



ASSETTI ORGANIZZATIVO- GESTIONALI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE REPORT RILEVAZIONE

CAMPANIA

Indice

HIGHLIGHTS	5
1. TRASPORTO PUBBLICO LOCALE IN CAMPANIA	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	11
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	19
3.1. QUADRO COMPLESSIVO DELLA RILEVAZIONE	19
3.2. MODALITÀ DI AFFIDAMENTO E TIPOLOGIA DI SERVIZIO	20
3.3. ANALISI TEMPORALE DEGLI AFFIDAMENTI	24
3.4. CARATTERISTICHE DEI GESTORI	25

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	9
Tabella 6 - Risorse in conto esercizio	10
Tabella 7 - Risorse in conto capitale	12
Tabella 8 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su gomma	13
Tabella 9 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su ferro	14
Tabella 10 - Quadro complessivo degli affidamenti e dei gestori individuati	20
Tabella 11 - Durata affidamento	25
Tabella 12 - Analisi per classe dimensionale	30
Tabella 13 – Alcune dimensioni economiche del settore	31

Indice figure

Figura 1 - Infrastruttura ferroviaria	8
Figura 2 - Suddivisione risorse in conto capitale per tipologia di servizio (Bilancio di Previsione)	12
Figura 3 - Suddivisione risorse in conto capitale per intervento	14
Figura 4 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su ferro	15
Figura 5 - Ambito e tipologia di servizio	29
Figura 6 - Composizione azionaria gestori	30

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, 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 (%)	
Campania	Italia	Campania	Italia	Campania	Italia
65,6	40,5	6,8	2,7	13,3	5,6

Risorse disponibili per investimenti

Risorse Campania/Italia (%)	Risorse per abitante mezzi su gomma (€)		Risorse per abitante mezzi su ferro (€)	
14	Campania	Italia	Campania	Italia
	36	28	62	40

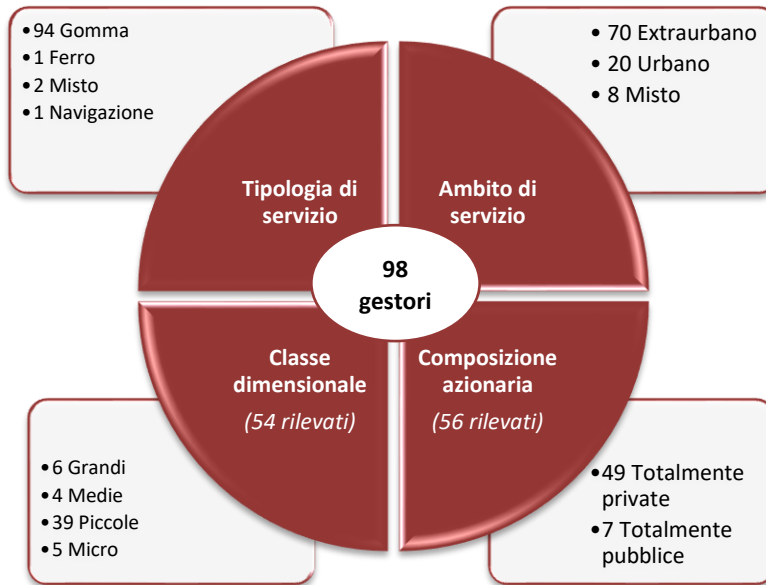
Risorse in conto esercizio

Risorse Campania/Italia (%)	Risorse per abitante		Risorse per km ²	
8,8	Campania	Italia	Campania	Italia
	120	132	51.313	26.339

Governance istituzionale

Bacino unico regionale per la programmazione dei servizi, le cui funzioni di Ente di governo sono svolte dalla Regione, d'intesa con gli enti locali

Principali caratteristiche del settore



Alcune dimensioni del settore

Valore produzione Campania/Italia	Costo del personale/Valore della produzione		Gestori in perdita	
	Campania	Italia	Campania	Italia
7,9%	51,2%	46,3%	22,2%	18,1%

1. Trasporto Pubblico Locale in Campania

1.1. Offerta di mobilità

In Campania sono in circolazione 0,4 autobus ogni 1000 abitanti, rispetto ad una media italiana pari a circa 0,7 autobus ogni 1000 abitanti. Il numero totale di quelli che effettuano il servizio Trasporto Pubblico Locale (TPL) urbano è pari a 1.102. Di questi il 6,8% ha classificazione ambientale Euro 0 o Euro 1, in linea con la media di Sud e Isole e oltre il doppio di quella italiana.

Tabella 1 - Autobus Tpl urbano per classificazione ambientale

Territorio	Autobus	Euro 0 – Euro 1 (%)	Euro 2 – Euro 4 (%)	Euro 5 – Euro 6 (%)	Elettrico (%)
Campania	1.102	6,8	46,9	46,3	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 evidenzia una presenza di autobus categoria Euro 0 - Euro 1 nell'ambito del servizio extraurbano maggiore sia rispetto alla media del Mezzogiorno sia rispetto alla media italiana. Specularmente, si registra una minor presenza di autobus Euro 5 – Euro 6. Tuttavia, nel mese di luglio 2019 l'Agencia Campana Mobilità Infrastrutture e Reti (ACaMIR) ha indetto una procedura ad evidenza pubblica per l'assegnazione di 507 autobus (numero pari al 20% dell'intero parco mezzi urbano ed extraurbano) alle aziende esercenti i servizi minimi di TPL della Regione Campania.

Tabella 2 - Autobus Tpl extraurbano per classificazione ambientale

Territorio	Autobus	Euro 0 – Euro 1 (%)	Euro 2 – Euro 4 (%)	Euro 5 – Euro 6 (%)
Campania	1.447	13,3	68,7	18,0
Sud e Isole	9.380	8,7	61,2	30,1
Italia	23.986	5,6	57,8	36,5

Fonte: PNMS (2018)

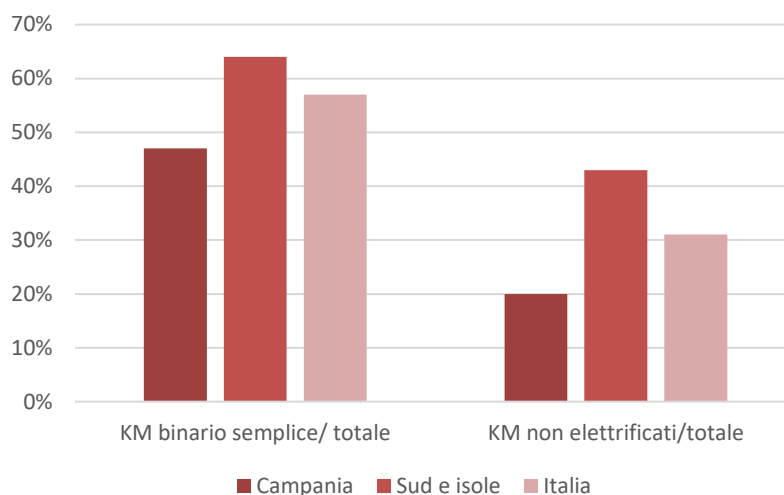
Inoltre, secondo il Rapporto *Pendolaria* di Legambiente (2018), in Campania sono in circolazione 370 treni. La loro età media è pari a 19,8 anni, mentre la percentuale di quelli con età superiore a 15 anni ammonta al 65,6%. L'età media nazionale e quella del Mezzogiorno si collocano poco al disotto del dato regionale, mentre più marcato, in senso negativo, è il distacco con il dato nazionale relativo ai treni "datati" in circolazione: in Italia, complessivamente, sono oltre il 40%, mentre il parco rotabile su ferro campano si attesta al 65,6%.

Territorio	Treni	Età media	Treni > 15 anni
Campania	370	19,8	65,6%
Sud e Isole	1.114	18,8	56,9%
Italia	3.056	15,4	40,5%

Fonte: Rapporto Pendolaria – Legambiente (2018).

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 è di 1.383 km, di cui il 47% è a binario semplice e il 20% a binari non elettrificati. Queste percentuali evidenziano un **livello dell'infrastruttura ferroviaria qualitativamente superiore 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 Campania il 23,6% della popolazione utilizza i mezzi di trasporto pubblico per motivi di studio e di lavoro. Il tasso di motorizzazione, considerato come proxy dell'utilizzo del mezzo privato in sostituzione del trasporto pubblico, è invece pari a 688 ogni 1000 abitanti. I dati riportati, se letti congiuntamente, **semberebbero evidenziare una maggiore preferenza all'utilizzo del mezzo pubblico a discapito di quello privato, rispetto alla media italiana e del Mezzogiorno.**

Territorio	Utilizzo TPL ³	Tasso di motorizzazione ⁴
Campania	23,6%	688
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 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: 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 soggetti competenti – vedi nota 7) 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 criteri elencati sopra, riportati nella Tabella 5, suggeriscono una **limitata presenza di aree a domanda debole** nella Regione rispetto a quanto avviene in Italia e nel Mezzogiorno.

Territorio	Bassa densità ⁶ abitativa (% comuni)	Basso grado di urbanizzazione (%comuni)	Quota altimetrica 600 m + (%comuni)	Popolazione 70+ (% popolazione)
Campania	10,4%	53,5%	23,3%	13,7%
Sud e Isole	32,7%	72,7%	29,2%	12,8%
Italia	27,6%	67,7%	31,6%	14,4%

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.

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. Nel 2018 alla Regione Campania è stata assegnata una quota del FNT pari all' 11,07%, ossia **546.456.531**⁹ di euro, tuttavia dal bilancio regionale di previsione¹⁰ risultano stanziati, per il 2018, **712.165.557**¹¹ onnicomprensivi sia delle risorse proprie che statali (nello specifico 363.219.457 per il trasporto ferroviario e 327.080.280 per il trasporto pubblico locale)¹², di conseguenza si può approssimare, per differenza, una **compartecipazione regionale** pari a circa **165 milioni di euro**, il 23% dell'intero importo di spesa.

In merito allo stanziamento di risorse per abitante, la Campania con 120 euro si colloca al di sotto sia rispetto alla media delle regioni del Sud e Isole, sia alla media italiana. Le risorse per unità di superficie sono, invece, più del doppio delle aree di riferimento.

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
Campania	546.456.531	701.495.497	120	51.313	1.645.845
Sud e Isole	1.400.872.691	2.584.425.443	125	20.887	1.931.224 ¹³
Italia	4.931.320.862	7.974.501.079	132	26.399	1.991.338 ¹⁴

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

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*.

⁸I 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%.

⁹La 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.

¹⁰Nel 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.

¹¹I 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.

¹²Fonte: <http://www.bdap.tesoro.it/sites/openbdap/cittadini/bilancideglienti/bilancientipubbammentvig/bilanciregionientiorganismi/Pagine/SchedaContenutoBilanciArmonizzati.aspx>.

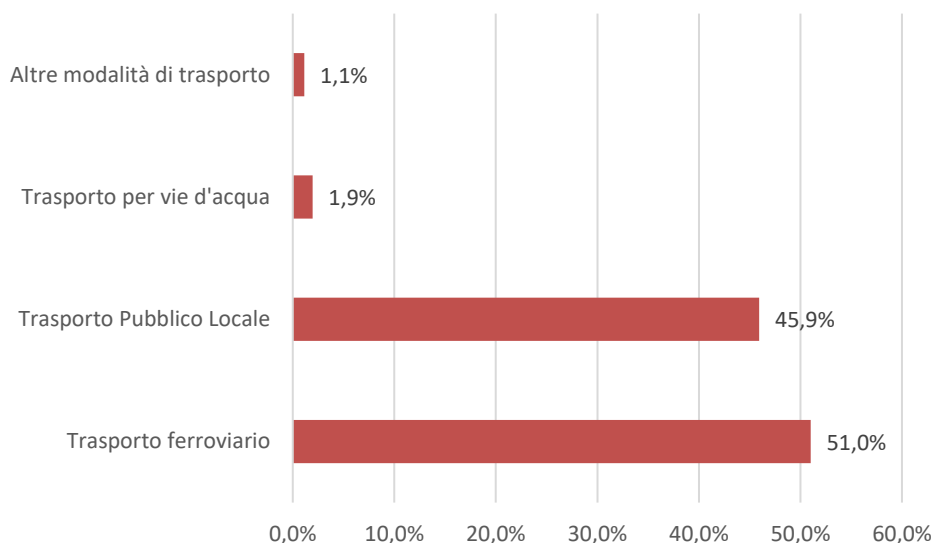
¹³Il risultato è ottenuto dividendo il rapporto risorse/densità abitativa per il numero di regioni corrispondenti all'area di riferimento.

¹⁴Vedi nota 13.

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

- trasporto su ferro;
- trasporto pubblico locale;
- trasporto per vie d'acqua;
- altre modalità di trasporto¹⁵.

Dall'analisi emerge che la spesa in conto esercizio è suddivisa in misura pressoché eguale tra trasporto ferroviario e TPL (gomma, autofilotraviario, metropolitano, tranviario e funiviario), differentemente da quanto avviene per la media nazionale che si attesta al 57,9% per il TPL e al 39% per il trasporto ferroviario.



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

1.5. Risorse in conto capitale

Come sottolineato nel primo paragrafo, la Regione Campania 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) sembrerebbe non emergere un cambio di passo per recuperare il ritardo rispetto alla media

¹⁵ 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

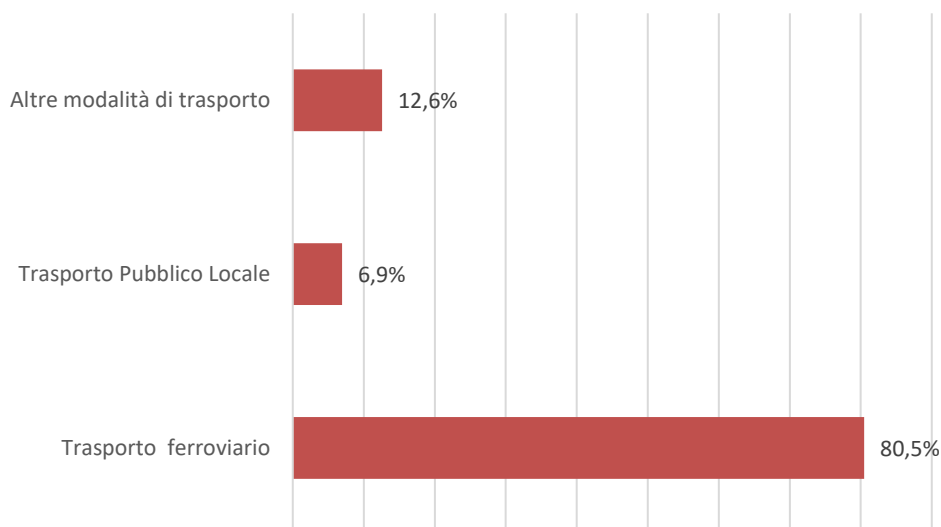
italiana. Precisamente, la Regione Campania prevede, per il triennio 2018-2020, **spese per investimenti pari 4 € per abitante**, al disotto non solo della media italiana ma anche rispetto al Mezzogiorno.

Tabella 7 - Risorse in conto capitale		
Territorio	Risorse in conto capitale (2018-2020)	Risorse Per abitante
Campania	24.055.535	4
Sud e Isole	671.005.315	32
Italia	3.692.832.805	61

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

Come per le risorse in conto esercizio, la figura 2 evidenzia la suddivisione delle risorse in conto capitale per le diverse tipologie di servizio. **Circa l'80% della spesa in conto capitale è destinata al trasporto ferroviario**, contro il 47% registrato la media delle regioni italiane.

Figura 2 - Suddivisione risorse in conto capitale per tipologia di servizio (Bilancio di Previsione)



Fonte: elaborazioni su dati OpenBDAP (2018).

Per il TPL su gomma sono stati 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 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);

- 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**.

Rispetto alle risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su gomma, si nota che il dato delle destinate a ciascun abitante è al di sotto della media delle regioni del Mezzogiorno.

Tabella 8 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su gomma¹⁶

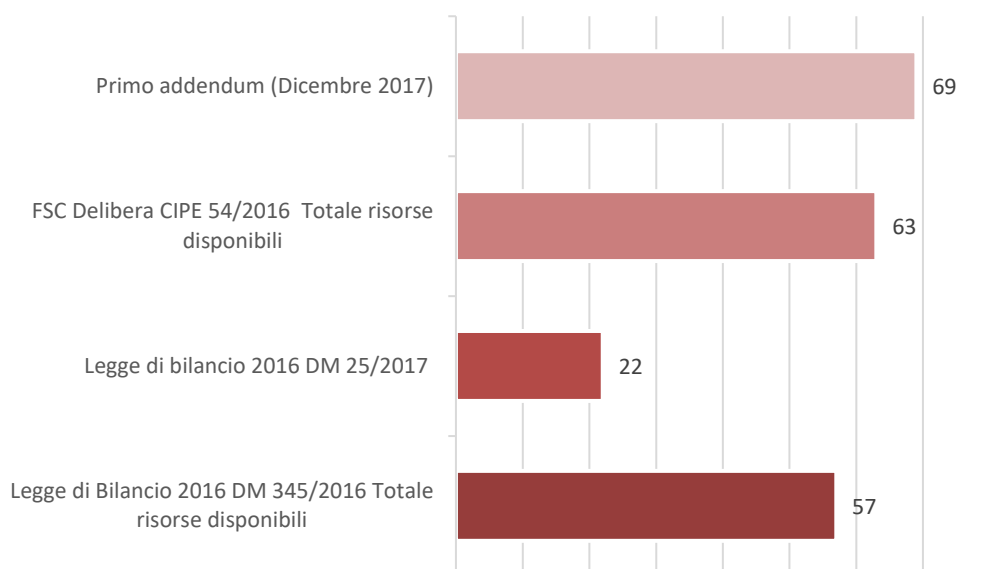
Territorio	Risorse derivate	Cofinanziamento	Risorse complessive	Risorse per abitante	Risorse derivate/ totale risorse derivate
Campania	148.21.934	64.114.177	212.136.112	36	12%
Sud e Isole	742.879.832	197.143.833	940.023.665	45	61%
Italia	1.222.255.951	486.420.311	1.704.655.934	28	100%

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

La figura 2 contiene la ripartizione delle risorse in favore della regione distinte per intervento. La maggior parte di questi deriva dal Fondo Coesione e Sviluppo (Delibera CIPE e Primo addendum), per un totale di 132 milioni di euro.

¹⁶ 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.

Figura 3 - Suddivisione risorse in conto capitale per intervento



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

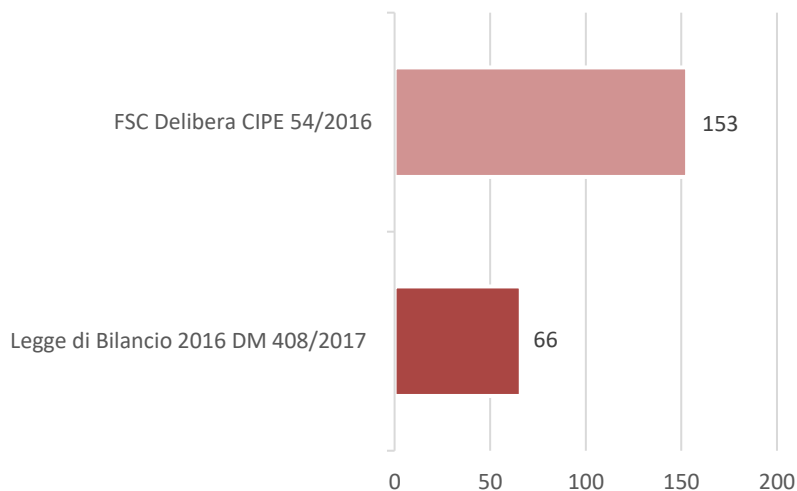
La regione Campania, in termini di risorse per abitante disponibili per investimenti in materiale rotabile su ferro, si attesta poco al disotto della media delle regioni del Sud e Isole. Per quanto riguarda, invece, la ripartizione delle risorse per intervento, queste derivano per l'89% dal Fondo Sviluppo e Coesione 2016.

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
Campania	219.159.468	145.851.272	365.010.740	62	15%
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: elaborazione su dati ASSTRA/Cassa Depositi e Prestiti (2019) - valori in euro.

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



Fonte: elaborazioni su dati ASSTRA/Cassa Depositi e Prestiti (2019) – valore in milioni di euro

Si registra, infine, che **per la Città Metropolitana di Napoli** sono stati messi a disposizione **ulteriori 563 milioni di euro**, destinati al sistema ferroviario metropolitano. Queste risorse sono state stanziare con Legge di bilancio 2016 e ripartite con DM 587/2017 DM 588/2018 del MIT e attraverso il Piano operativo FSC 2014-2020.

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 scelta organizzativa (art. 1 comma 89 L. R. n. 5/2013), compiuta in attuazione dell'art. 3 *bis* D.L. n. 138/2011, è stata quella del **bacino unico ottimale** (la Regione non pone attenzione alla distinzione fra ambito e bacino come individuati dalla Delibera ART n. 48/2017, dunque deve ritenersi che le due nozioni siano sovrapponibili per il legislatore regionale), con la Regione che è stata individuata **Ente di governo dell'ambito**¹⁷. Pertanto, il modello di governance del servizio è di tipo accentrato.

In virtù della medesima disposizione (art. 1 comma 89) è stato prescelto il modello organizzativo della concessione e l'articolazione in più lotti del servizio oggetto di affidamento (lotti individuati con D.G.R. 806/2016), nel rispetto dei principi di contenimento della spesa pubblica, liberalizzazione e concorrenza, economie di scala, differenziazione, massimizzazione dell'efficienza dei servizi e dell'efficacia dell'azione amministrativa.

Dalla lettura della D.G.R. n. 164/2017 (*Servizi minimi trasporti pubblici locali - programmazione risorse ed indirizzi operativi*) si evincono le amministrazioni chiamate alla gestione provvisoria (Provincia e Comune di Avellino, Comune di Napoli e Città Metropolitana di Napoli, Provincia e Comune di Salerno, Comune di Benevento). Permane in capo alla Regione la gestione dei servizi minimi TPL di interesse della Provincia di Caserta e del Comune di Caserta, dei servizi minimi di interesse della Provincia di Benevento e la gestione unitaria regionale del contratto di servizio con l'azienda SITA e l'azienda ATC.

In conclusione, la gara relativa all'intero ambito assorbirà l'intera gamma dei servizi TPL su gomma erogabili sul territorio, fermo restando che, fino al subentro degli aggiudicatari della gara avviata dalla Regione, permane in via transitoria la gestione dei contratti di servizio in essere.

¹⁷ Per la perimetrazione del bacino ottimale si rinvia alle "analisi tecniche di supporto per la definizione dei bacini ottimali ai sensi dell'art. 3-bis del D.L. n. 138/2001 e ss.mm.ii" di cui alla D.G.R. n.654 del 13/11/2012.

2.2. Attori istituzionali e relative competenze

La Regione Campania con L.R. n. 3/2002 (integrata e modificata dalle LL.RR. n. 5/2013 n. 16/2014, n. 38/2016, n.3/2017, n.10/2017, n. 26/2018), emanata in attuazione delle disposizioni del D.lgs. n. 422/97, ha avviato il processo di riforma del trasporto pubblico locale e dei sistemi di mobilità regionali.

Con il successivo Regolamento regionale (D.G.R. n. 4833/02), di cui all'art. 45 della citata L.R., sono stati individuati i criteri e definite le modalità del trasferimento di competenze alle province e comuni capoluogo e i relativi stanziamenti finanziari. Si segnala, inoltre, che detto regolamento individua l'attuale (in attesa dell'ultimazione della gara TPL) assetto delle competenze anche in tema di gestione dei contratti.

Il Presidente della Giunta regionale, con proprio decreto, istituisce presso la struttura amministrativa regionale competente in materia di mobilità il **Comitato Tecnico per la Mobilità (CTM)**¹⁸, che ha il compito di monitorare le misure per l'innovazione dei sistemi di trasporto in ambito regionale e di esprimere, se richiesto dal responsabile del procedimento, pareri obbligatori ma non vincolanti in merito alla valutazione tecnica ed economica dei progetti regionali di particolare complessità, relativi alle infrastrutture stradali, ferroviarie, portuali e al materiale rotabile da acquisire.

La Regione individua il **Consorzio Unico Campania** - consorzio con attività esterna ai sensi dell'articolo 2602 e seguenti del Codice civile - quale ente gestore dell'integrazione tariffaria regionale e delle agevolazioni tariffarie. Il Consorzio assicura la partecipazione a tutte le aziende operanti nel trasporto pubblico locale della Regione.

Alla **Provincia** competono le funzioni e i compiti di programmazione non espressamente riservate alla Regione, ai sensi dell'art. 6 L.R. n. 3/2002, e non espressamente delegate ai comuni capoluogo di provincia, ai sensi dell'art. 9 L.R. n. 3/2002.

I comuni capoluogo di provincia hanno individuato i bacini per la pianificazione dei servizi per la mobilità intercomunale e svolgono le relative attività di programmazione.

Il comma 3 dell'art. 9 della L.R. n. 2/2003 prevede anche una disposizione specifica per le **città metropolitane**, nel caso specifico per la città di Napoli, la quale svolge le attività di programmazione relative alle reti e ai servizi ricompresi nel loro territorio.

I **comuni**, ai sensi dell'art. 16, comma 3, del D.Lgs. 422/97, possono istituire servizi di trasporto aggiuntivi compatibili con la rete regionale dei servizi minimi, previo parere favorevole della Giunta Regionale e della Provincia competente, che ne verificano la compatibilità e la coerenza rispetto alle reti, impianti e servizi di loro competenza.

L'art. 21 della L.R. n. 3/2002 ha istituito l'**Agenzia campana per la Mobilità, le Infrastrutture e le Reti**, denominata **ACaMIR**¹⁹, ente dotato di personalità giuridica pubblica, nonché di autonomia gestionale, amministrativa, contabile, tecnica. All'ACaMIR sono demandate le funzioni di supporto tecnico alla Regione e, ove richiesto, agli Enti locali nelle materie individuate dall'art. 22 della L.R. n. 3/2002.

¹⁸ Cfr. art 6 bis LR 3/2002 introdotto con l'articolo 1, comma 43, lettera a) della legge regionale 31 marzo 2017, n. 10

¹⁹ Con l'art. 4, comma 2, lettera a), punto 1 ss della legge regionale 23 dicembre 2016, n. 38 l'Agenzia campana per la mobilità sostenibile, denominata ACaMIR è stata trasformata in "Agenzia campana per la Mobilità, le infrastrutture e le reti, denominata ACaMIR.

Con la D.G.R. 19/12/2017, n. 793, ai sensi del D.L. 50/2017 art. 27, la Regione Campania ha stabilito di avvalersi dell'ACaMIR (Agenzia Campana per la Mobilità, le infrastrutture e le reti) come stazione appaltante.

2.3. Il sistema di pianificazione e programmazione

Ai sensi dell'art. 13 L.R. n. 3/2002, la pianificazione regionale dei trasporti si distingue in **pianificazione degli investimenti e pianificazione dei servizi per la mobilità**. La prima riguarda le scelte che incidono sulla struttura del sistema regionale e locale dei trasporti e, in particolare, gli investimenti finalizzati alla realizzazione di infrastrutture, impianti e veicoli per il trasporto di persone e di merci. La pianificazione dei servizi per la mobilità (articoli 16, 17 e 18 L.R. n. 3/2002) riguarda, invece, la gestione del sistema dei trasporti, l'utilizzo ottimale delle risorse infrastrutturali, umane ed organizzative, disponibili al fine di soddisfare la domanda di mobilità.

Il processo di pianificazione degli investimenti si articola in una successione di documenti diversi per grado di dettaglio, di operatività e di cogenza, adottati nell'ambito delle proprie competenze territoriali dalla Regione e dagli Enti locali. Nella pianificazione degli investimenti rientra la realizzazione dei piani dei trasporti (regionali, provinciali, urbani).

Per quanto riguarda invece l'articolazione del processo di pianificazione dei servizi di mobilità per il trasporto pubblico, la Giunta Regionale approva le **linee direttive del trasporto pubblico**, redatte con il supporto dell'Agencia per la mobilità e sentiti la Commissione Consiliare competente e il Consiglio delle Autonomie locali.

Le linee direttive orientano in particolare la programmazione triennale dei servizi minimi e contengono la definizione dei principi e dei criteri per la loro determinazione, la definizione dei criteri per la ripartizione delle risorse da trasferire agli Enti locali, la definizione della dimensione minima delle unità di gestione da affidare mediante procedura di affidamento concorsuale ai sensi del successivo art. 32 comma 7 L.R. n. 3/2002.

Atti e Documenti di Riferimento

- Legge Regionale n. 3 del 28 marzo 2002 *Riforma del Trasporto Pubblico Locale e Sistemi di Mobilità della Regione Campania*.
- Delibera di giunta Regionale n. 4833 del 25 ottobre 2002 che prevede il regolamento ex art. 45 della legge regionale 28.03.2002 n. 3.
- Delibera di Giunta regionale del 19 dicembre 2017 n. 793 con la quale la Regione ha stabilito di avvalersi dell'ACaMIR come stazione appaltante.
- Delibera di giunta Regionale del 24 ottobre 2013 n. 462: approvazione del documento denominato *Piano di riprogrammazione dei servizi di TPL ex art. 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95 e s.m.i.*
- Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 45 del 06 febbraio 2014, *Costituzione del comitato di indirizzo e monitoraggio dei servizi di trasporto pubblico locale - Regolamento Consulta regionale mobilità*.

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.

Il capitolo è strutturato in due sezioni:

- Analisi degli affidamenti
- Analisi caratteristiche gestori rilevati

L'analisi descritta nelle pagine che seguono è riferita al bacino unico regionale, tale scelta dipende dal fatto che, come evidenziato nella sezione precedente, la Regione è stata designata quale ente di governo del bacino unico regionale ottimale. Tuttavia, come si dettaglierà in seguito, gli affidamenti individuati risultano corrispondere a contratti stipulati prima della istituzione dell'attuale assetto organizzativo. Di fatto la stessa Legge regionale 5/2013 (e successive modifiche) **prevedeva il mantenimento della gestione dei contratti di servizio nei territori della Città Metropolitana, province, e Comuni capoluogo, fino al subentro degli aggiudicatari delle procedure di evidenza pubblica**. Allo stato attuale la gestione risulta in capo alla Provincia di Salerno, alla Provincia di Avellino, alla Città Metropolitana di Napoli e ai Comuni di Benevento e Napoli. Permane, altresì, in capo alla Regione la gestione dei servizi minimi TPL di interesse della provincia di Caserta e del comune di Caserta, dei servizi minimi di interesse della provincia di Benevento, nonché quelli di interesse regionale.

La ricerca ha condotto all'individuazione di 103 contratti di affidamento con 98 gestori²⁰. Alcuni gestori sono, dunque, titolari di più contratti. Inoltre, 20 di questi partecipano a società consortili (sono due i consorzi rilevati) che sono per loro titolari dei contratti di servizio.

²⁰ Alcuni gestori sono titolari di più contratti di affidamento e/o sono titolari di affidamenti indiretti (per mezzo del consorzio) e affidamenti diretti.

Tabella 10 - Quadro complessivo degli affidamenti e dei gestori individuati

Bacini	N° affidamenti rilevati	N° gestori affidatari ²¹	N° gestori affidatari operativi	N° gestori operativi
Bacino territoriale ottimale regionale	103	83	81	97
Regione	103	83	81	97

Fonte: nostre elaborazioni

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)²² 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**²³ agli enti affidanti;
- affidamento a **società mista**;
- affidamento diretto.

Tabella 11 - Modalità di affidamento e settore di attività

Gestore	Modalità affidamento				Numero di proroghe	Settore di attività	
	Gara	In house	Soc. mista	Affidamento diretto		Ambito di servizio	Tipologia
A.N.M. SPA		X		X		UrExur	AuTraMeFun
BUSITALIA CAMPANIA SPA				X		UrExur	Au

²¹ I gestori affidatari sono quelli titolari del contratto di servizio; i gestori affidatari operativi sono quelli che, oltre ad essere titolari del contratto di servizio, erogano materialmente il servizio; i gestori operativi sono quelli che erogano materialmente il servizio, ma non necessariamente sono titolari del contratto di servizio.

²² 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).

²³ 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.

Tabella 11 - Modalità di affidamento e settore di attività

Gestore	Modalità affidamento				Numero di proroghe	Settore di attività	
	Gara	In house	Soc. mista	Affidamento diretto		Ambito di servizio	Tipologia
CAPUTO BUS SRL				X		Exur	Au
ACIERNO STEFANO SRL				X		Exur	Au
VIAGGI DI MAIO TPL SRL				X		Exur	Au
AIR MOBILITA' SPA				X		UrExur	Au
AUTOLINEE MORIELLO GREGORIO SNC				X		Exur	Au
E.T.A.C. SRL				X		Exur	Au
ANGELO FERRAZZA e C. SAS				X		Exur	Au
DITTA ANGELINO VINCENZO SRL				X		UrExur	Au
EREDI FERNANDES SAS				X		UrExur	Au
AUTOSERVIZI ROMANELLI SRL				X		UrExur	Au
MOT.TAM. SRL				X		Exur	Au
AUTOLINEE VERDICCHIO				X		UrEur	Au
COMPAGNIA TRASPORTI PUBBLICI DI NAPOLI SPA				X		UrExur	Au
AUTOLINEE BUONOTURIST SRL				X		Exur	Au
STAIANO AUTOTRASPORTI SRL				X		Ur	Au
AUTOLINEE IERVOLINO SNC				X		Exur	Au
AUTOSERVIZI UNIVERSAL SRL				X		Exur	Au
AUTOLINEE CURRERI SRL				X		Exur	Au
EREDI D'APICE				X		Ur	Au
ROMANO BUS SNC				X		Ur	Au
C.L.P. SVILUPPO INDUSTRIALE SPA				X		UrExur	Au
BENEDUCE AGOSTINO SNC				X		Ur	Au
MIRANTENTUR SRL				X		Exur	Au
EREDI LA MANNA SAS				X		Exur	Au
VIAGGI LUCIO SRL				X		UrExur	Au
TROTTA BUS SERVICES SPA	X					Ur	Au

Tabella 11 - Modalità di affidamento e settore di attività

Gestore	Modalità affidamento				Numero di proroghe	Settore di attività	
	Gara	In house	Soc. mista	Affidamento diretto		Ambito di servizio	Tipologia
AUTOLINEE TRULIO DOMENICO				X		Exur	Au
AUTOSERVIZI MORETTI SRL				X		Exur	Au
AUTOLINEE ZAMPETTI SAS				X		Exur	Au
AUTOLINEE BARTOLINI SRL				X		Exur	Au
AZIENDA MOBILITA' UFITANA SRL				X		Ur	Au
AUTOLINEE CARUCCIO MICHELE SRL				X		Exur	Au
AUTOSERVIZI GIORDANO SAS				X		Exur	Au
AUTOLINEE EREDI LAMANNA SNC				X		Exur	Au
AUTOLINEE MANSI SNC				X		Exur	Au
EAC SRL				X		UrExur	Au
AUTOLINEE LAS SNC				X		UrExur	Au
EREDI TARDUGNO SNC				X		Exur	Au
AUTOLINEE ANTONIO PALMENTIERI				X		Exur	Au
AUTOLINEE CURCIO SRL				X		Exur	Au
AUTOLINEE GORRASI SNC				X		Exur	Au
AUTOLINEE MINELLA SAS				X		Exur	Au
AUTOLINNE PECORI SNC				X		Exur	Au
AUTOSERVIZI COPPOLA SRL				X		Exur	Au
AUTOSERVIZI CONTE SNC				X		UrExur	Au
AUTOLINEE SANTOMAURO SNC				X		Exur	Au
MOBILITY AMALFI COAST SRL				X		Ur	Au
AUTOSERVIZI RICCITELLI SRL				X		Exur	Au
AURUNCA TRASPORTI S.R.L				X		Exur	Au
EAV SRL				X		UrExur	FerAuFun
CAREMAR SPA	X					Exur	NavM
MASTRANTONI AUTOLINEE SRL				X		Exur	Au

Tabella 11 - Modalità di affidamento e settore di attività

Gestore	Modalità affidamento				Numero di proroghe	Settore di attività	
	Gara	In house	Soc. mista	Affidamento diretto		Ambito di servizio	Tipologia
AUTOLINEE NISI ARMANDO & FIGLI SAS				X		Exur	Au
AUTOLINEE ANTONIO PALMENTIERI				X		Exur	Au
AUTOSERVIZI GIUSEPPE GIANFRANCESCO				X		Exur	Au
SITA SUD SRL				X		Exur	Au
CLP SVILUPPO INDUSTRIALE SPA				X		Exur	Au
A.T.C. SRL				X		UrExur	Au
TRENITALIA SPA				X		Exur	Fer
AUTOLINEE SELLITTO				X		Ur	Au
AUTOLINEE DAMIANO VINCENZO SRL				X		Exur	Au
MAZZONE TURISMO				X		Exur	Au
LAUDATI SRL				X		Exur	Au
AUTOSERVIZI DI CAPRIO				X		Exur	Au
AUTOLINEE BIZZARRO SRL				X		Exur	Au
IORIO ANGELO SRL				X		Exur	Au
AUTOSERVIZI RISPOLI SRL				X		UrExur	Au
GIUSEPPE MARCARELLI				X		Exur	Au
SCAM ARL				X		Exur	Au
F.LLI LAUDATO SRL				X		Exur	Au
AUTOSERVIZI SARDELLA SRL				X		UrExur	Au
AUTOLINEE MEZZULLO				X		Exur	Au
AUTOLINEE D'AGOSTINO DI FLORINDO LAUDATO S.N.C.				X		Exur	Au
AUTOSERVIZI EREDI ROBERTO FERRAZZA SAS				X		Exur	Au
LAUDATO FIORE SRL				X		Exur	Au
AUTOSERVIZI GAETANI SRL				X		Exur	Au
CONSORZIO CIAV				X		UrExur	Au
CONSORZIO CO.SAT				X		UrExur	Au

Tabella 11 - Modalità di affidamento e settore di attività

Gestore	Modalità affidamento				Numero di proroghe	Settore di attività	
	Gara	In house	Soc. mista	Affidamento diretto		Ambito di servizio	Tipologia
AUTOLINEE E NOLEGGIO DELL'ALTO SELE SRL				X		Exur	Au

Fonte: nostre elaborazioni

Un primo dato che emerge dal quadro riassuntivo della precedente Tabella è la **discrasia tra il modello organizzativo-istituzionale definito dalla L.R. 5/2013** e lo stato attuale degli affidamenti: tutti gli affidamenti risultano concessi in proroga dalla Regione Campania, ad esclusione di quattro, di cui uno concesso con il modello dell'*in-house providing*, due con gara e uno con affidamento diretto (Trenitalia S.p.A.) ai sensi dell'art. dell'articolo 5, paragrafo 6, del Regolamento (CE) 1370/2007.

Tutte le proroghe si riferiscono ad **affidamenti diretti in casi emergenza ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 5**, del Regolamento (CE) 1370/2007, **più volte prorogati con delibere della Giunta Regionale Campania**. In particolare, con la Delibera n. 793/2017, la Giunta regionale ha avviato l'indizione della gara²⁴ per l'affidamento in concessione dei servizi minimi TPL, stabilendo che Regione, Città Metropolitana di Napoli, province e comuni capoluogo proseguano nella gestione dei contratti di servizio in essere, al fine di assicurare la continuità e regolarità dei servizi minimi TPL, fino al subentro dei nuovi soggetti aggiudicatari.

Nello specifico, con la determina commissariale n. 249 del 22/12/2017, è stata indetta la gara mediante procedura ristretta sopra soglia comunitaria per l'affidamento in concessione "net cost" dei servizi minimi di TPL su gomma (di durata decennale), articolata in quattro lotti come segue:

- lotto 1 per la Provincia di Salerno e Comune di Salerno;
- lotto 2 per le Province di Avellino e Benevento, Comuni di Avellino e Benevento;
- lotto 3 la Provincia di Caserta e Comune di Caserta;
- lotto 4 per la Provincia di Napoli;

Per il lotto 5, Comune di Napoli, la Regione non ha bandito la gara per l'affidamento.

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

²⁴ Con la stessa DGR n.793 del 19/12/2017, la Regione ha stabilito di avvalersi dell'ACaMIR quale stazione appaltante per lo svolgimento della procedura di affidamento dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale oggetto della procedura concorsuale sino all'aggiudicazione definitiva degli stessi.

giustificano. Per quanto concerne i contratti affidati con provvedimento di emergenza la **durata non può essere superiore a 2 anni**.

Premesso ciò, relativamente alla durata dei servizi su gomma o misti, si registra una durata media di 7 anni²⁵, (comprensivi di proroghe). Non è stato possibile ricostruire la durata dei contratti originari, ad esclusione di 3 contratti di affidamento: uno in house con durata di 6 anni, uno con gara di 9 anni (navigazione marittima) e uno tramite affidamento diretto (su ferro) di 9 anni.

Tipologia	Durata (media)	Numero di proroghe (media)
Gomma	7 ²⁶	4
Navigazione	9	
Ferro	9	

Fonte: nostre elaborazioni

3.4. Caratteristiche dei gestori

L'analisi che segue classifica tutti i gestori rilevati per tipologia (gomma, ferro, per vie d'acqua)²⁷, 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 2017²⁸. Segnatamente, si sono osservate:

- classe dimensionale²⁹;
- composizione azionaria;
- dimensioni economiche del settore.

Il dettaglio dei gestori rilevati nella Regione Campania sono riportati in Tabella 13. Di questi, circa il 71% opera esclusivamente in ambito extraurbano e circa il 96% opera esclusivamente su gomma.

²⁵ Durata media presunta per carenze informative.

²⁶ Comprensivi di proroghe.

²⁷ 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.

²⁸ Per alcuni gestori, quest'ultimo gruppo di dati non è disponibile in Aida. Se ne trova segnalazione nelle relative tabelle.

²⁹ 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

Tabella 13 - Gestori rilevati

Gestore affidatario	Gestore operativo	Ambito di servizio	Tipologia di servizio
A.N.M. SPA		Misto	Misto
BUSITALIA CAMPANIA SPA		Misto	Gomma
CAPUTO BUS SRL		Extraurbano	Gomma
ACIERNO STEFANO SRL		Extraurbano	Gomma
VIAGGI DI MAIO TPL SRL		Extraurbano	Gomma
AIR MOBILITA' SPA		Misto	Gomma
AUTOLINEE MORIELLO GREGORIO SNC		Extraurbano	Gomma
E.T.A.C. SRL		Extraurbano	Gomma
ANGELO FERRAZZA e C. SAS		Extraurbano	Gomma
DITTA ANGELINO VINCENZO SRL		Misto	Gomma
EREDI FERNANDES SAS		Misto	Gomma
AUTOSERVIZI ROMANELLI SRL		Misto	Gomma
MOT.TAM. SRL		Extraurbano	Gomma
AUTOLINEE VERDICCHIO		Misto	Gomma
Compagnia Trasporti Pubblici di Napoli S.p.A.		Misto	Gomma
AUTOLINEE BUONOTURIST SRL		Extraurbano	Gomma
STAIANO AUTOTRASPORTI SRL		Urbano	Gomma
AUTOLINEE IERVOLINO SNC		Extraurbano	Gomma
AUTOSERVIZI UNIVERSAL SRL		Extraurbano	Gomma
AUTOLINEE CURRERI SRL		Extraurbano	Gomma
EREDI D'APICE		Urbano	Gomma
ROMANO BUS SNC		Urbano	Gomma
C.L.P. SVILUPPO INDUSTRIALE SPA		Misto	Gomma
BENEDUCE AGOSTINO SNC		Urbano	Gomma
MIRANTENTUR SRL		Extraurbano	Gomma
EREDI LA MANNA SAS		Extraurbano	Gomma
VIAGGI LUCIO SRL		Misto	Gomma
TROTTA BUS SERVICES SPA		Urbano	Gomma

Tabella 13 - Gestori rilevati

Gestore affidatario	Gestore operativo	Ambito di servizio	Tipologia di servizio
AUTOLINEE TRULIO DOMENICO		Extraurbano	Gomma
AUTOSERVIZI MORETTI SRL		Extraurbano	Gomma
AUTOLINEE ZAMPETTI SAS		Extraurbano	Gomma
AUTOLINEE BARTOLINI SRL		Extraurbano	Gomma
AZIENDA MOBILITA' UFITANA SRL		Urbano	Gomma
AUTOLINEE CARUCCIO MICHELE SRL		Extraurbano	Gomma
AUTOSERVIZI GIORDANO SAS		Extraurbano	Gomma
AUTOLINEE EREDI LAMANNA SNC		Extraurbano	Gomma
AUTOLINEE MANSI SNC		Extraurbano	Gomma
EAC SRL		Misto	Gomma
0AUTOLINEE LAS SNC		Misto	Gomma
EREDI TARDUGNO SNC		Extraurbano	Gomma
AUTOLINEE ANTONIO PALMENTIERI		Extraurbano	Gomma
AUTOLINEE CURCIO SRL		Extraurbano	Gomma
AUTOLINEE GORRASI SNC		Extraurbano	Gomma
AUTOLINEE MINELLA SAS		Extraurbano	Gomma
AUTOLINNE PECORI SNC		Extraurbano	Gomma
AUTOSERVIZI COPPOLA SRL		Extraurbano	Gomma
AUTOSERVIZI CONTE SNC		Misto	Gomma
AUTOLINEE SANTOMAURO SNC		Extraurbano	Gomma
MOBILITY AMALFI COAST SRL		Urbano	Gomma
AUTOSERVIZI RICCITELLI SRL		Extraurbano	Gomma
AURUNCA TRASPORTI S.R.L		Extraurbano	Gomma
EAV SRL		Misto	Misto
CAREMAR SPA		Extraurbano	NavM
MASTRANTONI AUTOLINEE SRL		Extraurbano	Gomma
AUTOLINEE NISI ARMANDO & FIGLI SAS		Extraurbano	Gomma

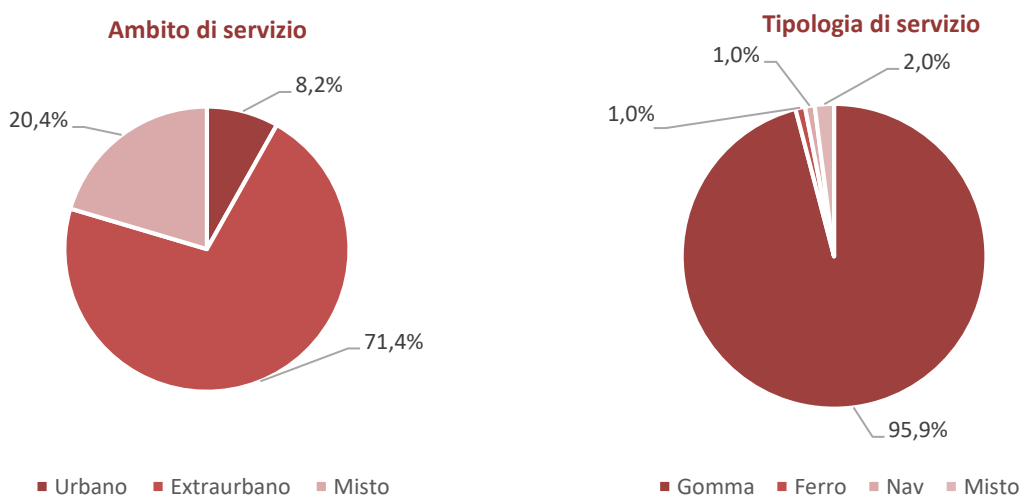
Tabella 13 - Gestori rilevati

Gestore affidatario	Gestore operativo	Ambito di servizio	Tipologia di servizio
AUTOLINEE ANTONIO PALMENTIERI		Extraurbano	Gomma
AUTOSERVIZI GIUSEPPE GIANFRANCESCO		Extraurbano	Gomma
SITA SUD SRL		Extraurbano	Gomma
CLP SVILUPPO INDUSTRIALE SPA		Extraurbano	Gomma
A.T.C. SRL		Misto	Gomma
TRENITALIA SPA		Extraurbano	Ferro
AUTOLINEE SELLITTO		Urbano	Gomma
AUTOLINEE DAMIANO VINCENZO SRL		Extraurbano	Gomma
MAZZONE TURISMO		Extraurbano	Gomma
LAUDATI SRL		Extraurbano	Gomma
AUTOSERVIZI DI CAPRIO		Extraurbano	Gomma
AUTOLINEE BIZZARRO SRL		Extraurbano	Gomma
IORIO ANGELO SRL		Extraurbano	Gomma
AUTOSERVIZI RISPOLI SRL		Misto	Gomma
GIUSEPPE MARCARELLI		Extraurbano	Gomma
SCAM ARL		Extraurbano	Gomma
F.LLI LAUDATO SRL		Extraurbano	Gomma
AUTOSERVIZI SARDELLA SRL		Misto	Gomma
AUTOLINEE MEZZULLO		Extraurbano	Gomma
AUTOLINEE D'AGOSTINO DI FLORINDO LAUDATO S.N.C.		Extraurbano	Gomma
AUTOSERVIZI EREDI ROBERTO FERRAZZA SAS		Extraurbano	Gomma
LAUDATO FIORE SRL		Extraurbano	Gomma
AUTOSERVIZI GAETANI SRL		Extraurbano	Gomma
CONSORZIO CIAV	AUTOLINEE E NOLEGGIO DELL'ALTO SELE SRL	Extraurbano	Gomma
	EREDI STROMILLO DI ALMERICO STROMILLO & C.	Extraurbano	Gomma
	SMEC - SOC- COOPERATIVA	Misto	Gomma
	EREDI PECORARO SNC	Extraurbano	Gomma
	AUTOTRASFER S.R.L.	Extraurbano	Gomma

Tabella 13 - Gestori rilevati			
Gestore affidatario	Gestore operativo	Ambito di servizio	Tipologia di servizio
	PEDUTO LUIGI AUTOLINEE SRL	Extraurbano	Gomma
	DEL. BI. TRAVELS SRL	Extraurbano	Gomma
	LETTIERI AUTOLINEE SRL	Extraurbano	Gomma
	D'ALESSIO CARMELA EREDI	Extraurbano	Gomma
	T. A. I. DI BASSO ALFONSINA & C. SAS	Extraurbano	Gomma
CONSORZIO CO.SAT.	INFANTE	Extraurbano	Gomma
	AUTOSERVIZI PAZZANESE DI PAZZANESE CARMELA e C SAS	Extraurbano	Gomma
	GIULIANO VIAGGI	Extraurbano	Gomma
	RIAG SNC	Extraurbano	Gomma
	AUTOLINEE DE ROSA SAS	Misto	Gomma
	LEONETTIBUS SRL	Extraurbano	Gomma
	AUTOSERVIZI SCAT SRL	Extraurbano	Gomma
	STENA TRAVEL SRL	Extraurbano	Gomma
	CILENTO TPL SRL	Extraurbano	Gomma
	RUOCCO AUTOSERVIZI	Misto	Gomma

Fonte: nostre elaborazioni

Figura 5 - Ambito e tipologia di servizio



Fonte: nostre elaborazioni su dati Aida Bureau van Dijk

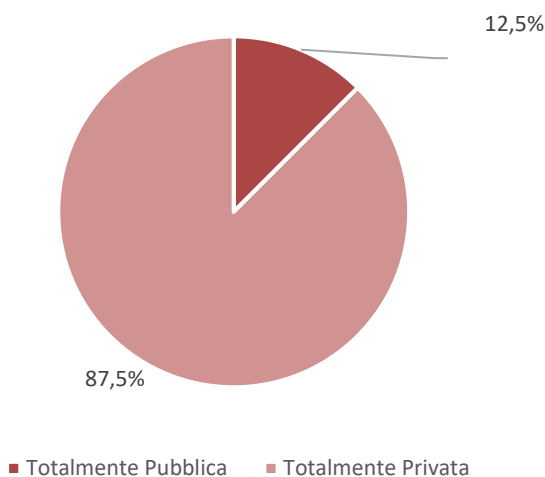
Quanto alla classe dimensionale dei gestori attive, si evidenzia la prevalenza di gestori di piccole dimensioni, con un ridottissimo numero di imprese grandi e medie.

	Valori assoluti	Valori percentuali
Grande	6	11,1
Media	4	7,4
Piccola	39	72,3
Micro	5	9,2
TOTALE	54	100

Fonte: nostre elaborazioni su dati Aida Bureau van Dijk

La composizione azionaria delle imprese rilevate³¹ sottolinea la presenza prevalente (87,5%) di società con capitale totalmente privato, il restante 12,5% è rappresentato da gestori a capitale totalmente pubblico.

Figura 6 - Composizione azionaria gestori



Fonte: nostre elaborazioni su dati Aida Bureau Van Dijk

Si osservano ora alcune voci di conto economico dei bilanci societari, per trarre alcune conclusioni sulle dimensioni del mercato del trasporto pubblico locale in Campania e confrontarle con la media nazionale.

I gestori rilevati³² impiegano complessivamente 9.458 addetti, per un valore totale della produzione pari a circa 775 milioni di euro. I costi totali della produzione ammontano invece a 729 milioni di euro e la metà da imputare al costo del personale.

³⁰ La classificazione dei gestori per classe dimensionale è basata su tre parametri, ovvero Totale Attivo, numero dei dipendenti e fatturato, rilevati dalla piattaforma Aida Bureau van Dijk per l'anno 2017.

³¹ L'analisi è condotta su 54 gestori presenti sulla piattaforma Aida Bureau van Dijk (bilanci 2017).

³² Non sono inclusi i dati riferiti a Trenitalia S.p.A., poiché il gestore è presente in tutte le regioni.

Il valore della produzione del TPL campano pesa circa l'8% sul totale nazionale e impiega quasi il 9,7% dei dipendenti complessivi. Nella Regione i gestori in perdita sono il 22% (12 gestori) del campione, poco più della quota registrata per l'insieme delle regioni italiane. Anche il rapporto fra costo del personale e valore della produzione è al di sopra di quello registrato per il totale nazionale (di 5 punti percentuali).

Tabella 13 – Alcune dimensioni economiche del settore³³

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
Campania	54	9.458	775.863	729.157	397.205	51,2%	22,2%
Italia	463	97.533	9.727.277	9.567.036	4.431.539	46,3%	18,1%

Fonte: Nostre elaborazioni su dati Aida Bureau Van Dijk

³³ I dati di bilancio sono a lordo di eventuali altre attività svolte dai gestori al di fuori del settore TPL.