

Trasporto Pubblico Locale - Piano di Bacino

Risoluzione allegata al parere di cui all'art. 58 dello Statuto regionale

Nell'esprimere il parere di competenza della massima Assise regionale, il Consiglio ritiene necessario che,

in sede di approvazione definitiva all'Atto Amministrativo n.90/2020 – DGR n.102 del 14 febbraio 2020 (recante “D.Lgs. 422/1997, LR n.22/98, art. 8 e s.m.i., LR n.7/2014, art. 1 – DCR n.544/2016. Proposta di Piano di Bacino Regionale del Trasporto Pubblico Locale – Trasmissione, ai sensi del comma 5 dell'art.58 dello Statuto Regionale /LR Statutaria n. 1/2016), del documento al Consiglio Regionale ai fini dell'espressione del parere di cui al comma 6 del medesimo art. 58”),

la Giunta regionale modifichi e integri il documento di programmazione ed il Piano di Bacino recependo le indicazioni riportate di seguito.

1. La quantità dei chilometri da mettere a gara nella somma degli UTOR dovrà essere quella “percordanze di progetto” pari a 39.479.332 km. Tramite apposite clausole inserite in sede di documentazione di gara e nuovi contratti di servizio, la quantità totale dei chilometri da mettere a gara (per entrambi gli UTOR) può essere oggetto di “flessibilità contrattuale” che consenta modifiche e/o variazione nell'esercizio delle linee e dei servizi affidati per tutta la durata la vigenza contrattuale.

NON ACCETTATO

2. La clausola di salvaguardia dei livelli occupazionali

Indipendentemente dalla quantità dei chilometri posti a base di gara, DEVE GARANTIRE la continuità occupazionale a TUTTI i lavoratori attualmente impegnati nello svolgimento del TPL, con clausola **"per l'intera durata dell'appalto"**. *Ai fini della effettiva salvaguardia dei livelli occupazionali, alla luce di quanto previsto dall'art. 50 del D.lgs. n.50/2016, del D.Lgs. n. 56/2017 e dalla giurisprudenza amministrativa e costituzionale, prima della predisposizione dei documenti di gara, la Giunta regionale deve ottenere i dati e le informazioni complete relative al personale impiegato dalle aziende aderenti all'attuale affidatario dei servizi TPL (COTRAB) al 31 dicembre 2019, e comunque ad una data anteriore all'apertura delle procedure di licenziamento collettivo: tipo di contratto di lavoro applicato, inquadramento professionale di tutti i dipendenti (conducenti e restante personale amministrativo e tecnico), alla produttività di ciascun lavoratore (i conducenti la produttività corrisponde ai chilometri percorsi ogni anno), alle linee gestite in subappalto tramite*

Trasporto Pubblico Locale - Piano di Bacino

Risoluzione allegata al parere di cui all'art. 58 dello Statuto regionale
altri operatori. A proposito di tali subappalti, il modello organizzativo deve essere in grado di garantire gli attuali livelli occupazionali limitando il subappalto - come consentito dall'art. 105, comma 2 del D.Lgs. n. 50/2016 - a non più del 5% per ciascun lotto; favorendo, in tal modo, l'internalizzazione dei servizi espletati tramite altre ditte e, quindi, la riqualificazione del personale e la qualità degli stessi servizi TPL. Nei documenti di gara, deve essere previsto un punteggio maggiore alle aziende concorrenti che prevedono, oltre a rispetto della clausola sociale (e quindi al mantenimento dei livelli occupazionali) progetti di valorizzazione professionale, utilizzo delle nuove tecnologie a tutela della sicurezza di lavoratori, dei passeggeri e utenti del TPL nonché della qualità dei servizi;

ACCETTATO MANCA la clausola "per l'intera durata dell'appalto".

3. Clausola "anti monopolio" da inserire nei documenti di gara: in ottemperanza all'art. 51, comma 3, del D.Lgs. n. 50/2016 va indicato il numero di lotti che può essere aggiudicato a un solo offerente. Al fine di scongiurare il riprodursi dell'attuale situazione di monopolio, deve essere previsto il divieto di assegnazione di più di due lotti a concorrente.

NON ACCETTATO INTEGRALMENTE

4. Transizione verso mezzi di trasporto a zero emissioni: i documenti di gara devono prevedere meccanismi premianti attraverso l'attribuzione di un maggior punteggio alle offerte tecniche che prevedono la sostituzione degli attuali autobus a gasolio e l'applicazione di tecnologie a "zero emissioni" ovvero che avvalgono di sistemi non inquinanti (ad esempio, motori elettrici, c.d. "e-bus") o che riducono, fino ad azzerarle, le emissioni di anidride carbonica e di polveri sottili.

ACCETTATO

5. Previsione nei contratti di servizio di norme sanzionatorie, rispettivamente: a) nel caso in cui i sistemi GPS dei mezzi TPL non dovessero funzionare per un tempo superiore a 7 giorni; le norme devono prevedere un meccanismo sanzionatorio che incrementa percentualmente l'importo della sanzione irrogata per ogni ulteriore giorno successivo alla scadenza del termine di ripristino della funzionalità dei sistemi GPS (7 giorni) o nel caso in cui tali malfunzionamenti occorranza per più di due volte nell'arco dell'anno; b) nel caso di mancata trasmissione del flusso di dati relativo al numero di passeggeri.

Trasporto Pubblico Locale - Piano di Bacino

Risoluzione allegata al parere di cui all'art. 58 dello Statuto regionale

ACCELTATO

6. Al fine di garantire il diritto alla mobilità di ogni cittadino della Basilicata, pur mantenendo come principio il *load factor* <20%, ogni comune della Basilicata, oltre ai servizi vincolati (trasporto studenti, lavoratori...), deve poter disporre di almeno una coppia di linee negli orari pomeridiani/serali verso i principali nodi della rete CORE. I chilometri necessari potranno essere recuperati razionalizzando le previsioni contenute nella rete CORE regionale.

ACCELTATO

7. Dovranno essere EVITATI tagli a linee dirette da e verso comuni sede di presidi sanitari comprensoriali; per i predetti comuni (sede di presidi sanitari) devono essere previste corse serali (anche a chiamata) con assistenza alla clientela di personale fornito dall'azienda di trasporto: tanto considerato il dato demografico della maggioranza dei 131 comuni lucani (età media della popolazione superiore a quella nazionale, spesso con netta prevalenza di anziani);

ACCELTATO

7 bis. Definizione area di interscambio

La collocazione naturale dell'area di interscambio del Senisese, deve essere individuata nel Comune di Senise, nella considerazione che a livello regionale il ruolo di attrattore principale della mobilità è svolto dai due capoluoghi di provincia, oltre che in una certa misura da Melfi, ma esistono numerose polarità "minori" capaci di aggregare in maniera significativa una notevole quota di mobilità (bipoli Lagonegro-Lauria, Policoro-Pisticci, Senise). La capacità di attrarre mobilità è dovuta al motivo che il Comune di Senise è collocato geograficamente nella parte a sud della Regione, equidistante tra lo Ionio e il Tirreno. Inoltre, è polo scolastico (scuole superiori di 2° grado) di riferimento del Senisese, della Val Sarmento e dei Comuni del Serrapotamo, distaccamento di Uffici Regionali nonché sede di Distretto Sanitario e sede della futura Casa della Salute. Risulta, comunque, essere il centro con il più alto numero di popolazione di quel territorio. Il Comune di Senise dispone di un'area "Terminal Bus" attrezzata e di tutti i servizi connessi, realizzata con fondi finanziati dalla Regione Basilicata (pensilina, illuminazione, bagni pubblici, vicinanza a bar e supermercati), essenziali alle aree di Interscambio e di fatto già utilizzata dalla maggior parte delle linee che confluiscono a Senise da decenni.

Trasporto Pubblico Locale - Piano di Bacino

Risoluzione allegata al parere di cui all'art. 58 dello Statuto regionale

NON ACCETTATO

8. Al fine di armonizzare il Piano alle reali esigenze degli utenti, richiamato l'innanzi riportato punto 1, i capitolati di gara ed i relativi contratti di servizio devono contenere **clausole di flessibilità vincolanti per i partecipanti**, in modo che possano essere periodicamente riprogrammate le percorrenze all'interno ed all'esterno delle singole UTOR; la percentuale dovrà essere non inferiore al 10 % dei chilometri assegnati ed è da inserire come principio premiante nell'assegnazione dei punteggi in fase di gara ;

ACCETTATO

9. Prevedere nelle due UTOR forme sperimentali di servizi ad offerta flessibile ed a chiamata, che garantiscano un migliore e più adatto livello dei servizi nelle aree interne ed a bassa domanda. Tali nuovi servizi dovranno essere pianificati e concordati **con i comuni interessati e con le associazioni dei consumatori**;

ACCETTATO

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

ACCETTATO

11. Soggetto di raccordo, verifica e controllo del sistema di TpL regionale. I 5 capitolati e restanti documenti di gara (per ciascun lotto) devono "integrarsi" tra loro affinché possa essere realizzata sia l'integrazione tariffaria che la bigliettazione unica; in tal senso il capitolato di gara della rete CORE dovrà individuare il soggetto "capofila" del programma regionale di integrazione tariffaria e per la bigliettazione unica; gli altri capitolati di gara dovranno recepire tale previsione; **a tal proposito, si evidenzia che a pag. 19 della Proposta di Piano di bacino (Vol. 2) in 3 UTOR e 5 lotti funzionali, punto 1.3.5 è prevista l'introduzione appunto di una bigliettazione unica e di una tariffa integrata grazie ad un'architettura ITS e alla cooperazione degli enti locali interessati: Regione, Comuni di Potenza e Matera e Province; ora, non risulta che gli Enti interessati dispongano degli strumenti tecnici ed operativi idonei a consentire, in concreto, la realizzazione di una tale "architettura"; alla luce di tanto la diversa "governance" proposta deve passare attraverso un soggetto di raccordo, verifica e controllo del sistema di TpL regionale;**

Trasporto Pubblico Locale - Piano di Bacino

Risoluzione allegata al parere di cui all'art. 58 dello Statuto regionale

ACCETTATO

12. Analisi della domanda potenziale e individuazione di possibili interventi di comunicazione e “marketing” sociale finalizzati ad educare all’uso del mezzo pubblico e, quindi, a far crescere, anche nella percezione di cittadini e utenti la domanda di trasporto pubblico locale di qualità; tali interventi sono assai importanti se si considera che i dati relativi dai quali si evince il coefficiente di riempimento dei mezzi utilizzati sulle singole autolinee rivengono da ciò che le aziende riportano sulla piattaforma del Ministero dei Trasporti; i dati riportati dalle aziende rivengono dal numero di biglietti di corsa semplice, di abbonamenti settimanale e mensili venduti; tali dati, al netto dell’evasione, non riescono a fotografare quella che può essere la domanda potenziale;

ACCETTATO

13. Il sistema tariffario dovrà prevedere esenzioni o riduzioni alle fasce sociali “deboli” (disabili, anziani, studenti, disoccupati, ecc.);

ACCETTATO

14. Il sistema tariffario dovrà essere aggiornato con apposita delibera di Giunta, sottoposta al parere del Consiglio regionale, che deve prevedere un aggiornamento annuale all’indice ISTAT dei prezzi;

ACCETTATO

15. Le proposte di aggiornamento e/o rivalutazione del sistema tariffario possono essere avanzate dalle aziende affidatarie all’Ente di raccordo di cui al punto 11. Le predette proposte dovranno essere esaminata e valutata, ove fondata e accettabile, nella determinazione del PEF (Piano Economico Finanziario); il sistema tariffario aggiornato DOVRA’ entrare in VIGORE esclusivamente con l’entrata in funzione del Sistema di Bigliettazione integrata Unica con i nuovi gestori;

NON ACCETTATO

16. La rete per la emissione dei biglietti deve essere capillare all’interno di ogni comune; l’attuale previsione contenuta nella L.R. n.22/98 si è rivelata fallimentare. La rete di vendita deve essere garantita dalle aziende affidatarie del servizio nel singolo lotto;

Trasporto Pubblico Locale - Piano di Bacino

Risoluzione allegata al parere di cui all'art. 58 dello Statuto regionale

17. In aggiunta alle opzioni contrattuali esistenti, si deve prevedere l'introduzione di un carnet di biglietti di corsa semplice a prezzo scontato. Una tale opzione risponde meglio alla flessibilità di domanda di TPL.

ACCETTATO

18. Contrasto all'evasione e all'elusione tariffaria che erodono il ricavo da traffico: alcuni dati (da validare grazie a dati in possesso delle Province), stimano in quasi il 10% la riduzione dei ricavi da traffico attribuire al mancato acquisto di titoli di viaggio. Considerato che il miglioramento dei ricavi da traffico è uno dei criteri premiali ai fini del riparto delle risorse finanziarie del F.N.T., occorre, rispettivamente:

- prevedere nella redazione dei bandi di gara, la reintroduzione della figura del bigliettaio/controllore almeno sulle corse automobilistiche di maggiore frequenza; negli stessi bandi, accanto al rafforzamento dell'attività di controllo e verifica dei titoli di viaggio da parte di personale specifico, deve essere prevista la stipula di accordi con le forze dell'ordine al fine di garantire la sicurezza sui mezzi;

- attraverso apposite modifiche alle norme della L.R. 22/98, rendere più efficiente e snello il procedimento di irrogazione delle sanzioni prevedendo un rinvio dinamico alla L.689/81 e una sanzione minima e massima;

NON ACCETTATO

19. Integrazione con i PUMS: i Piani di esercizio devono integrarsi durante tutta la durata del contratto con i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS) delle due città capoluogo e dei centri di maggiore dimensione;

ACCETTATO

20. Occorre definire all'interno dei Capitolati di Gara condizioni vincolanti per garantire un livello di *comfort garantito* dal parco mezzi da impiegare nel servizio, stabilendo nei Capitolati una forbice ristretta della media di vita dell'intero parco auto (per esempio 10 anni tra il più nuovo ed il più vecchio), da rispettare per l'intera durata del contratto di servizio. Per tutelare le aziende locali bisognerebbe mettere un punteggio importante per chi è in possesso di officina o deposito nel bacino dove partecipa.

Trasporto Pubblico Locale - Piano di Bacino

Risoluzione allegata al parere di cui all'art. 58 dello Statuto regionale

ACCETTATO

21. Inserire l'obbligo di approvare uno "specifico documento di indirizzi dalla commissione competente per la redazione dei documenti di Gara" ;

NON ACCETTATO

22. Prevedere l'inserimento di una "clausola di salvaguardia" che, successivamente all'aggiudicazione della gara e alla stipula dei contratti di servizio, preveda l'avvio delle attività per i nuovi soggetti affidatari esclusivamente alla conclusione dell'iter di aggiudicazione di tutti e tre lotti di gara relativi ai tre lotti extraurbani (Rete regionale +2 UTOR provinciali); tanto al fine di non generare criticità e difficoltà operativa nell'esercizio dei servizi di TPL; tale condizione dovrà altresì essere inserita nell'atto di proroga con l'attuale gestore;

ACCETTATO

23. Integrare il Piano di Bacino e i documenti di gara con il riferimento al neo costituito Osservatorio dei Trasporti (istituito il 7 Marzo scorso) a parziale ottemperanza di quanto previsto all'Art. 6 comma b) della legge 22/1998 e confermato dall'Art 32 e 3 della Legge Regionale N. 49 del 6 novembre 2015 di riordino delle competenze tra Regione e Province; nell'Osservatorio dei Trasporti, ai sensi della normativa vigente devono essere ammessi tutti i soggetti e le organizzazioni sindacali e dei consumatori che si occupano di TPL;

NON ACCETTATO

24. Inserire nei documenti di gara delle premialità nel punteggio da assegnare all'offerta tecnica per i concorrenti che offriranno linee di trasporto incrementative rispetto a quelle previste nel Piano di Bacino Regionale del TPL a partire:

- dalle linee stagionali balneari di collegamento con la **Costa Jonica Lucana;**
- **corse turistiche non solo balneari su richiesta anche dirette verso altre aree di particolare interesse turistico e culturale ad esempio Parco del Pollino, Parco del Vulture, Venosa, Melfi, Maratea, Matera ed altre località a vocazione turistica e/o di particolare interesse ambientale e/o paesaggistico;**
- dalle linee di collegamento A/R tra gli aeroporti di **Bari-Palese verso la città di MATERA** sino ad un numero di almeno 8 al giorno ; - **dalla linea Aeroporto Potenza - Napoli** - dalle linee di collegamenti con la FCA di Melfi per l'intero anno e compreso i festivi;

Trasporto Pubblico Locale - Piano di Bacino

Risoluzione allegata al parere di cui all'art. 58 dello Statuto regionale

ACCETTATO parzialmente

25. Calcolo dei Costi Standard. Prima della determinazione degli importi da mettere a base di gara venga calcolato con l'applicazione scientifica e rigorosa indicata nella disciplina di dettaglio contenuta nel Decreto ministeriale n. 157 del 28 marzo 2018. La stessa definisce i costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e i criteri di aggiornamento e applicazione degli stessi, descrivendo in modo analitico, la determinazione dei costi standard nel senso: - del reperimento dei dati alla base del calcolo (tra i quali la ricognizione dei livelli essenziali delle prestazioni che gli enti garantiscono e dei relativi costi); - dei procedimenti di elaborazione del calcolo; - dell'ambito di applicazione degli stessi.

NON ACCETTATO

26. Costo a chilometro. Nei documenti di gara il **costo a chilometro** posto a base di gara NON potrà essere soggetto a ribasso se non per una quota accettabile massimo del 10% a cui attribuire il punteggio massimo riservato per il parametro prezzo (offerta economica).

NON ACCETTATO

27. Miglioramenti linee:

- **Le “coppie” di corse festive tra Matera e Bari previste nella proposta di Piano siano estese anche ai giorni feriali in modo che complessivamente tra Matera e l'Aeroporto di Bari vi siano in totale 8 coppie di corse** cui si aggiungerebbero le 3 coppie di competenza della Regione Puglia per un totale di 11 coppie di corse, ciò mediante revisione delle percorrenze di progetto previste nell'ambito della rete regionale;

- **Alle linee Pignola – Potenza e Tito – Potenza si aggiungano come sub – urbane anche le linee Potenza – Avigliano e Potenza Pietragalla.** - tutte le linee che hanno destinazione “Ospedale San Carlo” devono proseguire e terminare presso l'Università degli Studi della Basilicata in Contrada Macchia Romana;

NON ACCETTATO

28. Testo Unico delle leggi sul TPL regionale, al fine di coordinare le leggi regionali proliferate disordinatamente nel settore del trasporto pubblico regionale.

I Consiglieri Regionali

Trasporto Pubblico Locale - Piano di Bacino

Risoluzione allegata al parere di cui all'art. 58 dello Statuto regionale

Luca Braia Italia Viva

Mario Polese Italia Viva

Roberto Cifarelli PD

Marcello Pittella PD

Carlo Trerotola Prospettive Lucane

Gianni Leggieri Mov 5S

Giovanni Perrino Mov 5S

Carmela Carlucci Mov 5S