



REGIONE
CALABRIA

DIPARTIMENTO "Turismo, marketing territoriale e mobilità"

SETTORE "Osservatorio mobilità e sicurezza stradale, sistema aeroportuale, portuale e logistica"

RELAZIONE ANNUALE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE ANNO 2020



REGIONE
CALABRIA

RELAZIONE ANNUALE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 2020

Regione Calabria

Presidente: *On. Roberto Occhiuto*

Assessorato: "Turismo, Marketing territoriale e Mobilità"

Assessore: *Dott. Fausto Orsomarso*

Dipartimento "Turismo, Marketing territoriale e Mobilità"

Dirigente Generale: *Dott.ssa Maria Antonella Cauteruccio*

Settore "Osservatorio mobilità e sicurezza stradale, sistema aeroportuale, portuale e logistica"

Dirigente: *Avv. Filomena Tiziana Corallini*

team regionale

Geom. Domenico Cosco

Ing. Francesco Iannaccari

Sig. Claudio Tullio Marasco

team esperti

Ing. Francesco Boccia

Ing. Antonello Ignazio Croce

Avv. Giuseppe Schifino

INDICE

PREMESSA	8
1 IL QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO	9
1.1 La gestione dei servizi di trasporto pubblico locale nella emergenza sanitaria	9
1.2 La disciplina europea e nazionale e le modalità di affidamento del servizio di TPL.....	11
1.3 La disciplina di settore nell'evoluzione normativa	16
1.4 La disciplina dell'emergenza	22
1.5 Il Fondo Nazionale per il TPL: riferimenti normativi.....	26
1.6 Le nuove modalità di attribuzione dei finanziamenti del fondo TPL.....	28
1.7 Lo stato di attuazione della Legge n. 35 del 2015 "Norme per i servizi di TPL"	32
1.8 Pianificazione, programmazione e altri provvedimenti di carattere generale.....	32
1.9 L'organizzazione dei servizi.....	35
2 TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU GOMMA	37
2.1 Premessa.....	37
2.2 Contratti.....	38
2.3 Valutazione ed elaborazione dei dati	38
2.4 Le percorrenze del servizio di Trasporto Pubblico Locale	39
2.4.1 I servizi extraurbani.....	39
2.4.2 I servizi urbani	40
2.5 Il finanziamento del servizio	40
2.6 Analisi dei ricavi da traffico.....	42
2.6.1 I servizi extraurbani.....	42
2.6.2 I servizi urbani	44
2.7 Analisi dati economici sulla base del coefficiente di esercizio del servizio di TPL.....	45
2.7.1 I servizi extraurbani.....	45
2.7.2 I servizi urbani	46
2.8 Analisi dei passeggeri.....	47
2.8.1 I servizi extraurbani.....	47
2.8.2 Servizi urbani.....	48
2.9 Confronto delle percorrenze 2019-2020	49
2.9.1 I servizi extraurbani.....	49
2.9.2 I servizi urbani	50
2.10 Confronto dei corrispettivi regionali 2019-2020	50
2.10.1 I servizi extraurbani.....	50
2.10.2 I servizi urbani	51
2.11 Confronto ricavi da traffico 2019-2020	52
2.11.1 I servizi extraurbani.....	52
2.11.2 I servizi urbani	53
2.12 Confronto del coefficiente di servizio 2019-2020	54
2.12.1 I servizi urbani	54
2.13 Confronto dei passeggeri trasportati 2019-2020	55
2.13.1 I servizi extraurbani.....	55
2.13.2 I servizi urbani	55
3 ANALISI TPL SU FERRO	56
3.1 Introduzione	56
3.2 L'infrastruttura ferroviaria.....	56
3.2.1 La rete RFI.....	56
3.2.2 La rete di Ferrovie della Calabria	61
3.3 I servizi Ferroviari.....	64

3.3.1	<i>L'offerta di servizi sulla rete di R.F.I.</i>	64
3.3.2	<i>La domanda sulla rete R.F.I.</i>	68
3.3.3	<i>L'offerta di servizi sulla rete di Ferrovie della Calabria</i>	71
3.3.4	<i>La domanda sulla rete di Ferrovie della Calabria</i>	72
3.4	Quadro sinottico dei servizi ferroviari	73
3.5	Principali indicatori anno 2020 e confronto 2019	74
3.6	Interscambio treno - bus	76
4	ANALISI DELLA MOBILITÀ PRIVATA	78
5	IL TRAFFICO AEROPORTUALE	84
5.1	Il traffico aeroportuale regionale	85
5.2	traffico anno 2020	87
6	INDAGINE DI CUSTOMER SATISFACTION	92
6.1	Descrizione del campione	92
6.2	Modalità di spostamento	94
6.3	Livelli di soddisfazione	98

TABELLE

Tabella 1 <i>Trasporto Pubblico Locale su gomma. Società Consortili</i>	37
Tabella 2: <i>Contratti vigenti</i>	38
Tabella 3: <i>Servizi di TPL su gomma urbano (2020)</i>	40
Tabella 4: <i>Fasce chilometriche per erogazione contributo regionale (2020)</i>	41
Tabella 5: <i>Fasce chilometriche per erogazione contributo regionale (2020)</i>	42
Tabella 6: <i>ricavi da traffico extraurbano dei consorzi di TPL (2020)</i>	43
Tabella 7: <i>ricavi da traffico urbano dei consorzi di TPL (2020)</i>	44
Tabella 8: <i>Coefficienti di fruizione dei titoli di viaggio in ambito extraurbano (2020)</i>	47
Tabella 9: <i>Passeggeri trasportati in ambito extraurbano nel periodo 2020</i>	47
Tabella 10: <i>Passeggeri trasportati in ambito urbano nel periodo 2020</i>	48
Tabella 11: <i>Ricavi da traffico extraurbano e variazione nel biennio 2019-2020</i>	53
Tabella 12: <i>Frequenzamento media stazioni della Calabria nel giorno feriale tipo del novembre 2019 (periodo pre Covid e dicembre 2020, periodo Covid) su treni regionali di competenza della Regione Calabria (elaborazioni su dati Trenitalia)</i>	68
Tabella 13: <i>Coppie di corse, per linea, dei Servizi ferroviari eserciti da Ferrovie della Calabria (elaborazioni su dati Ferrovie della Calabria 2018)</i>	71
Tabella 14: <i>Coppie di corse, per tratta, dei Servizi ferroviari eserciti da Ferrovie della Calabria (elaborazioni su dati Ferrovie della Calabria 2018)</i>	71
Tabella 15: <i>Titoli di viaggio venduti nel 2019 relativamente ai servizi ferroviari di Ferrovie della Calabria</i>	72
Tabella 16: <i>Quadro sinottico servizi ferroviari 2019</i>	73
Tabella 17: <i>Servizi ferroviari Trenitalia 2019: confronto tra corrispettivo e ricavi (compresi servizi auto-sostitutivi)</i>	74
Tabella 18: <i>Servizi ferroviari Ferrovie della Calabria 2019: confronto tra corrispettivo e ricavi (compresi servizi auto-sostitutivi)</i>	74
Tabella 19: <i>Servizi ferroviari Trenitalia: Confronto 2019 – 2020 dei principali indicatori trasportistici dichiarati dai gestori</i>	74
Tabella 20: <i>Servizi ferroviari Trenitalia: Confronto 2019 – 2020 dei principali indicatori trasportistici dichiarati dai gestori</i>	75
Tabella 21: <i>TGM rilevato sulle sezioni stradali monitorate da ANAS nel 2020 sul territorio regionale (elaborazione su dati da fonte ANAS)</i>	78
Tabella 22: <i>confronto TGM 2020 Vs TGM 2019 sulle sezioni stradali monitorate da ANAS sul territorio regionale in entrambe le annualità (elaborazione su dati da fonte ANAS); dato medio su più sezioni</i>	80
Tabella 23: <i>confronto TGM 2020 Vs TGM 2019 sulle sezioni stradali monitorate da ANAS sul territorio regionale in entrambe le annualità (elaborazione su dati da fonte ANAS); dato medio su più sezioni</i>	81
Tabella 24: <i>Limitazioni all’operatività degli scali calabresi aperti al traffico commerciale</i>	85
Tabella 25 <i>Qualità media percepita del servizio (voto medio del campione scala 1-10)</i>	99

FIGURE

Figura 1: Bus*Km eserciti in ambito extraurbano dai consorzi in Calabria (2020)	39
Figura 2: Bus*Km eserciti in ambito urbano dai consorzi in Calabria (2020)	40
Figura 3: Corrispettivi erogati per i servizi extraurbani in Calabria (2020)	41
Figura 4: Corrispettivi erogati per i servizi urbani in Calabria (2020)	42
Figura 5: Ricavi da traffico extraurbano dei consorzi di TPL (2020).....	43
Figura 6: Distribuzione mensile dei ricavi da traffico extraurbano (2020)	44
Figura 7: Ricavi da traffico urbano dei consorzi di TPL (2020)	45
Figura 8: Ricavi da traffico urbano dei consorzi di TPL (2020)	46
Figura 9: Linee urbane classificate in funzione del coefficiente di esercizio (2020)	46
Figura 10: Passeggeri trasportati in ambito extraurbano nel 2020	48
Figura 11: Passeggeri trasportati in ambito urbano nel 2020	49
Figura 12: Confronto tra Bus*Km eserciti in ambito extraurbano nel periodo 2019-2020	49
Figura 13: Confronto tra Bus*Km eserciti in ambito urbano nel periodo 2019-2020	50
Figura 14: Confronto tra Bus*Km eserciti in ambito extraurbano nel periodo 2019-2020	51
Figura 15: Confronto tra Bus*Km eserciti in ambito urbano nel periodo 2019-2020	51
Figura 16: Confronto tra ricavi per servizi in ambito extraurbano nel periodo 2019-2020.....	52
Figura 17: Confronto tra Bus*Km eserciti in ambito urbano nel periodo 2019-2020	52
Figura 18: Confronto tra i ricavi in ambito urbano nel periodo 2019-2020.....	54
Figura 19: Confronto delle linee urbane in funzione del coefficiente di esercizio nel periodo 2019-2020.....	54
Figura 20: Confronto tra Passeggeri serviti in ambito extraurbano nel periodo 2019-2020.....	55
Figura 21: Confronto tra Passeggeri serviti in ambito urbano nel periodo 2019-2020	55
Figura 22: Km di linee per importanza.....	58
Figura 23: Km di linee in base alla tipologia di binario	59
Figura 24: Linee in base alla tipologia di alimentazione rapportato al binario.....	59
Figura 25: Inquadramento territoriale rete RFI (estratto AQ RFI 2018)	60
Figura 26: Schema dei servizi oggetto di Accordo Quadro (estratto AQ RFI 2018)	60
Figura 27: La linea FdC Cosenza-Catanzaro Lido.....	62
Figura 28: Numero di coppie di treni regionali in transito sulla rete RFI nel giorno feriale tipo del 2019 (sia di competenza della Regione Calabria sia delle Regioni Campania e Basilicata).....	66
Figura 29: Servizi Trenitalia DR Calabria - Numero corse nel giorno feriale tipo novembre 2019. (n.b.: sulla linea Paola - Sapri viaggiano ulteriori 5 coppie di treni della D.R. Campania non rappresentati).....	67
Figura 30: Offerta ferroviaria di Ferrovie della Calabria (coppie di corse/giorno scolastico 2018)	72
Figura 31: Servizi ferroviari Trenitalia: Confronto 2019 - 2020 dei principali indicatori trasportistici dichiarati dal gestore	75
Figura 32: Servizi ferroviari Ferrovie della Calabria: Confronto 2019 - 2020 dei principali indicatori trasportistici dichiarati dal gestore	76
Figura 33: Confronto TGM 2020 Vs TGM 2019 sulle sezioni stradali monitorate da ANAS sul territorio regionale in entrambe le annualità (elaborazione su dati da fonte ANAS); dato medio su più sezioni.	80
Figura 34: Confronto TGM 2020 Vs TGM 2019 sulle sezioni stradali monitorate da ANAS sul territorio regionale in entrambe le annualità (elaborazione su dati da fonte ANAS); dato medio su più sezioni.	81
Figura 35: Ubicazione delle sezioni stradali monitorate da ANAS nel 2020 sul territorio regionale (elaborazione su dati da fonte ANAS).....	82
Figura 36: Postazioni (tratte) delle sezioni stradali monitorate da ANAS nel 2020 sul territorio regionale (elaborazione su dati da fonte ANAS)	83
Figura 37: Serie storica traffico aeroporto di Crotone.....	88
Figura 38: Serie storica traffico aeroporto di Lamezia Terme.	88
Figura 39: Serie storica traffico aeroporto di Reggio Calabria	89
Figura 40: Traffico aeroportuale in Calabria (2020).....	89
Figura 41: Andamento mensile dei passeggeri anno 2020	90
Figura 42: Confronto passeggeri anno 2019-2020	90
Figura 43: Variazioni passeggeri anno 2019-2020	91
Figura 44: Campione intervistato. Ripartizione per genere.....	92
Figura 45: Campione intervistato. Ripartizione per genere e fascia di età.....	93

Figura 46: Campione intervistato. Ripartizione per condizione lavorativa.....	93
Figura 47: Campione intervistato. Ripartizione per titolo di studio.	94
Figura 48: Campione intervistato. Fidelizzazione dell'utente.....	94
Figura 49: Campione intervistato. Numero di mezzi utilizzati lungo il tragitto.	95
Figura 50: Campione intervistato. Modalità di spostamento.	95
Figura 51: Campione intervistato. Motivo dello spostamento.	96
Figura 52: Campione intervistato. Frequenza di utilizzo mezzi.	96
Figura 53: Campione intervistato. Frequenza di utilizzo mezzi.	97
Figura 54: Campione intervistato. Frequenza oraria di partenza.	97
Figura 55: Campione intervistato. Durata dello spostamento.....	98
Figura 56: Grado di soddisfazione complessiva sul servizio TPL.....	98
Figura 57: Campione intervistato. Soddisfazione sul servizio TPL durante la pandemia.....	100
Figura 58: Campione intervistato. Motivi di insoddisfazione.	100
Figura 59: Campione intervistato. Motivi del gradimento.	101

PREMESSA

Il 2020 è stato un anno particolarmente complesso per il Trasporto Pubblico Locale (TPL): il TPL, servizio indispensabile, è anche uno dei settori dove la possibilità di contagio da Covid-19 è più elevata. A questo contribuiscono la ristrettezza e la limitata areazione degli spazi, l'affollamento dei mezzi e le occasioni di contatto con superfici che possono essere contaminate.

L'emergenza pandemica ha cambiato la propensione all'utilizzo del TPL e l'importanza che i cittadini attribuiscono agli aspetti del servizio. L'emergenza sanitaria ha prodotto significative modifiche alla domanda di spostamento e alla sua ripartizione modale. Alle necessità di servizi affidabili ed adeguati alla domanda, si sono aggiunte le esigenze di sicurezza sanitaria di operatori ed utenti. Il trasporto pubblico si è trovato quindi a dover reagire rapidamente e modulare l'offerta per fronteggiare la discontinuità della domanda e le conseguenti politiche di regolamentazione e limitazione.

Poiché non sempre le tempistiche con cui si riescono ad acquisire i dati quantitativi trasmessi dai gestori restituiscono un quadro appropriato sullo stato del servizio, l'Osservatorio monitora ed analizza anche le segnalazioni sui disservizi. L'analisi durante i mesi di chiusura totale ha rilevato un numero di segnalazioni in calo rispetto al medesimo periodo del 2019, nei mesi successivi le segnalazioni sono tornate a crescere.

Con la presente relazione, l'Osservatorio della Mobilità e la sicurezza stradale della Regione Calabria intende presentare i risultati della propria attività ed illustrare i dati economici e trasportistici utili a supportare ed orientare il decisore politico nella scelta delle azioni più efficaci per il miglioramento dei servizi di trasporto.

Tali dati, provenienti dall'Osservatorio della Mobilità, costituiscono la principale fonte utilizzata nella presente relazione. Ulteriori fonti di dati rilevanti sono l'ANAS per il traffico veicolare, l'ENAC per il traffico aereo e l'ARPACAL per l'inquinamento atmosferico.

La relazione, oltre ai dati strettamente correlati al trasporto pubblico locale, contiene elementi di carattere più generale come i flussi di traffico veicolare sulla rete stradale regionale e i dati di inquinamento atmosferico, oltre a dati di altri sistemi di trasporto, come quello aereo.

Il presente documento si articola in sette capitoli. Il capitolo 1 espone il quadro normativo di riferimento, anche alla luce della nuova normativa intervenuta a sostegno del settore a seguito all'emergenza sanitaria, che si ritiene utile per il lettore non esperto in materia; Nel capitolo 2 e 3 si illustrano i risultati delle elaborazioni per il TPL su gomma e ferro ed il confronto con il 2019; Nel capitolo 4 sono riportati i dati sintetici di mobilità sulle arterie principali della rete stradale regionale e nel capitolo 5 l'analisi dei dati relativi al traffico aereoportuale regionale; Il capitolo 6 presenta una sintesi dei dati relativi al monitoraggio dei parametri di inquinamento atmosferico. Infine, l'ultimo capitolo contiene la descrizione delle attività svolte nell'ambito dell'indagine di *customer satisfaction* e dei relativi risultati.

1 IL QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO

1.1 LA GESTIONE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE NELLA EMERGENZA SANITARIA

Il Trasporto Pubblico Locale è stato uno dei settori maggiormente colpiti dall'epidemia da coronavirus che si è diffusa in Italia e nel resto del mondo a partire dal gennaio 2020, le cui conseguenze hanno avuto una immediata ricaduta sulla regolamentazione da parte dell'ordinamento giuridico.

In particolare, è sorta l'esigenza di garantire la continuità nell'erogazione del servizio, mantenendo elevati gli standard di sicurezza e di qualità, nonché contenendo, al contempo, gli effetti negativi della pandemia sotto il profilo economico, dovuti in gran parte ad una diminuzione della domanda da parte degli utenti.

Ciò ha indotto il Governo ad emanare una serie di provvedimenti eccezionali sia per modalità e contenuto che per estensione.

La prima previsione che il legislatore ha adottato per limitare la libertà di spostamento è quella di cui al Decreto-Legge n. 6 del 23 febbraio 2020, *“Misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19”*, che all'art. 1, co. 2, lett. m), ha previsto la possibilità di una *«limitazione all'accesso o sospensione del trasporto di merci e di persone terrestre, aereo, ferroviario, marittimo e nelle acque interne, su rete nazionale, nonché di trasporto pubblico locale, anche non di linea, salvo specifiche deroghe»*.

Di fatto, dunque, la prima risposta normativa all'emergenza, che ha corrisposto alla chiusura di tutte le attività produttive e alla limitazione degli spostamenti, ha avuto un impatto di portata eccezionale sulla gestione e sulla fruizione del Trasporto Pubblico Locale, influenzando direttamente sulla domanda di servizio da parte degli utenti, con una conseguente drastica diminuzione dei passeggeri che ha determinato una netta riduzione dei ricavi da traffico.

Il Decreto-Legge n. 9 del 2 marzo 2020, con riguardo ai contratti di trasporto, ha previsto, di conseguenza, a carico del vettore, in via alternativa, l'obbligo di rimborso del corrispettivo versato per il titolo di viaggio ovvero l'emissione di un voucher di pari importo da utilizzare entro un anno dall'emissione, a favore degli utenti che non abbiano potuto usufruire del servizio di trasporto.

Naturalmente ciò, in aggiunta al crollo dei ricavi, ha chiaramente aggravato le perdite di esercizio delle imprese di TPL.

Un migliore bilanciamento fra la tutela delle libertà e dei diritti fondamentali dei cittadini con le esigenze di contenimento del contagio è stato operato con il successivo Decreto-Legge n. 19 del 25 marzo 2020, *“Misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19”*, il quale all'art. 1, co. 2 ha consentito di adottare limitazioni ai servizi di trasporto *«secondo principi di adeguatezza e proporzionalità al rischio effettivamente presente»*, tra le quali, alla lett. o) la *«possibilità di disporre o di affidare alle competenti autorità statali e regionali la limitazione, la*

riduzione, la sospensione o la soppressione di servizi di trasporto di persone e di merci, automobilistico, ferroviario, aereo, marittimo, nelle acque interne, anche non di linea, nonché di trasporto pubblico locale».

Detto Decreto ha previsto, in ogni caso, la prosecuzione del servizio *«solo se il gestore predispone le condizioni per garantire il rispetto di una distanza di sicurezza interpersonale predeterminata e adeguata a prevenire o ridurre il rischio di contagio».* Parallelamente, è stata imposta alle Aziende di trasporto pubblico l'adozione di interventi straordinari di sanificazione dei mezzi.

Allo scopo di contrastare e contenere il diffondersi del virus, sono stati adottati anche alcuni strumenti di *soft law* e cioè il *«protocollo condiviso di regolamentazione per il contenimento della diffusione del COVID-19 nel Settore del trasporto e della logistica»*, oltre alla predisposizione di *“linee guida per l’informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19».*

Il Protocollo è stato siglato il 20 marzo 2020 dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e le associazioni datoriali e sindacali maggiormente rappresentative e ha previsto misure a carattere generale per tutte le categorie e adempimenti specifici per ogni settore trasportistico, riprese successivamente dalla regolamentazione statale. Precisamente, da quella contenuta nel D.P.C.M. 26 aprile 2020 *“ulteriori disposizioni attuative del Decreto-Legge 23 febbraio 2020, n. 6”* che ha stabilito le modalità di informazione agli utenti e i comportamenti che gli stessi sono obbligati a tenere, nonché le misure organizzative che vanno dalla sanificazione e l’igienizzazione dei mezzi di trasporto, all’adozione di sistemi di informazione e di divulgazione relativi al corretto uso dei dispositivi di protezione individuale.

Inoltre, è stata prevista l’adozione di interventi gestionali di contingentamento degli accessi al fine di evitare affollamenti, e di misure organizzative finalizzate a limitare ogni possibile occasione di contatto, garantendo il rispetto della distanza interpersonale minima di un metro.

In particolare, con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 settembre 2020 *“Ulteriori disposizioni attuative del Decreto-Legge 25 marzo 2020, n. 19, recante misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19, e del Decreto-Legge 16 maggio 2020, n. 33, recante ulteriori misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19”* sono state approvate le Linee Guida per l’informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID 19 in materia di Trasporto Pubblico, stabilendo che a bordo dei mezzi pubblici è consentito, in considerazione delle evidenze scientifiche sull’assunto dei tempi di permanenza medi dei passeggeri indicati dai dati disponibili, un coefficiente di riempimento non superiore all’80%, prevedendo una maggiore riduzione dei posti in piedi rispetto a quelli seduti.

Successivamente, con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 3 novembre 2020 *“Ulteriori disposizioni attuative del decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19”*, convertito, con modificazioni, dalla legge 25 maggio 2020, n. 35, recante *«Misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19»*, e del decreto-legge 16 maggio 2020, n. 33, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 luglio 2020, n. 74, recante *«Ulteriori misure urgenti per*

fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19», all'art. 1 c.9 punto mm) è stato stabilito che: "a bordo dei mezzi pubblici del trasporto locale e del trasporto ferroviario regionale, con esclusione del trasporto scolastico dedicato, è consentito un coefficiente di riempimento non superiore al 50 per cento; detto coefficiente sostituisce quelli diversi previsti nei protocolli e linee guida vigenti".

L'imposizione di nuovi oneri in capo ai gestori del servizio, unitamente alla riduzione dei ricavi tariffari, ha inevitabilmente aggravato le perdite di esercizio delle imprese di TPL, rendendo la gestione del servizio insostenibile.

Il presente capitolo, dunque, dopo una breve ricognizione della disciplina generale e di settore in materia di Trasporto Pubblico Locale, si soffermerà sulla normativa specifica introdotta a sostegno del Trasporto pubblico locale a seguito dell'emergenza sanitaria e, infine, esaminerà lo stato di attuazione della Legge regionale n. 35 del 2015, con riferimento anche alla programmazione e alla pianificazione del Settore.

1.2 LA DISCIPLINA EUROPEA E NAZIONALE E LE MODALITÀ DI AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI TPL

Una ricognizione del quadro normativo è opportuna in considerazione della diversa distribuzione costituzionale delle competenze regolative: da un lato, infatti, la disciplina degli affidamenti rientra nella materia "*tutela della concorrenza*" (*Corte Cost. sent. n. 1/2014*), laddove invece, in via generale, il Trasporto Pubblico Locale è oggetto di potestà residuale da parte delle regioni (*Corte Cost. sent. n. 222/2005*).

A tale stregua, deve preliminarmente evidenziarsi che le modalità di affidamento del servizio di trasporto pubblico locale sono state disciplinate a livello europeo dal regolamento (CE) n. 1370/2007, così come modificato dal regolamento 2016/2338, entrato in vigore il 24 dicembre 2017, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia. Esso prevede che i rapporti tra l'ente affidante e il gestore del servizio devono essere regolati da un apposito contratto di servizio pubblico.

Nello specifico il Regolamento (CE) n. 1370/2007 stabilisce le condizioni rispetto alle quali le Autorità competenti, se impongono o stipulano obblighi di servizio pubblico, compensano gli operatori di servizio pubblico per i costi sostenuti e/o conferiscono loro diritti di esclusiva in cambio dell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico.

Il regolamento testé indicato 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 non previste o addirittura non consentite 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 possibilità di affidamento diretto è però subordinata, in ogni caso, alla presenza di determinati requisiti: l'affidamento deve avvenire a favore di un soggetto giuridicamente distinto su cui l'Autorità pubblica eserciti un controllo analogo a quello esercitato sulle proprie strutture (deve trattarsi cioè di una *società in house*) e non ci deve essere un divieto da parte del legislatore nazionale. Gli affidamenti diretti, peraltro, sono sempre consentiti (fatto salvo il divieto da parte del legislatore nazionale) al di sotto di determinate soglie di valore e dimensione del servizio.

È però da ricordare che per i contratti di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri è stata introdotta una speciale disciplina di deroga al principio generale degli affidamenti con gara, che consente fino al 2 dicembre 2019 (salvo che non sia vietato dalle legislazioni nazionali) l'affidamento diretto e per una durata massima di 10 anni, prorogabile del 50% in caso di investimenti dell'operatore. Sulla base delle rilevazioni dell'Autorità dei trasporti tale procedura risulta adottata da alcune regioni per i contratti di trasporto pubblico ferroviario regionale. Successivamente al 2019 e fino al 2023 sarà consentito stipulare contratti per l'affidamento con le regole attuali per un massimo di 10 anni, ma senza possibilità di proroga per investimenti.

Il legislatore italiano, con l'articolo 61 della Legge n. 99/2009 ha, comunque, consentito l'utilizzo di tutte e tre le modalità di affidamento previste dalla disciplina europea, concedendo espressamente alle Autorità competenti la facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, avvalendosi delle previsioni dell'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e dell'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007.

In particolare: l'articolo 5, paragrafo 4, del regolamento prevede che, a meno che sia vietato dalla legislazione nazionale, le Autorità competenti abbiano la *“facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1.000.000 EUR o, nel caso di contratto di servizio pubblico che include servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri, inferiore a 7.500.000 EUR oppure che riguardano la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300.000 chilometri l'anno”*.

L'articolo 5, paragrafo 6, del regolamento prevede, sempre che non venga vietato dalla legislazione nazionale, che le Autorità competenti abbiano la *“facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia, fatta eccezione per altri modi di trasporto su rotaia quali metropolitana o tram”*.

L'art. 5, par. 4-bis dal regolamento (CE) n. 1370/2007 consente poi all'Autorità competente, con decisione motivata, pubblicata e comunicata alla commissione europea, la facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico inerenti a servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri ove si verificano le seguenti due condizioni:

- qualora consideri l'aggiudicazione diretta giustificata dalle pertinenti caratteristiche strutturali e geografiche del mercato e della rete interessati, valutando in particolare la loro

dimensione, le caratteristiche della domanda, la complessità della rete, l'isolamento dal punto di vista tecnico e geografico e i servizi che rientrano nel contratto;

- qualora tale contratto si traduca in un miglioramento della qualità dei servizi o dell'efficienza, o di entrambi, in termini di costi rispetto al contratto di servizio pubblico aggiudicato in precedenza.

Infine, ai par. 3-bis e 3-ter, è altresì prevista la possibilità di aggiudicare direttamente, in circostanze eccezionali per un periodo limitato (massimo per cinque anni) - e sempre che non sia vietato dalla legislazione nazionale - nuovi contratti di servizio pubblico per il trasporto pubblico ferroviario di passeggeri, in presenza di particolari condizioni.

Il regolamento (CE) 1370/2007 prevede un'applicazione graduale della nuova disciplina, disponendo che fino al 2 dicembre 2019 gli stati membri adottino misure per conformarsi gradualmente all'articolo 5, al fine di evitare gravi problemi strutturali, in particolare per quanto riguarda la capacità di trasporto.

Un ampio intervento normativo in materia è stato realizzato con il Decreto Legge n. 50 del 2017. Il suddetto decreto ha, infatti, introdotto importanti modifiche in ordine alle modalità di affidamento dei servizi e sulla scelta del contraente, sulle compensazioni, sui livelli di servizio di Trasporto Pubblico Locale, nonché sulla definizione degli ambiti e dei bacini del servizio pubblico.

Per quanto riguarda l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, l'articolo 27 (commi 1-8) promuove l'utilizzo di procedure ad evidenza pubblica, facendone derivare conseguenze ai fini della ripartizione del fondo TPL dal momento che si prevede la penalizzazione - in termini di riduzione delle risorse nella ripartizione fra le regioni - nei casi in cui, entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello di riparto, i servizi di trasporto pubblico locale e regionale non siano stati affidati con procedure di evidenza pubblica, non risulti pubblicato il bando di gara, ovvero nel caso di gare non conformi alle misure di cui alle delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, nonché, per i servizi ferroviari regionali, nel caso in cui non sia effettuata la pubblicazione entro il 2 dicembre 2018 (termine prorogato dal Decreto Legge n. 91 del 2018) ai sensi dell'articolo 7, comma 2, del medesimo regolamento (CE). In tal caso, la riduzione che si applica alla quota di ciascuna regione è pari al quindici per cento del valore dei corrispettivi dei contratti di servizio non affidati con tali procedure e le risorse che ne conseguono vengono ripartite tra le altre regioni. La riduzione non si applica peraltro ai contratti di servizio già affidati, alla data del 30 settembre 2017, in conformità alle disposizioni del regolamento (CE) n. 1370/2007, e sino alla loro scadenza, nonché per i servizi ferroviari regionali nel caso di avvenuta pubblicazione alla stessa data delle informazioni richieste dall'articolo 7, comma 2, del regolamento.

L'intervento normativo di cui sopra prevede, comunque, clausole di salvaguardia al fine di evitare una eccessiva riduzione delle risorse disponibili per le singole regioni, stabilendo, tra l'altro, che nel primo quinquennio di applicazione il riparto non possa determinare, per ciascuna Regione, una riduzione annua maggiore del 10 per cento rispetto alle risorse trasferite nel 2015. Il fondo TPL (si veda anche l'apposito paragrafo) viene ripartito entro il 30 giugno di ogni anno con decreto

ministeriale, ed entro il 15 gennaio di ciascun anno viene ripartito tra le regioni, a titolo di anticipazione, l'ottanta per cento dello stanziamento del fondo.

Il comma 12-quater dell'art. 27 ha poi stabilito il principio di separazione delle funzioni di regolazione, indirizzo, organizzazione e controllo e quelle di gestione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale. La norma stabilisce, in particolare, l'obbligo per l'ente locale o la regione affidante di avvalersi obbligatoriamente di un'altra stazione appaltante per lo svolgimento della procedura di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale qualora il gestore uscente, ovvero uno dei concorrenti, sia controllato o partecipato dall'ente affidante, ovvero sia affidatario del servizio in via diretta ovvero *in house*.

Il Decreto Legge n. 50/2017 è inoltre intervenuto (*art. 27, comma 6*) sulla definizione dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale automobilistico e ferroviario, che costituiscono anch'essi un parametro per il riparto del fondo TPL. Le Regioni sono chiamate ad operare sulla base dei criteri che saranno introdotti con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e previa intesa in sede di conferenza unificata, con il parere delle competenti commissioni parlamentari e dovranno provvedere entro e non oltre centoventi giorni dall'adozione del decreto ministeriale avendo, al contempo, cura di procedere ad una riprogrammazione dei servizi. Nel caso in cui le Regioni non provvedano nel termine, il Governo può esercitare il potere sostitutivo ai sensi dell'articolo 8 della Legge n. 131 del 2003.

L'articolo 27, comma 11-quinquies ha fatto salve le procedure di scelta del contraente già avviate prima dell'entrata in vigore della legge di conversione del D.L. ed ha stabilito che i contratti per il trasporto regionale e locale, stipulati successivamente al 31 dicembre 2017 debbano disporre che gli oneri per il mantenimento e il rinnovo del materiale rotabile e degli impianti, con esclusione delle manutenzioni straordinarie degli impianti e delle infrastrutture di proprietà pubblica, siano posti a carico delle imprese affidatarie. La disposizione prevede, inoltre, che le imprese siano vincolate, sulla base dei medesimi contratti di servizio, a destinare almeno il 10% del corrispettivo contrattuale al rinnovo del parco mezzi sulla base di un piano economico finanziario da loro predisposto.

I commi 11-bis e 11-ter prevedono alcuni limiti al contenuto dei contratti di servizio relativi all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico stipulati successivamente al 31 dicembre 2017: non consentono 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 euro 1; prevedono che i veicoli per il trasporto pubblico regionale e locale siano dotati di sistemi elettronici per il conteggio dei passeggeri o di altre tecnologie utili per la rilevazione della domanda; siano dotate di sistemi satellitari per il monitoraggio elettronico del servizio.

Il comma 11-quater prevede anche che i comuni, in sede di definizione dei piani urbani del traffico, individuino specifiche modalità per la diffusione di nuove tecnologie previste dal piano di azione nazionale sui sistemi di trasporto intelligenti (ITS), impegnandosi in tale sede ad utilizzare per

investimenti in nuove tecnologie per il trasporto specifiche quote delle risorse messe a disposizione dall'unione europea.

In materia di scelta del contraente è intervenuto anche l'articolo 48 (*commi 4 e 5*) del D.L. n. 50/2017, prevedendo che gli enti affidanti articolino i bacini di mobilità in più lotti, oggetto di procedure di gara e di contratti di servizio, tenuto conto delle caratteristiche della domanda.

Le eccezioni sono consentite se motivate da economie di scala proprie di ciascuna modalità e da altre ragioni di efficienza economica, nonché relative alla specificità territoriale dell'area e devono essere disciplinate con delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Per quanto riguarda i servizi ferroviari, l'Autorità può prevedere eccezioni relative anche a lotti comprendenti territori appartenenti a più regioni, previa intesa tra le regioni interessate.

La disciplina transitoria, nelle more della definizione dei bacini di mobilità e dei relativi enti di governo, prevede che gli enti locali debbano, comunque, procedere al nuovo affidamento dei servizi di trasporto pubblico per i quali il termine ordinario dell'affidamento è scaduto ovvero scada prima dell'adozione dei provvedimenti di pianificazione e istituzione di enti di governo nel rispetto della normativa vigente.

Il comma 6 dell'art. 48 ha poi demandato all'Autorità di Regolazione dei Trasporti il compito di definire regole generali riferite alle procedure di scelta del contraente per l'affidamento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale e regionale attribuendole, in particolare, i seguenti compiti:

- definire i criteri per la determinazione delle eccezioni al principio della minore estensione territoriale dei lotti di gara rispetto ai bacini di pianificazione, tenendo conto a tal fine della domanda effettiva e di quella potenziale, nonché delle economie di scala e di integrazione tra servizi;
- definire gli schemi dei contratti di servizio esercitati *in house* da società pubbliche o a partecipazione maggioritaria pubblica, nonché per quelli affidati direttamente;
- determinare, sia per i bandi di gara che per i contratti di servizio esercitati *in house* o affidati direttamente, la "tipologia di obiettivi di efficacia e di efficienza che il gestore deve rispettare", nonché gli obiettivi di equilibrio finanziario.

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con delibera n. 143/2018 del 20 dicembre 2018, di modifica della precedente delibera n. 49/2015, ha indetto una consultazione pubblica sullo schema di atto di regolazione "*misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di Trasporto Pubblico Locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica*". Su tale schema le Regioni e le Province autonome hanno approvato, il 21 marzo 2019, un documento contenente proposte di modifica ed integrazione allo schema redatto dall'ART.

Il comma 7 dell'art. 48, in tema di procedure per l'affidamento di servizi di Trasporto Pubblico Locale e regionale, ha altresì attribuito alla stessa ART il potere di intervenire con attività di regolazione generale:

- imponendo che le procedure di selezione del contraente prevedano che la riscossione diretta dei proventi da traffico sia a cura dell'affidatario, secondo logiche di assunzione del rischio di impresa, ferma restando la possibilità di soluzioni diverse con particolare riferimento ai servizi per i quali sia prevista l'integrazione tariffaria tra diversi gestori e che siano suddivisi tra più lotti di gara;
- richiedendo, per la partecipazione a dette procedure, il possesso di un patrimonio netto pari almeno al 20% del corrispettivo annuo posto a base di gara, nonché i requisiti di cui all'articolo 18 del D.Lgs 19 novembre 1997, n. 422, al fine di assicurare la sussistenza, in capo all'affidatario, della necessaria capacità economica e finanziaria;
- richiedendo l'adozione di misure in grado di garantire all'affidatario l'accesso a condizioni eque ai beni immobili e strumentali necessari all'effettuazione del servizio, anche relative all'acquisto, alla cessione, alla locazione o al comodato d'uso a carico dell'ente affidante, del gestore uscente e del gestore entrante, con specifiche disposizioni per i beni acquistati con finanziamento pubblico e per la determinazione nelle diverse fattispecie dei valori di mercato dei predetti beni;
- introducendo, in alternativa a quanto previsto alla lettera c), limitatamente all'affidamento di servizi di trasporto pubblico ferroviario, la facoltà per l'ente affidante e per il gestore uscente di cedere la proprietà dei beni immobili essenziali e dei beni strumentali a soggetti societari, a capitale privato ovvero a capitale misto pubblico-privato, specializzati nell'acquisto di beni strumentali da locare ai gestori di servizi di trasporto pubblico;
- richiedendo che nei bandi di gara sia previsto il trasferimento del personale dipendente non dirigenziale dal gestore uscente al subentrante e la conservazione, fino alla stipula di un nuovo contratto integrativo aziendale, (la complessità normativa e le competenze in materia di TPL).

1.3 LA DISCIPLINA DI SETTORE NELL'EVOLUZIONE NORMATIVA

Come già detto, l'ambito dei servizi di trasporto pubblico è caratterizzato da una normativa di settore multilivello, complessa e sottoposta a continue modifiche, che risente anche delle vicende relative alla disciplina generale sui servizi pubblici locali a rilevanza economica. Da ciò deriva che gli spazi riservati al mercato e alle aggiudicazioni tramite gara siano ancora alquanto ridotti. Occorre, quindi, valutare il percorso normativo e giurisprudenziale compiuto onde individuare le direttrici di una possibile apertura al mercato in una logica orientata alla competizione concorrenziale.

Come si evince dai paragrafi che precedono, il quadro normativo del settore del trasporto pubblico è determinato sia dalla disciplina dell'Unione Europea che dalla legislazione interna. Nel primo

contesto, assume rilievo il citato regolamento (UE) n. 1370/2007. A livello interno è opportuno richiamare i precedenti interventi normativi, di seguito riportati.

Il D.Lgs n. 422/1997 ha disciplinato il conferimento alle Regioni ed agli Enti locali delle funzioni e dei compiti in materia di servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale con qualsiasi modalità effettuati ed in qualsiasi forma affidati, ed ha fissato i criteri di organizzazione dei servizi. Per quanto concerne le funzioni delegate alle regioni, esse riguardano l'intero comparto del servizio di trasporto, comprese le ferrovie di interesse regionale e locale. Detto provvedimento, disciplinando le forme di esercizio locale dei servizi di Trasporto Pubblico, ha stabilito, inoltre, in ossequio al principio di sussidiarietà, che le regioni conferiscano a province, comuni ed enti locali - pena l'intervento sostitutivo del governo - le funzioni in materia di trasporto pubblico locale che non richiedano un unitario esercizio a livello regionale.

Un'indicazione fondamentale per l'organizzazione dei servizi di TPL è quella prevista dall'art. 3 bis del D.Lgs n. 138/2011 (inserito dall'art. 25, comma 1, lett. a, D.L. 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla L. 24 marzo 2012, n. 27), che definisce gli *"ambiti territoriali e criteri di organizzazione dello svolgimento dei servizi pubblici locali"*. In particolare, lo stesso articolo prevede che a tutela della concorrenza e dell'ambiente, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano debbano organizzare lo svolgimento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica definendo il perimetro degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei in modo tale da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio e istituendo o designando gli Enti di governo degli stessi, prevedendo inoltre che la dimensione degli ambiti o bacini territoriali ottimali di norma debba essere non inferiore almeno a quella del territorio provinciale.

Nel D.Lgs n. 422/1997 l'articolo 18 prevedeva, poi, che le modalità di affidamento del servizio venissero definite con leggi regionali che avrebbero però dovuto rispettare alcuni principi tra i quali l'obbligo di svolgimento di una gara e la determinazione delle tariffe con l'applicazione del metodo del *"price cap"*.

In questo quadro, si è inserito il tentativo di ricondurre il Trasporto Pubblico Locale all'interno di una complessiva disciplina sui servizi pubblici locali di rilevanza economica. Tale disciplina è stata introdotta con l'art. 23-bis del D.L. n. 112/2008 e prevedeva: la regola generale della procedura a evidenza pubblica per gli affidamenti dei servizi pubblici a rilevanza economica; la possibilità di un affidamento a una società mista a condizione che sia espletata una gara «a doppio oggetto», per l'affidamento del servizio e per la scelta del socio privato, con una partecipazione non inferiore al 40 per cento e l'attribuzione di specifici compiti operativi; l'eccezione dell'affidamento *in house*, subordinato a un parere non vincolante dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato e all'esistenza di «situazioni eccezionali che, a causa di peculiari caratteristiche economiche, sociali, ambientali e geomorfologiche del contesto territoriale di riferimento, non permettessero un efficace e utile ricorso al mercato».

L'articolo 23-bis del D.L. sopra indicato è stato successivamente abrogato dal referendum del giugno 2011. In conseguenza di tale abrogazione, l'articolo 4 del D.L. n. 138/2011 è intervenuto per introdurre una nuova disciplina generale, volta a prevedere che di regola la gestione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica dovesse essere rimessa alla libera iniziativa economica privata, con la possibilità per gli enti locali di introdurre diritti di esclusiva, sulla base di un'analisi di mercato che ne comprovasse la necessità e previo parere favorevole vincolante dell'Autorità garante della concorrenza, previo espletamento di procedure di gara.

L'articolo 4 del D.L. n. 138/2011 è stato, tuttavia, dichiarato incostituzionale dalla Corte Costituzionale con la sentenza n. 199 del 2012, in quanto ritenuto sostanzialmente riproduttivo dell'articolo 23-bis del Decreto legge n. 112/2008, abrogato dal referendum del giugno 2011. In questo modo, venuto meno il tentativo di definire una disciplina generale dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, all'interno della quale regolare anche il trasporto pubblico locale, quest'ultimo è tornato ad avere una sua specifica regolamentazione caratterizzata essenzialmente dal combinato disposto del D.Lgs n. 422/1997 e del regolamento (UE) n. 1370/2007.

Il D.Lgs n. 422 del 1997 è stato modificato dalla legge n. 99 del 2009. In particolare, l'art. 60 di tale legge ne modifica il comma 2 dell'art. 18, prevedendo che le regioni e gli enti locali, per l'affidamento dei servizi pubblici di trasporto regionale e locale, garantiscono, tra gli altri, il ricorso alle procedure concorsuali per la scelta del gestore del servizio. L'art. 61 della Legge n. 99 del 2009 autorizza le Autorità competenti ad aggiudicare i contratti per l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, ad avvalersi delle norme di cui all'art. 5 (*par. 2, 4, 5, 6*) e 8 (*par.2*) del regolamento (UE) n. 1370/2007 (disposizioni quest'ultime relative ai casi in cui è possibile procedere all'affidamento diretto), con facoltà di poter anche derogare alle leggi di settore.

Nello stesso periodo, l'articolo 4-bis del D.L. n. 78/2009 ha stabilito che, ove l'ente locale scelga l'affidamento diretto, debba essere messo a gara almeno il 10 per cento dei servizi oggetto dell'affidamento a soggetti diversi da quelli affidatari, su cui l'Ente locale esercita il controllo analogo.

L'articolo 34 del D.L. n. 179/2012 ha previsto l'obbligo per gli affidamenti in essere di adeguarsi ai requisiti previsti dalla normativa europea entro il termine del 31 dicembre 2013. In particolare, il comma 20 di tale articolo ha stabilito che «per i servizi pubblici locali di rilevanza economica, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l'economicità della gestione e di garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, l'affidamento del servizio è effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell'ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste».

Tale art. 34 è stato modificato per effetto dell'art. 13, comma 1, del D.L. n. 150/2013, secondo cui, *«in deroga a quanto previsto dall'articolo 34, comma 21 del D.L. 18 ottobre 2012, n. 179, (...) al fine di garantire la continuità del servizio, laddove l'ente responsabile dell'affidamento ovvero, ove*

previsto, l'ente di governo dell'ambito o bacino territoriale ottimale e omogeneo abbia già avviato le procedure di affidamento pubblicando la relazione di cui al comma 20 del medesimo articolo, il servizio è espletato dal gestore o dai gestori già operanti fino al subentro del nuovo gestore e comunque non oltre il 31 dicembre 2014».

L'affidamento dei servizi riveste un ruolo fondamentale nell'organizzazione degli stessi. Infatti, l'articolo 27 del D.L. 50/2017 prevede una riduzione in ciascun anno delle risorse del fondo da trasferire alle regioni qualora i servizi di Trasporto Pubblico Locale e regionale non risultino affidati con procedure di evidenza pubblica entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello di riferimento, ovvero ancora non ne risulti pubblicato alla medesima data il bando di gara, nonché nel caso di gare non conformi alle misure di cui alle delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti adottate ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera f), del D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni dalla Legge 22 dicembre 2011, n. 214, qualora bandite successivamente all'adozione delle predette delibere. La riduzione non si applica ai contratti di servizio affidati alla data del 30 settembre 2017 in conformità alle disposizioni di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007, sino alla loro scadenza, nonché per i servizi ferroviari regionali nel caso di avvenuta pubblicazione alla medesima data ai sensi dell'articolo 7, comma 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007.

La disciplina dei trasporti, ed in particolare quella dei Trasporti Pubblici Locali, ha risentito in modo ancor più incisivo di altri settori dell'impatto della normativa europea e l'aspetto che sembra destinato ad alimentare maggiori incertezze applicative riguarda proprio le modalità di affidamento dei servizi pubblici locali diverse dalle procedure di evidenza pubblica.

Occorre tener presente che, sul punto, la stessa giurisprudenza ha precisato che l'attuazione dei principi comunitari impone che *«la soluzione della sottrazione al mercato di un affidamento pubblico si attinga a soluzione residuale alla quale ricorrere solo in caso di impossibilità di trovare soluzione alternativa efficiente»* (v. *ex multis* già *Cons. St., sez. VI, 5 giugno 2007, n. 2994*).

Il regolamento (UE) n. 1370/2007 trova applicazione per i servizi nazionali e internazionali di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia e altri modi di trasporto su rotaia e su strada. L'ambito operativo di tale normativa è limitato ai casi in cui i contratti di servizio pubblico per la fornitura e gestione di servizi di trasporto di passeggeri assumono la forma di concessione di servizi. Difatti, allorquando tali contratti rivestano, invece, la forma dell'appalto pubblico, ad essi si applicano le disposizioni di cui alle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE.

Il modello di governo del Trasporto Pubblico Locale risulta fondato sulla progressiva diffusione di meccanismi di *“concorrenza per il mercato”*.

In tale prospettiva, la stessa giurisprudenza (v. *Corte Cost. sent. n.123/2011 e n. 2/2014*) ha evidenziato che eventuali disposizioni volte a prorogare automaticamente i contratti di trasporto pubblico locale o a mantenere gli affidamenti preesistenti in capo agli stessi concessionari di servizi di trasporto pubblico sono costituzionalmente illegittime per lesione del principio di tutela della concorrenza. L'art. 5 del regolamento (UE) n. 1370/2007 prevede, invece, la possibilità di affidare direttamente il servizio di Trasporto Pubblico Locale ad una società interamente partecipata dal

soggetto pubblico che vi eserciti un controllo analogo a quello che esercita sulle proprie strutture (*c.d. affidamento in house*). Tale principio, proprio perché contenuto in una norma regolamentare esplica immediatamente i suoi effetti negli ordinamenti statali (e quindi in quello italiano) non necessitando di alcuna disposizione nazionale di recepimento.

Gli interventi legislativi più recenti evidenziano l'esigenza di rafforzare le dinamiche concorrenziali nel settore dei trasporti, attraverso l'affidamento del servizio mediante gara ad evidenza pubblica.

La disciplina italiana risulta sostanzialmente in linea con quella dell'Unione Europea la quale, anche alla scadenza del periodo transitorio individuato dal reg. n. 1370/2007 (vale a dire all'anno 2019), consentirà comunque margini per gli affidamenti diretti. Nel rispetto della normativa dell'Unione Europea, lo strumento dell'affidamento diretto può, pertanto, essere mantenuto, purché si individuino in modo puntuale le condizioni relative alle caratteristiche del territorio, alla domanda di trasporto e alle connesse modalità di espletamento del servizio che giustifichino tale mantenimento. La scelta di una tale modalità di affidamento deve essere effettuata nel rispetto dei criteri individuati dalla giurisprudenza della Corte di Giustizia dell'Unione Europea per le gestioni *in house*, nonché dei criteri ulteriori individuati dal legislatore nazionale.

Le modalità di affidamento dei servizi devono, comunque, perseguire l'obiettivo primario di determinare un aumento dell'efficienza gestionale delle aziende affidatarie e del livello di qualità dei servizi da esse resi.

L'evoluzione legislativa e l'influenza comunitaria hanno comportato mutazioni nella posizione dei soggetti agenti, sia di quelli chiamati ad agire come gestori del servizio, che dei destinatari del servizio stesso in quanto titolari di un rapporto a posizioni reciproche.

L'esigenza di una modifica per una migliore disciplina del settore è strettamente connessa al riscontro di una pluralità di fattori, tra i quali un eccessivo costo dei servizi offerti al cittadino dalla pubblica amministrazione a fronte di un prezzo volutamente non remunerativo, le lentezze negli adempimenti legati a meccanismi garantistici, nonché i difetti concorrenziali della gestione stessa.

In particolar modo, la direttiva 2004/17/CE era intervenuta per rispondere alle esigenze di semplificazione e di modernizzazione formulate dai soggetti coinvolti nelle procedure di appalto per i servizi di fornitura anche in relazione, tra gli altri, ai servizi di trasporto. Il Settore dei Trasporti, disciplinato dall'art. 5 della direttiva, comprendeva tutte le attività relative alla "messa a disposizione o alla gestione di reti destinate a fornire un servizio al pubblico" nel campo del trasporto ferroviario o mediante sistemi di tranvia, filovia o autobus.

Si trattava comunque di un servizio svolto in ottemperanza alle prescrizioni delle competenti Autorità pubbliche con percorsi determinati, garantendo una certa frequenza. L'art. 210 del codice che disciplina l'ambito di applicazione oggettivo della parte III del codice stesso in relazione al settore dei servizi di trasporto, riprende quasi pedissequamente la disciplina prevista dall'art. 5 della direttiva 2004/17/CE e conferma sostanzialmente la precedente normativa comunitaria già recepita nel diritto italiano all'art. 5 del D.Lgs n. 158 del 1995. L'articolo in questione regola il settore

dei servizi di trasporto sancendone, rispettivamente, un regime specifico di eccezioni al comma 1 e le condizioni di applicazione al comma 2. La nuova normativa di origine comunitaria individua in particolare, all'art. 23 (richiamato dall'art. 210), l'esclusione per gli appalti delle stazioni appaltanti relativi alla prestazione di un servizio al pubblico di autotrasporto mediante autobus, già esclusi dal campo di applicazione della direttiva 93/38/CE e in virtù dell'art. 2 par.4 della stessa.

Sono sottoposte alla disciplina di cui alla parte III del nuovo codice, rispettivamente, le attività di messa a disposizione o gestione di reti fisse destinate alla fornitura di un servizio pubblico di trasporto. La distinzione fra *"messa a disposizione"* e *"gestione"* del trasporto sembrerebbe, indicare la volontà del legislatore di considerare sottoposte alla disciplina del codice le attività svolte sia dagli *owners (proprietari)* che dai *carriers (gestori del servizio di trasporto)* delle reti fisse.

Ai fini dell'assoggettamento o meno alla disciplina del codice dei contratti per i soggetti che svolgono le attività sopra descritte, risulta decisiva la definizione di *"gestione di reti destinate a fornire un servizio al pubblico nel capo del trasporto ferroviario"* e le pronunce della giurisprudenza amministrativa che è intervenuta a determinare il contenuto delle norme comunitarie, fatte proprie dal legislatore nazionale. (ad. es. Ad. Pl. del Consiglio di Stato n. 9 del 2004, che si è espressa nel senso di includere, nella fattispecie di cui al 1° comma dell'art. 5 del D.Lgs n. 158/1995, concernente i servizi di trasporto, anche le attività di manutenzione e pulizia delle stazioni ferroviarie, ricondotte nell'ambito delle attività di *"gestione di reti di pubblico trasporto per ferrovia"*).

Il criterio cardine cui fare riferimento per delimitare l'ambito di applicazione delle disposizioni del codice va rinvenuto nell'art. 219, comma 1, che si riferisce indistintamente a tutte le forme in cui può concretizzarsi *"un'attività di cui agli articoli da 208 a 213"*. La norma non distingue tra un'attività e l'altra, ma prescrive in modo espresso che non si applica il codice *"se nello stato membro in cui è esercitata (...) l'attività è direttamente esposta alla concorrenza sui mercati liberamente accessibili"*. Appare chiaro che la determinazione delle attività da ricomprendere nell'ambito della disciplina prevista oggi dal codice non è ancora ben delineata. Occorrono, infatti, ulteriori interventi da parte del legislatore e/o dei giudici amministrativi, che di volta in volta faranno rientrare o escluderanno fattispecie non esplicitamente ricomprese nella disposizione.

Il legislatore comunitario è intervenuto al fine di assicurare l'apertura alla concorrenza degli appalti pubblici di enti che operano nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali e, a tal fine, ha ritenuto opportuno stabilire disposizioni di coordinamento per i contratti con valore superiore a una certa soglia. In particolare, all'art. 11 della direttiva 2014/24/UE sui settori speciali, per il servizio di trasporto, il legislatore comunitario ha ripreso il testo dell'art. 5 della direttiva 2004/17/CE. La *"nuova"* direttiva 2014/23/UE sulle concessioni prevede però una disciplina particolare per le concessioni che si applica proprio alle suindicate attività relative alla *"messa a disposizione o alla gestione di reti destinate a fornire un servizio al pubblico nel campo del trasporto ferroviario, tranviario, filoviario, mediante autobus, sistemi automatici o cavo"*.

1.4 LA DISCIPLINA DELL'EMERGENZA

Per contrastare gli effetti negativi dell'emergenza epidemiologica e favorire lo sviluppo degli investimenti, sia per i gestori del servizio, che per gli enti locali e gli utenti, nel corso dell'anno 2020 e dell'anno 2021 sono state introdotte diverse disposizioni di sostegno in materia di trasporto pubblico locale.

Il primo intervento in tale direzione si è avuto con l'emanazione del Decreto-Legge n. 18 del 17 marzo 2020 (*art. 92, comma 4-bis, come successivamente modificato*), il quale ha disposto il divieto da parte dei committenti dei servizi di applicare «anche laddove negozialmente previste, decurtazioni di corrispettivo, né sanzioni o penali in ragione delle minori corse effettuate o delle minori percorrenze realizzate» dal 23 febbraio 2020 fino alla cessazione dello stato di emergenza epidemiologica, ma non oltre il 31 luglio 2021 (il termine era originariamente fissato al 31 dicembre 2020, prorogato poi dal D.L. n. 183 del 2020 e quindi dall'art. 29-bis del D.L. 41 del 2021).

Tale disposizione non trova applicazione, peraltro, al trasporto ferroviario passeggeri di lunga percorrenza e ai servizi ferroviari interregionali indivisi, per i quali il Decreto-Legge n. 34 del 2020 ha disposto la non decurtazione dei corrispettivi (*art. 200, comma 3*) solo dal 23 febbraio fino al 31 dicembre 2020.

Il Decreto-Legge n. 34 del 19 maggio 2020 (Decreto rilancio), al capo III del Titolo VIII dedicato alle *“misure per le infrastrutture e i trasporti”*, ai commi 1 e 2 dell'art. 200, rubricato *“Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale”*, ha poi previsto l'istituzione, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di un apposito Fondo, di importo pari a 500 milioni di euro per l'anno 2020 (*art. 200, comma 1*), destinato a compensare gli operatori di servizio di trasporto pubblico regionale e locale passeggeri oggetto di obbligo di servizio pubblico, degli effetti negativi in termini di riduzione dei ricavi, a seguito dell'epidemia del Covid-19 nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 gennaio 2021, rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio.

Con il medesimo fine di sostenere il settore dei servizi di trasporto passeggeri per strada e di mitigare gli effetti negativi derivanti dall'emergenza, il Decreto-Legge n. 104 del 14 agosto 2020, convertito con modificazioni con Legge n. 126 del 13 ottobre 2020, all'art. 44 *“Incremento sostegno trasporto pubblico locale”* ha aumentato l'importo del Fondo di ulteriori 400 milioni di euro, stabilendo che possa essere utilizzato, nel limite di 300 milioni di euro, anche per il finanziamento di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, occorrenti per fronteggiare le esigenze trasportistiche conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento derivanti dall'applicazione delle Linee Guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 in materia di trasporto pubblico e le Linee Guida per il trasporto scolastico dedicato.

Le modalità ed i criteri con cui dare immediata applicazione alla ripartizione ed all'erogazione delle risorse stanziato sul Fondo istituito ai sensi dell'articolo 200 del Decreto Legge *“Rilancio”* n. 34 del

19 maggio 2020 sono stati definiti con il Decreto n. 340 del 11/08/2020 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze.

Detto Decreto ha disposto l'assegnazione alle Regioni, a titolo di anticipazione, di complessivi 412 milioni di euro, su 500 totali stanziati dal Decreto-legge n. 34 del 2020, a compensazione dei mancati introiti per le aziende di trasporto pubblico locale nel periodo di *lockdown*, mentre 6,245 milioni sono attribuiti complessivamente alle gestioni governative (Ferrovia Circumetnea, Servizio ferroviario Domodossola- confine svizzero e Gestione governativa navigazione laghi).

Il Decreto-Legge n. 104 del 2020 ha previsto a questo proposito che, qualora la quota assegnata a titolo di anticipazione a ciascuna regione a valere sul fondo risulti superiore alla quota spettante a conguaglio, l'eccedenza dovrà essere versata all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnata ad apposito capitolo di spesa dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la successiva attribuzione alle altre Regioni per le medesime finalità. Il calcolo della riduzione dei ricavi è effettuato rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio. La ripartizione del Fondo è effettuata con un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Si prevede inoltre che ciascuna Regione e Provincia autonoma sia autorizzata all'attivazione dei servizi aggiuntivi, nei limiti del 50 per cento delle risorse ad essa attribuibili applicando alla spesa sopra indicata le medesime percentuali di ripartizione previste dal decreto di ripartizione del Fondo.

Con Decreto Interministeriale MIT-MEF n. 33 del 20 gennaio 2021 si è provveduto al riparto delle risorse complessive ancora da ripartire per la finalità "*compensazione minori ricavi tariffari*" per l'anno 2020 pari a 324.708.049,45 di euro, nonché alla definitiva assegnazione tra le regioni e province autonome, di risorse pari a 62.826.818,76 di euro, a valere sulla quota di rifinanziamento del Fondo per i servizi aggiuntivi sulla base dei dati istruttori disponibili.

La Legge di bilancio per il 2021 (*comma 816*) ha anche previsto un finanziamento per i servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, nelle Regioni e nelle Province autonome di Trento e Bolzano, istituendo un apposito fondo con una dotazione di 200 milioni di euro per l'anno 2021, poi incrementati di 450 milioni di euro per l'anno 2021 dall'art. 51 del decreto legge n. 73/2021, che ha altresì previsto che una parte delle risorse del fondo, nel limite di 45 milioni di euro, possano essere utilizzate a compensazione dei maggiori costi sostenuti per la disinfezione e sanificazione dei mezzi di trasporto. L'assegnazione di tali risorse è rimessa ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza unificata, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del DL n. 73/2021.

Con riferimento a queste risorse è stato disposto, dal Decreto-Legge n. 41 del 2020, che tali servizi aggiuntivi non debbano essere finanziati a valere sulle risorse ordinariamente destinate ai servizi di trasporto pubblico locale e che il tasso di riempimento dei servizi di trasporto pubblico locale -che dovrà essere superiore a quello previsto dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in

vigore all'atto dell'emanazione del decreto che definisce l'attribuzione delle su indicate risorse ai soggetti destinatari - dovrà essere valutato, ai fini dell'accesso alle risorse, anche tenuto conto della programmazione e conseguente erogazione di servizi aggiuntivi da parte delle regioni.

Per l'anno 2021 il Fondo istituito dal D.L. n. 34/2020 è stato rifinanziato con ulteriori 390 milioni di euro (articolo 22-ter del Decreto-Legge n. 137 del 2020). Tali ulteriori risorse possono essere utilizzate, oltre che per le medesime finalità già previste, anche per il finanziamento, nel limite di 190 milioni di euro, di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, occorrenti nell'anno 2021 per fronteggiare le esigenze di trasporto conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento.

Il Decreto-Legge n. 41 (*art. 29*) del 2020 ha poi precisato che i servizi aggiuntivi non devono essere finanziati a valere sulle risorse ordinariamente destinate ai servizi di trasporto pubblico locale e che il tasso di riempimento dei servizi di trasporto pubblico locale (che, ai fini del finanziamento, dovrà essere superiore a quello previsto dal Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in vigore all'atto dell'emanazione del Decreto ministeriale che definisce l'attribuzione delle sopra indicate risorse ai soggetti destinatari) dovrà essere valutato anche tenuto conto della programmazione e conseguente erogazione di servizi aggiuntivi da parte delle regioni, delle Province autonome di Trento e di Bolzano o dei Comuni. Tale valutazione sarà effettuata coerentemente all'esito di uno specifico procedimento - previsto dal citato Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri - volto a definire il più idoneo raccordo tra gli orari di inizio e termine delle attività didattiche e gli orari dei servizi di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, nelle forme stabilite dal medesimo decreto.

Le risorse del Fondo sono quindi state aumentate di ulteriori 800 milioni di euro per il 2021 dal decreto legge n. 41/2021 (*art. 29*). Queste risorse sono destinate a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri subita, in via prioritaria nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 e, per la parte restante, fino al termine dell'applicazione delle limitazioni relative alla capienza massima dei mezzi adibiti ai servizi di trasporto pubblico, rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del biennio 2018/2021.

Per l'assegnazione degli ulteriori 800 milioni è prevista l'emanazione di un Decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza unificata, ai soggetti beneficiari secondo i criteri di ripartizione del Fondo già stabiliti con il Decreto ministeriale di attuazione.

Sono stati, inoltre, predisposti interventi di supporto in favore del trasporto scolastico.

A tal riguardo, la Legge di bilancio 2021 (comma 790) ha istituito un Fondo nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al fine di consentire l'erogazione dei servizi di trasporto scolastico in conformità alle misure di contenimento della diffusione del COVID-19 contenute nei Decreti Legge nn. 19/2020 e 33/2020. La dotazione del fondo è di 150 milioni di euro per l'anno 2021.

Il Decreto-Legge 104 del 2020 ha inoltre assegnato 150 milioni di euro ai comuni per la predisposizione di servizi aggiuntivi di trasporto scolastico.

Il Decreto-Legge 34 del 2020, aveva inoltre previsto l'istituzione di un fondo con una dotazione di 20 milioni di euro per l'anno di 2020 nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Le risorse del fondo sono destinate ai comuni interessati per ristorare le imprese esercenti i servizi di trasporto scolastico delle perdite di fatturato subite a causa dell'emergenza. Allo stesso tempo si esclude il servizio di trasporto scolastico dal divieto di riduzione di corrispettivi, stabilito dal decreto-legge n.18 del 2020, per i contratti di servizio pubblico riguardanti servizi di trasporto pubblico locale e regionale a fronte delle riduzioni di servizi conseguenti all'emergenza COVID-19.

Con il Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 4 gennaio 2021 sono stati definiti i criteri e le modalità per la ripartizione del contributo citato.

Lo stesso Decreto Legge n. 34/2020 ha previsto, altresì, (*art. 200, comma 5, come modificato dal D.L. n. 183 del 2020*) che la ripartizione delle risorse del Fondo nazionale TPL per il 2020 e per il 2021 sia effettuata, applicando le modalità stabilite dal DPCM 11 marzo 2013 e successive modificazioni, confermandosi così anche per questi anni gli attuali criteri di ripartizione del Fondo, anziché applicarsi la riforma del Fondo.

Si è altresì autorizzato (*art. 200, comma 5-bis*) il pagamento, a titolo di anticipazione, dell'80 per cento delle risorse a decorrere dall'anno 2019, sulla base delle informazioni trasmesse dalle regioni beneficiarie e salvo conguaglio in esito all'attività di verifica. La relativa erogazione è disposta con cadenza semestrale. È stata disposta inoltre (*comma 5-ter*), l'assegnazione e l'erogazione alle regioni beneficiarie delle risorse spettanti per gli anni di competenza dal 2014 al 2018 in un'unica soluzione, sulla base delle informazioni già trasmesse dalle regioni stesse alla data del 23 febbraio 2020, con Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza unificata.

Il Decreto Legge n. 34/2020 ha anche previsto (*art. 215*) il ristoro, a chi non abbia potuto usufruirne per le restrizioni Covid-19, dei titoli di viaggio e degli abbonamenti ferroviari o di trasporto pubblico locali, tramite l'emissione di un voucher o con il prolungamento dell'abbonamento.

Al fine di favorire il controllo sui mezzi di trasporto pubblico locale del rispetto delle disposizioni antiCovid fino alla cessazione dello stato di emergenza epidemiologica la legge di bilancio 2021 ha quindi previsto (*comma 818*) che possano essere conferite funzioni di controllo e di accertamento agli ausiliari del traffico e della sosta, nonché al personale ispettivo delle aziende di trasporto pubblico locale (soggetti indicati all'articolo 12-bis, commi 1-3 del Codice della strada).

Infine il D.L. n. 34/2020 (*art. 200, comma 7*) ha sospeso fino al 31 dicembre 2024 le disposizioni che pongono a carico di regioni, enti locali e gestori dei servizi l'obbligo di cofinanziamento per il rinnovo del parco mezzi e fino al 30 giugno 2021 l'obbligo di utilizzo di mezzi ad alimentazione alternativa.

1.5 IL FONDO NAZIONALE PER IL TPL: RIFERIMENTI NORMATIVI

Come facilmente intuibile, intorno alla disciplina delle risorse per il TPL opera una congerie di interventi e riferimenti normativi. In via generale è sufficiente qui ricordare che il Decreto Legge n. 124 del 2019 (c. d. *"Decreto Fiscale"*) ha modificato i criteri di attribuzione delle risorse del fondo nazionale per il Trasporto Pubblico Locale, istituito dalla Legge n. 228/2012 (*articolo 1, comma 301, che ha sostituito l'art. 16-bis del D.L. n. 95/2012*). Detta riforma, originariamente prevista a decorrere dal 2018 dal Decreto Legge n. 50 del 2017, che ha modificato sia il criterio di finanziamento del fondo, in attesa del riordino del sistema della fiscalità regionale, sia i criteri per il suo riparto, si sarebbe dovuta applicare a partire dal 2020 (secondo le previsioni dell'articolo 47, comma 1, del decreto legge n. 124 del 2019). Il D.L. n. 34/2020 (art. 200, comma 5) ha però stabilito che la ripartizione delle risorse del Fondo nazionale TPL stanziato per il 2020 sia effettuata, applicando le modalità stabilite dal Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013 e successive modificazioni. Pertanto per il 2020 sono confermati gli attuali criteri di ripartizione del Fondo, anziché applicarsi la riforma del Fondo, con i relativi nuovi criteri descritti nell'art. 27, comma 2, del D.L. n. 50/2017. Il Decreto-Legge n. 183 del 2020 ha infine previsto che i criteri di ripartizione del Fondo precedenti alla riforma continueranno ad applicarsi anche per l'anno 2021.

Sotto il profilo sostanziale, l'articolo 27, comma 1, del Decreto Legge n. 50/2017 ha rideterminato la consistenza del fondo fissandola per legge in 4.789,5 milioni di euro per l'anno 2017 ed in 4.932,6 milioni di euro a decorrere dall'anno 2018, disapplicando, pertanto, il precedente meccanismo di quantificazione del fondo che era ancorato al gettito delle accise su benzina e gasolio.

La Legge di bilancio per il 2018 (n. 205 del 2017) ha successivamente previsto due modifiche all'entità del fondo; euro 500.000 per l'anno 2018, 2 milioni di euro per l'anno 2019; 1 milione di euro per l'anno 2020, al fine di assicurare che i treni passeggeri siano dotati di adeguate misure atte a garantire il primo soccorso in caso di emergenza. Inoltre è stata disposta una riduzione di 58 milioni di euro, per gli anni 2019 e 2020, nonché per gli anni 2021 e successivi del fondo, quindi ridotto dal 2019.

Alla luce dei citati interventi lo stanziamento del fondo nel bilancio triennale 2021-2023, che non è stato modificato dalla legge di bilancio per il 2021, ammonta a 4.874,554 milioni € per ciascuno degli anni dal 2021 al 2023. Gli stanziamenti del fondo si trovano, nel bilancio dello Stato, sul capitolo 1315 dello stato di previsione della spesa del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Fino al 2017, il fondo è stato alimentato con una quota di compartecipazione al gettito delle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina, e nel fondo confluivano anche le risorse stanziato ai sensi dell'articolo 21, comma 3, del Decreto Legge n. 98/2011. L'aliquota di compartecipazione era determinata anno per anno con D.P.C.M. ed è stata definita, per l'anno 2013, con il D.P.C.M. 26 luglio 2013 nella misura del 19,7 per cento. Lo stanziamento iniziale era stato definito in modo che la dotazione del fondo corrispondesse agli stanziamenti al 2012, con una maggiorazione di 465 milioni di euro per l'anno 2013, 443 milioni di euro per l'anno 2014 e 507 milioni di euro annui a decorrere dal 2015. La dotazione complessiva del fondo è stata, a decorrere dal 2013, di circa 4.929

milioni di euro annui. A decorrere dall'anno 2015, come previsto dal D.P.C.M. 11 marzo 2013, modificato dal D.P.C.M. 7 dicembre 2015, l'aliquota è stata fissata al 19,4 per cento. Il D.P.C.M. 11 marzo 2013, come modificato dal D.P.C.M. 7 dicembre 2015 e da ultimo dal D.P.C.M. 26 maggio 2017, che ha anche sostituito la tabella di ripartizione percentuale tra le Regioni del fondo (a seguito dell'intesa raggiunta in conferenza unificata il 19 gennaio 2017), è tuttora applicato in attesa della riforma dei criteri di attribuzione del fondo (si veda il paragrafo successivo).

Il D.P.C.M. prevede che il 90% il fondo sia assegnato alle Regioni sulla base delle percentuali fissate nella tabella 1 allegata al decreto e per il residuo 10%, sempre in base alle medesime percentuali, ma subordinatamente alla verifica del raggiungimento di specifici obiettivi di efficientamento. In materia di trasferimenti delle regioni alle province e alle città metropolitane per le funzioni conferite, l'art. 39 del D.L. n. 50 del 2017 ha previsto che il 20% del fondo TPL sia riconosciuto alle Regioni per l'anno 2017 (anziché per gli anni 2017-2020 in base ad una modifica inserita dal D.L. n. 91 del 2018), a condizione che le regioni abbiano certificato l'avvenuta erogazione delle risorse alle province e città metropolitane del proprio territorio per le funzioni ad esse trasferite.

La Corte Costituzionale, con sentenza 9 maggio-27 giugno 2018, n. 137 ha, però, dichiarato l'illegittimità costituzionale di tale articolo, nella parte in cui determina la riduzione della quota del fondo per il trasporto pubblico locale spettante alla regione interessata nella misura del 20 per cento, anziché "fino" al 20 per cento, in proporzione all'entità della mancata erogazione a ciascuna provincia e città metropolitana delle risorse per l'esercizio delle funzioni ad esse conferite.

Da qui il Decreto legge n. 50/2017 prevede anche nuovi criteri per la ripartizione del fondo TPL, al fine di promuovere l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale con procedure ad evidenza pubblica: si prevedono infatti penalizzazioni nella ripartizione del fondo, applicabili dal 2021, in base alle modifiche della legge di bilancio 2019, per le Regioni e gli Enti locali che non procedano all'espletamento delle gare, nonché parametri volti a incentivare il perseguimento degli obiettivi di efficienza e di centralità dell'utenza nell'erogazione del servizio. Quanto alle modalità di assegnazione delle risorse, l'articolo 27, comma 2, del Decreto legge n. 50, ha stabilito che il riparto del fondo dovrà essere effettuato entro il 30 giugno di ogni anno, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, previa intesa con la conferenza unificata. Qualora l'intesa non sia raggiunta entro trenta giorni dalla prima seduta in cui l'oggetto è posto all'ordine del giorno, il Consiglio dei Ministri può provvedere (in via sostitutiva) con deliberazione motivata.

Per approfondimenti si veda il successivo paragrafo sulla riforma delle modalità di attribuzione dei finanziamenti del fondo TPL (*Il fondo nazionale per il TPL, camera.it*).

1.6 LE NUOVE MODALITÀ DI ATTRIBUZIONE DEI FINANZIAMENTI DEL FONDO TPL

Il Decreto Legge n. 50/2017 (articolo 27, comma 2), ha previsto nuovi criteri di riparto del fondo, applicabili, stando al testo della citata disposizione, dall'anno 2018. Tuttavia per gli anni 2018 e 2019 il fondo è stato ripartito sulla base delle disposizioni previgenti, quindi in base ai criteri definiti nel D.P.C.M. 26 maggio 2017 che aveva novellato il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 marzo 2013.

Con il Decreto Legge n. 124 del 2019 si era espressamente previsto, modificando l'articolo 27, comma 2, che l'applicazione della riforma del fondo per il Trasporto Pubblico Locale decorra dall'anno 2020 (e non più dal 2018), ma successivamente il D.L. n. 34/2020 aveva confermato anche per il 2020 l'applicazione dei criteri di riparto del D.P.C.M. 11 marzo 2013 e successive modificazioni, senza l'applicazione di penalità. Tale ultima disposizione è stata prorogata per l'anno 2021 dal Decreto-Legge n. 183 del 2020 (art. 13, comma 7).

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha precisato, con riferimento al riparto del fondo per l'anno 2018, che "per la definizione delle quote di riparto sono stati applicati i criteri già adottati anche negli anni passati, soluzione necessaria ad evitare che il residuo 20% dello stanziamento del fondo non fosse ripartito ed erogato entro l'anno, con gravi criticità per i servizi di Trasporto Pubblico Locale e regionale".

Con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze n.19 del 29/1/2018 era stata concessa alle Regioni, per il 2018, l'anticipazione dell'80% delle risorse del fondo, per un importo complessivo di euro 3.945.456.589,20, poi ripartite con cadenza mensile (su uno stanziamento totale 2018 di 4.933,054 milioni di euro). Il saldo 2018 è stato erogato con Decreto Interministeriale MIT/MEF n. 537 del 7 dicembre 2018. La tabella di ripartizione tra le Regioni del saldo del 2018 tiene anche conto dell'aumento o della diminuzione degli oneri sostenuti, nel 2018, dalle Regioni a statuto ordinario per le variazioni dei canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria introdotte da R.F.I., nonché delle penalizzazioni (rateizzate in 8 anni) applicate alle Regioni Lazio, Basilicata e Umbria. Per l'anno 2019, l'anticipazione dell'80% del fondo è stata concessa con decreto MIT/MEF n. 82 del 5 marzo 2019 che ripartisce risorse complessive per 3.898.668.289,20 euro (su un totale di 4.874,554 milioni di euro stanziati per il 2019). Per il 2020 l'anticipazione dell'80% del Fondo TPL è stata concessa con decreto M.I.T.-M.E.F. n. 121 del 18/3/2020, per un importo complessivo di 3.898.668,289 euro. Il Decreto reca in allegato la tabella di ripartizione tra le Regioni dell'anticipazione del Fondo per il 2020. Per il 2020 il D.L. n. 34/2020 ha disposto (art. 200, comma 4) l'erogazione alle Regioni a statuto ordinario dell'intero ammontare dell'anticipazione del Fondo nazionale TPL, pari all'80% dello stanziamento annuo del Fondo, in un'unica soluzione entro il 30 giugno 2020.

I nuovi criteri di ripartizione del fondo, previsti al comma 2 dell'art. 27 sono i seguenti:

- il dieci per cento dell'importo del fondo assegnato alle regioni sulla base dei proventi complessivi da traffico e dell'incremento dei medesimi registrato tra il 2014, preso come

anno base, e l'anno di riferimento, con rilevazione effettuata dall'Osservatorio per il Trasporto Pubblico Locale; tale percentuale sarà incrementata, negli anni successivi al primo, di un ulteriore cinque per cento annuo fino a raggiungere il venti per cento dell'importo del predetto fondo;

- il dieci per cento dell'importo del fondo sarà assegnato per il primo anno alle regioni in base al criterio dei costi standard. La percentuale è incrementata, negli anni successivi al primo, di un ulteriore cinque per cento annuo fino a raggiungere il venti per cento dell'importo del fondo.

Il comma 8-bis dell'art. 27 prevede che i costi standard e gli indicatori programmatori definiti con criteri di efficienza ed economicità siano utilizzati dagli enti che affidano i servizi di Trasporto Pubblico Locale e regionale come elemento di riferimento per la quantificazione delle compensazioni economiche e dei corrispettivi da porre a base d'asta per i contratti di servizio stipulati successivamente al 31 dicembre 2017.

Il Decreto ministeriale n. 157 del 28 marzo 2018 definisce i costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e i criteri di aggiornamento e applicazione; costi standard, anche in attuazione della riforma prevista dal Decreto Legge n. 50/2017, che consentirà il definitivo abbandono del criterio della spesa storica finora utilizzato nel TPL per ripartire tra le regioni gli stanziamenti del fondo nazionale TPL Il decreto prevede che il costo standard unitario di un servizio pubblico di trasporto di linea per passeggeri, locali e regionale, sia espresso in corsa-km. Esso è utilizzato nei rapporti inter-istituzionali tra Stato, Regioni, ai fini del riparto delle risorse statali per il Trasporto Pubblico Locale e si prevede che nel primo triennio di applicazione non possa determinare una riduzione annua, per ciascuna regione, superiore al 5 per cento per la quota di riparto erogata nell'anno precedente.

La quota residua del fondo, l'80% ad eccezione di una percentuale dello 0,025% destinata alla copertura dei costi di funzionamento dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale, sarà ripartita sulla base della tabella di cui all'articolo 1 del decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti 11 novembre 2014 (tabella riportata anche nel D.P.C.M. 26 maggio 2017); a partire dal 2021, la ripartizione avverrà sulla base dei livelli adeguati di servizio, comunque entro i limiti di spesa complessiva prevista dal fondo stesso.

I criteri per la definizione dei livelli di servizio dovranno essere definiti con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, previa intesa in conferenza unificata, nonché previo parere delle competenti commissioni parlamentari, in coerenza con il raggiungimento di obiettivi di soddisfazione della domanda di mobilità, nonché assicurando l'eliminazione di duplicazioni di servizi sulle stesse direttrici.

Spetta, poi, alle regioni provvedere alla determinazione degli adeguati livelli di servizio entro e non oltre i successivi centoventi giorni e, contestualmente, alla riprogrammazione dei servizi. Si prevede, tuttavia, che tale decreto continui a trovare applicazione, con le successive rideterminazioni e

aggiornamenti, fino al 31 dicembre dell'anno precedente a quello di emanazione del nuovo decreto di definizione dei criteri di assegnazione del fondo.

Sulla base dei criteri stabiliti dal decreto del M.I.T., le regioni dovranno provvedere alla determinazione degli adeguati livelli di servizio entro l'anno 2021 e contestualmente ad una riprogrammazione dei servizi anche modificando il piano di riprogrammazione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale e di trasporto ferroviario regionale (termini modificati dal decreto legge n. 124 del 2019).

E' altresì prevista una penalizzazione, pari al 15% del valore dei corrispettivi dei contratti di servizio - in sede di ripartizione delle risorse fra le regioni - nei casi in cui, entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello di riferimento, i servizi di trasporto pubblico locale e regionale non siano affidati con procedure di evidenza pubblica ovvero non risulti pubblicato, alla medesima data, il bando di gara (ovvero qualora siano bandite gare non conformi alle misure adottate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, se bandite successivamente all'adozione delle predette misure).

Tale penalizzazione, in base a quanto stabilito dall'art. 21-bis del D.L. n. 119 del 2018, si applica a partire dal 2021 (e non si applica ai contratti di servizio che siano affidati in conformità alle disposizioni, anche transitorie, del regolamento (CE) n. 1370/2007 (relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia), e alle disposizioni normative nazionali vigenti.

È stata, comunque, introdotta una clausola di salvaguardia volta a far sì che, a seguito del riparto delle risorse del fondo, nessuna regione possa essere penalizzata per una quota complessiva che ecceda il 5 per cento delle risorse ricevute nell'anno precedente. Qualora risulti che l'importo del fondo sia inferiore a quello dell'anno precedente, il suddetto limite è rideterminato in misura proporzionale alla riduzione del fondo medesimo.

Inoltre, nei primi cinque anni di applicazione della nuova disciplina, il riparto non potrà comportare una riduzione annua superiore al 10% rispetto ai trasferimenti riferiti all'anno 2015; anche in questo caso, qualora l'importo del fondo sia inferiore a quello del 2015, il limite è rideterminato in misura proporzionale tra le regioni. Il comma 3 dell'art. 27 del D.L. n. 50/2017 prevede che gli effetti finanziari sul riparto del fondo, derivanti dall'applicazione delle disposizioni di cui al comma 2 si verifichino nell'anno successivo a quello di riferimento.

Il comma 4 dell'art. 27 stabilisce che, nelle more dell'emanazione del decreto annuale di riparto previsto dalla riforma, sia concessa alle regioni con decreto ministeriale, entro il 15 gennaio di ciascun anno, un'anticipazione dell'80 per cento delle risorse del fondo e l'erogazione con cadenza mensile delle quote ripartite.

L'anticipazione è effettuata sulla base delle percentuali attribuite a ciascuna regione l'anno precedente. Il Decreto Legge n. 124 del 2019 ha precisato che tale modalità di riparto è applicabile a decorrere dal gennaio 2018.

Le percentuali di ripartizione regionali (tabella allegata al D.M. Trasporti 11 novembre 2014 e al D.P.C.M. 26 maggio 2017, che modifica la precedente tabella allegata al D.P.C.M. del 2013) sono le seguenti:

Abruzzo	2,69%
Basilicata	1,55%
Calabria	4,28%
Campania	11,07%
Emilia-Romagna	7,38%
Lazio	11,67%
Liguria	4,08%
Lombardia	17,36%
Marche	2,17%
Molise	0,71%
Piemonte	9,83%
Puglia	8,09%
Toscana	8,83%
Umbria	2,03%
Veneto	8,27%

La Legge di bilancio 2018 (n. 205 del 2017, comma 74) aveva poi previsto che tali percentuali di riparto fossero modificate con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, previa intesa in sede di conferenza Stato-Regioni, in ragione dell'incidenza delle variazioni del canone d'accesso alle infrastrutture ferroviarie introdotte da rete ferroviaria italiana, a far data dal 1° gennaio 2018, in ottemperanza ai criteri definiti dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Il Decreto Legge n. 124 del 2019 ha riscritto tale disposizione precisando che nella ripartizione del fondo si dovrà tenere annualmente conto delle variazioni per ciascuna regione, in incremento o decremento rispetto al 2017, dei costi del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria introdotte dalle società e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., con decorrenza dal 1° gennaio 2018, in ottemperanza ai criteri stabiliti dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti. E' stata altresì introdotta una disposizione in base alla quale tali variazioni, anziché comportare una modifica delle percentuali di attribuzione del fondo tra le regioni, siano determinate a preventivo e consuntivo rispetto al riparto di ciascun anno, a partire dal saldo del 2019. Si ricorda, infatti, che le percentuali di ripartizione sono frutto dell'intesa raggiunta in Conferenza unificata a dicembre 2017.

Viene, poi, specificato in dettaglio il funzionamento di questo nuovo meccanismo di determinazione a preventivo e consuntivo: per le variazioni fissate a preventivo si prevede la verifica consuntiva e l'eventuale conseguente revisione in sede di saldo a partire dall'anno 2020, a seguito di apposita

certificazione da rendere entro il mese di settembre di ciascun anno, al M.I.T. tramite l'osservatorio TPL, nonché alle regioni; ai fini del riparto del saldo 2019, per il quale evidentemente il meccanismo del preventivo non è stato applicato in quanto non era previsto, si dispone che si renda conto dei soli dati a consuntivo relativi alle variazioni 2018, comunicati e certificati dalle imprese esercenti i servizi di trasporto pubblico ferroviario con le medesime modalità e tempi previsti a regime dal 2020.

In entrambe le ipotesi, in caso di inadempienza è prevista la sospensione dell'erogazione dei corrispettivi di cui ai relativi contratti di servizio con le Regioni.

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha definito, con la delibera n. 96 del 2015, i criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. Con le successive delibere n. 28/2016, n. 31/2016, n. 62/2016, n. 72/2016 e n. 84/2016 l'Autorità ha previsto specifiche modalità applicative. Con la Delibera n. 75/2016 l'Autorità dei trasporti ha ritenuto conforme ai criteri della delibera n. 96/2015 il nuovo sistema tariffario 2016-2021 per il pacchetto minimo di accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale, presentato dal gestore della rete ferroviaria italiana (R.F.I. S.p.A.) in data 30 giugno 2016 (*da Il fondo nazionale per il TPL e le nuove modalità di attribuzione dei finanziamenti del fondo TPL, camera.it*).

1.7 LO STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE N. 35 DEL 2015 “NORME PER I SERVIZI DI TPL”

Nel paragrafo che segue sono trattati i provvedimenti attuativi di carattere generale che hanno avuto un impatto diretto sulla programmazione dei servizi e sui contratti di servizio, con esclusione dei provvedimenti di carattere organizzativo (ad esempio: relativi al funzionamento dell'ARTCAL e alla costituzione dell'agenzia reti e mobilità S.p.A., al funzionamento dell'Osservatorio della mobilità e del Comitato della mobilità).

I provvedimenti sono suddivisi per materia: i provvedimenti di pianificazione, programmazione e altri provvedimenti di carattere generale; i provvedimenti in materia tariffaria; i provvedimenti che riguardano l'Osservatorio della mobilità.

1.8 PIANIFICAZIONE, PROGRAMMAZIONE E ALTRI PROVVEDIMENTI DI CARATTERE GENERALE

Quanto agli strumenti previsti nel titolo “Organizzazione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale” della L.R. 31 dicembre 2015, n. 35, ad eccezione dei provvedimenti in materia tariffaria e di Osservatorio della mobilità (trattati successivamente) si evidenzia che il piano attuativo del Trasporto Pubblico Locale non è stato approvato, in ragione della natura facoltativa attribuita a tale strumento dalle disposizioni transitorie della L.R. 31 dicembre 2015, n. 35, in considerazione di ragioni di celerità connesse alla scadenza degli affidamenti in essere; in tal caso la stessa norma transitoria prevede che alcuni elementi previsti nel piano attuativo debbano essere ricompresi nel

programma pluriennale del Trasporto Pubblico Locale. Il livello dei servizi minimi è stato approvato per la prima volta in Calabria dal consiglio regionale con deliberazione n. 347 del 16/11/2018, integrata con deliberazione n. 354 del 29/11/2018, ed è in estrema sintesi descritto nel seguito. Il primo programma pluriennale del Trasporto Pubblico Locale è stato approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 578 del 28/12/2016, mentre quello vigente per il triennio 2019-2021 è stato approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 402 del 28/08/2019, ed è il primo con applicazione del livello dei servizi minimi e quello sulla base del quale la giunta regionale ha dato indirizzo all'ente di governo ARTCAL di procedere all'affidamento dei servizi.

I principi e i criteri che stanno alla base della definizione del livello dei servizi minimi prevedono che la definizione di tale livello sia sempre effettuata in termini generali, cioè, mediante un insieme di regole valide per l'intero territorio regionale che vengono applicate ai diversi contesti, senza mai riferimenti specifici a elementi geograficamente localizzati. L'applicazione di tali regole fornisce in output la quantità e qualità dei servizi minimi, in generale o per ciascun contesto territoriale, ed è aggiornata sulla base delle variazioni nel tempo dei dati di input. I servizi minimi, cioè i servizi necessari a garantire il livello dei servizi minimi, devono essere previsti nel programma pluriennale del Trasporto Pubblico Locale.

Le regole definite sulla quantità di servizi minima per territorio trovano applicazione con riferimento a qualsiasi estensione territoriale per la quale esiste un soggetto con competenza sulla pianificazione e/o programmazione dei servizi. Esse si applicano: a scala di area vasta, con riferimento ai collegamenti interurbani: al territorio dell'intera regione, dei bacini territoriali ottimali, della città metropolitana e delle province, degli ambiti territoriali di area vasta e di area a domanda debole; a scala urbana e suburbana: al territorio dei comuni titolari di funzioni di programmazione (di popolazione superiore ai 15.000 abitanti) e degli ambiti territoriali di area urbana; per ciascuna delle due tipologie è prescritta una quantità minima di servizi. Sono, inoltre, previsti criteri specifici per garantire l'integrazione fra le reti di trasporto, per la fruibilità dei servizi da parte degli utenti, per la scelta delle modalità e delle soluzioni più idonee, e ulteriori garanzie sulle tariffe, sui mezzi di trasporto, sull'informazione all'utenza.

Per garantire il livello dei servizi minimi è stimato un fabbisogno massimo pari a 210 milioni di euro all'anno con riferimento all'anno 2020, da adeguarsi all'inflazione per gli anni successivi. Tale fabbisogno è individuato dal prodotto fra la quantità dei servizi massima, e cioè più precisamente quella quantità di servizi che potrebbero rendersi necessari, ad esempio per l'incremento della domanda di trasporto o per la differente distribuzione territoriale di poli di servizi quali gli ospedali, in una misura in cui si stima che la probabilità di superamento possa essere trascurabile; i corrispettivi unitari massimi (cioè quei valori che, come sopra, si stima abbiano una trascurabile probabilità di essere superati).

In ogni caso, a maggiore garanzia, il livello dei servizi minimi prescrive la garanzia di disponibilità di almeno 245 milioni di euro all'anno (per il 2020, da adeguarsi all'inflazione per gli anni successivi).

Quanto ai provvedimenti di cui agli articoli 14 e 15 della L.R. 31 dicembre 2015, n. 35, in materia di attribuzione di funzioni agli enti locali: l'Autorità regionale dei trasporti - ARTCAL, con deliberazione n. 45 del 15/11/2018, ha definito i criteri per l'istituzione degli ambiti, in conformità ai principi fissati dall'articolo 15; per un approfondimento, oltre che al provvedimento, ci si può riferire in sintesi al paragrafo 3.3.2 del vigente programma pluriennale del TPL; l'accordo per l'istituzione dell'Area integrata dello stretto, in attuazione dell'articolo 14, è stato sottoscritto in data 01/03/2019 (è stato ratificato con L.R. 7 maggio 2019, n. 12) e ne è stata data successiva parziale attuazione con la perimetrazione della porzione calabrese del bacino interregionale; di ciò è data esaustiva trattazione nel paragrafo 3.3.1 del vigente programma pluriennale del TPL.

La Deliberazione di Giunta Regionale n. 339 del 30/07/2018 disciplina l'individuazione dei servizi di libero mercato ai sensi dell'articolo 17 della L.R. 31 dicembre 2015, n. 35. In estrema sintesi essa prevede che un servizio a libero mercato è autorizzabile, con riferimento a una coppia di fermate, se in almeno una delle fermate di ciascuna coppia il servizio è effettuato a distanza temporale di almeno 90 minuti da qualsiasi altro servizio utile. Inoltre il servizio è anche autorizzabile se si svolge prevalentemente su autostrade o strade extraurbane principali e congiunge le due fermate in un tempo inferiore rispetto a qualsiasi altro servizio utile: di almeno 30 minuti, per distanze percorse fino a 30 km; di un intervallo temporale espresso in minuti almeno pari alla distanza percorsa espressa in km, per distanze percorse da 30 km a 90 km; di almeno 90 minuti, per distanze percorse oltre 90 km.

Con riferimento alle attività ascrivibili all'Osservatorio per la mobilità, in attuazione dell'articolo 11 della L.R. 31 dicembre 2015, n. 35, e nello specifico del comma 2 lettera a) e lettera b), sono state assunte rispettivamente la Deliberazione di Giunta Regionale n. 335 del 30/07/2018 e la Deliberazione di Giunta Regionale n. 336 del 30/07/2018.

Con Deliberazione di Giunta Regionale n. 335 del 30/07/2018 sono stati individuati i dati economici e trasportistici che le aziende esercenti il servizio di Trasporto Pubblico Locale devono trasmettere all'osservatorio della mobilità.

Per quanto riguarda i dati economici, sono stati individuati quali dati rilevanti i costi e ricavi dell'operatore economico, con specifico approfondimento e articolazione dei dati sui ricavi tariffari. Tali dati costituiscono informazioni essenziali, anche solo su base statistica aggregata, per la redazione e la valutazione dei piani economico finanziari in caso di affidamento diretto; una migliore comprensione dei costi di produzione del servizio, per la stima di costi standard o comunque di riferimento quale base d'asta per gli affidamenti mediante gara, per individuare i margini di efficienza da tenere in conto anche per la determinazione dei corrispettivi e dei connessi fattori di aggiornamento (subsidy-cap).

I ricavi tariffari, che devono essere forniti suddivisi per relazione origine-destinazione e per varie caratteristiche del titolo di viaggio, rappresentano un fattore rilevante ai fini della ripartizione delle risorse statali destinate al Trasporto Pubblico Locale (cfr. Art. 27 del D.L. 50/2017, convertito con

modificazioni dalla L. 96/2017). La relativa conoscenza consente di rilevare i servizi più efficienti differenziandoli da quelli meno produttivi.

Per quanto riguarda i dati trasportistici, la rilevazione dell'offerta (km e posti-km) e della domanda servita (passeggeri, passeggeri-km), suddivisi per corsa, relazione, fascia oraria e giorno della settimana, contribuiscono a stimare il coefficiente di riempimento dei mezzi di trasporto, da cui si determina l'efficienza del sistema e si individuano specifiche criticità.

Con Deliberazione di Giunta Regionale n. 336 del 30/07/2018 sono stati specificati i sistemi informativi e telematici che gli operatori del servizio di Trasporto Pubblico Locale devono utilizzare per trasmettere all'Osservatorio della mobilità le informazioni sui servizi programmati ed effettuati e sugli utenti serviti, per la gestione del rapporto contrattuale e per l'informazione all'utenza.

I sistemi previsti sono quelli ritenuti indispensabili per l'informazione all'utenza e la certificazione del servizio reso e non costituiscono particolare innovazione rispetto al quadro attuale, ad eccezione dei servizi ferroviari sulla rete regionale che devono essere adeguati. Gli operatori di servizi su gomma sono obbligati a trasmettere alla centrale operativa regionale (Core) le informazioni sui servizi programmati e, in tempo reale dai dispositivi AVL (Automatic Vehicle Location) a bordo dei veicoli, le informazioni sui servizi effettuati, ai fini della certificazione della percorrenza e dell'informazione all'utenza, anche in tempo reale. Gli operatori di servizi ferroviari, in alternativa all'utilizzo diretto della C.O.Re. e di sistemi AVL, possono utilizzare sistemi informativi del gestore dell'infrastruttura (es. la "piattaforma integrata circolazione (PIC)" di RFI - rete ferroviaria italiana), se è distinto dall'operatore cui è affidato il servizio e, comunque, con l'obbligo di interfacciare detto sistema con la centrale operativa regionale (Core). Inoltre, la citata DGR n. 336 del 30/07/2018 prevede: sistemi automatizzati per il conteggio dei passeggeri che devono consentire lo scambio dei dati con i sistemi per le informazioni sui servizi programmati ed effettuati, in maniera da associare i passeggeri saliti e discesi alla corsa e alla fermata; sistemi che consentono all'utente di avere accesso telematicamente ai sistemi di pagamento dei titoli di viaggio e che consentono la registrazione di tutti i titoli di viaggio, con qualsiasi canale venduti; raccomandazioni circa l'utilizzo di sistemi informativi per la gestione del rapporto contrattuale e, in particolare, per la misurazione delle condizioni minime di qualità dei servizi e la misurazione degli indicatori di qualità effettiva del servizio erogato, ai fini dell'applicazione del metodo del "price-cap".

Si specifica che l'attuazione delle predette deliberazioni è stata prorogata con successivi atti amministrativi ed è attualmente in corso di esecuzione.

1.9 L'ORGANIZZAZIONE DEI SERVIZI

Con D.G.R. n. 468 del 9 dicembre 2013, è stata rideterminata la scadenza del termine per l'affidamento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale su gomma alla data del 31 dicembre 2015, ai sensi dei commi 20 e 21 dell'art.34 del D.L. 179/2012, convertito in Legge 221/2012, nonché in conformità con quanto previsto dall'art. 8 paragrafo 2 del regolamento 1370/2007/CE e dell'art. 61

della Legge 23/07/2009 n. 99. I soggetti affidatari dei sopra citati servizi sono sei società consortili, che si sono costituite in conformità alle disposizioni normative regionali vigenti pro tempore:

- CO.ME.TRA. (Consorzio Meridionale Trasporti) Società consortile a r.l.
- A.D.M. (Autoservizi dei Due Mari) Società consortile a r.l.
- S.C.A.R. (Società Consortile Autolinee Regionali) S.c. a r.l.
- T.R.C. (consorzio Trasporti Regionali Calabresi) S.c. a r.l.
- Consorzio Autolinee Due S.c. a r.l.
- TR.IN.CAL. (Trasporti Integrati Calabresi) S.c. a r.l.

La configurazione dei bacini ottimali ed omogenei per il servizio di Trasporto Pubblico Locale è stata modificata con la Delibera della Giunta Regionale n. 399 del 13 ottobre 2015, con la quale è stato definito il perimetro di un unico bacino, quale dimensione territoriale ottimale per l'affidamento dei servizi di trasporto corrispondenti all'intero territorio della Calabria, ivi inclusi i servizi di trasporto su gomma precedentemente articolati su 5 bacini. Tale individuazione del bacino ottimale è stata confermata mediante le disposizioni legislative della L.R. n. 35/2015, con particolare riferimento all'articolo 12, e all'articolo 13 della stessa legge, che ha istituito quale ente di governo del bacino unico regionale, l'Autorità regionale dei trasporti della Calabria (ARTCAL).

La circostanza per la quale nel 2015 è stato individuato il bacino unico, in difformità a scelte precedenti, ed è stato istituito il corrispondente ente di governo, ha comportato che al dicembre 2015 non erano state concretamente avviate le procedure di evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi previste dall'articolo 5 del regolamento (CE) n.1370/2007. Pertanto, in considerazione dell'approssimarsi della scadenza dei contratti di servizio con gli affidatari dei servizi di trasporto su gomma, fissata come sopra specificato al 31/12/2015, si sono ritenuti sussistere i presupposti dell'urgenza per l'assunzione dei provvedimenti di cui all'articolo 5, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1370/2007 tesi a fronteggiare il pericolo di imminente interruzione del servizio, che pertanto sono stati assunti con decreto dirigenziale n. 16716 del 30/12/2015, che ha disposto la proroga consensuale per un periodo di due anni, decorrenti dal 01/01/2016. Con decreto dirigenziale n. 10682 del 29/09/2017 "provvedimento di emergenza ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1370/2007, relativo ai servizi di Trasporto Pubblico Locale su gomma" è stato disposto un nuovo provvedimento di emergenza ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 5 del regolamento (CE) n. 1370/2007, relativo ai servizi di Trasporto Pubblico Locale su gomma, consensualmente concordato fra l'amministrazione regionale e le sei società consortili attualmente affidatarie degli stessi servizi, a decorrere dal 01/01/2018, per il tempo strettamente necessario al subentro dei nuovi soggetti, in esito all'esperimento della procedura di gara e per una durata comunque non superiore a 20 mesi (*fino al 31/08/2019*). Tale ultimo affidamento è ad oggi prorogato al 17/11/2019 ed è in corso di proroga fino al 31/12/2019 da parte della regione (*per complessivi 24 mesi dal 01/01/2018*), in esito al progressivo reperimento delle risorse finanziarie necessarie alla copertura del servizio e da ultimo con D.D.G. n. 17136 del 31/12/2019 come verrà in seguito ulteriormente esplicitato.

2 TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU GOMMA

2.1 PREMESSA

Il presente capitolo propone l'illustrazione dei dati economici e trasportistici relativi al trasporto pubblico locale su gomma, con riferimento ai servizi urbani ed extraurbani. I servizi di TPL su gomma sono svolti, sul territorio regionale, da sei consorzi che raggruppano ventisei aziende. Il predetto scenario si è determinato a seguito dell'entrata in vigore della L.R. 18/2006 ed è di seguito riassunto:

- Co.Me.Tra. (Consorzio Meridionale Trasporti) Società consortile a.r.l.
- A.D.M. (Autoservizi dei Due Mari) Società consortile a.r.l.
- S.C.A.R. (Società Consortile Autolinee Regionali) S.c. a.r.l.
- T.R.C. (consorzio Trasporti Regionali Calabresi) S.c. a.r.l.
- Consorzio Autolinee Due S.c. a.r.l.
- Tr.In.Cal. (Trasporti Integrati Calabresi) S.c. a.r.l.

Cinque aziende - e precisamente: Romano Crotone, IAS Scura Corigliano-Rossano (A.D.M.), Ferrovie della Calabria, A.M.C. (CO.ME.TRA.), ATAM Reggio Calabria (TR.IN.CAL.) - esercitano il servizio di Trasporto Pubblico Locale sia in ambito urbano che in ambito extraurbano.

Tre aziende - e precisamente: Lamezia Terme Multiservizi, A.M.A.C.O. (CO.ME.TRA.) e Piana Palmi Multiservizi (TR.IN.CAL.) - effettuano esclusivamente servizio urbano. Diciotto aziende esercitano esclusivamente servizio extraurbano, con una maggiore frequenza nel periodo scolastico, così come rappresentato dalla seguente tabella 1:

Tabella 1 *Trasporto Pubblico Locale su gomma. Società Consortili*

Società Consortile	Azienda di Trasporto	Tipologia Servizio	Territorio servito
A.D.M.	Romano	Urbano	KR
		Extraurbano	CS, CZ, KR, VV
	Scura	Urbano	Corigliano-Rossano (CS)
		Extraurbano	CS, KR, CZ
	Preite	Extraurbano	CS
	Bilotta	Extraurbano	CZ, VV
Zanfini	Extraurbano	CS	
CO.ME.TRA.	Ferrovie della Calabria	Urbano	VV
		Extraurbano	CS, CZ, KR, VV, RC
	A.M.A.C.O.	Urbano	CS
	A.M.C.	Urbano	CZ
	Brosio	Extraurbano	VV, RC
	Multiservizi Lamezia	Urbano	Lamezia Terme (CZ)
TR.IN.CAL.	ATAM	Urbano	RC
		Extraurbano	RC
	PPM	Urbano	Palmi (RC)

Società Consortile	Azienda di Trasporto	Tipologia Servizio	Territorio servito
T.R.C.	TNC	Extraurbano	CS
	Perrone	Extraurbano	CS
	SAT	Extraurbano	CS
	Autoservizi Carnevale	Extraurbano	CS
	Genco	Extraurbano	VV
S.C.A.R.	Federico	Extraurbano	RC, CZ, CS
	Lirosi autoservizi	Extraurbano	RC, CZ, CS
	Mediterraneabus	Extraurbano	RC
	Tripodi	Extraurbano	RC
	Costaviola bus	Extraurbano	RC
	S.C.A.R.	Extraurbano	RC, CZ, CS
Consorzio Autolinee Due	SAJ	Extraurbano	CS
	Consorzio Autolinee	Extraurbano	CS, CZ

2.2 CONTRATTI

Nella tabella seguente si elencano i contratti vigenti per effetto di quanto previsto dal DDG n. 17136 del 31/12/2019:

Tabella 2: Contratti vigenti

Denominazione Sociale	Affidamento Gara	Contratto			Ultima Proroga CdS	
		N.	Data Inizio	Data Fine	Data Inizio	Data Fine
S.C.A.R.	Diretta	2440	01/01/2013	31/12/2015	18/11/2019	31/12/2019
T.R.C.	Diretta	2441	01/01/2013	31/12/2015	18/11/2019	31/12/2019
Consorzio Autolinee Due	Diretta	2442	01/01/2013	31/12/2015	18/11/2019	31/12/2019
TR.IN.CAL.	Diretta	2443	01/01/2013	31/12/2015	18/11/2019	31/12/2019
A.D.M.	Diretta	2444	01/01/2013	31/12/2015	18/11/2019	31/12/2019
CO.ME.TRA.	Diretta	2445	01/01/2013	31/12/2015	18/11/2019	31/12/2019
Ferrovie della Calabria	Diretta	2446	01/01/2012	31/12/2015		31/12/2021
Trenitalia	Diretta	2447	01/01/2018	31/12/2032		

2.3 VALUTAZIONE ED ELABORAZIONE DEI DATI

Utilizzando i dati trasmessi dai sei consorzi regionali, l'Osservatorio regionale ha provveduto ad effettuare una serie di analisi e di elaborazioni utilizzando gli indicatori di seguito elencati:

- **Percorrenze [bus*km]**, indica i chilometri autorizzati e percorsi mensilmente sulle diverse linee di competenza;
- **Corrispettivi [euro]**, indica l'ammontare del finanziamento pubblico a fronte del programma di esercizio effettuato;

- **Ricavi [euro]**, indica i ricavi effettivi registrati dalle singole aziende e conseguentemente delle società consortili che di fatto le certificano e le comunicano alla regione;
- **Coefficiente di esercizio**, indica il rapporto tra i ricavi da traffico e i ricavi da traffico sommati ai costi operativi (compreso il contributo relativo al CCNL calcolato per ogni azienda, linea e società consortile);
- **Passeggeri**, indica il numero dei passeggeri che usufruiscono del servizio di Trasporto Pubblico Locale su gomma rilevati dalle comunicazioni fatte dalle singole aziende e consorzi.

2.4 LE PERCORRENZE DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Di seguito si riportano i chilometri eserciti dal servizio di Trasporto Pubblico Locale durante il 2020 con distinzione tra servizio extraurbano ed urbano.

2.4.1 I SERVIZI EXTRAURBANI

I servizi eserciti dai consorzi in ambito extraurbano cumulano 32,98 milioni di bus*km. La percentuale maggiore è esercita dal consorzio A.D.M. (Figura 1) con il 30,13% del totale, seguito dai consorzi CO.ME.TRA. (25,47%) e S.C.A.R. (24,45%). Tali consorzi producono annualmente da 8 a 10 milioni di Bus*Km. I tre consorzi rappresentano l'80% del totale di bus*km prodotti, mentre TR.IN.CAL. offre soltanto lo 0,53% del totale regionale.



Figura 1: Bus*Km eserciti in ambito extraurbano dai consorzi in Calabria (2020)

2.4.2 I SERVIZI URBANI

In ambito urbano, le aziende che esercitano servizi di TPL su gomma sono raggruppate in tre società consortili (Figura 2).

Tabella 3: Servizi di TPL su gomma urbano (2020)

Consorzio	Azienda	Città	Abitanti
A.D.M.	Scura	Corigliano - Rossano (CS)	75.126
	Romano	Crotone	61.005
CO.ME.TRA.	Ferrovie della Calabria	Vibo Valentia	31.451
	Multiservizi Lamezia Terme	Lamezia Terme (CZ)	68.206
	A.M.C.	Catanzaro	87.397
	A.M.A.C.O.	Cosenza	65.623
TR.IN.CAL.	PPM	Palmi (RC)	18.170
	ATAM	Reggio Calabria	174.885

Nel corso del 2020 i servizi offerti risultano superiori a 8 milioni di Bus*Km; il consorzio CO.ME.TRA. sviluppa la quota maggiore di servizi (Figura 2), con circa 4 milioni di Bus*Km, e rappresenta il 48% del totale; TR.IN.CAL. e A.D.M. seguono con quote rispettivamente del 40% e 12%.

Bus*Km offerti dai consorzi TPL in Calabria. Anno 2020.

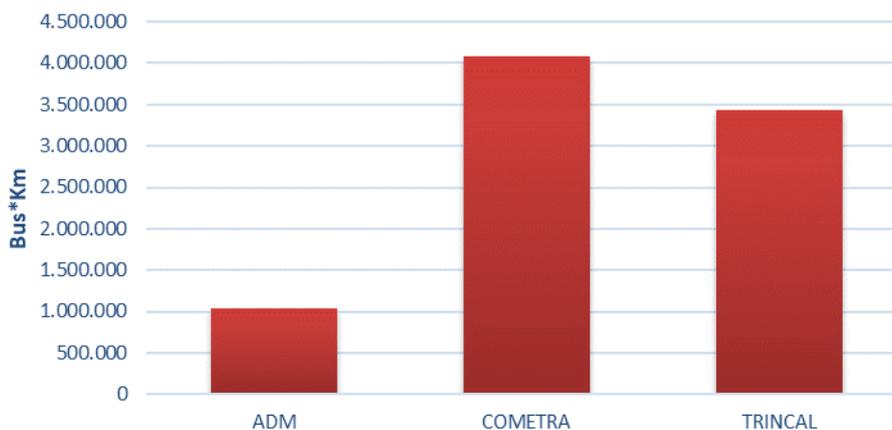


Figura 2: Bus*Km eserciti in ambito urbano dai consorzi in Calabria (2020)

2.5 IL FINANZIAMENTO DEL SERVIZIO

Per l'espletamento del servizio di Trasporto Pubblico Locale, la Regione Calabria eroga un contributo (Figura 3) alle aziende che viene determinato tenendo conto dei parametri di costo (servizi generali, manutenzione, trazione, personale e ammortamenti) e della percorrenza chilometrica annua.

Per i servizi di tipo extraurbano sono individuate sei fasce riportate nella Tabella 4. La sesta include i servizi delle aziende che esercitano tra Cosenza e l'università della Calabria e tra Cosenza e Quattromiglia di Rende, in quanto viene servita un'area omogenea che presenta continuità di abitato e richiede servizi pubblici automobilistici con caratteristiche e frequenze simili a quelli urbani.

Il finanziamento regionale ammonta a 91,52 milioni di euro. Circa il 72%, pari a 66,19 milioni di euro, viene destinato ai servizi extraurbani. Le quote maggiori sono erogate a favore dei consorzi A.D.M., CO.ME.TRA e S.C.A.R. (52 milioni di euro) che rappresentano il 79,65% del totale; gli altri consorzi rappresentano una spesa complessiva appena sotto la soglia dei 13,5 milioni di euro.

Tabella 4: Fasce chilometriche per erogazione contributo regionale (2020).

Fascia	Percorrenza annua [Km]
1	< 600 000
2	600 000 - 1 200 000
3	1 200 000 - 2 400 000
4	2 400 000 - 3 600 000
5	> 3 600 000
6	

Corrispettivi erogati per servizi extraurbani. Anno 2020

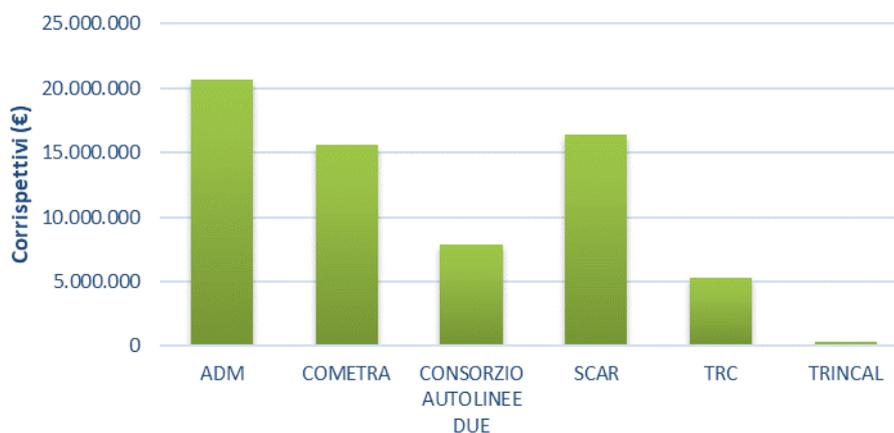


Figura 3: Corrispettivi erogati per i servizi extraurbani in Calabria (2020)

Il finanziamento ai servizi di tipo urbano è erogato in funzione della percorrenza annua e rilevabile dalla Tabella 5.

Tabella 5: Fasce chilometriche per erogazione contributo regionale (2020).

Fascia	Percorrenza annua [km]
1	< 500 000
2	600 000 - 1 000 000
3	1 000 000 - 2 000 000
4	> 2 000 000

Il finanziamento erogato ai consorzi per i servizi urbani durante il 2020 ammonta a circa 25 milioni di euro (Figura 4). Il maggiore corrispettivo risulta attribuito al consorzio CO.ME.TRA. (Cosenza e Catanzaro in fascia 4, Vibo Valentia in fascia 1 e Lamezia Terme in fascia 2) con oltre 12 milioni di euro. Il consorzio TR.IN.CAL. (Reggio Calabria in fascia 4 e Palmi in fascia 1) si attesta sui 10,9 milioni di euro.



Figura 4: Corrispettivi erogati per i servizi urbani in Calabria (2020)

2.6 ANALISI DEI RICAVI DA TRAFFICO

Come noto, l'art. 41 del decreto legge 12 settembre 2014 n. 133 prevede un rapporto tra ricavi da traffico e corrispettivo non inferiore al 20%. Al fine di verificare tale rapporto si è proceduto alla valutazione dei ricavi da traffico per singole aziende e per i relativi consorzi regionali.

2.6.1 I SERVIZI EXTRAURBANI

Durante il 2020, i ricavi da traffico dei consorzi operanti sul territorio regionale, in ambito extraurbano, hanno superato la cifra di 12 milioni di euro (Figura 5). Il consorzio A.D.M. ha registrato i maggiori ricavi da traffico corrispondenti a circa il 34% del totale. Il consorzio S.C.A.R. ha superato

la soglia di 3 milioni di euro, pari al 26,45% del totale, seguito da CO.ME.TRA. con il 21,82% del totale.

Tabella 6: ricavi da traffico extraurbano dei consorzi di TPL (2020).

Consorzio	Ricavi [€]
A.D.M.	4.096.407
CO.ME.TRA.	2.635.162
Consorzio Autolinee Due	1.273.549
S.C.A.R.	3.193.978
T.R.C.	837.793
TR.IN.CAL.	40.381
Totale	12.077.269

Ricavi da traffico dei consorzi TPL in Calabria. Anno 2020

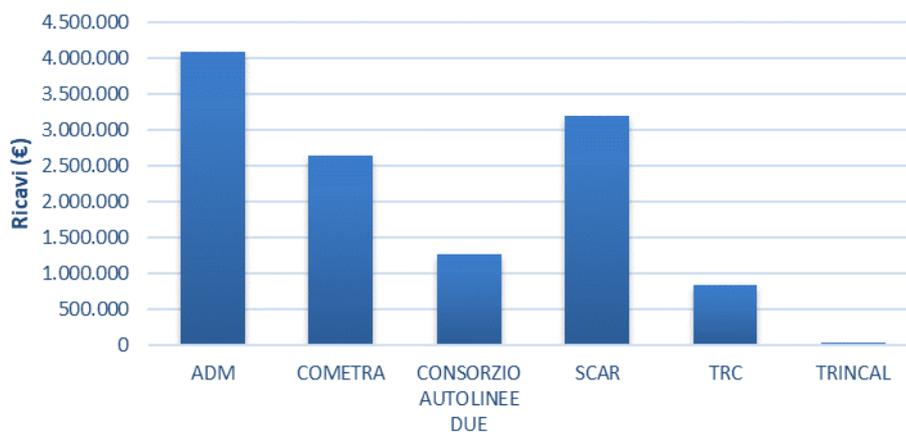


Figura 5: Ricavi da traffico extraurbano dei consorzi di TPL (2020)

Di seguito si riportano i dati relativi ai ricavi, che i consorzi comunicano all'Osservatorio con cadenza mensile.

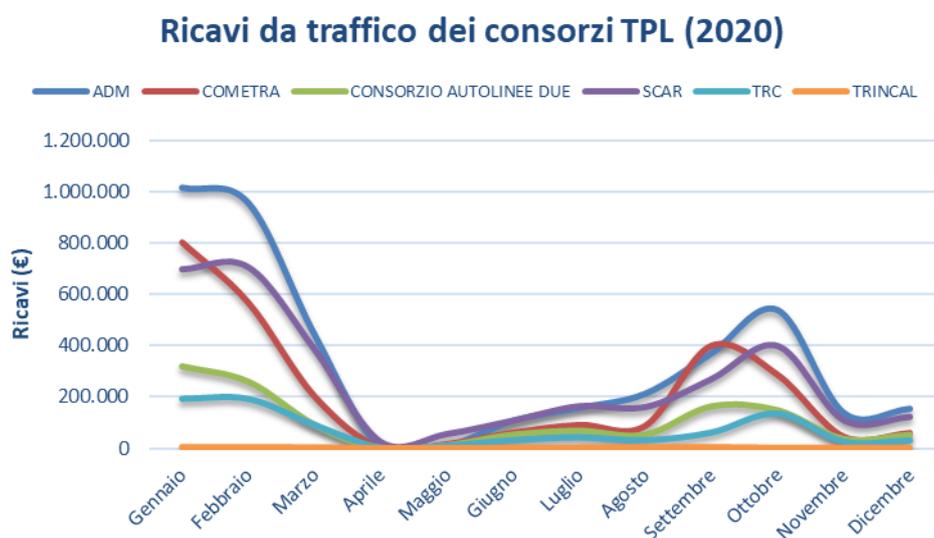


Figura 6: Distribuzione mensile dei ricavi da traffico extraurbano (2020)

L'andamento dei ricavi, in linea con le restrizioni e le limitazioni imposte agli spostamenti per arginare la pandemia, mostra una ripida riduzione a partire dal mese di marzo con valori minimi in aprile e maggio. Nei mesi estivi inizia una timida ripresa che si accentua ad inizio autunno per poi annullarsi alla fine dell'anno.

2.6.2 I SERVIZI URBANI

Nel 2020, i ricavi da traffico delle aziende operanti in ambito urbano hanno superato la cifra di 2 milioni di euro (Tabella 7). Il consorzio TR.IN.CAL. ha registrato i maggiori ricavi con circa 1,3 milioni di euro, corrispondenti al 60% del totale, dovuti prevalentemente al servizio esercito nella città metropolitana di Reggio Calabria (€ 1,26 milioni). Il consorzio CO.ME.TRA. ha appena superato la soglia di 0,62 milioni di euro (28% del totale), seguito da A.D.M. con circa 0,26 milioni di euro (12% del totale).

Tabella 7: ricavi da traffico urbano dei consorzi di TPL (2020).

Consorzio	Ricavi [€]
A.D.M.	262.352
CO.ME.TRA.	615.748
TR.IN.CAL.	1.316.123
Totale	2.194.223

In Figura 7 è riportato l'istogramma relativo ai ricavi da traffico per ciascuna società consortile.

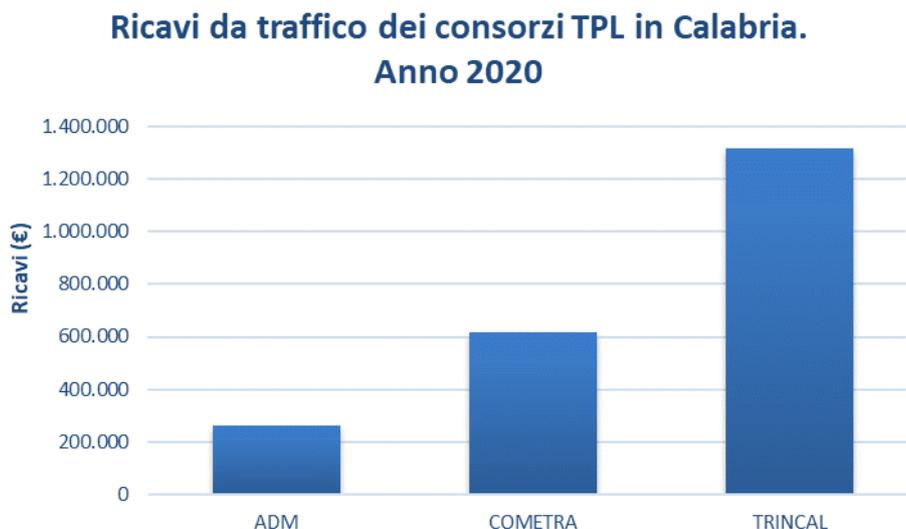


Figura 7: Ricavi da traffico urbano dei consorzi di TPL (2020)

2.7 ANALISI DATI ECONOMICI SULLA BASE DEL COEFFICIENTE DI ESERCIZIO DEL SERVIZIO DI TPL

Il coefficiente di esercizio è stato verificato attraverso l'incremento su base annua, rispetto all'annualità precedente, del rapporto tra i ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi di servizio, al netto della quota relativa all'infrastruttura per rapporti di partenza inferiori o uguali allo 0,20 e fino alla concorrenza del rapporto dello 0,35 ovvero attraverso il mantenimento o l'incremento del medesimo rapporto per rapporti superiori.

2.7.1 I SERVIZI EXTRAURBANI

L'analisi del coefficiente di esercizio risulta particolarmente importante ai fini del conseguimento dell'incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi. Ciascuna azienda consortile è tenuta a comunicare tale coefficiente per consentire alla Regione Calabria di contribuire al raggiungimento del valore minimo utile ed allinearsi agli standard nazionali, che prevedono un valore minimo pari al 35%.

L'istogramma di Figura 8 illustra la situazione dei consorzi operanti in Calabria, evidenziando la distanza rispetto agli standard nazionali. Tutti i consorzi presentano distanze medie di 20-25 punti percentuali da colmare per raggiungere l'obiettivo minimo fissato dagli standard nazionali.

Coefficiente di esercizio TPL in Calabria. Anno 2020



Figura 8: Ricavi da traffico urbano dei consorzi di TPL (2020)

2.7.2 I SERVIZI URBANI

Per i servizi urbani è stata predisposta la classificazione in funzione del coefficiente di esercizio e dell'offerta normalizzata sulla base del numero di abitanti delle città servite (Figura 9).



Figura 9: Linee urbane classificate in funzione del coefficiente di esercizio (2020)

Esaminando il diagramma a dispersione sono identificabili tre aree omogenee: la prima caratterizzata da alti valori dell'offerta e valori medi del coefficiente di esercizio (Reggio Calabria, Cosenza, Catanzaro e Palmi); la seconda contrassegnata da bassi valori del coefficiente di esercizio e dell'offerta (Vibo V., Crotona e Lamezia Terme) ed infine la terza area marcata da bassi valori dell'offerta ed elevato valore del coefficiente di esercizio (Corigliano-Rossano).

2.8 ANALISI DEI PASSEGGERI

2.8.1 I SERVIZI EXTRAURBANI

La stima degli utenti dei servizi extraurbani è stata condotta utilizzando i dati relativi ai titoli di viaggio venduti dai singoli consorzi. I dati sono stati forniti all'Osservatorio dalle singole aziende attraverso la Centrale Operativa REgionale (C.O.RE). Adottando opportuni coefficienti di fruizione (Tabella 8), quantità di viaggi che mediamente vengono effettuati con il titolo in parola, dichiarati dei singoli consorzi è stato possibile determinare le frequentazioni.

Tabella 8: *Coefficienti di fruizione dei titoli di viaggio in ambito extraurbano (2020)*

Titolo di viaggio	Numero di viaggi
Ordinario	1
Andata e ritorno	2
Abbonamento settimanale	12
Abbonamento mensile	46

Nella Tabella 9 è riportata la stima annuale dei passeggeri che fruiscono delle linee extraurbane. Durante il 2020 si è stimato un volume di utenti trasportati pari a circa 7 milioni di passeggeri, di essi il 32,8% ha utilizzato i servizi del consorzio ADM, il 27,9% ha fruito delle corse offerte da SCAR e il 20% ha viaggiato sulle linee COMETRA. I tre consorzi hanno servito oltre l'80% degli utenti delle linee extraurbane.

Tabella 9: *Passeggeri trasportati in ambito extraurbano nel periodo 2020*

Consorzio	Passeggeri trasportati 2020
A.D.M.	2.265.491
CO.ME.TRA.	1.382.159
Consorzio Autolinee Due	907.868
S.C.A.R.	1.929.968
T.R.C.	405.807
TR.IN.CAL.	21.824
Totale	6.913.117

Stima dei passeggeri trasportati in Calabria. Anno 2020

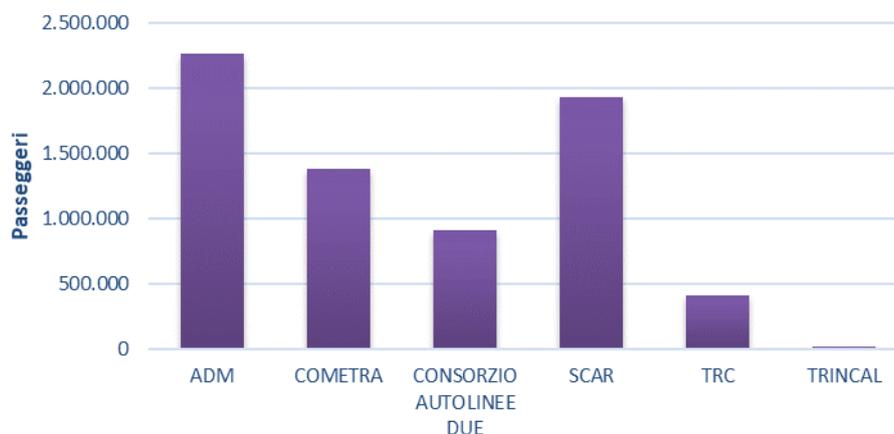


Figura 10: *Passeggeri trasportati in ambito extraurbano nel 2020*

2.8.2 SERVIZI URBANI

La stima degli utenti è stata fornita all'Osservatorio dalle singole aziende attraverso la Centrale Operativa REgionale (C.O.RE).

Nella Tabella 10 è riportata la stima annuale dei passeggeri che fruiscono delle linee urbane. Durante il 2020 si è stimato un volume di utenti trasportati pari a circa 5,5 milioni di passeggeri, di essi il 5,6% ha utilizzato i servizi del consorzio ADM, il 44,6% ha fruito delle corse offerte da COMETRA e il 49,8% ha viaggiato sulle linee TRINCAL.

Tabella 10: *Passeggeri trasportati in ambito urbano nel periodo 2020*

Consortio	Passeggeri trasportati 2020
A.D.M.	312.309
CO.ME.TRA.	2.478.981
TR.IN.CAL.	2.768.649
Totale	5.559.939

Stima dei passeggeri trasportati in Calabria. Anno 2020



Figura 11: Passeggeri trasportati in ambito urbano nel 2020

2.9 CONFRONTO DELLE PERCORRENZE 2019-2020

2.9.1 I SERVIZI EXTRAURBANI

Nel corso del 2020 si è registrata una riduzione complessiva dei Bus*Km prodotti (Figura 12) rispetto all'anno precedente pari a 23,25% passando da 42,97 milioni a 32,98. Tutti i consorzi hanno riduzioni da un minimo di 19,20% (CONSORZIO AUTOLINEE DUE) al valore massimo di 25,74% (TRINCAL).

Produzione nel biennio 2019-20

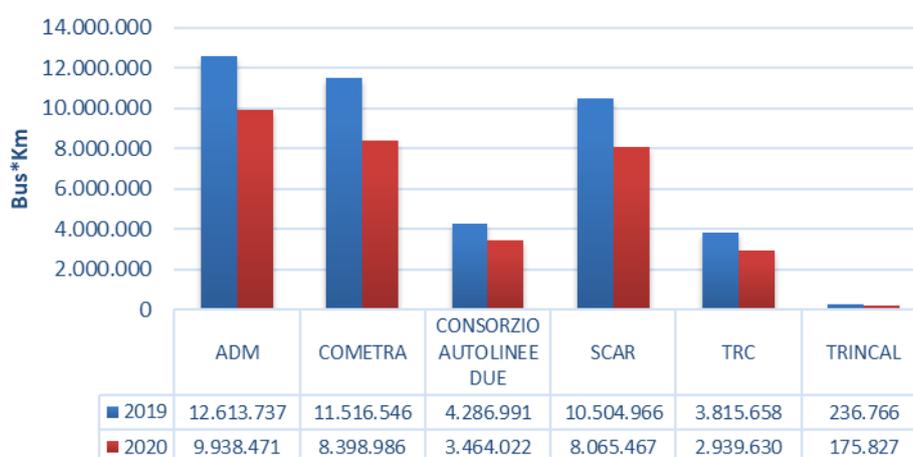


Figura 12: Confronto tra Bus*Km eserciti in ambito extraurbano nel periodo 2019-2020

2.9.2 I SERVIZI URBANI

Le percorrenze urbane nel periodo in esame hanno subito esigue riduzioni proporzionali ai servizi erogati, come evidenziato nella Figura 13.

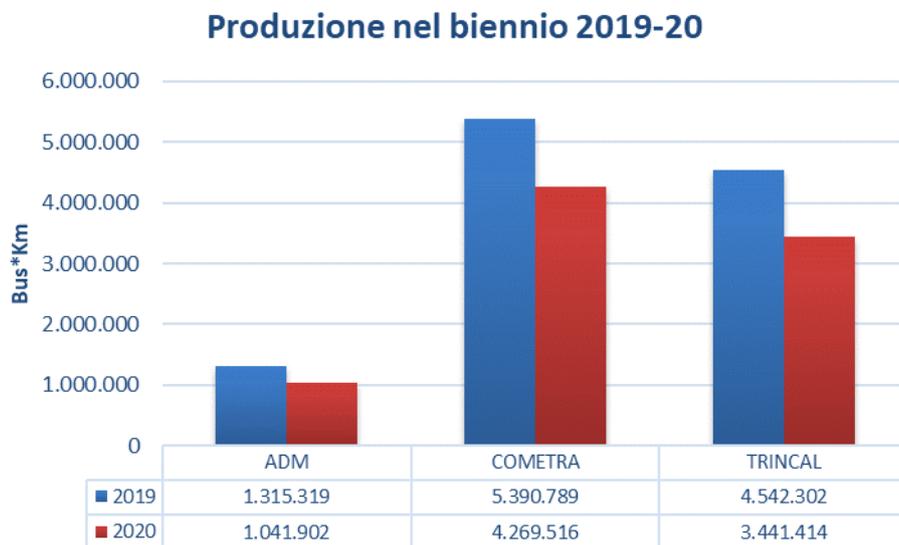


Figura 13: Confronto tra Bus*Km eserciti in ambito urbano nel periodo 2019-2020

2.10 CONFRONTO DEI CORRISPETTIVI REGIONALI 2019-2020

2.10.1 I SERVIZI EXTRAURBANI

Rispetto all'anno precedente il contributo regionale erogato per i servizi extraurbani (Figura 14) è stato ridotto del 31,16%. Per i singoli consorzi le variazioni sono state tutte negative e comprese nell'intervallo tra -25,81% e -39,15%. Relativamente al CCNL, per l'anno 2020 il contributo è stato ridotto del 4,8% rispetto all'anno precedente.

Corrispettivi erogati nel biennio 2019-20

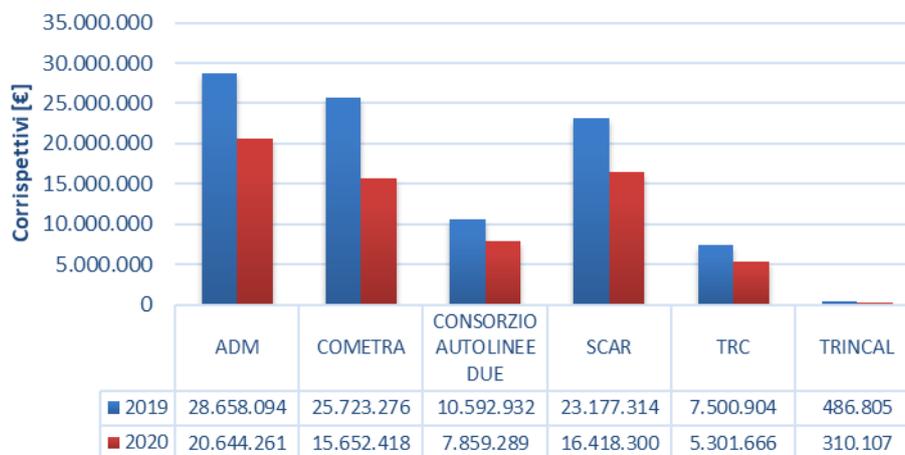


Figura 14: Confronto tra Bus*Km eserciti in ambito extraurbano nel periodo 2019-2020

2.10.2 I SERVIZI URBANI

Anche per i servizi urbani il finanziamento erogato dalla regione è stato ridotto (18,88% rispetto l'anno precedente). La riduzione è stata contenuta per il consorzio TRINCAL (1,336%) e più marcata per i rimanenti, superiore al 20% (Figura 15).

Corrispettivi erogati nel biennio 2019-20

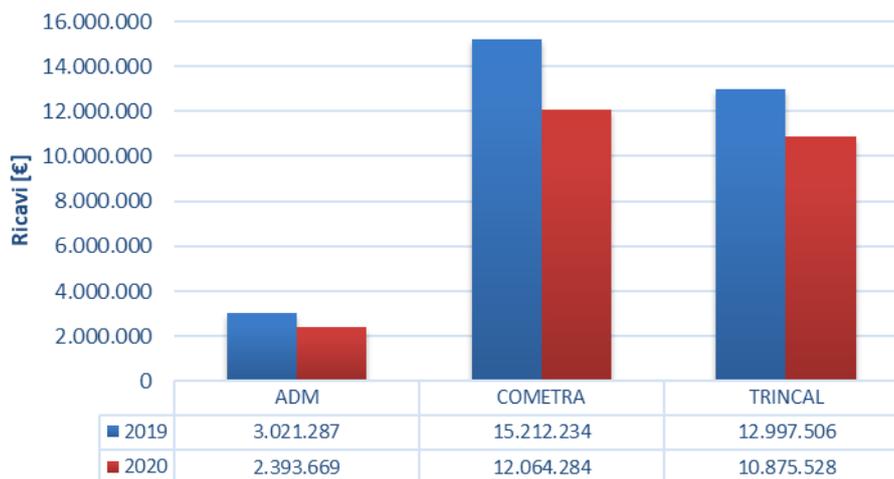


Figura 15: Confronto tra Bus*Km eserciti in ambito urbano nel periodo 2019-2020

2.11 CONFRONTO RICAVI DA TRAFFICO 2019-2020

2.11.1 I SERVIZI EXTRAURBANI

I ricavi da traffico nel 2020 hanno registrato una riduzione di 18,53 milioni di euro, pari al 60,54% rispetto all'anno precedente (Figura 16). Tutti i consorzi hanno accusato perdite di entità differenti ma superiori al 60% ad eccezione di TRINCAL.

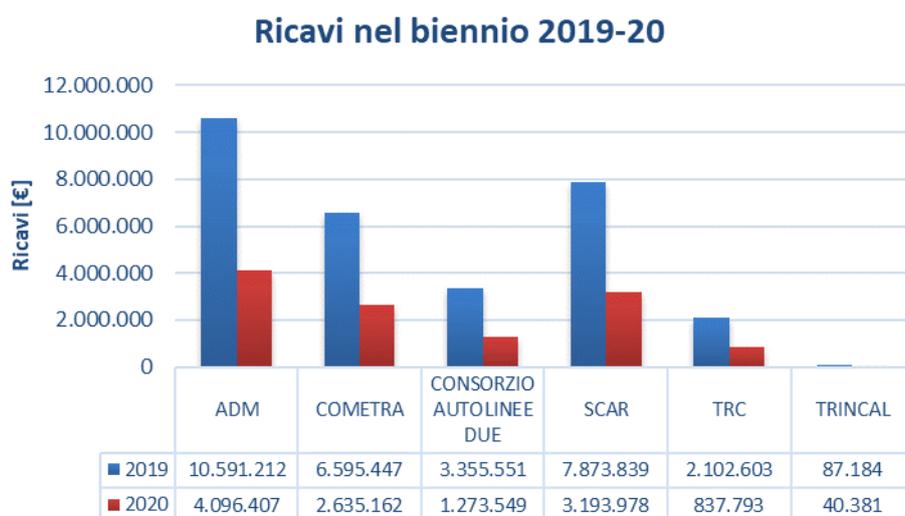


Figura 16: Confronto tra ricavi per servizi in ambito extraurbano nel periodo 2019-2020

La Figura 17 riassume il confronto tra i ricavi delle aziende di trasporto durante il biennio 2019-2020, dettagliatamente riportato nella Tabella 11.

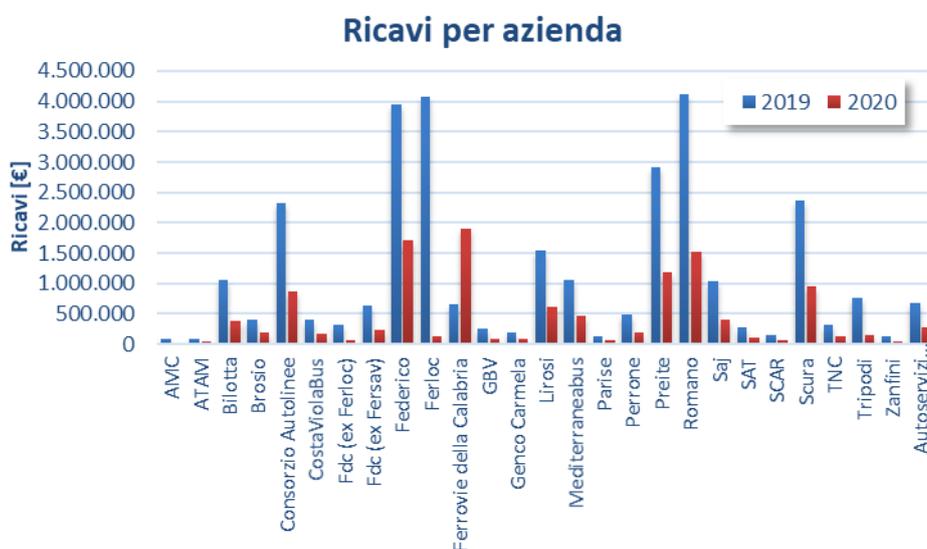


Figura 17: Confronto tra Bus*Km eserciti in ambito urbano nel periodo 2019-2020

Tabella 11: Ricavi da traffico extraurbano e variazione nel biennio 2019-2020

Azienda	2019	2020	Variazione 2019-2020
AMC	86.106	23.508	-72,70%
ATAM	87.184	40.381	-53,68%
Bilotta	1.063.148	386.759	-63,62%
Brosio	400.088	197.907	-50,53%
Consorzio Autolinee	2.324.304	866.210	-62,73%
CostaViolaBus	414.845	175.762	-57,63%
Fdc (ex Ferloc)	320.005	72.958	-77,20%
Fdc (ex Fersav)	631.464	230.987	-63,42%
Federico	3.945.276	1.706.884	-56,74%
Ferloc	4.071.787	123.039	-96,98%
Ferrovie della Calabria	656.609	1.906.439	190,35%
GBV	246.978	80.324	-67,48%
Genco Carmela	202.395	84.781	-58,11%
Lirosi	1.554.027	609.683	-60,77%
Mediterraneabus	1.055.929	477.688	-54,76%
Parise	137.409	60.642	-55,87%
Perrone	480.109	190.681	-60,28%
Preite	2.912.461	1.184.487	-59,33%
Romano	4.120.310	1.515.034	-63,23%
Saj	1.031.247	407.339	-60,50%
SAT	275.934	102.109	-63,00%
SCAR	150.796	69.153	-54,14%
Scura	2.370.457	954.409	-59,74%
TNC	324.215	131.763	-59,36%
Tripodi	752.966	154.809	-79,44%
Zanfini	124.836	55.718	-55,37%
Autoservizi Carnevale (ex Fata)	682.540	267.816	-60,76%
	30.423.424	12.077.269	-60,30%

2.11.2 I SERVIZI URBANI

I ricavi da traffico dei servizi urbani (Figura 18) nel 2020 hanno registrato, rispetto all'anno precedente, una contrazione complessiva di circa 2,8 milioni di euro, pari al 56,3%. La riduzione accusata da CO.ME.TRA., nella misura del 67,03%, per un importo pari a 1,2 milioni di euro si distribuisce in modo omogeneo tra le città di Catanzaro, Lamezia Terme, Cosenza ed in misura minore nella città di Vibo Valentia. Anche le perdite di TRINCAL e ADM sono state omogenee sui territori serviti.

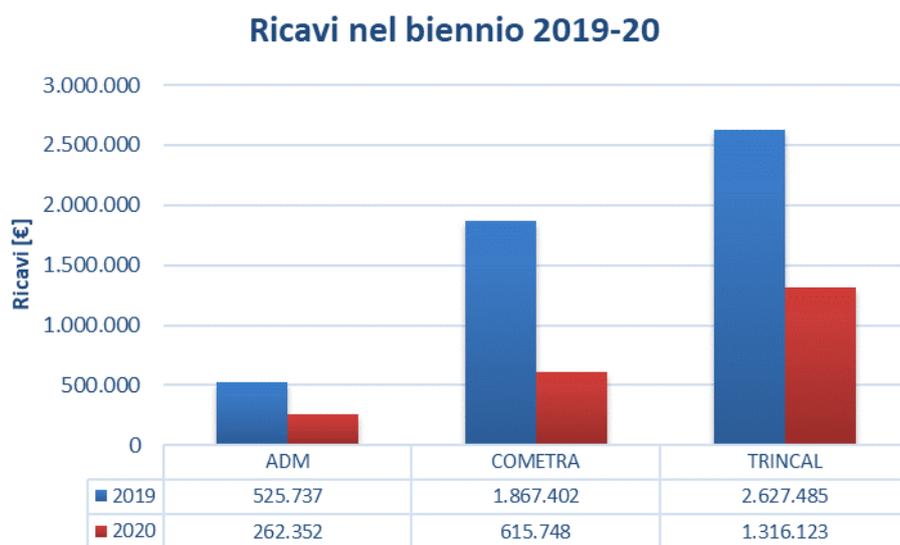


Figura 18: Confronto tra i ricavi in ambito urbano nel periodo 2019-2020

2.12 CONFRONTO DEL COEFFICIENTE DI SERVIZIO 2019-2020

2.12.1 I SERVIZI URBANI

La comparazione tra i coefficienti di esercizio in ambito urbano (figura 24) evidenzia una riduzione marcata nell'anno 2020 rispetto all'anno 2019 che riguarda tutte le aziende con un valore percentuale minimo di -36% di Romano per i servizi di Crotona ed un valore massimo par al 92% della Società FdC Servizi di Vibo Valentia.

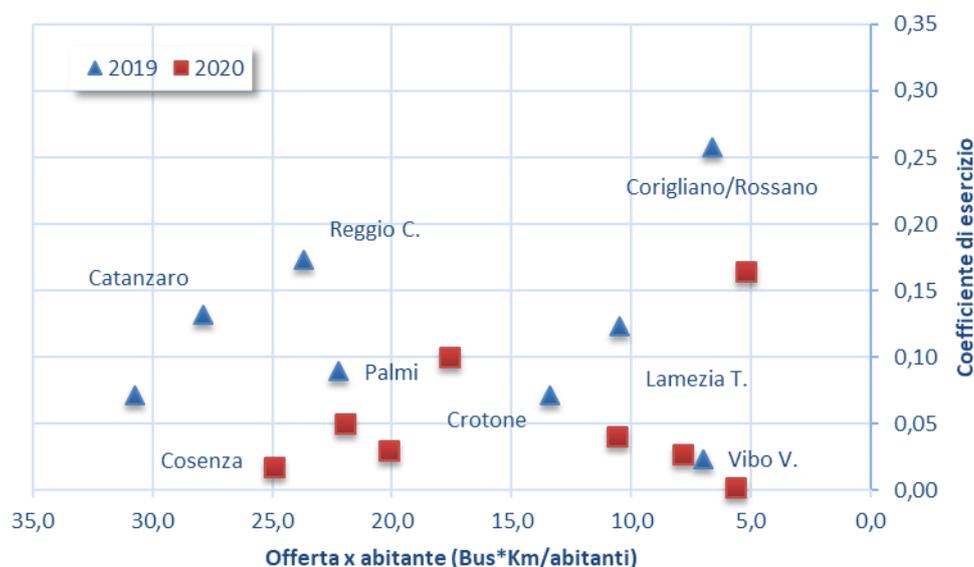


Figura 19: Confronto delle linee urbane in funzione del coefficiente di esercizio nel periodo 2019-2020

2.13 CONFRONTO DEI PASSEGGERI TRASPORTATI 2019-2020

2.13.1 I SERVIZI EXTRAURBANI

La domanda del TPL in Calabria ha registrato nel 2020 una riduzione complessiva del 69% rispetto all'anno precedente (Figura 20), garantendo lo spostamento di 7 milioni di utenti rispetto ai 22 milioni di viaggiatori del 2019. La perdita di utenza maggiore si riscontra in Consorzio Autolinee Due (-75,10%) seguito da SCAR (-71,25%).

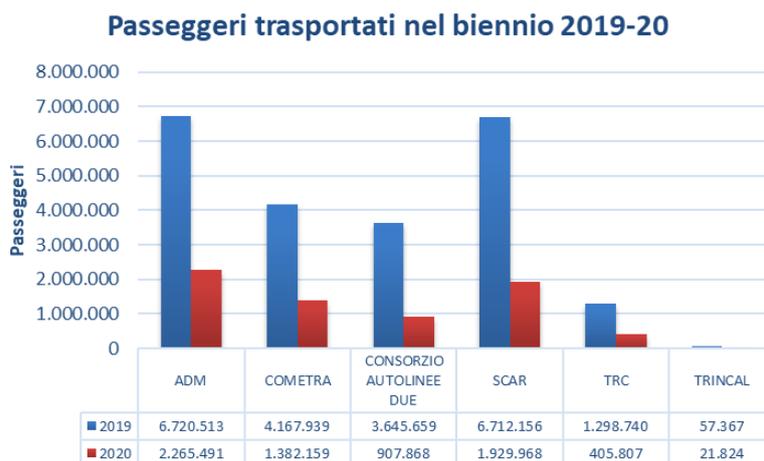


Figura 20: Confronto tra Passeggeri serviti in ambito extraurbano nel periodo 2019-2020

2.13.2 I SERVIZI URBANI

Nel corso del 2020, il numero di passeggeri trasportati dai servizi urbani ha subito una contrazione superiore al 52% rispetto all'anno precedente (Figura 21), assicurando lo spostamento di 5,5 milioni di utenti rispetto ai 11,6 milioni di viaggiatori del 2019. La perdita di utenza maggiore è stata riscontrata in Consorzio Autolinee Due (-58,58%) seguito da TRINCAL (-53,85%).

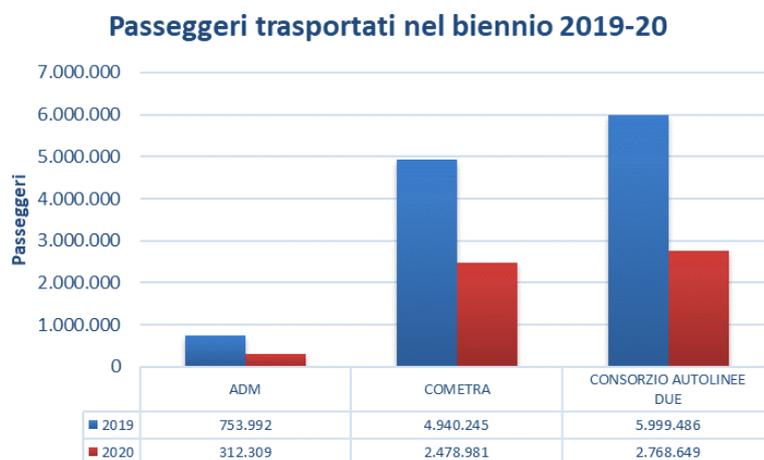


Figura 21: Confronto tra Passeggeri serviti in ambito urbano nel periodo 2019-2020

3 ANALISI TPL SU FERRO

3.1 INTRODUZIONE

I servizi ferroviari di TPL sono attualmente affidati a due società di trasporto: Trenitalia S.p.A. e Ferrovie della Calabria S.r.l.

I servizi regionali erogati da Trenitalia S.p.A. sono di competenza della direzione regionale Calabria. Sono, inoltre, interessate le direzioni regionali di Campania e Basilicata, al fine di garantire la continuità territoriale del servizio.

La competenza della società Ferrovie della Calabria S.r.l. in ambito ferroviario è, invece, prevalentemente rivolta alle comunicazioni interne che collegano le zone montane con le Città di Catanzaro e Cosenza. La ferrovia Cosenza-Catanzaro Lido è una linea ferroviaria locale a scartamento ridotto, gestita dalle Ferrovie della Calabria, lunga circa 110 km, è ricchissima di opere d'arte come gallerie e viadotti. La linea ha un grande richiamo turistico per i paesaggi da essa attraversati, e svolge un importante ruolo di vettore per i trasporti pendolari verso le aree urbane di Catanzaro e Cosenza.

3.2 L'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

Il sistema ferroviario regionale è composto da due reti tra loro non interconnesse:

- la rete R.F.I., che si sviluppa lungo entrambe le coste (con la linea Salerno - Reggio Calabria e Taranto - Reggio Calabria) e attraverso due trasversali interne (linee Paola - Cosenza - Sibari e Lamezia Terme - Catanzaro);
- la rete di Ferrovie della Calabria che si sviluppa tra le città di Cosenza e Catanzaro (anche se al momento la linea è interrotta nella tratta centrale).

Come detto le due linee non sono interconnesse in quanto la linea Ferrovie della Calabria è a scartamento ridotto, tuttavia, presso le due stazioni di testa di Ferrovie della Calabria (Cosenza Vaglio Lise e Catanzaro Lido) i viaggiatori possono usufruire di entrambi i servizi spostandosi a piedi tra le rispettive fermate (ubicata nella stessa stazione nel caso di Cosenza, e a circa un centinaio di metri nel caso di Catanzaro).

Segue una descrizione del sistema infrastrutturale ferroviario regionale estratta dal Programma Pluriennale del Trasporto Pubblico del 2019.

3.2.1 LA RETE RFI

La rete R.F.I. si sviluppa in gran parte lungo il perimetro costiero regionale; essa ha un'estensione complessiva di 852 km sui quali sono presenti complessivamente oltre cento stazioni con servizio viaggiatori.

In base alle caratteristiche di traffico, R.F.I. classifica le linee in:

- linee fondamentali, caratterizzate da un'alta densità di traffico e da un'elevata qualità dell'infrastruttura, che costituiscono le direttrici principali di collegamento con la rete nazionale e internazionale;
- linee complementari, con minori livelli di densità di traffico, che costituiscono la maglia di collegamento in ambito regionale e connettono tra loro le direttrici principali.

Le linee fondamentali della rete R.F.I. sono:

- la linea tirrenica Praia-Aieta-Tortora - Reggio Calabria Centrale (con riferimento al tratto all'interno del territorio regionale), che costituisce l'asse portante del trasporto ferroviario regionale che assicura elevate capacità di trasporto (dell'ordine di 220 treni/giorno); con 240 km di linea a doppio binario elettrificata (ma non strutturata per permettere l'alta velocità), essa consente di collegare tra loro le più importanti località della costa tirrenica calabrese ed è funzionale alla connessione tra la rete ferroviaria siciliana e il resto della rete nazionale (in particolare attraverso il collegamento marittimo da Villa San Giovanni a Messina, assicurato con servizio traghetti dalla società Blufferries del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane);
- la linea Eccellente - Rosarno (via Tropea), di interesse locale, costituisce una diramazione della direttrice tirrenica lungo la costa vibonese; essa si sviluppa per 71 km su un tracciato ferroviario ad unico binario elettrificato;
- la linea Rosarno - S. Ferdinando (elettrificata ed a singolo binario), che collega il porto di Gioia Tauro con la rete ferroviaria nazionale, in corrispondenza della stazione di Rosarno.

Fanno invece parte delle linee complementari R.F.I.:

- la linea ionica Rocca Imperiale - Reggio Calabria Centrale (con riferimento al tratto all'interno del territorio regionale), che si sviluppa per 391 km su un tracciato ferroviario non elettrificato (ad esclusione del tratto Reggio Calabria Centrale- Melito Porto Salvo e del tratto a nord di Sibari) e ad unico binario (escluso il tratto a doppio binario Reggio Calabria Centrale - Melito Porto Salvo);
- la linea trasversale Paola - Sibari, che consente il collegamento della direttrice tirrenica con quella ionica; essa ha una lunghezza di 92 km ed è elettrificata ed a singolo binario, ad esclusione della tratta Castiglione Cosentino - Cosenza che è a doppio binario;
- la linea trasversale Lamezia Terme Centrale - Catanzaro Lido, che consente, anch'essa, il raccordo tra i versanti tirrenico e ionico; essa si sviluppa per 48 km su un tracciato ferroviario non elettrificato e a singolo binario.

Il totale degli 852 km della rete ferroviaria R.F.I. possono essere analizzati in base:

- all'importanza;
- al binario;
- all'alimentazione.

In base all'importanza: 318 km sono linee fondamentali, mentre i restanti 534 km sono linee complementari.

In base al binario: 279 km sono le linee a doppio binario, mentre 573 km sono linee a binario semplice.

In base all'alimentazione: le linee elettrificate sono 488 km, di cui 279 km relativi a linee a doppio binario e 209 km a binario singolo. Le linee non elettrificate (alimentazione diesel) sono 364 km.

Da quanto sopra esposto risulta che solo il 33% è a doppio binario, sulla quale i treni viaggiano sempre a trazione elettrica, mentre sul restante 67% della rete a singolo binario la trazione elettrica è possibile solo su un terzo circa dello sviluppo.

I diagrammi successivi mostrano graficamente quanto finora descritto.

KM di linea per importanza

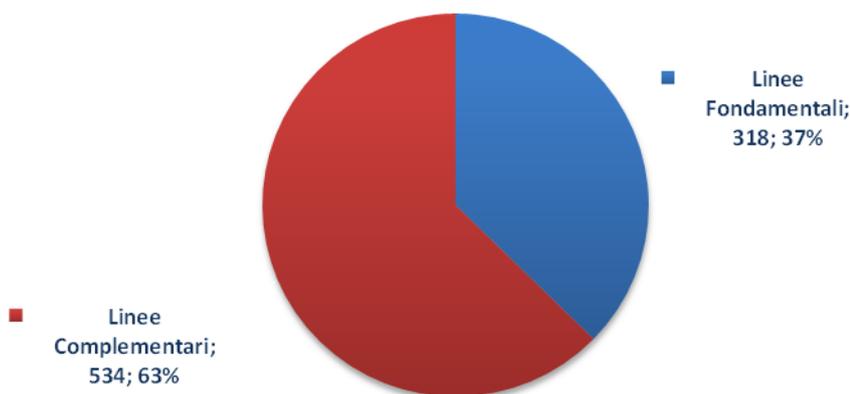


Figura 22: Km di linee per importanza

Km di linee in base alla tipologia di binario

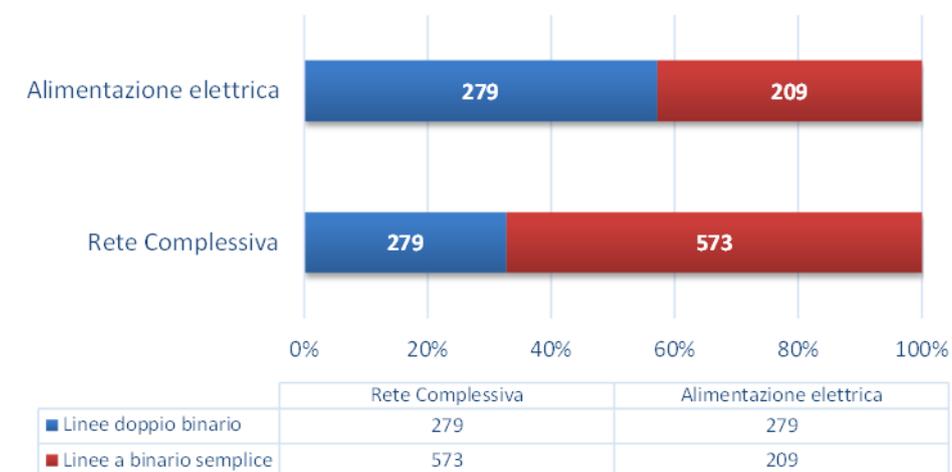


Figura 23: Km di linee in base alla tipologia di binario

Linee in base alla tipologia di alimentazione rapportata al binario

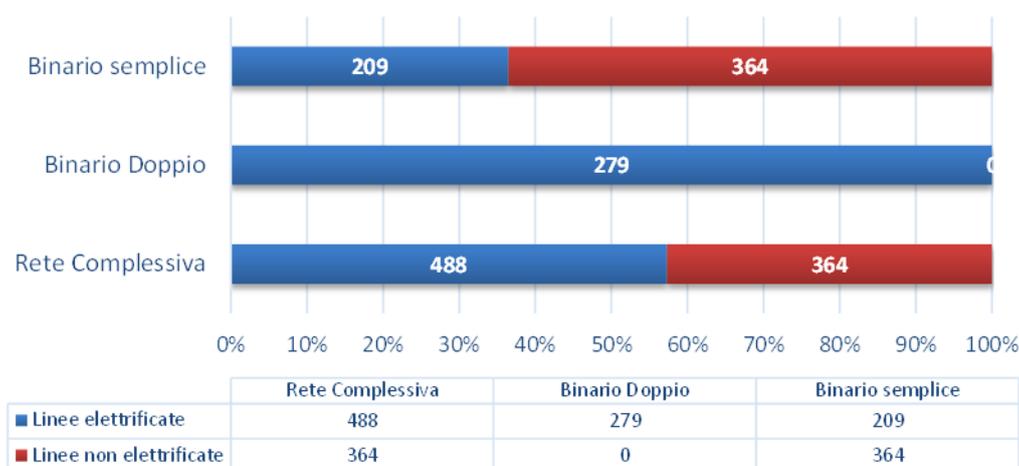


Figura 24: Linee in base alla tipologia di alimentazione rapportato al binario

Una ulteriore analisi delle caratteristiche fisiche e prestazionali della rete R.F.I. calabrese può essere operata sulla base di altre caratteristiche, quali il sistema tecnologico di controllo della circolazione dei treni; la sagoma limite, il carico massimo assiale, la lunghezza massima ammissibile per un treno. Per tale analisi si rinvia al vigente Piano Regionale dei Trasporti.

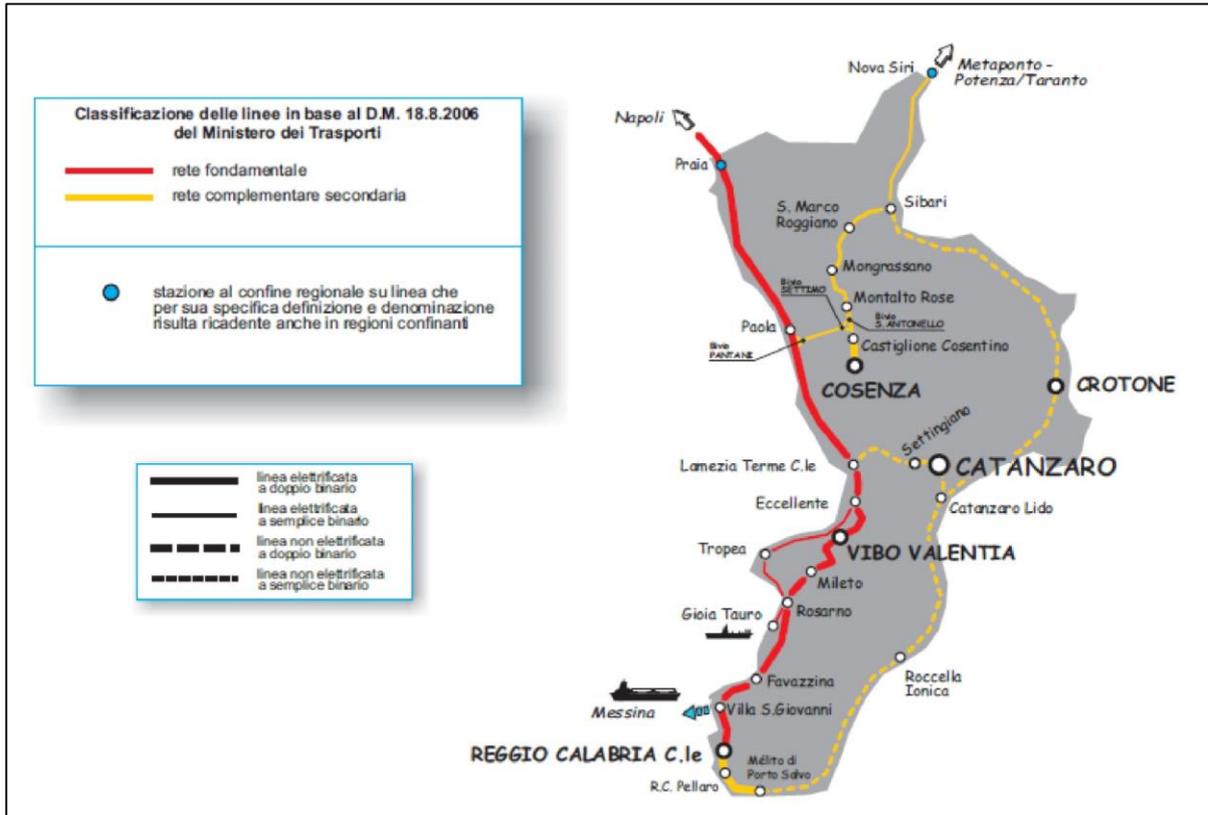


Figura 25: Inquadramento territoriale rete RFI (estratto AQ RFI 2018)

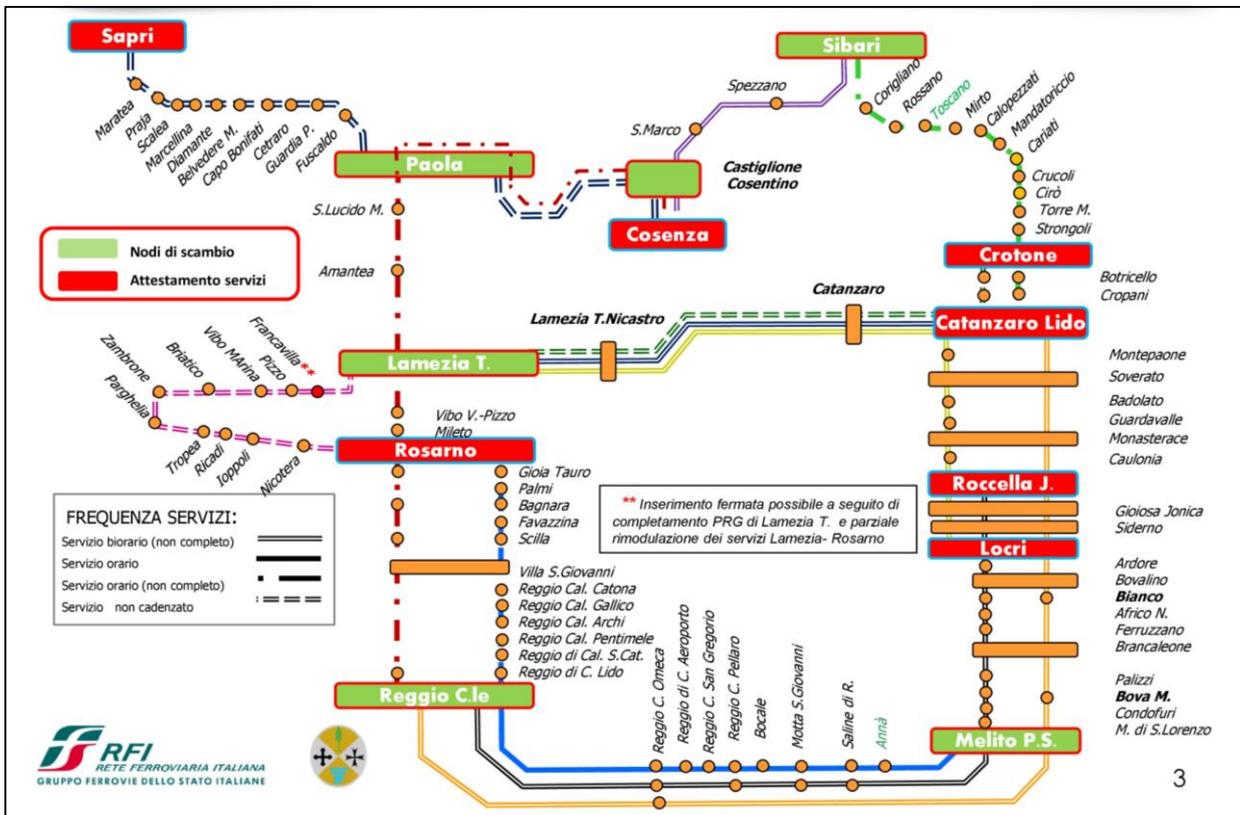


Figura 26: Schema dei servizi oggetto di Accordo Quadro (estratto AQ RFI 2018)

Per le finalità del presente documento l'elemento chiave, che costituisce l'interfaccia fra la gestione dell'infrastruttura e la programmazione del servizio è l'Accordo Quadro. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria, RFI - Rete Ferroviaria Italiana S.p.a., e la Regione hanno concluso un Accordo Quadro, a norma dell'articolo 23 del Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per l'utilizzo di capacità sull'infrastruttura ferroviaria interessata. Ciò è opportuno che sia effettuato per un periodo superiore a quello di vigenza di un orario di servizio. L'Accordo è stato stipulato nel settembre 2018, ha validità di 10 anni decorrenti dalla sottoscrizione ed è rinnovabile, salvo motivata disdetta di una delle parti, per ulteriori 5 anni, per una durata complessiva di 15 anni.

L'Accordo fissa l'assetto dei servizi, le frequenze e il cadenzamento, in linea con l'esercizio attuale. Complessivamente prevedono circa 6,3 milioni di treno*km/anno, per un pedaggio unitario di 1,9 Euro/ treno*km e un pedaggio totale di circa 12,2 MEuro/anno. La velocità commerciale prevista è pari a circa 64 km/h. L'Accordo inoltre prevede ipotesi di evoluzione dei servizi in uno scenario intermedio e in uno scenario a regime.

Gli interventi programmati, con vari orizzonti temporali, sull'infrastruttura previsti nell'Accordo Quadro sono i seguenti:

- incremento di affidabilità e delle prestazioni delle relazioni Sapri – Reggio C.;
- velocizzazione delle relazioni Sapri – Reggio C. con riduzione tempi di viaggio;
- velocizzazione delle relazioni Sibari – Melito P.S., incremento della regolarità e miglioramento accessibilità in stazione;
- velocizzazione delle relazioni Lamezia T.C. – Catanzaro L. – Sibari;
- elettrificazione delle relazioni Lamezia – Catanzaro L. e Sibari – Melito P.S.;
- velocizzazione delle relazioni Sibari – Cosenza, miglioramento accessibilità in stazione.

3.2.2 LA RETE DI FERROVIE DELLA CALABRIA

Come già anticipato la rete ferroviaria delle Ferrovie della Calabria è una rete isolata in quanto non interconnessa con il sistema ferroviario nazionale. Si sviluppa nel territorio montano calabrese per collegare Cosenza con Catanzaro Lido, con la diramazione (tutte non operanti, perlomeno come servizio di linea di TPL) da Pedace a San Giovanni in Fiore, e nella piana di Gioia Tauro per collegare Gioia Tauro con Cinquefrondi e con Palmi mediante un sistema a scartamento ridotto (950 mm). L'attuale sistema ferroviario secondario è quanto rimane del sistema ferroviario progettato e costruito nei primi del '900 dalla Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo con l'obiettivo di collegare le zone interne con le linee ferroviarie costiere.

Attualmente l'esercizio ferroviario di TPL è presente unicamente lungo la linea Cosenza - Catanzaro Lido di circa 110 Km, costituita da un tratto a doppio binario non elettrificato tra Cosenza Vaglio Lise e Cosenza Centro e per la restante parte è realizzata ad unico binario non elettrificato. Allo stato attuale è interrotta dal 2012 in prossimità del Comune di Marzi, per cui i servizi offerti si svolgono

esclusivamente sulle linee Cosenza-Rogliano (circa 30 km) e Soveria Mannelli-Catanzaro Lido (circa 50 km).

Le due tratte sopra citate sono le uniche sulle quali è svolto servizio di TPL.

Nell'altre tratte il servizio è sospeso o solo destinato alla fruizione turistica occasionale e sono e seguenti:

- la linea Pedace - San Giovanni in Fiore di 67,084 Km è realizzata ad unico binario non elettrificato. La linea risulta attualmente sospesa all'esercizio per presenza di importanti frane lungo la linea tra Pedace e S. Nicola Silvana Mansio, mentre dal 08/04/2014 è chiusa tra S. Nicola Silvana Mansio e S. Giovanni In Fiore.
- la linea Gioia Tauro - Cinquefrondi di 31,871 Km è stata realizzata ad unico binario non elettrificato. La linea è attualmente sospesa all'esercizio per presenza di importanti frane lungo il tracciato e per la mancanza dei requisiti minimi di sicurezza per il pubblico esercizio;
- La linea Gioia Tauro – Sinopoli-San Procopio di 26,422 Km è stata anch'essa realizzata ad unico binario non elettrificato. La linea risulta attualmente sospesa all'esercizio per presenza di importanti frane lungo il tracciato e per la mancanza dei requisiti minimi di sicurezza per il pubblico esercizio tra Gioia Tauro e Palmi, mentre dal 08/04/2014 è chiusa tra Palmi e Sinopoli-San Procopio.



Figura 27: La linea FdC Cosenza-Catanzaro Lido

Nell'ambito del più generale progetto di sviluppo della rete ferroviaria in Calabria, per quanto concerne le tratte di Ferrovie della Calabria S.r.l. sono previsti importanti interventi infrastrutturali

per consentire la riapertura all'esercizio ferroviario della tratta intermedia Marzi – Soveria Mannelli, sospesa, come già detto, all'esercizio ferroviario a causa di 5 frane che hanno interessato (in due casi molto pesantemente) la linea ferroviaria, a partire dagli anni 2009-2010. Nell'ambito dei finanziamenti messi in campo da parte del Ministero dell'Ambiente per la difesa idrogeologica sono stati presentati due progetti per la sistemazione di dette zone in frana e la rifunzionalizzazione della linea ferroviaria. Per questi due interventi, del costo complessivo di circa 8,4 MEuro sarà possibile procedere ai relativi lavori che permetteranno, in un tempo presunto di un anno dall'aggiudicazione delle relative gare, di riattivare l'esercizio ferroviario su tale tratta. Gli interventi hanno già ottenuto le relative approvazioni (USTIF di Bari) sul progetto esecutivo. Gli stessi consentiranno di ricollegare le due città di Cosenza e Catanzaro. Consentiranno inoltre la possibilità di efficientare le operazioni manutentive del materiale rotabile ferroviario in quanto l'officina grandi riparazioni di Ferrovie della Calabria si trova nella sede di Cosenza e conseguentemente le macchine operanti sulla tratta Soveria Mannelli – Catanzaro Lido sono oggetto di manutenzione presso la piccola officina di Catanzaro con ovvii grandi dispendi in termini finanziari e di personale derivanti dalla necessità di dover provvedere agli smontaggi, trasferimenti a Cosenza, relative riparazioni e successivi trasferimenti a Catanzaro di tutti i complessivi che devono essere oggetto di manutenzione ordinaria e straordinaria.

Sempre nell'ambito del più generale progetto di sviluppo della rete ferroviaria in Calabria, considerando i tre grandi interventi infrastrutturali a Cosenza ed a Catanzaro previsti dalla Regione Calabria nell'ambito del POR 2014-2020, ossia la metrotranvia di Cosenza, il potenziamento mediante elettrificazione della tratta Cosenza-Rogliano della linea Cosenza-Catanzaro Lido di Ferrovie della Calabria e il Sistema Ferroviario Metropolitano di Catanzaro, Ferrovie della Calabria S.r.l. ha programmato, d'intesa con la Regione Calabria, uno studio di fattibilità per la riqualificazione e velocizzazione dell'intera tratta Cosenza-Catanzaro Città della linea Cosenza-Catanzaro Lido.

Nel momento in cui la linea era completamente fruibile (rammentando che la linea Cosenza – Catanzaro è una ferrovia di montagna con pendenze elevate e raggi di curvatura molto stretti) l'intero percorso di circa 99 Km veniva coperto in circa 3 ore. Lo spirito che ha spinto alla redazione dello studio di fattibilità era quello di ridurre drasticamente detti tempi al fine di unire le due aree urbane di Cosenza e di Catanzaro in meno di 1 ora. In tale condizione, infatti, sarebbero state fondamentalmente unificate le due aree urbane e conseguentemente anche le due grandi Università di Cosenza e di Catanzaro.

Le risultanze dello studio di fattibilità è stato positivo avendo ritrovato soluzioni progettuali, attraverso varianti e rettifiche di tracciato, che permetterebbero di collegare Cosenza e Catanzaro (con poche fermate intermedie) in 58 minuti. Le analisi costi-benefici di detti interventi sono risultate complessivamente sostenibili. La Regione Calabria, sulla scorta di ciò, ha inserito un primo finanziamento di 53,5 MEuro (presente nella delibera CIPE n. 54/2016 – Piano Operativo Fondi Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020) ed è stato anche commissionata e consegnata una Scheda Grande Progetto per circa 110 MEuro con la quale, essenzialmente, sono stati previsti:

- la sostituzione dell'armamento con altro di tipo più pesante;
- una prima parte di operazioni di manutenzioni straordinarie sulle opere d'arte e gallerie;
- l'eliminazione di un certo numero di passaggi al livello attualmente presenti sulla linea;
- alcune prime varianti di tracciato con conseguente riduzione dei tempi di percorrenza.

Sempre nell'ambito delle nuove realizzazioni si inserisce anche un finanziamento richiesto ed ottenuto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per conto della Regione Calabria per un nuovo attrezzaggio tecnologico della linea Cosenza – Catanzaro Lido per circa 74,8 MEuro. Tali attrezzaggi, oltre a prevedere la completa sostituzione degli impianti ACEI di stazione ed il CTC con modernissimi sistemi di sicurezza, garantirà anche l'installazione di moderni sistemi di controllo della marcia dei treni sia di terra sia di bordo, con notevolissimo incremento della sicurezza dell'esercizio ferroviario.

3.3 I SERVIZI FERROVIARI

3.3.1 L'OFFERTA DI SERVIZI SULLA RETE DI R.F.I.

Sulla Infrastruttura di R.F.I. viaggiano i servizi regionali erogati da Trenitalia sia di competenza della Direzione Regionale Calabria che delle Direzioni Regionali Campania e Basilicata. Questi ultimi sono a garanzia della continuità territoriale del servizio ferroviario tra Calabria, Campania e Basilicata e sono svolti sulla direttrice tirrenica Napoli Centrale-Cosenza-Paola.

Il modello di esercizio offerto è costituito da un cadenzamento orario delle corse su tutta la rete ferroviaria regionale¹. Il cadenzamento è centrato sull'orologio della stazione di Lamezia Terme Centrale, il quale scandisce il transito dei treni sulla linea tirrenica (sia la veloce Reggio Calabria – Paola che la lenta Lamezia Terme - Rosarno via Tropea) e sulla linea trasversale Lamezia Terme - Catanzaro Lido. A cascata esso determina, inoltre, gli orologi di Reggio Calabria e Catanzaro Lido ed in parte quelli di Paola e Sibari. Il cadenzamento orario complessivo dell'intera rete regionale, caratterizzato da questi cinque orologi posizionati sui nodi cardine della rete ferroviaria, costituisce il telaio portante del modello di esercizio sul quale si innestano, con passo orario costante, le tracce dei treni. È bene precisare che, in realtà, nello specifico del modello di esercizio della Calabria, non si può parlare di cadenzamento orario perfetto in quanto la frequenza oraria si interrompe in corrispondenza della fascia oraria di morbida del mattino (compresa all'incirca tra le ore 9:00 e le ore 12:00), mentre, negli orari di punta della giornata la successione delle corse con passo di 60 minuti è tendenzialmente rispettata seppur con alcune eccezioni. Inoltre, su alcune tratte (soprattutto la Reggio Calabria – Melito Porto Salvo ed in misura minore la Cosenza – Paola e la Catanzaro Lido - Roccella Jonica) nelle ore di punta si verifica un incremento della frequenza superiore all'ora necessaria per soddisfare la domanda di mobilità tipica di aree metropolitane o di

¹ La caratteristica principale di un orario ferroviario cadenzato è quella di riproporre nel corso della giornata, per una data direzione, tutti i passaggi dei treni presso le varie stazioni sempre allo stesso minuto dell'ora, con cadenza, appunto, oraria.

città capoluogo. Un sistema così organizzato consente, come già accennato in precedenza, di organizzare le coincidenze presso le sei stazioni calabresi dove si incrociano più linee regionali:

- Lamezia Terme Centrale (linea tirrenica veloce con treni passanti, linea tirrenica via Tropea e trasversale per Catanzaro Lido);
- Catanzaro Lido (linea jonica e trasversale per Lamezia Terme Centrale);
- Reggio Calabria Centrale (linea tirrenica veloce e linea jonica);
- Paola (linea tirrenica veloce con treni passanti verso Cosenza e trasversale per Cosenza e Sibari);
- Rosarno (linea tirrenica veloce e linea tirrenica via Tropea);
- Sibari (linea jonica e trasversale per Cosenza e Paola).

In ciascuna di queste stazioni gli orologi sono impostati in modo che i treni che viaggiano sulle linee secondarie (le due trasversali e la tirrenica via Tropea) giungano presso le stazioni di interscambio prima dei treni che viaggiano sulle linee principali (tirrenica veloce e jonica) se queste ultime sono passanti e comunque prima che i treni sulle linee veloci siano partiti. La situazione inversa invece si verifica per le partenze in quanto i treni delle linee secondarie partono sempre dopo che sono arrivati i treni che viaggiano sulle linee principali. Questa scansione temporale degli arrivi e delle partenze, organizzata in funzione del livello gerarchico delle linee, consente di garantire trasbordi veloci ed efficaci (ovviamente in condizioni di orario non perturbato da ritardi).

Le due immagini successive, entrambe riferite alla rete RFI ed al giorno feriale tipo del 2019, mostrano, rispettivamente, il numero di coppie di treni regionali in transito sulle diverse linee (treni di competenza sia della Regione Calabria che delle Regioni Campania e Basilicata) e il numero di corse tra le singole stazioni (solo treni di competenza della Regione Calabria).

In particolare, nella prima delle due immagini sono rappresentate anche le 5 coppie giornaliere, di competenza delle regioni Campania e Basilicata, che viaggiano sulla linea Sapri – Paola. Nella seconda immagine tali treni di competenza delle regioni Campania e Basilicata, non sono rappresentati. A questa seconda immagine sono riferiti i servizi monitorati da Trenitalia sulla base dei quali è stata fatta l'analisi di frequentazione delle stazioni mostrata più avanti nel documento.

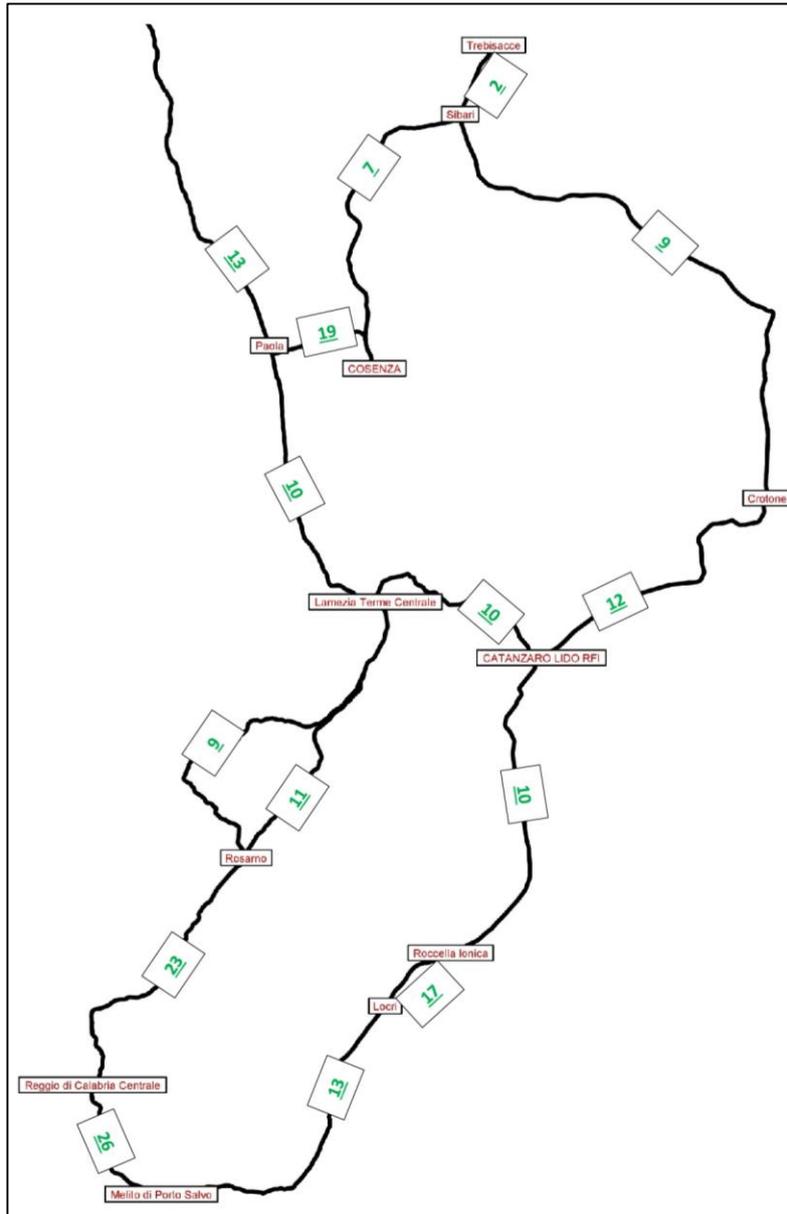


Figura 28: Numero di coppie di treni regionali in transito sulla rete RFI nel giorno feriale tipo del 2019 (sia di competenza della Regione Calabria sia delle Regioni Campania e Basilicata)

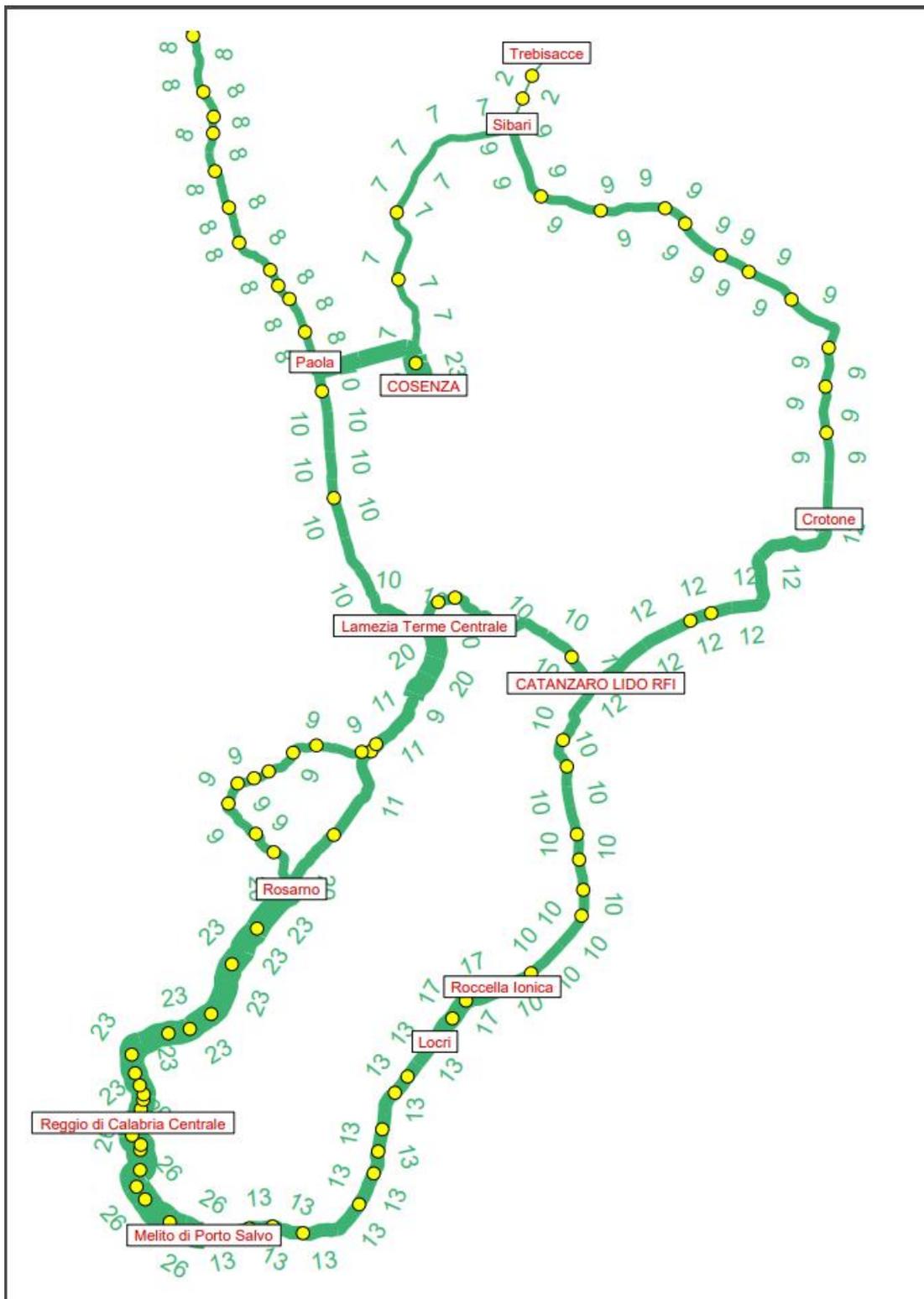


Figura 29: Servizi Trenitalia DR Calabria - Numero corse nel giorno feriale tipo novembre 2019. (n.b.: sulla linea Paola - Sapri viaggiano ulteriori 5 coppie di treni della D.R. Campania non rappresentati)

3.3.2 LA DOMANDA SULLA RETE R.F.I.

Riguardo i flussi, i servizi Trenitalia D.R. Calabria trasportano oltre 5 milioni/anno di utenti (*fonte: Osservatorio Mobilità anno 2019*). Dai dati di rilevazione periodica forniti dal gestore risulta che, sempre con riferimento all'anno 2019, periodo invernale si rilevano circa 16 mila passeggeri/giorno sui servizi D.R. Calabria; nel periodo estivo si rilevano circa 18 mila passeggeri/giorno sui servizi D.R. Calabria. Tali valori si sono ridotti fino 65% nel periodo Covid 2020.

La tabella successiva mostra i dati di frequentazione delle diverse stazioni ferroviarie calabresi (dati riferiti alla media dei viaggiatori in transito presso le stazioni nei 5 giorni feriali di una settimana del mese di novembre 2019, in periodo pre-Covid e, dato analogo rilevato nel mese di dicembre 2020, in periodo Covid). Per le sole stazioni comprese tra Praja a Mare e Paola (Praja a Mare, Scalea, Marcellina, Grisolia, Diamante, Belvedere M., Capo Bonifati, Cetraro, Acquappesa, Guardia P., Fuscaldo e Paola) il dato è parziale in quanto riferito a 16 dei 26 treni in transito nel giorno tipo, in quanto 10 treni sono di competenza di altre Regioni).

Tabella 12: *Frequentazione media stazioni della Calabria nel giorno feriale tipo del novembre 2019 (periodo pre Covid e dicembre 2020, periodo Covid) su treni regionali di competenza della Regione Calabria (elaborazioni su dati Trenitalia).*

Stazione	Passeggeri (saliti + discesi) /gg			Offerta treni /gg			Pax/Treno (saliti + discesi) / treno		
	2019	2020	Var %	2019	2020	Var %	2019	2020	Var %
Acquafredda	13	2	-85%	6	6	0%	2	0	-85%
Acquappesa	10	1	-92%	5	5	0%	2	0	-92%
Africo Nuovo	33	11	-66%	11	10	-9%	3	1	-63%
Amantea	331	130	-61%	20	20	0%	17	6	-61%
Ardore	67	26	-62%	12	11	-8%	6	2	-59%
Badolato	16	8	-53%	6	8	33%	3	1	-65%
Bagnara	789	272	-66%	46	46	0%	17	6	-66%
Belvedere Marittimo	159	46	-71%	16	16	0%	10	3	-71%
Bianco	271	129	-52%	26	26	0%	10	5	-52%
Botricello	159	64	-59%	24	23	-3%	7	3	-58%
Bova Marina	291	143	-51%	26	26	0%	11	5	-51%
Bovalino	409	185	-55%	26	26	0%	16	7	-55%
Brancaleone	245	96	-61%	26	26	0%	9	4	-61%
Briatico	63	29	-53%	18	18	0%	4	2	-53%
Calopezzati	41	16	-60%	18	17	-4%	2	1	-58%
Capo Bonifati	90	20	-78%	16	16	0%	6	1	-78%
Cariati	210	85	-60%	18	17	-4%	12	5	-58%
Castiglione Cosentino	1.410	411	-71%	46	47	3%	31	9	-72%
Catanzaro	75	18	-76%	20	21	7%	4	1	-77%
Catanzaro Lido Rfi	1.459	615	-58%	56	59	5%	26	10	-60%
Caulonia	18	6	-66%	6	8	33%	3	1	-75%

Stazione	Passeggeri (saliti + discesi) /gg			Offerta treni /gg			Pax/Treno (saliti + discesi) / treno		
	2019	2020	Var %	2019	2020	Var %	2019	2020	Var %
Cetraro	127	28	-78%	16	16	0%	8	2	-78%
Cirò	185	85	-54%	18	17	-4%	10	5	-52%
Condofuri Marina	58	31	-47%	12	12	0%	5	3	-47%
Corigliano Calabro	182	48	-73%	18	17	-4%	10	3	-72%
Cosenza	985	364	-63%	44	46	5%	22	8	-65%
Cropani	133	41	-69%	24	23	-3%	6	2	-68%
Crotone	670	263	-61%	24	23	-3%	28	11	-59%
Crucoli	96	28	-71%	18	17	-4%	5	2	-70%
Diamante Buonvicino	167	50	-70%	16	16	0%	10	3	-70%
Favazzina	37	4	-89%	24	23	-4%	2	0	-89%
Ferruzzano	24	7	-69%	11	11	0%	2	1	-69%
Fuscaldo	87	17	-80%	14	14	0%	6	1	-80%
Gioia Tauro Rfi	1.118	433	-61%	46	46	0%	24	9	-61%
Gioiosa Jonica	323	138	-57%	34	36	6%	10	4	-60%
Grisolia-Santa Maria	26	7	-74%	9	9	0%	3	1	-74%
Guardavalle	17	9	-48%	6	8	33%	3	1	-61%
Guardia Piemontese Marina	69	23	-67%	14	14	0%	5	2	-67%
Joppolo	47	11	-76%	18	18	0%	3	1	-76%
Lamezia Terme Centrale	1.953	685	-65%	60	62	4%	33	11	-66%
Lamezia Terme-Nicastro	416	112	-73%	20	21	7%	21	5	-75%
Lamezia Terme-Sambiase	130	20	-85%	20	21	7%	6	1	-86%
Locri	551	221	-60%	34	36	6%	16	6	-62%
Mandatoriccio-Campana	30	13	-57%	18	17	-4%	2	1	-55%
Maratea	193	22	-89%	16	16	0%	12	1	-89%
Marcellina-Verbicario-Orsomarso	137	21	-85%	12	12	0%	11	2	-85%
Marina Di Maratea	18	2	-87%	8	8	0%	2	0	-87%
Marina Di San Lorenzo	22	10	-54%	10	9	-10%	2	1	-49%
Melito Di Porto Salvo	1.095	469	-57%	52	54	4%	21	9	-59%
Mileto	42	6	-86%	8	8	0%	5	1	-86%
Mirto-Crosia	146	72	-50%	18	17	-4%	8	4	-48%
Monasterace-Stilo	195	104	-47%	20	22	10%	10	5	-52%
Montepaone-Montauro	13	5	-64%	5	7	40%	3	1	-74%
Motta San Giovanni-Lazzaro	201	44	-78%	38	39	3%	5	1	-79%
Nicotera	120	50	-58%	18	18	0%	7	3	-58%
Palizzi Marina	62	32	-49%	12	12	0%	5	3	-49%
Palmi	362	134	-63%	46	46	0%	8	3	-63%
Paola	2.040	782	-62%	46	48	4%	44	16	-63%
Parghelia	51	15	-71%	18	18	0%	3	1	-71%
Pizzo	43	16	-62%	18	18	0%	2	1	-62%
Praja-Ajeta-Tortora	446	115	-74%	16	16	0%	28	7	-74%
R.C.Aeroporto	31	4	-88%	20	22	10%	2	0	-89%
Reggio Di Calabria Archi	74	26	-65%	24	28	15%	3	1	-70%

Stazione	Passeggeri (saliti + discesi) /gg			Offerta treni /gg			Pax/Treno (saliti + discesi) / treno		
	2019	2020	Var %	2019	2020	Var %	2019	2020	Var %
Reggio Di Calabria Bocale	69	9	-87%	20	22	10%	3	0	-88%
Reggio Di Calabria Catona	194	63	-68%	24	28	15%	8	2	-72%
Reggio Di Calabria Centrale	2.908	1.122	-61%	80	87	8%	36	13	-64%
Reggio Di Calabria Gallico	151	57	-62%	24	28	15%	6	2	-67%
Reggio Di Calabria Lido	1.379	380	-72%	46	52	12%	30	7	-75%
Reggio Di Calabria Omeca	410	178	-57%	49	51	4%	8	3	-58%
Reggio Di Calabria Pellaro	476	128	-73%	39	40	3%	12	3	-74%
Reggio Di Calabria Pentimele	48	15	-69%	23	27	16%	2	1	-73%
Reggio Di Calabria San Gregorio	47	12	-74%	21	23	10%	2	1	-77%
Reggio Di Calabria Santa Caterina	67	18	-73%	24	28	15%	3	1	-76%
Ricadi	111	59	-47%	18	18	0%	6	3	-47%
Roccella Ionica	410	163	-60%	34	36	6%	12	5	-62%
Rosarno	1.471	609	-59%	64	63	-2%	23	10	-58%
Rossano	334	126	-62%	18	17	-4%	19	7	-61%
Saline Di Reggio	231	84	-63%	34	36	6%	7	2	-65%
San Lucido Marina	24	3	-86%	4	4	0%	6	1	-86%
San Marco Roggiano	102	26	-74%	14	13	-6%	7	2	-73%
Santa Caterina Dello Jonio	1	0	-100%	1	0	-100%	1	0	-100%
Santa Domenica	79	44	-45%	18	18	0%	4	2	-45%
Sapri	463	116	-75%	16	16	0%	29	7	-75%
Scalea-Santa Domenica Talao	431	94	-78%	16	16	0%	27	6	-78%
Scilla	359	97	-73%	46	46	0%	8	2	-73%
Sibari	473	174	-63%	35	30	-13%	14	6	-58%
Siderno	400	185	-54%	34	36	6%	12	5	-56%
Soverato	261	113	-57%	20	22	10%	13	5	-61%
Strongoli	52	16	-69%	18	17	-4%	3	1	-68%
Torano-Lattarico	89	12	-86%	14	13	-6%	6	1	-86%
Torre Melissa	62	15	-77%	17	16	-4%	4	1	-76%
Trebisacce	18	0	-100%	4	0	-100%	5	0	-100%
Tropea	200	87	-57%	18	18	0%	11	5	-57%
Vibo Marina	67	42	-37%	18	18	0%	4	2	-37%
Vibo Valentia Pizzo	578	183	-68%	22	22	0%	26	8	-68%
Villa San Giovanni	1.791	634	-65%	46	52	12%	39	12	-68%
Villapiana Lido	8	0	-100%	3	0	-100%	3	0	-100%
Villapiana-Torre Cerchiara	9	0	-100%	3	0	-100%	3	0	-100%
Zambrone	48	12	-74%	18	18	0%	3	1	-74%
Totale	32.704	11.754	-64%	2.274	2.326	2%	14	5	-65%

3.3.3 L'OFFERTA DI SERVIZI SULLA RETE DI FERROVIE DELLA CALABRIA

Sulla linea, interamente a scartamento ridotto, di Ferrovie della Calabria (FdC), come già anticipato si sviluppava il collegamento tra Cosenza e Catanzaro Lido che è interrotto a seguito di eventi franosi. Per cui attualmente i servizi offerti si svolgono esclusivamente sulle linee Cosenza-Rogliano e Soveria Mannelli-Catanzaro Lido.

La tabella e l'immagine successiva mostrano i servizi presenti sul territorio e il numero di corse nel giorno feriale scolastico tipo.

Tabella 13: Coppie di corse, per linea, dei Servizi ferroviari eserciti da Ferrovie della Calabria (elaborazioni su dati Ferrovie della Calabria 2018).

Linea	Giorno Scolastico [nr. coppie di corse/gg]	Giorno non scolastico [nr. coppie di corse/gg]
Rogliano - Cosenza	19	16
Rogliano - Soveria Mannelli (serv. Auto Sost)	4	4
Soveria Mannelli - Catanzaro città	15	14
Catanzaro città - Catanzaro Lido	26	26

Tabella 14: Coppie di corse, per tratta, dei Servizi ferroviari eserciti da Ferrovie della Calabria (elaborazioni su dati Ferrovie della Calabria 2018)

Tratta	Giorno Scolastico [nr. coppie di corse/gg]	Giorno non scolastico [nr. coppie di corse/gg]
Cosenza - Cosenza Centro	31	25
Cosenza Centro - Rogliano	19	16
Rogliano- Rogliano Serra	19	13
Rogliano Serra - Marzi	15	4
Rogliano - Soveria Mannelli (Bus Sostitutivi)	4	4
Soveria Mannelli - Catanzaro Città	15	14
Catanzaro Città - Catanzaro Lido	26	26

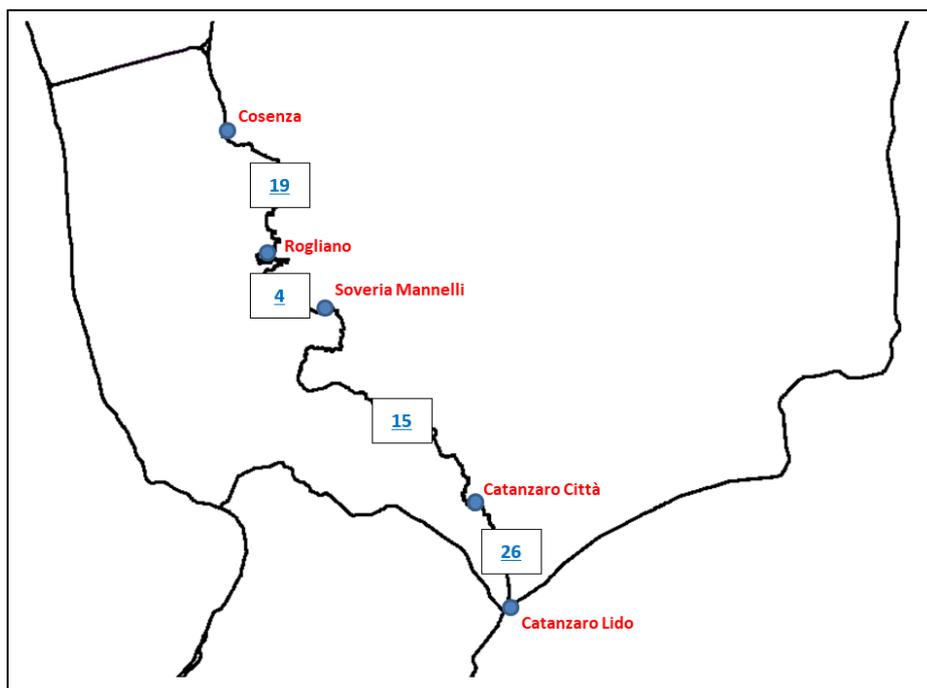


Figura 30: Offerta ferroviaria di Ferrovie della Calabria (coppie di corse/giorno scolastico 2018)

3.3.4 LA DOMANDA SULLA RETE DI FERROVIE DELLA CALABRIA

Su vettori FdC viaggiano complessivamente circa 995 mila passeggeri all'anno (fonte: Osservatorio Mobilità anno 2019).

La tabella successiva mostra il numero e la tipologia dei titoli di viaggio venduti nel 2019 relativamente ai servizi ferroviari di Ferrovie della Calabria.

Tabella 15: Titoli di viaggio venduti nel 2019 relativamente ai servizi ferroviari di Ferrovie della Calabria

Titolo di viaggio	Tipo tariffa	Importo titolo di viaggio [€]	Quantità titoli di viaggio utilizzati
A corsa semplice	Ordinario	3	8.350
Abbonamenti giornalieri / settimanali	Ordinario	21	13
A corsa semplice	Ordinario	1,8	106.281
A corsa semplice	Ordinario	2,4	39.496
A corsa semplice	Ordinario	3,4	657
A corsa semplice	Ordinario	3,7	795
A corsa semplice	Ordinario	4	792
A corsa semplice	Ordinario	4,3	339
A corsa semplice	Ordinario	4,6	11
A corsa semplice	Ordinario	4,9	80
A corsa semplice	Ordinario	5,2	2
A corsa semplice	Ordinario	5,5	13

Titolo di viaggio	Tipo tariffa	Importo titolo di viaggio [€]	Quantità titoli di viaggio utilizzati
A corsa semplice	Ordinario	5,9	1
A corsa semplice	Ordinario	6,4	8
A corsa semplice	Ordinario	7,4	3
Abbonamenti mensili / annuali	Ordinario	12	5
Abbonamenti mensili / annuali	Ordinario	5	5
Abbonamenti mensili / annuali	Ordinario	7,5	35
Abbonamenti mensili / annuali	Ordinario	9,5	27
Abbonamenti mensili / annuali	Ordinario	24,2	4.008
Abbonamenti mensili / annuali	Ordinario	35,6	4.579
Abbonamenti mensili / annuali	Ordinario	47	1.466
Abbonamenti mensili / annuali	Ordinario	50	844
Abbonamenti mensili / annuali	Ordinario	58	284
Abbonamenti mensili / annuali	Ordinario	58,4	432
Abbonamenti mensili / annuali	Ordinario	69,8	26
Abbonamenti mensili / annuali	Ordinario	77,2	1
Abbonamenti giornalieri / settimanali	Ordinario	7,2	3.130
Abbonamenti giornalieri / settimanali	Ordinario	10,6	4.197
Abbonamenti giornalieri / settimanali	Ordinario	14	1.515
Abbonamenti giornalieri / settimanali	Ordinario	17,6	219
A corsa semplice	Ordinario	1,2	96.940

3.4 QUADRO SINOTTICO DEI SERVIZI FERROVIARI

Si elencano, di seguito le informazioni relative al servizio ferroviario offerto, per l'annualità 2019, dalle due società operanti sul territorio.

Tabella 16: Quadro sinottico servizi ferroviari 2019

Società	Servizi ferroviari programmati [treno*Km/anno]	Servizi ferroviari effettivi [treno*Km/anno]	Corse effettuate [corse/anno]	Passeggeri trasportati [pax/anno]	Corrispettivo a consuntivo [€/anno]	Posti offerti [posti*Km]	Lunghezza linee [Km]
Trenitalia S.p.A.	6.281.043	6.230.858	58.719	5.147.542	74.674.028	814.456.651	852
Ferrovie della Calabria	841.699	833.796	41.185	995.104	22.100.000	59.282.841	84
Totale	7.122.742	7.064.654	99.904	6.142.646	96.774.028	873.739.492	936

Entrambi i servizi hanno sviluppato anche delle percorrenze auto sostitutive che, nel 2019, sono state pari a circa 409 mila bus*km per Trenitalia e 297 mila bus*km per Ferrovie della Calabria.

Di seguito si riportano le principali caratteristiche in termini di offerta (percorrenze e corrispettivo) e domanda (passeggeri e ricavi) del servizio ferroviario (comprensivo della quota di servizi auto sostitutivi).

Tabella 17: Servizi ferroviari Trenitalia 2019: confronto tra corrispettivo e ricavi (compresi servizi auto-sostitutivi)

Voce di costo	Percorrenze [veicoli*Km]	Corrispettivo totale iva escl. [€]	Corrispettivo. totale iva incl. [€]	Passeggeri [pax/anno]	Ricavo totale iva incl [€]
Percorrenze	6.640.038 (di cui 409.382 bus sostitutivi)	61.458.271	67.604.098	5.147.542	10.127.573
Gestione, manutenzione ed altri costi		13.215.757	14.537.333		
Totale	6.640.038	74.674.028	82.141.431	5.147.542	10.127.573

Tabella 18: Servizi ferroviari Ferrovie della Calabria 2019: confronto tra corrispettivo e ricavi (compresi servizi auto-sostitutivi)

Voce di costo	Percorrenze (veicoli* km)	Corrispettivo totale iva escl. [€]	Corrispettivo. totale iva incl. [€]	Passeggeri (pax/anno)	Ricavo. totale iva incl [€]
Percorrenze	1.130.760 (di cui 296.964 bus sostitutivi)	10.358.908	11.394.799	995.104	859.586
Gestione, manutenzione ed altri costi		11.741.092	12.915.201		
Totale	1.130.760	22.100.000	24.310.000	995.104	859.586

3.5 PRINCIPALI INDICATORI ANNO 2020 E CONFRONTO 2019

In questo paragrafo si propone un confronto tra le annualità 2019 pre-Covid e 2020 Covid dei principali indicatori economici e trasportistici sulla base dei dati direttamente trasmessi all'amministrazione regionale o caricati sulla piattaforma dell'Osservatorio del TPL alla voce "Gestione Mancati Ricavi COVID".

In particolare, la tabella e il relativo diagramma successive mostrano, rispettivamente per Trenitalia e per Ferrovie della Calabria, i principali dati relativi alla produzione (percorsenze chilometriche e corrispettivo), ed alla domanda soddisfatta (ricavi e passeggeri). Si nota come, per entrambe le imprese ferroviarie, per effetto della crisi pandemica si è registrata nell'anno 2020 una riduzione compresa tra il 50% e il 60% per ricavi e i passeggeri trasportati a fronte di una riduzione dell'offerta che, per Trenitalia si è attestata al 17% circa e per Ferrovie della Calabria al 32% circa.

Tabella 19: Servizi ferroviari Trenitalia: Confronto 2019 – 2020 dei principali indicatori trasportistici dichiarati dai gestori

Voce	udm	Anno 2019	Anno 2020	Variazione
Produzione complessiva programmata	treni*km/anno	6.281.043	6.474.906	3,09%
Produzione effettiva	treni*km/anno	6.230.858	5.193.981	-16,64%
Corrispettivo complessivo erogato a consuntivo	€/anno	74.674.028	75.209.440	0,72%
Proventi da traffico da TDV aziendali	€/anno	9.935.190	4.962.654	-50,05%

Voce	udm	Anno 2019	Anno 2020	Variazione
Altri proventi	€/anno	192.383	7.384	-96,16%
Ricavi Complessivi	€/anno	10.127.573	4.970.038	-50,93%
Passeggeri Trasportati	pax/anno	5.147.542	2.368.327	-53,99%

Servizi Trenitalia: Indicatori biennio 2019 - 2020

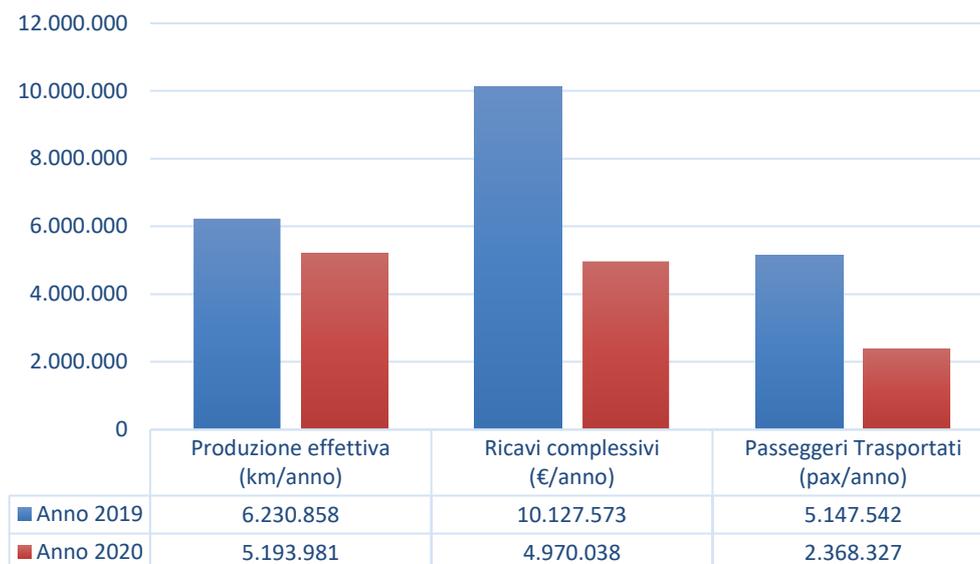


Figura 31: Servizi ferroviari Trenitalia: Confronto 2019 - 2020 dei principali indicatori trasportistici dichiarati dal gestore

Tabella 20: Servizi ferroviari Trenitalia: Confronto 2019 – 2020 dei principali indicatori trasportistici dichiarati dai gestori

Voce	udm	Anno 2019	Anno 2020	Variazione
Produzione complessiva programmata	treni*km/anno	841.700	841.700	0,00%
Produzione effettiva	treni*km/anno	833.797	567.083	-31,99%
Corrispettivo complessivo erogato a consuntivo	€/anno	20.986.384	21.345.084	1,71%
Proventi da traffico da TDV aziendali	€/anno	634.050	265.695	-58,10%
Passeggeri Trasportati	pax/anno	735.580	318.198	-56,74%

Servizi Ferrovie della Calabria: Indicatori biennio 2019 - 2020

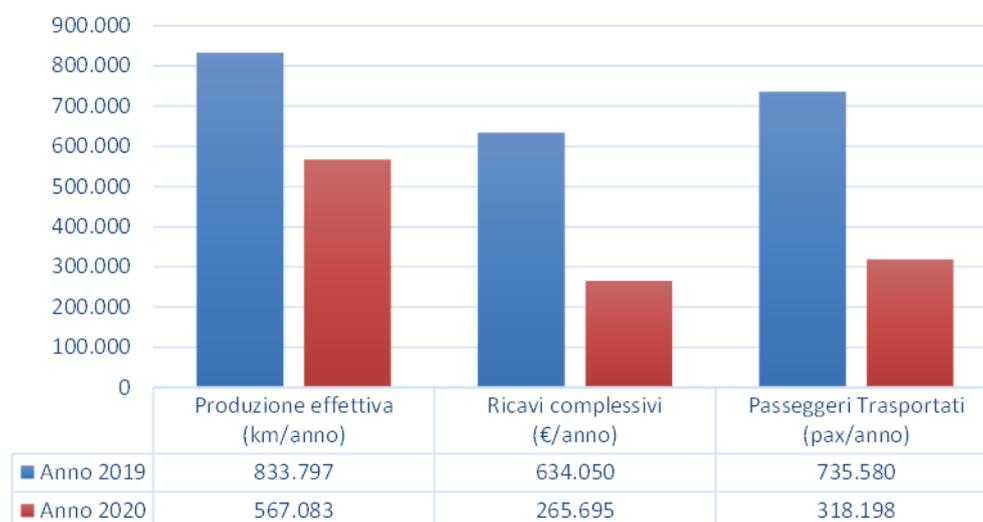


Figura 32: Servizi ferroviari Ferrovie della Calabria: Confronto 2019 - 2020 dei principali indicatori trasportistici dichiarati dal gestore

3.6 INTERSCAMBIO TRENO - BUS

Le linee ferroviarie e le corse su gomma garantiscono una maggiore accessibilità al territorio calabrese. Al fine di agevolare le utenze negli spostamenti, gli orari delle linee su gomma sono progettati per consentire l'interscambio treno-bus.

Di seguito si elencano i gestori dei servizi su gomma, con indicazione della relativa competenza sul territorio.

Stazione	Principali località collegate con servizi bus	Punto di partenza dei bus (distanza dalla stazione)	Gestore bus	Riferimento del gestore
Bovalino	Plati - San Luca - Natile	P.le Stazione	Mediterranea bus	www.mediterraneabus.com
Brancaleone	Motticella - Bruzzano Z.	P.le Stazione	Mediterranea bus	www.mediterraneabus.com
Castiglione Cosentino	Arcavacata (università della Calabria)	strada statale 19	Consorzio Autolinee Cosenza	www.consorzioautolinee.it
Castiglione Cosentino	Montalto Uff. - Rende - Lattarico	P.le Stazione	Consorzio Autolinee Cosenza	www.consorzioautolinee.it
Catanzaro Lido	Amaroni - Andali Palermi	P.le stazione	Autoservizi Ferrovie della Calabria	www.ferroviedellaCalabria.it
Cosenza	Rogliano (treno);	P.le Stazione		www.ferroviedellaCalabria.it

Stazione	Principali località collegate con servizi bus	Punto di partenza dei bus (distanza dalla stazione)	Gestore bus	Riferimento del gestore
	Soveria Mannelli (bus da Rogliano ore 8:05; 14:05; 18:30)		Autoservizi Ferrovie della Calabria	
Gioia Tauro	Taurianova – Cittanova Polistena – Cinquefrondi	P.le Stazione	Autoservizi Ferrovie della Calabria	www.ferroviedellaCalabria.it
Gioia Tauro	Palmi Città	P.le stazione	Autoservizi Ferrovie della Calabria	www.ferroviedellaCalabria.it
Guardia Piemontese Terme	San Fili – CS	P.le stazione	Autoservizi Preite	www.autoservizipreite.it
Locri	Portigliola – Antonimina Gerace	P.le Stazione	Mediterranea bus	www.mediterraneabus.com
Palmi	Palmi Città	P.le Stazione	Piana Palmi Multiservizi S. p. A.	www.ppmspa.it
Reggio Calabria centrale	Laganadi - Sant'Alessio Santo Stefano – Gambarie	P.le stazione	ATAM	www.atam.rc.it
Reggio Calabria centrale	città sud	P.le stazione	ATAM	www.atam.rc.it
Reggio Calabria centrale	città nord	P.za Garibaldi	ATAM	www.atam.rc.it
Reggio Calabria centrale	Università Mediterranea	P.za Garibaldi	ATAM	www.atam.rc.it
Rosarno	Villarosa - San Fili Melicucco – Polistena	P.le Stazione	Autoservizi Lirosi	www.lirosiautoservizi.com
Saline di Reggio C.	Fossato Jonico	P.le Stazione	Autolinee Tripodi	www.autolineetripodi.com
Vibo Valentia - Pizzo	Vibo Valentia	P.le stazione	Autoservizi Ferrovie della Calabria	www.ferroviedellaCalabria.it

4 ANALISI DELLA MOBILITÀ PRIVATA

L'analisi della mobilità privata è stata effettuata elaborando i dati dei flussi veicolari rilevati da ANAS relativamente al 2020 e in confronto con il 2019.

L'ANAS monitora costantemente il flusso veicolare con una rete di postazioni fisse che nel corso degli anni consente di effettuare anche analisi diacroniche.

I dati delle postazioni della rete di monitoraggio sono liberamente accessibili unitamente al Traffico Giornaliero Medio (d'ora in poi TGM), indicatore, quest'ultimo, che sintetizza in un unico dato il flusso veicolare che mediamente impegna l'arteria giornalmente. L'ANAS fornisce tale dato distinguendo tra veicoli leggeri e pesanti come somma delle due direzioni di marcia.

Globalmente, su scala nazionale, la rete di monitoraggio ANAS nel 2020 è risultata composta da 593 postazioni, delle quali 57 localizzate in Calabria. Di queste 55 erano presenti anche nella rete di monitoraggio del 2019 e pertanto possono costituire elemento di confronto diacronico.

Tabella 21: TGM rilevato sulle sezioni stradali monitorate da ANAS nel 2020 sul territorio regionale (elaborazione su dati da fonte ANAS)

Postazione ANAS (tratta)	Strada	Provincia	Comune	TGM Leggeri 2020	TGM Pesanti 2020	TGM Totali 2020	TGM Totali 2019	Diff. TGM Totali
18014	A2	CS	Saracena	7.499	1.997	9.496	11.817	-19,64%
18013	A2	CS	Torano Castello	12.545	2.072	14.617	16.514	-11,49%
1894	A2	CS	Montalto Uffugo	15.051	2.653	17.704	22.985	-22,98%
1895	A2	CZ	Falerna	11.872	2.856	14.728	19.041	-22,65%
18003	A2	VV	FrancaVilla Angitola	15.173	2.629	17.802	21.020	-15,31%
720	SS106	RC	Reggio di Calabria	19.278	424	19.702	23.848	-17,39%
10000	SS106	RC	San Lorenzo	6.695	198	6.893	8.959	-23,06%
18031	SS106	RC	Brancaleone	3.357	100	3.457	4.410	-21,61%
721	SS106	RC	Bovalino	6.922	234	7.156	9.450	-24,28%
18025	SS106	CZ	Soverato	7.956	335	8.291	11.429	-27,46%
724	SS106	CZ	Staletti	15.270	457	15.727	20.945	-24,91%
725	SS106	KR	Cutro	7.042	483	7.525	9.482	-20,64%
900013	SS106	KR	Melissa	5.641	461	6.102	7.615	-19,87%
18022	SS106	CS	Crosia	6.372	503	6.875	8.444	-18,58%
18020	SS106	CS	Corigliano-Rossano	7.353	559	7.912	11.313	-30,06%
18005	SS106	CS	Villapiana	5.684	1.295	6.979	9.204	-24,17%
19111	SS106VAR	CS	Roseto Capo Spulico	4.244	1.210	5.454	7.229	-24,55%
19113	SS106VAR-A	CZ	Borgia	9.123	277	9.400	12.569	-25,21%
745	SS107	CS	Casali del Manco	2.213	126	2.339	3.273	-28,54%
3036	SS107	KR	Caccuri	3.480	132	3.612	4.932	-26,76%
752	SS108BIS	CS	Parenti	233	37	270	282	-4,26%
753	SS108BIS	CS	Aprigliano	461	24	485	427	13,58%
754	SS108BIS	CS	San Giovanni in Fiore	867	32	899	952	-5,57%
3167	SS109	CZ	Sorbo San Basile	501	2	503	665	-24,36%

Postazione ANAS (tratta)	Strada	Provincia	Comune	TGM Leggeri 2020	TGM Pesanti 2020	TGM Totali 2020	TGM Totali 2019	Diff. TGM Totali
313	SS18	VV	Pizzo	3.907	256	4.163	5.531	-24,73%
317	SS18	RC	Seminara	2.118	26	2.144	2.696	-20,47%
308	SS18	CS	Belvedere Marittimo	7.890	328	8.218	10.855	-24,29%
3385	SS18	CS	Cetraro	8.739	362	9.101	12.042	-24,42%
3421	SS18	CS	Falconara Albanese	5.593	322	5.915	7.885	-24,98%
3422	SS18	CZ	Nocera Terinese	6.312	408	6.720	9.116	-26,28%
314	SS18	VV	Vibo Valentia	15.474	439	15.913	19.610	-18,85%
18029	SS18	RC	Rosarno	4.692	90	4.782	6.597	-27,51%
315	SS18	RC	Rosarno	5.466	145	5.611	6.690	-16,13%
3174	SS182	VV	Vibo Valentia	3.944	290	4.234	5.165	-18,03%
1022	SS182	VV	Francica	455	11	466	570	-18,25%
1027	SS182	CZ	Torre di Ruggiero	80	2	82	99	-17,17%
1023	SS182	CZ	Chiaravalle Centrale	1.114	19	1.133	1.464	-22,61%
1024	SS182	CZ	Argusto	194	53	247	279	-11,47%
18026	SS182	CZ	Petrizzi	1.054	68	1.122	nd	nd
18024	SS280	CZ	Marcellinara	13.628	1.115	14.743	21.044	-29,94%
3017	SS283	CS	Acquappesa	3.641	103	3.744	5.145	-27,23%
18012	SS283	CS	Guardia Piemontese	1.868	76	1.944	2.501	-22,27%
18011	SS283	CS	San Marco Argentano	2.340	87	2.427	3.134	-22,56%
18010	SS283	CS	San Marco Argentano	6.394	371	6.765	8.751	-22,69%
18008	SS283	SC	Spezzano Albanese	2.886	961	3.847	4.899	-21,47%
19126	SS283VAR	CS	San Marco Argentano	2.301	84	2.385	3.187	-25,16%
18007	SS283VAR	CS	San Marco Argentano	2.367	68	2.435	3.681	-33,85%
3018	SS481	CS	Oriolo	1.115	7	1.122	1.456	-22,94%
18002	SS481	CS	Amendolara	882	12	894	nd	nd
18021	SS531	CS	Crosia	2.703	66	2.769	3.615	-23,40%
1720	SS531	CS	Calopezzati	1.023	23	1.046	1.376	-23,98%
3006	SS534	CS	Cassano all'Ionio	6.757	1.519	8.276	9.955	-16,87%
3001	SS616	CS	Altilia	2.257	129	2.386	3.058	-21,98%
3461	SS660	CS	Bisignano	1.687	55	1.742	2.395	-27,27%
900018	SS682	RC	Rosarno	10.313	688	11.001	14.049	-21,70%
3396	SS682	RC	Mammola	5.805	345	6.150	8.037	-23,48%
920017	SS740	RC	Reggio di Calabria	6.800	333	7.133	11.808	-39,59%

L'analisi dei dati di confronto sulle 55 sezioni monitorate sia nel 2019 che nel 2020 mostra una riduzione globale del TGM del 22% circa imputabile maggiormente alla riduzione dei veicoli leggeri (-23%) che dei veicoli pesanti (-11%), segno che in periodo di globalmente il traffico pesante ha subito meno le restrizioni imposte alla mobilità. Una ulteriore distinzione può essere proposta per il tipo di strada, evidenziando come le cinque sezioni presenti sulla rete autostradale abbiano registrato un calo medio del 18% circa (dovuto al -20% dei leggeri e -6% dei pesanti) inferiore a quello registrato sulle restanti 50 sezioni ubicate sulla viabilità statale che risulta globalmente pari

al -24% circa. Anche in questo caso i dati mostrano come la mobilità di lungo raggio, autostradale, ha subito un impatto minore rispetto a quella locale soprattutto nel settore della distribuzione delle merci (mezzi pesanti).

Nella tabella successiva sono riepilogati i dati medi per autostrada e strade statali posti a confronto tra le due annualità analizzate.

Tabella 22: confronto TGM 2020 Vs TGM 2019 sulle sezioni stradali monitorate da ANAS sul territorio regionale in entrambe le annualità (elaborazione su dati da fonte ANAS); dato medio su più sezioni.

Tipo strada	TGM Leggeri 2020	TGM Pesanti 2020	TGM Totali 2020	TGM Leggeri 2019	TGM Pesanti 2019	TGM Totali 2019	Diff. TGM Leggeri	Diff. TGM Pesanti	Diff. TGM Totali
Autostrade (media su 5 sezioni)	12.428	2.441	14.869	15.679	2.597	18.275	-20,73%	-5,98%	-18,64%
Strade Statali (media su 50 sezioni)	5.051	313	5.365	6.675	367	7.042	-24,33%	-14,63%	-23,83%
Totale (media su 55 sezioni)	5.722	507	6.229	7.494	570	8.064	-23,65%	-11,04%	-22,76%

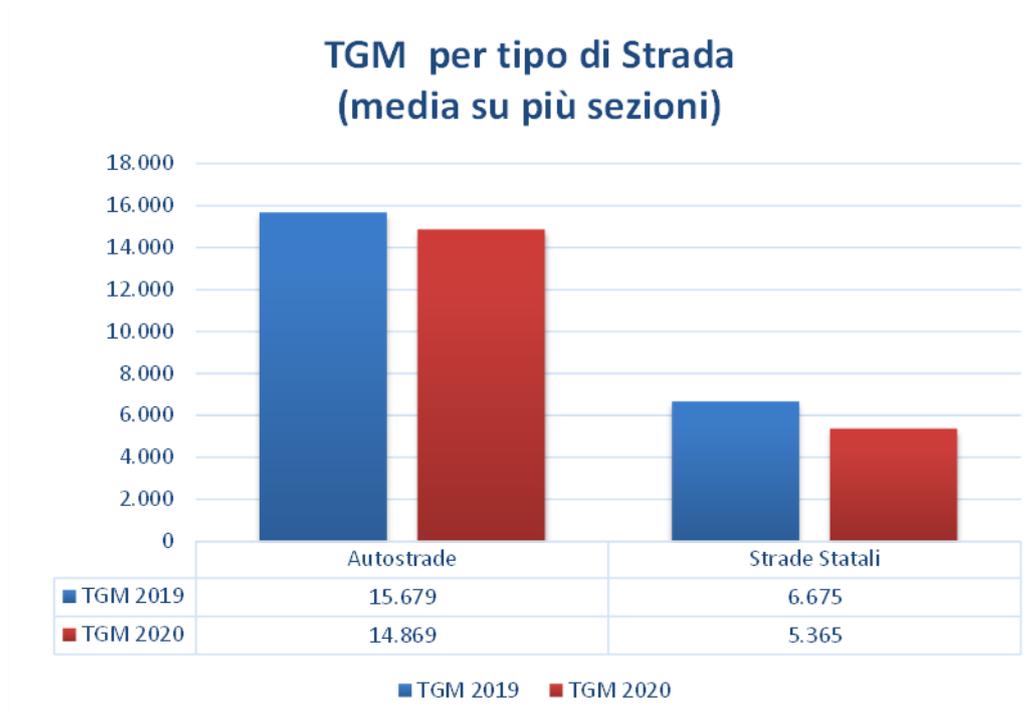


Figura 33: Confronto TGM 2020 Vs TGM 2019 sulle sezioni stradali monitorate da ANAS sul territorio regionale in entrambe le annualità (elaborazione su dati da fonte ANAS); dato medio su più sezioni.

Una ulteriore analisi di dettaglio consente di porre a confronto il TGM del 2020 rispetto a quello del 2019 rispetto ai valori medi per le diverse strade statali. Si può così fornire un valore medio, inteso come indicatore sintetico, di ogni strada statale sulla quale sono stati effettuati più rilievi.

Tabella 23: confronto TGM 2020 Vs TGM 2019 sulle sezioni stradali monitorate da ANAS sul territorio regionale in entrambe le annualità (elaborazione su dati da fonte ANAS); dato medio su più sezioni.

Tipo strada	TGM Leggeri 2020	TGM Pesanti 2020	TGM Totali 2020	TGM Leggeri 2019	TGM Pesanti 2019	TGM Totali 2019	Diff. TGM Leggeri	Diff. TGM Pesanti	Diff. TGM Totali
SS106 (media su 13 sezioni)	8.072	503	8.575	10.572	574	11.146	-23,64%	-12,43%	-23,07%
SS18 (media su 9 sezioni)	6.688	264	6.952	8.677	325	9.002	-22,93%	-18,82%	-22,78%
SS283 (media su 7 sezioni)	3.114	250	3.364	4.177	294	4.471	-25,45%	-15,01%	-24,77%
SS182 (media su 5 sezioni)	1.157	75	1.232	1.428	88	1.515	-18,94%	-14,38%	-18,67%
SS108BIS (media su 3 sezioni)	520	31	551	529	24	554	-1,70%	27,40%	-0,42%
SS107 (media su 2 sezioni)	2.847	129	2.976	3.927	176	4.103	-27,51%	-26,70%	-27,47%
SS531 (media su 2 sezioni)	1.863	45	1.908	2.443	53	2.496	-23,74%	-15,24%	-23,56%
SS682 (media su 2 sezioni)	8.059	517	8.576	10.377	667	11.043	-22,33%	-22,51%	-22,34%
Altre strade statali (media su 7 sezioni)	4.678	451	5.129	6.682	515	7.197	-30,00%	-12,32%	-28,73%
Totale (media su 50 sezioni)	5.051	313	5.365	6.675	367	7.042	-24,33%	-14,63%	-23,83%

Nelle immagini successive è mostrata l'ubicazione delle postazioni rilevate nel 2020 sul territorio regionale.

TGM sulle principali strade (media su più sezioni)

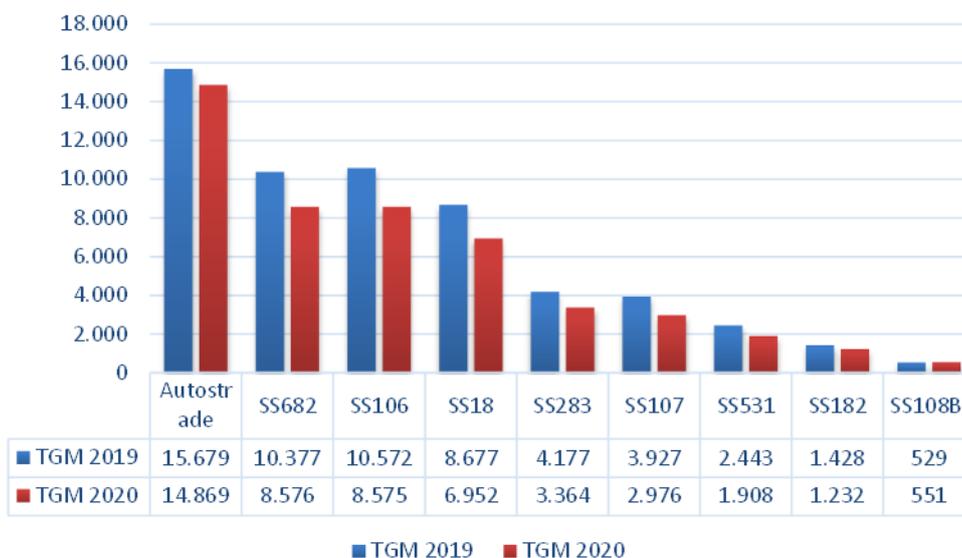


Figura 34: Confronto TGM 2020 Vs TGM 2019 sulle sezioni stradali monitorate da ANAS sul territorio regionale in entrambe le annualità (elaborazione su dati da fonte ANAS); dato medio su più sezioni.



Figura 35: Ubicazione delle sezioni stradali monitorate da ANAS nel 2020 sul territorio regionale (elaborazione su dati da fonte ANAS)

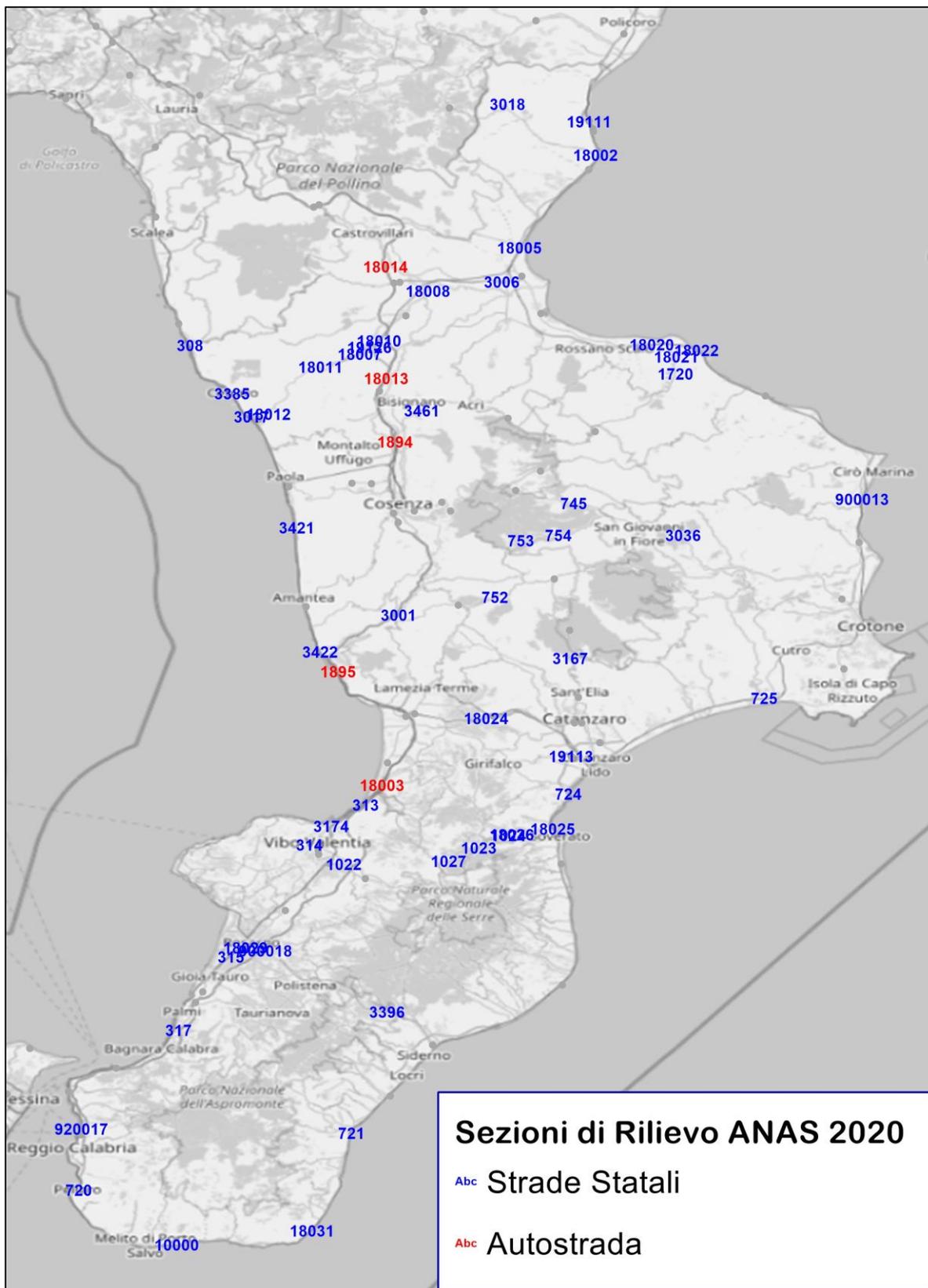


Figura 36: Postazioni (tratte) delle sezioni stradali monitorate da ANAS nel 2020 sul territorio regionale (elaborazione su dati da fonte ANAS)

5 IL TRAFFICO AEROPORTUALE

Il trasporto aereo è stato uno dei settori più colpiti dalla crisi innescata dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 e i dati di traffico 2020 risultano fortemente influenzati dalle misure restrittive introdotte a livello nazionale per il contenimento della pandemia in atto.

La lettura dei dati di traffico 2020 non può prescindere da una ricognizione dei provvedimenti normativi che, allo scopo di contenere il dilagare della pandemia da COVID-19, hanno disposto riduzioni, soppressioni e limitazioni dei servizi di trasporto aereo negli aeroporti aperti al traffico commerciale.

In particolare, nel corso del primo semestre del 2020 sono stati adottati (Tabella 24):

- il **Decreto Interministeriale n. 112 del 12 marzo 2020**, che ha individuato gli aeroporti presso i quali continua ad essere garantito il trasporto aereo;
- il **Decreto Interministeriale n. 117 del 14 marzo 2020**, che ha previsto soppressioni e riduzioni di servizi aerei da e per la Sardegna;
- il **Decreto Interministeriale n. 118 del 14 marzo 2020**, che ha previsto soppressioni e riduzioni di servizi aerei da e per la Sicilia;
- il **Decreto Interministeriale n. 127 del 24 marzo 2020**, che ha prorogato fino al 2 aprile l'efficacia dei D.I. precedentemente adottati;
- il **Decreto Interministeriale n. 145 del 3 aprile 2020**, che ha prorogato fino al 13 aprile l'efficacia dei D.I. precedentemente adottati;
- il **Decreto Interministeriale n. 153 del 12 aprile 2020**, che ha disposto la continuazione delle misure di riduzione e soppressione di cui ai D.I. precedentemente adottati;
- il **Decreto Interministeriale n. 183 del 29 aprile 2020**, che ha rimodulato le limitazioni disposte con D.I. n. 153/2020 in ragione delle nuove esigenze intervenute;
- il **Decreto Interministeriale n. 194 del 5 maggio 2020**, che ha rimodulato le misure di riduzione e soppressione dei servizi di trasporto aereo previste dal D.I. n. 153/2020 come modificato dal D.I. n. 183/2020;
- il **Decreto Interministeriale n. 207 del 17 maggio 2020**, che ha disposto nuove misure di riduzione, soppressione e limitazione nei servizi di trasporto aereo;
- il **Decreto Interministeriale n. 227 del 2 giugno 2020**, che ha disposto nuove misure di riduzione, soppressione e limitazione nei servizi di trasporto aereo;
- il **Decreto Interministeriale n. 231 del 4 giugno 2020**, che ha introdotto nuove misure volte alla riapertura dei collegamenti aerei per il trasporto dei passeggeri da e per la Sardegna;
- il **Decreto Interministeriale n. 245 del 14 giugno 2020**, che ha disposto nuove misure di razionalizzazione del trasporto aereo fino alla data del 14 luglio 2020.

In base ai decreti elencati, l'aeroporto di Lamezia Terme è stato l'unico scalo integralmente operativo. Successivi provvedimenti normativo-regolamentari hanno disposto specifiche limitazioni per i voli aventi origine/destinazione da/verso alcuni Stati e territori esteri, sia interni all'UE che

esterni, nonché apposite misure organizzative da attuare negli aeroporti al fine di consentire il passaggio alla successiva fase di ripresa dell'operatività nell'ottica del contenimento del contagio ma non sono state più previste misure generalizzate di blocco dell'operatività aeroportuale.

Tabella 24: Limitazioni all'operatività degli scali calabresi aperti al traffico commerciale

Aeroporto	Operatività ex D.I. 112/2020 dal 12/03/2020 al 03/05/2020	Operatività ex D.I. 183/2020 dal 04/05/2020 al 17/05/2020	Operatività ex D.I. 194/2020 dal 05/05/2020 al 17/05/2020	Operatività ex D.I. 207/2020 dal 17/05/2020 al 02/06/2020	Operatività ex D.I. 227/2020 dal 02/06/2020 al 14/06/2020	Operatività ex D.I. 245/2020 dal 15/06/2020 al 14/07/2020
Crotone	scalo non operativo	scalo non operativo	solo AG	solo AG	solo AG	solo AG
Lamezia Terme	scalo operativo					
Reggio Calabria	scalo non operativo	scalo non operativo	solo AG	solo AG	solo AG	solo AG

5.1 IL TRAFFICO AEROPORTUALE REGIONALE

La Calabria è dotata di 3 aeroporti civili aperti al traffico commerciale nazionale e internazionale (aeroporto di Lamezia Terme, aeroporto di Reggio Calabria e aeroporto di Crotone) che si differenziano tra loro per classe di appartenenza, caratteristiche strutturali e servizi offerti.

Gli aeroporti di Lamezia Terme e Reggio Calabria fanno parte dello **SNIT11** (*Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti*) definito nel 2001 dal **Piano Generale dei Trasporti e della Logistica**; gli stessi aeroporti sono inoltre inseriti nel livello *comprehensive* della rete TEN-T (ovvero nello strato di base della rete TENT) definita a scala europea dal Regolamento (UE) 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013. Secondo il nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti, adottato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 25/09/2014, l'aeroporto di Lamezia Terme rientra tra gli 11 aeroporti nazionali strategici, mentre gli altri 2 aeroporti calabresi appartengono ai 26 aeroporti di interesse nazionale.

L'aeroporto di **Lamezia Terme** si colloca nella vasta pianura lametina in località S. Eufemia. Occupa una posizione strategica nel territorio regionale, ricadendo all'interno di un'area posta al centro della Calabria, caratterizzata da ampi spazi pianeggianti a disposizione ed attraversata da importanti infrastrutture stradali e ferroviarie (A2, SS 18 e SS 280, direttrice ferroviaria tirrenica, linea ferroviaria Lamezia Terme-Catanzaro). Il suo bacino di riferimento è molto vasto ed interessa l'intero territorio regionale; inoltre, grazie ad alcuni vettori *low cost* ed ai relativi collegamenti internazionali, il suo bacino di utenza si estende anche ad alcune province della Campania, della Basilicata, della Puglia e della Sicilia.

L'aeroporto è dotato di un'unica pista a due testate (10-28), lunga m. 3.017 e larga m. 45. La pista 28 è usata principalmente per i decolli (e gli atterraggi in caso di alto traffico o maltempo, essendo l'unica pista strumentale di precisione dell'aeroporto), mentre la pista 10 è utilizzata per gli atterraggi (e i decolli, quando il vento non consente il decollo per pista 28).

L'ente gestore dell'aeroporto è S.a.Cal. S.p.a. (Società Aeroportuale Calabrese), una società a capitale misto, con il 50,756 % delle azioni detenuto da soggetti pubblici e il rimanente da investitori privati.

S.a.Cal. S.p.a. coordina e gestisce l'intero aeroporto, pianifica e coordina lo sviluppo infrastrutturale dello scalo, cura la manutenzione e la pulizia, gestisce i controlli di sicurezza sui passeggeri in partenza, le aree parcheggio e la fornitura di servizi commerciali e pubblicitari attraverso concessione a terzi.

L'aeroporto **S. Anna di Crotona** (IATA: CRV, ICAO: LIBC) è collocato sull'altopiano di Isola Capo Rizzuto, a sud di Crotona (Km 15 dal capoluogo). Ricade in un'area ad elevata valenza ambientale e turistica, compresa tra la zona archeologica di Capo Colonna ed il promontorio di Capo Rizzuto, che delimita l'area marina protetta, uno dei principali parchi marini del Mediterraneo. Per la sua posizione geografica, l'aeroporto ha un bacino potenziale di utenza che comprende l'intera provincia di Crotona, la fascia ionica cosentina, parte dell'altopiano della Sila ed i comuni della provincia di Catanzaro che ricadono a nord del capoluogo calabrese; in tale area si conta una popolazione residente di circa 450.000 abitanti, che rappresenta circa il 25% dell'intera popolazione Calabrese. La struttura è dotata di una pista in asfalto lunga m. 2000 larga m. 45, con impianto ills per atterraggi anche in cattive condizioni climatiche e con scarsa visibilità.

Nell'estate del 2017, la gestione dell'aeroporto di Crotona, a seguito del fallimento della società "Aeroporto S. Anna S.p.A." che l'ha fondata nel 1993, è passata a S.a.Cal. S.p.A. (Società Aeroportuale Calabrese). L'aeroporto è tornato operativo il 30/11/2017. Con la successiva rinuncia dell'unica compagnia di volo "Fly Servus", lo scalo, pur formalmente aperto, non è stato servito da nessun volo di linea fino all'estate 2018.

Dal mese di giugno 2018, l'aeroporto ha ripreso i servizi operati dalla compagnia Ryanair che ha riattivato due voli nazionali per la stagione estiva per Bergamo e Pisa. Altri collegamenti, precisamente da Milano Bergamo e da Verona sono stati attivati, per la predetta annualità, dalla compagnia aerea "Albostar".

L'aeroporto di **Reggio Calabria** (*Aeroporto dello Stretto*) (IATA: REG, ICAO: LICR) è collocato lungo la costa che si affaccia sullo Stretto di Messina, nella zona sud della città reggina, in località Ravagnese e dista dal centro della città circa 4 chilometri. Il suo bacino potenziale di utenza è costituito dalle due città di Reggio Calabria e Messina e dai relativi territori provinciali, che ricoprono un'area con oltre 1,2 milioni di abitanti.

Dal 1981 alla fine del 2016 è stato gestito dalla Sogas S.p.A. (Società di Gestione dell'Aeroporto dello Stretto), nata nel marzo 1981 su iniziativa degli enti territoriali interessati: Camere di Commercio, Amministrazioni Comunali, Città Metropolitana di Reggio e provincia di Messina, e dalla Regione Calabria che ne deteneva la maggioranza. Da luglio del 2017 è gestito da S.a.Cal. S.p.a.

Sulla base dei report annuali pubblicati da **ENAC** (*Ente Nazionale per l'Aviazione Civile*) sono state condotte alcune analisi significative tenendo in considerazione i seguenti indicatori:

- **Passeggeri**², numero di passeggeri in partenza o in arrivo da uno scalo. Un passeggero che usufruisce di un collegamento nazionale dà luogo ad una unità-passeggero in partenza nello scalo di origine e di una unità-passeggero in arrivo in quello di destinazione, mentre in un collegamento internazionale dà luogo ad una sola unità di traffico nello scalo nazionale. Ne consegue che il traffico globale registrato negli scali nazionali deriva dal numero dei passeggeri che hanno viaggiato su tratte nazionali contati due volte, sommati a quelli che hanno viaggiato su tratte internazionali contati una sola volta.
- **Movimento**, decollo o atterraggio di un aeromobile su un aeroporto. Nella rilevazione del traffico aeroportuale l'arrivo e la partenza di uno stesso aeromobile danno luogo a due movimenti.

5.2 TRAFFICO ANNO 2020

Prima di analizzare i dati di traffico del 2020 è opportuno focalizzare l'attenzione delle analisi sull'andamento dei tre scali calabresi nel corso degli ultimi venti anni allo scopo di rappresentare i fenomeni che hanno interessato il sistema aeroportuale regionale.

La serie storica dei dati di traffico dell'aeroporto di **Crotone** (Figura 37) evidenzia un andamento altalenante nel corso degli ultimi 20 anni sia dei movimenti che del traffico passeggeri.

Durante tale periodo alla riduzione del numero di movimenti (-33%) ha corrisposto un aumento del numero di passeggeri pari al 44%. Il 2015 è stato l'anno che ha fatto registrare il volume massimo di utenti, anche se occorre ricordare che lo scalo è stato chiuso nel novembre 2016. Il 2019 aveva mostrato significativi segnali di ripresa.

² https://www.enac.gov.it/La_Comunicazione/Pubblicazioni/info-1512426776.html

Traffico aeroporto di Crotona

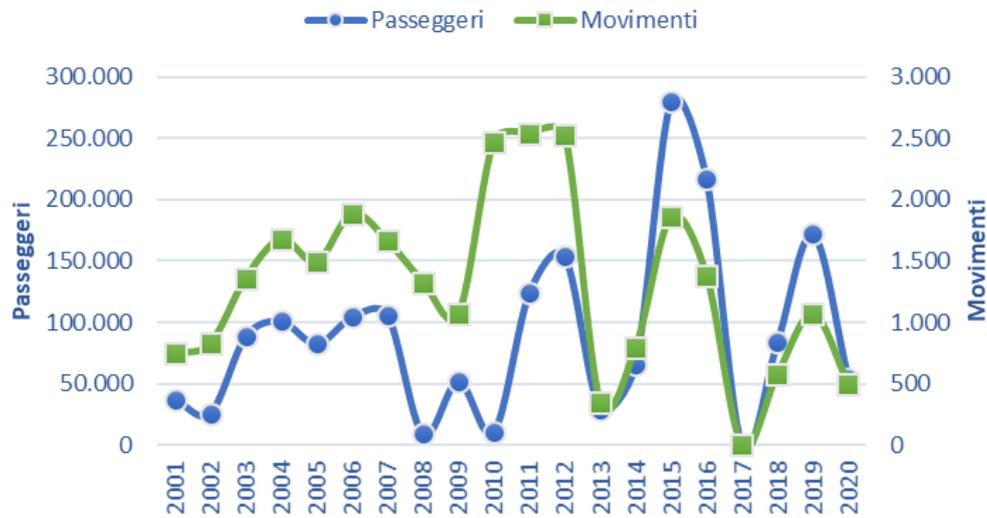


Figura 37: Serie storica traffico aeroporto di Crotona.

L'aeroporto di **Lamezia Terme** è il più grande e importante scalo della Calabria. In pochi anni, con il considerevole aumento del traffico passeggeri (Figura 38), si è consolidato quale grande e privilegiata porta d'accesso alla regione. Nel periodo 2001-2019 ha fatto registrare il raddoppio dei movimenti cui ha fatto seguito un incremento dell'utenza del 308%, raggiungendo il volume massimo di passeggeri nel corso del 2020 superando la soglia di 3 milioni di utenti.

Traffico aeroporto di Lamezia Terme

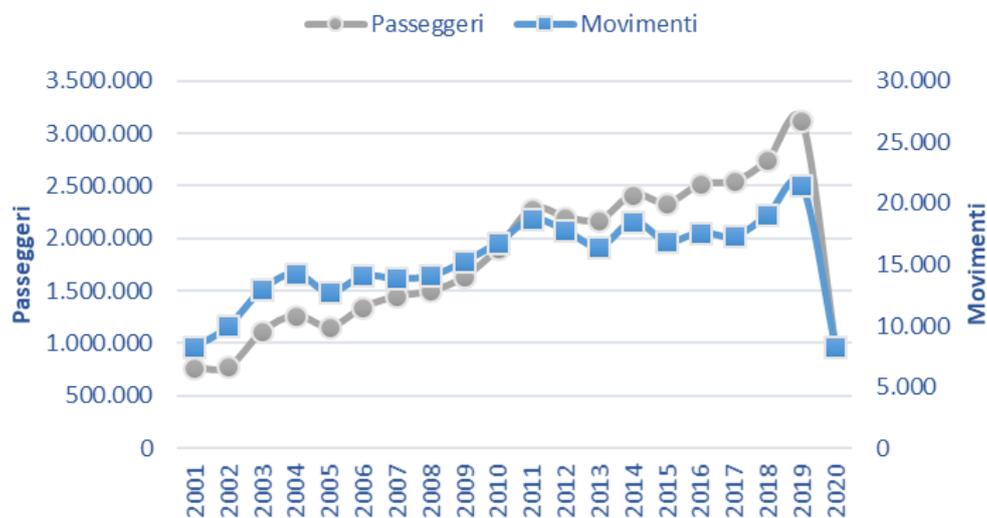


Figura 38: Serie storica traffico aeroporto di Lamezia Terme.

Nell'ultimo ventennio i movimenti dello scalo reggino (Figura 39) si sono ridotti del 45% attestandosi nel 2019 a circa 3397 unità. Tale situazione ha causato la riduzione del numero di passeggeri che si sono attesati al di sotto di 370.000 passeggeri nel corso del 2019. La limitata operatività del 2020 ha ridotto ulteriormente il numero di movimenti (-64%) dei flussi di passeggeri (-70%) rispetto all'anno precedente.

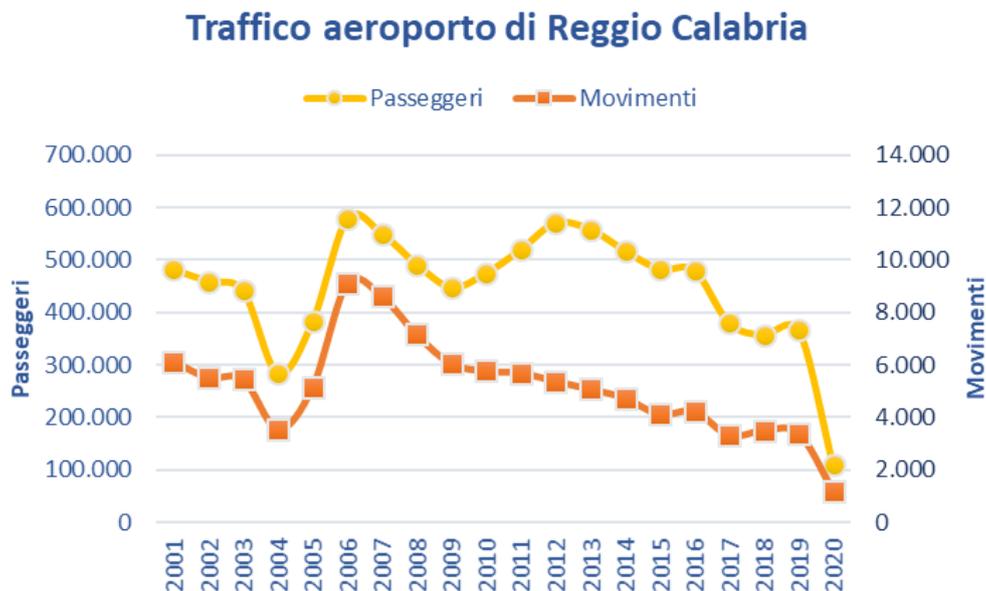


Figura 39: Serie storica traffico aeroporto di Reggio Calabria

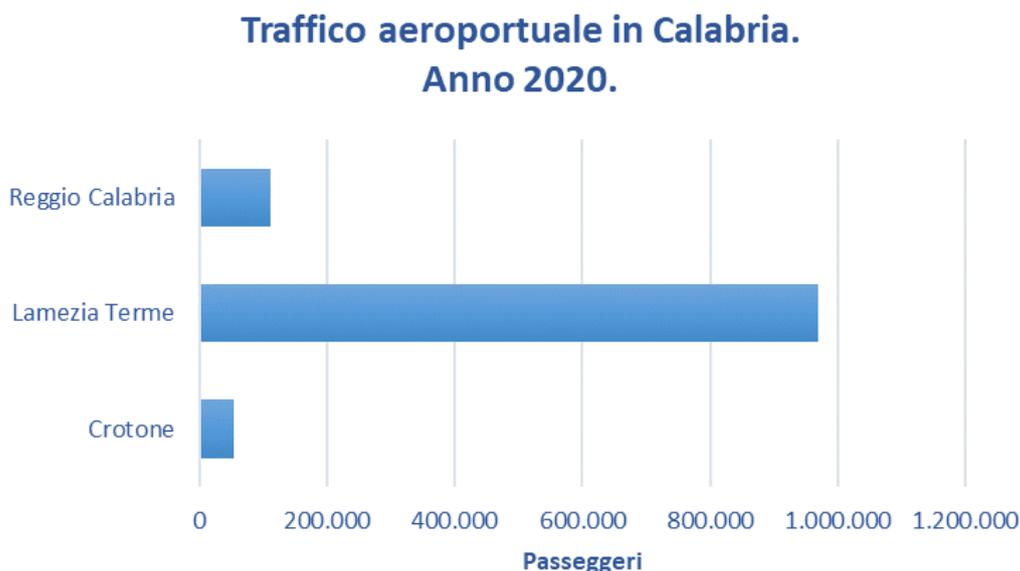


Figura 40: Traffico aeroportuale in Calabria (2020)

Il sistema aeroportuale calabrese chiude il 2020 con 9.954 movimenti e 781.859 passeggeri. L'aeroporto di Lamezia Terme si conferma lo scalo più importante della regione attraendo oltre il 87% dei passeggeri in arrivo o in partenza dalla Calabria (Figura 40), seguito dallo scalo dello Stretto con il 13%. Gli scali minori sono interessati da traffico nazionale, mentre lo scalo lametino è caratterizzato dal 24% di traffico internazionale.

Andamento mensile del traffico passeggeri. Anno 2020.

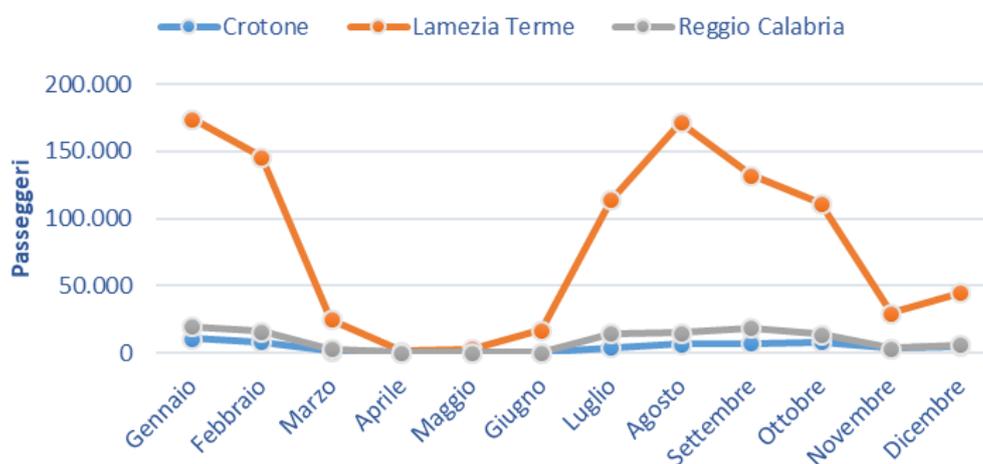


Figura 41: Andamento mensile dei passeggeri anno 2020

La distribuzione mensile passeggeri (Figura 41) consente di rilevare i fenomeni caratterizzanti il 2020, in linea con le premesse riassunte nella Tabella 24.

Confronto annuale traffico passeggeri.

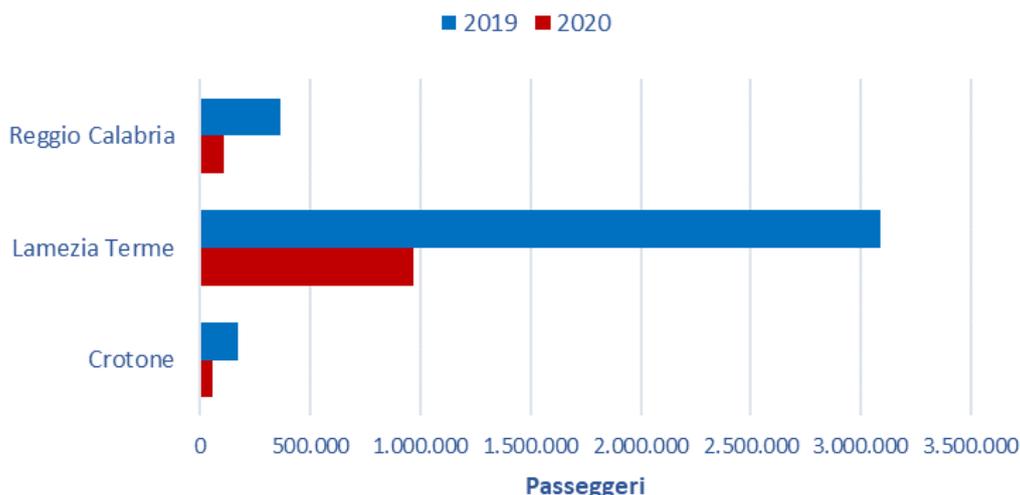


Figura 42: Confronto passeggeri anno 2019-2020

Variazione percentuale passeggeri e movimenti. Periodo 2019-20.

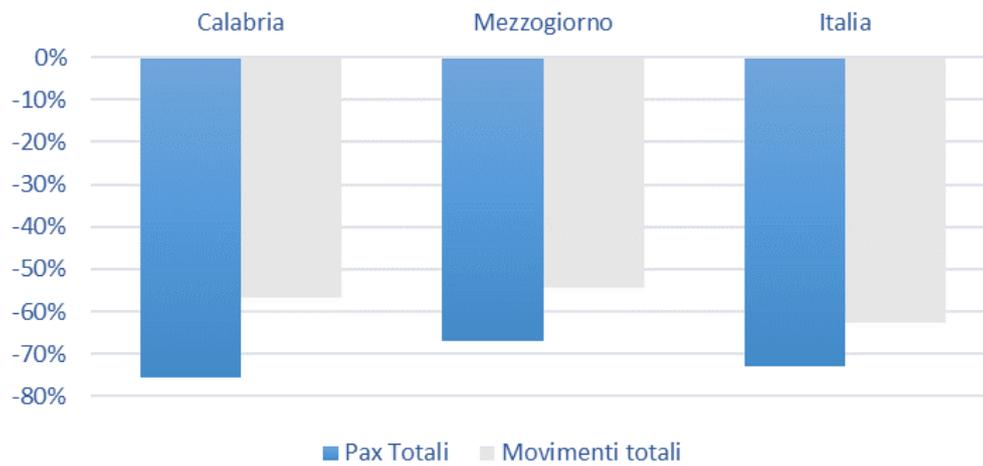


Figura 43: *Variazioni passeggeri anno 2019-2020*

Il sistema aeroportuale calabrese ha accusato nel corso del 2020 una riduzione del numero di movimenti in linea con gli altri aeroporti del Mezzogiorno (-54.4%) ma inferiore alla media nazionale (-62.5%). Nel caso dei passeggeri trasportati, la riduzione è stata più accentuata (-75.6%) ed in linea con la media nazionale (-73%).

6 INDAGINE DI CUSTOMER SATISFACTION

L'indagine di *customer satisfaction* è stata condotta sottoponendo gli utenti del trasporto pubblico locale calabrese ad un questionario, con riferimento al 2020, al fine di ottenere le valutazioni del servizio. La rilevazione è stata realizzata tra il 22 dicembre 2020 e il 30 marzo 2021 dicembre.

Il capitolo sintetizza le caratteristiche del campione indagato, le peculiarità degli spostamenti registrati e, infine, il giudizio espresso dagli utenti.

6.1 DESCRIZIONE DEL CAMPIONE

Durante il periodo di rilevamento, il questionario di soddisfazione è stato pubblicato sul sito istituzionale di **Regione Calabria**, il relativo link di accesso è stato trasmesso ai dipendenti di tutti gli Enti del territorio regionale, nonché all'ufficio scolastico regionale al fine di diffonderlo agli studenti ed al personale degli istituti di istruzione superiore.

Il questionario, oltre a contenere quesiti sugli spostamenti riguardanti, in particolare, il motivo del viaggio, l'origine e la destinazione, la frequenza dello spostamento nel corso di una settimana tipo, la fascia oraria di partenza, ai mezzi di trasporto utilizzati, ha incluso domande sulle qualità del servizio trasporto pubblico locale percepita dagli utenti con riferimento all'ultimo viaggio svolto, sia globale che con riferimento a una lista di fattori di qualità specifiche.

Sono state acquisite **2.277** valutazioni.

Genere intervistato

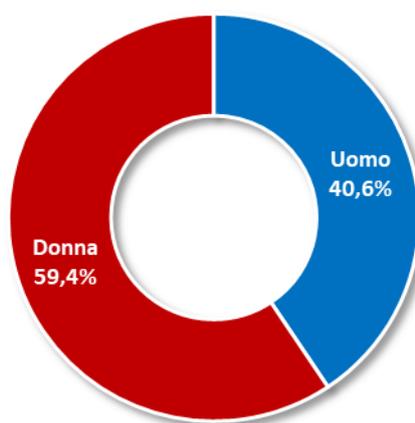


Figura 44: Campione intervistato. Ripartizione per genere.

Il campione (Figura 44) ha evidenziato un'ampia maggioranza femminile (59,4%); alta la percentuale degli studenti (Figura 45) che hanno aderito alla campagna di indagine (Figura 46) seguiti dagli occupati. In coerenza con il dato relativo alla condizione professionale, è stata osservata un'alta

percentuale di utenti della fascia 14 - 18 anni, gli adulti tra 30 e 65 anni rappresentano il 22,2% degli intervistati.

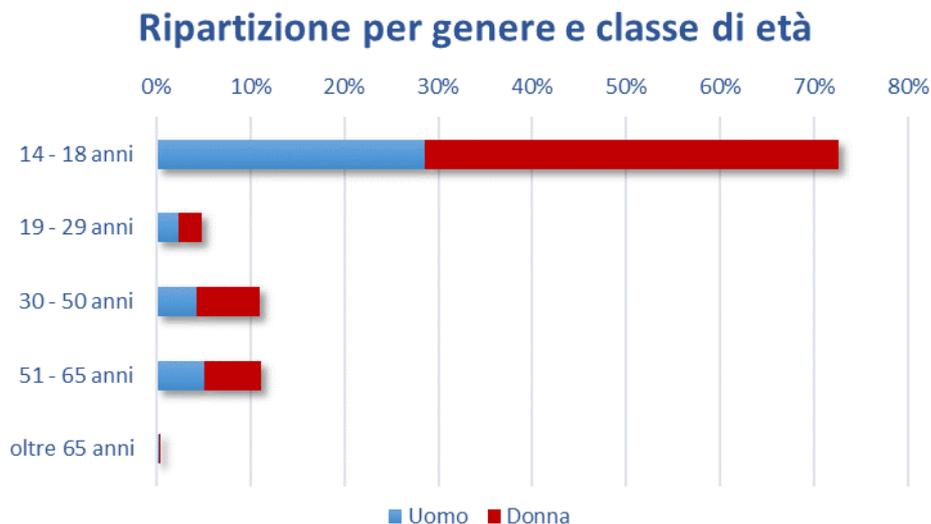


Figura 45: Campione intervistato. Ripartizione per genere e fascia di età.



Figura 46: Campione intervistato. Ripartizione per condizione lavorativa.

Il livello di scolarità ha identificato una larga maggioranza di utenti in possesso di **licenza media** (63,4%); una quota di poco superiore al 20% di essi possiede il **diploma superiore**, il 15,5% possiede un titolo di livello universitario.

Il 18,4% ha dichiarato di essere un utente a **mobilità ridotta**, ovvero persone con disabilità o infortunate, anziani, donne in gravidanza o con bambini su passeggino, ecc.

Un utente su 2 ha fruito dei servizi di trasporto pubblico da oltre 4 anni, mentre il 15% del campione li utilizza da meno di un anno. Percentuale simile per gli utenti di lunga data (*oltre 10 anni*).



Figura 47: Campione intervistato. Ripartizione per titolo di studio.



Figura 48: Campione intervistato. Fidelizzazione dell'utente.

6.2 MODALITÀ DI SPOSTAMENTO

Con riferimento all'ultimo viaggio effettuato, il 53,4% degli intervistati ha dichiarato di aver usato **un solo mezzo** lungo l'itinerario di viaggio, al netto delle tratte coperte *a piedi*; il 32,9% ha utilizzato una combinazione di due mezzi e il 13,7% ha usufruito di tre o più mezzi. Sono stati prevalentemente utilizzati gli **autobus urbani** (31,8%) ed **extraurbani** (26,8%) (Figura 50); il **treno** ha registrato un utilizzo pari al 10,7%. L'uso dell'auto privata è stato rilevato nel 17,8% dei casi; poco numerosi gli

utenti che hanno utilizzato biciclette o motocicli, nulla la quota riguardante l'uso dei mezzi *in sharing*. Nel 7,5% dei casi gli spostamenti hanno previsto l'uso della modalità **piedi**, mentre la percentuale della voce **altro**, relativa all'uso dei mezzi di attraversamento dello Stretto di Messina, è stata pari al 1,5%.

Numero di mezzi utilizzati nell'itinerario



Figura 49: Campione intervistato. Numero di mezzi utilizzati lungo il tragitto.

Modalità di spostamento

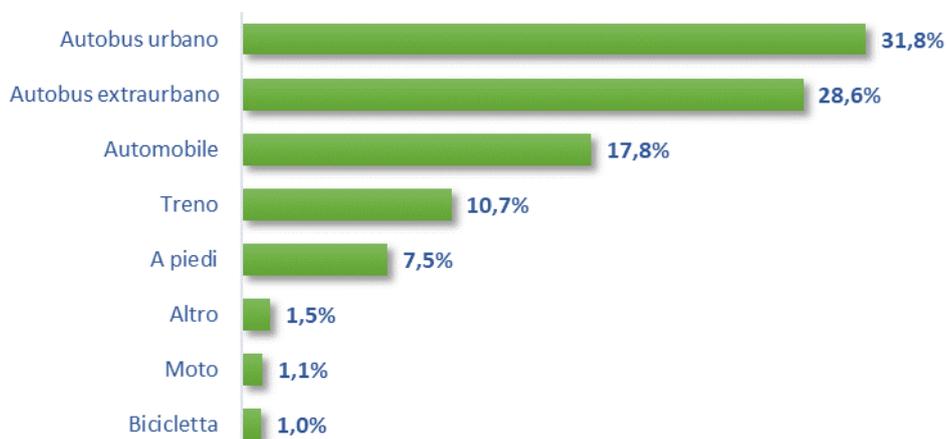


Figura 50: Campione intervistato. Modalità di spostamento.

Con riguardo a tutte le modalità di spostamento, queste sono state motivate (Figura 51), in primo luogo, da ragioni di **studio** con una percentuale elevata, mentre una quota significativa ha riguardato il raggiungimento del luogo di **lavoro**.



Figura 51: Campione intervistato. Motivo dello spostamento.

I mezzi pubblici sono stati, prevalentemente, fruiti (Figura 52) nei **giorni feriali** (lunedì-sabato), mentre una quota, superiore al 10%, è stata utilizzata ogni giorno.



Figura 52: Campione intervistato. Frequenza di utilizzo mezzi.

L'86,7% degli spostamenti valutati ha evidenziato un'origine e una destinazione interna alla medesima provincia, mentre una quota esigua è avvenuta al di fuori della regione. La provincia di Cosenza ha cumulato oltre un terzo degli spostamenti osservati, mentre le province di Catanzaro e Reggio Calabria hanno assorbito rispettivamente il 19,9% e il 22% degli spostamenti totali.

Tipo di destinazione dello spostamento



Figura 53: Campione intervistato. Frequenza di utilizzo mezzi.

Fascia oraria di inizio spostamento

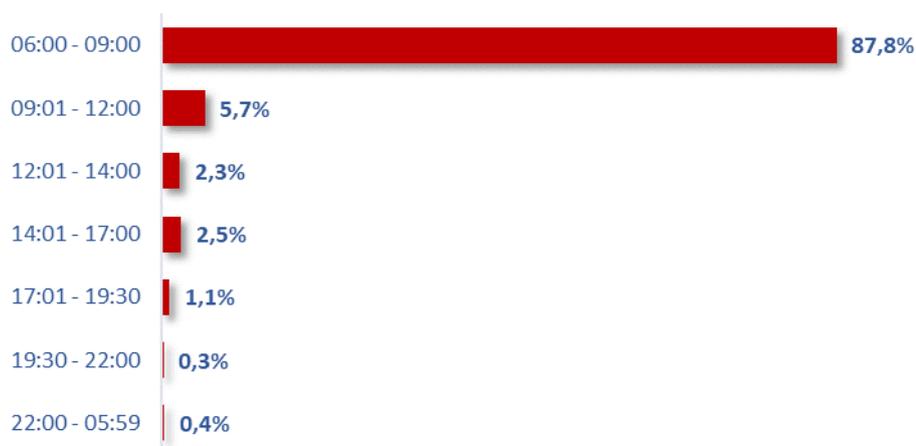


Figura 54: Campione intervistato. Frequenza oraria di partenza.

Il 91% degli spostamenti rilevati ha avuto inizio durante le fasce orarie di punta (06:00-09:00, 12:00-14:00, 17:00-19:30), in linea con i risultati delle elaborazioni precedenti effettuate in ordine ai motivi dello spostamento ed alla condizione professionale. La Figura 55 riporta la ripartizione della durata media degli spostamenti.

Durata del viaggio

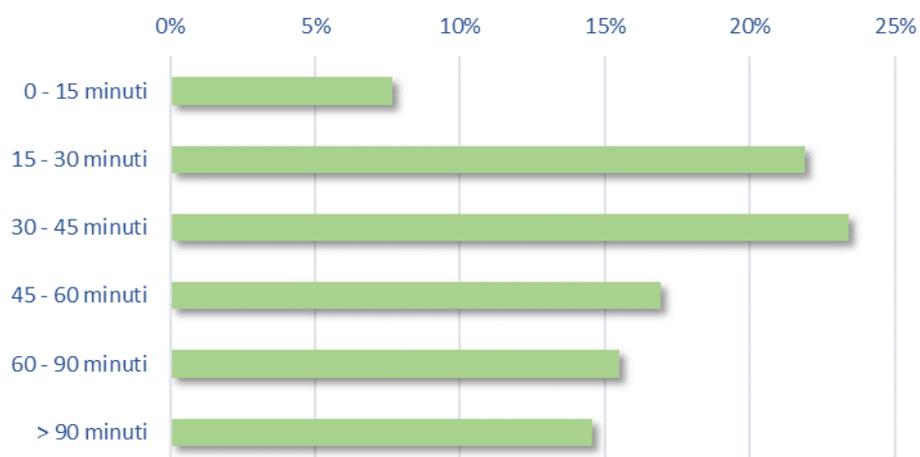


Figura 55: Campione intervistato. Durata dello spostamento.

6.3 LIVELLI DI SODDISFAZIONE

Il livello medio di soddisfazione espresso dagli utenti per il servizio nel suo complesso è risultato poco soddisfacente, con un voto medio pari a 5,3 su scala da 1 a 10. L'area delle valutazioni positive è pari a 50,2% (voto da 6 a 10).

Grado di soddisfazione complessiva

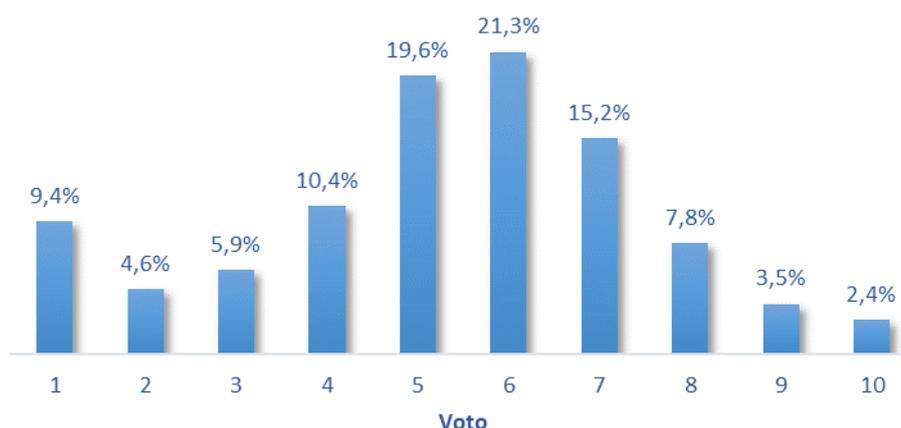


Figura 56: Grado di soddisfazione complessiva sul servizio TPL.

Le valutazioni espresse dal campione esaminato sono state approfondite attraverso una serie di domande relative ai diversi aspetti di qualità del servizio. Tutti gli elementi sottoposti a giudizio

hanno ottenuto valutazioni non sufficienti. Obiettivo dell'indagine è stato anche quello di verificare l'importanza attribuita dagli utenti relativamente ai diversi aspetti della qualità del servizio offerto.

I primi tre aspetti valutati sono stati: la *puntualità delle corse*, *l'assistenza alla clientela* e *la durata dello spostamento*. Anche la *regolarità delle corse*, la *facilità di acquisto del titolo di viaggio* sono stati indicati come fattori rilevanti.

La graduatoria, in ordine al grado di soddisfazione percepita dell'utenza, ha permesso di evidenziare i fattori di maggiore debolezza del trasporto pubblico. Questi, inseriti in coda alla graduatoria dei giudizi di soddisfazione, sono quelli relativi alla *pulizia dei mezzi*, alla *sicurezza nelle stazioni e nelle fermate* e alla *sicurezza a bordo*.

Tabella 25 *Qualità media percepita del servizio (voto medio del campione scala 1-10)*

		Voto medio
Globale	<i>Soddisfazione complessiva</i>	5,3
Diponibilità	<i>Rispetto programma delle corse (regolarità)</i>	5,5
	<i>Frequenza delle corse</i>	5,0
Accessibilità	<i>Integrazione modale</i>	5,2
	<i>Facilità di acquisto titoli di viaggio</i>	5,4
Informazioni	<i>Informazioni pre-viaggio</i>	5,0
	<i>Informazioni tempo reale sul viaggio</i>	5,1
Tempo	<i>Durata spostamento</i>	5,6
	<i>Puntualità del servizio</i>	5,8
Attenzione al cliente	<i>Attenzione ai diritti degli utenti</i>	4,9
	<i>Assistenza alla clientela</i>	5,8
Comfort	<i>Comfort del mezzo</i>	4,7
	<i>Climatizzazione del mezzo</i>	5,0
	<i>Pulizia dei mezzi</i>	4,6
	<i>Pulizia delle stazioni/fermate</i>	4,1
	<i>Accessibilità per persone con disabilità</i>	5,1
	<i>Rapporto qualità/tariffa</i>	5,0

La situazione di emergenza sanitaria ha condizionato gli utenti del TPL, i quali hanno spesso modificato i loro comportamenti nell'uso dei mezzi pubblici, così come risulta dalla frequenza e dalle motivazioni di spostamento rilevate.

In occasione dell'indagine finalizzata ad approfondire l'utilizzo dei mezzi del TPL in fase di emergenza, sono state inserite nel questionario alcune domande dedicate a questo aspetto. Il **74%** degli utenti (Figura 57) ha espresso un giudizio negativo sui servizi offerti durante la pandemia, evidenziando le motivazioni di tali giudizi. Tra i fattori della qualità, individuati come principali cause

di insoddisfazione (Figura 58), si annotano: *l'affollamento delle vetture, la sicurezza dei mezzi, la pulizia dei mezzi, la riduzione dei servizi*, dati che corrispondono al 75% delle risposte totali. Volgendo l'attenzione ai giudizi positivi espressi (Figura 59), l'utenza ha manifestato soddisfazione rispetto alle disposizioni messe in atto per fronteggiare la situazione causata dalla pandemia e con riguardo ai suggerimenti volti a garantire l'utilizzo del servizio in massima sicurezza.

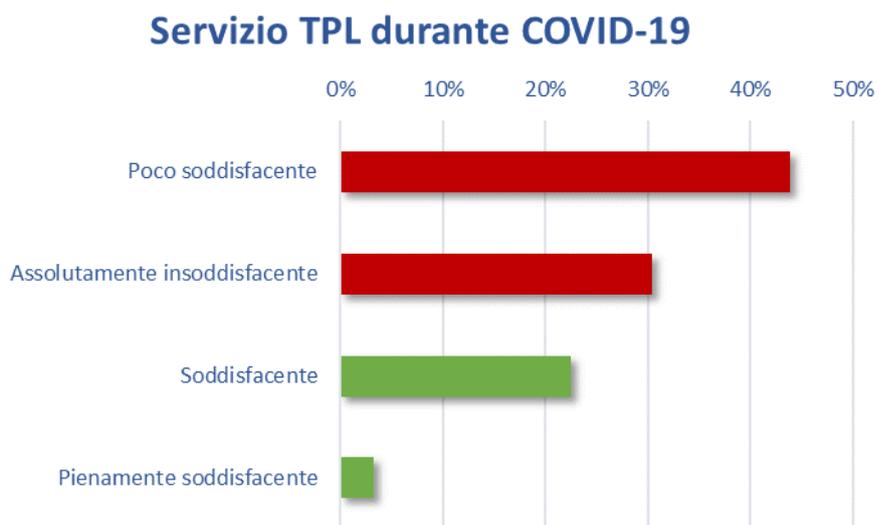


Figura 57: Campione intervistato. Soddisfazione sul servizio TPL durante la pandemia.



Figura 58: Campione intervistato. Motivi di insoddisfazione.

Cause giudizio positivo



Figura 59: Campione intervistato. Motivi del gradimento.