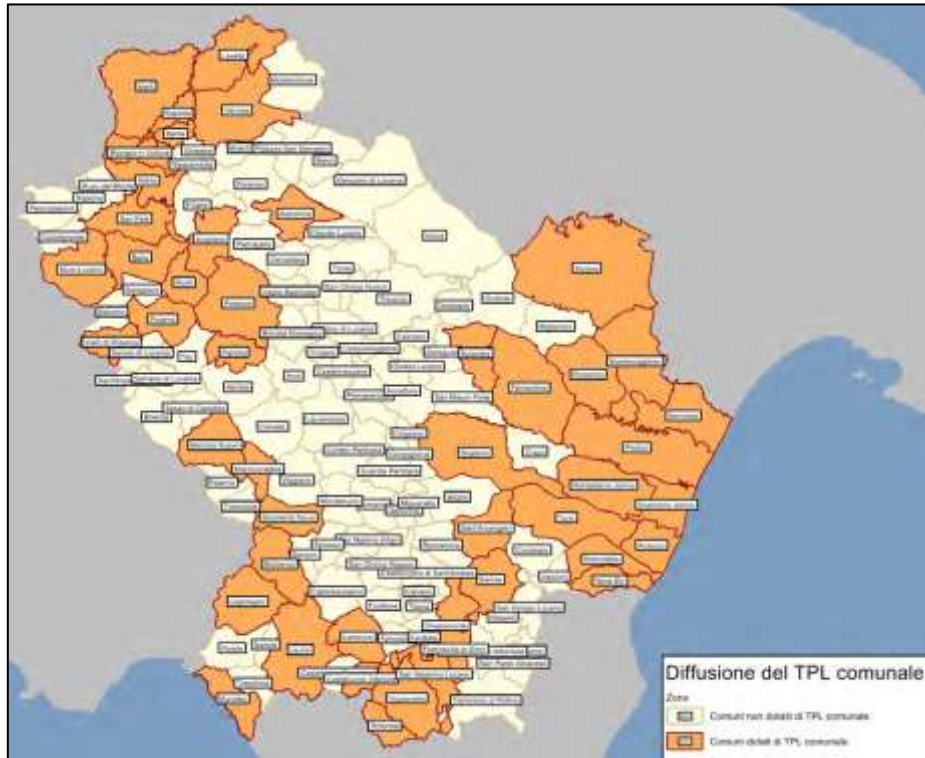


Figura 20 - Comuni dotati di servizio di trasporto pubblico urbano

Come si evince dalla tabella seguente, dove sono riportate le percorrenze dei Servizi Comunali, i comuni con più di 10.000 abitanti assorbono il 66% delle percorrenze (a fronte dell'85% dei corrispettivi), quelli con popolazione compresa tra 5.000 e 10.000 abitanti il 15% (a fronte del 7% dei corrispettivi), mentre quelli con popolazione inferiore ai 5.000 abitanti ne impiegano il 19% (a fronte dell'8% dei corrispettivi).

Comune	Popolazione residente al 2015	Percorrenze [bus*km/anno]	Comune	Popolazione residente al 2015	Percorrenze [bus*km/anno]
Potenza	67.348	1.342.543	Matera	60.524	1.300.174
Melfi	17.718	400.000	Pisticci	17.849	224.100
Lavello	13.715	73.120	Policoro	17.196	208.237
Rionero in Vulture	13.302	66.251	Montescaglioso	10.021	82.493
Lauria	13.033	244.342	Ferrandina	8.860	76.082
Venosa	11.933	64.500	Scanzano Jonico	7.521	68.165
Avigliano	11.697	152.606	Montalbano Jonico	7.370	58.427
Senise	7.157	86.000	Nova Siri	6.729	83.560
Pignola	6.828	159.750	Tursi	5.074	46.676
Sant'Arcangelo	6.526	60.700	Pomarico	4.172	61.635
Picerno	6.002	100.360	Rotonda	3.546	103.132
Lagonegro	5.614	92.102	Salandra	2.851	34.535
Marsicovetere	5.508	85.400	Rotondella	2.674	33.440
Muro Lucano	5.484	46.640			
Bella	5.230	130.718			
Maratea	5.195	63.395			
Latronico	4.599	112.542			
Stigliano	4.446	66.490			
Rapolla	4.443	55.719			
FrancaVilla in Sinni	4.229	48.495			
Marsico Nuovo	4.177	96.202			
Moliterno	4.093	114.800			
Atella	3.840	46.471			
Ruoti	3.575	88.616			
San Fele	3.070	47.019			
Viggianello	3.057	201.599			
Vietri di Potenza	2.861	52.628			
Barile	2.815	14.700			
Acerenza	2.433	38.300			

Tabella 6 - Percorrenze per Comune

### 4.3 Offerta attuale per i servizi ferroviari

I servizi ferroviari in Basilicata sono attualmente eserciti da due gestori:

- Trenitalia S.p.A
- F.A.L. s.r.l. (Ferrovie Appulo-Lucane)

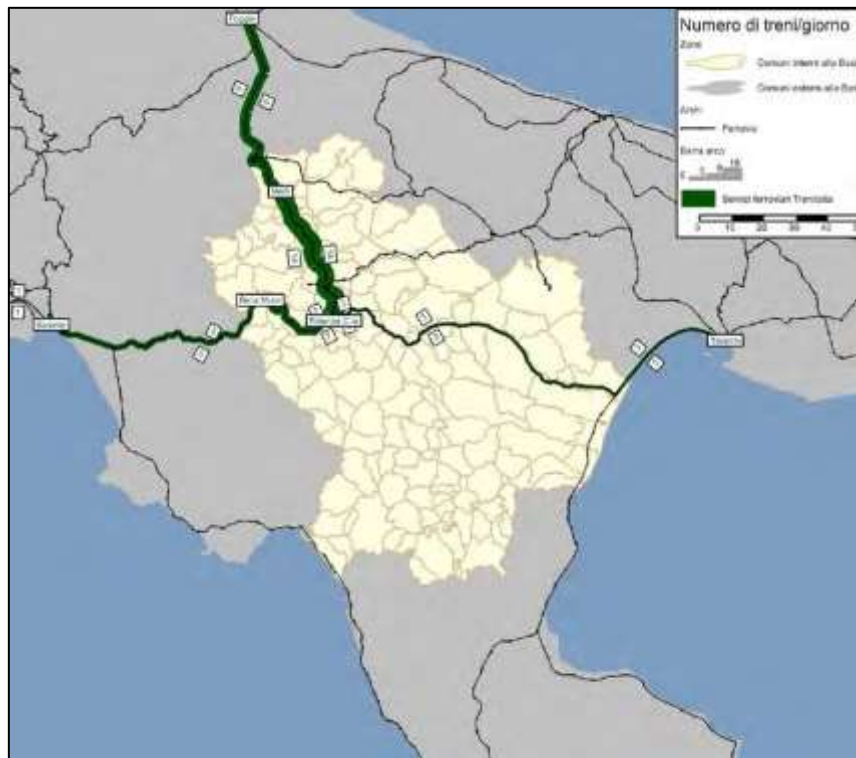


Figura 21 - Servizi eserciti da Trenitalia S.p.A

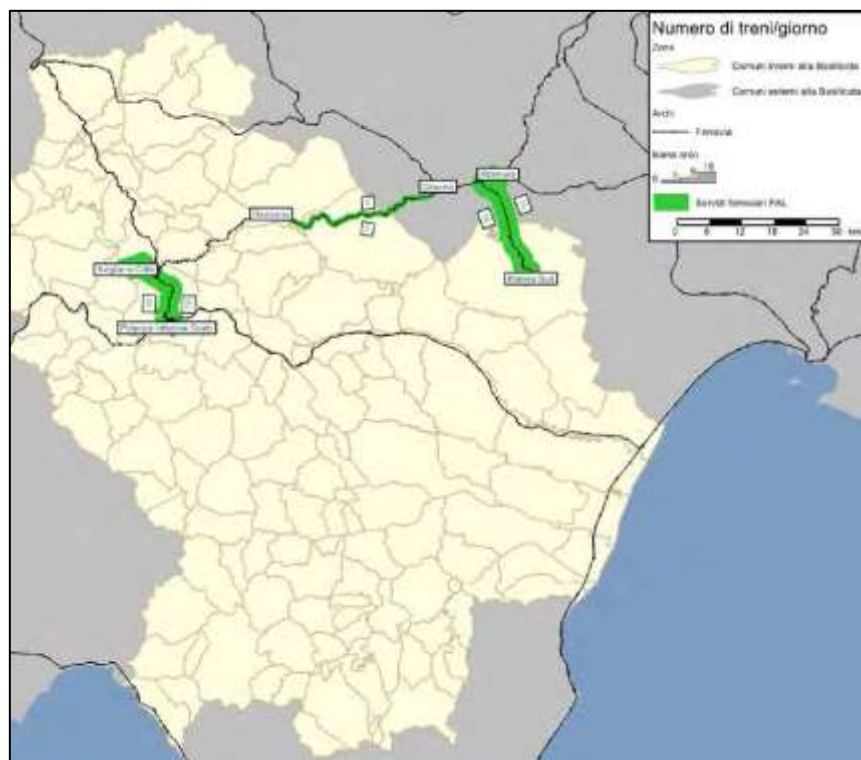


Figura 22 - Servizi ferroviari eserciti da F.A.L. s.r.l.

Servizi di TPRL Comparto ferroviario	Percorrenze effettuate [treni*km / bus*km]	Corrispettivi Regione [€/anno]	Contributi CCNL [€]	Ricavi da traffico[€]	Passeggeri [pax]
Trenitalia ferroviario	1.991.881	23.344.771	0.00	3.404.000	1.923.510
Trenitalia automobilistico	1.080.340	2.776.474			
F.A.L. ferroviario	733.857	12.790.738	1.300.000	514.000	2.379.983
F.A.L. automobilistico	2.076.671	8.722.018		806.000	

Tabella 7 - Stato del contratto dei servizi del comparto ferroviario

Come si nota dalla tabella soprastante entrambi i gestori effettuano, oltre al servizio ferroviario vero e proprio, alcuni servizi sostitutivi-integrativi; in particolare i servizi Trenitalia coprono esclusivamente relazioni sostitutive o integrative dei servizi ferroviari che si svolgono su rete RFI mentre una parte considerevole dei servizi automobilistici di FAL si svolgono su relazioni che non sono più servite dalla ferrovia o non sono in coordinamento con i servizi ferroviari.

#### 4.4 Offerta programmata per la configurazione della rete dei servizi di trasporto pubblico locale organizzata nelle 3 UTOR.

L'organizzazione del servizio di trasporto pubblico locale deve essere tesa al soddisfacimento dei bisogni di mobilità dei cittadini in un quadro di efficienza delle gestioni, sostenibilità economica ed ambientale. Un adeguato ed efficiente sistema di trasporto pubblico, oltre a garantire il diritto alla mobilità, contribuisce a rendere competitivo il sistema economico locale.

Le strategie delineate per intervenire sulla rete dei servizi di TPL sono:

- Rafforzamento del ruolo del trasporto pubblico attraverso l'ottimizzazione e il miglioramento del servizio regionale esercitato
- Promozione di strategie di riequilibrio modale (mobilità su ferro, intermodalità ed interconnessione delle reti di trasporto – gomma extraurbana ed urbana, gomma e ferro, etc.)
- Revisione e razionalizzazione della rete dei servizi e interventi di miglioramento della sicurezza stradale attivando sistemi informativi di monitoraggio del traffico e dell'incidentalità
- Integrazione modale e tariffaria
- Efficace articolazione del sistema dei trasporti garantito dalla flessibilità degli strumenti di pianificazione e gestione
- Applicazione delle tecnologie elettroniche nel processo di monitoraggio e valutazione dei servizi resi.

##### 4.4.1 Rimodulazione dei servizi

La definizione dei servizi extraurbani è stata effettuata mediante la preventiva verifica dei servizi attualmente svolti nei territori appartenenti a ciascuna UTOR come dagli attuali Contratti provinciali operandone una razionalizzazione in funzione dei valori di *load factor* (frequentazione) così come emerge dai dati di esercizio acquisiti dagli Enti titolari dei contratti di Servizio (Province).

Inoltre, tiene conto, per quanto possibile, della proposta di riorganizzazione degli stessi già contenuta nel Documento di riprogrammazione del trasporto pubblico locale e del trasporto ferroviario regionale di cui

all'art.16-bis L. 135/2012, così come sostituito dall'art. 1, comma 301 della L. 228/2012, approvato dalla Giunta con DGR 1345/2013.

La riprogrammazione dei servizi ha previsto significative innovazioni, con la soppressione di diverse linee e singole corse, riprogrammazione delle linee confermate, istituzione di nuove linee.

I criteri che sono stati seguiti, descritti nel dettaglio nel Piano di Bacino, sono essenzialmente i seguenti:

- soppressione delle linee in sovrapposizione gomma-gomma e gomma-ferro, sia dal punto di vista del percorso che dal punto di vista dell'orario;
- soppressione delle linee e/o corse aventi *load factor* inferiore o uguale al 10%;
- riduzione delle percorrenze per le linee con *load factor* compreso tra il 10% e il 20%;
- reinvestimento delle percorrenze recuperate per coprire le linee di progetto finalizzate a:
  - Creazione della Rete Portante Regionale (Componente automobilistica collegamento rete CORE);
  - Creazione delle linee di adduzione alla rete CORE, per migliorare la mobilità verso i nodi di interscambio con servizi di adduzione agli scali ferroviari e/o alle aree di interscambio gomma-gomma;
  - accogliere le proposte di nuovi collegamenti avanzati da parte del territorio ed in particolare emerse nell'ambito della concertazione fra Regione e Comuni effettuata nel processo di pianificazione.
- rimodulazione di alcuni servizi suburbani.

In particolare, l'innovazione più rilevante riguarda l'individuazione della Rete Portante Regionale (Componente automobilistica collegamento rete CORE). Si tratta della rete di interesse regionale che ha la finalità di garantire l'accessibilità ai principali nodi della rete CORE di riferimento per la Regione Basilicata, rappresentati dagli aeroporti di Napoli e Bari e dalle stazioni ferroviarie di Bari, Foggia e Salerno.

La rete portante regionale di trasporto pubblico automobilistico di collegamento con i nodi della rete CORE si compone di 6 linee:

1. Francavilla in Sinni - Lauria - Sicignano – Salerno (3 coppie di corse)
2. Matera - Ferrandina - Potenza -Sicignano - Napoli aeroporto (3 coppie di corse di cui 1 limitata a Potenza)
3. Nova siri - Policoro - Santarcangelo - Villa d'Agri - Brienza - Atena Lucana - Sicignano – Salerno (2 coppie di corse)
4. Nova siri - Policoro - Metaponto - Ferrandina -Matera - Bari aeroporto (2 coppie di corse)
5. Potenza - Ferrandina - Matera - Bari aeroporto (3 coppie di corse)
6. Linea Lavello – Bari (1 coppia di corse)

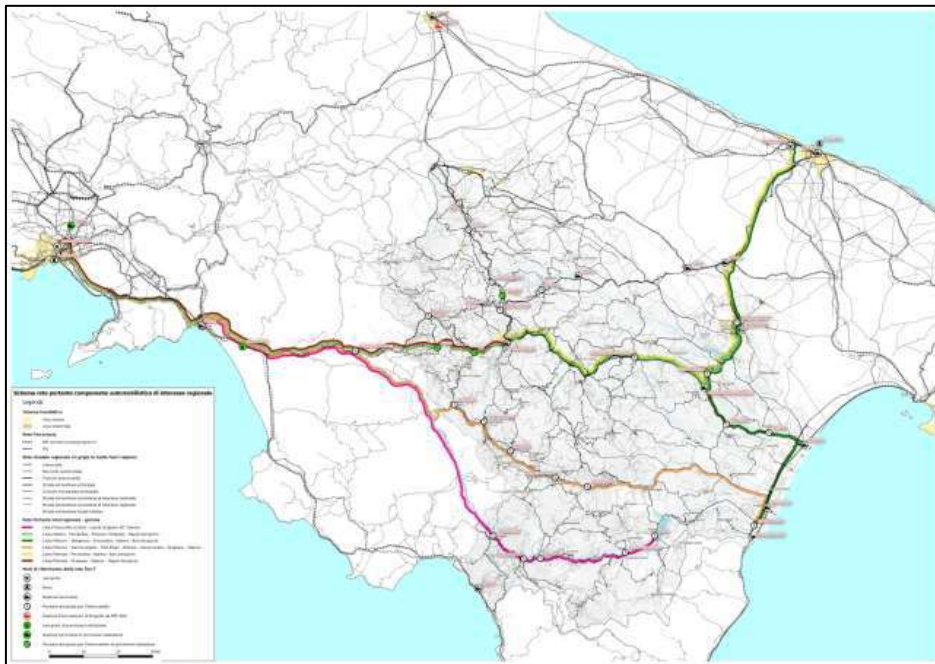


Figura 23 - Rete portante regionale – componente collegamento RETE CORE

Le 6 linee, che costituiscono la struttura portante della rete di trasporto pubblico su gomma, grazie ad una serie limitata di fermate attrezzate per l'interscambio con le linee di adduzione e l'auto privata, garantiscono a circa il 60% della popolazione regionale un accesso diretto ai nodi di riferimento della rete CORE.

L'esercizio delle sei linee è previsto con autobus da 15 metri o bipiano in modo da garantire adeguata capacità e comfort di viaggio.

Sono state inoltre individuate una serie di linee complementari alla rete portante automobilistica di accesso alla rete CORE che ne completano la copertura tramite interscambio.

#### 4.4.2 UTOR individuate e percorrenze di progetto

Le Unità Territoriali Ottimali di Rete (UTOR) definite nel Piano di Bacino Regionale del Trasporto Pubblico Locale sono definite nella figura seguente:

- UTOR provinciale di Potenza a cui compete la rete dei servizi interamente compresa nel relativo ambito territoriale;
- UTOR provinciale di Matera cui compete la rete dei servizi interamente compresa nel relativo ambito territoriale;
- UTOR regionale alla quale compete la Rete dei Servizi CORE e tutta la rete dei servizi definiti "indifferenziati" che interessano percorsi intra UTOR provinciali.



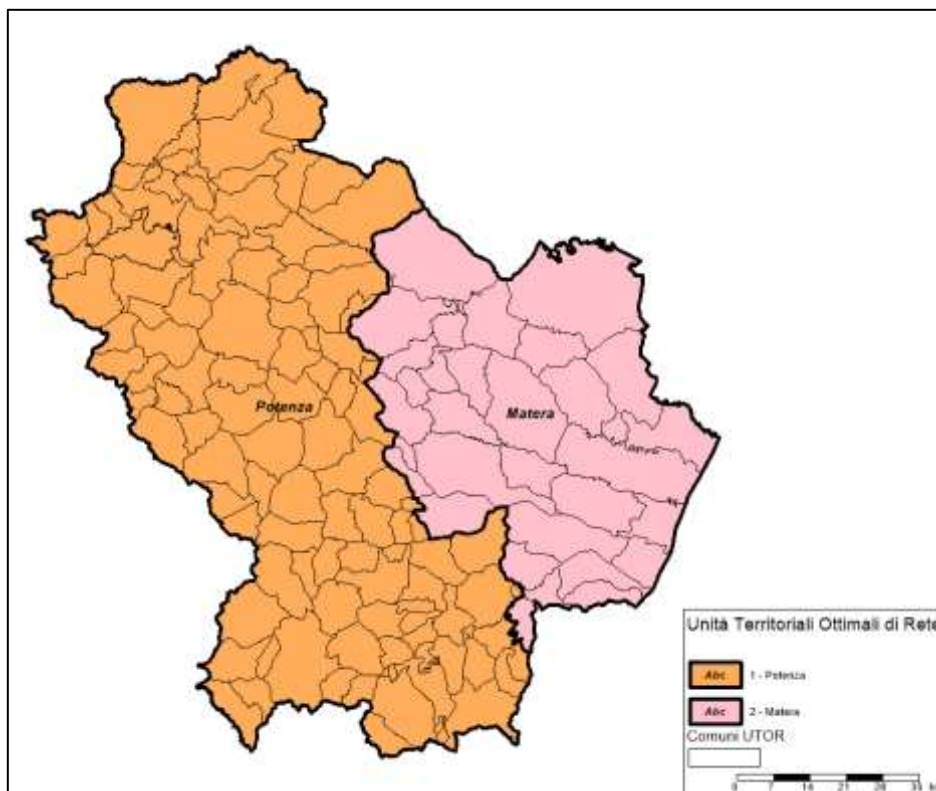


Figura 24 - Suddivisione del territorio regionale in UTOR

In merito alle singole UTOR è possibile evidenziare le vett\*km/anno, suddivise per tipologia di servizio.

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

Tabella 8 - Riepilogo delle percorrenze dell'UTOR regionale

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

Tabella 9 - Riepilogo delle percorrenze dell'UTOR di Potenza

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

Tabella 10 - Riepilogo delle percorrenze dell'UTOR di Matera

Nelle UTOR di Potenza e Matera sono presenti servizi comunali così suddivisi:

- 33 servizi comunali per l'UTOR di Potenza
- 14 servizi comunali per l'UTOR di Matera

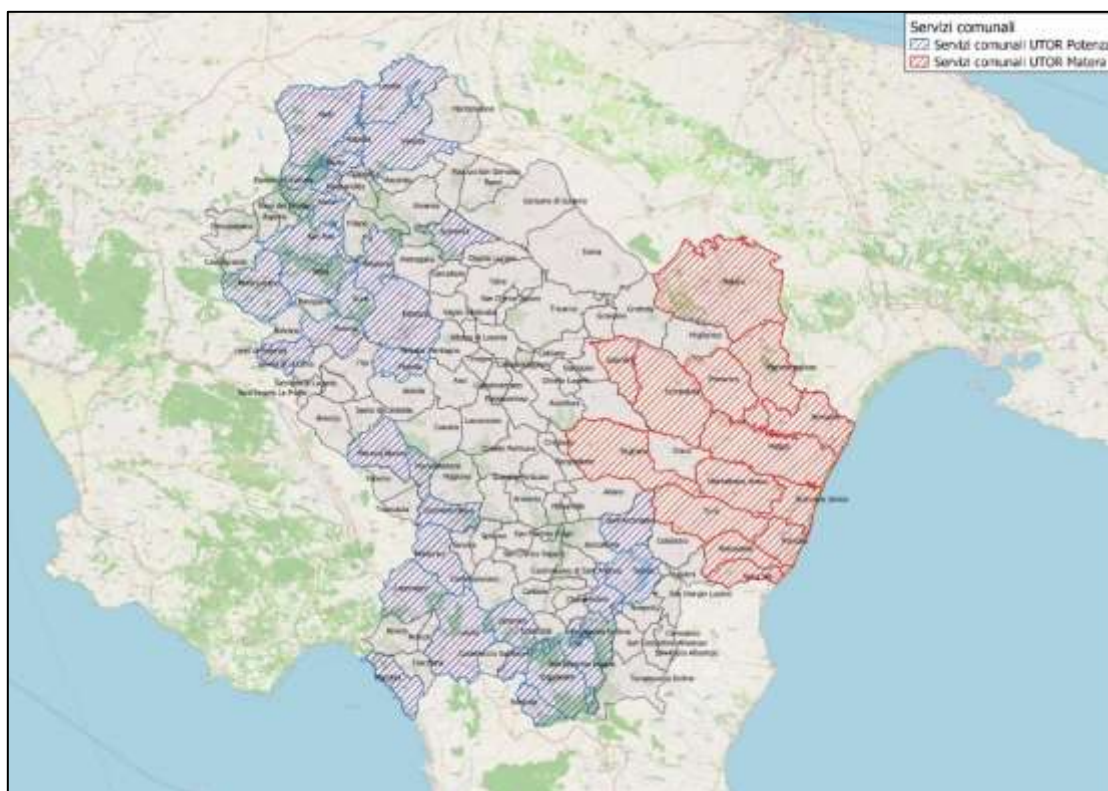


Figura 25 - Servizi comunali per singola UTOR

Le percorrenze totali per singola UTOR sono riassunte nella tabella seguente, per un totale complessivo pari a 37.771.077,58 chilometri annui.

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

Tabella 11 - Riepilogo delle percorrenze

## 5 Quadro di riferimento contrattuale per il trasporto pubblico locale

### 5.1 Affidamenti e servizi 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 i Comuni non capoluogo e vari operatori, pari a 4.075.598 chilometri annui.

Ambito territoriale	Tipologia di servizio	Percorrenze
Provincia di Potenza	Servizi extraurbani	18.102.269
Provincia di Matera	Servizi extraurbani	9.471.710
Comune di Potenza	Servizio Urbano Comune Potenza	1.342.543
Comune di Matera	Servizio Urbano Comune Matera	1.332.742
Altri 45 Comuni sul territorio regionale	Servizi Comunali	4.075.598
Regione Basilicata - Servizi sostitutivi Trenitalia	Servizi extraurbani – sostitutivi dei servizi ferroviari	1.259.000
Regione Basilicata - Servizi Sostitutivi FAL	Servizi extraurbani – sostitutivi dei servizi ferroviari	2.135.127
<b>Totale</b>		<b>37.873.151</b>

Tabella 12 - Riepilogo dei Contratti e delle percorrenze attuali

## 6 Determinazione degli OSP e criteri di copertura finanziaria

I costi per l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale sono coperti in parte dagli introiti tariffari ed in parte dal contributo pubblico.

I contratti di servizi, sia per gli affidamenti attuali sia per quelli previsti, sono a "Costo netto", come previsto dalla Legge regionale 22/98, pertanto i ricavi tariffari rappresentano risorse che afferiscono direttamente all'Affidatario del servizio e i corrispettivi contrattuali sono finalizzati a coprire la differenza tra i costi di produzione del servizio previsti ed i ricavi tariffari stimati, sulla base dei ricavi storici e degli effetti dell'introduzione del nuovo sistema tariffario regionale integrato.

### 6.1 Finanziamento dei servizi

Il contributo pubblico per il trasporto pubblico locale è così strutturato:

Contributi per l'esecuzione dei servizi:

- Contributi da parte di Regione Basilicata;
- Risorse statali ordinarie;
- Risorse regionali ordinarie;
- Contributi da parte degli enti locali.

Contributi per investimenti:

- Contributi ministeriali per l'acquisto di autobus;
- Contributi regionali per l'acquisto di autobus.

Pertanto, in caso di variazione dei contributi per il funzionamento del TPL o di variazione nei corrispettivi di gara (o di aggiudicazione, in caso di ribasso), i servizi pianificati con il Programma di Bacino saranno modificati per tenere conto delle risorse effettivamente disponibili.

### 6.2 I contributi pubblici per i servizi

#### 6.2.1 Le risorse attuali

Ciò premesso, le risorse attualmente destinate ai servizi di TPL su gomma (anno 2016) sono complessivamente pari a circa 80 milioni di euro annui (si veda Tabella 13), di cui:

- 75 milioni sono a carico della regione Basilicata (per servizi minimi extraurbani, urbani, IVA e rinnovi CCNL);
- 5 milioni sono a carico dei Comuni per i servizi aggiuntivi, comprensivi di IVA.

Ambito territoriale	Tipologia di servizio	Percorrenze al 2016	Corrispettivo unitario al netto d'IVA (€/Km)	Corrispettivo erogato (IVA Compresa)	Oneri in capo alla Regione Basilicata in capo alla Regione (IVA Compresa)	Contributi CCNL (esenti IVA)	Onere complessivo in carico alla Regione Basilicata	Oneri per i servizi comunali in capo ai Comuni (IVA compresa)	Oneri totali
Provincia di Potenza	Servizi extraurbani	18.102.269	1,59	31.903.612,00	31.903.612,00				
Provincia di Matera	Servizi extraurbani	9.471.710	1,44	15.152.017,00	15.152.017,00				
Comune di Potenza	Servizio Urbano Comune Potenza	1.342.543	3,50	5.168.790,55	3.535.622,90			1.633.167,65	
Comune di Matera	Servizio Urbano Comune Matera	1.332.742	2,72	4.020.526,59	2.086.701,49			1.933.825,10	
Altri 45 Comuni sul territorio regionale	Servizi Comunali	4.075.598	1,25	5.672.347,58	4.230.242,75			1.442.104,83	
Regione Basilicata - Servizi sostitutivi Trenitalia	Servizi extraurbani sostitutivi dei servizi ferroviari	1.259.000	2,49	3.448.401,00	3.448.401,00				
Regione Basilicata - Servizi Sostitutivi FAL	Servizi extraurbani sostitutivi dei servizi ferroviari	2.135.127	3,60	8.455.102,92	8.455.102,92				
Totale		<b>37.873.151</b>		<b>73.820.797,64</b>	<b>68.811.700,06</b>	<b>6.200.000,00</b>	<b>75.011.700,06</b>	<b>5.009.097,58</b>	<b>80.020.797,64</b>

Tabella 13 - Tabella riepilogativa dei servizi oggetto di gara (Piano di Bacino del TPL della Regione Basilicata – Aprile 2020).

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.

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
<b>37.873.151</b>	<b>€ 76.154.030,43</b>	<b>€ 71.084.823,68*</b>	<b>€ 5.069.206,75</b>	<b>€ 9.970.797,95</b>	<b>€ 60.389.353,49</b>

\* a tale importo si deve aggiungere l'importo annuale di € 6.200.000,00 quale contributo regionale sugli incrementi per il rinnovo contrattuale degli autoferrotranvieri storicamente riconosciuto fino al 31/03/2020.

Tabella 14 – Risorse per i Contratti di servizio TPL in Regione Basilicata (anno 2019)

## 6.2.2 Le risorse previste

L'identificazione della consistenza delle risorse economiche da destinare ai servizi di TPL deriva prima di tutto dalle disponibilità degli attuali Enti pubblici erogatori e dal mantenimento nel tempo dell'attuale livello delle loro rispettive erogazioni.

La Regione si impegna a garantire le risorse a suo carico, come previste nel Piano di Bacino, ferma restando l'attuale ripartizione del fondo nazionale trasporti.

Il Piano di Bacino prevede anche risorse in capo ai bilanci comunali, che comprendono sia quelle storicamente stanziare, che risorse aggiuntive necessarie a far fronte ai maggiori servizi previsti dal PdB come servizi aggiuntivi rispetto agli attuali.

Pertanto, le percorrenze aggiuntive rispetto a quelle storiche previste per i servizi urbani sono subordinate alla conferma della disponibilità delle corrispondenti risorse finanziarie aggiuntive da parte dei Comuni.

## 6.3 Ricavi tariffari

Come sopra ricordato, gli attuali Contratti di servizio sono di tipo "net cost", nel quale i ricavi da traffico vengono introitati e trattenuti dal Soggetto Affidatario, il quale dunque si assume il "rischio commerciale" connesso all'eventuale variazione del livello di ricavi.

Va ricordato che il livello dei ricavi ed il suo andamento nel tempo costituiscono variabili chiave:

- determinano, per differenza rispetto ai costi di produzione, il livello delle contribuzioni pubbliche in forma di corrispettivo;

- rappresentano la capacità del servizio di mantenere la sostenibilità economica del sistema;
- costituiscono un buon indicatore dell'attrattività commerciale del servizio stesso, oltre che delle capacità gestionali dell'Azienda affidataria, non fosse altro che per il controllo dell'evasione tariffaria.

### 6.3.1 Ricavi da traffico attuali

I ricavi da traffico relativi ai servizi oggetto di gara, per l'anno 2018, sono complessivamente pari a circa 13,5 milioni di euro (esclusa IVA), come meglio dettagliato di seguito e riportato nella Tabella 15:

- Ricavi relativi al Contratto di servizio tra la Provincia di Potenza e il Consorzio Co.Tr.A.B. pari a circa 6,8 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 solo 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 i Comuni non capoluogo della Provincia di Potenza e vari operatori, pari a circa 0,56 milioni di euro annui;
- Ricavi relativi al Contratti di servizio tra i Comuni non capoluogo della Provincia di Matera e vari operatori, pari a circa 0,25 milioni di euro annui.

UTOR/AMBITO	Ricavi da traffico	Compens. Agevolaz.	Ricavi totali
<b>Extraurbano_Sost. Ferro Totale</b>	<b>1.819.348,47 €</b>		<b>1.819.348,47 €</b>
<b>Extraurbano_Matera Totale</b>	<b>2.756.447,16 €</b>	<b>33.685,19 €</b>	<b>2.790.132,35 €</b>
<b>Extraurbano_Potenza Totale</b>	<b>6.644.760,45 €</b>	<b>107.326,40 €</b>	<b>6.752.086,85 €</b>
<b>Urbani_minori_Matera Totale</b>	<b>247.697,88 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>247.697,88 €</b>
<b>Urbani_minori_Potenza Totale</b>	<b>506.136,98 €</b>	<b>52.675,51 €</b>	<b>558.812,49 €</b>
<b>Urbano_Potenza Totale</b>	<b>461.478,25 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>461.478,25 €</b>
Urbano_Matera Totale	848.260,00 €		848.260,00 €
<b>Totale complessivo</b>	<b>13.284.129,19 €</b>	<b>193.687,10 €</b>	<b>13.477.816,29 €</b>
(*) I dati relativi ai servizi automobilistici sostitutivi dei servizi Trenitalia sono stimati			

Tabella 15 – Ricavi da traffico 2018, esclusa IVA (dati Osservatorio TPL)

Per quanto riguarda il rapporto tra introiti da tariffazione (incluse compensazioni per agevolazioni varie e posticipazione adeguamenti tariffari) e costi dichiarati dalle aziende va evidenziato che per il sistema del TPL su gomma, sia in ambito urbano sia per i servizi interurbani, detto indicatore è inferiore all'obiettivo previsto dalla normativa nazionale (35%).

### 6.3.2 Ricavi da traffico previsti

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.

In esito alla progettazione del nuovo sistema tariffario integrato regionale, le nuove tariffe dovranno consentire di tendere, nel corso dell'affidamento, verso l'obiettivo previsto dalla normativa nazionale di un rapporto "ricavi da traffico"/costi (R/C) del 35%. 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 con i nuovi quadri tariffari dovranno essere approvati prima o contestualmente dell'approvazione degli atti di gara per l'affidamento dei servizi di TPL, in quanto dovranno essere allegati alla documentazione di gara, e avere decorrenza a far data dal subentro contrattuale dei nuovi affidatari dei servizi.

L'adeguamento dei livelli tariffari che comporterà il 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".



## 7 Materiale rotabile e beni strumentali

Sulla base delle risultanze della procedura di consultazione sui beni essenziali o indispensabili, di cui alla Misura 4 della Delibera ART 154/2019, i cui esiti sono riportati nella Relazione di Affidamento (cui si rinvia per approfondimenti), si forniscono di seguito informazioni in merito:

- al parco autobus (parco attualmente utilizzato per il servizio, stima del parco necessario per lo svolgimento dei servizi oggetto di gara, prima individuazione del parco indispensabile e di quelli resi disponibili);
- agli impianti di deposito/rimessa (impianti attualmente utilizzati dagli attuali gestori, fabbisogno minimo, prima individuazione degli impianti indispensabili e di quelli resi disponibili).

### 7.1 Materiale Rotabile

#### 7.1.1 Autobus necessari

Come dettagliato nella seguente tabella e come meglio illustrato nella Relazione di Affidamento (cui si rinvia), 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.

Il dato articolato nei diversi Lotti è il seguente:

- per il servizio extraurbano dell'UTOR Regionale è pari a 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 le 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	Scorte	Totale (Necessari)	Attuali (* )
		10%	30%		
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 16 – Calcolo degli autobus necessari per l'effettuazione del servizio

### 7.1.2 Autobus indispensabili

Applicando i criteri indicati dall'ART per l'individuazione dei beni indispensabili, si stima che possano essere considerati come indispensabili **gli autobus acquistati con contributo pubblico e con età inferiore ai 10 anni alla data di presunto avvio del servizio (del 01.01.2022).**

Pertanto, sono stati classificati come indispensabili tutti gli autobus attualmente utilizzati dai gestori dei servizi extraurbani rispondenti alle condizioni predette, pari quindi a n.136, corrispondente a circa il 14% del parco necessario.

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.

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).

Con la messa a disposizione, infatti, da un lato si garantisce l'accesso al mercato da parte di operatori diversi dall'*incumbent* che potranno decidere se e in quale misura avvalersi (magari per un limitato periodo di tempo) del parco del gestore uscente; dall'altro non si vincola il subentrante ad acquistare obbligatoriamente i veicoli del gestore uscente.

Tali autobus potranno essere rilevati dagli eventuali aggiudicatari subentranti al fine di ridurre il numero di vetture da reperire sul mercato per avviare il servizio, favorendo in tal modo l'accesso alla gara ed assicurandone la contendibilità, pur senza vincolare gli aggiudicatari ad utilizzare le vetture.

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 complessivamente a circa 410.**

Alla luce di quanto indicato sopra, come riportato in dettaglio nella seguente Tabella 17, sarà possibile trasferire alle imprese affidatarie **complessivamente 713 autobus.**

Tipologia	Necessari	Indispensabili			Totale	
		(Attuali)	(Investimenti)	Disponibili	Da trasferire	Mancanti
REGIONALE	<b>139</b>	23	20	66	110	29
UTOR PZ (Extra)	<b>400</b>	67	57	192	316	84
UTOR PZ (Urbani)	<b>105</b>	2	34	26	62	43
UOTR MT (Extra)	<b>182</b>	30	26	87	143	39
UOTR MT (Urbani)	<b>31</b>	4	11	14	29	2
URBANO PZ	<b>44</b>	0	23	21	44	0
URBANO MT	<b>36</b>	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 17 – 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.

## 7.2 Depositi e 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 26 –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.

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.

## 8 Suddivisione del Bacino in Lotti

### 8.1 Gli indirizzi della normativa nazionale

Le norme nazionali più recenti hanno definitivamente chiarito la distinzione tra i concetti di Bacino di Mobilità e Lotti di gara, fornendo una serie di definizioni che rendono peraltro coerenti i contenuti delle norme di legge con le Determinazioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti. In particolare:

- il DL 50/2017 stabilisce che: «Ai fini dello svolgimento delle procedure di scelta del contraente per i servizi di trasporto locale e regionale, gli enti affidanti, con l'obiettivo di promuovere la più ampia partecipazione alle medesime, articolano i bacini di mobilità in più lotti, oggetto di procedure di gara e di contratti di servizio, tenuto conto delle caratteristiche della domanda e salvo eccezioni motivate da economie di scala proprie di ciascuna modalità e da altre ragioni di efficienza economica»
- la Delibera ART 48/2017 (precedente al DL 50/2017) stabilisce che:
  - «al fine di favorire la più ampia partecipazione degli operatori, in condizioni di efficienza, il lotto dei servizi di trasporto da affidare in regime di esclusiva è individuato analizzando la dimensione minima ottimale di produzione del servizio, alla quale conseguono economie di scala e di densità da parte degli operatori ed il numero di concorrenti che possono partecipare alle procedure di affidamento»;
  - «Il lotto da affidare non dovrebbe coincidere con un intero Bacino di mobilità»;
  - l'individuazione dei Lotti è oggetto di «un'apposita relazione nella quale il soggetto competente illustra e motiva (....) i fattori di mercato considerati ai fini del dimensionamento dei lotti da affidare». La relazione è preventivamente trasmessa all'Autorità per l'espressione di un parere da rilasciare entro 45 giorni.

La recente Sentenza della Corte Costituzionale n.137 del 2018 relativa ad una serie di ricorsi di diverse Regioni avverso il D.L.50/17 si esprime in merito anche a quello della Regione Toscana che aveva impugnato "l'art. 48, commi 4 e 6, lettera a), del D.L. n. 50 del 2017". Con la Sentenza, che respinge il ricorso, la Corte:

- afferma che non vi è conflitto di attribuzione fra Stato e Regioni sul tema, perchè la definizione dei lotti attiene alla disciplina della concorrenza e quindi è materia di competenza esclusiva dello Stato;
- riprende le disposizioni del DL 50 e la ratio della norma affermando che sia necessario prevedere più lotti all'interno di un singolo bacino ed altresì che più lotti (quindi di dimensioni più ridotte rispetto ad un lotto unico) garantiscono maggiore contendibilità ed efficienza, perchè un lotto unico potrebbe costituire una barriera all'ingresso e perchè le economie di scala non sono significative nel TPL;
- ritiene corretto che le eccezioni siano definite dall'ART, rafforzando così il peso delle deliberazioni dell'ART in materia.

### 8.2 Criteri seguiti per individuare il numero dei lotti

L'ART, ai fini della scelta delimitativa dei lotti (dimensione territoriale ed estensione delle relative infrastrutture e reti interessate, modalità e tipologie dei servizi di trasporto coinvolti, investimenti necessari), ha stabilito che i lotti di affidamento debbano essere individuati considerando sequenzialmente i seguenti elementi:

1. la “**dimensione ottima minima**” di produzione del servizio, dalla quale discende la massima efficienza delle imprese che possono partecipare alla procedura di affidamento;
2. aspetti di “**contendibilità dell’offerta**”, ai fini del buon esito del processo di selezione competitiva, ovvero la massimizzazione della partecipazione di operatori alla procedura di aggiudicazione dei servizi e la minimizzazione della quota di finanziamento pubblico necessario a copertura degli “obblighi di servizio pubblico” (OSP).

Rispetto a tali due macro-aspetti, si ritiene che gli elementi da considerare siano i seguenti:

- 1) Contendibilità:
  - Appetibilità della gara
  - Valutazioni del mercato
  - Struttura del mercato
- 2) Dimensione ottima del servizio ed efficienza delle imprese

A tali aspetti si ritiene debbano essere affiancati i seguenti due aspetti:

- l’efficacia dell’azione amministrativa degli enti affidanti;
- il rapporto ricavi/costi dei servizi compresi nel singolo Contratto di Servizio (corrispondente al lotto di gara).

Per ognuno di essi si riporta di seguito una breve disamina delle valutazioni svolte.

#### 8.2.1 Contendibilità

##### 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.

##### 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 dalle due UTOR provinciali.

### Struttura del mercato

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.

#### 8.2.2 Efficienza ed economie di scala

Come illustrato nel Paragrafo 8.3.3 (cui si rimanda), non si ritiene che vi siano diversi livelli di efficienza, in particolare derivanti dalla presenza di economie/diseconomie di scala, nei diversi scenari considerati.

Dal punto di vista industriale, infatti, l'organizzazione della produzione del servizio potrebbe beneficiare di economie di densità legate alla gestione congiunta dei servizi extraurbani e di quelli dei comuni minori serviti dalla stessa rete. Da questo punto di vista tutte le ipotesi di ripartizione in Lotti prevedono l'inclusione nel medesimo lotto dei servizi urbani compresi nel territorio del Lotto stesso.

Eventuali possibili efficienze gestionali che dovessero riscontrarsi nella produzione, legate alla dimensione del servizio, potrebbero in ogni caso essere ottenute nell'ambito dell'articolazione organizzativa interna all'Impresa affidataria (che si tratti di articolazioni di natura divisionale di una medesima società, ovvero aziendale nell'ambito di consorzi).

Alla luce di queste osservazioni, si ritiene che il costo per la Regione sarebbe quindi sostanzialmente analogo con diverse ipotesi di articolazione in Lotti.

### 8.2.3 Efficacia 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 (Province e Comuni Capoluogo) in capo ai quali è prevista la titolarità dei relativi contratti di servizio, di gestirli con la massima efficienza ed efficacia.

Questo obiettivo viene ottimizzato in presenza di un unico contratto di servizio che 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.

Inoltre, nel confronto tra i due scenari, nello scenario a 3 UTOR / 5 LOTTI si rende possibile il controllo del servizio urbano dei due comuni capoluogo da parte delle rispettive amministrazioni locali.

### 8.2.4 Rapporto ricavi/costi dei Contratti di servizio

Dalle simulazioni condotte (si veda paragrafo successivo), data la diversa efficacia dei servizi nei diversi territori, emerge che una ripartizione dei territori provinciali su più Lotti determinerebbe un tasso di copertura dei costi con i ricavi da traffico eccessivamente basso in alcuni ambiti e quindi squilibrato, in una situazione già in generale critica sull'intero territorio regionale.

In particolare, come evidenziato dalla tabella seguente, lo scenario a 3 UTOR consente di avere un R/C pari o superiore al 20% su tutti e tre gli UOTR. Il rapporto rimane invece basso per i servizi Urbani di Potenza e Matera (per i quali sono previsti Lotti distinti), che però si ritiene comunque opportuno affidare separatamente e per i quali dovranno essere previste opportune ulteriori azioni sul fronte dell'efficacia (ulteriori manovre tariffarie e/o revisioni della rete finalizzati ad incrementare i ricavi).

Diversamente, lo scenario a 6 UTOR comporterebbe rapporti R/C estremamente variabili, con un valore elevato per l'UTOR Regionale (UTORI 1) e bassi (inferiori al 20%) per tutti gli altri.

Ciò deriva dal fatto che nello scenario a 6 UTOR le linee di collegamento tra i diversi UTOR sub-provinciali, che registrano le migliori performance in termini di efficacia, sono state assegnate all'UTOR regionale per rispettare il principio dell'auto-contenimento dei Lotti.

3 UTOR/5 LOTTI		Costo STD "Micro"	Ricavo Unitario	Corrisp. Unitario	R/C
LOTTO 1	REGIONALE	2,39	0,63	1,77	26,2%
LOTTO 2	POTENZA	2,58	0,50	2,08	19,5%
LOTTO 3	MATERA	2,38	0,48	1,90	20,2%
LOTTO 4	POTENZA URBANO	3,74	0,51	3,23	13,5%
LOTTO 5	MATERA URBANO	3,65	0,68	2,97	18,6%
		<b>2,60</b>	<b>0,53</b>	<b>2,07</b>	<b>20,5%</b>
6 UTOR/6 LOTTI		Costo STD "Micro"	Ricavo Unitario	Corrisp. Unitario	R/C
LOTTO 1	REGIONALE	2,41	0,76	1,65	31,5%
LOTTO 2	PZ1	2,58	0,30	2,28	11,6%
LOTTO 3	PZ2	2,82	0,42	2,40	15,0%
LOTTO 4	PZ3	2,69	0,44	2,25	16,3%
LOTTO 5	MT1	2,44	0,43	2,01	17,7%
LOTTO 6	MT2	2,83	0,57	2,26	20,1%
		<b>2,61</b>	<b>0,54</b>	<b>2,08</b>	<b>20,6%</b>

Tabella 18 – Rapporto Ricavi/Costi nei Lotti di affidamento previsti nei due scenari



## 8.3 Simulazioni condotte

Al fine di supportare la decisione in merito al numero ed alla articolazione degli UTOR/Lotti di gara, sono state condotte alcune analisi relativamente ai costi ed al rapporto tra ricavi e costi di produzione dei servizi associati alle diverse soluzioni.

### 8.3.1 Applicazione del DM Costi Standard nel PdB

Già nell'ambito della redazione del Piano di Bacino erano state effettuate delle prime simulazioni volte a stimare il costo dei servizi, in termini di contribuzione pubblica, nelle due ipotesi di pianificazione proposte: l'ipotesi a 6 UTOR/Lotti e l'ipotesi a 3 UTOR e 5 lotti, le stesse che vengono verificate nella presente analisi.

Le analisi del Piano di Bacino erano state condotte sulla base di una prima sommaria applicazione della formula di calcolo prevista dal D.M. Costi standard (DM Trasporti 28 marzo 2018, n.157), dalla quale emergevano differenze di costo dei servizi.

Tuttavia, tali differenze derivano proprio da un'applicazione pedissequa della formula che (in assenza di altri correttivi per tenere conto del contesto) determina sempre il costo minore in corrispondenza di lotti di dimensione pari a 4 milioni di vett\*km.

Infatti, la formula prevista dal citato D.M. Costi standard 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 che:

*“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”*.

Nella seguente analisi si è pertanto proceduto alle integrazioni finalizzate a tenere conto delle specificità del servizio e degli obiettivi dell'Ente affidante in termini di promozione dell'efficienza del settore.

### 8.3.2 Gli scenari simulati

I due scenari simulati, sono quelli individuati nel Piano di Bacino:

- lo Scenario 1, che articola il territorio regionale in 5 UTOR (due per la Provincia di Matera e tre per la Provincia di Potenza) che includono i servizi extraurbani e tutti i servizi urbani dei comuni appartenenti

all'UTOR stesso, con l'aggiunta di un sesto UTOR di scala regionale per i servizi che connettono i territori delle diverse UTOR;

- lo Scenario 2, che articola il territorio regionale in 2 UTOR (uno per ciascuna delle due Province di Matera e Potenza) che includono i servizi extraurbani e tutti i servizi urbani dei comuni minori. In questo scenario i servizi urbani dei due Comuni capoluogo sono affidati in Lotti di gara distinti per rafforzare il ruolo delle Amministrazioni comunali nella gestione dei relativi contratti di servizio. Inoltre, anche in questo scenario è previsto un terzo UTOR di scala regionale per i servizi che connettono i territori delle diverse UTOR

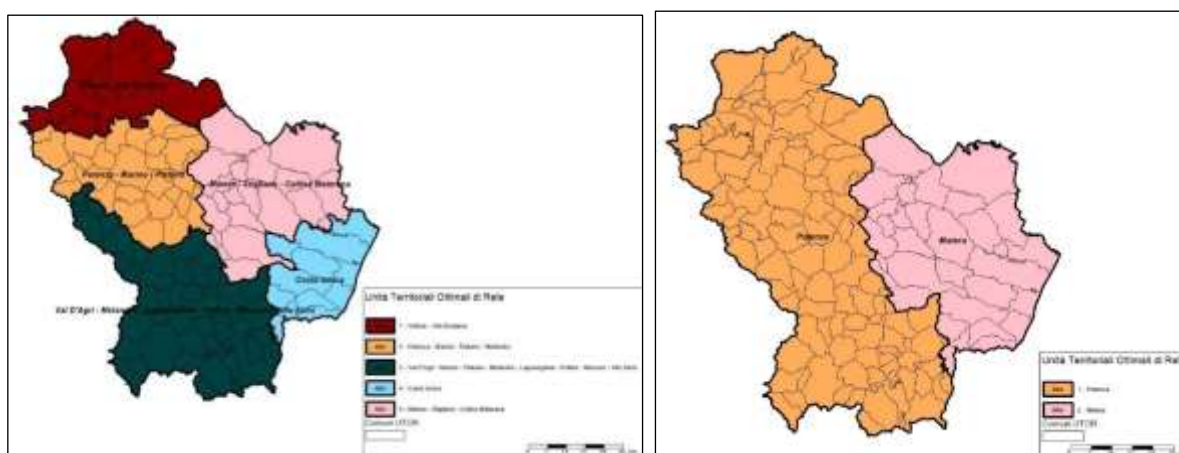


Figura 1 – Rappresentazione geografica dei due scenari a 5+1 UTOR e 2+1 UTOR

### 8.3.3 Applicazione de costo standard “micro” e rettifiche

Alla luce di quanto previsto dal citato D.L. 50/2017, sono state applicate al costo standard alcune rettifiche finalizzate a tenere conto dei fattori di contesto e degli obiettivi di promozione dell'efficienza, per addivenire all'individuazione del c.d. “Costo standard micro” da utilizzare come riferimento per l'elaborazione dei PEFS che individueranno l'esatto corrispettivo da porre a base di gara.

Le rettifiche, come meglio illustrato nel seguito, sono le seguenti:

- a) Ammortamento effettivo;
- b) Velocità commerciale;
- c) Consumi;
- d) Efficienza.

#### a) Ammortamento effettivo

La formula del costo standard MIT prevede che per gli ammortamenti (denominati “ammodernamento” nel Decreto) si applichi il valore effettivo calcolato in base alla flotta effettivamente utilizzata e tenendo conto degli eventuali contributi pubblici<sup>3</sup>. Si tratta quindi di una componente del costo standard che, diversamente dal resto, non è calcolata con il metodo della regressione (quindi con un dato statistico medio) ma sulla base del

<sup>3</sup> Art.1 comma 4: “I costi standard unitari di cui agli articoli 3, 6 e 7 sono applicati, tenendo conto degli obiettivi di efficienza produttiva e di ammodernamento del materiale rotabile, con le modalità definite negli articoli 8 e 9.”

costo effettivo del servizio che viene messo a gara. Rappresenta quindi, come indicato nelle premesse del Decreto, un “fattore di contesto”.

L'allegato 4 al DM Costi Standard (“Ammortamento STD”) individua il valore standard dell’Ammortamento da inserire nella formula di calcolo, articolata per tipologia di servizio e tipologia di materiale rotabile.

Nell formula del costo standard “puro” si inserisce il seguente valore chilometrico, in base alla tipologia di servizio:

- 0,34 € per i servizi extraurbani;
- 0,37 € per i servizi urbani;
- 0,40 € per i servizi urbani delle aree metropolitane.

Per introdurre il valore di contesto relativo all’ammortamento/ammodernamento, occorre tenere conto dell’effettiva quota di ammortamento che il gestore dovrà sostenere, che a sua volta dipende dai seguenti elementi:

- tipologia di autobus utilizzato e relativo costo unitario (maggiore è il costo e maggiore l’ammortamento annuo e viceversa);
- periodo di vita tecnica percorrenza media (maggiore è la percorrenza, minore la vita tecnica e maggiore la quota annua di ammortamento e viceversa);
- eventuali contributi pubblici ricevuti o previsti per l’acquisto del materiale rotabile (che riducono il valore dell’ammortamento effettivo per il gestore).

È stata quindi condotta una simulazione, per ogni singolo servizio, che tiene conto dei tre elementi sopra riportati. Pur non essendo ancora possibile un calcolo puntuale derivante dalla quantificazione del parco indispensabile (in base alle scelte finali dei gestori in merito all’utilizzo dei fondi stanziati con i recenti provvedimenti regionali) e, soprattutto, di quello disponibile (in base alle dichiarazioni formali degli attuali gestori), nonché dall’effettiva attribuzione ai singoli Lotti e servizi a gara, si è proceduto ad una stima attendibile.

La stima è basata su una previsione, coerente con l’attuale utilizzo dei mezzi sulle singole linee e con le indicazioni del Piano di Bacino, delle tipologie di bus che saranno utilizzate, sulle percorrenze medie previste e quindi sul numero di autobus necessari (coerente con le stime fatte in sede di consultazione sui beni essenziali e riportate nella Relazione di Affidamento), sulla vita tecnica e sulle ipotesi di contribuzione pubblica, alla luce delle risorse disponibili in base ai provvedimenti vigenti a livello nazionale.

I criteri generali utilizzati sono riportati di seguito e nella Tabella 19 e nella Tabella 20 sono indicati con maggiore dettaglio. Per gli autobus impiegati:

1. sulla rete CORE:
  - si tratta di veicoli di 15 metri o doppio piano ad alta capacità di trasporto. E’ stato ipotizzato un parco composto al 50% dalle due tipologie di autobus;
  - una percorrenza media annua per autobus di 100.000 chilometri, derivante dall’impiego su linee con coppie di corse (A/R) che sviluppano da 300 a 500 km giornalieri, considerando una quota del 20% di scorte tecniche;
  - vita tecnica di 10 anni, in considerazione delle elevate percorrenze;
2. sulla rete regionale ordinaria:

- flotta composta al 100% da veicoli extraurbani da 10-12 metri;
  - percorrenza media annua per autobus di 50.000 km;
  - ammortamento in 15 anni;
3. sui servizi extraurbani delle UTOR Provinciali:
- flotta composta al 50% da veicoli extraurbani da 10-12 metri, al 30% da veicoli extraurbani di 8 mt (Classe II o III); al 20% da veicoli in classe B (minibus fino a 22 posti seduti);
  - percorrenza media annua per autobus di 38.000 km;
  - ammortamento in 15 anni;
4. sui servizi urbani di Potenza e Matera:
- flotta composta al 50% da veicoli urbani da 10-12 metri e al 50% da veicoli urbani da 7-8 metri;
  - percorrenza media annua per autobus di 45.000 km;
  - ammortamento in 15 anni;
5. sui servizi urbani dei Comuni minori:
- flotta composta al 30% da veicoli urbani da 10-12 metri e al 30% da veicoli urbani da 7-8 metri, al 20% da Minibus in Classe A ed al 20% da Minibus in classe B;
  - percorrenza media annua per autobus di 30.000 km;
  - ammortamento in 15 anni.

Per tutti i servizi e per tutti i veicoli, ad eccezione dei servizi della Rete CORE (per la quale si ritiene che il rinnovo possa essere sostenuto interamente dai gestori, anche in considerazione delle specifiche tipologie di autobus previste) è stata ipotizzata **una contribuzione pubblica media del 50%** derivante dalla stima:

- di un rinnovo con risorse pubbliche (contribuzione variabile dal 60% al 100%) pari a circa 550 autobus entro la fine dell'affidamento, corrispondenti a circa il 60% della flotta complessivamente necessaria;
- di un rinnovo con risorse interamente dei gestori per il 30% della flotta nel corso dell'affidamento.

Rispetto alla necessità di introdurre progressivamente veicoli a metano/CNG (come previsto dai provvedimenti nazionali di finanziamento pubblico per il rinnovo delle flotte), il maggiore costo di acquisto (circa 10% rispetto a veicoli a Gasolio) si ritiene venga compensato dal minore costo per consumi, solo in parte assorbito dal costo per il servizio di rifornimento (o di realizzazione di impianti dedicati).

KM	3 UTOR					TOT
	Costo	CORE	REG	PZ	MT	
KM		1.998.106,28	6.219.237,52	14.790.932,98	7.107.103,75	30.115.380,53
15 mt	270.000,00	50%				
Bipiano	420.000,00	50%				
10-12 mt	230.000,00		100%	50%	50%	
Extraurbano 8 mt	140.000,00			30%	30%	
Classe b	50.000,00			20%	20%	
Costo medio Bus		345.000,00	230.000,00	167.000,00	167.000,00	
Km medi Bus/anno		100.000,00	50.000,00	38.000,00	38.000,00	41.790,35
Vita tecnica		10,00	15,00	15,00	15,00	
Ammortamento		34.500,00	15.333,33	11.133,33	11.133,33	
Ammort./km		0,35	0,31	0,29	0,29	
Ammort.netto/km		<b>0,35</b>	<b>0,15</b>	<b>0,15</b>	<b>0,15</b>	
Num.bus		20	124	389	187	721
Contributo per bus	50%					
URBANI						
Km	Costo	Potenza	Matera	Minori PZ	Minori MT	TOT
Km		1.781.827,75	1.806.093,55	2.974.085,75	1.093.690,22	7.655.697,27
Urbano 10-12	240.000,00	50%	50%	30%	30%	
Urbano 8	140.000,00	50%	50%	30%	30%	
Classe A	100.000,00			20%	20%	
Classe B	50.000,00			20%	20%	
Costo medio Bus		190.000,00	190.000,00	144.000,00	144.000,00	
Km medi Bus/anno		45.000,00	45.000,00	30.000,00	30.000,00	35.554,30
Vita tecnica		15,00	15,00	15,00	15,00	
Ammortamento		12.666,67	12.666,67	9.600,00	9.600,00	
Ammort./km		0,28	0,28	0,32	0,32	
Ammort.netto/km		<b>0,14</b>	<b>0,14</b>	<b>0,16</b>	<b>0,16</b>	
Num.bus		40	40	99	36	215
Totale bus						<b>936</b>

Tabella 19 – Stima costo di ammortamento chilometrico per lo Scenario con 3 UTOR/5 Lotti

KM	6 UTOR								TOT
	Costo	CORE	REG	PZ1	PZ2	PZ3	MT1	MT2	
KM		1.998.106,28	9.958.683,17	3.584.168,61	5.469.155,10	3.737.318,01	2.373.974,87	2.993.974,27	30.115.380,31
15 mt	270.000,00	50%							
Bipiano	420.000,00	50%							
10-12 mt	230.000,00		100%	50%	50%	50%	50%	50%	
Extraurbano 8 mt	140.000,00			30%	30%	30%	30%	30%	
Classe b	50.000,00			20%	20%	20%	20%	20%	
Costo medio Bus		345.000,00	230.000,00	167.000,00	167.000,00	167.000,00	167.000,00	167.000,00	
Km medi Bus/anno		100.000,00	50.000,00	36.000,00	36.000,00	36.000,00	36.000,00	36.000,00	41.621,12
Vita tecnica		10,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	
Ammortamento		34.500,00	15.333,33	11.133,33	11.133,33	11.133,33	11.133,33	11.133,33	
Ammort./km		0,35	0,31	0,31	0,31	0,31	0,31	0,31	
Ammort.netto/km		<b>0,35</b>	<b>0,15</b>	<b>0,15</b>	<b>0,15</b>	<b>0,15</b>	<b>0,15</b>	<b>0,15</b>	
Num.bus		20	199	100	152	104	66	83	724
Contributo per bus	50%								
URBANI									
Km	Costo	Potenza	Matera	Minori PZ1	Minori PZ2	Minori PZ3	Minori MT1	Minori MT2	TOT
Km		1.781.827,75	1.806.093,55	723.284,65	768.061,20	1.482.739,90	783.900,47	309.789,75	7.655.697,27
Urbano 10-12	240.000,00	0,50	0,50	30%	30%	30%	30%	30%	
Urbano 8	140.000,00	0,50	0,50	30%	30%	30%	30%	30%	
Classe A	100.000,00	-	-	20%	20%	20%	20%	20%	
Classe B	50.000,00	-	-	20%	20%	20%	20%	20%	
Costo medio Bus		190.000,00	190.000,00	144.000,00	144.000,00	144.000,00	144.000,00	144.000,00	
Km medi Bus/anno		45.000,00	45.000,00	30.000,00	30.000,00	30.000,00	30.000,00	30.000,00	35.554,30
Vita tecnica		15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	
Ammortamento		12.666,67	12.666,67	9.600,00	9.600,00	9.600,00	9.600,00	9.600,00	
Ammort./km		0,28	0,28	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32	
Ammort.netto/km		<b>0,14</b>	<b>0,14</b>	<b>0,16</b>	<b>0,16</b>	<b>0,16</b>	<b>0,16</b>	<b>0,16</b>	
Num.bus		40	40	24	26	49	26	10	215
Totale bus									<b>939</b>

Tabella 20 – Stima costo di ammortamento chilometrico per lo Scenario con 6 UTOR/Lotti

Pertanto, si determina una differenza in riduzione rispetto al costo standard "Macro" variabile tra 0,17 e 0,21 €/km.

A questa riduzione di costo per ammortamento si deve aggiungere la minore remunerazione del capitale, determinata dalla riduzione del Capitale Investito Netto, pari a circa il 45% del costo di ammortamento, portando la riduzione complessiva ad **una forchetta compresa tra 0,24 a 0,33 €/km**.

Nel PEFS saranno inseriti i valori effettivi calcolati per singolo anno, sulla base delle informazioni definitive sul parco da trasferire ai subentranti e delle necessità di rinnovo derivanti dal vincolo di età massima pari a 18 anni (a partire dal terzo anno di affidamento).

*b) Velocità commerciale*

L'applicazione del DM Costi Standard "Marco" prevede l'applicazione di una misura regolatoria prevista all'art. 8 comma 2 del Decreto, che impone una velocità commerciale massima di 32 km, "per tenere conto della produzione dei servizi nelle aree a domanda debole".

Nelle aree a domanda debole la velocità commerciale è tendenzialmente più elevata (come peraltro dimostrato dall'elevate velocità commerciali registrate in regione Basilicata).

La ratio della previsione deriva dal fatto che nelle aree a domanda debole i ricavi (dipendenti dalla domanda) sono limitati rispetto ad altre realtà: pertanto la regola prevista dal DM ha lo scopo, nell'ambito della funzione "macro" del Costo standard di ripartizione del fondo Nazionale tra le Regioni, di incrementare le risorse per le aree a domanda debole attraverso un incremento dei costi, non potendo considerare i minori ricavi.

Tuttavia, una velocità commerciale superiore ai 32 km/h determina una riduzione del costo di produzione chilometrica (pari a circa il 60% dei costi totali), qualunque sia il conteso in cui si opera.

È quindi necessario, per la stima le costo di produzione che sarà sostenuto dl gestore, **applicare la velocità commerciale effettiva**, anche al fine di evitare il rischio di una sovra-compensazione, illegittima ai sensi del Regolamento europeo 1370/2007.

3 UTOR/5 LOTTI				INPUT		
Lotto	Nome Lotto	Descrizione	Tipologia	Vel. Com.le Pura (km/h)	Vel. Com.le con pause standard (km/h)	Vel. Com.le con pause standard (km/h) CAP
LOTTO 1	REGIONALE	RETE CORE	E	65,30	56,78	32,00
LOTTO 1	REGIONALE	RETE INTERBACINO	E	49,80	43,31	32,00
LOTTO 2	POTENZA	EXTRAURBANO	E	38,80	33,74	32,00
LOTTO 2	POTENZA	URBANI MINORI	U	23,00	20,91	20,91
LOTTO 3	MATERA	EXTRAURBANO	E	49,10	42,70	32,00
LOTTO 3	MATERA	URBANI MINORI	U	29,00	26,36	26,36
LOTTO 4	POTENZA URBANO	URBANO	U	19,10	17,36	17,36
LOTTO 5	MATERA URBANO	URBANO	U	20,20	18,36	18,36
<b>6 UTOR/6 LOTTI</b>						
Lotto	Nome Lotto	Descrizione	Tipologia	Vel. Com.le Pura (km/h)	Vel. Com.le con pause standard (km/h)	Vel. Com.le con pause standard (km/h) CAP
LOTTO 1	REGIONALE	RETE CORE	E	65,30	56,78	32,00
LOTTO 1	REGIONALE	RETE INTERBACINO	E	47,70	41,48	32,00
LOTTO 2	POTENZA 1 (VB)	EXTRAURBANO	E	39,30	34,18	32,00
LOTTO 2	POTENZA 1 (VB)	URBANI MINORI	U	23,00	20,91	20,91
LOTTO 3	POTENZA 2 (PMP)	EXTRAURBANO	E	37,40	32,52	32,00
LOTTO 3	POTENZA 2 (PMP)	URBANO	U	19,10	17,36	17,36
LOTTO 3	POTENZA 2 (PMP)	URBANI MINORI	U	23,00	20,91	20,91
LOTTO 4	POTENZA 3 (VALd'A)	EXTRAURBANO	E	40,30	35,04	32,00
LOTTO 4	POTENZA 3 (VALd'A)	URBANI MINORI	U	23,00	20,91	20,91
LOTTO 5	MATERA 1 (CI)	EXTRAURBANO	E	49,90	43,39	32,00
LOTTO 5	MATERA 1 (CI)	URBANI MINORI	U	29,00	26,36	26,36
LOTTO 6	MATERA 2 (MSC)	EXTRAURBANO	E	47,10	40,96	32,00
LOTTO 6	MATERA 2 (MSC)	URBANO	U	20,20	18,36	18,36
LOTTO 6	MATERA 2 (MSC)	URBANI MINORI	U	29,00	26,36	26,36

Tabella 21 – Velocità commerciali effettive, con soste e vincolate a 32 km/h

### c) Consumi

La diversa composizione del parco autobus rispetto allo standard (autobus urbani/Extraurbani di 10-12 metri) comporta anche un differente costo per consumi e manutenzione. In merito ai consumi si consideri che gli autobus standard hanno un costo per consumo di circa 0,42 €/km (dato da un costo del carburante, al netto del rimborso delle accise di e un consumo medio di 2,3 km per litro).

L'utilizzo di autobus di dimensione e motorizzazione diversa incide sul costo per consumo. Si considerano i seguenti consumi:

- Autobus da 15 metri o Bipiano: 0,49 €/km (+0,07 €/km rispetto allo standard)
- Extraurbano 10-12 mt: 0,39 €/km (-0,03 €/km rispetto allo standard)
- Urbano 10-12 mt: 0,44 €/km (+0,02 €/km rispetto allo standard)
- Extraurbano 8 mt: 0,28 €/km (-0,14 €/km rispetto allo standard)
- Urbano 8 mt: 0,33 €/km (-0,09 €/km rispetto allo standard)

- Classe A/B Urbano: 0,20 €/km (-0,22 €/km rispetto allo standard)
- Classe A/B Extraurbano: 0,16 €/km (-0,26 €/km rispetto allo standard)

MEDIA 2017-2019		15 mt/ bipiano	Extraurbano 10-12 mt	Urbano 10-12 Mt	Extraurbano 8 mt	Urbano 8 mt	Classe A/B Urbano	Classe A/B ExtraUrbano
Costo gasolio lordo IVA	€/l	1,450	1,450	1,450	1,450	1,450	1,450	1,450
IVA	%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%
Costo gasolio Netto IVA	€/l	1,189	1,189	1,189	1,189	1,189	1,189	1,189
Rimborso accisa	€/l	0,214	0,214	0,214	0,214	0,214	0,214	0,214
Prezzo netto IVA e Accisa	€/l	0,975	0,975	0,975	0,975	0,975	0,975	0,975
Consumo gasolio	Km/l	2,000	2,500	2,200	3,500	3,000	5,000	6,000
Costo carburante per Km prodotto (netto rimborso accisa)	€/Km	<b>0,49</b>	<b>0,39</b>	<b>0,44</b>	<b>0,28</b>	<b>0,33</b>	<b>0,20</b>	<b>0,16</b>

Tabella 22 – Stima costo per consumi di carburante per singola tipologia di autobus

Tali stime di costo per consumo di carburante associate alle singole tipologie di autobus sono state applicate ai singoli Servizi sulla base della relativa composizione del parco stesso, come prevista nella stima dei costi di ammortamento.

Il confronto con il valore standard del consumo (pari a 0,42 euro, corrispondente a quello di autobus da 12 metri in utilizzo misto urbano/extraurbano sulla base dei costi del gasolio nel triennio 2017-2019) ha consentito di calcolare, per ciascun servizio, il differenziale (in incremento o decremento) di costo rispetto a quello di riferimento per il costo standard “macro”.

	3 UTOR					6 UTOR						
	Costo	CORE	REG	PZ	MT	CORE	REG	PZ1	PZ2	PZ3	MT1	MT2
15 mt Bipiano	0,49	50%				50%						
10-12 mt	0,39		100%	50%	50%		100%	50%	50%	50%	50%	50%
Extraurbano 8 mt	0,28			30%	30%			30%	30%	30%	30%	30%
Classe b	0,16			20%	20%			20%	20%	20%	20%	20%
Consumo medio Bus		<b>0,49</b>	<b>0,39</b>	<b>0,31</b>	<b>0,31</b>	<b>0,49</b>	<b>0,39</b>	<b>0,31</b>	<b>0,31</b>	<b>0,31</b>	<b>0,31</b>	<b>0,31</b>
Differenza vs Standard		<b>0,07</b>	<b>-0,03</b>	<b>-0,11</b>	<b>-0,11</b>	<b>0,07</b>	<b>-0,03</b>	<b>-0,11</b>	<b>-0,11</b>	<b>-0,11</b>	<b>-0,11</b>	<b>-0,11</b>
Costo standard	0,42											
URBANI	Costo	Potenza	Matera	Minori PZ	Minori MT	Potenza	Matera	Minori PZ1	Minori PZ2	Minori PZ3	Minori MT1	Minori MT2
Urbano 10-12	0,44	0,50	0,50	0,30	0,30	0,50	0,50	30%	30%	30%	30%	30%
Urbano 8	0,33	0,50	0,50	0,30	0,30	0,50	0,50	30%	30%	30%	30%	30%
Classe A	0,20			0,20	0,20	0,00	-	20%	20%	20%	20%	20%
Classe B	0,20			0,20	0,20	0,00	-	20%	20%	20%	20%	20%
Consumo medio Bus		<b>0,38</b>	<b>0,38</b>	<b>0,31</b>	<b>0,31</b>	<b>0,38</b>	<b>0,38</b>	<b>0,31</b>	<b>0,31</b>	<b>0,31</b>	<b>0,31</b>	<b>0,31</b>
Differenza vs Standard		<b>-0,04</b>	<b>-0,04</b>	<b>-0,11</b>	<b>-0,11</b>	<b>-0,04</b>	<b>-0,04</b>	<b>-0,11</b>	<b>-0,11</b>	<b>-0,11</b>	<b>-0,11</b>	<b>-0,11</b>

Tabella 23 – Stima del differenziale di costo per consumi di carburante per singola tipologia di servizio

Non sono stati considerati i minori costi per manutenzione e consumo di lubrificanti e pneumatici.

#### d) Efficienza

I dati di rendicontazione registrati e certificati dagli attuali Gestori nell'ambito dell'Osservatorio nazionale del TPL evidenziano costi di produzione (calcolati come sommatoria dei ricavi contrattuali, contributivi e tariffari) significativamente inferiori a quelli derivanti dall'applicazione dei costi standard “macro”, ma anche del costo standard con le rettifiche sopra riportate.

I dati dell'Osservatorio relativi all'anno 2018 (ultimo certificato) evidenziano, infatti, un costo medio di tutti i servizi posti a gara **pari a 2,34 €/km** (che al netto dei servizi sostitutivi di Trenitalia e FAL scenderebbe a 2,19 €/km).



Inoltre, il costo medio del personale, con particolare riferimento agli autisti che rappresentano oltre il 50% del costo complessivo di produzione del servizio, come comunicato dagli attuali gestori nell'ambito della data room per la gara, è significativamente inferiore rispetto ai costi medi: i dati di riferimento per il costo standard citati in varie fonti<sup>4</sup> individuano un costo medio degli autisti superiore ai 43.500 euro/anno, mentre i dati emergenti dalla data room si attestano su una media di 37.000 euro/anno, un valore inferiore del 15% in grado di incidere sul costo standard per almeno 0,20 euro/km.

Il costo del personale e la sua produttività rappresentano l'elemento centrale del livello di efficienza di un'impresa, in particolare in un settore *labour intensive* come quello della produzione dei servizi di trasporto pubblico (con il 60-70% dei costi legati al personale).

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 e doveroso (sotto il profilo della corretta allocazione delle risorse pubbliche) che venga sostanzialmente 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 citata.

Tenendo conto di questo obiettivo di mantenimento dell'efficienza storicamente determinata, è necessario rettificare il costo standard rendendo il più possibile omogeneo il livello di efficienza attesa nei due scenari.

In assenza di tale correttivo, infatti, si determinerebbero differenze di costo nei due scenari derivanti esclusivamente dalla diversa dimensione dei Lotti di gara, atteso che la formula del costo standard presuppone un diverso livello di efficienza in corrispondenza di diverse dimensioni di Lotto. Differenza che oggi non esiste in Regione Basilicata e che, per effetto della clausola sociale, non si ritiene possa essere considerata nella definizione del corrispettivo a base d'asta.

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.

Far variare il corrispettivo di gara in base alla dimensione dei Lotti, forzando la struttura reale dei costi di un'impresa di trasporto pubblico, determinerebbe, alternativamente i due seguenti scenari, entrambi non sostenibili:

- un corrispettivo troppo basso per Lotti di dimensioni minori, con conseguente rischio di gara deserte e di sotto compensazione;
- un corrispettivo troppo alto per Lotti di dimensioni maggiori, con conseguente elevato rischio di sovra-compensazione, illegittima ai sensi della normativa comunitaria ed in particolare del Regolamento 1370/07.

Pertanto, si è verificato che il costo standard, a valle delle altre rettifiche sopra riportate, è compatibile con i costi attuali (per quasi tutti i servizi e con l'eccezione dei servizi urbani dei comuni minori che hanno costi attuali estremamente contenuti), incrementati del 10% per tenere conto dei maggiori livelli di qualità del servizio

---

<sup>4</sup> In particolare, si fa riferimento:

- al Costo standard del personale di guida utilizzato nel Decreto costi standard (DM 157/2018) in riferimento alla gestione del Tram (il personale di guida del tram ha parametri retributivi analoghi a quelli dell'autista bus) pari ad euro 44.017,00;
- al Costo standard del personale di guida di riferimento per il calcolo del costo standard di cui al Decreto costi standard indicato in diverse pubblicazioni da parte del Gruppo di lavoro che ha definito i costi standard stessi (si veda in particolare: Dipartimento di ingegneria informatica dell'Università La Sapienza "Metodologie per l'applicazione del costo standard ai servizi di trasporto pubblico locale su autolinea della regione Puglia", ottobre 2018, allegato alla DGR 2084/2019 della Regione Puglia), pari ad euro 43.459,50.

**atteso ed assicurare un'equa remunerazione del capitale investito, in corrispondenza di una dimensione contrattuale pari a 8 milioni di vett\*km annue.**

Si tratta di un livello di costo complessivo pari a circa 100 milioni di euro per la totalità dei servizi da porre a gara, inferiore a quello del corrispondente scenario simulato nel Piano di Bacino che arrivava ad una stima di costo pari a circa 120 milioni di euro annui, evidentemente eccessiva dato il contesto.

Eventuali ulteriori riduzioni potranno essere ottenute nell'ambito dei ribassi di gara che i concorrenti potranno proporre e/o miglioramenti della qualità del servizio (in particolare nel rinnovo del parco autobus e nei relativi standard).

#### 8.3.4 I ricavi tariffari

I ricavi tariffari previsti sono stati stimati a partire dai ricavi degli attuali gestori dei diversi contratti di servizio, attraverso un'analisi per contratto e, ove possibile, singola linea.

L'attribuzione ai servizi previsti dal piano di Bacino e che saranno oggetto della gara è stata articolata per UTOR e per singola tipologia di linea, secondo la seguente classificazione, che rispetta l'articolazione dei corrispettivi previsti:

##### A. Scenario a 3 UTOR/5 Lotti:

- UTOR Regionale:
  - Servizi extraurbani Rete CORE
  - Servizi extraurbani regionali ordinari
- UTOR Potenza:
  - Servizi extraurbani
  - Servizio Urbano Potenza
  - Servizi urbani minori
- UTOR Matera:
  - Servizi extraurbani
  - Servizio Urbano Matera
  - Servizi urbani minori

##### B. Scenario a 6 UTOR/Lotti:

- UTOR Regionale:
  - Servizi extraurbani Rete CORE
  - Servizi extraurbani regionali ordinari
- UTOR Potenza 1:
  - Servizi extraurbani
  - Servizi urbani minori
- UTOR Potenza 2:
  - Servizi extraurbani
  - Servizio Urbano Potenza

- Servizi urbani minori
- UTOR Potenza 3:
  - Servizi extraurbani
  - Servizi urbani minori
- UTOR Matera 1:
  - Servizi extraurbani
  - Servizi urbani minori
- UTOR Matera 2:
  - Servizi extraurbani
  - Servizio Urbano Matera
  - Servizi urbani minori

Pertanto, complessivamente, i ricavi tariffari sono stati distribuiti su 8 diverse tipologie di servizio per lo scenario a 3 UTOR/5 Lotti e su 14 diverse tipologie di servizio per lo scenario a 6 UTOR.

Per la ripartizione dei ricavi si è proceduto ad una puntuale analisi dei ricavi per singolo servizio e singola linea, attribuendo i ricavi ai servizi futuri sulla base dell'articolazione delle linee nello scenario attuale e nei due da simulare. Per le linee soppresse si è attribuito il ricavo ai servizi afferenti allo stesso bacino di domanda.

Le quote assegnate per lo Scenario a 3 UTOR/5 Lotti sono le seguenti:

- per i ricavi afferenti i contratti di servizio dei Comuni, essi sono attribuiti interamente allo Specifico servizio urbano (Potenza, Matera, Urbani Minori Potenza, Urbani Minori Matera);
- per i ricavi afferenti contratti di servizio delle Province con il Consorzio Co.Tr.A.B. è stata effettuata una ripartizione tra i servizi del Lotto Provinciale e i due servizi del Lotto regionale, secondo le seguenti quote, che tengono conto della % di servizi assegnati ai singoli ambiti di servizio e di un'ipotesi di redistribuzione della domanda dai servizi soppressi a quelli di nuova istituzione:
  - 10% per i servizi della Rete Core;
  - 12,5% e 17% per i servizi regionali ordinari, rispettivamente della provincia di Potenza e di Matera;
  - 77,5% e 73% per i servizi provinciali rispettivamente della provincia di Potenza e di Matera;
- per i ricavi afferenti il contratto di servizio con Trenitalia per i servizi sostitutivi su gomma, è stata effettuata una ripartizione esclusivamente sui servizi dell'UTOR Regionale, in proporzione ai chilometri di percorrenza previsti sulle due reti (CORE e Ordinari);
- per i ricavi afferenti il contratto di servizio con FAL per i servizi sostitutivi su gomma, è stata effettuata una ripartizione in base alla percentuale di servizi trasferiti alle singole UTOR Regionale (20,3%), Potenza (37,3%) e Matera (42,4%). La quota regionale è stata a sua volta distribuita in proporzione ai chilometri di percorrenza previsti sulle due reti (CORE e Ordinari).

Le quote assegnate per lo Scenario a 6 UTOR/Lotti sono le seguenti:

- per i ricavi afferenti i contratti di servizio dei Comuni, essi sono attribuiti interamente allo Specifico servizio urbano (Potenza, Matera, Urbani Minori PZ 1, Urbani Minori PZ 2, Urbani Minori PZ 3, Urbani Minori MT1 e Urbani Minori MT2);

- per i ricavi afferenti il Contratto di servizio della Provincia di Potenza con il Consorzio Co.Tr.A.B. è stata effettuata una ripartizione tra i servizi del Lotto Provinciale e i due servizi del Lotto regionale, secondo le seguenti quote, che tengono conto della % di servizi assegnati ai singoli ambiti di servizio e di un'ipotesi di redistribuzione della domanda dai servizi soppressi a quelli di nuova istituzione:
  - 10% per i servizi della Rete Core;
  - 42% per i servizi regionali ordinari;
  - 11% per i servizi provinciali dell'UTOR PZ1
  - 20% per i servizi provinciali dell'UTOR PZ1
  - 17% per i servizi provinciali dell'UTOR PZ1;
- per i ricavi afferenti il Contratto di servizio della Provincia di Matera con il Consorzio Co.Tr.A.B. è stata effettuata una ripartizione tra i servizi del Lotto Provinciale e i due servizi del Lotto regionale, secondo le seguenti quote, che tengono conto della % di servizi assegnati ai singoli ambiti di servizio e di un'ipotesi di redistribuzione della domanda dai servizi soppressi a quelli di nuova istituzione:
  - 10% per i servizi della Rete Core;
  - 35% per i servizi regionali ordinari;
  - 25% per i servizi provinciali dell'UTOR MT1
  - 30% per i servizi provinciali dell'UTOR MT1
- per i ricavi afferenti il contratto di servizio con Trenitalia per i servizi sostitutivi su gomma, è stata effettuata una ripartizione esclusivamente sui servizi dell'UTOR Regionale, in proporzione ai chilometri di percorrenza previsti sulle due reti (CORE e Ordinari);
- per i ricavi afferenti al contratto di servizio con FAL per i servizi sostitutivi su gomma, è stata effettuata una ripartizione in base alla percentuale di servizi trasferiti alle singole UTOR:
  - Regionale (31.6%), a sua volta distribuita in proporzione ai chilometri di percorrenza previsti sulle due reti (CORE e Ordinari)
  - PZ1 (0%)
  - PZ2 (26,0%)
  - PZ3 (11,9%)
  - MT1 (9,0%)
  - MT2 (21,5%)

Rispetto ai valori di base di tale assegnazione sono stati introdotti due correttivi per tenere conto:

- dell'incremento delle tariffe previsto;
- dell'incremento della domanda atteso.

### Incremento delle tariffe

Il nuovo sistema tariffario integrato regionale, che i soggetti aggiudicatari dovranno applicare all'avvio del servizio, sarà costruito in modo da assicurare un incremento medio dei ricavi, a parità di domanda, del 30%. In sede di definizione del nuovo Sistema tariffario integrato regionale 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.

### 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 rivedere la sostenibilità dello specifico servizio.

Pertanto, si sono stimati i seguenti tassi di incremento della domanda, differenziati per singola rete, sulla base della potenzialità della domanda e degli obiettivi di recupero di efficacia.

% INC. DOMANDA	3 UTOR						6 UTOR						
	TOT	CORE	REG	PZ	MT	TOT	CORE	REG	PZ1	PZ2	PZ3	MT1	MT2
		35%	15%	10%	10%		35%	15%	10%	10%	10%	10%	10%

Tabella 24 – Stima incremento della domanda per i due Scenari)

In base a tali ipotesi, si riportano nelle seguenti tabelle, nei due diversi Scenari di simulazione, la distribuzione dei ricavi attuali tra i singoli servizi, l'incremento tariffario previsto e l'incremento della domanda, individuando il ricavo tariffario a km per singolo servizio da utilizzarsi per calcolare da portare in compensazione al costo al fine di individuare il corrispettivo chilometrico a base di gara del singolo servizio.

	3 UTOR						
	TOT	CORE	REG	PZ	MT	TOT	
KM	30.115.380,53	1.998.106,28	6.219.237,52	14.790.932,98	7.107.103,75	30.115.380,53	
Trenitalia	758.348,47	184.397,89	573.950,58			758.348,47	
FAL	1.061.000,00	52.472,50	163.324,11	395.627,12	449.576,27	1.061.000,00	
COTRAB PZ	6.752.086,85	675.208,69	844.010,86	5.232.867,31		6.752.086,85	
COTAB MT	2.790.132,35	279.013,24	474.322,50		2.036.796,62	2.790.132,35	
TOT RICAVI	11.361.567,67	1.191.092,31	2.055.608,05	5.628.494,43	2.486.372,89	11.361.567,67	
INC Tariffe		1.548.420,00	2.672.290,46	7.317.042,76	3.232.284,75	14.770.037,97	
% INC. DOMANDA		35%	15%	10%	10%		
INC. DOMANDA		2.090.367,00	3.073.134,03	8.048.747,03	3.555.513,23	16.767.761,29	
Ricavo/km			1,05	0,49	0,54	0,50	0,56

Tabella 25 – Stima dei ricavi per singolo servizio (Scenario 3UTOR/5Lotti)

KM	6 UTOR							
	CORE	REG	PZ1	PZ2	PZ3	MT1	MT2	TOT
	1.998.106,28	9.958.683,17	3.584.168,61	5.469.155,10	3.737.318,01	2.373.974,87	2.993.974,27	30.115.380,31
Trenitalia	184.397,89	573.950,58						758.348,47
FAL	56.096,29	279.587,32	-	275.740,11	125.881,36	95.909,60	227.785,31	1.061.000,00
COTRAB PZ	675.208,69	2.835.876,48	742.729,55	1.350.417,37	1.147.854,76			6.752.086,85
COTAB MT	279.013,24	976.546,32				697.533,09	837.039,71	2.790.132,35
TOT RICAVI	<b>1.194.716,10</b>	<b>4.665.960,71</b>	<b>742.729,55</b>	<b>1.626.157,48</b>	<b>1.273.736,12</b>	<b>793.442,69</b>	<b>1.064.825,02</b>	<b>11.361.567,67</b>
INC Tariffe	<b>1.553.130,93</b>	<b>6.065.748,92</b>	<b>965.548,42</b>	<b>2.114.004,73</b>	<b>1.655.856,96</b>	<b>1.031.475,50</b>	<b>1.384.272,52</b>	<b>14.770.037,97</b>
% INC. DOMANDA	<b>35%</b>	<b>15%</b>	<b>10%</b>	<b>10%</b>	<b>10%</b>	<b>10%</b>	<b>10%</b>	
INC. DOMANDA	<b>2.096.726,75</b>	<b>6.975.611,26</b>	<b>1.062.103,26</b>	<b>2.325.405,20</b>	<b>1.821.442,65</b>	<b>1.134.623,05</b>	<b>1.522.699,77</b>	<b>16.938.611,95</b>
Ricavo/km	1,05	0,70	0,30	0,43	0,49	0,48	0,51	<b>0,56</b>

Tabella 26 – Stima dei ricavi per singolo servizio (Scenario GUTOR/Lotti)

## 8.3.5 I corrispettivi a base di gara stimati

Applicando il modello di calcolo del Costo standard del DM 157, con le rettifiche sopra illustrate, si determinano i costi standard “micro” ed i relativi corrispettivi, nei due scenari, di cui alla seguente Tabella 27, dalla quale emerge che **il costo complessivo per l’Ente affidante è sostanzialmente analogo nei due scenari.**

3 UTOR/5 LOTTI												
Lotto	Nome Lotto	Descrizione	Tipologia	Costo STD "Micro"	Ricavo Unitario	Corrisp. Unitario	R/C	bus*km	Costo totale (senza IVA)	Ricavi tariffari (senza IVA)	Corrispettivo (senza iva)	Corrispettivo (con iva)
LOTTO 1	REGIONALE	RETE CORE	E	2,52	1,05	1,47	41,50%	1.998.106,28	5.037.025,27	2.090.367,00	2.946.658,27	3.241.324,10
LOTTO 1	REGIONALE	RETE INTERBACINO	E	2,35	0,49	1,86	20,99%	6.219.237,52	14.643.102,48	3.073.134,03	11.569.968,44	12.726.965,29
LOTTO 2	POTENZA	EXTRAURBANO	E	2,42	0,54	1,87	22,53%	14.790.932,98	35.725.409,20	8.048.747,03	27.676.662,17	30.444.328,39
LOTTO 2	POTENZA	URBANI MINORI	U	3,39	0,29	3,10	8,64%	2.974.085,75	10.083.858,53	871.747,48	9.212.111,05	10.133.322,15
LOTTO 3	MATERA	EXTRAURBANO	E	2,29	0,50	1,79	21,80%	7.107.103,75	16.309.580,79	3.555.513,23	12.754.067,57	14.029.474,32
LOTTO 3	MATERA	URBANI MINORI	U	2,93	0,35	2,58	12,05%	1.093.690,22	3.207.541,50	386.408,69	2.821.132,81	3.103.246,09
LOTTO 4	POTENZA URBANO	URBANO	U	3,74	0,51	3,23	13,52%	1.781.827,75	6.656.283,19	899.882,59	5.756.400,60	6.332.040,66
LOTTO 5	MATERA URBANO	URBANO	U	3,65	0,68	2,97	18,64%	1.806.093,55	6.595.344,75	1.229.531,19	5.365.813,57	5.902.394,92
				<b>2,60</b>	<b>0,53</b>	<b>2,07</b>	<b>20,51%</b>	<b>37.771.077,80</b>	<b>98.258.145,72</b>	<b>20.155.331,24</b>	<b>78.102.814,48</b>	<b>85.913.095,92</b>
6 UTOR/6 LOTTI												
Lotto	Nome Lotto	Descrizione	Tipologia	Costo STD "Micro"	Ricavo Unitario	Corrisp. Unitario	R/C	bus*km	Costo totale (senza IVA)	Ricavi tariffari (senza IVA)	Corrispettivo (senza iva)	Corrispettivo (con iva)
LOTTO 1	REGIONALE	RETE CORE	E	2,52	1,05	1,47	41,63%	1.998.106,28	5.037.025,27	2.096.726,75	2.940.298,52	3.234.328,37
LOTTO 1	REGIONALE	RETE INTERBACINO	E	2,38	0,70	1,68	29,39%	9.958.683,17	23.732.366,88	6.975.611,26	16.756.755,62	18.432.431,18
LOTTO 2	POTENZA 1 (VB)	EXTRAURBANO	E	2,42	0,30	2,12	12,24%	3.584.168,61	8.675.260,02	1.062.103,26	7.613.156,76	8.374.472,43
LOTTO 2	POTENZA 1 (VB)	URBANI MINORI	U	3,39	0,32	3,07	9,42%	723.284,65	2.454.243,05	231.077,76	2.223.165,29	2.445.481,82
LOTTO 3	POTENZA 2 (PMP)	EXTRAURBANO	E	2,45	0,43	2,02	17,38%	5.469.155,10	13.379.263,42	2.325.405,20	11.053.858,22	12.159.244,04
LOTTO 3	POTENZA 2 (PMP)	URBANO	U	3,74	0,51	3,23	13,52%	1.781.827,75	6.656.283,19	899.882,59	5.756.400,60	6.332.040,66
LOTTO 3	POTENZA 2 (PMP)	URBANI MINORI	U	3,39	0,23	3,16	6,82%	768.061,20	2.604.168,52	177.688,12	2.426.480,40	2.669.128,44
LOTTO 4	POTENZA 3 (VALd'A)	EXTRAURBANO	E	2,41	0,49	1,92	20,25%	3.737.318,01	8.995.054,17	1.821.442,65	7.173.611,51	7.890.972,67
LOTTO 4	POTENZA 3 (VALd'A)	URBANI MINORI	U	3,39	0,31	3,08	9,21%	1.482.739,90	5.027.339,71	462.981,60	4.564.358,11	5.020.793,92
LOTTO 5	MATERA 1 (CI)	EXTRAURBANO	E	2,28	0,48	1,80	20,95%	2.373.974,87	5.415.788,71	1.134.623,05	4.281.165,66	4.709.282,22
LOTTO 5	MATERA 1 (CI)	URBANI MINORI	U	2,93	0,30	2,64	10,11%	783.900,47	2.298.999,52	232.522,80	2.066.476,71	2.273.124,38
LOTTO 6	MATERA 2 (MSC)	EXTRAURBANO	E	2,32	0,51	1,81	21,93%	2.993.974,27	6.944.364,66	1.522.699,77	5.421.664,89	5.963.831,38
LOTTO 6	MATERA 2 (MSC)	URBANO	U	3,65	0,68	2,97	18,64%	1.806.093,55	6.595.344,75	1.229.531,19	5.365.813,57	5.902.394,92
LOTTO 6	MATERA 2 (MSC)	URBANI MINORI	U	2,93	0,50	2,44	16,94%	309.789,75	908.541,98	153.885,89	754.656,09	830.121,70
<b>TOTALE</b>				<b>2,61</b>	<b>0,54</b>	<b>2,08</b>	<b>20,59%</b>	<b>37.771.077,58</b>	<b>98.724.043,84</b>	<b>20.326.181,90</b>	<b>78.397.861,94</b>	<b>86.237.648,14</b>

Tabella 27 – Costo Standard “Micro”, Ricavi unitari e Corrispettivi unitari e valori totali

## 8.4 Criteri per l'articolazione dei lotti

La ripartizione in più lotti dovrebbe avvenire sulla base di tre possibili ordini di criteri:

- a) sulla base del **criterio geografico**, individuando i lotti sulla base dei confini amministrativi degli enti territoriali del bacino, ovvero sulla base di specifici sottobacini trasportistici caratterizzati da una domanda autocontenuta nell'ambito dello stesso sottobacino;
- b) rispetto alla **tipologia di servizio**, ad esempio individuando un lotto per la gestione dei servizi interurbani e uno per la gestione dei servizi urbani (pur nel rispetto del principio di integrazione modale e tariffaria);
- c) rispetto alla **gerarchia dei servizi** individuando lotti comprendenti in misura omogenea servizi di "rango" diverso, ovvero specializzando i lotti su ranghi di servizio specifici (es. un lotto per linee primarie e secondarie, un lotto per linee terziarie e flessibili).

Nel Bacino della Regione Basilicata, alla luce delle analisi condotte per la redazione del Piano di Bacino, riportate sinteticamente nei paragrafi precedenti, si ritiene siano applicabili tutti e tre i criteri sulla base dell'articolazione dei servizi in UTOR/sottoreti e della gerarchia dei servizi individuata.

Il criterio per tipologia di servizio, viene previsto per i soli servizi urbani dei Comuni capoluogo, perché se applicato anche ai comuni minori determinerebbe Lotti eccessivamente piccoli e non consentirebbe di sfruttare le economie di gestione (di densità) legate alla gestione congiunta dei servizi urbani minori ed extraurbani e di rendere più semplice la gestione integrata dei servizi.

## 9 Conclusioni

Alla luce delle valutazioni riportate nei precedenti Capitoli ed in particolare del Capitolo 8, si ritiene di confermare lo scenario scelto nel Volume “Organizzazione della rete dei servizi di TPL in 3 UTOR e 5 Ambiti/lotti funzionali” del Piano di Bacino che prevede che i servizi siano articolati in tre UTOR (Unità Territoriali Ottimali di Rete) e 5 Lotti:

- un UTOR Regionale;
- due UTOR provinciali, 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	Lotto di gara	Ambito
UTOR 1 REGIONALE	Lotto 1	Rete Portante Regionale
UTOR 2 POTENZA	Lotto 2	Servizi Comune di Potenza
	Lotto 3	Altri servizi in UTOR 1
UTOR 3 MATERA	Lotto 4	Servizi Comune di Matera
	Lotto 5	Altri servizi in UTOR 2

Tabella 28 – Tabella riepilogativa dei servizi oggetto di gara (Piano di Bacino del TPL della Regione Basilicata – Aprile 2020).

Ciò nel rispetto e in ottemperanza sia al disposto normativo di cui all'articolo 1 della L.R. n. 7/2014 (che al comma 1 aveva già individuato il bacino di mobilità coincidente con l'ambito regionale) sia al Piano regionale dei Trasporti, confermando metodologicamente quanto già il legislatore regionale aveva stabilito e dimostrando anche sotto il profilo trasportistico come la suddivisione del bacino unico regionale in più lotti di gara consenta doverosamente di perseguire gli obiettivi di efficienza e di economia di scala e di densità che devono imperativamente guidare l'azione della Pubblica Amministrazione.

In sintesi:

- 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;
  - ridurre le differenze e gli squilibri dei rapporti ricavi/costi tra i singoli Lotti di gara (Contratti di servizio);



- 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.

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.