



ASSETTI ORGANIZZATIVO- GESTIONALI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE REPORT RILEVAZIONE

BASILICATA

Indice

HIGHLIGHTS	5
1. IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE IN BASILICATA	7
1.1. OFFERTA DI MOBILITÀ	7
1.2. DOMANDA DI MOBILITÀ	9
1.3. AREE A DOMANDA DEBOLE	9
1.4. RISORSE IN CONTO ESERCIZIO	10
1.5. RISORSE IN CONTO CAPITALE	12
2. ASSETTI ORGANIZZATIVI	15
2.1 GOVERNANCE ISTITUZIONALE	15
2.2 ATTORI ISTITUZIONALI E PRINCIPALI COMPETENZE	16
2.3 IL SISTEMA DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE	16
3. CARATTERISTICHE DEI GESTORI	18

Indice tabelle

Tabella 1 - Autobus Tpl urbano per classificazione ambientale	7
Tabella 2 - Autobus Tpl extraurbano per classificazione ambientale	7
Tabella 3 - Treni in circolazione	8
Tabella 4 - Domanda di mobilità	9
Tabella 5 - Aree a domanda debole	10
Tabella 6 - Risorse in conto esercizio	11
Tabella 7 - Risorse in conto capitale	12
Tabella 8 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su gomma	12
Tabella 9 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su ferro	13
Tabella 10 - Ambito e tipologia di servizio	18
Tabella 11 - Classe dimensionale	19
Tabella 12 – Alcune dimensioni economiche del settore	20

Indice figure

Figura 1 - Infrastruttura ferroviaria	8
Figura 2 - Suddivisione risorse in conto capitale per intervento	13
Figura 3 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su ferro	14

Il **Progetto ReOPEN SPL**¹, in continuità con l'esperienza svolta su impulso del Dipartimento per gli Affari Regionali e le Autonomie nel periodo 2011-2016, si pone la generale finalità di migliorare le competenze delle amministrazioni territoriali impegnate nei processi di organizzazione ed efficientamento dei servizi pubblici locali di interesse economico generale a rete, caratterizzati da complessità sia di tipo **organizzativo-istituzionale**, sia connesse all'**efficienza gestionale** e alla **razionalizzazione della spesa pubblica**. In tale contesto, INVITALIA, soggetto attuatore dell'iniziativa, raccoglie, mette a sistema, elabora e analizza dati e informazioni riguardanti la dimensione organizzativo-territoriale dei servizi² e gli aspetti economico-gestionali delle aziende attive sul territorio.

Il rapporto è frutto dell'attività di monitoraggio e rilevazione del servizio di **Trasporto Pubblico Locale (TPL)**, condotta analizzando la situazione in essere sul territorio di ciascuna regione italiana.

Gli assetti organizzativo-istituzionali della governance locale sono desunti dall'analisi della normativa regionale e dei principali atti amministrativi e pianificatori in materia di TPL adottati dagli enti territoriali competenti (regione, enti di governo per il TPL, enti di area vasta, altri enti locali). Particolare attenzione è dedicata alle caratteristiche del bacino territoriale di competenza e dei corrispondenti Enti di governo (costituzione, modelli organizzativi, operatività).

L'analisi degli assetti gestionali rappresenta, invece, la situazione degli operatori esercenti il servizio, che sono stati individuati consultando l'elenco degli associati (ASSTRA, ANAV e AGENS), i siti delle regioni italiane, i siti degli Enti di governo (se costituiti) e i siti dei comuni con più di 30000 abitanti.

Il presente documento è stato predisposto a ottobre 2019. I dati riferiti agli aspetti gestionali sono stati rilevati fra gennaio e maggio del 2019.

¹ Acronimo di **Regolamentazione, Organizzazione, Pianificazione, Efficienza Nei Servizi Pubblici Locali** di interesse economico generale a rete.

² I comparti di interesse del Progetto ReOPEN SPL sono: gestione rifiuti urbani, servizio idrico integrato, trasporto pubblico locale.

Highlights

Parco mezzi

Treni > 15 anni (%)		Autobus urbani euro 0 - euro 1 (%)		Autobus extraurbani euro 0 - euro 1 (%)	
Basilicata	Italia	Basilicata	Italia	Basilicata	Italia
57,5	40,5	7,8	2,7	12,3	5,6

Risorse disponibili per investimenti

Risorse Basilicata/Italia (%)	Risorse per abitante-mezzi su gomma		Risorse per abitante- mezzi su ferro	
	Basilicata	Italia	Basilicata	Italia
2	66	28	108	40

Risorse in conto esercizio

Risorse Basilicata/Italia (%)	Risorse per abitante		Risorse per km ²	
	Basilicata	Italia	Basilicata	Italia
1,5	275	132	15.505	26.339

Governance istituzionale

ATO unico di dimensione regionale

(Governance in transizione, da due ATO provinciali per il TPL su gomma e un ATO regionale per quello su ferro all'ATO unico regionale, previsto con L.R. 30 aprile 2014, n. 13)

Principali caratteristiche del settore



Alcune dimensioni del Settore

Valore produzione Basilicata/Italia (%)	Costo del personale/Valore della produzione (%)		Gestori in perdita (%)	
	Basilicata	Italia	Basilicata	Italia
1	53,7	46,3	26,7	18,1

1. Il trasporto pubblico locale in Basilicata

1.1. Offerta di mobilità

In Basilicata sono in circolazione 1,4 autobus ogni 1000 abitanti. Di questi, 51 effettuano il servizio di trasporto pubblico locale (TPL) urbano, avendo per il 7,8% classificazione ambientale Euro 0 o Euro 1, per il 60,8% classificazione ambientale Euro 2-Euro 4 e per il 31,4% classificazione ambientale Euro 5–Euro 6³. Dall'analisi effettuata emerge che la Regione presenta un forte ritardo nella circolazione dei mezzi meno inquinanti rispetto alle altre macroaree considerate; in particolare, va sottolineato il dislivello nelle quote percentuali delle classificazioni ambientali Euro2-Euro 4 e Euro 5-Euro 6.

Tabella 1 - Autobus Tpl urbano per classificazione ambientale

Territorio	Autobus	Euro 0 – Euro 1 (%)	Euro 2 – Euro 4 (%)	Euro 5 – Euro 6 (%)	Elettrico (%)
Basilicata	1,4	7,8	60,8	31,4	0
Sud e Isole	4.359	6,1	47,9	45,3	0,7
Italia	18.812	2,7	43,8	52,5	1

Fonte: PNMS (2018)

Il numero di autobus che effettua il servizio TPL extraurbano in Basilicata è pari a 762. Di questi, il 12,3% ha classificazione ambientale Euro 0–Euro 1, il 71,3 % ha classificazione ambientale Euro 2–Euro 4 e il 16,3% ha classificazione ambientale Euro 5–Euro 6. Anche in questo caso la regione presenta un notevole ritardo rispetto alle altre macroaree, concentrato, ancora, nella eccessiva circolazione di mezzi Euro 2-Euro 4 a discapito dei mezzi meno inquinanti Euro 5–Euro 6.

Tabella 2 - Autobus Tpl extraurbano per classificazione ambientale

Territorio	Autobus	Euro 0 – Euro 1 (%)	Euro 2 – Euro 4 (%)	Euro 5 – Euro 6 (%)
Basilicata	762	12,3	71,3	16,3
Sud e Isole	9.380	8,7	61,2	30,1
Italia	23.986	5,6	57,8	36,5

Fonte: PNMS (2018)

Inoltre, secondo il Rapporto *Pendolaria* di Legambiente (2018), in Basilicata sono in circolazione 40 treni. La loro età media è pari a 20,1 anni, mentre la percentuale di quelli con età superiore a 15 anni ammonta al 57,5%. In Italia, i treni in circolazione hanno età media pari a 15,4 anni e la quota di quelli con più di 15 anni

³ Il dato va letto alla luce delle disposizioni riguardanti la circolazione di mezzi inquinanti, ed in particolare: la Legge 23 dicembre 2014, n. 190, art. 1, comma 232, che vieta a partire dal 1° gennaio 2019 la circolazione di veicoli a motore categorie M2 e M3 alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 0; il Decreto-Legge 2017, n. 50, art. 27, comma 11- bis, che disciplina i contratti di servizio relativi all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico stipulati successivamente al 31 dicembre 2017 non possono prevedere la circolazione di veicoli a motore adibiti al trasporto pubblico regionale e locale appartenenti alle categorie M2 o M3, alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 0 o Euro1. Questo dato è nettamente al di sopra sia della media nazionale (21,7%), sia della quota riferita all'area del Mezzogiorno (25,2%).

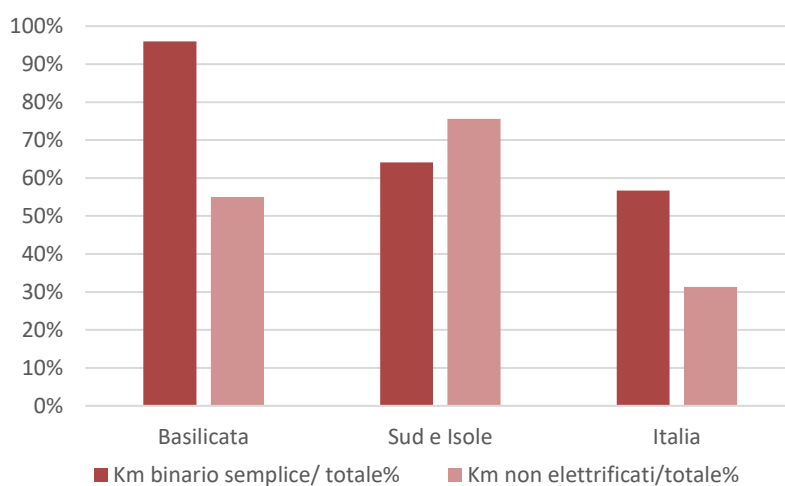
corrisponde al 40,5%; nel Mezzogiorno, invece, l'età media dei treni è di 18,8 anni e la percentuale di quelli con più di 15 anni supera la metà del totale in circolazione.

Territorio	Treni	Età media	Treni > 15 anni
Basilicata	40	20,1	57,5%
Sud e Isole	1.114	18,8	56,9%
Italia	3.056	15,4	40,5%

Fonte: Rapporto Pendolaria – Legambiente (2018).

La dotazione di rete ferroviaria della Regione, sempre secondo il Rapporto *Pendolaria*, è invece di 464 km, di cui il 4% è a binario doppio e il 45% a binario elettrificato.

Figura 1 - Infrastruttura ferroviaria



Fonte: nostre elaborazioni su dati Legambiente 2018

1.2. Domanda di mobilità

Secondo i dati ISTAT e ACI (2017), in Basilicata il 20,0% della popolazione utilizza i mezzi di trasporto pubblico locale (TPL) per motivi di studio e di lavoro. Il numero di autovetture e motocicli sul totale della popolazione, considerato come indicatore dell'utilizzo del mezzo privato in sostituzione del trasporto pubblico, è invece pari a 720 ogni 1000 abitanti.

Tabella 4 - Domanda di mobilità		
Territorio	Utilizzo TPL ⁴	Tasso di motorizzazione ⁵
Basilicata	20,0%	720
Sud e Isole	18,7%	714
Italia	20,4%	747

Fonte: ISTAT e ACI (2017)

1.3. Aree a domanda debole

La Delibera n. 48 del 30 marzo 2017, emessa dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, alla Misura 2 propone i criteri di tipo territoriale che gli Enti competenti per la programmazione e pianificazione del TPL possono impiegare per l'identificazione delle aree a domanda debole. Ai sensi della Delibera, un'area può essere considerata a domanda debole se il suo territorio presenta:

1. densità abitativa pari o inferiore a 50 abitanti/km² (in alcuni 30 abitanti/km²);
2. basso grado di urbanizzazione: percentuale di popolazione residente in celle cosiddette rurali - ossia aventi densità inferiore a 300 abitanti/km² e 5.000 abitanti complessivi - maggiore del 50%;
3. popolazione di età elevata: percentuale di popolazione residente (stabilita dagli enti competenti⁶) di età maggiore o uguale a 70 anni;
4. quota altimetrica maggiore di 600 metri sopra il livello del mare.

Queste caratteristiche vanno inoltre considerate in combinazione con quelle così definite "temporali" e "socio-economiche", più difficilmente e univocamente attribuibili ad un territorio. Inoltre, qualora il soggetto competente lo ritenga opportuno, può identificare e applicare eventuali ulteriori criteri di individuazione della domanda debole.

⁴ La popolazione di riferimento sono gli occupati di 15 anni e più e gli studenti fino a 34 anni (inclusi i bambini che frequentano asilo nido, scuola dell'infanzia ed elementare) che sono usciti di casa per recarsi al lavoro, università, scuola e asilo. Sono considerati mezzi di TPL: treno, tram, bus, metropolitane, pullman e corriere (sono esclusi i pullman e le navette aziendali).

⁵ Autovetture + motoveicoli/Popolazione*1000 abitanti.

⁶ Ai sensi della delibera ART n. 48 del 30 marzo 2017, i soggetti competenti per l'individuazione dei parametri di definizione delle aree a domanda debole sono "gli Enti con competenze nella pianificazione e programmazione dei servizi, ai sensi del decreto legislativo n. 422/1997", ovvero, salvo specifica delega a Province e Comuni, le Regioni.

I criteri di tipo territoriale sono sintetizzati per la Basilicata nella Tabella 5. Tutti i dati risultano al di sopra sia della media del Mezzogiorno, sia di quella italiana. Il basso grado di urbanizzazione coinvolge la quasi totalità dei comuni, nettamente più che nelle altre aree. Anche la bassa densità abitativa risulta nettamente maggiore che nelle altre aree, ammontando al 62,6% contro il 32,7% del Mezzogiorno e il 27,6% dell'Italia. Le persone con più di 70 anni, invece, sono il 16,5% della popolazione, 4 punti percentuali circa in più del resto del Mezzogiorno e circa 2 punti in più dell'intera penisola. Inoltre, il territorio regionale è prevalentemente montuoso, con circa il 60% dei comuni collocati ad oltre 600 metri di altitudine, ossia circa il doppio sia di Sud e Isole e che della media italiana.

Questi dati suggeriscono una rilevante presenza di aree a domanda debole nella Regione. Per collegare queste aree ai centri maggiori, come suggerito per molte delle regioni del Mezzogiorno, potrebbe rivelarsi utile promuovere modalità di collegamento non convenzionali (car sharing, servizi a chiamata ecc.), così da limitare la dispersione di risorse legate all'implementazione di linee di collegamento tradizionali.

Tabella 5 - Aree a domanda debole				
Territorio	Bassa densità ⁷ abitativa (% comuni)	Basso grado di urbanizzazione (% comuni)	Popolazione 70+ (% popolazione)	Quota altimetrica 600 m + (% comuni)
Basilicata	62,6%	96,9%	16,5%	59,5%
Sud e Isole	32,7%	72,7%	12,8%	29,2%
Italia	27,6%	67,7%	14,4%	31,6%

Fonte: ISTAT (2017)

1.4. Risorse in conto esercizio

Seppur in costante aumento negli ultimi anni, le tariffe applicate dalle aziende che operano nel settore del trasporto pubblico locale in Italia si collocano fra le più basse nell'intero territorio europeo, sia in termini nominali sia in relazione al reddito disponibile⁸. Ciò contribuisce in maniera significativa al persistere di un insufficiente livello di copertura dei costi operativi con i ricavi da traffico, che si attesta mediamente poco sopra il 30%⁹; fondamentale risulta di conseguenza il ruolo dei sussidi pubblici, che consentono la copertura della restante quota parte dei costi.

La principale fonte di finanziamento pubblico, per le regioni a Statuto ordinario, è rappresentata dal Fondo Nazionale Trasporti (FNT)¹⁰, a cui si aggiungono le risorse provenienti dalle singole regioni o dagli enti locali.

⁷ I dati si riferiscono al 2011, ultimo censimento Istat disponibile.

⁸ Ad esempio, secondo un'indagine ASSTRA, il costo del biglietto per il TPL urbano in media fra le città di Roma, Milano, Napoli e Torino è di 1,58€. In Spagna, la media fra Madrid, Barcellona e Valencia è di 1,73€; in Francia, fra Parigi e Lione, 1,90€; in Germania, in media fra Berlino, Amburgo, Colonia e Monaco di Baviera, circa 3€. La tariffa più elevata si registra nel Regno Unito: nella città di Londra il costo del biglietto si attesta a 5,50€. Cfr. Relazione annuale ASSTRA 2019, *Le aziende del Trasporto pubblico locale – Alla ricerca della giusta rotta*.

⁹ I dati disponibili al riguardo non sono univoci. Secondo quanto riportato dall'Osservatorio Nazionale sulle Politiche per il Trasporto pubblico locale nella sua Relazione al Parlamento per l'anno 2016 (dati 2015), infatti, il grado di copertura medio dei costi operativi si attesta al 37%, ma la più recente Relazione annuale ASSTRA 2019 lo segnala al 33,3%.

¹⁰ Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale istituito dal DL 95/2012.

Nel 2018 alla Regione Basilicata è stata assegnata una quota del FNT pari all'1,55%, ossia 75.950.082¹¹ di euro. Tuttavia, dal Bilancio Regionale di Previsione¹² risulta che per il 2018 erano previsti 156.190.130¹³, comprendenti risorse proprie della Regione e risorse statali (di quest'ultime, 57.221.237 euro vanno al trasporto ferroviario e 98.919.693 euro al trasporto pubblico locale¹⁴).

In merito allo stanziamento di risorse per abitante, la Basilicata con 275 euro si colloca 150 euro al di sopra dell'intero territorio di Sud e Isole e oltre nel caso della media italiana. I trasferimenti per unità di superficie e per densità abitativa sono, invece, inferiori ad entrambe le altre aree considerate nel confronto. Come per altre Regioni del Mezzogiorno, questo dato sembra riflettere lo scarso insediamento abitativo della regione più che un suo comportamento eccezionalmente virtuoso.

Tabella 6 - Risorse in conto esercizio					
Territorio	FNT (Regioni a statuto ordinario)	Risorse complessive	Risorse per abitante	Risorse per Km ²	Risorse per abitante/Km ²
Basilicata	75.950.082	156.190.130	275	15.505	2.774.331
Sud e Isole	1.400.872.691	2.584.425.433	125	20.887	1.931.224 ¹⁵
Italia	4.931.320.862	7.974.501.079	132	26.339	1.991.338 ¹⁶

Fonte: elaborazione su dati MIT e OpenBDAP (2018) – valori in euro.

Le risorse in conto esercizio sono generalmente ripartite per tipologia di servizio, come definito nei bilanci di previsione delle regioni:

- trasporto su ferro;
- TPL;
- trasporto per vie d'acqua;
- altre modalità di trasporto¹⁷.

¹¹ La modalità di attribuzione delle risorse, nelle more dell'emanazione del decreto annuale di riparto, sono state suddivise sulla base delle percentuali attribuite a ciascuna Regione nell'anno precedente.

¹² Nel rispetto del principio cardine della programmazione della gestione, le Regioni adottano ogni anno il Bilancio di Previsione finanziario, le cui previsioni, riferite ad un orizzonte temporale almeno triennale, sono elaborate sulla base delle linee strategiche e delle politiche contenute nel Documento di economia e finanza regionale.

¹³ I dati elaborati sono stati estratti dal bilancio di previsione 2017-2019. Essi si riferiscono alla sola spesa corrente per il trasporto pubblico locale e ferroviario onnicomprensivi sia delle risorse proprie che del trasferimento dello Stato.

¹⁴Fonte:

<http://www.bdap.tesoro.it/sites/openbdap/cittadini/bilancideglienti/bilancientipubbammentvig/bilanciregionientiorganismi/Pagine/SchedaContenutoBilanciArmonizzati.aspx>

¹⁵ Il risultato è ottenuto dividendo il rapporto risorse/densità abitativa per il numero di regioni corrispondenti all'area di riferimento.

¹⁶ Vedi nota 15.

¹⁷ In altre modalità di trasporto rientrano i costi per l'amministrazione delle attività e servizi connessi al funzionamento, utilizzo, costruzione e manutenzione dei sistemi e delle infrastrutture per le altre modalità di trasporto, diverse dal trasporto ferroviario, trasporto pubblico locale e trasporto per vie d'acqua. Comprende le spese per sistemi di trasporto aereo. Comprende le spese per la vigilanza e la regolamentazione dell'utenza, delle operazioni dei relativi sistemi di trasporto (concessione di licenze, approvazione delle tariffe per il trasporto merci e passeggeri e delle frequenze del servizio, ecc.) e della costruzione e manutenzione delle relative infrastrutture, inclusi aeroporti. Comprende le spese per sovvenzioni, prestiti o sussidi a sostegno del funzionamento, della costruzione, della manutenzione o del miglioramento delle infrastrutture e dei sistemi di trasporto. Comprende le spese per la gestione e il monitoraggio dei contratti di servizio con gli enti e le società affidatarie dei servizi di trasporto e per il monitoraggio qualitativo e quantitativo dei relativi servizi

Nel caso della Basilicata il 63% delle risorse è destinato al TPL, il 37% al trasporto su ferro, la media delle regioni italiane si attesta invece al 57,9% per il TPL e al 39% per il trasporto ferroviario.

1.5. Risorse in conto capitale

Il Bilancio di Previsione (2019 per gli anni 2018-2020) riporta un investimento della regione nei trasporti pari a 85 euro pro-capite, nettamente al di sopra del resto del Mezzogiorno e circa 14 unità in più dell'Italia.

Territorio	Risorse in conto capitale (2018-2020)	Risorse per abitante
Basilicata	48.388.759	85
Sud e Isole	671.005.315	32
Italia	3.692.832.850	61

Fonte: elaborazioni su dati OpenBDAP (2018) – valori in euro.

Un'ulteriore analisi riguarda il TPL su gomma, per cui vengono considerati i contributi pubblici stanziati con:

- legge di bilancio 2016 (con il DM 345/2016 sono stati ripartiti fra le regioni 352,4 milioni di euro per gli anni 2015 e 2016);
- legge di bilancio 2016 (con il DM 25/2017 sono stati ripartiti fra le regioni 150 milioni di euro per gli anni 2017-2019 per l'acquisto di mezzi adibiti al TPL);
- Fondo di Sviluppo e Coesione 2014-2020 (con delibera CIPE 54/2016, sono stati ripartiti fra le regioni 200 milioni di euro, destinati per l'80% alle Regioni del Mezzogiorno);
- due addendum (dicembre 2017 e febbraio 2018) al Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014-2020, per il rinnovo del materiale rotabile dedicato al TPL.

Va sottolineato che non è tenuta in conto la dotazione finanziaria (3,7 miliardi di euro per il periodo 2019-2033) stanziata con legge di bilancio 2017, ancora in attesa di essere ripartita con decreto interministeriale MIT di concerto con il MISE e il MEF, a favore di regioni, comuni capoluogo delle città metropolitane e comuni capoluogo delle province ad alto inquinamento, così come definito dal Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile.

Territorio	Risorse derivate	Cofinanziamento	Risorse complessive	Risorse per abitante	Risorse derivate/ totale risorse derivate
Basilicata	21.679.457	16.028.221	37.707.678	66	2%
Sud e Isole	742.879.832	197.143.833	940.023.665	45	61%
Italia	1.222.255.951	486.420.311	1.704.655.934	28	100%

Fonte: elaborazioni su dati ASSTRA/Cassa Depositi e Prestiti (2019) – valori in euro.

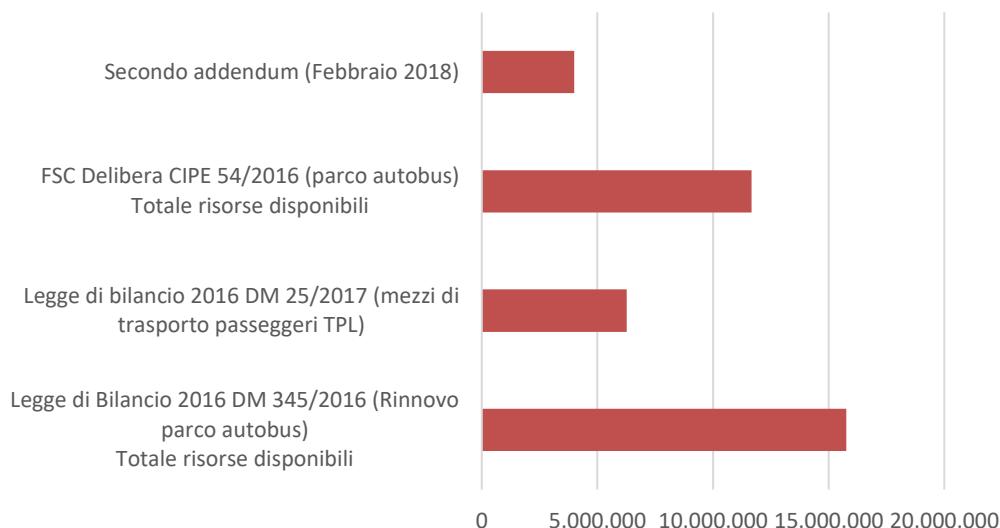
La Regione Basilicata, in termini di disponibilità di risorse pro capite per investimenti in materiale rotabile su gomma (vedi Tabella 8), supera nettamente sia il resto del meridione che l'Italia nel suo insieme.

La figura 2 contiene la ripartizione delle risorse in favore della Regione Basilicata distinte per intervento. La maggior parte di queste, per un totale di 15.765.480 euro, deriva dalla legge di bilancio 2016-DM 345/2016.

¹⁸ Si noti che alcuni degli interventi pubblici, riportati in tabella, si riferiscono genericamente a mezzi adibiti per il TPL e non solo a quelli su gomma.

Un'altra fonte consistente di risorse è rappresentata dal Fondo di Sviluppo e Coesione 2014-2020, da cui derivano 11.668.320 euro. Per il resto, il secondo addendum (febbraio 2018) stanziava 4.000.000 euro.

Figura 2 - Suddivisione risorse in conto capitale per intervento



Fonte: nostre elaborazioni OpenBDAP (2018) - valori in euro

Per l'acquisto del materiale rotabile ferroviario sono considerati i contributi pubblici stanziati dalla:

- legge di bilancio 2016 (con il DM 408/2017 sono stati ripartiti fra le regioni 640 milioni di euro per il periodo 2019-2022);
- Fondo di Sviluppo e Coesione 2014-2020 (con delibera CIPE 54/2016, sono stati ripartiti fra le regioni 800 milioni di euro per il periodo 2017-2021, destinati per l'80% alle Regioni del Mezzogiorno).

La Regione Basilicata in termini di risorse pro capite disponibili per investimenti in materiale rotabile su ferro, come riportato nella Tabella 9, si attesta nettamente al di sopra della media nazionale (di circa tre volte) e leggermente al di sopra della quota riferita al meridione (di circa 7 unità). Tuttavia, soltanto il 2,4% delle risorse stanziare per il territorio nazionale è destinato alla Regione.

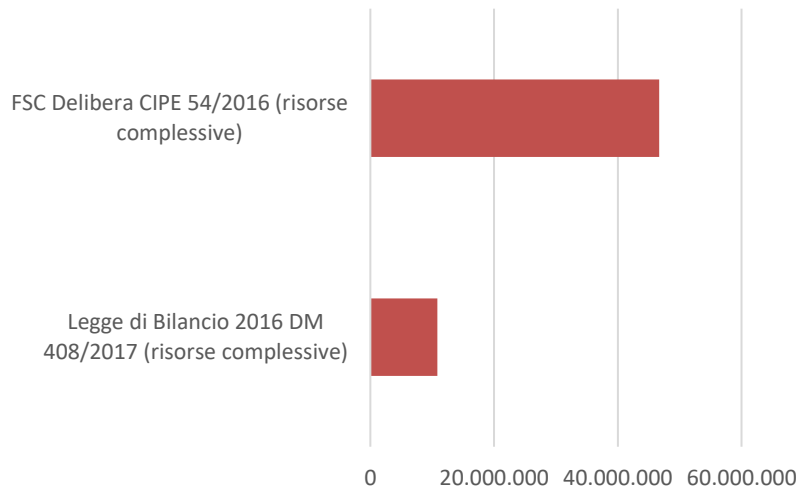
Tabella 9 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su ferro

Territorio	Risorse derivate	Cofinanziamento	Risorse complessive	Risorse per abitante	Risorse derivate/ totale risorse derivate
Basilicata	34.515.682	22.963.734	57.479.417	108	2,4%
Sud e Isole	816.012.753	542.875.168	1.358.887.921	101	56,7%
Italia	1.440.100.000	985.666.667	2.398.766.667	40	100%

Fonte: elaborazione su dati ASSTRA/Cassa Depositi e Prestiti (2019) - valori in euro.

Per quanto riguarda, invece, la ripartizione delle risorse per intervento, queste derivano per l'81,2% dal Fondo Sviluppo e Coesione 2016.

Figura 3 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su ferro



Fonte: elaborazioni su dati ASSTRA/Cassa Depositi e Prestiti (2019) – valori in euro.

2. Assetti organizzativi

2.1 Governance istituzionale

L'analisi comparata della disciplina di settore prevista dalle leggi regionali consente di individuare **tre modelli** di articolazione della governance del servizio di trasporto pubblico locale, che si differenziano sulla base del grado di concentrazione/distribuzione delle funzioni e delle competenze fra i livelli di governo.

Il **modello accentrato** prevede che **un solo livello di governo** sia competente per la pianificazione, la programmazione, il monitoraggio e l'affidamento dei servizi: l'accentramento delle funzioni può avvenire in capo alla **Regione** o a un'**Agenzia regionale ad hoc**.

Nel modello **decentrato**, la Regione rimane titolare della competenza a pianificare, programmare e monitorare il servizio e a definirne gli indirizzi tariffari, mentre l'**affidamento dei servizi**, con la gestione dei relativi contratti, può spettare alle **Province**, ai **Comuni**, agli **Enti di governo delle unità territoriali di riferimento** (ATO/Bacini) o alle **Agenzie ad hoc**, su base provinciale o di aggregazioni di Province.

Nel modello **misto**, da ultimo, le competenze per la gestione del servizio di TPL sono variamente articolate fra i livelli di governo.

Il settore del TPL è disciplinato nella Regione Basilicata dalla Legge Regionale 27 luglio 1998, n. 22¹⁹ e dalla Legge Regionale 30 aprile 2014, n. 13.

L'organizzazione del servizio di trasporto pubblico locale risulta attualmente in **fase di transizione**: dal modello misto è previsto il passaggio ad un modello accentrato, che fa perno sulla Regione. La citata L.R. n. 7/2014 (art. 1) e s.m.i. istituisce infatti un **unico ATO regionale**²⁰ per la rete dei servizi di trasporto ferroviari, per la rete dei servizi di trasporto pubblico su gomma regionali e provinciali e per la rete dei servizi di TPL comunali; questi ultimi sono organizzati per lotti territoriali omogenei.

Nelle more dell'attuazione del processo evolutivo della *governance* del settore del TPL²¹ permangono in vigore gli ambiti territoriali delineati dalla previgente disciplina: **un ambito territoriale per il ferro, due ambiti provinciali per il TPL extraurbano su gomma e ambiti comunali per il TPL urbano su gomma**. Le procedure di affidamento e i relativi contratti di servizio restano pertanto, sino al completamento della transizione, assegnati a Comuni, Province e Regione secondo le rispettive competenze. Il termine ultimo per completare il processo di riorganizzazione del settore è **stato fissato al 30 novembre 2019**²², data entro la quale dovranno necessariamente terminare anche gli affidamenti posti in essere secondo le disposizioni normative previgenti.

¹⁹ Rubricata "Riforma del Trasporto Pubblico regionale e locale in attuazione del Decreto Legislativo del 19-11-1997, n. 422"

²⁰ Il Piano Regionale dei Trasporti del 2016 (p. 235) definisce il Bacino unico di traffico regionale "unità territoriale omogenea in cui si attua un sistema di trasporto pubblico integrato e coordinato in rapporto ai bisogni di mobilità, con particolare riguardo alle esigenze lavorative, scolastiche e turistiche"; esso è finalizzato "alla realizzazione di una offerta equilibrata di servizi perseguendo il più alto grado di intermodalità".

²¹ Art. 1 comma 7 bis L.R. n. 7/2014 e s.m.i..

²² Si segnala, inoltre, che il 9 dicembre 2019 è destinato a scadere il periodo transitorio per gli affidamenti previsto dell'art. 8 comma 2 del regolamento 1370/2007.

2.2 Attori istituzionali e principali competenze

Le funzioni di **programmazione, indirizzo e coordinamento dei servizi di TPL** non d'interesse nazionale (perciò sia dei servizi regionali, sia di quelli provinciali e comunali) sono in capo alla **Regione**²³, che è inoltre naturalmente responsabile dell'amministrazione dei servizi di trasporto regionali. Essa **programma gli investimenti nel settore**²⁴, **eroga agli enti locali le risorse finanziarie** per l'esercizio dei servizi di trasporto di loro competenza e ripartisce fra Province e Comuni le risorse per l'esercizio delle funzioni a ciascuno conferite. D'intesa con i Comuni, la Regione stabilisce inoltre il livello dei **servizi minimi**²⁵, nonché le modalità per la determinazione delle **tariffe**.

La L.R. n. 7/2014 qualifica la **Regione Basilicata come Ente di governo dell'Ambito territoriale ottimale regionale del TPL** (cfr. *supra*). In quanto tale, nell'esercizio dei propri poteri di pianificazione, essa predispone e approva il **Piano regionale dei Trasporti**²⁶ e i **Programmi triennali dei servizi di TPL**, mentre spettano alle **Province** la predisposizione e l'adozione, secondo gli indirizzi pianificatori stabiliti dalla Regione, dei **Piani dei Trasporti di bacino**, poi approvati dalla Regione stessa.

Alle due **Province di Potenza e Matera**²⁷ sono delegate dalla Regione tutte le funzioni regionali in materia di TPL che non richiedono l'unitario esercizio a livello regionale. Esse **amministrano i servizi di trasporto che si svolgono nei rispettivi territori**, vigilando sulla regolarità dell'esercizio e sulla qualità del servizio.

Ai **Comuni**²⁸ spetta la determinazione, d'intesa con la Regione, dei servizi minimi di propria competenza e delle relative tariffe; oltre, poi, a organizzare la rete dei trasporti di linea di propria competenza nelle aree urbane, essi debbono inoltre esercitare funzioni di sottoscrizione, gestione, esecuzione, vigilanza e controllo dei contratti di servizio affidati dalla Regione relativi alle unità territoriali ottimali del trasporto pubblico comunale²⁹.

A ciascuno dei tre livelli di governo è rimesso lo svolgimento delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi di TPL di propria competenza³⁰ e la stipula dei relativi contratti di servizio, a margine dei quali essi debbono provvedere a tutti gli adempimenti connessi e all'erogazione dei corrispettivi previsti.

2.3 Il sistema di pianificazione e programmazione

Il principale strumento di programmazione è rappresentato dal **Piano Regionale dei Trasporti** (art. 8 L.R. n. 22/1998), adottato dalla Regione. Sono al suo interno contenute le linee programmatiche della Regione nel settore dei trasporti, le indicazioni per l'assetto della rete infrastrutturale e dei servizi di trasporto pubblico,

²³ L.R. n. 22/1998, art. 5.

²⁴ A questo scopo, la Regione si raccorda con lo Stato e gli enti locali tramite la sottoscrizione di accordi di programma.

²⁵ Gli oneri relativi ai servizi minimi sono infatti a carico del bilancio regionale.

²⁶ Art. 1 comma 2 della L.R. n. 7/2014. La Regione provvede inoltre ai relativi aggiornamenti, tenuto conto della programmazione degli enti locali, in connessione con le previsioni di assetto territoriale e di sviluppo economico.

²⁷ L.R. 22/1998, art. 6.

²⁸ L.R. n. 22/1998, art. 7.

²⁹ L.R. n. 7/2014, art. 1 comma 2.

³⁰ Ex art. 3, comma 3, L.R. n. 22/98 e s.m.i, i servizi TPL si distinguono, in relazione all'ambito amministrativo in: a) **regionali**: se svolgono servizi su direttrici regionali o in parte nelle regioni finitime purché le istanze dell'utenza si manifestino prevalentemente nella Regione Basilicata; b) **provinciali**: se svolgono servizi su direttrici provinciali o in parte nelle province finitime purché le istanze dell'utenza si manifestino prevalentemente nella provincia origine del percorso; c) **comunal**i: se svolgono servizi su direttrici comunali o in parte nei comuni finitimi purché le istanze dell'utenza si manifestino prevalentemente nel comune origine del percorso.

gli indirizzi per la pianificazione dei trasporti locali, i lineamenti generali di politica tariffaria e di determinazione del costo dei servizi e i criteri per il coordinamento e la razionalizzazione degli interventi finanziari nel settore. Il **Piano Regionale dei Trasporti 2016-2026** è stato adottato con **Delibera Consiglio Regionale del 21 dicembre 2016, n. 465**.

Le Province adottano i **Piani dei Trasporti di Bacino** (art. 9 L.R. n. 22/1998), contenenti la disciplina organizzativa della rete delle autolinee provinciali, che devono tendere alla massima integrazione modale tra i diversi modi di trasporto. I Piani, che debbono essere aggiornati con cadenza almeno quinquennale, riportano *inter alia* l'**articolazione del bacino provinciale in sub-bacini o aree omogenee di traffico**, con le relative linee e l'integrazione di tutti i servizi d'interesse di bacino, il programma economico-finanziario con l'indicazione delle risorse necessarie per assicurare lo svolgimento dei servizi e l'individuazione delle aree a domanda debole, con il conseguente adeguamento dell'offerta dei servizi di trasporto. Il piano individua inoltre gli interventi da effettuare sulle infrastrutture al fine di adeguarle alle esigenze del trasporto pubblico locale³¹.

In coerenza con i Piani di bacino, i Comuni individuati dalla D.G.R 3531 del 22 giugno 1991 debbono predisporre i **Piani Urbani del traffico**³²; inoltre, sebbene la disciplina regionale non lo preveda espressamente, gli enti competenti dovrebbero garantire coerenza tra il Piano attuativo del TPL e i rispettivi **Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS)**³³.

Atti e Documenti di Riferimento

- Legge Regionale 27 luglio 1998, n. 22, *Riforma del Trasporto Pubblico regionale e locale in attuazione del Decreto Legislativo del 19-11-1997, n. 422*
- Legge Regionale 30 aprile 2014, n. 7, *Collegato alla legge bilancio 2014-2016*
- Delibera Consiglio Regionale del 21 dicembre 2016, n. 465, approvazione del Piano Regionale dei Trasporti 2016-2026

³¹ I Piani dei Trasporti di Bacino devono essere trasmessi alla Regione a cui compete la pubblicazione. In caso di mancata predisposizione dei Piani di bacino da parte delle Province, la Regione in virtù dei poteri sostitutivi e sentite le Amministrazioni interessate, provvede autonomamente alla predisposizione e adozione di questi ultimi.

³² L.R. n. 22/1998, art. 10.

³³ Ai sensi del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2017 "*Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257*" i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile devono essere predisposti entro il 5 ottobre 2019 da città metropolitane, enti di area vasta, comuni e associazioni di comuni con popolazione superiore ai 100.000 abitanti.

3. Caratteristiche dei gestori

In Basilicata sono stati individuati complessivamente 27 gestori, classificati, in tale lavoro, in funzione della tipologia di servizio offerto (gomma, ferro, per vie d'acqua)³⁴ e dell'ambito di servizio in cui operano (urbano, extraurbano). Inoltre, per i gestori i cui bilanci sono disponibili nella piattaforma Aida Bureau Van Dijk³⁵, sono stati analizzati i seguenti parametri:

- Classe dimensionale³⁶
- Composizione azionaria
- Dimensioni economiche del settore.

Del totale dei gestori rilevati, solamente due effettuano esclusivamente il servizio urbano, quattro operano nell'ambito sia del servizio urbano che di quello extraurbano e il resto effettua TPL extraurbano. Inoltre, eccetto Trenitalia S.p.A. e Ferrovie Appulo Lucane S.r.l., tutti gli altri gestori effettuano TPL su gomma.

Tabella 10 - Ambito e tipologia di servizio

Gestore	Settore di attività	
	Ambito di servizio	Tipologia
Trenitalia S.p.A.	Extraurbano	Ferro
Ferrovie Appulo Lucane S.r.l.	Extraurbano	Ferro
Autolinee Liscio Giuseppe S.r.l.	Extraurbano	Gomma
Autolinee Grassani & Garofalo S.r.l.	Urbano/Extraurbano	Gomma
Vincenzo Petruzzi S.r.l.	Urbano/Extraurbano	Gomma
Autolinee Nolè S.r.l.	Urbano/Extraurbano	Gomma
Rocco Autolinee S.r.l.	Extraurbano	Gomma
Grassani S.r.l.	Extraurbano	Gomma
Società Lagonegrese Automobilistica S.r.l.	Extraurbano	Gomma

³⁴ La tipologia di servizio fa riferimento a quanto stabilito nel l'art. 3, comma 2, della L.R. 22/98, che distingue e i servizi di trasporto pubblico in relazione alle caratteristiche dell'ambiente in cui si svolgono in: a) urbani: se si svolgono nell'ambito degli aggregati urbani, senza soluzione di continuità abitativa; b) extraurbani: se collegano l'aggregato urbano con il territorio e gli insediamenti limitrofi con soluzione di continuità abitativa.

³⁵ I dati di bilancio disponibili sono relativi all'annualità 2017. Nello specifico sono stati rilevati 16 gestori per la classe dimensionale, 14 per la composizione azionaria e 15 per le dimensioni economiche del settore (Trenitalia S.p.A. è stato escluso in quest'ultima analisi essendo presente sul tutto il territorio nazionale).

³⁶ La ripartizione dei gestori per classe dimensionale è basata su tre parametri, ovvero numero di dipendenti, totale attivo e ricavi da vendite e prestazioni. Precisamente, per determinare la classe corrispondente devono essere rispettate almeno due delle tre condizioni elencate:

Classe dimensionale	N. Dipendenti	Ricavi	Totale attivo
Micro	< 5	< 350.000	< 175.000
Piccola	< 50	< 8.800.000	< 4.400.000
Media	< 250	< 40.000.000	< 20.000.000
Grande	>250	> 40.000.000	> 20.000.000

Tito Bus S.r.l.	Extraurbano	Gomma
Autolinee Chiruzzi S.r.l.	Extraurbano	Gomma
SAM S.r.l.	Extraurbano	Gomma
De Angelis S.r.l.	Extraurbano	Gomma
F.Ili Renna S.r.l.	Urbano/Extraurbano	Gomma
Autolinee Smaldone S.r.l.	Extraurbano	Gomma
Coop Autisti Servizi Automobilistici Matera	Urbano	Gomma
Autolinee F.Ili Gambioli Snc	Extraurbano	Gomma
Autolinee Repole & Arnese Snc	Extraurbano	Gomma
Autoservizi Carrozzeria	Extraurbano	Gomma
Eredi Allegretti Marco Snc	Extraurbano	Gomma
F.Ili Enrico e Antonio Lancellotti Snc	Extraurbano	Gomma
F.Ili Genovese Snc	Extraurbano	Gomma
Felice Camera	Extraurbano	Gomma
Giovanni Palma Cantisani	Urbano	Gomma
Martinelli Rocco	Extraurbano	Gomma
Savitour di A. e V. Scazzariello S.n.c.	Extraurbano	Gomma
Ventre Michele & C. Snc	Extraurbano	Gomma

Fonte: nostre elaborazioni

La tabella che segue evidenzia in maniera netta la prevalenza di società di piccole dimensioni, pari al 62,5%. Per il resto, le due società che effettuano trasporto su ferro sono di grandi dimensioni, mentre le restanti quattro sono di medie dimensioni.

Tabella 11 - Classe dimensionale		
	Valori assoluti	Valori percentuali
Grande	2	12,5%
Media	4	25,0%
Piccola	10	62,5%
TOTALE	16	100%

Fonte: elaborazioni su dati AIDA.

Riguardo la composizione azionaria, le due società che effettuano il TPL su ferro sono controllate da soggetti pubblici, mentre le restanti 12 sono di proprietà di azionisti privati.

L'analisi che segue si propone di fornire alcuni utili elementi per dimensionare il mercato degli operatori del servizio sul territorio regionale, nel confronto con le medie nazionali. Nel complesso, i gestori analizzati impiegano 1.141 addetti, per un valore totale della produzione pari a circa 93 milioni di euro. I costi totali della produzione ammontano invece a 85 milioni di euro e quelli del personale sono pari a circa 46 milioni di euro. Per tutte le variabili considerate i gestori che operano in Basilicata pesano l'1% circa sul totale nazionale. Più significativi sono invece i dati sulle società in perdita e sul rapporto tra costo del personale e valore totale della produzione: in entrambi i casi il dato registrato per la Basilicata supera quello nazionale, rispettivamente di oltre 8 e 7 punti percentuali.

Tabella 12 - Alcune dimensioni economiche del settore³⁷

Territorio	N. gestori	N. dipendenti	Totale valore della produzione (migliaia di euro)	Costi totali (migliaia di euro)	Costo del personale (migliaia di euro)	Costo del personale/valore della produzione	Gestori in perdita
Basilicata	15	1.141	92.848	85.259	45.764	53,7%	22,2%
Italia	463	97.533	9.727.277	9.567.036	4.431.539	46,3%	18,1%

Fonte: elaborazioni su dati AIDA

³⁷ I dati di bilancio sono a lordo di eventuali altre attività svolte dai gestori al di fuori del settore TPL.