



# ASSETTI ORGANIZZATIVO- GESTIONALI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE REPORT RILEVAZIONE

MOLISE

## Indice

<b>HIGHLIGHTS</b> .....	<b>5</b>
<b>1. TRASPORTO PUBBLICO LOCALE IN MOLISE</b> .....	<b>7</b>
<b>1.1. OFFERTA DI MOBILITÀ</b> .....	<b>7</b>
<b>1.2. DOMANDA DI MOBILITÀ</b> .....	<b>8</b>
<b>1.3. AREE A DOMANDA DEBOLE</b> .....	<b>9</b>
<b>1.4. RISORSE IN CONTO ESERCIZIO</b> .....	<b>10</b>
<b>1.5. RISORSE IN CONTO CAPITALE</b> .....	<b>11</b>
<b>2. ASSETTI ORGANIZZATIVI</b> .....	<b>15</b>
<b>2.1. GOVERNANCE ISTITUZIONALE</b> .....	<b>15</b>
<b>2.2. ATTORI ISTITUZIONALI E RELATIVE COMPETENZE</b> .....	<b>15</b>
<b>2.3. IL SISTEMA DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE</b> .....	<b>16</b>
<b>3. ANALISI DEGLI AFFIDAMENTI</b> .....	<b>18</b>
<b>3.1. QUADRO COMPLESSIVO DELLA RILEVAZIONE</b> .....	<b>18</b>
<b>3.2. MODALITÀ DI AFFIDAMENTO E TIPOLOGIA DI SERVIZIO</b> .....	<b>18</b>
<b>3.3. ANALISI TEMPORALE DEGLI AFFIDAMENTI</b> .....	<b>21</b>
<b>4. CARATTERISTICHE DEI GESTORI</b> .....	<b>22</b>

## Indice tabelle

<b>Tabella 1 - Autobus Tpl urbano per classificazione ambientale</b> .....	7
<b>Tabella 2 - Autobus Tpl extraurbano per classificazione ambientale</b> .....	7
<b>Tabella 3 - Treni in circolazione</b> .....	8
<b>Tabella 4 - Domanda di mobilità</b> .....	9
<b>Tabella 5 - Aree a domanda debole</b> .....	10
<b>Tabella 6 - Risorse in conto esercizio</b> .....	11
<b>Tabella 7 - Risorse in conto capitale</b> .....	11
<b>Tabella 8 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su gomma</b> .....	12
<b>Tabella 9 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su ferro</b> .....	13
<b>Tabella 10 - Quadro complessivo degli affidamenti e dei gestori individuati</b> .....	18
<b>Tabella 11 - Modalità di affidamento e settore di attività</b> .....	19
<b>Tabella 12 - Durata affidamento</b> .....	21
<b>Tabella 13 - Analisi per classe dimensionale</b> .....	22
<b>Tabella 14 - Alcune dimensioni economiche del settore</b> .....	23

## Indice figure

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

Il **Progetto ReOPEN SPL**<sup>1</sup>, 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 servizi<sup>2</sup> 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.

---

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

<sup>2</sup> 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 (%)

*Molise*  
45,5

*Italia*  
40,5

*Molise*  
10,6

*Italia*  
2,7

*Molise*  
10,4

*Italia*  
5,6

### Risorse disponibili per investimenti

Risorse  
Molise/Italia (%)

Risorse per abitante-  
mezzi su gomma (€)

Risorse per abitante  
mezzi su ferro (€)

1,1

*Molise*  
51

*Italia*  
28

*Molise*  
108

*Italia*  
40

### Risorse in conto esercizio

Risorse  
Molise/Italia (%)

Risorse per abitante

Risorse per km<sup>2</sup>

0,7

*Molise*  
110

*Italia*  
132

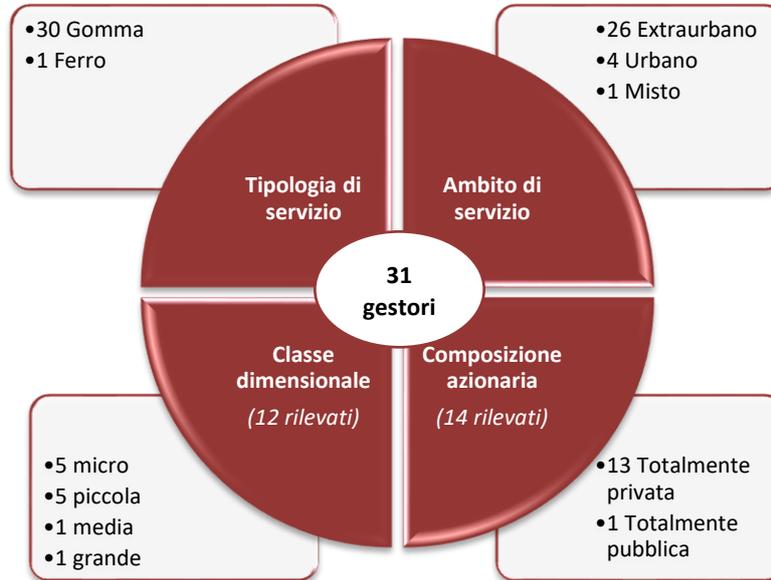
*Molise*  
7.634

*Italia*  
26.339

### Governance istituzionale

Bacino unico di programmazione di dimensione regionale. Le funzioni di gestione delle procedure di gara sono svolte in concreto, oltre che dalla Regione, anche dai Comuni per i servizi di trasporto comunale.

### Principali caratteristiche del settore



### Alcune dimensioni del settore

Valore produzione Molise/Italia	Costo del personale/Valore della produzione		Gestori in perdita	
	Molise	Italia	Molise	Italia
0,4%	39,7%	46,3%	45,4%	18,1%

## 1. Trasporto Pubblico Locale in Molise

### 1.1. Offerta di mobilità

In Molise sono in circolazione 1,5 autobus ogni 1000 abitanti. Di questi, 85 effettuano il servizio di Trasporto Pubblico Locale (TPL) urbano, avendo per il 10,6% classificazione ambientale Euro 0 o Euro 1, per il 70,6% classificazione ambientale Euro 2 - Euro 4 e per il 18,8% classificazione ambientale Euro 5 – Euro 6<sup>3</sup>. Dall'analisi effettuata emerge che la Regione presenta un impressionante ritardo nella circolazione dei mezzi meno inquinanti rispetto alle altre macroaree considerate; in particolare, va sottolineato il dislivello nelle quote percentuali delle classificazioni ambientali Euro2 - Euro 4 e Euro 5 - Euro 6.

Territorio	Autobus	Euro 0 – Euro 1 (%)	Euro 2 – Euro 4 (%)	Euro 5 – Euro 6 (%)	Elettrico (%)
Molise	85	10,6	70,6	18,8	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)

Il numero di autobus che effettua il servizio TPL extraurbano in Molise è pari a 383. Di questi, il 10,4% ha classificazione ambientale Euro 0 – Euro 1, il 73,9 % ha classificazione ambientale Euro 2 – Euro 4 e il 15,7% ha classificazione ambientale Euro 5 – Euro 6. Anche in questo caso la Regione presenta un notevole ritardo rispetto alle altre macroaree, anche qui concentrato nella eccessiva circolazione di mezzi Euro 2 - Euro 4 a discapito dei mezzi meno inquinanti Euro 5 – Euro 6.

Territorio	Autobus	Euro 0 – Euro 1 (%)	Euro 2 – Euro 4 (%)	Euro 5 – Euro 6 (%)
Molise	383	10,4	73,9	15,7
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 Molise sono in circolazione 11 treni. La loro età media è pari a 16,9 anni, mentre la percentuale di quelli con età superiore a 15 anni ammonta al 45,5%. In Italia, i treni in circolazione hanno età media pari a 15,4 anni e la quota di quelli con più di 15 anni

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

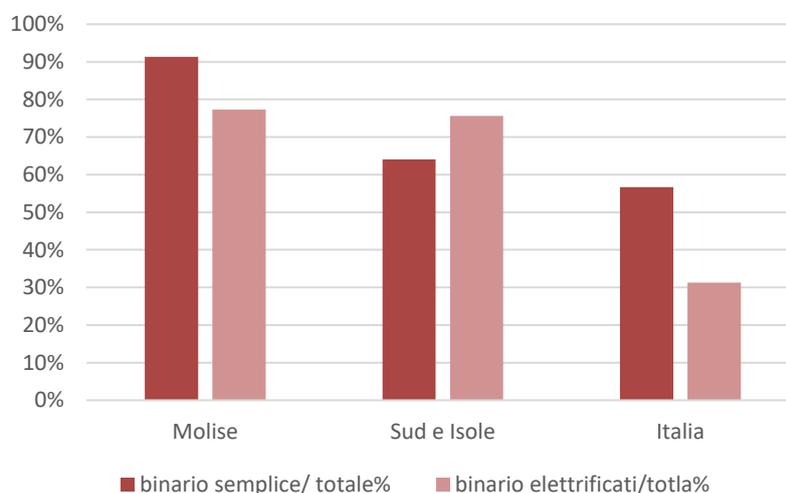
corrisponde al 40,5%; nel Mezzogiorno, invece, l'età media dei treni è di 18,8 anni e la percentuale di quelli con più di 15 anni supera la metà del totale in circolazione.

Territorio	Treni	Età media	Treni > 15 anni
Molise	11	16,9	45,5%
Sud e Isole	1.114	18,8	56,9%
Italia	3.056	15,4	40,5%

Fonte: Rapporto Pendolaria – Legambiente (2018).

La dotazione di rete ferroviaria della Regione, sempre secondo il Rapporto *Pendolaria*, è invece di 265 km, di cui l'8,7% è a binario doppio e il 22,6% a binari elettrificati.

Figura 1 - Infrastruttura ferroviaria



Fonte: nostre elaborazioni su dati Legambiente 2018

## 1.2. Domanda di mobilità

Secondo i dati ISTAT e ACI (2017), in Molise il 23,5% della popolazione utilizza i mezzi di Trasporto Pubblico Locale (TPL) per motivi di studio e di lavoro. Il numero di autovetture e motocicli sul totale della popolazione, considerato come indicatore dell'utilizzo del mezzo privato in sostituzione del trasporto pubblico, è invece pari a 782 ogni 1000 abitanti. Il primo dato è al di sopra sia di quello riferito all'intera Penisola (di circa 3 punti percentuali) sia della media di Sud e Isole (di circa 5 punti percentuali). Per quanto riguarda la dotazione di autovetture e motocicli, al contrario, la Regione supera largamente sia il Mezzogiorno che l'Italia, rispettivamente di 68 e 35 unità.

Tabella 4 - Domanda di mobilità

Territorio	Utilizzo TPL <sup>4</sup>	Tasso di motorizzazione <sup>5</sup>
Molise	23,5%	782
Sud e Isole	18,7%	714
Italia	20,4%	747

Fonte: ISTAT e ACI (2017)

### 1.3. Aree a domanda debole

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

1. densità abitativa pari o inferiore a 50 abitanti/km<sup>2</sup> (in alcuni 30 abitanti/km<sup>2</sup>);
2. basso grado di urbanizzazione: percentuale di popolazione residente in celle cosiddette rurali - ossia aventi densità inferiore a 300 abitanti/km<sup>2</sup> e 5.000 abitanti complessivi - maggiore del 50%;
3. popolazione di età elevata: percentuale di popolazione residente (stabilita dagli enti competenti<sup>6</sup>) 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 di tipo territoriale sono sintetizzati per il Molise nella Tabella 5. Tutti i dati risultano al di sopra sia della media del Mezzogiorno, sia di quella italiana. Il basso grado di urbanizzazione coinvolge la quasi totalità dei comuni, nettamente più che le altre aree. Anche la bassa densità abitativa risulta nettamente maggiore alle altre aree, ammontando al 64,7% contro il 32,7% del Mezzogiorno e il 27,6% dell’Italia. Le persone con più di 70 anni, in Molise, sono il 17,8% della popolazione, 5 punti percentuali in più del resto del Mezzogiorno e circa 3,5 punti in più dell’intera Penisola. Inoltre, il territorio regionale è prevalentemente montuoso, con oltre il 60% dei comuni collocati ad oltre 600 metri di altitudine, ossia circa il doppio sia di Sud e Isole e che della media italiana.

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

<sup>4</sup> 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).

<sup>5</sup> Autovetture + motoveicoli/Popolazione\*1000 abitanti.

<sup>6</sup> 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.

Tabella 5 - Aree a domanda debole

Territorio	Bassa densità <sup>7</sup> abitativa (% comuni)	Basso grado di urbanizzazione (% comuni)	Popolazione 70+ (% popolazione)	Quota altimetrica 600 m + (% comuni)
Molise	64,7%	96,3%	17,8%	61,8%
Sud e Isole	32,7%	72,7%	12,8%	29,2%
Italia	27,6%	67,7%	14,4%	31,6%

Fonte: ISTAT (2017)

#### 1.4. Risorse in conto esercizio

Seppur in costante aumento negli ultimi anni, le tariffe applicate dalle aziende che operano nel settore del trasporto pubblico locale in Italia si collocano fra le più basse nell'intero territorio europeo, sia in termini nominali sia in relazione al reddito disponibile<sup>8</sup>. 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%<sup>9</sup>; 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)<sup>10</sup>, a cui si aggiungono le risorse provenienti dalle singole regioni o dagli enti locali. Nel 2018 alla Regione Molise è stata assegnata una quota del FNT pari allo 0,7%, ossia 35.048.250<sup>11</sup> di euro. Tuttavia, dal Bilancio Regionale di Previsione<sup>12</sup> risulta che per il 2018 erano previsti 34.053.590<sup>13</sup>, comprendenti risorse proprie della Regione e risorse statali (di quest'ultime, 16.996.795 euro vanno al trasporto ferroviario e 17.036.795 euro al trasporto pubblico locale<sup>14</sup>). Pertanto, se effettivamente le risorse

<sup>7</sup> I dati si riferiscono al 2011, ultimo censimento Istat disponibile.

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

<sup>9</sup> 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%.

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

<sup>11</sup> 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.

<sup>12</sup> 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.

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

<sup>14</sup> Fonte:

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

stanziare per il TPL nella Regione ammontano all'incirca a quanto inserito dal Bilancio di Previsione 2018, si può concludere che la componente regionale è stata del tutto assente.

In merito allo stanziamento di risorse per abitante, il Molise con 110 euro si colloca al di sopra sia dell'intero territorio di Sud e Isole, sia della media italiana. I trasferimenti per unità di superficie e per densità abitativa sono, invece, inferiori ad entrambe le altre aree considerate nel confronto. Come per altre Regioni del Mezzogiorno, questo dato sembra riflettere lo scarso insediamento abitativo della regione più che un suo comportamento eccezionalmente virtuoso.

Tabella 6 - Risorse in conto esercizio					
Territorio	FNT (Regioni a statuto ordinario)	Risorse complessive	Risorse per abitante	Risorse per Km <sup>2</sup>	Risorse per abitante/Km <sup>2</sup>
Molise	35.048.250	34.053.590	110	7.634	492.397
Sud e Isole	1.400.872.691	2.584.425.433	125	20.887	1.931.224 <sup>15</sup>
Italia	4.931.320.862	7.974.501.079	132	26.339	1.991.338 <sup>16</sup>

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

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

- trasporto su ferro;
- TPL;
- trasporto per vie d'acqua;
- altre modalità di trasporto<sup>17</sup>;

Nel caso del Molise metà delle risorse è destinata al trasporto su ferro e l'altra metà al TPL, contro una media nazionale che si attesta al 39,9% e per il trasporto su ferro al 57,9% per il TPL.

### 1.5. Risorse in conto capitale

Il Bilancio di Previsione (2019 per gli anni 2018-2020) evidenzia una pressoché assenza di risorse disponibile per investimenti nel settore.

Tabella 7 - Risorse in conto capitale		
Territorio	Risorse in conto capitale (2018-2020)	Risorse per abitante
Molise	20.000	0,1
Sud e Isole	671.005.315	33
Italia	3.692.832.850	61

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

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

<sup>16</sup> Vedi nota 15.

<sup>17</sup> 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

Non è previsto alcuno stanziamento per il finanziamento del trasportato su ferro, del TPL e delle altre modalità di trasporto; i 20.000 euro riportati nella Tabella 6 sono, infatti, destinati al trasporto per vie d'acqua. Un'ulteriore analisi riguarda il TPL su gomma, per cui vengono considerati i contributi pubblici stanziati con:

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

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

Tabella 8 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su gomma<sup>18</sup>

Territorio	Risorse derivate	Cofinanziamento	Risorse complessive	Risorse per abitante	Risorse derivate/ totale risorse derivate
Molise	12.290.056	3.545.254	15.835.210	51	1%
Sud e Isole	742.879.832	197.143.833	940.023.665	45	61%
Italia	1.222.255.951	486.420.311	1.704.655.934	28	100%

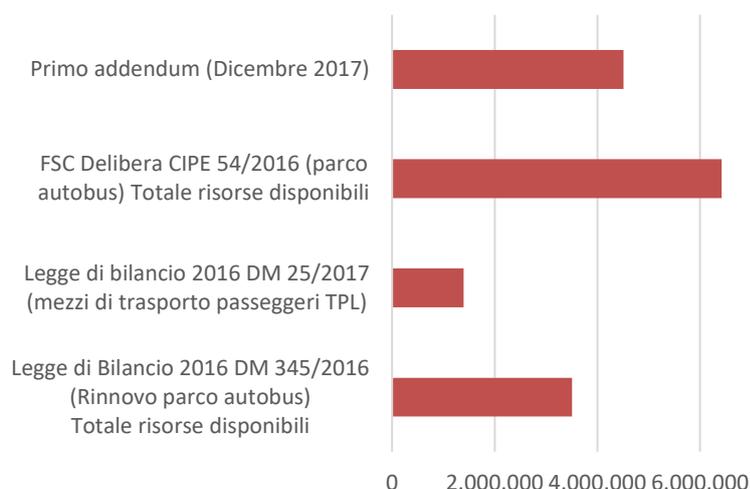
Fonte: elaborazioni su dati ASSTRA/Cassa Depositi e Prestiti (2019) – valori in euro.

La Regione Molise, in termini di disponibilità di risorse pro capite, per investimenti in materiale rotabile (vedi Tabella 8), principalmente su gomma, è al di sopra di 23 unità rispetto al resto d'Italia e di 6 unità rispetto a Sud e Isole.

La figura 2 contiene la ripartizione delle risorse in favore della Regione Molise distinte per intervento. La maggior parte di questi deriva dal Fondo Coesione e Sviluppo 2016, per un totale di 6.420.240 euro. Cifre consistenti riguardano anche gli altri stanziamenti. Nel caso della legge di bilancio 2016, DM 345/2016 si parla di 3.508.758 euro, nel caso del primo addendum (dicembre 2017) si parla di 4.510.000 euro, mentre nel caso della legge di bilancio 2016, DM 25/2017, l'ammontare è pari a 1.396.311. Al contrario, per il secondo addendum (febbraio 2018) non risulta alcuno stanziamento di risorse.

<sup>18</sup> 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 2 - Suddivisione risorse in conto capitale per intervento



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

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

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

La Regione Molise in termini di risorse per abitante disponibili per investimenti in materiale rotabile su ferro, come riportato nella Tabella 8, si attesta nettamente al di sopra della media nazionale (di circa tre volte) e al di sopra della quota riferita a Sud e Isole (di circa due volte). Tuttavia, soltanto l'1% delle risorse stanziare per il territorio nazionale sono destinate alla Regione.

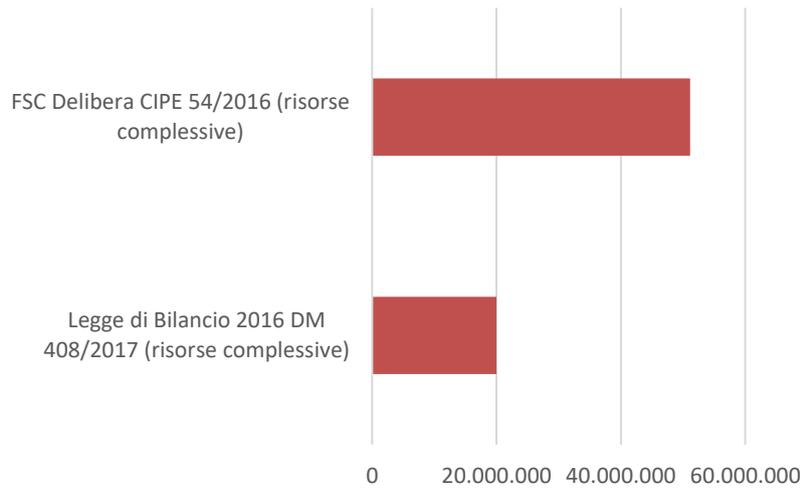
Tabella 9 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su ferro

Territorio	Risorse derivate	Cofinanziamento	Risorse complessive	Risorse per abitante	Risorse derivate/ totale risorse derivate
Molise	20.206.203	13.445.046	33.651.299	108	1,4%
Sud e Isole	816.012.753	542.875.168	1.358.887.921	65	56,7%
Italia	1.440.100.000	985.666.667	2.398.766.667	40	100%

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

Per quanto riguarda, invece, la ripartizione delle risorse per intervento, queste derivano per il 76,3% dal Fondo Sviluppo e Coesione 2016.

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



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

## 2. Assetti organizzativi

### 2.1. Governance istituzionale

L'analisi comparata della disciplina di settore prevista dalle leggi regionali consente di individuare **tre modelli** di articolazione della governance del servizio di trasporto pubblico locale, che si differenziano sulla base del grado di concentrazione/distribuzione delle funzioni e delle competenze fra i livelli di governo. Il **modello accentrato** prevede che **un solo livello di governo** sia competente per la pianificazione, la programmazione, il monitoraggio e l'affidamento dei servizi: l'accentramento delle funzioni può avvenire in capo alla **Regione** o a un'**Agenzia regionale ad hoc**. Nel modello **decentrato**, la Regione rimane titolare della competenza a pianificare, programmare e monitorare il servizio e a definirne gli indirizzi tariffari, mentre **l'affidamento dei servizi**, con la gestione dei relativi contratti, può spettare alle **Province**, ai **Comuni**, agli **Enti di governo delle unità territoriali di riferimento** (ATO/Bacini) o alle **Agenzie ad hoc**, su base provinciale o di aggregazioni di Province. Nel modello **misto**, da ultimo, le competenze per la gestione del servizio di TPL sono variamente articolate fra i livelli di governo.

Il modello di *governance* del TPL è di tipo misto poiché si articola sui vari livelli di governo. Pur non essendo espressamente previsto dalla L.R. e dagli atti amministrativi esaminati, si può desumere che gravino in capo alla **Regione** sia competenze **di programmazione** che **di affidamento del servizio** di TPL. A **livello di programmazione** del TPL (extraurbano) il territorio Regione Molise sembrerebbe ricadere in un unico bacino – di programmazione- di dimensione regionale<sup>19</sup>.

Quanto, invece, all'**affidamento della gestione dei servizi** di TPL di area extraurbana e urbana e delle reti dei servizi minimi di propria competenza questo è **assegnato**, come risulta dal Documento di Programmazione del TPL approvato con D.G.R. n. 559/2013 (ved. *Infra*) **alla Regione**.

Resterebbero - in virtù dell'art. 13 comma 1 della L.R. 19/2002 - in capo ai Comuni e alle Province le procedure di affidamento dei servizi di propria competenza; tuttavia la Regione Molise non ha trasferito funzioni e risorse alle Province per la gestione delle procedure di affidamento in materia di TPL<sup>20</sup>.

Quindi, le funzioni di gestione delle procedure di gara sono svolte in concreto, oltre che dalla Regione, anche **dai Comuni per i servizi di trasporto comunale** (si veda anche l'art. 7 L.R. 11/2015 sopra richiamato).

Oggi il punto di riferimento per le **modalità di affidamento** del servizio è da ritenersi l'art. 13 L.R. n. 19/2000, il quale prevede che l'affidamento del servizio di TPL di **area extraurbana e urbana** ha luogo mediante l'esperimento di **una gara pubblica**, ai sensi del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. La **rete extraurbana** dei servizi minimi di trasporto pubblico locale è messa a gara in **un unico lotto** (art. 13 comma 2 L.R. n. 19/2000).

### 2.2. Attori istituzionali e relative competenze

Le **leggi regionali 20 agosto 1984, n. 19 e 24 marzo 2000, n. 19** e ss.mm. rappresentano il quadro normativo di riferimento per la disciplina del TPL nella regione Molise. La sovrapposizione delle due leggi regionali impone, in difetto di espresse misure di coordinamento e/o abrogazione, un'attività interpretativa di

<sup>19</sup> Ciò si desume dal Documento di Riprogrammazione del Trasporto Pubblico Locale Regionale approvato con DGR 559/2013 (p. 8) e dall'art. 13 comma 2 L.R. 19/2000 (da ultimo modificato dalla L. R. 30 gennaio 2017 n. 2), il quale dispone che la rete extraurbana dei servizi minimi di trasporto pubblico locale è messa a gara in un unico lotto.

<sup>20</sup> Documento di Riprogrammazione del Trasporto Pubblico Locale Regionale approvato con DGR 559/2013, p. 3

raccordo in alcuni casi complessa. Per tale ragione, si è ritenuto di seguire il criterio temporale favorendo l'applicazione della L.R. n. 19/2000 e s.m., fatti salvi i casi in cui la L.R. n. 19/1984 conserva autonomi margini di operatività (disciplina del NCC; tramvie; regime tariffario ecc.).

In particolare, entrambe le Leggi regionali definiscono la ripartizione delle competenze tra i vari enti di governo territoriali, ma la L.R. n. 19 del 2000 (che sul punto deve ritenersi più dettagliata ed "attuale" rispetto alla L.R. del 1984) prevede che, al fine di migliorare il trasporto regionale e realizzare un sistema integrato della mobilità e delle relative infrastrutture, la **Regione può delegare alle Province e ai Comuni** tutte le funzioni ed i compiti regionali in materia di TPL che non richiedano l'esercizio unitario a livello regionale (art.1 L.R. n. 19/2000).

La **Regione**, pertanto, mantiene tutte le funzioni che attengono ad esigenze di carattere unitario (art. 4).

Queste competenze, di fatto, **non sono esercitate dalle Province** poiché non vi è stato alcun trasferimento di funzioni e risorse da parte della Regione (ved. par. 2.2). Con riguardo alle competenze dei Comuni occorre richiamare, altresì, l'art. 7 L.R. n. n. 11/2015 (modificato dalla L.R. n. 2/2017), il quale prevedeva che la Regione, entro il 30 giugno 2016 avrebbe dovuto proporre il progetto di **aggregazione dei servizi urbani dei comuni** con i rispettivi comuni limitrofi. Dunque, i Comuni chiamati a svolgere in maniera aggregata i servizi urbani – da febbraio 2017- avrebbero dovuto dotarsi di una **nuova rete integrata dei servizi minimi di trasporto**, approvata dalla Giunta regionale. Nel caso di mancata intesa fra Comuni limitrofi per la gestione associata dei servizi di trasporto, **i Comuni venivano autorizzati a effettuare la gara a evidenza pubblica anche solo per i servizi di ambito comunale**. I Comuni, in forma singola o associata, avrebbero dovuto pubblicare il bando di gara entro il 1° settembre 2017, pena la sospensione del contributo Regionale.

### 2.3. Il sistema di pianificazione e programmazione

Il sistema di pianificazione regionale si articola in:

- un piano di livello regionale (**Piano Regionale dei Trasporti – PRT**);
- un livello di pianificazione infra-regionale (**Piani di bacino di competenza delle Province**);
- un livello di pianificazione comunale (**Piani urbani del traffico per alcuni comuni**).

Il principale documento di programmazione è il **Piano Regionale dei Trasporti (PRT)** che è approvato dal Consiglio regionale *"di concerto con gli enti locali"*<sup>21</sup> e previa audizione delle associazioni degli utenti e gli esercenti del trasporto pubblico e privato (art. 8 L.R. n. 19/2000).

Il Piano regionale dei trasporti<sup>22</sup> ha **carattere pluriennale** con riferimento temporale che deriva dal programma di sviluppo regionale. Esso **si attua mediante Piani annuali**.

Il Documento di Riprogrammazione del Trasporto Pubblico Locale Regionale Regione Molise – assimilabile al PRT- **è stato adottato il con D.G.R. n. 55972013**.

<sup>21</sup> In questo senso anche l'art. 8 della L.R. n. 19/1984.

<sup>22</sup> Il Piano regionale viene redatto a cura dell'Assessorato ai Trasporti, sulla base del contributo del Comitato tecnico regionale dei trasporti ed è approvato dal Consiglio regionale su proposta della Giunta regionale.

Tuttavia, con D.G.R. 468/2018 sono state approvate le **Linee Guida** per la redazione del **nuovo Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti**. Con D.G.R. n. 78/2019 è stato approvato uno schema di **Accordo istituzionale tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la regione Molise** per la redazione del Piano Regionale dei trasporti e della mobilità.

In linea con la programmazione regionale i **Comuni con popolazione superiore a 10.000 abitanti**, nonché quelli con popolazione residente inferiore individuati dalla Regione, in base a comprovate esigenze, adottano i **Piani urbani del traffico** (art. 9 L.R. n. 19/2000).

In coerenza con il PRT e con il programma triennale regionale (ved. *Infra*) le Province<sup>23</sup> adottano i **Piani di bacino**. La legge regionale precisa che il **bacino di traffico** è l'area territoriale entro la quale opera un sistema di trasporto pubblico integrato predisposto in funzione di obiettivi fabbisogni di mobilità (art. 10 L.R. 19/2000, in tal senso anche art. 8 L.R. 19/1984).

Ad ogni sistema di bacino corrisponde una rete di servizi minimi. **I bacini di traffico e le corrispondenti reti di servizi minimi hanno una estensione provinciale o infra-provinciale** a seconda dei fabbisogni di mobilità da soddisfare.

Per quanto riguarda la programmazione dei servizi di TPL, la Regione approva i **Programmi triennali dei servizi di trasporto pubblico locale predisposti dalle Provincie** (art. 12 L.R. n. 19/2000).

Nonostante la previsione di specifiche competenze delle Provincie in tema di pianificazione e programmazione si segnala che la Regione **non ha attuato il relativo trasferimento di funzioni e risorse** per l'esercizio delle stesse.

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)**<sup>24</sup>.

#### Atti e Documenti di Riferimento

- Legge regionale 24 marzo 2000, n. 19, *Norme integrative della disciplina in materia di trasporto pubblico locale*;
- Legge Regionale 20 agosto 1984, n. 19, *Norme in materia di trasporti di competenza regionale*;
- Legge regionale 4 maggio 2015, n. 9, *Legge di stabilità regionale 2015*;
- DGR 559 del 31 ottobre 2013, Documento di Riprogrammazione del Trasporto Pubblico Locale Regionale Regione Molise.
- DGR 468 del 15 ottobre 2018, approvazione delle Linee Guida per la redazione del Piano regionale della Mobilità e dei Trasporti;
- DGR 11 marzo 2019, n. 70, approvazione dello schema di Accordo istituzionale tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la regione Molise per la redazione del Piano Regionale dei trasporti e della mobilità.

<sup>23</sup> Si consideri, tuttavia che all'art. 10 comma 3 L.R. 19/1984 individuava, fino alla redazione del PRT, come Bacini (anche di ampiezza sub-provinciale) Campobasso, Isernia e Termoli.

<sup>24</sup> In tema di mobilità sostenibile si evidenzia che 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. Il PUMS risulta adottato a Campobasso.

### 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

La ricerca ha condotto all'individuazione di cinque contratti di affidamento. Uno è stipulato dalla Regione Molise per il servizio ferroviario regionale e uno dal Comune di Termoli. Negli altri casi, l'ente committente è sempre la Regione Molise, tranne che nel caso del contratto stipulato per il trasporto urbano nella città di Campobasso, in cui l'ente affidante è il Comune di Campobasso.

I servizi di TPL sono dunque esercitati da 31 gestori, dei quali 30 offrono esclusivamente servizi TPL su gomma e uno solo su ferro (Trenitalia S.p.A.).

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 unico di programmazione	5	5	5	33
Regione	5	5	5	33

Fonte: nostre elaborazioni

#### 3.2. Modalità di affidamento e tipologia di servizio

Le modalità di affidamento del servizio di TPL sono state definite a livello europeo dal regolamento (CE) n. 1370/2007, come modificato dal regolamento 2016/2338 in vigore dal 24 dicembre 2017, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia. Il Regolamento prevede (art. 5) 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 parte delle stesse autorità locali competenti) e quella dell'aggiudicazione mediante affidamento diretto ad un soggetto distinto.

La tabella seguente sintetizza la ripartizione dei dati di cui sopra rispetto alla modalità di affidamento differenziando tra<sup>25</sup>:

- affidamenti disposti a terzi tramite **gara**;
- affidamenti diretti a società considerata **in house**<sup>26</sup> 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	Società mista	Affidamento diretto		Ambito di servizio	Tipologia
Trenitalia S.p.A.				x	0	Extraurbano	Ferro
ATM S.p.A.					Almeno 2	Urbano/Extraurbano	Gomma
S.A.T.I. S.p.A.					Almeno 2	Extraurbano	Gomma
Autotrasporti Di Rienzo Enrico S.r.l.					Almeno 1	Extraurbano	Gomma
Aersenia S.r.l.						Urbano	Gomma
SEAC S.r.l.					31	Urbano	Gomma
G.T.M. S.r.l.	x				5	Urbano	Gomma
Bus Travel Cerresi S.a.s.						Urbano	Gomma
Ditta Lancieri V. e M. S.n.c.					Almeno 1	Extraurbano	Gomma
Autolinee Scarano Giuliana & C. S.a.s.					Almeno 1	Extraurbano	Gomma
VE.PE. Di Perella Francesco & S.n.c.					Almeno 1	Extraurbano	Gomma
Tessitore Società Autoservizi S.A.T.					Almeno 1	Extraurbano	Gomma
Silvestri F.lli & C.					Almeno 1	Extraurbano	Gomma
Silvestri Nicandro e C. S.a.s.					Almeno 1	Extraurbano	Gomma
Staffieri Antonio & C. S.n.c.					Almeno 1	Extraurbano	Gomma
Santoro Aldo S.a.s.					Almeno 1	Extraurbano	Gomma

<sup>25</sup> 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).

<sup>26</sup> Si ricorda 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	Società mista	Affidamento diretto		Ambito di servizio	Tipologia
S.A.M.A S.n.c.					Almeno 1	Extraurbano	Gomma
Ruta Viaggi di Ruta Nunzio					Almeno 1	Extraurbano	Gomma
Micone Bus S.r.l.					Almeno 1	Extraurbano	Gomma
MI.VA. di Vanni Antonio S.a.s.					Almeno 1	Extraurbano	Gomma
Autolinee Manzo S.n.c.					Almeno 1	Extraurbano	Gomma
Autolinee Langiano S.n.c.					Almeno 1	Extraurbano	Gomma
Farrace S.r.l.					Almeno 1	Extraurbano	Gomma
Di Rienzo Enrico S.r.l.					Almeno 1	Extraurbano	Gomma
Di Franco Bruno					Almeno 1	Extraurbano	Gomma
Di Cristofano S.r.l.					Almeno 1	Extraurbano	Gomma
Crolla Arnaldo & C. S.n.c.					Almeno 1	Extraurbano	Gomma
Conti Antonino					Almeno 1	Extraurbano	Gomma
Casna S.r.l.					Almeno 1	Extraurbano	Gomma
Calzolaro A. & F.Ili					Almeno 1	Extraurbano	Gomma
Autolinee Bernardo S.a.s.					Almeno 1	Extraurbano	Gomma
Bagnoli Donato					Almeno 1	Extraurbano	Gomma
Arcaro Agostino					Almeno 1	Extraurbano	Gomma

Fonte: nostre elaborazioni

Come riportato nella Tabella 11, soltanto per il TPL svolto da due gestori su 31 si conoscono le modalità di affidamento del servizio. In un caso si tratta di Trenitalia S.p.A., che ha stipulato un contratto con la Regione Molise per l'affidamento diretto del TPL ferroviario regionale. Il contratto è stato siglato nel 2015 con validità otto anni. Il secondo caso, invece, riguarda la società G.T.M. S.p.A. che effettua il servizio urbano nella città di Termoli, in seguito ad una gara ad evidenza pubblica bandita dal Comune di Termoli per la gestione del servizio nel periodo 2007-2011; attualmente la società opera in regime di proroga, rinnovato per la quinta volta nel 2016. Per il resto, tutte le altre società operano in regime di proroga, 28 con i "contratti ponte" menzionati nel paragrafo precedente. In due casi si tratta di "contratti ponte" che, come detto, seguono precedenti "contratti ponte" e, dunque, sono stati prorogati almeno due volte. Negli altri 26 si ha traccia solo dei "contratti ponte" siglati nel 2011, per cui si può parlare di almeno una proroga. In ultimo, la società SEAC S.r.l. opera sulla base di una convenzione siglata il 20 luglio 1989 e prorogata 31 volte, l'ultima il primo gennaio 2019 per un periodo di sei mesi.

Riguardo gli altri gestori non si hanno informazioni, o sono frammentarie, sui contratti di servizio. Vengono, tuttavia, menzionati poiché sul sito della Regione<sup>27</sup> compare l'elenco delle aziende che effettuano TPL sul territorio 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 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.

Prendendo in considerazione i soli affidamenti per i quali le informazioni sulla durata sono ricostruibili (2 per il TPL su gomma e 1 per il TPL su ferro), si può concludere che la durata media dei contratti di servizio originari in Molise è pari a 6,5 anni per il TPL su gomma e 8 per il TPL su ferro.

Tabella 12 - Durata affidamento <sup>28</sup>		
Tipologia	Durata (media)	Numero di proroghe (media)
Gomma	6,5	10
Ferro	8	0

Fonte: nostre elaborazioni

<sup>27</sup> <http://www3.regione.molise.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/466>

<sup>28</sup> Le informazioni della Tabella 3 si riferiscono ai soli affidamenti completi menzionati nel paragrafo precedente. Nel caso del TPL su gomma sono incluse le informazioni riguardanti SAEC S.r.l. e G.T.M S.p.A.

## 4. Caratteristiche dei gestori

In Molise sono stati individuati complessivamente 31 gestori, classificati, in tale lavoro, in funzione della tipologia di servizio offerto (gomma, ferro, per vie d'acqua) e dell'ambito di servizio in cui operano (urbano, extraurbano). Inoltre, per i gestori i cui bilanci sono disponibili nella piattaforma Aida Bureau Van Dijk, sono stati analizzati i seguenti parametri:

- Classe dimensionale<sup>29</sup>
- Composizione azionaria
- Dimensioni economiche del settore.

Di questi, come riportato nella Tabella 11, quattro effettuano solo servizio urbano, uno opera nell'ambito sia del servizio urbano che di quello extraurbano e il resto effettua TPL extraurbano. Inoltre, eccetto Trenitalia S.p.A., tutti gli altri gestori effettuano TPL su gomma.

Al di là di tre gestori (Aersenia S.r.l, G.T.M. S.r.l. e SEAC S.r.l.), tutti gli altri non si occupano soltanto di TPL, ma nella maggior parte dei casi effettuano anche servizi di noleggio e turistici. La tabella che segue evidenzia in maniera netta la prevalenza di società di piccole e micro-dimensioni, entrambe pari al 41,75% del totale. Per il resto, una è una grande impresa (Trenitalia S.p.A.) e un'altra è un'impresa di medie dimensioni (SATI S.p.A.).

Riguardo la composizione azionaria<sup>30</sup> sappiamo che solo Trenitalia S.p.A. è partecipata per intero dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, quale soggetto pubblico. Le restanti società sono di proprietà di azionisti privati.

Tabella 13 - Analisi per classe dimensionale

	Valori assoluti	Valori percentuali
Grande	1	8,3%
Media	1	8,3%
Piccola	5	41,7%
Micro	5	41,7%
<b>TOTALE</b>	<b>12</b>	<b>100%</b>

<sup>29</sup> 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

<sup>30</sup> I dati di bilancio disponibili sono relativi all'annualità 2017. Nello specifico sono stati rilevati 12 gestori per la classe dimensionale, 14 per la composizione azionaria e 11 per le dimensioni economiche del settore (Trenitalia S.p.A. è stato escluso in quest'ultima analisi essendo presente sul tutto il territorio nazionale).

Fonte: elaborazione su dati AIDA.

I gestori operativi rilevati<sup>31</sup> impiegano complessivamente 461 addetti e riportano un valore totale della produzione pari a circa 39 milioni di euro, pesando circa lo 0,4% sull'intero settore. La regione si colloca in una posizione di vantaggio rispetto all'Italia per quanto riguarda il costo del personale sul totale della produzione, pari al 39,7% contro il 46,3% dell'Italia. Si evidenzia, invece, che il 45,4% dei gestori rilevati risulta in perdita, dato decisamente allarmante.

Tabella 14 - Alcune dimensioni economiche del settore<sup>32</sup>

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
Molise	11	461	39.388	33.588	15.623	39,7%	45,4%
Italia	463	97.533	9.727.277	9.567.036	4.431.539	46,3%	18,1%

Fonte: elaborazione su dati AIDA.

<sup>31</sup> Le analisi riportate non includono i dati riferiti a Trenitalia S.p.A., in quanto è attivo in tutte le regioni.

<sup>32</sup> I dati di bilancio sono a lordo di eventuali altre attività svolte dai gestori al di fuori del settore TPL.