



Consultazione ex Delibera ART 154/2019

Seduta pubblica: presentazione del Documento di Consultazione



Regione Umbria



Agenzia Unica
per il Trasporto
Pubblico Locale

umbria
mobilità

9 febbraio 2023



La gara: attività preliminari

Umbria Mobilità (di seguito, l'Agenzia) ha avviato la procedura di gara per l'affidamento dei servizi di TPL su gomma urbani ed extraurbani del Bacino Unico Regionale.

Le attività già realizzate sono le seguenti:

- pubblicato l'08/08/2018 e rettificato il 03/01/2023 l'**Avviso di pre-informazione**, di cui all'art. 7, paragrafo 2 del Regolamento (CE) 1370/2007;
- costruita la «data room» tramite la raccolta dei dati presso gli attuali gestori (al 31 dicembre 2020):
 - Beni strumentali: materiale rotabile;
 - Beni strumentali: Impianti (rimesse, officine, uffici, ecc.)
 - Personale;
 - ICT;
 - Fermate
- approvato lo Schema di **Protocollo d'Intesa tra Regione e Enti Locali**;
- definito la prima bozza di **Piano degli investimenti** per il rinnovo del materiale rotabile;
- convocata l'**odierna seduta pubblica di Consultazione** con i portatori di interesse.



La gara: attività preliminari

Le attività in corso sono le seguenti:

- aggiornamento del **Piano degli investimenti** per il rinnovo del materiale rotabile;
- avviata la definizione del **Nuovo Sistema tariffario Regionale Integrato**;
- avviato il Piano per la **Centrale regionale di monitoraggio e clearing**;
- in via di completamento il **Nuovo Piano di Bacino Unico Regionale**;
- predisposta e inviata all'ART la **Relazione sui Lotti di Gara (DI. ART 48/2018)**
- avviata la consultazione sulla **clausola sociale** (misura x delibera ART 154/2019);
- definiti i **costi standard di riferimento** per la redazione dei **Piani Economici e Finanziari Simulati** dei lotti di gara che definiranno le basi d'asta;
- in corso di redazione la **Relazione di Affidamento** che riporterà, tra l'altro, gli esiti della presente **Consultazione** con i portatori di interesse.



La gara: i prossimi passi

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

- Conclusione della procedura di consultazione;
- Pubblicazione della **Relazione di Affidamento** (Misura 2 Delibera ART. 154/2019);
- Predisposizione del **PEFS** (Piano economico e finanziario simulato);
- Predisposizione degli **atti di gara**;
- Acquisizione della **documentazione definitiva** relativa al personale ed ai beni oggetto di subentro;
- Pubblicazione del **bando di gara**.

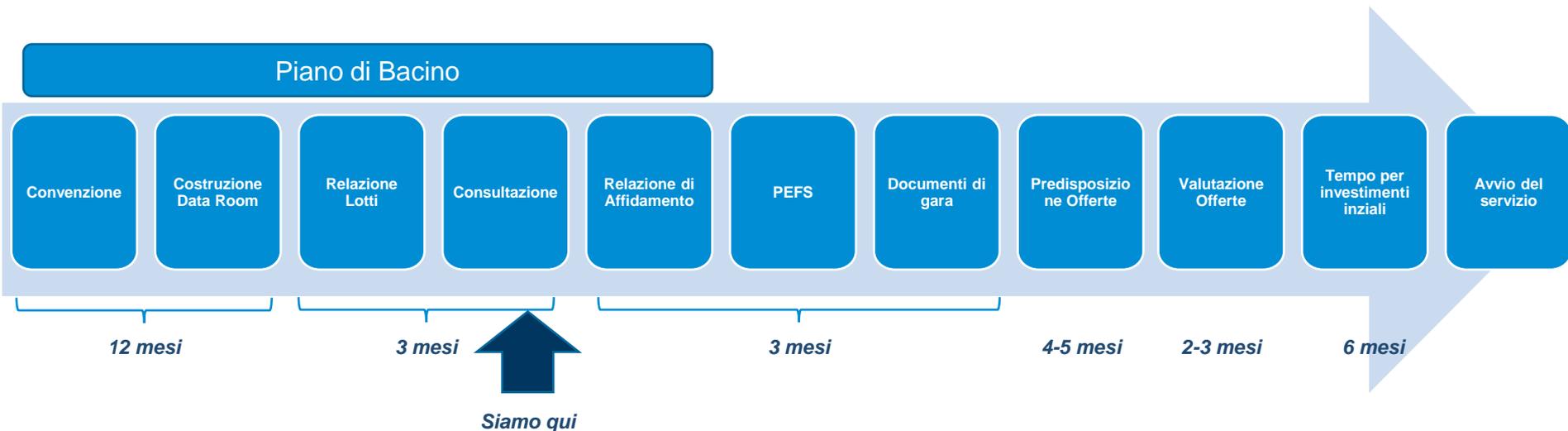
Al termine della presentazione sono indicate le tempistiche delle prossime scadenze.



I tempi

Il percorso di gara, è complesso ed è scandito dalla Delibera ART 154/2019. Complessivamente Occorrono circa 2 anni mesi dall'avvio delle procedure all'avvio del servizio.

Oltre ai tempi per le attività propedeutiche, per la preparazione della documentazione e per la fase di gara vera e propria, occorre prevedere il tempo da lasciare all'Aggiudicatario per poter essere operativo. In considerazione delle ipotesi sui beni indispensabili di cui al presente documento tale tempo potrà essere contenuto, consentendo di avviare i servizi affidati all'inizio del 2024.



La gara: i servizi

La prima ipotesi prevista nel Piano di Bacino regionale in corso di redazione individua la dimensione dei servizi da porre a gara analoga a quella dei servizi oggi eserciti (dopo la riduzione effettuata a giugno 2022) e pari complessivamente a:

26.100.000 vett*km annue.

L'ipotesi che è stata individuata nella Relazione (attualmente al vaglio dell'ART per l'espressione del parere preventivo) è di articolare i servizi automobilistici del bacino in quattro Lotti:

1. Servizio urbano e suburbano di Perugia e servizio di navigazione sul Lago Trasimeno;
2. Servizio extraurbano di Perugia;
3. Servizio urbano ed extraurbano dell'area di Foligno e Spoleto;
4. Servizio urbano ed extraurbano della Provincia di Terni.

4 Lotti	Nome Lotto	Descrizione	
LOTTO 1	AM PERUGIA	SUBURBANO PG	1.100.000
LOTTO 1	AM PERUGIA	<u>URBANO PG+AS</u>	6.400.000
LOTTO 2	PERUGIA	EXTRAURBANO PG	4.700.000
LOTTO 2	PERUGIA	URBANI MINORI PG	1.600.000
LOTTO 3	SPOLETO	EXTRAURBANO SP	2.000.000
LOTTO 3	SPOLETO	URBANI MINORI SP	3.000.000
LOTTO 4	TERNI	EXTRAURBANO TR	4.000.000
LOTTO 4	TERNI	URBANO TR	2.300.000
LOTTO 4	TERNI	URBANI MINORI TR	1.000.000
Totale Lotto 1			7.500.000
Totale Lotto 2			6.300.000
Totale Lotto 3			5.000.000
Totale Lotto 4			7.300.000
TOTALE			26.100.000

Relazione di Affidamento (RdA)

La Delibera ART 154/2019 definisce la RdA come:

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

Pertanto la RdA:

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



Procedura di Consultazione

La Misura 3 della Delibera ART 154 del 2019 (Regolamento ART) dispone che:

«l'EA individua l'elenco dei **beni strumentali** all'effettuazione del servizio oggetto del nuovo affidamento, successivamente pubblicati unitamente alla documentazione che disciplina la procedura»

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

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



Procedura di Consultazione: altre tematiche

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

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

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



Beni oggetto di verifica

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

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

Si segnala che le analisi di cui al presente documento si basano sulla *Data Room* che fa riferimento alla situazione al 31/12/2020. I dati saranno oggetto di aggiornamento al 31/12/2022 ai fini della redazione dei documenti di gara.

Le analisi seguenti tengono conto degli investimenti previsti (ed in parte già attuati) nel corso del biennio 2021-2022 e saranno aggiornate nella Relazione di Affidamento sulla base della verifica dell'attuazione degli investimenti da parte dei Gestori attuali e delle scelte in merito ai beni essenziali o indispensabili così come derivanti dalla presente Consultazione.

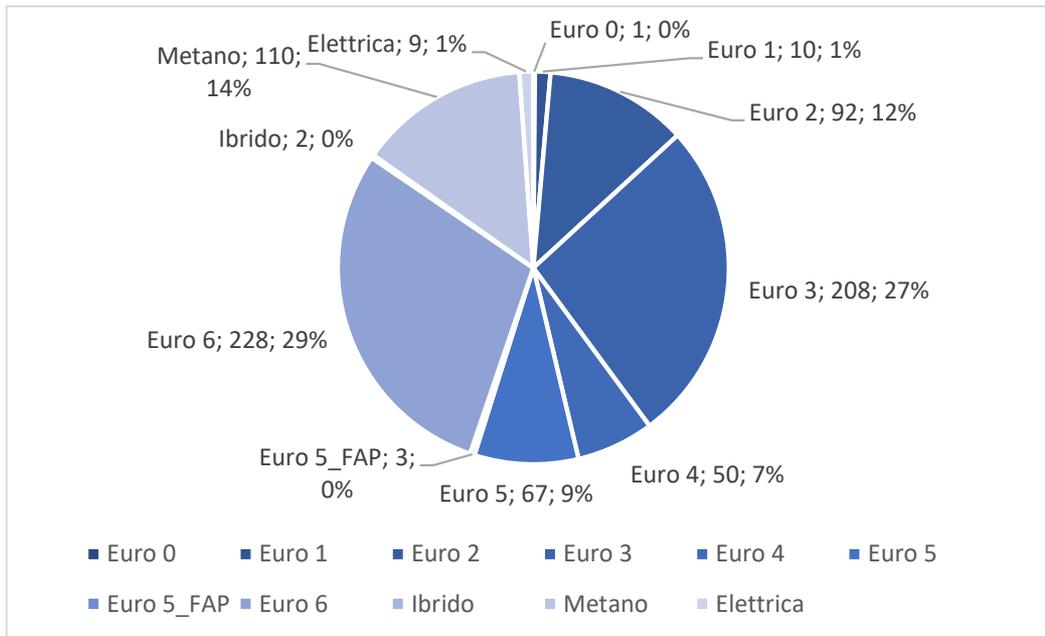


Autobus: il parco attuale

Il parco attualmente impiegato su tutti i servizi oggetto di gara è pari a 780 veicoli (303 urbani e 477 extraurbani). L'età media complessiva del parco come rilevato all'1/1/2021 e calcolata al 31/12/2022 è di 13,8 anni.

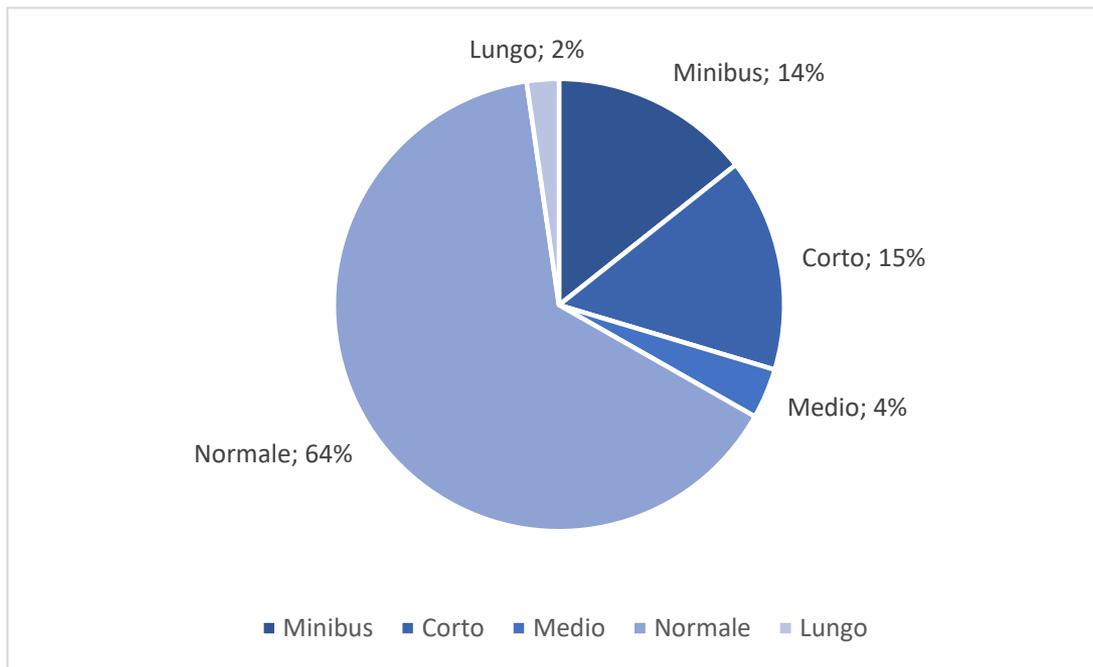
La distribuzione per classe ambientale ed alimentazione evidenzia la presenza una quota del 40% di autobus inferiori ad Euro 4 (10 Euro 1, 92 Euro 2 e 208 Euro 3).

Classe ambientale	Totale
Euro 0	1
Euro 1	10
Euro 2	92
Euro 3	208
Euro 4	50
Euro 5	67
Euro 5_FAP	3
Euro 6	228
Ibrido	2
Metano	110
Elettrica	9
Totale	780



Autobus: il parco attuale per tipologia

La flotta è composta prevalentemente da veicoli normali da 12 mt (64%), mentre i corti (7-8 mt) sono il 15% e i minibus (meno di 7 mt) il 14%.

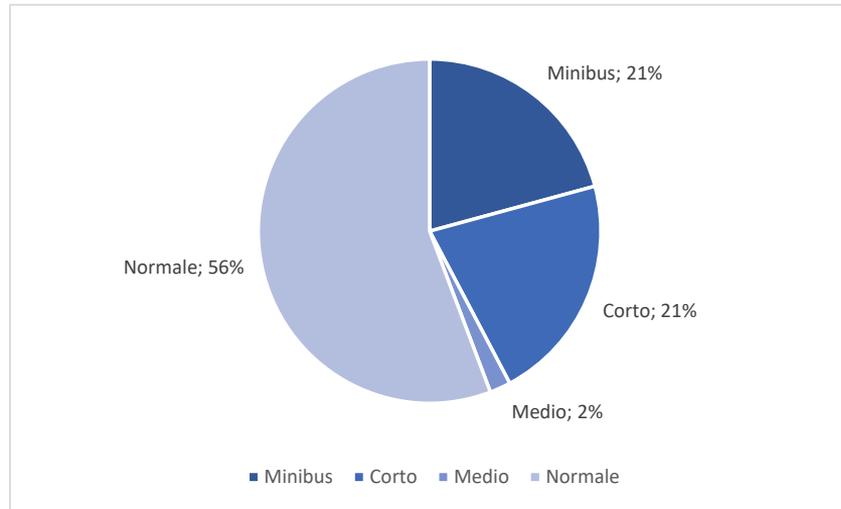
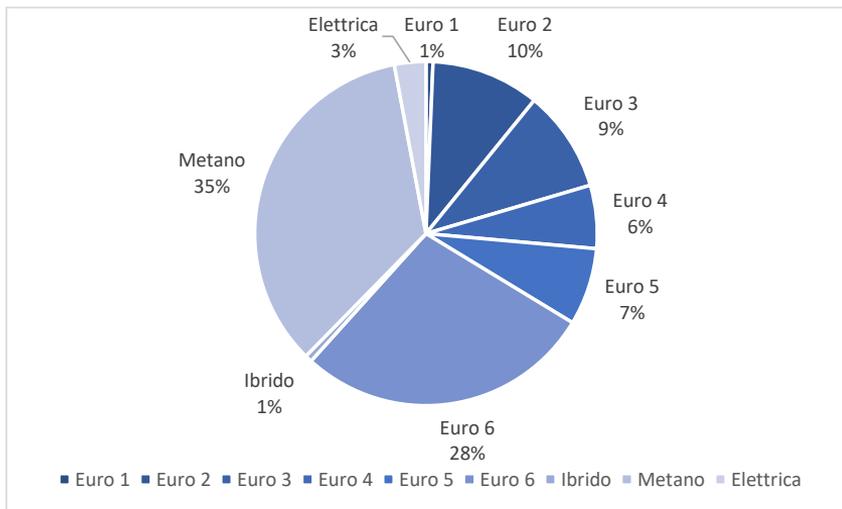


Autobus: il parco urbano

Il parco impiegato nei servizi urbani è pari a 303 veicoli. L'età media è di 13,1 anni.

Gli autobus di classe Euro 2 ed Euro 3 sono complessivamente 62, pari al 20,4%.

La flotta è composta prevalentemente da veicoli normali da 12 mt (56%), corti da 7-8 mt (21%) e minibus da meno di 7 mt (21%).

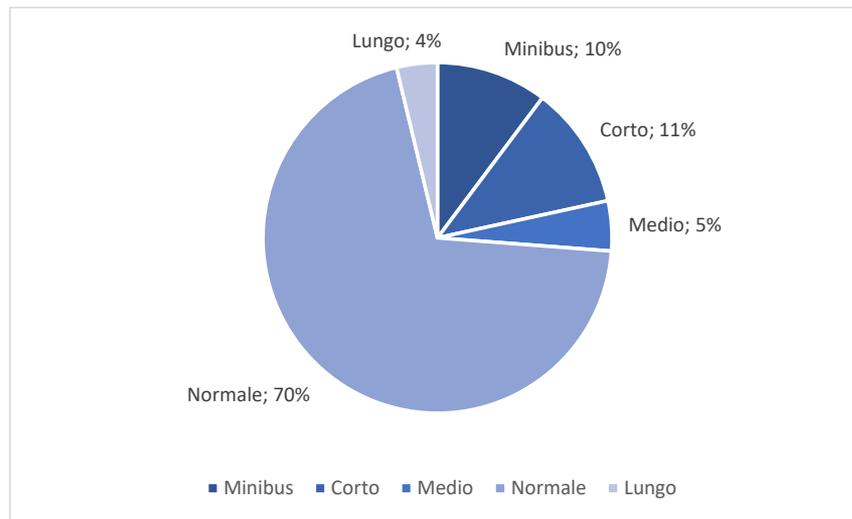
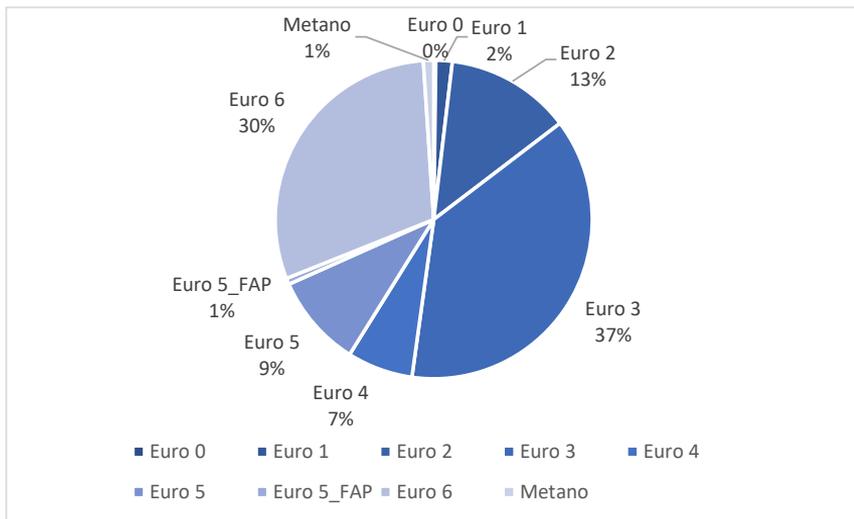


Autobus: il parco extraurbano

Il parco attualmente impiegato nei servizi extraurbani è pari a 477 veicoli. L'età media è di 14,3 anni.

I veicoli di classe inferiore a Euro 4 ammontano complessivamente a 249, pari al 52,2%.

La flotta è composta prevalentemente da veicoli normali da 12 mt (70%) e in misura marginale da corti da 7-8 mt (11%) e minibus da meno di 7 mt (10%).



Autobus: parco necessario

Il parco necessario per l'esercizio dei servizi oggetto della gara è stato calcolato sulla base delle corse contemporanee in ora di punta. Il calcolo preliminare è stato effettuato sull'attuale PdE e sarà aggiornato a valle della definizione del nuovo Piano di Bacino e del conseguente PdE.

Il Metodo utilizzato per calcolarlo prevede i seguenti passaggi:

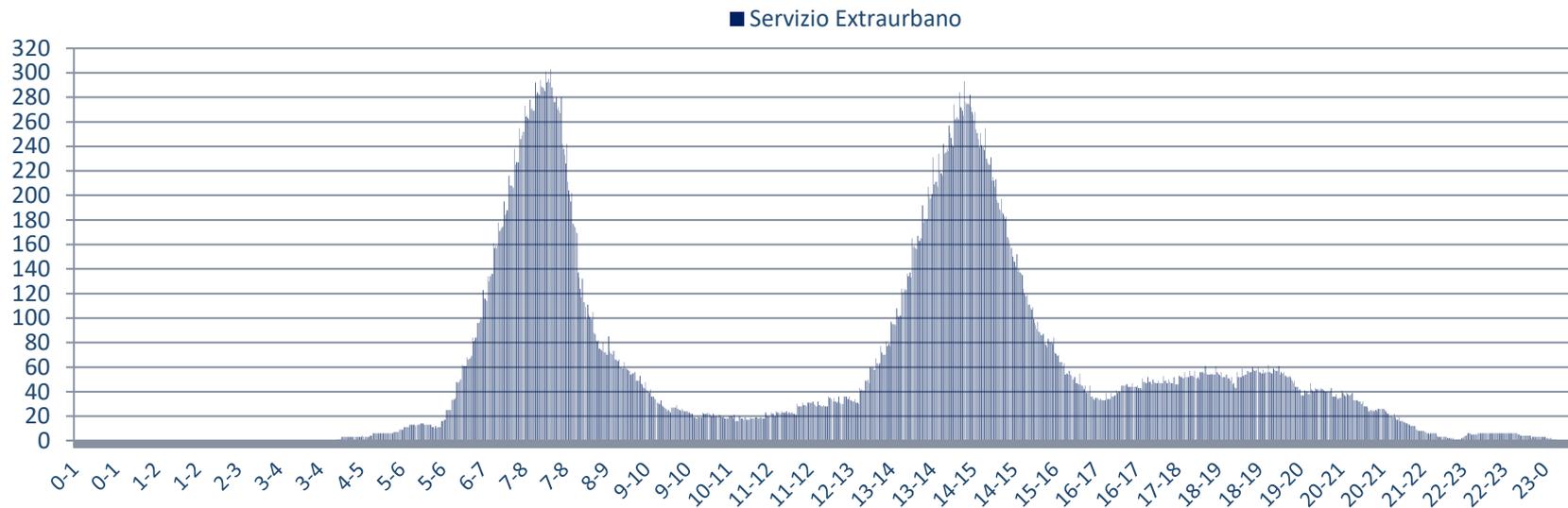
- **Calcolo del MIV** (Massimo Impiego Veicoli), tramite l'analisi delle corse contemporanee massime nella fascia oraria 07.00-09.00, che corrispondono al numero minimo di autobus tecnicamente necessari per svolgere il servizio;
- **Correzione** di tale dato, in modo parametrico, per tenere conto della rigidità nella distribuzione dei mezzi sull'intero lotto (incremento del **10%**);
- **Aggiunta di una quota di scorte tecniche** per la manutenzione dei mezzi e gli imprevisti (ulteriore incremento del **25%**).

L'applicazione di tali percentuali di incremento può considerarsi **ampiamente cautelativa**, anche in considerazione del considerevole ringiovanimento della flotta che deriverà dal massiccio piano investimenti previsto (si veda più avanti)



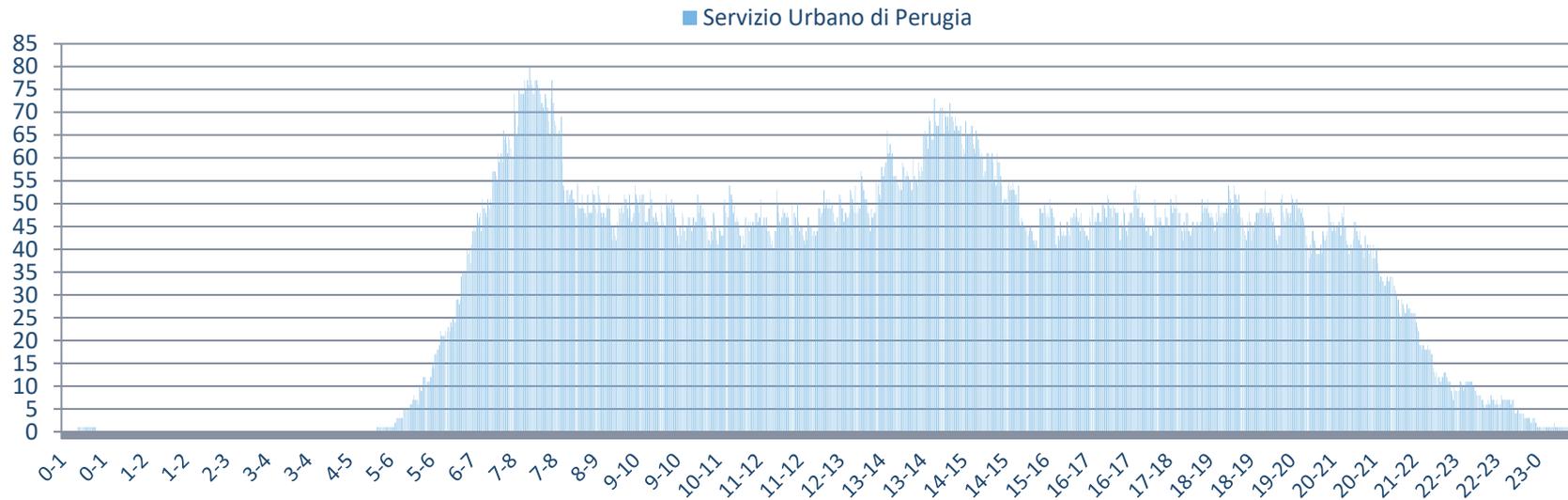
Parco necessario servizio extraurbano: MIV

Il MIV per i servizi extraurbani del bacino unico regionale rappresenta il numero di corse attive in linea nello stesso istante. Il massimo impiego di veicoli si raggiunge in corrispondenza della fascia di punta mattutina (ore 7:35) per **un totale di 303 corse contemporanee**.



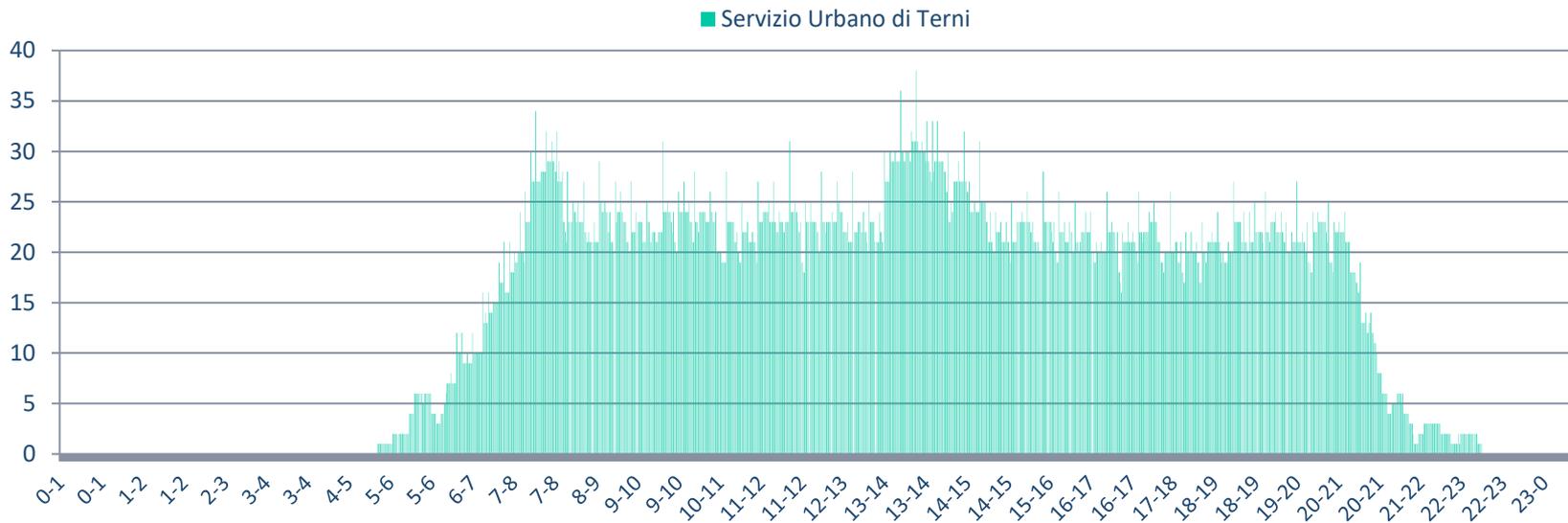
Parco necessario servizio urbano di Perugia: MIV

Il MIV per il servizio urbano di Perugia presenta un andamento della distribuzione delle corse contemporanee con accentuazione delle punte mattutina e pomeridiana, mentre nel resto della giornata è sostanzialmente costante. Il massimo impiego è pari a **80 veicoli** alle ore 7:25 del mattino.



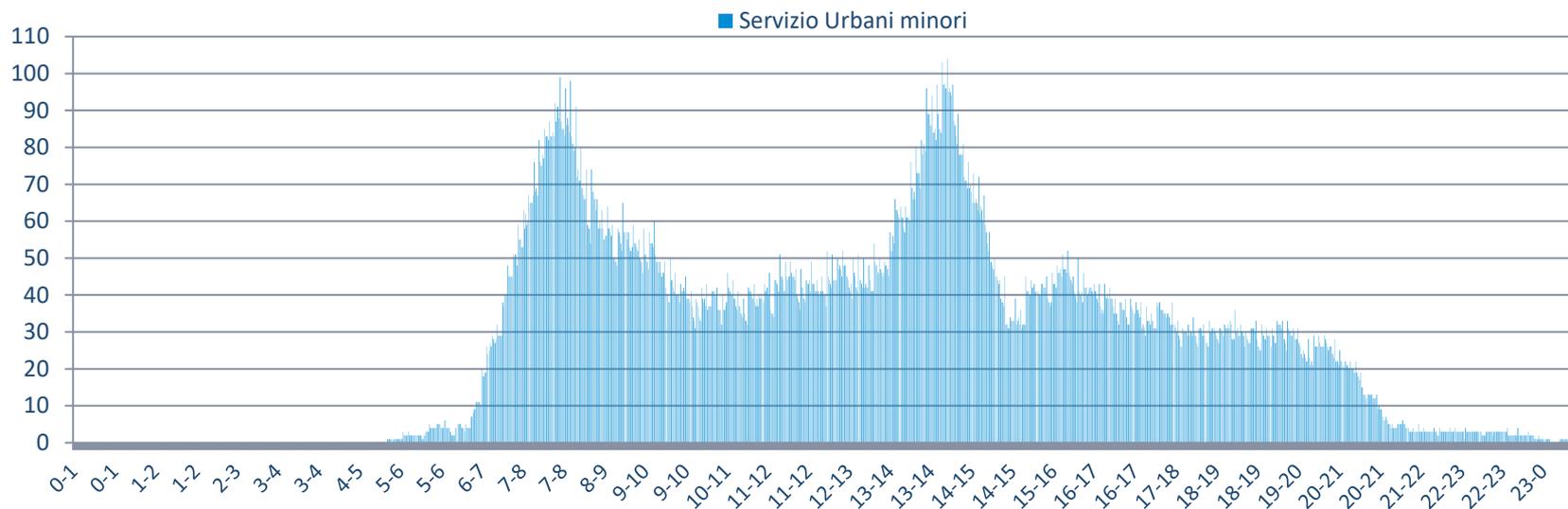
Parco necessario servizio urbano di Terni: MIV

Il servizio urbano di Terni, al netto delle linee Telebus, presenta un massimo assoluto di corse contemporanee **pari a 36** alle ore 13:30.



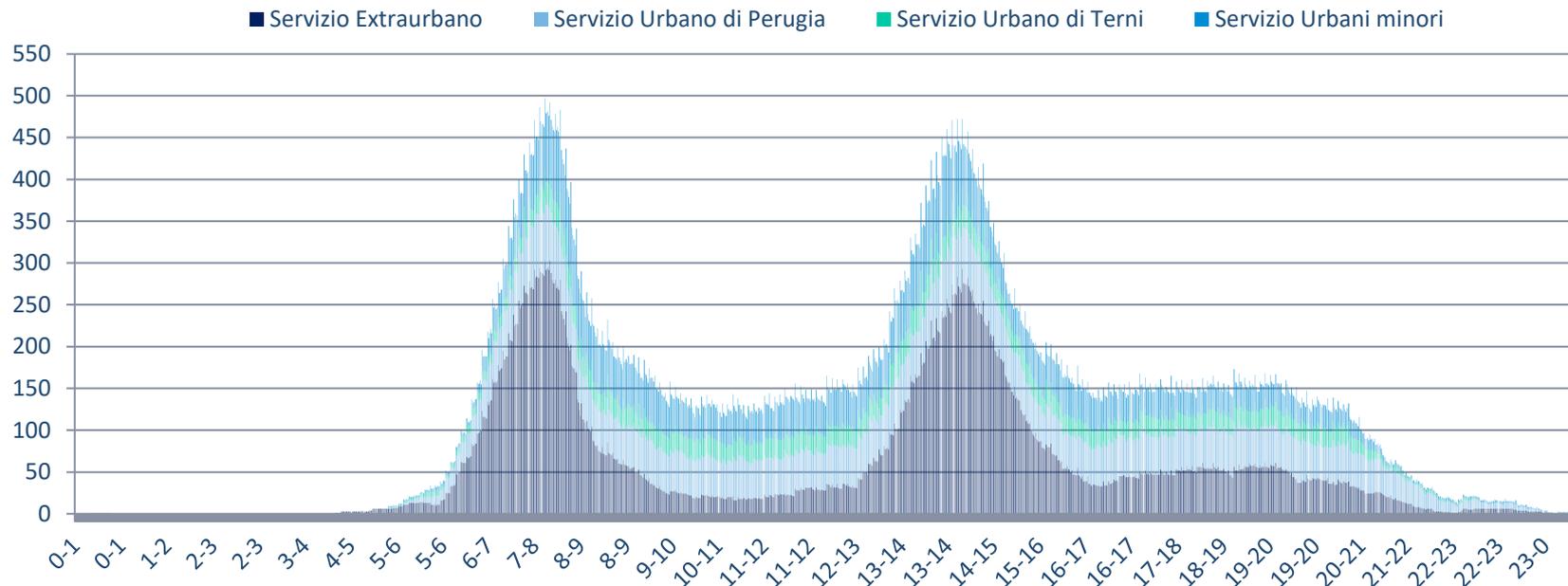
Parco necessario servizio urbano dei comuni minori: MIV

Al netto della funicolare di Orvieto, i servizi urbani minori nel loro complesso hanno una distribuzione di veicoli in linea nello stesso istante rappresentata nel grafico sottostante. In questo caso il massimo impiego di veicoli contemporaneamente è **pari a 102 veicoli**.



Parco necessario complessivo: MIV

L'insieme di tutti i servizi erogati in ambito regionale vede **un massimo di circa 500 corse contemporanee** in esercizio nella fascia di punta del mattino.



Parco necessario: quantificazione

Applicando la metodologia descritta, **gli autobus stimati come «necessari» per l'effettuazione del servizio oggetto di gara sono complessivamente 680** (come dettagliato nella tabella per singolo Bacino/tipologia di servizio).

Il parco attuale è invece di 780 veicoli. Si ritiene che tale numero non sia ottimale anche a causa dell'elevata età media che riduce l'affidabilità media degli autobus ed aumenta le scorte necessarie.

MIV	Correzione tecnica (10%)	Scorte (~25%)	Parco necessario	Parco attuale
500	50	130	680	780

Beni essenziali/indispensabili: Condizioni

In base alla Misura 4 dell'Allegato A alla delibera ART 154/2019, per individuare i beni «indispensabili» e quelli «essenziali» per l'effettuazione del servizio di TPL devono essere verificate cumulativamente diverse condizioni.

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

Beni «Essenziali»	Beni «Indispensabili»
Condivisibilità	Non Condivisibilità
Non Sostituibilità	Non Sostituibilità
Non duplicabilità a costi socialmente sostenibili	Non duplicabilità a costi socialmente sostenibili
Dominanza	



Materiale rotabile: applicazione dei criteri ART

La verifica delle condizioni proposta è la seguente:

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

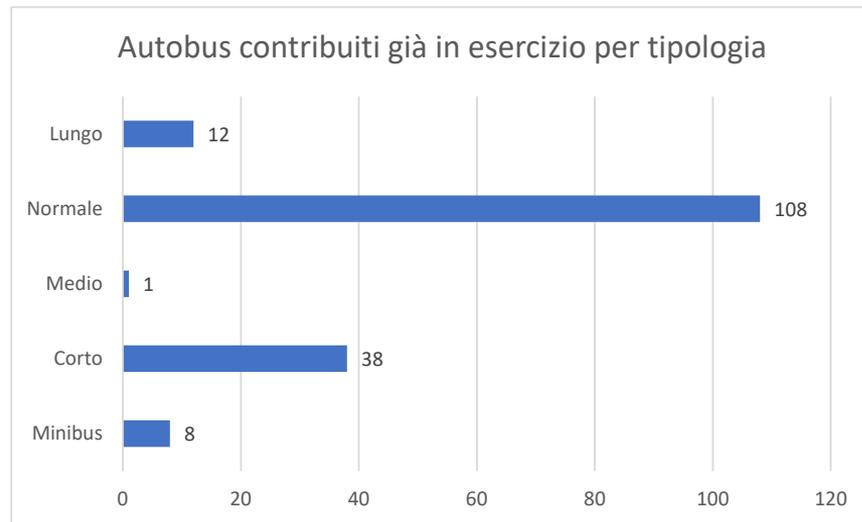


Autobus Indispensabili

- La condizione di «non sostituibilità» è verificata per il parco necessario precedentemente quantificato.
- La condizione di «non duplicabilità», pur prevedendo un congruo periodo di tempo tra l'aggiudicazione e l'avvio del servizio (tale da consentire di acquistare sul mercato autobus, nuovi e/o usati in numero sufficiente), è verificata per una parte del parco corrispondente agli autobus acquistati con contributo pubblico la cui vita tecnica non sia ancora esaurita (il costo non sarebbe «socialmente sostenibile»).

Pertanto, applicando il criterio di vita tecnica pari a **15 anni** (al 01/07/2024, data stimata per l'avvio dei contratti di servizio affidati tramite la gara in oggetto), possono essere considerati in via preliminare come **indispensabili i 167 autobus acquistati con contributo pubblico** (pari a circa il 24,5% del parco necessario) che operano già (al 01/01/2021) nei servizi di TPL.

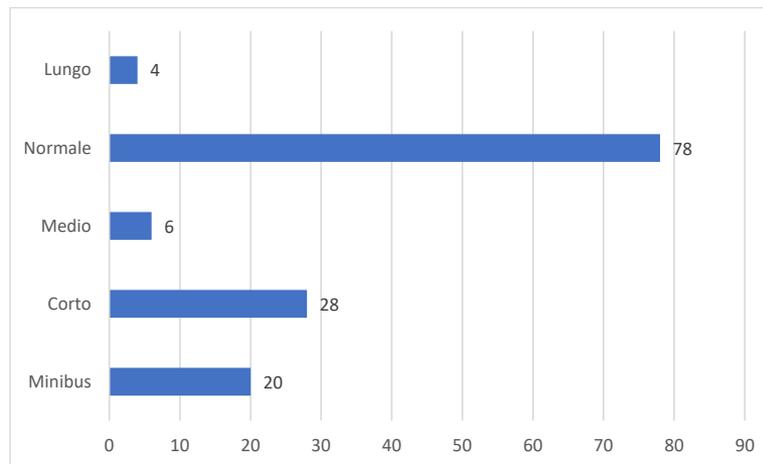
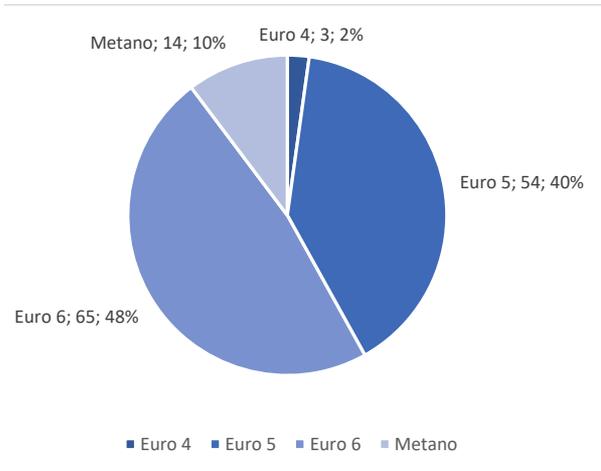
Ad essi si aggiungeranno anche i **154 autobus già ordinati** dagli attuali gestori (e acquistati con contributo pubblico) per complessive **371 vetture**.



Autobus Disponibili

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

Tuttavia, possono essere presi in considerazione solo gli autobus che avranno almeno un anno di vita utile residua alla data di avvio del servizio, prevista per il primo luglio 2024. Si stima che gli autobus disponibili che rientrano in questo range di età saranno pari a **136**, di cui 81 impiegati nei servizi extraurbani e i restanti 55 in quelli urbani.



Piano investimenti per il rinnovo del materiale rotabile propedeutico all'avvio dei servizi oggetto di gara

Oltre agli autobus già circolati (alla data del 30/06/2022) saranno messi a disposizione degli aggiudicatari gli ulteriori autobus che saranno acquisitati con contributi pubblici e che ancora non erano presenti nel parco degli attuali gestori.

Inoltre, nel corso dell'affidamento saranno acquisitati ulteriori autobus in sostituzione di quelli che ne frattempo avranno raggiunto la fine della loro vita tecnica.

È stato, pertanto, predisposto un Piano degli Investimenti finalizzato ai seguenti obiettivi:

- assicurare un adeguato parco di autobus indispensabili, da trasferire al/i gestore/i subentrante/i che si aggiudicheranno la gara;
- semplificare il subentro nell'attuazione degli investimenti che si attueranno a cavallo dell'aggiudicazione della gara e del potenziale cambiamento di gestore;
- permettere una significativa riduzione dell'età media del parco ed avviare la conversione ecologica del parco verso alimentazioni *low emission* (Metano e ibridi) e *zero emission* (Elettrici e ad Idrogeno).



Agenzia come società Patrimoniale

Al fine di dare valore e rafforzare la funzione pubblica svolta dalla Regione e consentire una rapida e più ampia realizzazione del Piano investimenti, nonché ad assicurare la massima contendibilità della gara la Giunta Regionale dell'Umbria, con la **D.G.R. n.520/2022** ha individuato l'Agenzia Unica per la Mobilità ed il Trasporto Pubblico come **soggetto attuatore del piano degli investimenti** per il rinnovo del parco autobus TPL:

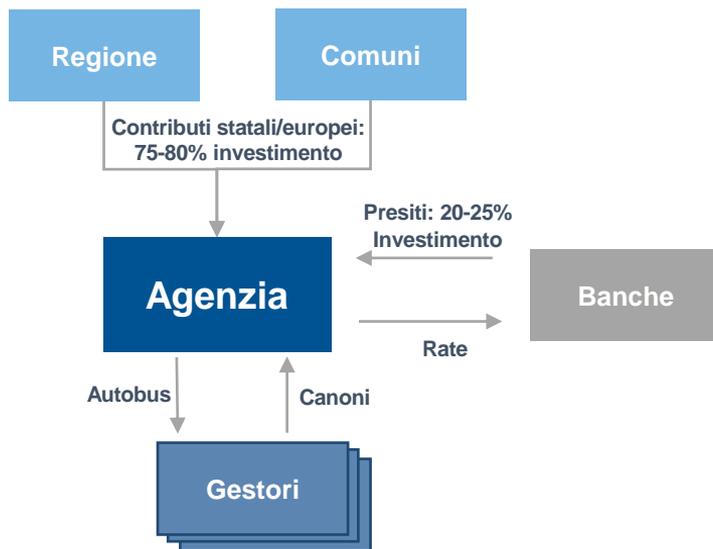
«L'agenzia Unica per la Mobilità ed il Trasporto Pubblico è individuata quale soggetto attuatore per gli investimenti finalizzati al rinnovo del materiale rotabile su gomma per i servizi di Tpl, di competenza della Regione»

«per gli analoghi investimenti a gestione diretta dei Comuni di Terni e Perugia, qualora gli stessi intendano conformarsi agli indirizzi regionali, questi ultimi dovranno disciplinare con appositi atti i loro rapporti con l'Agenzia»



Agenzia come soggetto attuatore: architettura

La nuova architettura di governance degli investimenti prevede che l'Agenzia riceve i contributi pubblici Statali ed Europei (per il 75-80%) regionali e comunali (tramite apposite convenzioni) e si finanzia sul mercato bancario e/o obbligazionario (per il 20-25%) per reperire le ulteriori risorse necessarie, coprendo le relative rate tramite i canoni incassati dai gestori.



Agenzia come soggetto attuatore: Vantaggi

Gestione pubblica del patrimonio funzionale al TPL	Piena gestione pubblica del patrimonio funzionale al TPL, inteso come bene pubblico in quanto acquistato in misura largamente prevalente con risorse pubbliche e con vincolo di destinazione.
Governo diretto della Regione del Piano di rinnovo	Il Piano di rinnovo del parco bus resta pienamente in mano pubblica: scelta delle tipologie di autobus, scelta delle alimentazioni (gasolio, metano, elettrico, idrogeno), scelta delle caratteristiche dimensionali; scelta della distribuzione sul territorio.
Rapida e completa attuazione del Piano investimenti	Si garantisce la rapida e completa attuazione del Piano investimenti, senza essere vincolati alle esigenze e preferenze dell'attuale gestore;
Flessibilità nella gestione del Parco autobus	La proprietà dell'Agenzia rende possibile un'allocazione flessibile del parco sui diversi lotti, per assicurare un'equilibrata composizione del parco ed l'adattamento all'evoluzione del servizio nel tempo
Leva finanziaria	Tramite un cofinanziamento di Umbria mobilità è possibile: <ul style="list-style-type: none">• acquistare un maggiore numero di bus a parità di risorse• anticipare parte dell'investimento rispetto alle scadenze dei fondi nazionali disponibili
Recupero IVA	Nel caso di acquisto diretto da parte della Regione, l'IVA sugli acquisti sarebbe irrecuperabile
Riduzione rischio di mercato per i gestori	L'incertezza circa l'evoluzione nel tempo sia delle tecnologie (elettrico, idrogeno, metano, ecc.) sia dei costi di acquisto e rinnovo (batterie per elettrici) rappresenta un rischio di difficile gestione per l'Impresa affidataria
Maggiore contendibilità della gara	Grazie alla minimizzazione degli investimenti che l'aggiudicatario dovrebbe sostenere ed alla terzietà dell'Agenzia/Proprietaria del parco, si assicura una maggiore contendibilità della gara ed una riduzione dei tempi del subentro dell/i nuovo/i gestore/i
Anticipazione degli investimenti	E' possibile anticipare gli investimenti previsti dai fondi pluriennali senza attendere l'esito della gara TPL.



Risorse destinate al rinnovo della flotta

Le numerose linee di finanziamento statali ed europee, già stanziare fino al 2035 (coprendo quindi quasi interamente il periodo di affidamento), consentono di rinnovare drasticamente l'attuale flotta e di sostenere gli ulteriori acquisti necessari durante l'affidamento per i rimpiazzi.

Allo stato attuale risultano disponibili **finanziamenti (in parte già impegnati) per complessivi 132,4 milioni di euro**, di cui:

- 80,5 milioni di competenza della Regione Umbria;
- 25,4 milioni di competenza del Comune di Perugia;
- 26,5 milioni di competenza del Comune di Terni.

Circa la metà di tali fondi sono impiegabili prima dell'avvio dei servizi oggetto di gara.

Linee di finanziamento	Gestione	Importo
D.M. 81/2020	Regione Umbria	51.697.376 €
D.M. 71/2021 (19-23)	Comune Perugia	2.169.203 €
D.M. 71/2021 (24-33)	Comune Perugia	14.793.270 €
D.M. 71/2021 (24-33)	Comune Terni	13.360.302 €
D.M. 234/2020	Comune Terni	6.733.138 €
D.M. 223/2020	Regione Umbria	7.740.909 €
D.M. 315/2021	Regione Umbria	10.139.185 €
D.M. 530/21	Comune Perugia	8.458.513 €
D.M. 530/21	Comune Terni	6.459.146 €
D.M. 256/2022	Regione Umbria	10.905.600 €
	Totale	132.456.642 €

Sono **esclusi dal computo**: i 14 mln € di competenza del Comune di Perugia per il progetto BRT; i 14,78 mln € derivanti dalle risorse del MIT 345/16 (annualità 15-16), del MIT 25/17 e quelle del POR FESR 2014-2020, già utilizzate o comunque già impegnate.



Scelte relative all'alimentazione della nuova flotta

Strategia del Piano è di introdurre gradualmente gli autobus elettrici nella flotta tenendo conto che:

- **l'efficienza e l'autonomia** delle batterie degli e-bus **tenderà a crescere** nei prossimi anni;
- il **prezzo unitario degli autobus elettrici** si prevede **possa calare** progressivamente.

Per la flotta iniziale si prevede di acquistare:

- per il servizio urbano **solo autobus a zero emissioni** (elettrici o a idrogeno);
- per il servizio extraurbano **autobus a metano (70%) e a gasolio (30%)**.

Per i rimpiazzi (dal 2025 in poi) si prevede:

- per il servizio urbano di continuare ad acquistare solo autobus a zero emissioni (elettrici o a idrogeno);
- per il servizio extraurbano, di acquistare per il 50% vetture a metano e per 50% elettriche (da impiegare sulle tratte più brevi/suburbane).

Con i seguenti obiettivi:

- **Stop** all'acquisto di autobus **Diesel** a partire **dal 2025**;
- Raggiungere nel 2033 l'**80% di flotta zero/low emission** (di cui 65% elettrico e 15% ibrido) **per l'urbano**;
- Raggiungere nel 2033 il **60% di flotta zero/low emission per l'extraurbano**.



Piano investimenti: risorse necessarie

Obiettivo Piano Investimenti affidato all’Agenzia è quindi mettere a disposizione dei nuovi operatori **l’intera flotta** e realizzare le infrastrutture funzionali (impianti di ricarica elettrica e metano), nonché di gestire il rimpiazzo delle vetture che arriveranno a fine vita tecnica nel corso del nuovo affidamento.

Sulla base di tale obiettivo e nel rispetto degli indirizzi e delle ipotesi indicati nella pagina precedente si è proceduto ad una prima stima del costo del Piano.

Mettendo in relazione le linee di finanziamento pubbliche disponibili, articolate anno per anno, con la spesa in conto capitale stimata (veicoli e infrastrutture di ricarica) di circa 160 milioni di euro nel periodo 2022-2033, il fabbisogno finanziario necessario per realizzare l’intero Piano è stato **stimato pari a ad una quota di circa il 20% che sarà coperta con i canoni di usufrutto a carico dei gestori del servizio individuati con la gara.**

Tale stima potrà essere soggetta a revisione sulla base dell’effettiva evoluzioni dei prezzi dei veicoli, della conferma degli indirizzi sulle alimentazioni e tipologia di mezzi, nonché delle scelte dei Comuni capoluogo in merito al trasferimento all’Agenzia dei contributi di loro competenza.

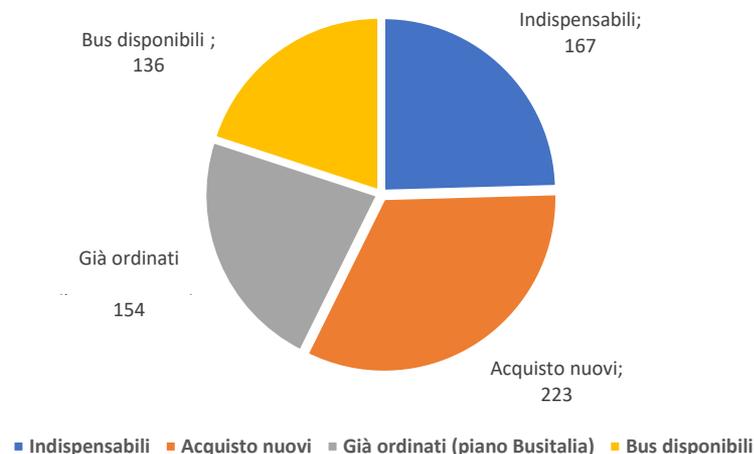


Fabbisogno per l'avvio del nuovo servizio

La flotta necessaria allo svolgimento del servizio, pari a 680 autobus, **sarà quindi interamente messa a disposizione dei concorrenti** e composta da:

- **167 autobus «indispensabili»** (trasferiti dagli attuali gestori) con almeno un anno di vita residua al 1 Luglio 2024;
- **136 autobus «disponibili»** (messi a disposizione dagli attuali gestori del TPL, anche se non vincolati), con almeno un anno di vita residua alla data di avvio del servizio;
- **154 autobus già ordinati** dagli attuali gestori (al 01/01/2021 e quindi in parte nel frattempo già oggi circolanti), che verranno anch'essi classificati come «Indispensabili» di cui:
 - **80 bus extraurbani** ordinati con i finanziamenti: POR FESR 14-20, DM 25/17 (anni 2018-19), DM 223/20 (quadriennio 18-21);
 - **74 bus urbani** ordinati con i finanziamenti: POR FESR 14-20, DM 25/17 (anni 2018-19), DM 223/20 (quadriennio 18-21);
- **223 autobus da acquistare** entro la data di avvio del servizio con le linee di finanziamento disponibili.

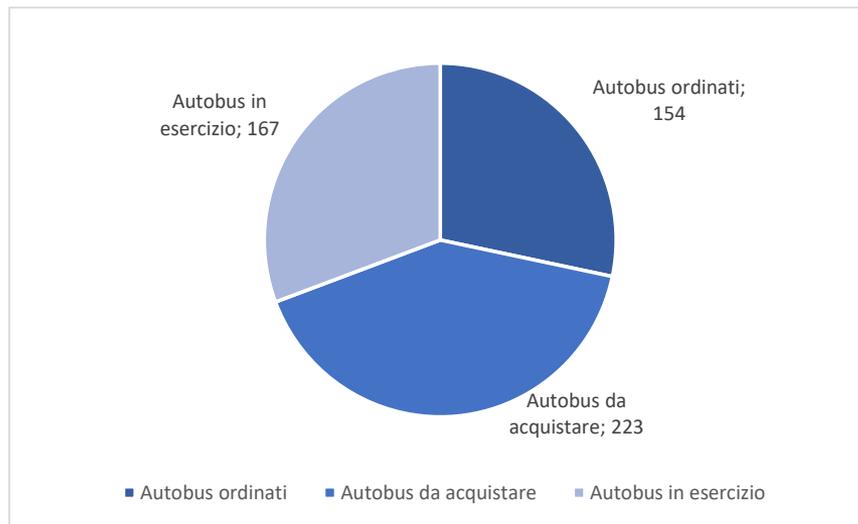
Fabbisogno bus nel 2024



Riepilogo autobus Contribuiti e Indispensabili

In base al Piano Investimenti, ai **167 autobus già acquistati con contributo pubblico** (pari a circa il 24,5% del parco necessario) vanno aggiunti i 377 autobus ordinati (154) o da acquistare (223) con contributo pubblico entro l'avvio del nuovo servizio, per complessivi **544 vetture**.

Per tutti questi veicoli vige, ai sensi della Misura 6 dell'Allegato A alla Delibera ART 154/2019, l'obbligo di subentro da parte dei nuovi operatori individuati con gara.



Autobus da trasferire: valorizzazione

I veicoli da trasferire agli aggiudicatari seguiranno due modalità diverse in base alla proprietà degli stessi:

- per gli autobus di **proprietà dell’Agenzia o degli Enti Locali** saranno messi a disposizione con contratto di usufrutto oneroso (a copertura della quota di costo non coperta da contribuzione pubblica e degli oneri finanziari e amministrativi) o comodato gratuito;
- per gli autobus di proprietà degli attuali gestori saranno ceduti con le modalità di seguito esposte.

Per i veicoli in proprietà (trasferiti dagli attuali gestori agli aggiudicatari) il prezzo di cessione sarà pari **al più alto tra il valore netto contabile e il Valore di mercato (fermo restando che il primo non possa superare del 5% il secondo), comunque al netto del valore del contributo eventualmente ricevuto e non ancora ammortizzato.**

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

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



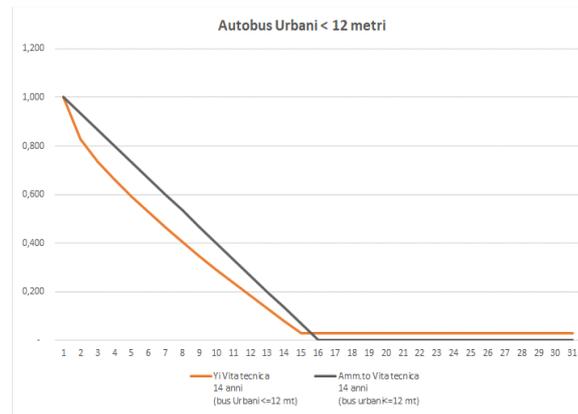
Autobus da trasferire: valorizzazione UNI

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

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

dove:

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

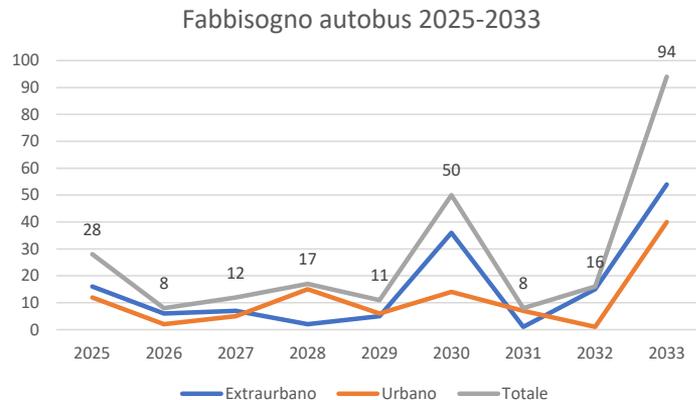


Fabbisogno per rimpiazzi durante il contratto: 2025-2033

Date le ipotesi sul fabbisogno di autobus alla data di avvio del servizio, si stima **l'acquisto di ulteriori 244 autobus durante il periodo considerato (2025-2033)**.

Di questi, 142 sarebbero per il servizio extraurbano e 102 per quello urbano, per la sostituzione di autobus indispensabili o disponibili giunti a fine vita tecnica.

Le annualità in cui si prevedono gli **investimenti più ingenti** sono il **2030** e il **2033**.



Fabbisogno	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Totale
Indispensabili	167	0	0	0	0	0	0	0	0	0	167
Acquisto nuovi	223	0	0	0	0	0	0	0	0	0	223
Già ordinati	154	0	0	0	0	0	0	0	0	0	154
Rimpiazzo indispensabili	0	0	0	0	0	4	12	0	12	90	118
Bus disponibili (e rimpiazzi)	136	28	8	12	17	7	38	8	4	4	262
Bus totali da acquistare	680	28	8	12	17	11	50	8	16	94	924
Fabbisogno per servizio	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Totale
Extraurbano	408	16	6	7	2	5	36	1	15	54	550
Urbano	272	12	2	5	15	6	14	7	1	40	374
Totale	680	28	8	12	17	11	50	8	16	94	924

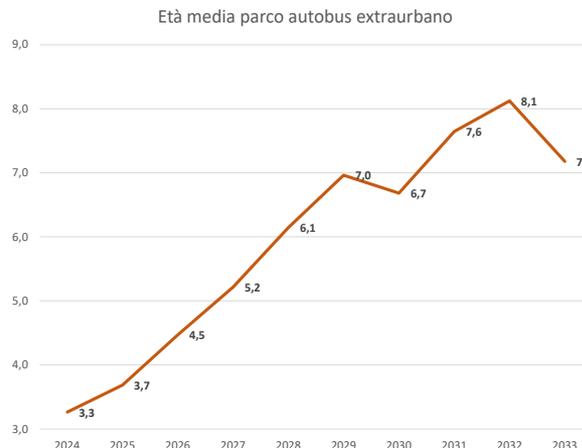
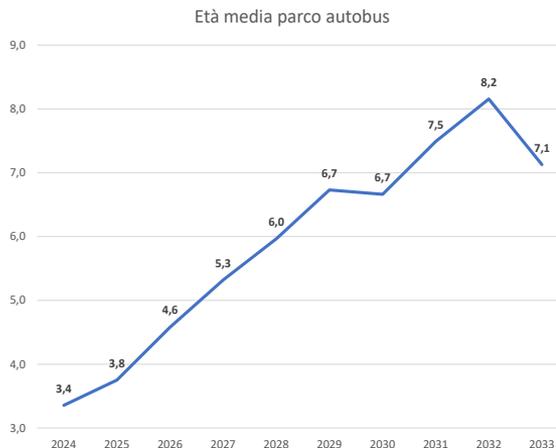


Caratteristiche della nuova flotta – età media

Senza il piano di investimenti, l'età media del parco al 1 Luglio 2024 sarebbe di **15,2 anni**. Con il Piano di investimenti:

- cala a **3,4 anni all'avvio del servizio**;
- è pari a **7,1 anni dopo al termine del periodo di affidamento (2033)**.

Età parco autobus	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Età media	3,4	3,8	4,6	5,3	6,0	6,7	6,7	7,5	8,2	7,1
Età media extraurbano	3,3	3,7	4,5	5,2	6,1	7,0	6,7	7,6	8,1	7,2
Età media urbano	3,5	3,9	4,7	5,5	5,7	6,4	6,6	7,3	8,2	7,1

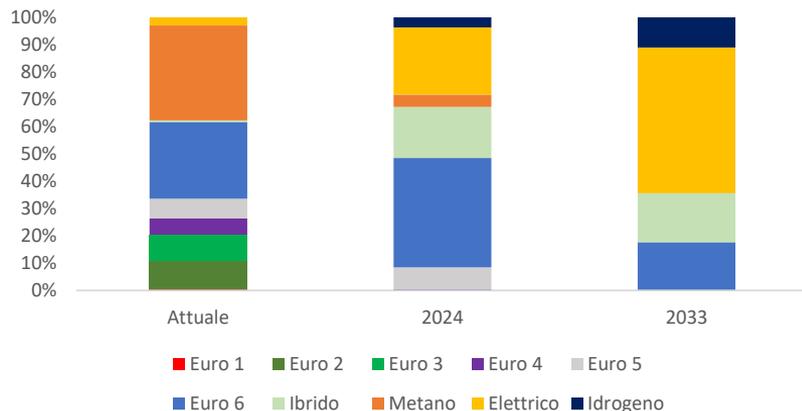


Composizione per alimentazione: urbano

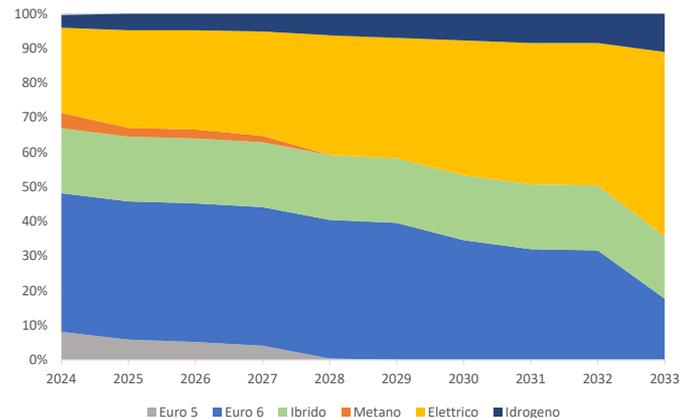
Allo stato attuale, il 61,7% dei veicoli operanti nel servizio urbano è alimentato a gasolio e meno di un terzo (28,1%) è Diesel Euro 6. Con il Piano di investimenti:

- nel 2024 si azzerano gli autobus di classe inferiore a Euro 5 e il 28% della flotta sarà a zero emissioni;
- nel 2033 il 65% della flotta sarà a zero emissioni, il 18% *low emission* (ibridi) e al 17% Euro 6.

Composizione parco Urbano



Composizione parco Urbano - dinamica

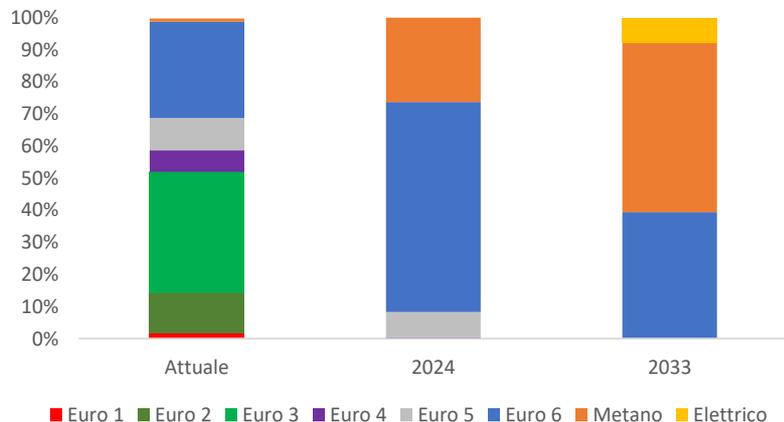


Composizione per alimentazione: extraurbano

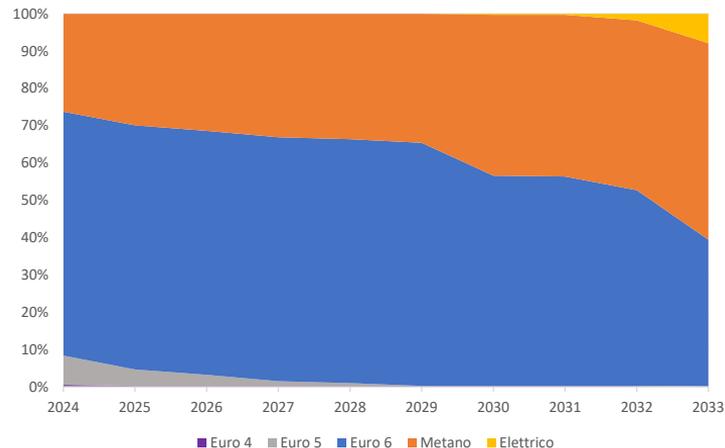
La flotta attiva nel servizio extraurbano è invece quasi interamente (99%) alimentata a gasolio, con una quota rilevante di Euro 3 (37%) ed Euro 2 (13%). La composizione del parco all'avvio del servizio:

- la quota di bus Diesel **Euro 6** scenderebbe **dal 65% del 2024 al 39%** nel 2023.
- gli **autobus a metano**, **dal 26%** all'avvio del servizio, salirebbero **al 53%** nel 2023.
- **l'8% della flotta** sarebbe ad alimentazione **elettrica** nel 2023.

Composizione parco Extraurbano - Scenario B



Composizione parco Extraurbano - dinamica scenario B



Navigazione Trasimeno: Natanti

Attualmente sono utilizzati per il servizio complessivamente 12 imbarcazioni di cui:

- 4 Motonavi (3 con 350-450 posti e una con circa 150 posti);
- 4 Motobarce con 100-200 posti;
- 4 Motobarce per le quali non sono stati indicati i posti complessivi;
- 1 motoscafo per 5 passeggeri.

Tipologia	Marca	Modello	Lunghezza (m)	Classe ambientale	Alimentazione	Posti a sedere	Posti in piedi	Posti carrozzell a PMR	Km percorsi al 31/12/2020	Tipologia Possesso	Data di 1° immatricolazione (GG/MM/AAAA)
MOTONAVE	SAI Ambrosini	M/n Perugia	31,1	Euro0	Diesel	147	253		27.418,00	Proprietà (Usato)	01/01/1967
MOTONAVE	SAI Ambrosini	M/n Concordia	28,75	Euro0	Diesel	230	220		17.919,00	Proprietà (Usato)	01/01/1987
MOTONAVE	Papette	M/n Umbria	21,13	Euro0	Diesel	88	72		16.288,00	Proprietà (Usato)	01/01/1963
MOTONAVE	SAI Ambrosini	M/n Grifone	25,05	Euro0	Diesel	68	282		8.280,00	Proprietà (Usato)	01/01/1973
MOTOBARCA	SAI Ambrosini	M/b Agilla II	19,22	Euro0	Diesel	95	45		16.022,00	Comodato d'uso	01/01/1990
MOTOBARCA	Papette	M/b Trasimeno	21,04	Euro0	Diesel	40	50		12.327,00	Proprietà (Usato)	01/01/1961
MOTOBARCA	Papette	M/b Agilla	21,04	Euro0	Diesel	42	48		27.024,00	Proprietà (Usato)	01/01/1962
MOTOBARCA	Rossi	M/b Camelia	20,6	Euro0	Diesel	148	50		11.807,00	Proprietà (Usato)	01/01/2001
MOTOBARCA	SAI Ambrosini	M/b Gabbiano II	11	Euro0	Diesel	1			3.606,00	Proprietà (Usato)	01/01/1986
MOTOBARCA	Italdraghe	M/b Com.te Acton	18,7	Euro0	Diesel	2			4.335,00	Proprietà (Usato)	01/01/1996
MOTOBARCA	Nettuno	M/b Airone	15	Euro0	Diesel	2			2.039,00	Proprietà (Usato)	01/01/2004
MOTOSCAFO	Della Pasqua	DC7 n.154	7	Euro0	Diesel	1	4		850,00	Comodato d'uso	01/01/2003

Navigazione Trasimeno: Natanti messi a disposizione e rinnovo

A parte 2 motobarche con circa 20 anni di anzianità, il resto della flotta deve essere interamente rinnovato nell'ambito della procedura di gara, anche valorizzando il possibile ricorso a motorizzazioni alternative (ibride e/o elettriche), stante l'elevato livello di emissioni degli attuali natanti con oltre anzianità tra 30 e 60 anni.

Date le caratteristiche i natanti sono considerati tutti «Indispensabili».

Pertanto, gli attuali natanti saranno messi a disposizione del subentrante per l'avvio del servizio.

La messa a disposizione sarà a titolo gratuito essendo totalmente ammortizzati.



Rimesse

L'art. 19-bis della Legge Regionale 37/98 individua l'Agenzia Umbria TPL e Mobilità quale «titolare degli asset funzionali al trasporto pubblico locale».

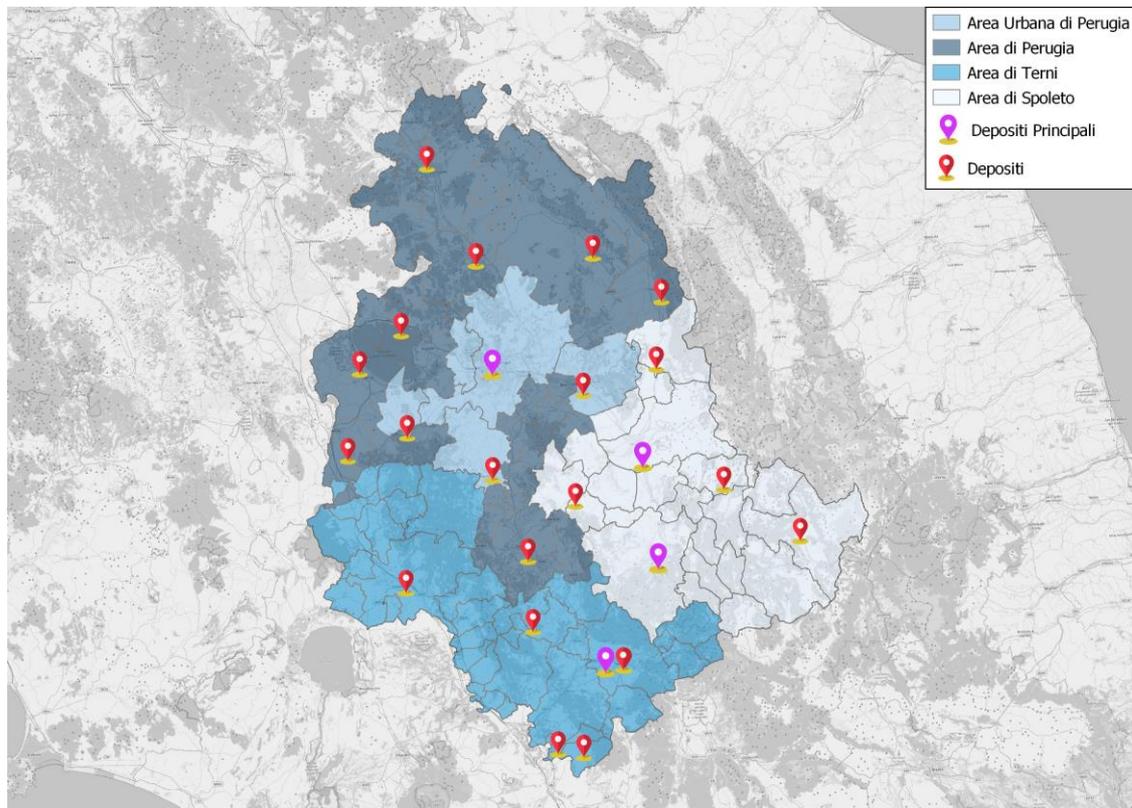
Le strutture di rimessaggio sono di proprietà o in disponibilità all'Agenzia e saranno messe tutte a disposizione in regime di locazione.

Contratto di servizio	Ubicazione Impianto - Comune	Ubicazione Impianto - Via/Piazza e n.o.	Superficie totale [mq]	Superficie coperta (rimessa/uffici) [mq]	Superfici e uffici [mq]	Proprietario	Numero stalli
Bacino/Lotto 1 (ISTHAR)	Assisi	Viale Maratona - Santa Maria degli Angeli	4230 mq	1.000 mq		Umbria TPL e Mobilità s.p.a.	22
Bacino/Lotto 3 (ATC & PARTNERS MOBILITA')	Avigliano Umbro	Zona Industriale Voc. Rena	1950 mq	560 mq, pensilina		Umbria TPL e Mobilità s.p.a.	10
Bacino/Lotto 3 (ATC & PARTNERS MOBILITA')	Calvi	San Carlo	2935 mq			Umbria TPL e Mobilità s.p.a.	6
Bacino/Lotto 1 (ISTHAR)	Castiglione del Lago	Via della Stazione 63	2700 mq	679 mq		Umbria TPL e Mobilità s.p.a.	8
Bacino/Lotto 1 (ISTHAR)	Città della Pieve	Loc. Canale	3895 mq	566 mq		Umbria TPL e Mobilità s.p.a.	8
Bacino/Lotto 1 (ISTHAR)	Città di Castello	Via Georges Sorel - Rio Secco	6962 mq	110 mq		Umbria TPL e Mobilità s.p.a.	32
Bacino/Lotto 2 (TPL Mobilità s.c.a.r.l.)	Foligno	Via Santocchia 84 - Sant' Eraclio	33600 mq	7.706 mq	460 mq	Umbria TPL e Mobilità s.p.a.	40
Bacino/Lotto 2 (TPL Mobilità s.c.a.r.l.)	Gualdo Cattaneo	ZI. Villarode - Bastardo	6000 mq	729 mq		Umbria TPL e Mobilità s.p.a.	9
Bacino/Lotto 1 (ISTHAR)	Gualdo Tadino	Via R. Maurizi	2943 mq	940 mq		Umbria TPL e Mobilità s.p.a.	17
Bacino/Lotto 1 (ISTHAR)	Gubbio	Via Liri - Zona Industriale Padule	2000 mq			In locazione da RAD SERVICE	16
Bacino/Lotto 1 (ISTHAR)	Marsciano	Tor Sapienza	2625 mq	80 mq		Umbria TPL e Mobilità s.p.a.	17
Bacino/Lotto 2 (TPL Mobilità s.c.a.r.l.)	Nocera Umbra	Nocera Scalo	2328 mq	578 mq		Umbria TPL e Mobilità s.p.a.	4
Bacino/Lotto 2 (TPL Mobilità s.c.a.r.l.)	Norcia	Via della Stazione 10	1266 mq			In concessione ad Umbria TPL e Mobilità s.p.a. da ex ferrovia Spoleto Norcia	10
Bacino/Lotto 3 (ATC & PARTNERS MOBILITA')	Orvieto	Via della Direttissima - Orvieto Scalo	3940 mq	194 mq. + 1.300 mq, pensiline		Umbria TPL e Mobilità s.p.a.	16
Bacino/Lotto 3 (ATC & PARTNERS MOBILITA')	Otricoli	S.P. 71	1250 mq	6 mq.		Umbria TPL e Mobilità s.p.a.	3
Bacino/Lotto 1 (ISTHAR)	Panicale	S.S. 220 ZI. sud - Tavernelle	2050 mq	570 mq		In locazione da CMU (Centro Medico Umbro)	9
Contratto di Servizio Navigazione Lago Trasimeno + Bacino/Lotto 1 (ISTHAR)	Passignano sul Trasimeno	S.S. 75 bis - Cantiere	2300 mq	1.786 mq	180 mq	In concessione ad Umbria TPL e Mobilità s.p.a. dal Demanio dello Stato	10
Bacino/Lotto 1 (ISTHAR)	Perugia	Starada S. Lucia 4 - Pian di Massiano	70694 mq	3.500 mq.	1800 mq	Umbria TPL e Mobilità s.p.a.	225
Bacino/Lotto 2 (TPL Mobilità s.c.a.r.l.)	Sellano	S.S. 319 Sellanese Km 15,710	4890 mq	392 mq		Umbria TPL e Mobilità s.p.a.	6
Bacino/Lotto 2 (TPL Mobilità s.c.a.r.l.)	Spoleto sede	S.S. Flaminia Km 127,7	34350 mq	5.150 mq. + 195 mq, pensiline	785 mq	Umbria TPL e Mobilità s.p.a.	38
Bacino/Lotto 3 (ATC & PARTNERS MOBILITA')	Terni	Via B. Capponi 102 - Maratta	30560 mq	1.842 mq. + 7.316 mq, pensiline	410 mq	Umbria TPL e Mobilità s.p.a.	65
Bacino/Lotto 3 (ATC & PARTNERS MOBILITA')	Terni complesso	P.le Rivoluzione Francese - Uffici	6660 mq	1.127 mq, uffici + 340 mq, pensiline	1127 mq	Umbria TPL e Mobilità s.p.a.	51
Bacino/Lotto 1 (ISTHAR)	Todi	Via del Broglio	4793 mq	1.017 mq		Umbria TPL e Mobilità s.p.a.	26
Bacino/Lotto 1 (ISTHAR)	Umbertide	Via G. Garibaldi	3000 mq			In concessione ad Umbria TPL e Mobilità da ex ferrovia FCU	8
Contratto di Servizio Esercizio Ferroviario ex FCU	Terni FCU	Piazza Dante Alighieri - FS		280,76 mq uff.serv.+ 342,24 mq rimessa	280 mq	In concessione ad Umbria TPL e Mobilità da ex ferrovia FCU	
Contratto di Servizio Esercizio Ferroviario ex FCU	Umbertide FCU	Piazza A. Gramsci - Officine ferroviarie		4472,56 mq	150 mq	In concessione ad Umbria TPL e Mobilità da ex ferrovia FCU	



Rimesse: distribuzione territoriale

I principali **depositi funzionali** al servizio di TPL regionale sono **quattro**, dislocati tra Perugia, Spoleto, Foligno e Terni. Oltre ad essi si contano 22 impianti, distribuiti all'interno dei comuni minori.



Rimesse: Situazione attuale e futura

Ad eccezione di due immobili in locazione – a Gubbio e Panicale-, tutti i depositi menzionati sono pertanto di proprietà o in concessione all’Agenzia. Per quanto riguarda le dotazioni di tali impianti:

- 12 sono provvisti di un impianto di erogazione del carburante;
- 6 hanno un impianto di pulizia dei veicoli;
- 7 sono dotati di officina;

Per complessivi **668 stalli** dichiarati e un’estensione **di 232 mila mq** che, in base agli standard superficie/bus, risulta ampiamente adeguata ad ospitare l’intera flotta necessaria.

Il **deposito principale di Perugia** sarà con tutta probabilità oggetto di vendita con il trasferimento presso l’area, sempre di proprietà dell’Agenzia, nella quale è già in corso di realizzazione il nuovo deposito destinato al BRT e che sarà esteso al fine di poter ospitare l’intera flotta oggi assegnata al deposito attuale.

In una prima fase (in attesa dell’avvio e dell’estensione del nuovo deposito, i cui lavori di realizzazione non sono ancora stati avviati), l’attuale deposito verrà separato in due aree distinte (sia per i piazzali, sia per i capannoni, sia per gli uffici) e destinato ai due previsti Lotti di Perugia (urbano e extraurbano), con accessi separati.



Rimesse: Applicazione Criteri ART

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

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



Autostazioni: Criteri ART

Per le autostazioni la condizione di:

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

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



Autostazioni: impianti esistenti e previsti

Le **autostazioni presenti sono 10**, dislocate tra Perugia, Terni, Spoleto, Orvieto, Città di Castello e Amelia.

Di esse, quattro sono in concessione a Umbria Mobilità e uno risulta sorgere su area comunale. Le autostazione sono le seguenti:

- Perugia:
 - Piazzale Bellucci (presso Stazione Sant'Anna)
 - Stazione FS
 - Piazza Italia
- Terni:
 - P.le Rivoluzione Francese – Area Terminal
 - Via I Maggio
- Spoleto:
 - Piazza Polvani
- Città di Castello:
 - Piazza Giuseppe Garibaldi – Stazione ferroviaria
- Amelia:
 - Via Nocicchia
- Orvieto:
 - Piazza Cahen – Funicolare



Paline e Pensiline

Gli impianti di fermata sono costituiti prevalentemente da una semplice palina.

La ricognizione su tali impianti è ancora oggetto di approfondimento. Le dotazioni di ciascuna fermata saranno in ogni caso messe a disposizione dai proprietari (enti locali e attuali gestori) e dovranno essere oggetto di una complessiva sostituzione e ammodernamento da parte dei concorrenti che sarà oggetto di valutazione in sede di gara.



ICT: AVM & SBE (in via di definizione)

I sistemi di bigliettazione utilizzati dai gestori uscenti dovranno essere integrati e aggiornati sostituiti dalle dotazioni hardware e software coerenti con il Progetto di SBE (Sistema di bigliettazione elettronica) regionale e coerenti con il **Nuovo Sistema Tariffario Integrato Regionale**.

I sistemi dovranno dialogare con la centrale regionale, che avrà la funzione di monitoraggio, certificazione diffusione delle informazioni al pubblico.

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

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

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



Personale: raccolta dati

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

La raccolta dati (febbraio 2021) si riferisce alla situazione al 31/12/2020 e ha coperto tutti i contratti di servizio attivi ed è stata strutturata per:

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



Personale: quantificazione

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

Gli addetti complessivamente coinvolti sono pari a **1.267**, di cui:

- 862 (795 FTE) autisti;
- 137 (133 FTE) addetti alla manutenzione,
- 149 (117 FTE) addetti amministrativi/commerciale;
- 31 (29 FTE) di supporto all'esercizio;
- 3 addetti di deposito;
- 3 addetti alla navigazione;
- 9 addetti alle funicolari ed altri 3 FTA.

Categoria	Addetti	FTE pesato per impiego TPL	Costo FTE (in % impiego su TPL)	Costo medio FTE
Autisti	862	794,79	30.693.935 €	38.619 €
Altri addetti di esercizio	31	28,54	1.239.954 €	43.443 €
Personale di deposito	3	2,81	72.884 €	25.916 €
Manutenzione	60	57,58	2.085.880 €	36.223 €
Amministrazione	149	116,93	4.859.323 €	41.556 €
Altri (CCNL Autorimesse)	63	33,52	820.494 €	24.479 €
Addetti SAVIT	77	75,59	2.751.012 €	36.394 €
Addetti funicolare	9	9,00	395.354 €	43.928 €
Addetti navigazione	3	3,00	108.612 €	36.204 €
Altri addetti CAM	7	1,98	56.150 €	28.293 €
Operatori FTA	3	3,00	111.218 €	37.073 €
Totale	1267	1126,75	43.194.816 €	38.336 €

Sono inoltre presenti **63 addetti (33,5 FTE) con altro CCNL** e 7 addetti (2 FTE) non attribuiti.

Il **costo medio per FTE (full-time equivalent)**, salvo rettifiche, per il **personale di guida** è pari a circa **38.619 euro**, mentre il costo medio del personale complessivo è di **38.336 euro**.

Personale: clausola sociale

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

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

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

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

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

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

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



Prossimi passi

- Entro il 28/02/2023 potranno essere trasmesse da tutti i portatori d'interesse eventuali osservazioni e contributi da parte degli stakeholder, in forma scritta via PEC
- Entro il 31/03/2023 si procederà alla pubblicazione della Relazione di Affidamento e trasmissione della stessa all'ART

