



ASSETTI ORGANIZZATIVO- GESTIONALI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE REPORT RILEVAZIONE

CALABRIA

Indice

HIGHLIGHTS	5
1. IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE IN CALABRIA	7
1.1. OFFERTA DI MOBILITÀ	7
1.2. DOMANDA DI MOBILITÀ	8
1.3. AREE A DOMANDA DEBOLE	9
1.4. RISORSE IN CONTO ESERCIZIO	10
1.5. RISORSE IN CONTO CAPITALE	12
2. ASSETTI ORGANIZZATIVI	16
2.1. GOVERNANCE ISTITUZIONALE	16
2.2. ATTORI ISTITUZIONALI E RELATIVE COMPETENZE	17
2.3. IL SISTEMA DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE	18
3. ANALISI DEGLI AFFIDAMENTI	21
3.1. QUADRO COMPLESSIVO DELLA RILEVAZIONE	21
3.2. MODALITÀ DI AFFIDAMENTO E TIPOLOGIA DI SERVIZIO	22
3.3. ANALISI TEMPORALE DEGLI AFFIDAMENTI	23
4. CARATTERISTICHE DEI GESTORI	24

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	7
Tabella 4 - Domanda di mobilità	8
Tabella 5 - Aree a domanda debole	9
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	14
Tabella 9 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su ferro	15
Tabella 10 - Quadro complessivo degli affidamenti e dei gestori individuati	21
Tabella 11 - Modalità di affidamento e settore di attività	22
Tabella 12 - Durata affidamento	23
Tabella 13 - Gestori rilevati	24
Tabella 14 - Analisi per classe dimensionale.....	26
Tabella 15 - Alcune dimensioni economiche del settore.....	26

Indice figure

Figura 1- Infrastruttura ferroviaria.....	8
Figura 2 - Suddivisione risorse in conto esercizio.....	12
Figura 3 - Suddivisione risorse in conto capitale per tipologia di servizio	13
Figura 4 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su gomma	14
Figura 5 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su ferro	15
Figura 6 - Ambito e tipologia di servizio.....	25
Figura 7 - Composizione azionaria gestori	26

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 (%)

Calabria
53,6

Italia
40,5

Calabria
4,7

Italia
2,7

Calabria
10,3

Italia
5,6

Risorse disponibili per investimenti

Risorse
Calabria/Italia (%)

Risorse per abitante
mezzi su gomma (€)

Risorse per abitante
mezzi su ferro (€)

5,7

Calabria
51

Italia
28

Calabria
68

Italia
40

Risorse in conto esercizio

Risorse
Calabria/Italia (%)

Risorse per abitante

Risorse per km²

3,2

Calabria
130

Italia
132

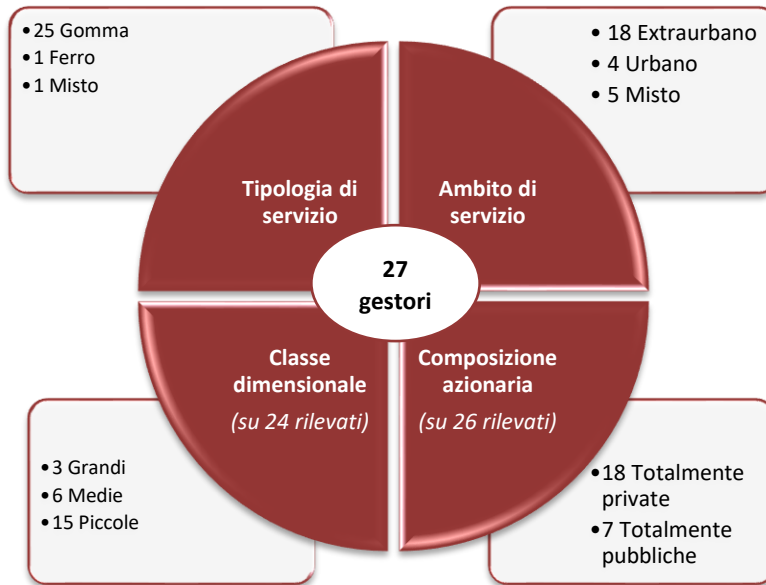
Calabria
16.656

Italia
26.339

Governance istituzionale

Un unico bacino territoriale ottimale regionale,
il cui ente di governo è l'Autorità Regionale dei Trasporti della Calabria (ART-CAL).
Alla Regione compete l'affidamento dei servizi di TPL ferroviario.

Principali caratteristiche del settore



Alcune dimensioni del settore

Valore produzione Calabria/Italia	Costo del personale/Valore della produzione		Gestori in perdita	
	Calabria	Italia	Calabria	Italia
2,1%	54,2%	46,3%	17,3%	18,1%

1. Il trasporto pubblico locale in Calabria

1.1. Offerta di mobilità

In Calabria sono in circolazione 0,9 autobus ogni 1000 abitanti, contro una media nazionale pari a circa 0,7 autobus ogni 1000 abitanti. Il totale di quelli che effettuano il servizio trasporto pubblico locale (TPL) urbano è pari a 299. Di questi, il 4,7% ha classificazione ambientale Euro 0 o Euro 1, al di sotto della media di Sud e Isole ma circa il doppio di quella dell'Italia.

Territorio	Autobus	Euro 0 – Euro 1 (%)	Euro 2 – Euro 4 (%)	Euro 5 – Euro 6 (%)	Elettrico (%)
Calabria	299	4,7	50,5	44,8	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)

La suddivisione per classe ambientale in riferimento al servizio extraurbano (Tabella 2) evidenzia un ritardo sia rispetto alla media del Mezzogiorno sia rispetto a quella italiana; condizione simile si registra anche nella circolazione di autobus Euro 5 ed Euro 6.

Territorio	Autobus	Euro 0 – Euro 1 (%)	Euro 2 – Euro 4 (%)	Euro 5 – Euro 6 (%)
Calabria	1.485	10,3	59,9	29,8
Sud e Isole	9.380	8,7	61,2	30,1
Italia	23.986	5,6	57,8	36,5

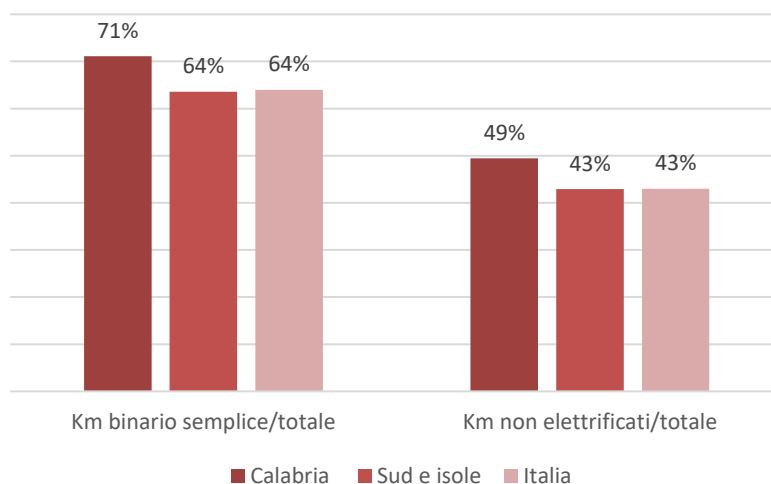
Fonte: PNMS (2018)

Inoltre, secondo il Rapporto *Pendolaria* di Legambiente (2018), in Calabria sono in circolazione 95 treni. La loro età media è pari a 18,4 anni, mentre la percentuale di quelli con età superiore a 15 anni ammonta al 53,6%. In Italia, i treni in circolazione hanno età media pari a 15,4 anni e la quota di quelli con più di 15 anni corrisponde al 40,5%, oltre 10 punti percentuali in meno della Calabria e dell'area del Mezzogiorno.

Territorio	Treni	Età media	Treni > 15 anni
Calabria	95	18,4	53,6%
Sud e Isole	1.114	18,8	56,9%
Italia	3.056	15,4	40,5%

In termini di qualità infrastrutturale sono state considerate le percentuali dei km di rete ferroviaria a binario semplice, anziché doppio, e dei km di rete non elettrificata. Sempre secondo il Rapporto *Pendolaria* la rete ferroviaria calabrese si estende per 956 km, di cui il 71% è a binario semplice e il 49% a binari non elettrificati. Queste percentuali evidenziano un **livello dell'infrastruttura ferroviaria qualitativamente inferiore sia rispetto alla media delle regioni del Sud e Isole sia rispetto alla media italiana.**

Figura 1- Infrastruttura ferroviaria



Fonte: nostre elaborazioni su dati Legambiente 2018

1.2. Domanda di mobilità

Secondo i dati Istat e ACI (2017), in Calabria il 18,7% della popolazione utilizza i mezzi di trasporto pubblico 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 717 ogni 1000 abitanti. Il primo dato è perfettamente allineato con quello riferito all'intera area del Mezzogiorno, mentre è al di sotto della media italiana di 1,7 punti percentuali. Per quanto riguarda autovetture e motocicli, la Calabria è allineata con l'area del Mezzogiorno, mentre riporta un dato inferiore alla media italiana di 30 unità.

Tabella 4 - Domanda di mobilità		
Territorio	Utilizzo TPL ³	Tasso di motorizzazione ⁴
Calabria	18,7%	717
Sud e Isole	18,7%	714
Italia	20,4%	747

Fonte: ISTAT (2017)

³ 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).

⁴ Autovetture + motoveicoli/Popolazione*1000 abitanti.

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 TPL⁵ 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) bassa densità abitativa, ovvero 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 dai suddetti enti, (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.

I quattro criteri di tipo territoriale sono sintetizzati per la Calabria nella tabella 5. Il dato più significativo è il basso grado di urbanizzazione, che coinvolge l’82,5% dei comuni della Regione, risultando così superiore sia alla quota riferita al Mezzogiorno (che è pari a 72,7%) sia a quella riferita all’Italia (che corrisponde a 67,7%). Anche la quota altimetrica della regione si distacca notevolmente rispetto alla media del Mezzogiorno e dell’Italia, nello specifico di 8,1 punti percentuali nel primo caso e 5,7 nel secondo.

Questi dati suggeriscono una rilevante presenza di aree a domanda debole nella regione. Per collegare queste aree, potrebbe rivelarsi utile adottare modalità di collegamento non convenzionali (car sharing, servizi a chiamata ecc.) per gran parte del territorio regionale, così da limitare la dispersione di risorse legate all’implementazione di linee di collegamento tradizionali.

Tabella 5 - Aree a domanda debole

Territorio	Bassa densità ⁶ abitativa (% comuni)	Basso grado di urbanizzazione (% comuni)	Quota altimetrica 600m + (%comuni)	Popolazione 70+ (% popolazione)
Calabria	26,3%	82,5%	37,3%	15,3%
Sud e Isole	32,7%	72,7%	29,2%	12,8%
Italia	27,6%	67,7%	31,6%	14,4%

Fonte: ISTAT (2017)

⁵ 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.

⁶ I dati si riferiscono al 2011, ultimo censimento Istat disponibile.

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 disponibile⁷. 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%⁸; 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)⁹, a cui si aggiungono le risorse stanziare dalle singole Regioni o dagli enti locali.

Nel 2018 la Regione Calabria ha ottenuto il **4,28%** del FNT, pari a **211.276.780**¹⁰ di euro; tuttavia, dal bilancio regionale di previsione¹¹ risultano stanziati, per il 2018, **253.544.039**¹² comprensivi sia delle risorse proprie sia di quelle statali (nello specifico, 108.227.250€ per il trasporto ferroviario e 144.217.757€ per il trasporto

⁷Ad 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*.

⁸ 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%.

⁹ Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, istituito dal DL 95/2012.

¹⁰ 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.

¹¹ 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.

¹² I dati elaborati sono stati estratti dal bilancio di previsione 2019-2019. Essi si riferiscono alla sola spesa corrente per il trasporto pubblico locale e ferroviario onnicomprensivi sia delle risorse proprie che del trasferimento dello Stato.

pubblico locale)¹³, di conseguenza si può approssimare, per differenza, una **compartecipazione regionale** pari a circa **42 milioni di euro**, il 16% dell'intero importo di spesa.

In merito allo stanziamento di risorse per abitante, la Calabria con 130 euro si colloca in linea al valore medio italiano. Le risorse per unità di superficie sono, invece, inferiori sia rispetto alla media della macroarea di appartenenza sia rispetto al media delle regioni italiane.

Tabella 6 - Risorse in conto esercizio					
Territorio	FNT (Regioni a statuto ordinario)	Risorse complessive	Risorse per abitante	Risorse per Km ²	Risorse per abitanti/Km ²
Calabria	211.276.780	253.544.039	130	16.656	1.972.427
Sud e Isole	1.400.872.691	2.584.425.443	125	20.877	1.931.244 ¹⁴
Italia	4.931.320.862	7.974.501.079	132	26.339	1.991.338 ¹⁵

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

La figura seguente evidenzia la suddivisione delle risorse, in termini percentuali, tra le diverse tipologie di servizio, come categorizzate nei bilanci di previsione delle Regioni:

- trasporto su ferro;
- trasporto pubblico locale;
- trasporto per via d'acqua;
- altre modalità di trasporto¹⁶;

Dall'analisi emerge che il 57% della spesa in conto esercizio è destinata al trasporto pubblico locale (gomma, autofiltranviario, metropolitano, tranviario e funiviario), mentre il trasporto ferroviario riceve il 42,7% del totale delle risorse disponibili. Per raffronto, la media nazionale si attesta al 57,9% per il TPL e al 39% per il trasporto ferroviario.

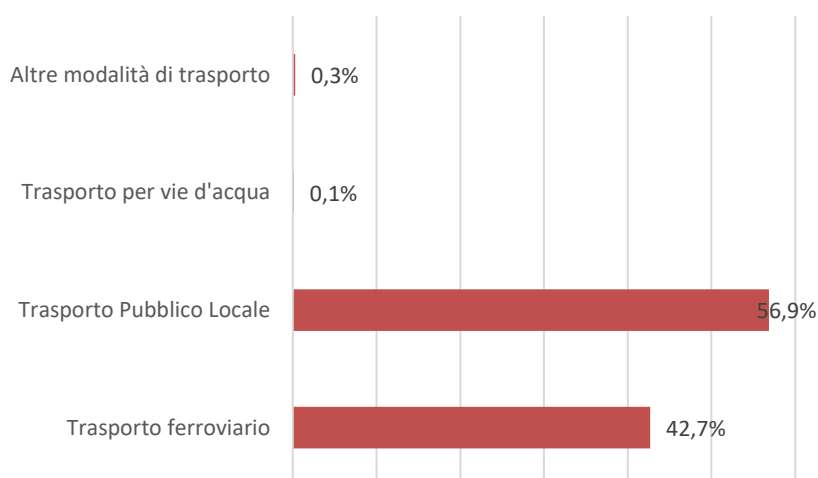
¹³Fonte: <http://www.bdap.tesoro.it/sites/openbdap/cittadini/bilancideglienti/bilancientipubbammentvig/bilanciregionientiorganismi/Pagine/SchedaContenutoBilanciArmonizzati.aspx>.

¹⁴ Il risultato è ottenuto dividendo il rapporto risorse/densità abitativa per il numero di regioni corrispondenti all'area di riferimento.

¹⁵ Vedi nota 13.

¹⁶ 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

Figura 2 - Suddivisione risorse in conto esercizio per tipologia di servizio



Fonte: nostre elaborazioni su dati OpenBDAP (2018).

1.5. Risorse in conto capitale

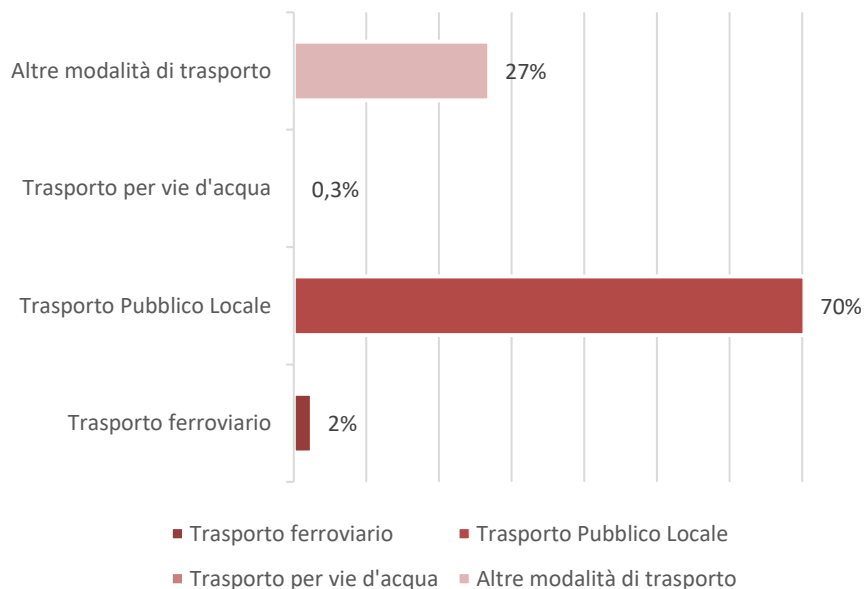
Come sottolineato nel primo paragrafo, la Regione Calabria presenta un parco rotabile e infrastrutturale vetusto se paragonata alla media italiana. Malgrado ciò, dal bilancio di previsione (2019 per gli anni 2018-2019-2020) non emerge un cambio di passo tale da consentire a questa Regione di recuperare il suo ritardo rispetto alla media italiana. Precisamente, la Regione Calabria prevede, per il triennio 2018-2020, **spese per investimenti pari 45€ per abitante**: il valore è al di sopra della media del Mezzogiorno, ma **inferiore** di circa 16€ rispetto alla media italiana.

Tabella 7 - Risorse in conto capitale		
Territorio	Risorse in conto capitale (2018-2020)	Risorse per abitante
Calabria	88.483.987	45
Sud e Isole	671.005.315	32
Italia	3.692.832.850	61

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

Come per le risorse in conto esercizio, la figura seguente riporta la suddivisione delle risorse per investimenti, tra le diverse tipologie di servizio. Si evidenzia che **il 70% della spesa in conto capitale è destinata al trasporto pubblico locale**. La media nazionale si attesta invece al 47% per il trasporto ferroviario e al 37,2% per il TPL.

Figura 3 - Suddivisione risorse in conto capitale per tipologia di servizio



Fonte: nostre elaborazioni OpenBDAP (2018)

Se da un lato i bilanci di previsione evidenziano una scarsa propensione agli investimenti rispetto alla media italiana, dall'altro è **qui maggiore la disponibilità di contributi pubblici**. Per il trasporto pubblico locale su gomma sono stati considerati quelli 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 riparti 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**);
- Da 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 stata considerata 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**.

In termini di risorse per abitante disponibili per investimenti in materiale rotabile su gomma, **la Regione Calabria si attesta al di sopra della media delle regioni del Mezzogiorno**.

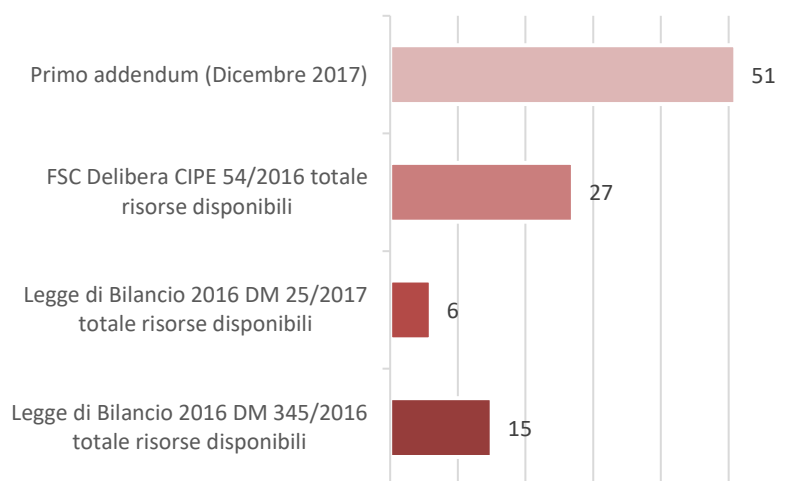
Tabella 8 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su gomma¹⁷

Territorio	Risorse derivate	Cofinanziamento	Risorse complessive	Risorse per abitante	Risorse derivate/ totale risorse derivate
Calabria	84.526.192	16.469.904	101.076.097	51	7%
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: nostre elaborazioni su dati ASSTRA/Cassa Depositi e Prestiti (2019) – valori in euro.

La quota principale di risorse proviene nel caso della Calabria dal FSC, prevalentemente dallo stanziamento disposto dall'addendum del MIT del dicembre 2017.

Figura 4 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su gomma



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

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

- 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 Calabria, in termini di risorse per abitante disponibili per investimenti in materiale rotabile su ferro, si attesta al di sopra sia della media delle regioni del Mezzogiorno sia (in misura ancora maggiore) della media nazionale, ed assorbe circa il 6% delle risorse derivate considerate. Tali risorse sono state stanziare prevalentemente con Delibera CIPE 54/2016.

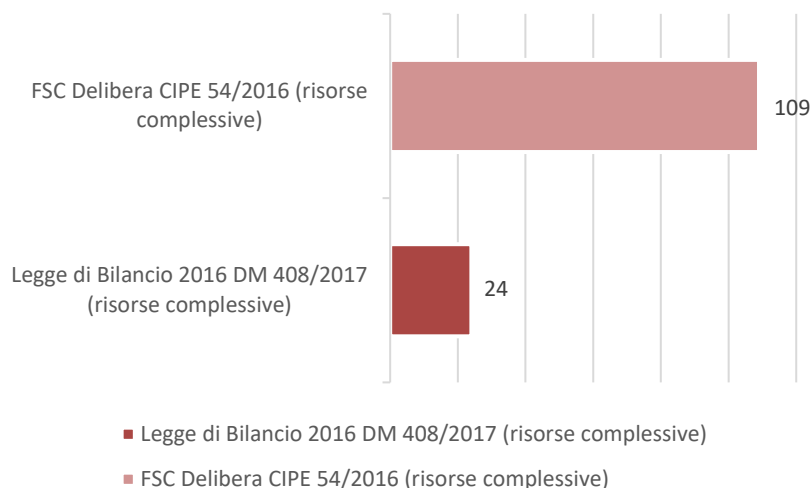
¹⁷ Si noti che alcuni degli interventi pubblici, riportati in tabella, si riferiscono genericamente a mezzi adibiti per il TPL e non solo a quelli su gomma.

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
Calabria	80.807.969	53.762.006	134.569.975	68	6%
Sud e Isole	816.012.753	542.875.168	1.358.887.921	65	57%
Italia	1.440.100.000	985.666.667	2.398.766.667	40	100%

Fonte: nostre elaborazioni su dati ASSTRA/Cassa Depositi e Prestiti (2019).

Figura 5 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su ferro



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

Si registra infine la disponibilità, per la Città Metropolitana di Reggio Calabria, di 23 milioni di euro per il sistema ferroviario Metropolitano, stanziati con Legge di bilancio 2016 e ripartiti con DM 587/2017 del MIT.

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.

La Regione Calabria può essere ricondotta al modello **accentrato**: i servizi di trasporto pubblico locale sono qui organizzati ed erogati all'interno di un **unico bacino territoriale ottimale regionale** (art. 12 L.R. n. 35/2015), il cui **ente di governo è l'Autorità regionale dei Trasporti della Calabria (ART-CAL)**. Le funzioni di quest'ultima sono esplicitamente riferite a quelle previste dall'art. 3-bis del D.L.n.138/2011 (cfr. L.R. n.35/2015, art. 13, c. 2 lett. f).

ART-CAL, alla quale partecipano obbligatoriamente la Regione e gli enti locali calabresi, è un soggetto dotato di personalità giuridica di diritto pubblico che opera in piena autonomia funzionale e le sue deliberazioni sono assunte senza necessità di ulteriori deliberazioni da parte degli enti rappresentati¹⁸.

Importanti funzioni sono inoltre poste in capo all'**Agenzia Regionale Reti e Mobilità**, una **società per azioni** da costituire mediante scissione parziale di Ferrovie della Calabria S.r.l. per scorporazione del ramo d'azienda relativo alle attività di gestione e manutenzione delle infrastrutture della rete ferroviaria regionale non interconnessa. Tale Agenzia risulta **in fase di costituzione**, secondo le modalità e i termini fissati con D.G.R. n. 117/2017.

Attualmente anche l'**ART-CAL non risulta pienamente operativa**. A norma dell'art. 23 comma 2 L.R. n. 35/2015, con Decreto del Presidente della Regione del 30 ottobre 2017, n. 117, è stato **nominato un commissario** che ha il compito di adottare i provvedimenti necessari per la costituzione degli organi

¹⁸ La gestione tecnico-amministrativa, nonché l'adozione dei provvedimenti amministrativi e di tutti gli atti che impegnano ART-CAL verso l'esterno spetta ai dirigenti dell'Autorità stessa, con particolare riferimento al Direttore, nominato con atto motivato, su proposta del Presidente dell'ART-CAL, dal Presidente della Giunta regionale, prioritariamente fra i dirigenti della Regione. Dura in carica quattro anni, prorogabili per una sola volta per ulteriori quattro anni. Tra i suoi compiti rientrano: l'istruttoria delle delibere del Comitato istituzionale; il parere di regolarità amministrativa sulle deliberazioni del Comitato istituzionale, e la relativa esecuzione. In seno ad ART-CAL opera, inoltre, il Nucleo ispettivo, struttura finalizzata al controllo della quantità e qualità dei servizi erogati, avvalendosi anche delle infrastrutture tecnologiche e delle informazioni fornite dall'Osservatorio della mobilità, e si articola anche in sedi periferiche.

dell'Agenzia. Fino alla costituzione di tutti gli organi il Commissario assume tutte le funzioni attribuite a questi ultimi.

All'interno del bacino territoriale ottimale regionale, **ART-CAL può istituire "ambiti territoriali non sovrapposti"** perimetrati in funzione di parametri demografici predefiniti, nonché sulla base di requisiti funzionali legati alle caratteristiche della domanda di trasporto stabiliti dal Comitato istituzionale dell'Autorità stessa¹⁹. Sebbene non si riscontrino riferimenti espliciti, l'utilizzo di criteri sia territoriali che funzionali per la loro perimetrazione fa sì che gli ambiti territoriali possano essere, di fatto, **assimilati ai bacini di mobilità di cui all'art. 48 del Decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50**,²⁰ nonché coerenti con quanto previsto dalla Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 48 del 30 marzo 2017²¹. Spetta ora agli enti locali interessati proporre la costituzione degli ambiti, che dovranno essere valutati e preventivamente approvati dall'ART-CAL.

Gli enti locali ricadenti in ciascun ambito costituiscono un **Comitato d'ambito**, secondo una delle forme associative previste dal Testo Unico degli Enti Locali (es.: consorzi, convenzioni, unioni di comuni), che possono essere stabilite dal Comitato istituzionale dell'ART-CAL. In particolare, la funzione di **definizione di massima dei programmi di esercizio**, relativi ai servizi che si svolgono all'interno dell'ambito territoriale e che non sono individuati a livello regionale nel Programma pluriennale del trasporto pubblico locale, viene esercitata dagli enti locali in seno al rispettivo Comitato d'ambito²².

Si segnala, infine, che, in applicazione dell'art. 14 comma 4 della L.R. n. 35/2015, è stata avviata la costituzione del **bacino ottimale interregionale** per la programmazione e la gestione dei servizi di trasporto pubblico nell'**Area integrata dello Stretto di Messina** costituita dalle Città metropolitane di Reggio Calabria e di Messina (art. 14 comma 4 L. R. 35/2015). Il 1° marzo 2019 è stato sottoscritto l'Accordo per l'istituzione dell'Area integrata dello Stretto tra la Regione Sicilia e la Calabria, le Città metropolitane di Messina e di Reggio Calabria e la Conferenza permanente interregionale, che è stato recepito con Legge Regionale 7 maggio 2019 n. 12. Con **DGR 354/2019 del 31 luglio 2019**, la Regione Calabria ha definito il perimetro del Bacino ottimale interregionale per la parte calabrese dell'Area integrata dello Stretto²³.

2.2. Attori istituzionali e relative competenze

La L.R. 31 dicembre 2015, n. 35²⁴ disciplina i servizi di trasporto pubblico locale per la regione Calabria.

¹⁹ Sulla base delle indicazioni di cui alla citata normativa regionale, ART-CAL, d'intesa con gli enti locali, ha approvato con Delibera n. 45/2018 i requisiti per l'istituzione degli ambiti territoriali di cui all'art. 15; tali requisiti sono legati al territorio, alla popolazione, nonché all'aliquota di spostamenti per gli ambiti di area urbana. Per gli ambiti di area vasta e di aree a domanda debole, invece, i criteri per la costituzione sono di natura territoriale e legati all'aliquota della domanda di trasporto.

²⁰ Tale norma, tuttavia, fisserebbe limiti dimensionali demografici differenti: "utenza minima di 350.000 abitanti ovvero inferiore solo se coincidenti con il territorio di enti di area vasta o di città metropolitane".

²¹ Atto di regolazione recante la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge n.201/2011 e dell'articolo 37, comma 1, del decreto-legge n. 1/2012.

²² In caso di inerzia nell'esercizio di tali funzioni di programmazione, ART-CAL, dopo aver fissato un congruo termine per provvedere, esercita le funzioni sostitutive; in caso di reiterata inerzia, l'Autorità può sopprimere l'ambito territoriale.

²³ Il perimetro del Bacino ottimale interregionale per la parte calabrese dell'Area integrata dello Stretto comprende i territori dei seguenti comuni: Reggio Calabria; Villa San Giovanni; Calanna; Campo Calabro; Fiumara; Laganadi; Motta San Giovanni; San Roberto; Cardeto; Sant'Alessio in Aspromonte; Santo Stefano in Aspromonte; Scilla; Bagnara Calabria.

²⁴ Modificata e integrata dalle seguenti leggi regionali: L.R. n. 29/2016, L.R. n. 43/2016, L.R. 54/2017, L.R. n. 4/2018.

La ripartizione delle competenze ivi definita attribuisce alla **Regione** le funzioni connesse all'organizzazione generale dei servizi. Alla Giunta Regionale (art. 5) spetta la **determinazione del livello dei servizi minimi** d'intesa con gli enti locali, sentiti i pareri della commissione consiliare competente, della Autorità regionale dei trasporti della Calabria (ART-CAL) e del Comitato della mobilità. I servizi minimi, così determinati, devono essere trasmessi al Consiglio Regionale e recepiti all'interno del Programma pluriennale del trasporto pubblico locale²⁵. Sempre alla Regione compete **l'affidamento dei servizi pubblici di trasporto di passeggeri per ferrovia**, da disporsi ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 6, del Regolamento (CE) n. 1370/2007, anche tramite affidamento diretto^{26, 27}.

Sempre in seno all'amministrazione regionale è istituito l'**Osservatorio della mobilità**, con compiti di raccolta, sistematizzazione ed elaborazione dati, nonché di misurazione della qualità del servizio erogata e informazioni all'utenza.

Gli **enti locali** (comuni, province e la Città Metropolitana di Reggio Calabria) esercitano funzioni di pianificazione e programmazione dei servizi di trasporto pubblico negli ambiti territoriali di propria competenza. In caso di inerzia degli enti locali nell'esercizio delle funzioni sopra citate, ART-CAL può esercitare i poteri sostitutivi, con spese a carico dell'ente inadempiente.

Di natura, compiti e modalità di svolgimento delle funzioni dell'**Autorità regionale dei trasporti della Calabria** (ART-CAL), ente di governo del bacino unico regionale, si è fatta menzione nel paragrafo precedente.

2.3. Il sistema di pianificazione e programmazione

Per quanto concerne la pianificazione del TPL rileva, in primo luogo, il **Piano Regionale Trasporti (PRT)** che definisce gli obiettivi generali e specifici dell'attività di pianificazione nel settore, le strategie di intervento e la proposta di un assetto istituzionale, organizzativo-gestionale ed infrastrutturale del sistema di trasporto. Il **Piano Regionale dei Trasporti** è stato adottato con D.G.R. n. 503/2016, approvato con D.C.R. n. 157/2016 e valutato positivamente dalla Commissione UE, Direzione Generale Politica Regionale e Urbana, come comunicato con nota n. 1086324 del primo marzo 2017. Il PRT prevede due orizzonti temporali di riferimento in relazione al tempo ed alle risorse necessarie per l'attuazione: uno scenario strategico al 2033 ed uno scenario intermedio al 2023.

Spetta alla Giunta Regionale determinare il **livello dei servizi minimi**, d'intesa con gli enti locali, sentiti i pareri della commissione consiliare competente, di ART-CAL e del Comitato della mobilità. Tale intesa è raggiunta

²⁵ L'iter per la definizione dei servizi minimi risulta tuttora in corso. Con D.G.R. n. 134/2018 la Giunta Regionale ha approvato il documento dei servizi minimi da sottoporre a conferenza di servizi. Con successivo Decreto n. 8693 del 02 agosto 2018 del Dirigente del Dipartimento infrastrutture, lavori pubblici e mobilità (http://www.regione.calabria.it/website/portalmedia/2018-08/LSM_INTESA-1180_2018.pdf) è stata decretata la conclusione positiva della conferenza di servizi decisoria, determinando il raggiungimento dell'intesa di cui all'art. 5 della L. n. 35/2015. Ai sensi del comma 5 del medesimo articolo, è previsto un passaggio ulteriore in Consiglio regionale. La norma dispone difatti che la "determinazione del livello dei servizi minimi è trasmessa al Consiglio regionale, che entro sessanta giorni può apportarvi variazioni. Le variazioni, nel caso in cui sia stata raggiunta l'intesa (...), possono esclusivamente elevare il livello dei servizi minimi precedentemente definito".

²⁶ Regolamento n. 1370/2007, art. 5 par. 6: "A meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti hanno facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia, fatta eccezione per altri modi di trasporto su rotaia quali metropolitana o tram."

²⁷ Ai sensi del Regolamento CE n. 1370/2007, art. 5 par. 5, tali provvedimenti assumono la forma di un'aggiudicazione diretta o di una proroga consensuale o di un'imposizione dell'obbligo di fornire servizi.

tramite apposita conferenza di servizi, acquisita la quale il documento di determinazione dei servizi minimi è trasmesso al Consiglio regionale. La determinazione deve essere rivista con cadenza almeno decennale.

Tra i piani di livello attuativo del Piano Regionale dei Trasporti è previsto il **Piano Attuativo del Trasporto pubblico locale** (L.R. n. 35/2015, art. 8), che è approvato dal Consiglio regionale su proposta della Giunta regionale, sentito il parere del Comitato della mobilità. Esso definisce le strategie atte ad individuare, tra l'altro, la scelta più idonea del modo di trasporto e della modalità di svolgimento, l'ottimizzazione degli itinerari e degli orari dei servizi e l'integrazione tra i diversi modi di trasporto e l'eliminazione delle sovrapposizioni. Il Piano attuativo del Trasporto pubblico locale non risulta ancora adottato.

Ancorché non esplicitamente previsto dalla disciplina regionale, gli enti competenti, dovrebbero, inoltre, garantire coerenza tra il Piano Attuativo del TPL e i rispettivi **Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS)**²⁸.

Sulla base delle strategie e degli indirizzi del Piano Attuativo del TPL, nonché in coerenza con la pianificazione di livello territoriale (es.: piani urbani della mobilità, dei piani d'ambito della mobilità), la Giunta regionale, entro novanta giorni dall'approvazione del bilancio pluriennale, sentita ART-CAL e il Comitato della mobilità, approva il **Programma pluriennale del Trasporto Pubblico Locale** (art. 9 L.R. n. 35/2015), che ha una durata minima di tre anni e una durata massima pari a quella del bilancio pluriennale stesso ed è aggiornato, ove ne ricorrano le circostanze, anche prima della scadenza prevista. Si tratta, dunque, di un programma di esercizio in quanto prevede la programmazione dei servizi nei limiti delle risorse disponibili. Più precisamente, deve prevedere i servizi **necessari a garantire il livello dei servizi minimi** determinato dalla Giunta regionale e approvato dal Consiglio regionale che, come detto, devono trovare copertura nel bilancio regionale e nei trasferimenti derivanti dal Fondo nazionale di cui all'art. 16-*bis* del D.L. n. 95/2012.

Lo stesso programma pluriennale include, inoltre, nei limiti delle risorse disponibili, anche gli investimenti da effettuarsi per infrastrutture, mezzi di trasporto, sistemi tecnologici e beni mobili e immobili necessari al trasporto pubblico locale. Il Programma pluriennale del TPL è **stato adottato con D.G.R. 578/2016 per il triennio 2017-2019**, ancorché nelle more dell'adozione del Piano Attuativo del TPL. A norma delle disposizioni transitorie (art. 23 L.R. n. 35/2015), fino al 30 giugno 2018 il Programma Pluriennale del Trasporto pubblico locale poteva essere approvato anche in assenza del Piano Attuativo del Trasporto pubblico locale, finché quest'ultimo strumento non sia vigente.

L'assetto pianificatorio si completa, in riferimento ai servizi che il Programma attuativo inquadra nel livello locale, con i **programmi di esercizio**. Sulla base dei contenuti di massima di cui sopra, la **definizione puntuale dei programmi di esercizio compete ad ART-CAL**.

Atti e Documenti di Riferimento

- Legge regionale n. 35 del 31 dicembre 2015, *Norme per i servizi di trasporto pubblico locale*.
- Piano regionale trasporti, adottato con D.G.R. n. 503 del 06 dicembre 2016 e approvato con D.C.R. n.157 del 19 dicembre 2016.

²⁸ 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. Si segnala che nella Città metropolitana di Reggio Calabria è in corso di adozione il PUMS, mentre a Cosenza la redazione del PUMS risulta completata e se ne attende l'adozione.

- Programma pluriennale dei trasporti, adottato con D.G.R. N. 578 DEL 28 dicembre 2016 per il triennio 2017-2019.
- Documento sui livelli dei Servizi minimi di trasporto pubblico locale, adottato con Delibera di Giunta Regionale n. 134, del 19 aprile 2018.
- Delibera ART-CAL n. 45 del 15 novembre 2018, “Individuazione dei requisiti per l’istituzione degli ambiti territoriali di cui all’art. 15 della L. R n. 35/2015”.
- Legge regionale 7 maggio 2019 n. 12, *Ratifica dell'accordo per l'istituzione dell'area integrata dello stretto tra la regione siciliana, la regione Calabria, la città metropolitana di Messina, la città metropolitana di Reggio Calabria e la conferenza permanente interregionale per il coordinamento delle politiche nell'area dello stretto.*
- D.G.R 354/2019, Perimetrazione del Bacino ottimale interregionale per la parte calabrese dell'Area integrata dello Stretto.

3. Analisi degli affidamenti

3.1. Quadro complessivo della rilevazione

Questa sezione ha l'obiettivo di illustrare lo scenario attuale del servizio di trasporto pubblico locale, dando evidenza dei principali aspetti che riguardano gli assetti gestionali in essere.

Qualora l'organizzazione del servizio sia articolata a livello regionale, sono presi in considerazione in primo luogo i contratti di TPL stipulati dalla Regione o da altro Ente di governo dell'ambito regionale; nel caso di servizi articolati a livello sub-regionale, sono stati presi in considerazione i contratti stipulati dai corrispondenti attori istituzionali o Enti di governo d'ambito. Nei casi in cui i servizi di TPL urbano nei comuni con popolazione pari o superiore a 30.000 abitanti non risultassero coperti dalla rilevazione (ad esempio, perché non sono ricompresi nei contratti per il TPL stipulati al livello istituzionale superiore), sono stati presi in esame i contratti di servizio stipulati dai singoli Comuni.

In seconda battuta, si è poi verificato se le società affidatarie del servizio di TPL operino direttamente o, in tutto o in parte, per tramite di proprie controllate/consorziate, inserendo in tal caso queste ultime nel novero dei gestori analizzati.

L'analisi descritta nelle pagine che seguono è riferita al bacino unico regionale: tale scelta dipende dal fatto che, come si dettaglierà in seguito, gli affidamenti individuati risultano corrispondere a contratti stipulati dalla Regione Calabria, e non dall'attuale Ente di Governo, in attesa dell'individuazione degli **ambiti territoriali non sovrapposti**. Nello specifico sono stati rilevati **7 contratti di affidamento stipulati da 1 Ente Committente (Regione Calabria)**.

Tabella 10 - Quadro complessivo degli affidamenti e dei gestori individuati

Bacini	N° affidamenti rilevati	N° gestori affidatari	N° gestori affidatari operativi	N° gestori operativi
Bacino territoriale ottimale regionale	7	7	0	27
Regione	7	7	0	27

Fonte: nostre elaborazioni

I servizi di trasporto pubblico locale sono esercitati da **27 gestori**, 26 dei quali si sono organizzati in 6 società consortili in ottemperanza della L.R. 18/2006²⁹ (*Norme urgenti in materia di proroga del regime transitorio del trasporto pubblico locale*). Sono 7 le società titolari di contratto di affidamento:

- CONSORZIO AUTOSERVIZI DEI DUE MARI S.C.A.R.L. - A.D.M.
- CONSORZIO MERIDIONALE TRASPORTI S.C.A.R.L. - Co.Me.Tra.
- TRASPORTI INTEGRATI CALABRESI S.C.A.R.L. - Tr.In.Cal.
- CONSORZIO TRASPORTI REGIONALI CALABRESI - T.R.C.
- SOCIETA' CONSORTILE AUTOLINEE REGIONALI S.R.L.- S.C.A.R.
- CONSORZIO AUTOLINEE SRL- C.A.
- TRENITALIA S.P.A.

²⁹ Art.2 comma 1.

3.2. Modalità di affidamento e tipologia di servizio

Le modalità di affidamento del servizio di trasporto pubblico locale sono state definite a livello europeo dal regolamento (CE) n. 1370/2007, come modificato dal regolamento 2016/2338, entrato in vigore dal 24 dicembre 2017. Il Regolamento prevede (art. 5)³⁰ l'applicazione, a decorrere dal 3 dicembre 2019, di tre possibili modalità di affidamento del servizio: la prima è la procedura di affidamento mediante gara, modalità che deve comunque essere ammessa dagli ordinamenti degli Stati membri; le altre due modalità, facoltative e che possono pertanto anche essere vietate dalle singole legislazioni nazionali, sono quella della gestione diretta (cioè la fornitura del servizio da società in house) e quella dell'aggiudicazione mediante affidamento diretto ad un soggetto distinto. Inoltre, si evidenzia che, l'art.8 del regolamento prescrive agli Stati membri di adottare misure, fino al 2 dicembre 2019, per conformarsi gradualmente all'articolo 5.

La tabella seguente sintetizza la ripartizione dei dati rispetto alla modalità di affidamento differenziando tra:

- affidamenti disposti a terzi tramite **gara**;
- affidamenti diretti a società considerata **in house**³¹ agli enti affidanti;
- affidamento a **società mista**;
- affidamento diretto.

Tabella 11 - Modalità di affidamento e settore di attività							
Gestore	Modalità affidamento				Settore di attività		
	Gara	In house	Soc. mista	Affidamento diretto	Numero di proroghe	Ambito di servizio	Tipologia
A.D.M.				X	4	Misto	Gomma
Co.Me.Tra.				X	4	Misto	Misto
Tr.In.Cal.				X	4	Misto	Gomma
T.R.C.				X	4	Extraurbano	Gomma
S.C.A.R.				X	4	Extraurbano	Gomma
C. A. SRL				X	4	Extraurbano	Gomma
TRENITALIA S.P.A.				X	1	Regionale	Ferro

Fonte: nostre elaborazioni

³⁰ Specificatamente l'articolo 5 del Regolamento 1370/2007 prevede le seguenti forme di affidamento: Affidamento "in house" (art. 5, paragrafo 2); Affidamento a terzi con gara (art. 5, paragrafo 3); Affidamento ferroviario gara informale (art. 5, paragrafo 3-ter); Affidamento ferroviario nuovi contratti (aggiuntivi) (art. 5, paragrafo 3-bis); Affidamento diretto al di sotto dei valori soglia (art. 5, paragrafo 4); Affidamento ferroviario (miglioramento efficienza) (art. 5, paragrafo 4-bis); Affidamento ferrovie isolate (art. 5, paragrafo 4-ter); Affidamento diretto in casi di emergenza (art. 5, paragrafo 5); Affidamento diretto dei servizi ferroviari (art. 5, paragrafo 6, cessa di applicarsi dal 25 dicembre 2023).

³¹ Si evidenzia che l'articolo 5 paragrafo 2 del Regolamento 1370/2007 impone limiti più restrittivi con riferimento al parametro dell'attività prevalente, rispetto alla normativa generale sull'affidamento in house (l'articolo 5 del d.lgs. n. 50/2016 e l'articolo 16 del d.lgs. n. 175/2016), in quanto prescrive che il 100% del fatturato della società in house derivi dal rapporto con l'ente affidante, e non 80% come per la normativa generale.

Un primo dato che emerge dal quadro riassuntivo di cui alla precedente tabella è la già accennata **discrasia tra il modello organizzativo-istituzionale definito dalla L.R. 35/2015** e lo stato attuale degli affidamenti: tutti gli affidamenti risultano concessi in proroga dalla Regione Calabria e non dall'attuale ente di governo. Esattamente le proroghe si riferiscono ad **affidamenti diretti in casi emergenza ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 5**, del Regolamento (CE) 1370/2007. Tuttavia, si rileva che l'ART-CAL, nel 2016, ha pubblicato sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione Europea 2 avvisi di pre-informazione³²(avviso obbligatorio da predisporre almeno un anno prima della pubblicazione del bando di gara o dell'affidamento diretto), uno relativo alla gara unica regionale a più lotti per l'affidamento dei servizi su gomma e uno per il servizio ferroviario regionale.

3.3. Analisi temporale degli affidamenti

Secondo quanto disposto dal regolamento 1370/2007 i contratti di trasporto pubblico devono avere una durata:

- non superiore ai 10 anni per servizi di trasporto con autobus
- non superiore ai 15 anni per servizi di trasporto per ferrovia o rotaia
- non superiore ai 15 anni per i servizi misti (ferro/gomma) se i trasporti su ferro sono maggiori del 50%

I suddetti contratti possono essere **prorogati di un ulteriore 50%** se il gestore fornisce beni di entità significativa in rapporto all'insieme dei beni necessari per fornitura di servizi di trasporto di passeggeri oggetto del contratto di servizio pubblico, o se i costi derivanti dalla particolare situazione geografiche lo giustificano. Per quanto concerne i contratti affidati con provvedimento di emergenza la **durata non può essere superiore a 2 anni**.

Nelle more del completamento della riforma prevista dalla Legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35, la Regione Calabria ha affidato i servizi su gomma contemporaneamente alle 6 società consortili, con **affidamenti diretti di emergenza a partire dal 2012, con 4 proroghe** (l'ultima a decorre dal primo gennaio 2018, fino all'esperimento della procedura di gara, e comunque per una durata non superiore a 20 mesi, con scadenza quindi entro ottobre 2019).

Osservando quindi la durata dei contratti per il TPL su gomma, si rileva (al lordo delle proroghe e precisando che non è stato possibile ricostruire la durata del contratto originario) una durata media di 9 anni; per i servizi su ferro, la durata media è invece di 4 anni (3 anni contratto originario più un anno di proroga).

Tabella 12 - Durata affidamento		
Tipologia	Durata (media) ³³	Numero di proroghe (media)
Gomma	9	4
Ferro	4	1

Fonte: Nostre elaborazioni

³² Ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2 del Regolamento (CE) 1370/2007, l'autorità competente deve prendere i provvedimenti necessari affinché, almeno un anno prima dell'inizio della procedura di gara o un anno prima dell'aggiudicazione diretta del contratto, per pubblicare sulla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, come minimo, le seguenti informazioni: nome e indirizzo dell'autorità competente; tipo di aggiudicazione prevista e servizi e territori potenzialmente interessati dall'aggiudicazione.

³³ Comprensivo di proroghe

4. Caratteristiche dei gestori

L'analisi che segue classifica tutti i gestori rilevati per tipologia (gomma, ferro, per vie d'acqua)³⁴, ambito di servizio (urbano, extraurbano) e una serie di parametri economici di riferimento, sulla base dei dati disponibili nella banca dati Aida-Bureau Van Dijk per l'anno 2017³⁵. Segnatamente, si sono osservate:

- classe dimensionale³⁶;
- composizione azionaria;
- dimensioni economiche del settore.

Come anticipato nella sezione terza di questo lavoro, l'analisi condotta ha portato all'individuazione di 27 gestori, 26 dei quali sono raggruppati in 6 consorzi.

Il 67% opera esclusivamente in ambito extraurbano, il 15% in ambito urbano mentre il 19% in entrambi gli ambiti di servizio. 26 società offrono esclusivamente servizi TPL su gomma, una sia su ferro sia su gomma, un'ultima solo su ferro.

Gestore affidatario	Gestore operativo	Ambito di servizio ³⁷	Tipologia di servizio
A.D.M.	ROMANO AUTOLINEE REGIONALI	Misto	Gomma
	IMPRESA AUTOLINEE SCURA	Misto	Gomma
	AUTOSERVIZI PREITE	Misto	Gomma
	BILOTTA ANTONIO	Extraurbano	Gomma
	SALVATORE ZANFINI	Extraurbano	Gomma
CO.ME.TRA.	FERROVIE DELLA CALABRIA	Misto	Misto
	A.M.A.CO.	Urbano	Gomma
	AZIENDA PER LA MOBILITA' DELLA CITTA' DI CATANZARO	Urbano	Gomma
	FERLOC	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 Per alcuni gestori, quest'ultimo gruppo di dati non è disponibile in Aida. Se ne trova segnalazione nelle relative tabelle.

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:

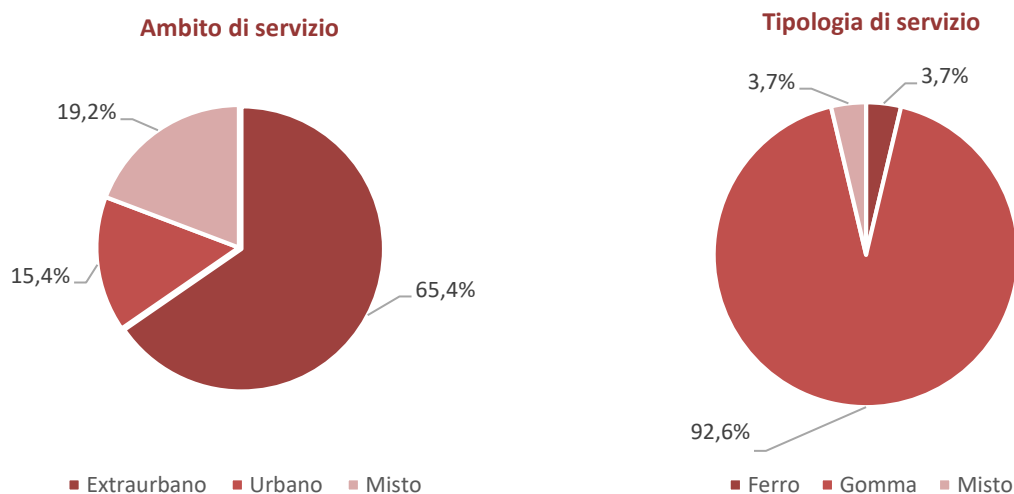
Classe dimensionale	N. Dipendenti	Ricavi	Totale attivo
Micro	< 5	< 350.000	< 175.000
Piccola	< 50	< 8.800.000	< 4.400.000
Media	< 250	< 40.000.000	< 20.000.000
Grande	>250	> 40.000.000	> 20.000.000

³⁷ I servizi trasporto pubblico su strada, secondo l'art. 3, comma 2, della L.R. 22/98, si distinguono 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

Tabella 13 - Gestori rilevati			
Gestore affidatario	Gestore operativo	Ambito di servizio ³⁷	Tipologia di servizio
TR.IN CAL	LAMEZIA MULTISERVIZI ³⁸	Urbano	Gomma
	NICOLA BROSIO & FRATELL	Extraurbano	Gomma
	AZIENDA TRASPORTI PER L'AREA METROPOLITANA	Misto	Gomma
	PIANA PALMI MULTISERVIZI	Urbano	Gomma
T.R.C.	AUTOSERVIZI CARNEVALE	Extraurbano	Gomma
	FRANCESCO PERRONE	Extraurbano	Gomma
	GENCO CARMELA & FIGLI	Extraurbano	Gomma
	TRASPORTI NORD CALABRIA	Extraurbano	Gomma
	PARISE ROCCO & ANTONIO	Extraurbano	Gomma
	AUTOLINEE TIRRENICHE SRL	Extraurbano	Gomma
S.C.A.R.	AUTOLINEE FEDERICO	Extraurbano	Gomma
	LIROSI AUTOSERVIZI	Extraurbano	Gomma
	MEDITERRANEABUS S.P.A.	Extraurbano	Gomma
	AUTOLINEE CAV. DOMENICO TRIPODI	Extraurbano	Gomma
	COSTA VIOLA BUS	Extraurbano	Gomma
C. AUTOLINEE	SERVIZI AUTOMOBILISTICI JONICI	Extraurbano	Gomma
TRENITALIA	CONSORZIO AUTOLINEE TPL	Extraurbano	Gomma
TRENITALIA	TRENITALIA	Extraurbano	Ferro

Fonte: nostre elaborazioni

Figura 6 - Ambito e tipologia di servizio



Quanto alla classe dimensionale, si evidenzia in maniera netta la prevalenza di gestori di piccole dimensioni, solo 3 gestori sono di grande dimensione, escluso l'operatore nazionale su ferro.

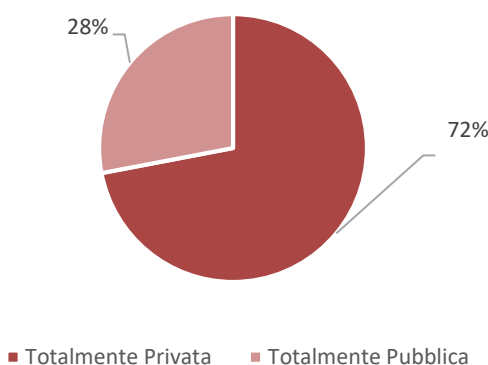
³⁸ Gestore attivo anche nel settore idrico e nel servizio di gestione dei rifiuti urbani.

Classe dimensionale	Valori assoluti	Valori percentuali
Grande	3	12%
Media	6	24%
Piccola	15	62%
TOTALE	24	100%

Fonte: Nostre elaborazioni su dati Aida BvD

La composizione azionaria delle imprese rilevate è composta per il 72%, da società con capitale totalmente privato e per il restante 28% da gestori a capitale totalmente pubblico (partecipati **complessivamente da 30 comuni**, oltre a un gestore partecipato al 100% dalla Regione).

Figura 7 - Composizione azionaria gestori



Fonte: Nostre elaborazioni su dati Aida BvD

Si osservano ora alcune voci di conto economico dei bilanci societari, per analizzare le dimensioni del mercato del trasporto pubblico locale in Calabria e confrontarle con la media nazionale.

I gestori rilevati³⁹ impiegano complessivamente **2.798 addetti**, per un valore totale della produzione pari a circa **205 milioni di euro**. I costi totali della produzione ammontano invece a 204 milioni di euro da imputare per il 54,2% al costo per il personale.

Il TPL calabrese rappresenta circa il 5% dei gestori rilevati in Italia e impiega quasi il 3% dei dipendenti del settore. I 4 gestori in perdita rappresentano il 17,3% del campione, con una performance in linea al dato medio nazionale; il rapporto fra costo del personale e valore della produzione, invece, è più alto in Calabria di circa 8 punti percentuali rispetto alla media nazionale.

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
Calabria	23	2.798	205.928	204.145	111.667	54,2%	17,3%
Italia	463	97.533	9.727.277	9.567.036	4.431.539	46,3%	18,1%

Fonte: Nostre elaborazioni su dati Aida BvD

³⁹ Non sono inclusi i dati riferiti a Trenitalia S.p.A., poiché il gestore è presente in tutte le regioni.

⁴⁰ I dati di bilancio sono a lordo di eventuali altre attività svolte dai gestori al di fuori del settore TPL.