



**REGIONE  
CALABRIA**

**DIPARTIMENTO** "Turismo, Marketing Territoriale, Trasporto Pubblico Locale e Mobilità Sostenibile"

**SETTORE** "Trasporto Pubblico Locale e Mobilità Sostenibile"

# **RELAZIONE ANNUALE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE ANNO 2023**



REGIONE  
CALABRIA

## RELAZIONE ANNUALE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 2023

### **Regione Calabria**

**Presidente:** *On. Roberto Occhiuto*

**Assessorato:** *“Agricoltura, Risorse Agroalimentari e Forestazione, aree interne e minoranze linguistiche, servizi di mobilità sostenibile e Trasporto pubblico locale”*

**Assessore:** *Avv. Gianluca Gallo*

**Dipartimento “Turismo, Marketing Territoriale, Trasporto Pubblico Locale e Mobilità Sostenibile”**

**Dirigente Generale:** *Dott. Raffaele Rio*

**Settore “Trasporto Pubblico Locale e Mobilità Sostenibile”**

**Dirigente:** *Ing. Giuseppe Pavone*

### **Funzionari redattori:**

Geom. Domenico Cosco

Ing. Alessandro Cuzzocrea

Ing. Francesco Iannaccari

### **Supporto specialistico**

*Ing. Francesco Boccia*

*Ing. Antonello Ignazio Croce*

*Avv. Giuseppe Schifino*

<b>PREMESSA .....</b>	<b>10</b>
<b>1 IL QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO .....</b>	<b>11</b>
1.1 Lo sviluppo del trasporto pubblico locale .....	11
1.2 La disciplina europea e nazionale e le modalità di affidamento del servizio di TPL .....	12
1.3 La disciplina di settore nell'evoluzione normativa .....	18
1.4 Misure di sostegno al trasporto pubblico locale .....	24
1.5 Il Fondo Nazionale per il TPL: riferimenti normativi .....	25
1.6 Le nuove modalità di attribuzione dei finanziamenti del fondo TPL .....	27
1.7 La mobilità sostenibile.....	31
1.8 Lo stato di attuazione della Legge n. 35 del 2015 “Norme per i servizi di TPL” .....	34
1.9 Pianificazione, programmazione e altri provvedimenti di carattere generale .....	34
1.10 L'organizzazione dei servizi .....	37
<b>2 TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU GOMMA.....</b>	<b>39</b>
2.1 Premessa .....	39
2.2 Contratti .....	40
2.3 Valutazione ed elaborazione dei dati.....	40
2.4 Le percorrenze del servizio di Trasporto Pubblico Locale .....	41
2.4.1 <i>I servizi extraurbani</i> .....	41
2.4.2 <i>I servizi urbani</i> .....	41
2.5 Il finanziamento del servizio.....	42
2.6 Analisi dei ricavi da traffico .....	44
2.6.1 <i>I servizi extraurbani</i> .....	44
2.6.2 <i>I servizi urbani</i> .....	46
2.7 Analisi dati economici sulla base del coefficiente di esercizio del servizio di TPL .....	47
2.7.1 <i>I servizi extraurbani</i> .....	47
2.7.2 <i>I servizi urbani</i> .....	48

2.8	Analisi dei passeggeri .....	49
2.8.1	<i>I servizi extraurbani</i> .....	49
2.8.2	<i>Servizi urbani</i> .....	49
2.9	Confronto delle percorrenze 2022-2023.....	50
2.9.1	<i>I servizi extraurbani</i> .....	50
2.9.2	<i>I servizi urbani</i> .....	51
2.10	Confronto dei corrispettivi regionali 2022-2023 .....	52
2.10.1	<i>I servizi extraurbani</i> .....	52
2.10.2	<i>I servizi urbani</i> .....	52
2.11	Confronto ricavi da traffico 2022-2023 .....	53
2.11.1	<i>I servizi extraurbani</i> .....	53
2.11.2	<i>I servizi urbani</i> .....	55
2.12	Confronto del coefficiente di servizio 2022-2023 .....	55
2.12.1	<i>I servizi urbani</i> .....	55
2.13	Confronto dei passeggeri trasportati 2022-2023 .....	56
2.13.1	<i>I servizi extraurbani</i> .....	56
2.13.2	<i>I servizi urbani</i> .....	57
<b>3</b>	<b>ANALISI TPL SU FERRO</b> .....	<b>58</b>
3.1	Introduzione .....	58
3.2	L'infrastruttura ferroviaria .....	58
3.2.1	<i>La rete RFI</i> .....	58
3.2.2	<i>La rete di Ferrovie della Calabria</i> .....	63
3.3	I servizi Ferroviari .....	65
3.3.1	<i>L'offerta di servizi sulla rete di R.F.I.</i> .....	65
3.3.2	<i>La domanda sulla rete R.F.I.</i> .....	69
3.3.3	<i>L'offerta di servizi sulla rete di Ferrovie della Calabria</i> .....	72
3.3.4	<i>La domanda sulla rete di Ferrovie della Calabria</i> .....	73

3.4	Quadro sinottico dei servizi ferroviari.....	74
3.5	Principali indicatori anno 2022 e anno 2023 in confronto 2019-2023 .....	76
3.6	Interscambio treno - bus .....	78
<b>4</b>	<b>ANALISI DELLA MOBILITÀ PRIVATA .....</b>	<b>80</b>
<b>5</b>	<b>IL TRAFFICO AEROPORTUALE .....</b>	<b>87</b>
5.1	Il traffico aeroportuale regionale .....	87
5.2	Il traffico del 2023 .....	88

## TABELLE

Tabella 1: <i>Trasporto Pubblico Locale su gomma. Società Consortili</i> .....	39
Tabella 2: <i>Contratti vigenti</i> .....	40
Tabella 3: <i>Servizi di TPL su gomma urbano (2023)</i> .....	42
Tabella 4: <i>Fasce chilometriche per erogazione contributo regionale (2023)</i> . ....	43
Tabella 5: <i>Fasce chilometriche per erogazione contributo regionale (2023)</i> . ....	43
Tabella 6: <i>ricavi da traffico extraurbano dei consorzi di TPL (2023)</i> . ....	44
Tabella 7: <i>ricavi da traffico urbano dei consorzi di TPL (2023)</i> . ....	46
Tabella 8: <i>Passeggeri trasportati in ambito extraurbano nel periodo 2023</i> .....	49
Tabella 9: <i>Passeggeri trasportati in ambito urbano nel periodo 2023</i> .....	50
Tabella 10: <i>Ricavi da traffico extraurbano e variazione nel biennio 2022-2023</i> .....	54
Tabella 11: <i>Frequenzamento media stazioni della Calabria nel giorno feriale tipo del novembre 2023 confrontata con i dati del novembre 2021 su treni regionali di competenza della Regione Calabria (elaborazioni su dati Trenitalia)</i> . ....	69
Tabella 12: <i>Coppie di corse, per linea, dei Servizi ferroviari eserciti da Ferrovie della Calabria (elaborazioni su dati Ferrovie della Calabria 2023)</i> . ....	72
Tabella 13: <i>Coppie di corse, per tratta, dei Servizi ferroviari eserciti da Ferrovie della Calabria (elaborazioni su dati Ferrovie della Calabria 2023)</i> . ....	72
Tabella 14: <i>Titoli di viaggio venduti nel 2022 e 2023 relativamente ai servizi ferroviari di Ferrovie della Calabria da fonte Osservatorio della Mobilità</i> .....	73
Tabella 15: <i>Quadro sinottico servizi ferroviari 2019</i> .....	74
Tabella 16: <i>Quadro sinottico servizi ferroviari 2022</i> .....	74
Tabella 17: <i>Quadro sinottico servizi ferroviari 2023</i> .....	74
Tabella 18: <i>Servizi Trenitalia 2019: confronto tra corrispettivo e ricavi (compresi servizi auto-sostitutivi)</i> .	75
Tabella 19: <i>Servizi FdC 2019: confronto tra corrispettivo e ricavi (compresi servizi auto-sostitutivi)</i> .....	75
Tabella 20: <i>Servizi Trenitalia 2022: confronto tra corrispettivo e ricavi (compresi servizi auto-sostitutivi)</i> ..	75
Tabella 21: <i>Servizi FdC 2022: confronto tra corrispettivo e ricavi (compresi servizi auto-sostitutivi)</i> .....	75
Tabella 22: <i>Servizi Trenitalia 2023: confronto tra corrispettivo e ricavi (compresi servizi auto-sostitutivi)</i> .	76
Tabella 23: <i>Servizi FdC 2023: confronto tra corrispettivo e ricavi (compresi servizi auto-sostitutivi)</i> .....	76
Tabella 24: <i>Servizi Trenitalia: Confronto 2019-2022 e 2023 dei principali indicatori trasportistici dichiarati dal gestore</i> . ....	76
Tabella 25: <i>Servizi ferroviari Ferrovie della Calabria: Confronto 2019-2022-2023 dei principali indicatori trasportistici dichiarati dal gestore</i> .....	77
Tabella 26: <i>TGM rilevato sulle sezioni stradali monitorate da ANAS nelle tre annualità 2019-2022-2023 sul territorio</i>	

<i>regionale (elaborazione su dati da fonte ANAS) .....</i>	<i>80</i>
<i>Tabella 27: confronto TGM nel triennio 2019-2021 sulle sezioni stradali monitorate da ANAS sul territorio regionale - Dato medio su più sezioni (elaborazione su dati da fonte ANAS).....</i>	<i>82</i>
<i>Tabella 28: Confronto TGM nelle annualità 2019-2022-2023 sulle sezioni stradali monitorate da ANAS sul territorio regionale - Dato medio su più sezioni. (elaborazione su dati da fonte ANAS) .....</i>	<i>83</i>

## FIGURE

Figura 1: <i>Bus*Km eserciti in ambito extraurbano dai consorzi in Calabria (2023)</i>	41
Figura 2: <i>Bus*Km eserciti in ambito urbano dai consorzi in Calabria (2023)</i>	42
Figura 3: <i>Corrispettivi erogati per i servizi extraurbani in Calabria (2023)</i>	43
Figura 4: <i>Corrispettivi erogati per i servizi urbani in Calabria (2023)</i>	44
Figura 5: <i>Ricavi da traffico extraurbano dei consorzi di TPL (2023)</i>	45
Figura 6: <i>Distribuzione mensile dei ricavi da traffico extraurbano (2023)</i>	46
Figura 7: <i>Ricavi da traffico urbano dei consorzi di TPL (2023)</i>	47
Figura 8: <i>Ricavi da traffico urbano dei consorzi di TPL (2023)</i>	48
Figura 9: <i>Linee urbane classificate in funzione del coefficiente di esercizio (2023)</i>	48
Figura 10: <i>Passeggeri trasportati in ambito extraurbano nel 2023</i>	49
Figura 11: <i>Passeggeri trasportati in ambito urbano nel 2023</i>	50
Figura 12: <i>Confronto tra Bus*Km eserciti in ambito extraurbano nel periodo 2022-2023</i>	51
Figura 13: <i>Confronto tra Bus*Km eserciti in ambito urbano nel periodo 2022-2023</i>	51
Figura 14: <i>Confronto tra Bus*Km eserciti in ambito extraurbano nel periodo 2022-2023</i>	52
Figura 15: <i>Confronto tra Bus*Km eserciti in ambito urbano nel periodo 2022-2023</i>	53
Figura 16: <i>Confronto tra ricavi per servizi in ambito extraurbano nel periodo 2022-2023</i>	53
Figura 17: <i>Confronto tra Bus*Km eserciti in ambito urbano nel periodo 2022-2023</i>	54
Figura 18: <i>Confronto tra i ricavi in ambito urbano nel periodo 2022-2023</i>	55
Figura 19: <i>Confronto delle linee urbane in funzione del coefficiente di esercizio nel periodo 2022-2023</i>	56
Figura 20: <i>Confronto tra Passeggeri serviti in ambito extraurbano nel periodo 2022-2023</i>	56
Figura 21: <i>Confronto tra Passeggeri serviti in ambito urbano nel periodo 2022-2023</i>	57
Figura 22: <i>Km di linee per importanza</i>	60
Figura 23: <i>Km di linee in base alla tipologia di binario</i>	60
Figura 24: <i>Linee in base alla tipologia di alimentazione rapportato al binario</i>	61
Figura 25: <i>Inquadramento territoriale rete RFI (estratto AQ RFI 2018)</i>	62
Figura 26: <i>Schema dei servizi oggetto di Accordo Quadro (estratto AQ RFI 2018)</i>	62
Figura 27: <i>La linea FdC Cosenza-Catanzaro Lido</i>	64
Figura 28: <i>Servizi Trenitalia DR Calabria - Numero corse nel giorno feriale tipo novembre 2023</i>	67
Figura 29: <i>Servizi Trenitalia DR Calabria - Numero corse nel giorno feriale tipo novembre 2023 (dettaglio quadrante nord)</i>	68
Figura 30: <i>Servizi Trenitalia DR Calabria - Numero corse nel giorno feriale tipo novembre 2023 (dettaglio quadrante sud)</i>	69

Figura 31: <i>Offerta ferroviaria di Ferrovie della Calabria (coppie di corse/giorno scolastico 2023)</i>	73
Figura 32: <i>Servizi i Trenitalia: Confronto triennio 2019-2022-2023 dei principali indicatori trasportistici dichiarati dal gestore</i>	77
Figura 33: <i>Servizi ferroviari Ferrovie della Calabria: Confronto 2019-2022-2023 dei principali indicatori trasportistici dichiarati dal gestore</i>	78
Figura 34: <i>Confronto nelle annualità 2019-2022-2023 TGM sulle sezioni stradali monitorate da ANAS sul territorio regionale - Dato medio su più sezioni (elaborazione su dati da fonte ANAS)</i>	83
Figura 35: <i>Confronto nelle annualità 2019-2022-2023 sulle sezioni stradali monitorate da ANAS sul territorio regionale - Dato medio su più sezioni. (elaborazione su dati da fonte ANAS)</i>	84
Figura 36: <i>Ubicazione delle sezioni stradali monitorate da ANAS sul territorio regionale (elaborazione su dati da fonte ANAS)</i>	85
Figura 37: <i>Postazioni (tratte) delle sezioni stradali monitorate da ANAS sul territorio regionale (elaborazione su dati da fonte ANAS)</i>	86
Figura 38: <i>Serie storica traffico aeroporto di Crotona.</i>	89
Figura 39: <i>Serie storica traffico aeroporto di Lamezia Terme.</i>	90
Figura 40: <i>Serie storica traffico aeroporto di Reggio Calabria</i>	91
Figura 41: <i>Traffico aeroportuale in Calabria (2023)</i>	91
Figura 42: <i>Andamento mensile dei passeggeri anno 2023</i>	92
Figura 43: <i>Confronto passeggeri periodo 2021-2023</i>	92
Figura 44: <i>Variazioni passeggeri periodo 2021-2023</i>	93

---

## PREMESSA

Con la presente relazione, il Settore Trasporto Pubblico Locale e mobilità sostenibile 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 dalle attività del settore 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.

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, oltre a dati di altri sistemi di trasporto, come quello aereo. Riprendendo la struttura proposta in precedenti edizioni, la relazione si articola in cinque 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, nonché della normativa in tema di mobilità sostenibile.

Nel capitolo 2 e 3 si illustrano i risultati delle elaborazioni per il TPL su gomma e ferro ed il confronto con il 2022.

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 aeroportuale della regione.

## 1 IL QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO

### 1.1 LO SVILUPPO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Da alcuni anni, a livello europeo, è oggetto di forte impulso la transizione verso la mobilità a zero emissioni, per cercare di rendere il settore dei trasporti decarbonizzato ed efficiente dal punto di vista energetico. In tal senso già andavano le comunicazioni della Commissione *"Strategia europea per una mobilità a basse emissioni"*, del luglio 2016, e *"L'Europa in movimento"*, del maggio 2017.

L'Unione europea ha predisposto un quadro normativo per conseguire l'obiettivo fissato per il 2030 della riduzione delle emissioni di gas a effetto serra di almeno il 40%, concordato dal Consiglio europeo nel 2014, prima dell'entrata in vigore dell'accordo di Parigi. Tale obiettivo è stato poi modificato dai successivi regolamenti europei approvati.

Le tematiche connesse alla mobilità sostenibile sono state al centro di molti interventi legislativi già nel corso della XVIII Legislatura e svolgono un ruolo di rilievo anche nella presente legislatura, in primo luogo in relazione agli ingenti fondi stanziati nel *Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)*, definitivamente approvato in sede europea il 13 luglio 2021 con Decisione di esecuzione del Consiglio. Il Regolamento (UE) 2021/241 (Regolamento RRF) fissa per gli Stati la soglia minima di investimento a sostegno della transizione verde al 37 per cento dei fondi PNRR e l'Italia ha adottato questa soglia destinando risorse complessive di oltre 82 miliardi di euro agli obiettivi ambientali e climatici.

Per quanto di competenza della IX Commissione Trasporti, la Missione n. 3, *"Infrastrutture per la Mobilità sostenibile"*, ha risorse, rimodulate a dicembre 2023 a seguito della revisione del PNRR, per circa 23,8 miliardi di euro, di cui 23,06 mld € di prestiti e 680 milioni di sovvenzioni a fondo perduto. La Missione 3, nelle sue due componenti punta a completare entro il 2026 un sistema infrastrutturale moderno, digitalizzato e sostenibile, in linea con il *Green Deal* europeo, con gli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'*Agenda 2030* della Nazioni Unite e con il *Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PNIEC)*.

Nella Missione 2 *"Rivoluzione verde e transizione ecologica"*, la Componente 2 è dedicata a "Transizione energetica e mobilità sostenibile" e include gli investimenti e le riforme volte ad agevolare l'autorizzazione di progetti di mobilità sostenibile e investimenti per la realizzazione di piste ciclabili e infrastrutture di trasporto rapido (metro, tram, autobus), nonché per l'acquisto di autobus, materiale rotabile e veicoli aeroportuali e antincendio a emissioni zero.

Nella nuova Missione 7, istituita col recepimento del capitolo *RePowerEU* nella rimodulazione del PNRR approvata a dicembre 2023, sono previsti, tra l'altro, i seguenti investimenti:

- la misura *"Potenziamento del parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico con treni a zero emissioni e servizio universale"* (M7C1);
- la nuova misura (M7C1I12) *"Sovvenzionamento dello sviluppo di una leadership internazionale, industriale e di ricerca e sviluppo nel campo degli autobus elettrici"*.

A livello di legislazione europea, è stato definitivamente approvato, il 19 aprile 2023, nell'ambito del pacchetto *"Fit for 55%"*, il regolamento (UE) 2023/857, sulla condivisione degli sforzi (ESR), che modifica il regolamento (UE) 2018/842, aggiornando gli attuali obiettivi vincolanti di riduzione annuali delle emissioni degli Stati membri fino al 2030 in settori che rappresentano attualmente circa il 60% delle emissioni totali

dell'UE, quali il trasporto su strada, gli edifici, l'agricoltura e i rifiuti, e che non sono contemplati nell'attuale sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (il c.d. sistema EU ETS). Il nuovo obiettivo, che vincola gli Stati membri alla riduzione delle emissioni in tali settori con obiettivi annuali, è la riduzione del 40% delle emissioni nel 2030 rispetto al 2005 (-55% rispetto al 1990).

La presente relazione, 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, oltre alla programmazione e alla pianificazione del Settore.

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

La Legge annuale per la concorrenza 2021 (Legge n. 118/2022) ha conferito al Governo la delega (art. 8) per il riordino della materia dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, tra cui rientrano le modalità di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e disposto in particolare (art. 9), in materia di affidamento dei servizi di TPL, l'obbligo delle Regioni di attestare annualmente (entro il 31 maggio) l'avvenuta pubblicazione, entro il 31 dicembre dell'anno precedente, dei bandi di gara ovvero l'avvenuto affidamento dei servizi di TPL con procedure conformi al Regolamento (CE) 1370/2007.

Nell'ambito delle attribuzioni costituzionali delle competenze regolative, occorre evidenziare che la disciplina degli affidamenti rientra nella materia *"tutela della concorrenza"* (Corte Cost. sent. n. 1/2014), mentre, in via generale, il Trasporto Pubblico Locale è oggetto di potestà residuale da parte delle regioni (Corte Cost. sent. n. 222/2005).

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 verifichino 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 ed 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 un'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% rispetto alle risorse trasferite nel 2015.

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.

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).

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, recante "*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.

In seguito alla consultazione, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha approvato la Delibera 154/2019, con la quale sono state semplificate e aggiornate le misure di regolazione adottate con la

precedente Delibera 49/2015 riguardanti la redazione dei bandi e delle convenzioni relative alle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e ferrovia.

In attuazione della Legge n. 118/2022 è stato emanato il Decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201 "Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica", entrato in vigore il 31 dicembre 2022, che si colloca nell'ambito degli adempimenti previsti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) rientrando nella Milestone M1C2-8.

L'articolo 32 del Decreto legislativo reca norme di coordinamento tra la disciplina generale dettata dal Decreto legislativo e il settore specifico del TPL, prevedendo che anche al TPL si applichino i principi di sussidiarietà, sostegno agli utenti e adempimento degli oneri di servizio pubblico previsti dal titolo III del decreto legislativo, salvo quanto previsto dai commi 2 e 3, nonché gli articoli 29 (Rimedi giurisdizionali), 30 (Verifiche periodiche sulla situazione gestionale dei servizi pubblici locali) e 31 (Trasparenza nei servizi pubblici locali).

Per quanto riguarda la scelta delle modalità di gestione e affidamento del servizio, il comma 2 dell'art. 32 dispone che si tenga anche conto di quelle indicate dalla normativa europea di settore, nei casi e nei limiti dalla stessa previsti, ferma restando l'applicabilità dell'articolo 14, commi 2 e 3 sui criteri di scelta del modo di gestione del servizio e dell'articolo 17, che prevede la possibilità di affidamento a società in-house, nei limiti e secondo le modalità di cui alla disciplina in materia di contratti pubblici e di cui al decreto legislativo n. 175 del 2016.

L'articolo 14 del D. Lgs. nr. 201 del 23 dicembre 2022, tenuto anche conto del principio di autonomia nell'organizzazione dei servizi, dispone che l'Ente Affidante, nell'ipotesi in cui ritenga che il perseguimento dell'interesse pubblico debba essere assicurato affidando il servizio a un singolo operatore o ad un numero limitato di operatori, provvede all'organizzazione del servizio medesimo mediante una delle modalità di gestione indicate al comma 1 dello stesso articolo e al comma 2 del successivo articolo 32. La norma consente la modalità di affidamento a terzi mediante procedura a evidenza pubblica nel rispetto del diritto dell'Unione Europea.

Il comma 2 dell'articolo 14 prevede che, ai fini della scelta della modalità di gestione del servizio e della definizione del rapporto contrattuale, l'Ente locale e gli altri enti competenti tengono conto delle caratteristiche tecniche ed economiche del servizio da prestare, inclusi i profili relativi alla qualità del servizio e agli investimenti infrastrutturali, della situazione delle finanze pubbliche, dei costi per l'ente locale e per gli utenti, dei risultati prevedibilmente attesi in relazione alle diverse alternative, anche con riferimento a esperienze paragonabili, nonché dei risultati della eventuale gestione precedente del medesimo servizio sotto il profilo degli effetti sulla finanza pubblica, della qualità del servizio offerto, dei costi per l'ente locale e per gli utenti e degli investimenti effettuati. Nella valutazione l'ente locale e gli altri enti competenti tengono altresì conto dei dati e delle informazioni che emergono dalle verifiche periodiche di cui all'articolo 30.

Il comma 3 del medesimo articolo 14 dispone altresì che *“degli esiti della valutazione di cui al comma 2 si dà conto, prima dell'avvio della procedura di affidamento del servizio, in un'apposita relazione nella quale sono evidenziate altresì le ragioni e la sussistenza dei requisiti previsti dal diritto dell'Unione europea per la forma di affidamento prescelta, nonché illustrati gli obblighi di servizio pubblico e le eventuali compensazioni economiche, inclusi i relativi criteri di calcolo, anche al fine di evitare sovra compensazioni”*.

L'articolo 7 del Decreto Legislativo prevede poi, al comma 1, che: *“Nei servizi pubblici locali a rete le autorità di regolazione individuano, per gli ambiti di competenza, (...), gli indicatori e i livelli minimi di qualità dei servizi”*.

Con Delibera n. 22/2023 del 8 febbraio 2023 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha approvato l'Avvio del procedimento di individuazione delle condizioni minime di qualità per i servizi di trasporto locale su strada connotati da obblighi di servizio pubblico in attuazione dell'articolo 7, comma 1, del Decreto Legislativo 23 dicembre 2022, n. 201.

L'Autorità dei Trasporti, con Delibera n. 149 del 12 ottobre 2023, ha quindi indetto una consultazione pubblica sullo schema di atto recante *“Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto locale su strada connotati da obblighi di servizio pubblico”*, con termine del 13 novembre 2023, prorogato al 13 dicembre 2023 con delibera 175/2023 del 9 novembre 2023, con la quale è stato prorogato al 9 febbraio 2024 il termine di conclusione del procedimento, successivamente prorogato al 19 aprile 2024 con delibera n. 17/2024 del 8 febbraio 2024.

Con Delibera 53/2024 del 18 aprile 2024 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha approvato l'atto di regolazione recante *“Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto locale su strada connotati da obblighi di servizio pubblico, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214”, a conclusione del procedimento avviato con la delibera n. 22/2023”*.

Con l'adozione della Delibera n. 64/2024, che aggiorna le regole di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale su strada, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha concluso il procedimento di revisione della delibera n. 154/2019 in adeguamento alle disposizioni del decreto legislativo 201/2022, avviato con delibera n. 90/2023 del 18 maggio 2023

Per quanto riguarda le modalità di affidamento la Delibera stabilisce nuovi criteri di svolgimento delle procedure di affidamento dei servizi trasporto pubblico locale, includendo gare, affidamenti diretti e in house. Vengono definiti inoltre criteri più stringenti per la nomina delle commissioni giudicatrici, rafforzando la trasparenza e favorendo il miglioramento della qualità del servizio

Sempre in materia di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, il D.L. n. 4 del 2022 ha previsto (art. 24, comma 5-bis) la possibilità di prorogare fino al 50 per cento della durata i contratti di servizio pubblico di cui siano titolari le imprese di trasporto pubblico locale e regionale ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 4, del Regolamento (CE) n. 1370 del 2007.

### 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 fosse 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»*.

Detto art. 23-*bis* 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, poi, 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 atteggi 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), consente, 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 giustificano 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. 118 del Codice dei Contratti, che disciplina l'ambito di applicazione oggettivo della parte relativa alla Parte II - Titolo VI 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; in particolare, il comma 1 prevede: "1. Ferme restando le esclusioni di cui all'articolo 17, comma 1, lettera i) (= concernenti i servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia o metropolitana), le disposizioni del presente capo si applicano alle 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, ovvero mediante autobus, sistemi automatici o cavo", ed il comma 2 recita: "2. Nei servizi di trasporto, si considera che una rete esiste se il servizio viene fornito secondo le prescrizioni operative stabilite dalle competenti autorità pubbliche, quali quelle relative alle tratte da servire, alla capacità di trasporto disponibile o alla frequenza del servizio".

Sono sottoposte alla disciplina di cui alla parte VI 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. 8, comma 1, che si riferisce indistintamente a tutte le forme in cui può concretizzarsi *“un'attività di cui agli articoli da 115 a 121”*. 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”*.

Detta disposizione stabilisce che *“L'attività può costituire parte di un settore più ampio o essere esercitata unicamente in determinate parti del territorio nazionale. La valutazione dell'esposizione alla concorrenza ai fini del presente codice viene effettuata dalla Commissione europea, tenendo conto del mercato delle attività in questione e del mercato geografico di riferimento, ai sensi dei commi 2 e 3. Essa lascia impregiudicata l'applicazione della normativa in materia di concorrenza”*.

Il comma 2 prevede che *“per determinare se un'attività è direttamente esposta alla concorrenza, si tiene conto di criteri conformi alle disposizioni del trattato sul funzionamento dell'Unione europea in materia di concorrenza, tra i quali possono figurare le caratteristiche dei prodotti o servizi interessati, l'esistenza di prodotti o servizi alternativi considerati sostituibili sul versante della domanda o dell'offerta, i prezzi e la presenza, effettiva o potenziale, di più fornitori dei prodotti o servizi in questione”*. Mentre, secondo quanto disposto dal comma 3, *“Il mercato geografico di riferimento, sulla cui base viene valutata l'esposizione alla concorrenza, è costituito dal territorio dove le imprese interessate intervengono nell'offerta e nella domanda di prodotti e di servizi, nel quale le condizioni di concorrenza sono sufficientemente omogenee e che può essere distinto dai territori vicini, in particolare per condizioni di concorrenza sensibilmente diverse da quelle che prevalgono in quei territori. Questa valutazione tiene conto in particolare della natura e delle caratteristiche dei prodotti o servizi in questione, dell'esistenza di ostacoli all'entrata o di preferenze dei consumatori, nonché dell'esistenza, tra il territorio in oggetto e quelli vicini, di differenze notevoli sotto il profilo delle quote di mercato delle imprese o di differenze sostanziali a livello di prezzi”*.

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 MISURE DI SOSTEGNO AL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

La Legge di Bilancio 2023 (legge 29 dicembre 2022, n. 197, art. 1, comma 477) ha rifinanziato il Fondo per il sostegno al TPL, destinato a compensare gli operatori di servizio di trasporto pubblico regionale e locale passeggeri sottoposti a obbligo di servizio pubblico, degli effetti negativi in termini di riduzione dei ricavi a seguito dell'epidemia del Covid-19, autorizzando la spesa di 100 milioni per il 2023 e di 250 milioni per il 2024 per consentire la compensazione della riduzione dei ricavi tariffari.

Il D.L. n. 145 del 2023 (art. 10, comma 1), convertito dalla Legge 15 dicembre 2023, n. 191, ha rifinanziato con 500 milioni € per il 2023, il Fondo per il sostegno al TPL, istituito per compensare gli operatori di servizi di trasporto pubblico locale dalle riduzioni dei ricavi nel periodo dal 1° gennaio 2021 al 31 marzo 2022, conseguenti all'epidemia di Covid-19.

Il Fondo per il sostegno al TPL, istituito dal D.L. n. 34 del 2020 (art. 200), aveva una dotazione iniziale di 500 milioni di euro per coprire la riduzione dei ricavi nel periodo 23 febbraio 2020 – 31 dicembre 2021 rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio; il Fondo era stato incrementato con l'articolo 44 del Decreto-Legge n. 104 del 2020 (c.d. Sostegni) per 400 milioni per l'anno 2020 e con l'articolo 29 del Decreto-Legge n. 41 del 2021 (c.d. Sostegni- bis), di 800 milioni per l'anno 2021.

Il D.L. n. 176 del 2022 (c.d. aiuti quater), conv. dalla Legge n. 6 del 2023 (articolo 3-bis), ha previsto misure di sostegno per fronteggiare i maggiori costi del carburante con specifico riferimento al trasporto pubblico locale e regionale, rifinanziando con 320 milioni di euro per il 2022 il c.d fondo bonus trasporti che era stato istituito dall'articolo 9, comma 1, del decreto-legge n. 115 del 2022 (c.d. aiuti bis) per sostenere il Settore a fronte degli eccezionali aumenti dei prezzi dell'energia elettrica e del carburante dovuti alla crisi internazionale in atto: il fondo è destinato all'erogazione di un contributo per il maggior costo sostenuto nel secondo quadrimestre 2022, rispetto all'analogo periodo del 2021, per l'acquisto del carburante. Qualora l'ammontare delle richieste di accesso al fondo risulti superiore al limite di spesa previsto, la ripartizione delle risorse tra gli operatori richiedenti è effettuata in misura proporzionale e fino a concorrenza del limite massimo di spesa.

La dotazione iniziale del fondo era di 40 milioni di euro per il 2022, al fine di erogare agli esercenti servizi di trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri su strada, lacuale, marittimo e ferroviario, sottoposto a obbligo di servizio pubblico, un contributo per il maggior costo sostenuto nel secondo quadrimestre 2022, rispetto all'analogo periodo del 2021, per l'acquisto del carburante. Il fondo è stato poi incrementato dall'articolo 6, comma 1, del Decreto Legge n. 144 del 2022 (c.d. aiuti ter), che ha stanziato ulteriori 100 milioni € per l'incremento di costo sostenuto nel terzo quadrimestre 2022 per l'acquisto di carburante.

Il D.L. n. 4 del 2022 (c.d. Sostegni-ter) ha inoltre incrementato (art. 24, co- 1-5) di 80 milioni di € il fondo per i servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, istituito nello Stato di previsione del MIT (cap. 1318) dalla legge di bilancio 2021 (legge n. 178 del 2020, art. 1, comma 816), che aveva una dotazione iniziale per il 2021 di 200 milioni di euro, poi incrementata di 450 milioni dal D.L. n. 73 del 2021 (art. 51, co. 1). Le risorse sono state destinate al finanziamento dei servizi aggiuntivi programmati al fine di far fronte agli effetti derivanti dalle limitazioni poste al coefficiente di riempimento dei mezzi di TPL, anche in coerenza con gli esiti dei tavoli prefettizi, fino al 31 marzo 2022, termine dello

stato di emergenza. Il D.L. n. 50 del 2022 ha successivamente incrementato le risorse di ulteriori 50 mln € per consentire l'erogazione dei servizi aggiuntivi programmati relativamente al periodo compreso tra il 1° aprile 2022 e il 30 giugno 2022, anche in ragione della necessità di assicurare il regolare svolgimento delle attività didattiche. Sono state previste modalità per la rendicontazione al MEF, entro il 15 settembre 2022, dei servizi aggiuntivi da parte delle regioni e province autonome e dell'effettivo utilizzo da parte degli utenti. Il Decreto Legge n. 50 del 2022 (c.d. "Decreto Aiuti", art. 35), ha istituito, nello stato di previsione del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, il Fondo per il c.d. "Bonus Trasporti", per riconoscere un buono di importo non superiore a 60 euro alle persone fisiche che nell'anno 2021 avessero conseguito un reddito complessivo non superiore a 35.000 euro per l'acquisto di un abbonamento ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale o ai servizi di trasporto ferroviario nazionale; il fondo è stato incrementato, da 79 a 180 milioni per il 2022, dal c.d. "Decreto Aiuti bis" (art. 27 del Decreto Legge n. 115 del 2022) e di ulteriori 10 milioni di euro dal D.L. n. 144 del 2022 (c.d. aiuti ter -art. 12). L'art. 4 del D.L. n. 5 del 2023 ha quindi finanziato, anche per l'anno 2023, il Fondo, per la concessione di un buono, da utilizzare fino al 31 dicembre 2023, di importo non superiore a 60 euro a favore delle persone fisiche che nell'anno 2022 abbiano conseguito un reddito complessivo non superiore a 20.000 euro. Le modalità per la fruizione del "bonus trasporti" sono state definite con decreto del Ministro del lavoro 28 marzo 2023, n. 4. Il D.L. n. 131 del 2023 (art. 2, co. 4) ha quindi incrementato la dotazione del Fondo di 12 milioni per il 2023 e il D.L. n. 145 del 2023 (art. 10, comma 2) ha successivamente rifinanziato, con 35 milioni di euro per l'anno 2023, il fondo.

#### 1.5 IL FONDO NAZIONALE PER IL TPL: RIFERIMENTI NORMATIVI

Il trasporto pubblico locale è finanziato principalmente tramite il c.d. Fondo TPL, il Fondo per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, istituito nel 2013 dalla legge di Stabilità (legge n. 228/2012, articolo 1, comma 301), in sostituzione dei numerosi interventi di riforma che si erano succeduti negli anni, a partire dal 1997 e ripartito tra le Regioni con le modalità e le percentuali stabilite dal DPCM 11 marzo 2013.

Infatti, prima del 1997, il Settore del Trasporto Pubblico Locale (TPL) è stato finanziato con trasferimenti statali, mediante il Fondo Nazionale dei Trasporti, sia con contributi di esercizio, che con contributi agli investimenti. La Legge-Delega sul federalismo fiscale (Legge n. 42/2009), ha previsto la futura applicazione per il Settore del Trasporto Pubblico regionale, di un criterio "misto" di finanziamento che tenesse conto, oltre che dei costi standard, anche della fornitura di un livello adeguato del servizio su tutto il territorio nazionale.

Nell'ambito della disciplina delle risorse per il TPL si ricorda che il 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, ancorato al gettito delle accise su benzina e gasolio

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 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 venisse effettuata, applicando le modalità stabilite dal Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013 e successive modificazioni.

Per il 2021 analoga disposizione è stata prevista dal Decreto-Legge n. 183 del 2020 (art. 13, comma 7), mentre per il 2022 sono stati previsti specifici criteri dal D.L. n. 68/2022.

Successivamente sono intervenuti i Decreti Legge n. 176 del 2022 e n. 104 del 2023 che hanno modificato i criteri di ripartizione del Fondo.

La Legge di Bilancio 2024 (legge 30 dicembre 2023, n. 213), reca uno stanziamento per il Fondo TPL su tale capitolo, di 5.179.554.000 € per il 2024, di 5.223.554.000 € per il 2025 e di 5.274.554.000 € per il 2026.

La Legge di bilancio per il 2018 (n. 205 del 2017) aveva 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 fossero dotati di adeguate misure atte a garantire il primo soccorso in caso di emergenza. Inoltre era 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.

Lo stanziamento del fondo nel bilancio triennale 2021-2023, che non è stato modificato dalla legge di bilancio per il 2021, ammontava 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% del 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 fosse 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 avessero 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 ha previsto, inoltre, 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 deve 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 18 novembre 2022, n. 176 (convertito dalla Legge n. 6/2023, in vigore dal 18 gennaio 2023, poi modificato dal D.L. n. 104 del 2023), ha novellato l'art. 27, comma 2 del D.L. n. 50/2017, relativo ai criteri di ripartizione del Fondo TPL, prevedendo che il riparto del Fondo sia effettuato entro il 31 ottobre di ogni anno, 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, secondo le seguenti modalità:

- a) il 50% del Fondo, tenendo conto dei costi standard (di cui all' articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147), al netto delle risorse di cui alle lettere d) ed e), considerato il complesso dei servizi di trasporto pubblico locale esercitati sul territorio di ciascuna regione risultanti dalla banca dati dell'Osservatorio e tenendo conto, a partire dal 2024, dei costi di gestione dell'infrastruttura ferroviaria di competenza regionale;
- b) il 50% del Fondo, tenendo conto dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, al netto delle risorse di cui alle lettere d) ed e);
- c) applicando una riduzione annuale 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, qualora bandite successivamente all'adozione delle predette delibere. La riduzione si applica a decorrere dall'anno 2023. In ogni caso la riduzione non si applica ai contratti di servizio affidati in conformità alle disposizioni, anche

transitorie, di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007, e alle disposizioni normative nazionali vigenti. La riduzione, applicata alla quota di ciascuna regione, è pari al 15% del valore dei corrispettivi dei contratti di servizio non affidati con le predette procedure; le risorse derivanti da tale riduzione sono ripartite tra le altre regioni con le medesime modalità;

- d) con destinazione annuale dello 0,105 per cento dell'ammontare del Fondo, e comunque nel limite massimo di euro 5,2 milioni annui, alla copertura dei costi di funzionamento dell'Osservatorio TPL. Il D.L. n. 104 del 2023 (art. 17) ha abrogato la previsione della lett. e) che in precedenza prevedeva anche la destinazione di una quota delle risorse del Fondo, non inferiore all'1% e non superiore al 2%, per l'adeguamento, in considerazione della dinamica inflattiva, dei corrispettivi di servizio e dell'equilibrio economico della gestione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale sottoposto ad obblighi di servizio pubblico, da ripartire tra le regioni a statuto ordinario applicando le modalità stabilite dal DPCM 11 marzo 2013.

Il comma 2-bis dell'art. 27 del D.L. n. 50/2017, prevede inoltre che ai fini del riparto del Fondo si tenga annualmente conto delle variazioni per ciascuna Regione in incremento o decremento, rispetto al 2017, dei costi del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria introdotte dalla società Rete Ferroviaria Italiana Spa, con decorrenza dal 1° gennaio 2018, in ottemperanza ai criteri stabiliti dall'Autorità di regolazione dei trasporti ed il comma 2-ter contiene una clausola di salvaguardia in base alla quale, al fine di garantire una ragionevole certezza delle risorse disponibili, il riparto di cui al comma 2, lettere a) e b), non può determinare, per ciascuna regione, un'assegnazione di risorse inferiore a quella risultante dalla ripartizione del Fondo per l'anno 2020.

Il Decreto Legge 16 giugno 2022, n. 68 (articolo 8, comma 6) ha poi previsto, limitatamente agli anni 2022, 2023 e 2024, al fine di promuovere la sperimentazione di servizi di sharing mobility, che una quota pari allo 0,3% del Fondo nazionale TPL sia destinata al finanziamento di specifici progetti individuati con uno o più Decreti ministeriali. In attuazione di tale previsione sono stati emanati il Decreto Interministeriale n. 417 del 28/12/2022 ed il successivo Decreto Direttoriale n. 459 del 28 dicembre 2022, di impegno delle relative somme (14,9 milioni di €).

La ripartizione del Fondo è stata effettuata fino ad oggi senza l'applicazione delle penalità previste dalla riforma. La legge annuale per la concorrenza 2021 (legge n. 118/2022) ha previsto l'applicazione delle penalità per le Regioni a partire dall'esercizio finanziario 2023.

Nelle more dell'emanazione del Decreto annuale di riparto previsto dalla riforma, viene concessa alle Regioni con Decreto ministeriale l'anticipazione dell'80 per cento delle risorse del Fondo e l'erogazione con cadenza mensile delle quote ripartite (art. 27, comma 4 del D.L. n. 50/2017).

L'anticipazione è effettuata sulla base delle percentuali attribuite a ciascuna Regione l'anno precedente. Limitatamente agli anni 2023 e 2024, il Decreto Legge n. 104 del 2023, introducendo un nuovo comma 2-quater all'articolo 27 del D.L. n. 50/2017, ha disposto che al riparto del Fondo si provveda, per una quota pari a euro 4.873.335.361,50, e fermo restando quanto previsto dal comma 2-bis, secondo le percentuali utilizzate per l'anno 2020. Alla determinazione delle quote del 50% di cui al comma 2, lettere a) e b), si provvede a valere sulle risorse residue del Fondo, decurtate della quota di cui al primo periodo.

Il D.L. n. 145 del 2023 (art. 10-bis) convertito dalla Legge n. 191 del 2023, ha disposto un incremento, pari a 1,2 milioni di euro, a decorrere dall'anno 2024, del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato

agli oneri del trasporto pubblico locale, volto a predisporre degli interventi tali da garantire il diritto delle persone a mobilità ridotta all'accesso al trasporto pubblico locale.

Il Decreto Legge n. 176/2022 ha altresì novellato il comma 6 dell'articolo 27 del DL 50/2017, stabilendo l'emanazione, entro il 31 luglio 2023, di un 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, che definisse gli indicatori per determinare i livelli adeguati di servizio e le modalità di applicazione degli stessi, al fine della ripartizione del Fondo secondo il criterio della lettera b). Tale Decreto non è stato ancora adottato ed il successivo Decreto Legge n. 104/2023, convertito dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136, ha disposto (art. 17), che nelle more dell'adozione di tale Decreto ministeriale, al fine di assicurare la ripartizione del Fondo, si provveda alla ripartizione integrale del medesimo Fondo con le modalità di cui al comma 2, lettera a), cioè tenendo conto dei soli costi standard, senza tener conto del parametro dei livelli adeguati dei servizi di TPL, fermo restando quanto previsto dal comma 2-quater per gli anni 2023 e 2024.

La ripartizione del Fondo TPL tra le Regioni è stata finora effettuata, in attesa della riforma, sulla base dei criteri definiti dal DPCM 11 marzo 2013, come modificato da ultimo dal DPCM 26 maggio 2017, quindi sostanzialmente su criteri di spesa storica, su cui si sono poi stratificati molteplici interventi normativi di modifica delle modalità di finanziamento e di attribuzione delle risorse. Tale DPCM prevede che il 90% del 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.

Per gli anni dal 2018 al 2022 il Fondo è stato pertanto ripartito in base ai criteri definiti nel DPCM 26 maggio 2017 che ha novellato il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013. Le percentuali di ripartizione tra le Regioni ordinarie sono attualmente le seguenti:

Abruzzo	2,69%
Basilicata	1,55%
<b>Calabria</b>	<b>4,28%</b>
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%

Per il 2021 lo stanziamento del Fondo è stato pari ad euro 4.874.554.000 e con il Decreto Interministeriale n. 72 del 9 febbraio 2021 è stata concessa alle regioni l'anticipazione dell'80% del Fondo. Per il 2022 la

consistenza del Fondo è stata fissata in a 4.989,554 milioni di €, da cui sono stati detratti gli stanziamenti relativi al trasporto pubblico locale acquo nella città di Venezia di cui all'articolo 1, comma 816, della legge di Bilancio 2022 (legge 30 dicembre 2021, n. 234), per arrivare ad uno stanziamento netto di 4.974,554 milioni euro per l'anno 2022. La ripartizione del Fondo TPL per il 2022 è stata definita dal Decreto Legge n. 68 del 2022 (art. 8, comma 7), nei seguenti termini:

- a) euro 4.879.079.381 senza l'applicazione di penalità e applicando le modalità stabilite dal DPCM 11 marzo 2013;
- b) euro 75.350.957 secondo le modalità ed i criteri che tengono conto dei costi standard (previsti dall'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147) e dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, definiti con decreto ministeriale, da adottare di concerto con il MEF e previa intesa in sede di Conferenza Unificata;
- c) euro 14.923.662 per le finalità di promozione dei servizi di sharing mobility;
- d) euro 5.200.000 per il funzionamento dell'Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio del trasporto pubblico locale e della mobilità locale sostenibile.

Con il Decreto Interministeriale n. 64 del 21 marzo 2022 è stata concessa alle Regioni a Statuto Ordinario, per il 2022, un'anticipazione dell'80% del Fondo, pari complessivamente a euro 3.978.648.289,20, al netto dello 0,025 per cento dell'ammontare del Fondo nazionale, destinato alla copertura dei costi di funzionamento dell'Osservatorio, mentre per la ripartizione definitiva del Fondo per il 2022, il Decreto Interministeriale n. 421 del 29/12/2022 ha previsto degli indicatori di carattere generale per la determinazione dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale al fine di consentire la ripartizione delle risorse stanziare, prevedendo che tali indicatori abbiano rilevanza solo ai fini della ripartizione delle risorse stanziare nell'esercizio 2022 e che indicatori di maggior dettaglio potranno essere meglio individuati, a seguito di una attività istruttoria più complessa, in applicazione dell'art. 27, comma 6, del Decreto-Legge 24 aprile 2017, n. 50 a decorrere dall'esercizio 2023. Pertanto, a seguito di istruttoria con le Regioni, è stato ripartito, per il 2022, il 50% della quota, pari a euro 75.350.957,00, sulla base "dei livelli adeguati dei servizi" e il rimanente 50% sulla base dei "costi standard", in base ai dati che sono stati trasmessi dall'Osservatorio TPL (nota n. 327 dell'11 novembre 2022, con la quale l'Osservatorio ha trasmesso i dati relativi all'applicazione e degli indicatori inerenti ai livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e nota n. 328 dell'11 novembre 2022, con la quale l'Osservatorio ha trasmesso i dati relativi all'applicazione del disposto del decreto n. 157 del 28 marzo 2018 inerenti ai costi standard). Per il 2023, la Legge di Bilancio (legge 29 dicembre 2022, n. 197), ha disposto uno stanziamento, sul cap. 1315, di 5.092.554 milioni €, da cui sono stati detratti gli stanziamenti per il trasporto urbano lagunare di Venezia, i costi per l'Osservatorio TPL e il finanziamento per i servizi di sharing mobility (previsti dal D.L. n. 68/2022), per arrivare ad uno stanziamento netto per il Fondo TPL di circa 5.054.130 milioni di euro. Con Decreto MIT-MEF n. 25 del 15/02/2023, è stata concessa alle Regioni a statuto ordinario, per il 2023, un'anticipazione dell'80 per cento del Fondo, per un importo di circa 4.043.304 milioni di euro. La ripartizione tra le Regioni a statuto ordinario delle risorse del Fondo nazionale TPL per il 2023 è stata definita con Decreto Interministeriale n. 328 del 11/12/2023.

Con Decreto dirigenziale n. 470 del 28/12/2023 è stato quindi disposto l'impegno della restante parte del saldo 2023 del Fondo TPL a favore delle Regioni a statuto ordinario e con Decreto dirigenziale n. 472 del 28/12/2023 è stato disposto l'impegno della quota relativa allo Sharing Mobility per il 2023 a favore delle Regioni a statuto ordinario.

Con Decreto dirigenziale n. 7 del 12/02/2024 è stata determinata la quota finale del saldo del Fondo TPL per l'anno 2023, a favore delle Regioni a statuto ordinario.

Per l'anno 2024, con il Decreto MIT-MEF n. 49 del 1/3/2024, è stata disposta l'anticipazione dell'80% del Fondo TPL.

Si ricorda che con il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 28 marzo 2018, n. 157, stati individuati i criteri per determinare i costi standard unitari, mentre il citato Decreto Interministeriale n. 421 del 29/12/2022 ha individuato indicatori di carattere generale per la determinazione dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale al fine di consentire la sollecita ripartizione delle risorse stanziata nell'esercizio 2022.

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 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.

Con la Delibera n. 114/2021 l'Autorità dei Trasporti ha ritenuto conforme ai criteri della Delibera n. 96/2015 il sistema tariffario 2022-2026 per il pacchetto minimo di accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale, presentato dal gestore della rete ferroviaria italiana (R.F.I. S.p.A.).

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha approvato, con la Delibera n. 95 del 2023, l'atto di regolazione afferente alla revisione dei criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria approvati con la Delibera n. 96 del 2015 (*da Il fondo nazionale per il TPL e le nuove modalità di attribuzione dei finanziamenti del fondo TPL, camera.it*).

## 1.7 LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Sono stati previsti rilevanti fondi per la mobilità sostenibile per il rinnovo dei mezzi del TPL e nell'ambito del Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile.

Nello specifico si tratta delle seguenti risorse:

- a) le risorse del PNRR e del Decreto-Legge n. 59 del 2021 (Fondo complementare).

Il PNRR (misura M2C2 – 4.4.1) destina 2.415 milioni di euro per il rinnovo dei mezzi del trasporto pubblico locale con veicoli a combustibile pulito, per il periodo 2021–2026.

Per approfondimenti sulle misure previste nel PNRR si consulti l'apposita sezione del Portale di documentazione della Camera dei deputati.

Il Decreto Legge n. 59 del 2021 relativo al Fondo complementare al PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza), assegna al Ministero, per il rinnovo dei bus, assegna ulteriori 600 milioni di euro con l'obiettivo

di accelerare il rinnovamento del parco autobus con veicoli alimentati a GNL e GNC, quindi a metano, destinati al trasporto extraurbano ed interurbano.

Ulteriori fondi del programma europeo React-Eu, per 175 milioni di euro, sono stati assegnati ad aprile 2022 al Ministero per il rinnovo degli autobus del trasporto pubblico locale in Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia, da ultimarsi entro il 31 dicembre 2023, in sinergia con i progetti del PNRR e del Piano Nazionale Complementare (PNC).

b) il c.d. Fondo mezzi e gli altri stanziamenti per il rinnovo del parco mezzi.

Il rinnovo dei mezzi destinati ai servizi di trasporto pubblico locale è stato oggetto di diversi interventi normativi sin dalle passate legislature: nel 2015 è stato infatti istituito dalla Legge di Bilancio 2016 (Legge n. 208 del 2015, art. 1, comma 866 e successive modificazioni) ed è operativo dal 2017, un apposito Fondo, il c.d. "Fondo mezzi".

Il Fondo è finalizzato all'acquisto diretto, anche per il tramite di società specializzate, nonché alla riqualificazione elettrica ed energetica o al noleggio dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale, con l'intento di allineare il parco mezzi destinato al trasporto pubblico locale e regionale agli standard europei.

Con Decreto Interministeriale n° 81 del 14/02/2020 sono state ripartite le risorse (per le finalità di cui all'articolo 5 del DPCM del 17/04/2019, a valere sulle risorse del c.d. Fondo mezzi" di cui all'art. 1, co. 866 della Legge n. 208/2015), pari complessivamente a 2.200 milioni di euro destinate alle regioni per gli anni 2019-2033 per l'acquisto di autobus ad alimentazione alternativa e relative infrastrutture e con decreto interministeriale n° 71 del 09/02/2021 sono state ripartite le risorse (per le finalità di cui all'articolo 4 del DPCM del 17/04/2019 nonché quelle di cui all'articolo 1 comma 96 della legge 145/2018), pari complessivamente a circa 1.287 milioni di euro, destinate alle città metropolitane e ai comuni superiori ai 100.000 abitanti, per il finanziamento *"di progetti sperimentali innovativi di mobilità sostenibile coerenti con i PUMS, per l'introduzione di mezzi su gomma o imbarcazioni ad alimentazione alternativa e relative infrastrutture di supporto"*.

La Legge di Bilancio 2021 (comma 661) ha esteso alla riconversione a gas naturale dei mezzi a gasolio euro 4 ed euro 5, nei limiti del 15 per cento delle dotazioni del Fondo, gli interventi finanziabili dal Fondo.

Il DL n. 34/2020 (art. 200), ha sospeso inizialmente al 2024, poi definitivamente, l'obbligo per regioni, enti locali e gestori dei servizi di trasporto pubblico passeggeri, di cofinanziare il rinnovo del parco mezzi. La norma ha consentito inoltre l'acquisto di autobus fino 30 giugno 2021 utilizzando la convenzione Consip Autobus 3.

Altri fondi per rinnovo e l'acquisto di mezzi su gomma ad alimentazione alternativa da adibire ai servizi di trasporto pubblico locale sono stati stanziati dal D.L. n. 121 del 2021, convertito dalla Legge 9 novembre 2021, n. 156 (art. 4, comma 3-ter), che ha autorizzato la spesa di 5 milioni € per il 2022 e di 7 mln € per ciascuno degli anni dal 2023 al 2035.

Lo stesso Decreto Legge n. 121/2021, al comma 3-bis dell'art. 4, ha infatti stabilito il divieto di circolazione, su tutto il territorio nazionale, di veicoli a motore delle categorie M2 e M3, adibiti a servizi di trasporto pubblico locale, alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 1 a decorrere dal 30 giugno 2022, Euro 2 a decorrere dal 31 gennaio 2024 ed Euro 3 a decorrere dal 1° gennaio 2024. La

norma ha peraltro rinviato a successivi decreti ministeriali la disciplina dei casi di esclusione da tale divieto per particolari caratteristiche di veicoli di carattere storico o destinati a usi particolari. Con D.M. 24/01/2022 è stato disposto l'esonero dal divieto per i veicoli iscritti negli appositi registri quali veicoli di interesse storico e collezionistico.

Dal 1° gennaio 2024 l'utilizzo delle risorse dell'Unione europea, nazionali e regionali, già assegnate alle regioni e alle province autonome di Trento e di Bolzano e destinate al rinnovo della flotta dei mezzi di trasporto pubblico locale, è prioritariamente finalizzato alla sostituzione dei veicoli con caratteristiche antinquinamento Euro 2 e Euro 3.

Con Dpcm 17 aprile 2019 è stato approvato il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, per la promozione ed al miglioramento della qualità dell'aria con tecnologie innovative, in attuazione degli accordi internazionali sulla riduzione delle emissioni, nonché degli orientamenti e della normativa europea. Il Piano è destinato anche al rinnovo del parco autobus dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, alla promozione e al miglioramento della qualità dell'aria con tecnologie innovative, in attuazione degli accordi internazionali sulla riduzione delle emissioni, nonché degli orientamenti e della normativa europea.

Al fine di realizzare il Piano, la Legge di Bilancio 2017 (comma 613) ha disposto l'incremento delle risorse attribuite al Fondo mezzi di 250 milioni per ciascuno degli anni dal 2020 al 2033, per un totale di 3,7 miliardi €, e ne ha esteso le finalità al finanziamento delle infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici.

In sede di prima applicazione, per il periodo 2019-2023, un terzo delle risorse del Fondo è stato attribuito ai comuni capoluogo delle città metropolitane e ai comuni capoluogo delle province ad alto inquinamento di particolato PM10 e di biossido di azoto, chiamati ad adottare azioni strutturali per la riduzione dell'inquinamento atmosferico.

La Legge di Bilancio per il 2018 (art. 1, co. 71, legge n. 205 del 2017) ha poi previsto la possibilità di utilizzare fino a 100 milioni di euro del Fondo mezzi per il finanziamento di progetti sperimentali e innovativi di mobilità sostenibile, coerenti con i Piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS) per l'introduzione di mezzi su gomma o imbarcazioni ad alimentazione alternativa e relative infrastrutture di supporto, presentati dai comuni e dalle città metropolitane.

c) le risorse per le imprese di trasporto pubblico su gomma e dei sistemi intelligenti per il trasporto.

La Legge di Bilancio 2018 ha previsto che nell'ambito del Piano Strategico della mobilità sostenibile si definisca un programma di interventi finalizzati ad aumentare la competitività delle imprese produttrici di beni e servizi nella filiera dei mezzi di trasporto pubblico su gomma e dei sistemi intelligenti per il trasporto, attraverso il sostegno agli investimenti produttivi finalizzati alla ricerca e allo sviluppo di modalità di alimentazione alternativa.

A valere su tali risorse, il Ministero dello Sviluppo economico, d'intesa con il MIT, è stato autorizzato a stipulare convenzioni con INVITALIA (Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa (Qui il testo della Convenzione stipulata nel 2018) e con Dipartimenti universitari specializzati nella mobilità sostenibile. Il Decreto MISE 17 gennaio 2020 che ha previsto lo strumento dei contratti di sviluppo.

Con la Direttiva del MISE 19 novembre 2020 sono state fornite all'Agenzia le direttive per definire gli indirizzi e le modalità attuative di finanziamento.

## 1.8 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.

## 1.9 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 minimi 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 al il Settore Trasporto Pubblico Locale e mobilità sostenibile, 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.

## 1.10 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, 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 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 affidamento è stato ulteriormente prorogato 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.

Con D.D.G. n. 17136 del 31/12/2019 è stato disposto un provvedimento di emergenza ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 5 del Regolamento (CE) n.1370/2007, relativo ai servizi di trasporto pubblico locale su strada, alle condizioni contrattuali migliorative ottenute in sede di negoziazione, con durata dal 01/01/2020 fino al 31/03/2021.

In ragione della crisi pandemica da Covid-19, con Decreti dirigenziali n. 2770 del 17/03/2021 e n.14147 del 31/12/2021 è stata disposta la proroga del contratto fino al 31/03/2023, in linea con le previsioni di cui all'art.5, par. 5 del Regolamento UE n.1370/2007.

Successivamente, con Decreto dirigenziale n. 5300 del 14/04/2023, assunto il 31/03/2023, 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 strada, consensualmente concordato fra l'Amministrazione regionale e le sei società consortili affidatarie degli stessi servizi, alle medesime condizioni contrattuali di cui al Decreto dirigenziale n.17136 del 31/12/2019, fino al 30/06/2023, con eventualmente opzione fino al 31/12/2023.

Tale ultimo affidamento è stato nuovamente prorogato fino al 31/12/2026 con Decreto dirigenziale n. 20372 del 29/12/2023, ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 4, del Regolamento (CE) n.1370/2007 del Parlamento e del Consiglio Europeo, del 23 ottobre 2007, e dell'articolo 24, paragrafo 5-bis, del Decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, convertito con Legge 28 marzo 2022, n. 25.

## 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
<b>A.D.M.</b>	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	
<b>CO.ME.TRA.</b>	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)
GBV	Extraurbano	VV, CZ	
<b>TR.IN.CAL.</b>	ATAM	Urbano	RC
		Extraurbano	RC
	PPM	Urbano	Palmi (RC)
<b>T.R.C.</b>	TNC	Extraurbano	CS

Società Consortile	Azienda di Trasporto	Tipologia Servizio	Territorio servito
	Perrone	Extraurbano	CS
	SAT	Extraurbano	CS
	Autoservizi Carnevale	Extraurbano	CS
	Genco	Extraurbano	VV
<b>S.C.A.R.</b>	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
<b>Consorzio Autolinee Due</b>	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. 20372 del 28/12/2023**:

**Tabella 2: Contratti vigenti**

Denominazione Sociale	Affidamento Gara	Contratto			Ultima Proroga CdS	
		N.	Data Inizio	Data Fine	Data Inizio	Data Fine
<b>S.C.A.R.</b>	Diretta	2440	01/01/2013	31/12/2015	01/01/2024	31/12/2026
<b>T.R.C.</b>	Diretta	2441	01/01/2013	31/12/2015	01/01/2024	31/12/2026
<b>Consorzio Autolinee Due</b>	Diretta	2442	01/01/2013	31/12/2015	01/01/2024	31/12/2026
<b>TR.IN.CAL.</b>	Diretta	2443	01/01/2013	31/12/2015	01/01/2024	31/12/2026
<b>A.D.M.</b>	Diretta	2444	01/01/2013	31/12/2015	01/01/2024	31/12/2026
<b>CO.ME.TRA.</b>	Diretta	2445	01/01/2013	31/12/2015	01/01/2024	31/12/2026
<b>Ferrovie della Calabria</b>	Diretta	2446	01/01/2012	31/12/2015	01/01/2025	31/12/2025
<b>Trenitalia</b>	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 2023 con distinzione tra servizio extraurbano ed urbano.

### 2.4.1 I SERVIZI EXTRAURBANI

I servizi eserciti dai consorzi in ambito extraurbano cumulano 42,45 milioni di Bus\*Km. La percentuale maggiore è esercita dal consorzio A.D.M. (Figura 1) con il 29,34% del totale, seguito dai consorzi CO.ME.TRA. (26,8%) e S.C.A.R. (24,44%). I primi due consorzi producono rispettivamente 12,45, 11,38 e 10,38 milioni di Bus\*Km. I tre consorzi rappresentano l'80,58% del totale di Bus\*Km prodotti, mentre TR.IN.CAL. offre soltanto lo 0,54% del totale regionale.



Figura 1: Bus\*Km eserciti in ambito extraurbano dai consorzi in Calabria (2023)

### 2.4.2 I SERVIZI URBANI

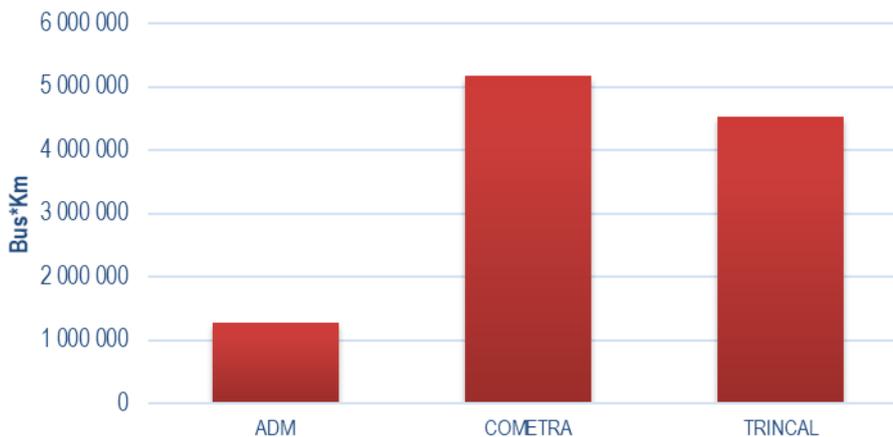
In ambito urbano, le aziende che esercitano servizi di TPL su gomma sono raggruppate in tre società consortili (Figura 2).

**Tabella 3: Servizi di TPL su gomma urbano (2023)**

Consorzio	Azienda	Città	Abitanti
<b>A.D.M.</b>	Scura	Corigliano-Rossano (CS)	74 300
	Romano	Crotone	58 864
<b>CO.ME.TRA.</b>	Ferrovie della Calabria	Vibo Valentia	31 177
	Multiservizi Lamezia Terme	Lamezia Terme (CZ)	67 253
	A.M.C.	Catanzaro	84 849
	A.M.A.C.O.	Cosenza	63 909
<b>TR.IN.CAL.</b>	PPM	Palmi (RC)	17 950
	ATAM	Reggio Calabria	171 181

Nel corso del 2023 i servizi offerti risultano superiori a 10,99 milioni di Bus\*Km; il consorzio CO.ME.TRA. sviluppa la quota maggiore di servizi (Figura 2), con circa 5,18 milioni di Bus\*Km, e rappresenta il 47,1% del totale; TR.IN.CAL. e A.D.M. seguono con quote rispettivamente del 41,2% e 11,7%.

**Bus\*Km offerti dai consorzi TPL in Calabria.  
Anno 2023**



**Figura 2: Bus\*Km eserciti in ambito urbano dai consorzi in Calabria (2023)**

## 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.

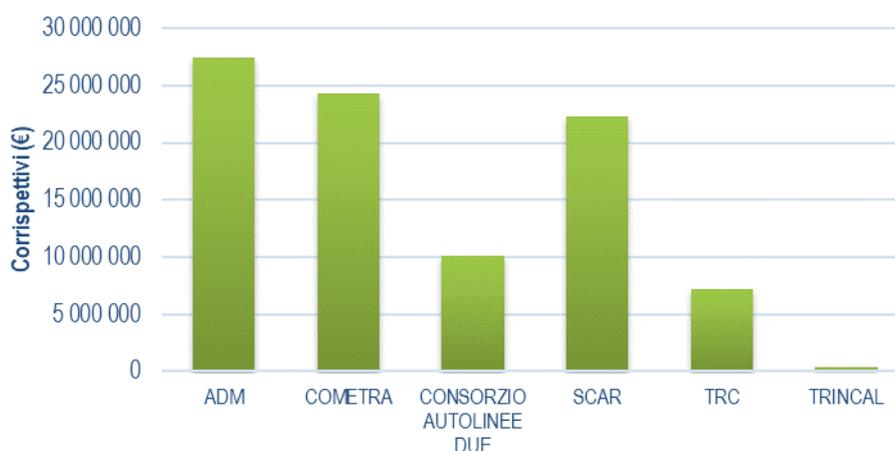
Per i servizi di tipo extraurbano sono individuate sei fasce riportate nella Tabella 4. La sesta include i servizi delle aziende che esercitano tra Cosenza e l'università della Calabria e tra Cosenza e Quattromiglia di Rende, in quanto viene servita un'area omogenea che presenta continuità di abitato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

Il finanziamento regionale ammonta a circa 124 milioni di euro. Circa il 74%, pari a 91,75 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. (73,95 milioni di euro) che rappresentano l'80,6% del totale; gli altri consorzi rappresentano una spesa complessiva appena sotto la soglia dei 18 milioni di euro.

**Tabella 4:** Fasce chilometriche per erogazione contributo regionale (2023).

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

### Corrispettivi erogati per servizi extraurbani. Anno 2023



**Figura 3:** Corrispettivi erogati per i servizi extraurbani in Calabria (2023)

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 (2023).

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 2023 ammonta a circa 32,29 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 15,4 milioni di euro. Il consorzio TR.IN.CAL. (Reggio Calabria in fascia 4 e Palmi in fascia 1) si attesta sui 13,7 milioni di euro.



**Figura 4:** Corrispettivi erogati per i servizi urbani in Calabria (2023)

## 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.

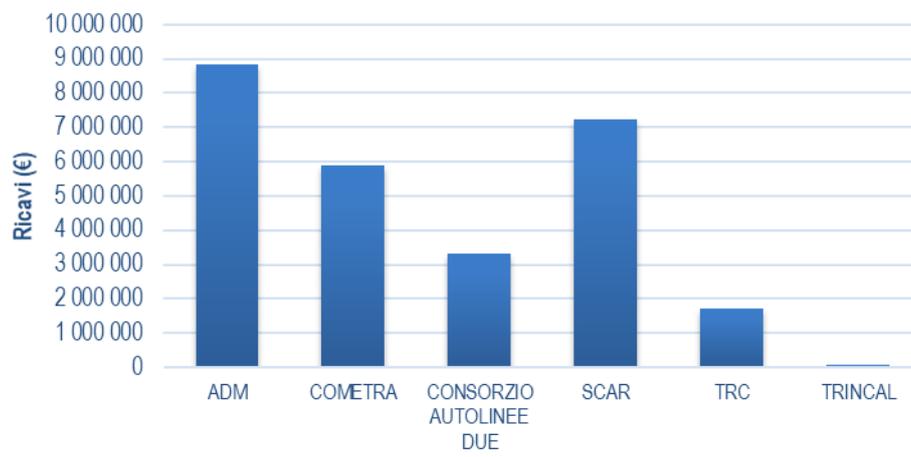
### 2.6.1 I SERVIZI EXTRAURBANI

Durante il 2023, i ricavi da traffico dei consorzi operanti sul territorio regionale, in ambito extraurbano, hanno superato la cifra di 27 milioni di euro (Figura 5). Il consorzio A.D.M. ha registrato i maggiori ricavi da traffico corrispondenti a circa il 32,69% del totale. Il consorzio S.C.A.R. ha superato la soglia di 7 milioni di euro, pari al 26,68% del totale, seguito da CO.ME.TRA. con il 21,68% del totale.

**Tabella 6:** ricavi da traffico extraurbano dei consorzi di TPL (2023).

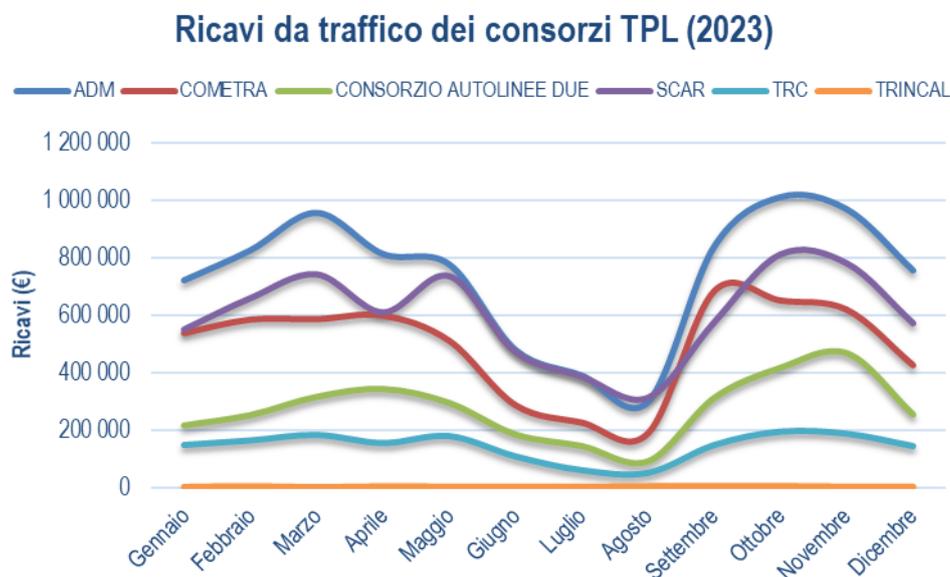
Consorzio	Ricavi [€]
A.D.M.	8 848 793
CO.ME.TRA.	5 895 771
Consorzio Autolinee Due	3 304 361
S.C.A.R.	7 222 087
T.R.C.	1 722 353
TR.IN.CAL.	72 420
<b>Totale</b>	<b>27 067 807</b>

### Ricavi da traffico dei consorzi TPL in Calabria. Anno 2023



**Figura 5:** Ricavi da traffico extraurbano dei consorzi di TPL (2023)

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 (2023)

L'andamento dei ricavi è contraddistinto da un andamento crescente nei primi mesi dell'anno fino al valore massimo (superiore al 10,3% del totale) nel mese di marzo, seguito da una riduzione brusca durante il periodo estivo fino al raggiungimento del punto di minimo in corrispondenza di agosto (3,5% del totale). Quindi si osserva un'inversione di tendenza nei mesi settembre-ottobre ed infine un leggero calo verso la fine dell'anno.

## 2.6.2 I SERVIZI URBANI

Nel 2023, i ricavi da traffico delle aziende operanti in ambito urbano hanno superato la cifra di 4,55 milioni di euro (Tabella 7). Il consorzio TR.IN.CAL. ha registrato i maggiori ricavi con circa 2,5 milioni di euro, corrispondenti al 55,7% del totale, dovuti prevalentemente al servizio esercito nella città metropolitana di Reggio Calabria (€ 2,41 milioni). Il consorzio CO.ME.TRA. ha appena superato la soglia di 1,3 milioni di euro (29,6% del totale), seguito da A.D.M. con circa 0,67 milioni di euro (14,6% del totale).

**Tabella 7:** ricavi da traffico urbano dei consorzi di TPL (2023).

Consorzio	Ricavi [€]
A.D.M.	665 011
CO.ME.TRA.	1 348 116
TR.IN.CAL.	2 534 884
<b>Totale</b>	<b>4 548 012</b>

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

## Ricavi da traffico dei consorzi TPL in Calabria. Anno 2023

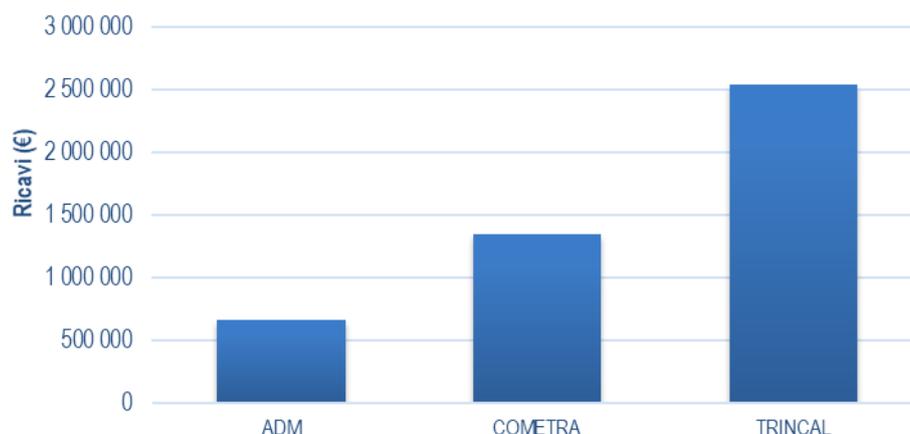


Figura 7: Ricavi da traffico urbano dei consorzi di TPL (2023)

### 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,

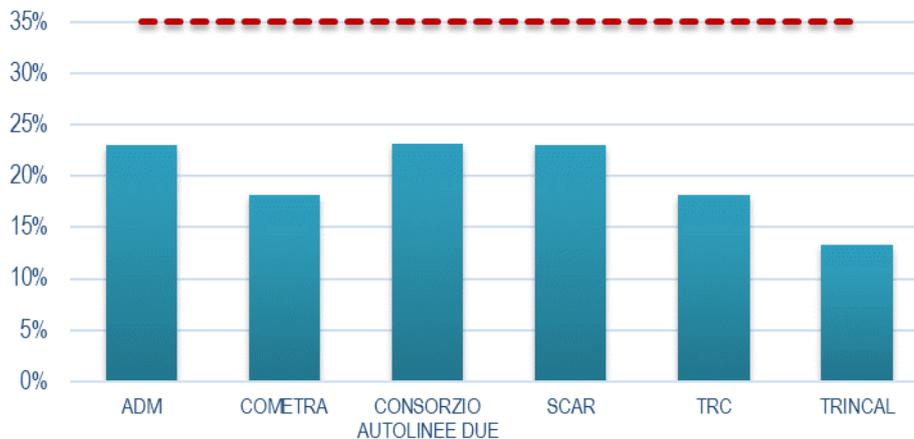
*coefficiente di servizio* =  $\frac{\text{ricavi da traffico}}{\text{ricavi da traffico} + \text{costi operativi}}$  *coefficiente di servizio* = *ricavi traffico* / (*ricavi traffico* + *costi operativi*) al netto della quota relativa all'infrastruttura per rapporti di partenza inferiori o uguali allo 0,10 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 circa 15 punti percentuali da colmare per raggiungere l'obiettivo minimo fissato dagli standard nazionali, eccezione per Il consorzio TR.IN.CAL. caratterizzato da un valore maggiore.

### Coefficiente di esercizio TPL in Calabria. Anno 2023



**Figura 8:** Ricavi da traffico urbano dei consorzi di TPL (2023)

#### 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 (2023)

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., Crotone 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

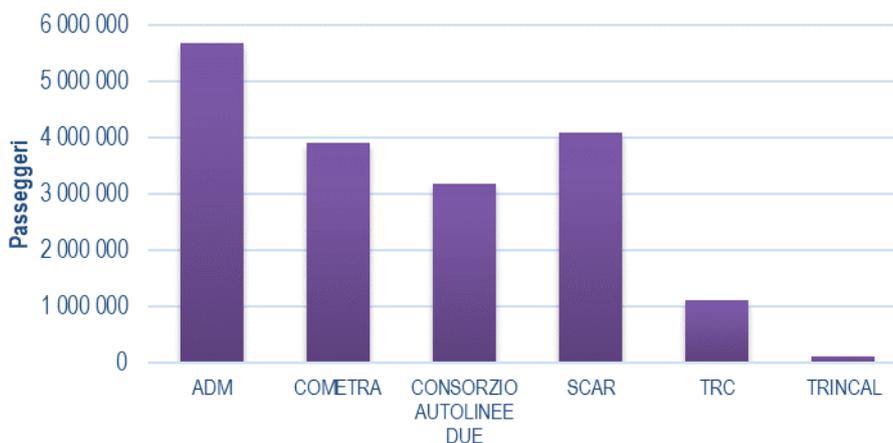
### 2.8.1 I SERVIZI EXTRAURBANI

Nella Tabella 8 è riportata la stima annuale dei passeggeri che fruiscono delle linee extraurbane. Durante il 2023 si è stimato un volume di utenti trasportati superiore a 18 milioni di passeggeri, di essi il 31,5% ha utilizzato i servizi del consorzio A.D.M., il 22,6% ha fruito delle corse offerte da S.C.A.R. e il 21,6% ha viaggiato sulle linee del Consorzio CO.ME.TRA. I tre consorzi hanno servito oltre il 75% degli utenti delle linee extraurbane.

**Tabella 8:** *Passeggeri trasportati in ambito extraurbano nel periodo 2023*

Consorzio	Passeggeri trasportati 2021
A.D.M.	5 696 448
CO.ME.TRA.	3 914 244
Consorzio Autolinee Due	3 184 390
S.C.A.R.	4 092 199
T.R.C.	1 119 720
TR.IN.CAL.	102 648
<b>Totale</b>	<b>18 109 649</b>

### Stima dei passeggeri trasportati in Calabria. Anno 2023



**Figura 10:** *Passeggeri trasportati in ambito extraurbano nel 2023*

### 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 9 è riportata la stima annuale dei passeggeri che fruiscono delle linee urbane. Durante il 2023 si è stimato un volume di utenti trasportati pari a circa 10 milioni di passeggeri, di essi l'8,6% ha utilizzato i servizi del consorzio A.D.M., il 39,5% ha fruito delle corse offerte da CO.ME.TRA. e il 51,9% ha viaggiato sulle linee TR.IN.CAL.

**Tabella 9: Passeggeri trasportati in ambito urbano nel periodo 2023**

Consorzio	Passeggeri trasportati 2023
A.D.M.	872 639
CO.ME.TRA.	4 012 610
TR.IN.CAL.	5 261 615
<b>Totale</b>	<b>10 146 864</b>

### Stima dei passeggeri trasportati in Calabria. Anno 2023



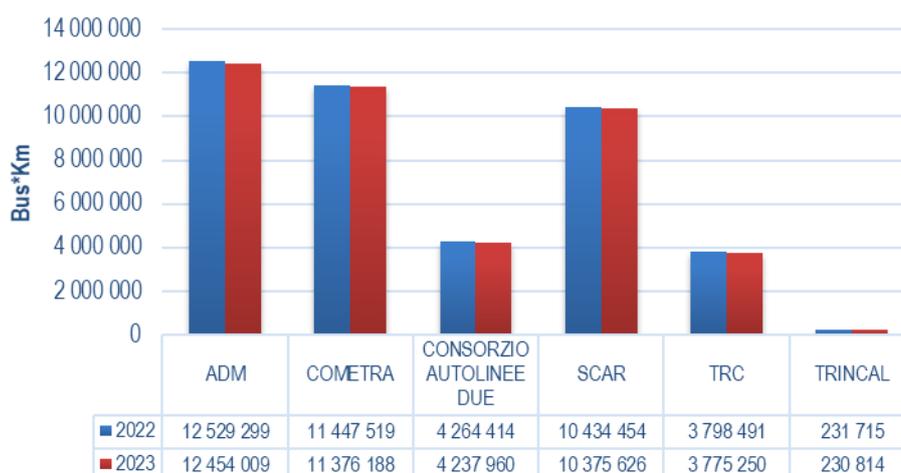
**Figura 11: Passeggeri trasportati in ambito urbano nel 2023**

## 2.9 CONFRONTO DELLE PERCORRENZE 2022-2023

### 2.9.1 I SERVIZI EXTRAURBANI

Nel corso del 2023 si è registrata una minima riduzione dei Bus\*Km prodotti (Figura 12) rispetto all'anno precedente pari a 0,6% passando da 42,7 milioni a 42,45. Tutti i consorzi hanno registrato riduzioni contenute da un valore minimo di -0,39% (TR.IN.CAL.) al valore massimo di -0,62% (CO.ME.TRA.).

### Produzione nel biennio 2022-23

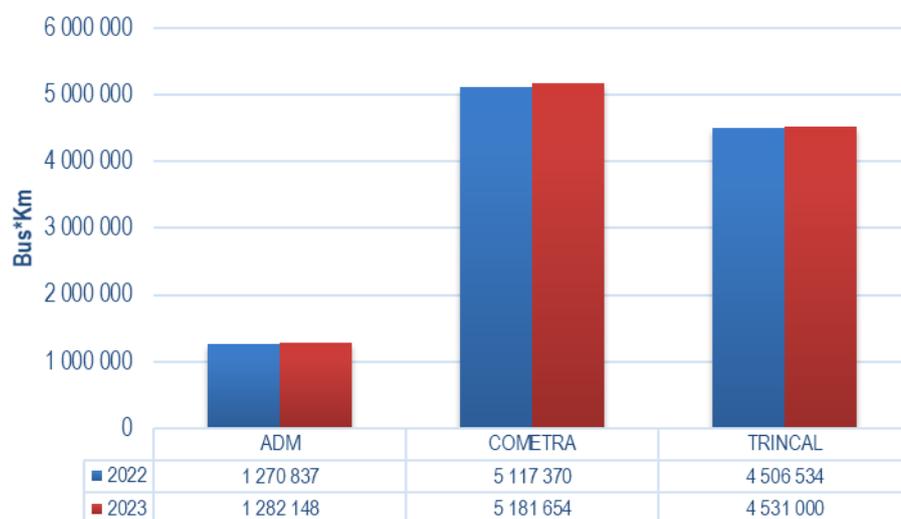


**Figura 12:** Confronto tra Bus\*Km eserciti in ambito extraurbano nel periodo 2022-2023

### 2.9.2 I SERVIZI URBANI

Le percorrenze urbane nel periodo in esame hanno registrato leggeri incrementi variabili dal 0,54% a 1,26%, come evidenziato nella Figura 13.

### Produzione nel biennio 2022-23

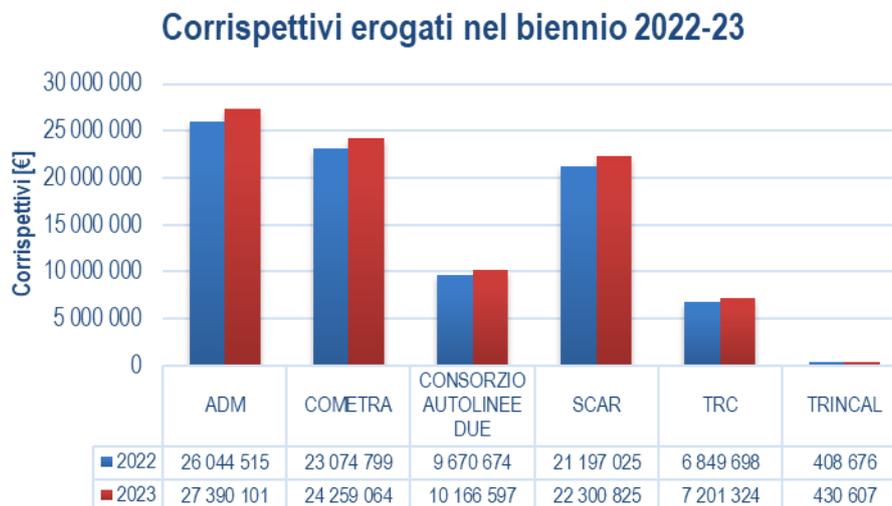


**Figura 13:** Confronto tra Bus\*Km eserciti in ambito urbano nel periodo 2022-2023

## 2.10 CONFRONTO DEI CORRISPETTIVI REGIONALI 2022-2023

### 2.10.1 I SERVIZI EXTRAURBANI

Rispetto all'anno precedente il contributo regionale erogato per i servizi extraurbani (Figura 14) è stato incrementato del 5.16%. Per i singoli consorzi le variazioni sono state tutte positive e comprese nell'intervallo tra 5,13% e 5,37%.

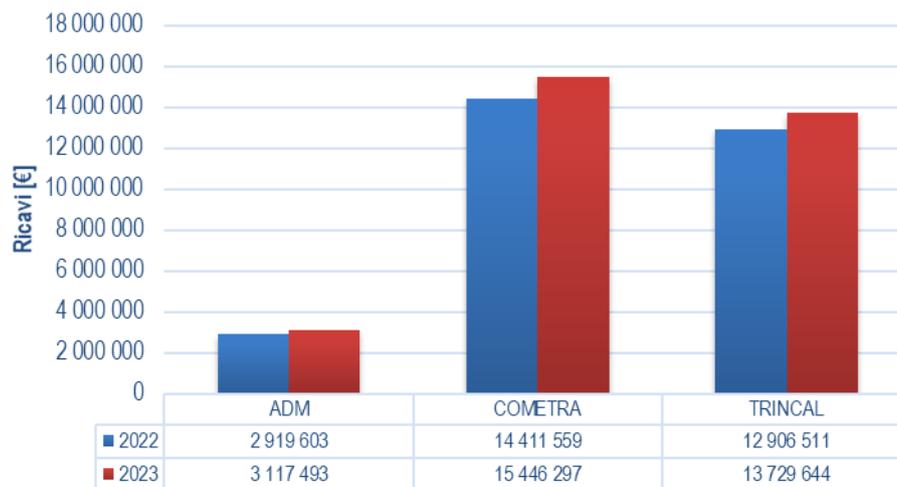


**Figura 14:** Confronto tra Bus\*Km eserciti in ambito extraurbano nel periodo 2022-2023

### 2.10.2 I SERVIZI URBANI

Anche per i servizi urbani il finanziamento erogato dalla regione è stato ampliato (6,8% rispetto l'anno precedente). L'aumento è stato più contenuto per il consorzio TR.IN.CAL. (6,38%) e più marcato per i rimanenti, maggiore di 6,78% (Figura 15).

## Corrispettivi erogati nel biennio 2022-23



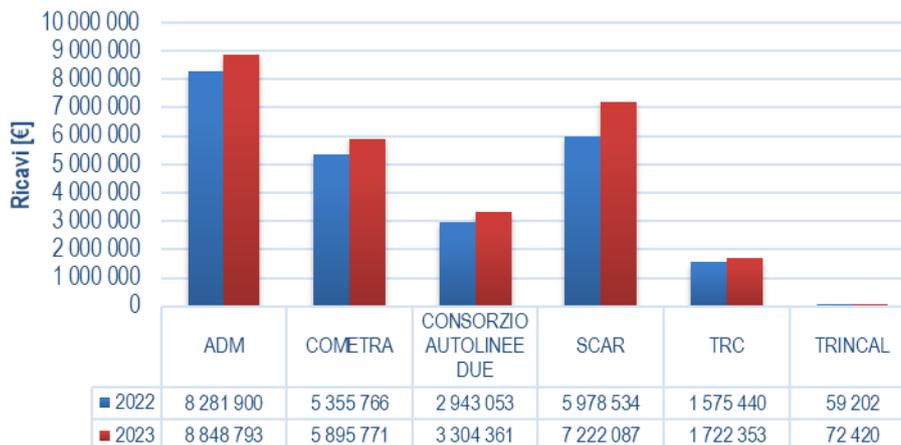
**Figura 15:** Confronto tra Bus\*Km eserciti in ambito urbano nel periodo 2022-2023

## 2.11 CONFRONTO RICAVI DA TRAFFICO 2022-2023

### 2.11.1 I SERVIZI EXTRAURBANI

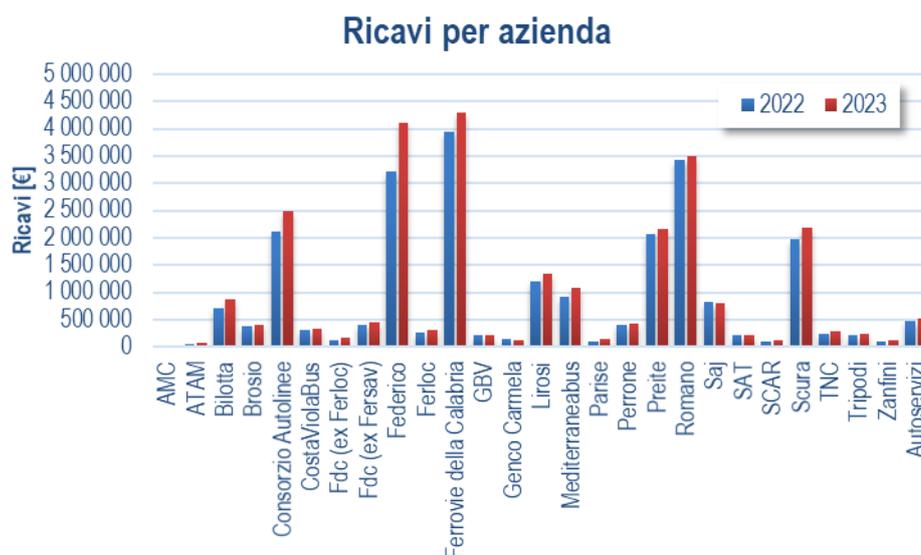
I ricavi da traffico nel 2023 hanno registrato un incremento di 2,87 milioni di euro, pari al 11,87% rispetto all'anno precedente (Figura 16). Tutti i consorzi hanno registrato miglioramenti di entità differenti da un valore minimo di 6,84% ad un valore massimo pari a 22,33%.

## Ricavi nel biennio 2022-23



**Figura 16:** Confronto tra ricavi per servizi in ambito extraurbano nel periodo 2022-2023

La Figura 17 riassume il confronto tra i ricavi delle aziende di trasporto durante il biennio 2022-2023, dettagliatamente riportato nella Tabella 10.



**Figura 17:** Confronto tra Bus\*Km eserciti in ambito urbano nel periodo 2022-2023

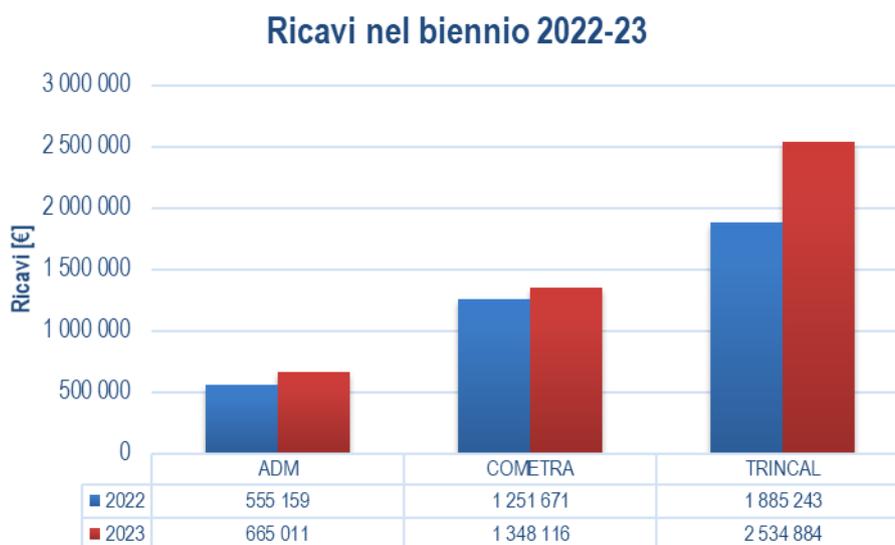
**Tabella 10:** Ricavi da traffico extraurbano e variazione nel biennio 2022-2023

Azienda	2022	2023	Variazione 2022-2023
AMC	20 402	20 557	0,76%
ATAM	59 202	72 420	22,33%
Bilotta	713 848	876 056	22,72%
Brosio	391 678	414 971	5,95%
Consorzio Autolinee	2 110 319	2 501 175	18,52%
CostaViolaBus	315 805	341 991	8,29%
Fdc (ex Ferloc)	132 975	169 357	27,36%
Fdc (ex Fersav)	414 029	460 468	11,22%
Federico	3 221 964	4 100 467	27,27%
Ferloc	254 235	302 209	18,87%
Ferrovie della Calabria	3 933 986	4 299 704	9,30%
GBV	208 461	228 504	9,61%
Genco Carmela	136 285	128 840	-5,46%
Lirosi	1 191 999	1 348 417	13,12%
Mediterraneabus	928 418	1 082 117	16,55%
Parise	106 562	139 602	31,01%
Perrone	413 332	435 046	5,25%
Preite	2 060 677	2 166 589	5,14%
Romano	3 435 352	3 496 959	1,79%
Saj	832 734	803 186	-3,55%
SAT	206 730	227 647	10,12%

Azienda	2022	2023	Variazione 2022-2023
SCAR	104 452	115 082	10,18%
Scura	1 968 409	2 187 750	11,14%
TNC	236 171	278 915	18,10%
Tripodi	215 895	234 013	8,39%
Zanfani	103 614	121 439	17,20%
Autoservizi Carnevale (ex Fata)	476 360	512 302	7,55%
	<b>24 193 895</b>	<b>27 065 784</b>	<b>11,87%</b>

### 2.11.2 I SERVIZI URBANI

I ricavi da traffico dei servizi urbani (Figura 18) nel 2020 hanno registrato, rispetto all'anno precedente, un aumento complessivo di circa 0,856 milioni di euro, pari al 23,18%. L'aumento registrato da A.D.M. (19,79%) è dovuto a due fattori contrapposti: la lieve riduzione dei ricavi nella città di Corigliano-Rossano e il consistente aumento nella città di Crotona. L'incremento del consorzio CO.ME.TRA. non è eterogeneo ed è associato alla riduzione nella città di Cosenza. Le variazioni di TR.IN.CAL. sono stati concordi sui territori serviti.



**Figura 18:** Confronto tra i ricavi in ambito urbano nel periodo 2022-2023

## 2.12 CONFRONTO DEL COEFFICIENTE DI SERVIZIO 2022-2023

### 2.12.1 I SERVIZI URBANI

La comparazione tra i coefficienti di esercizio in ambito urbano (figura 24) denota un aumento nell'anno 2023 rispetto all'anno 2022 per tutte le aziende a eccezione di quelle operanti a Corigliano-Rossano e Cosenza, riduzione lieve per la prima città e più accentuata per il capoluogo bruozio.

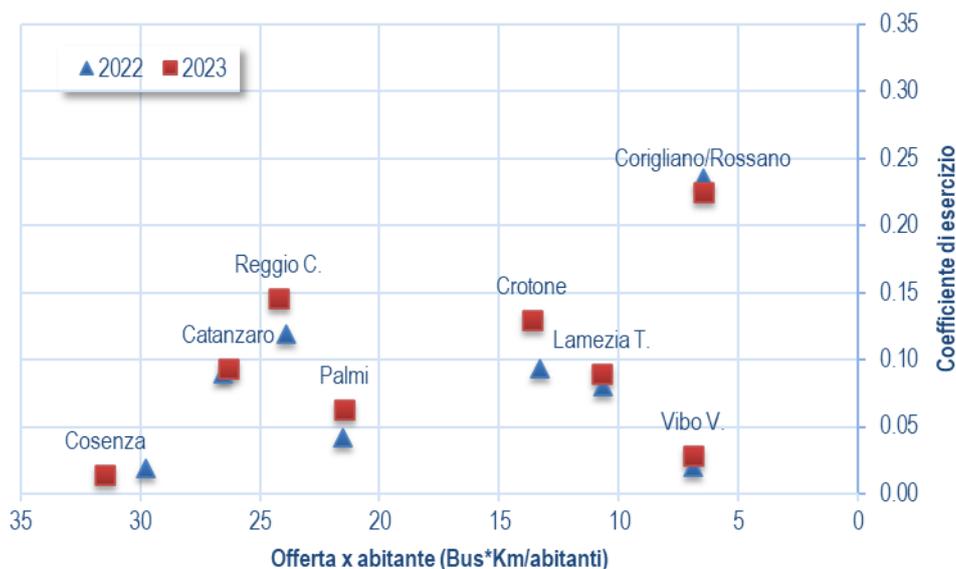


Figura 19: Confronto delle linee urbane in funzione del coefficiente di esercizio nel periodo 2022-2023

## 2.13 CONFRONTO DEI PASSEGGERI TRASPORTATI 2022-2023

### 2.13.1 I SERVIZI EXTRAURBANI

La domanda del TPL in Calabria ha registrato nel 2023 un incremento complessivo del 12,12% rispetto all'anno precedente (Figura 20), garantendo lo spostamento di 18,1 milioni di utenti rispetto ai 16,15 milioni di viaggiatori del 2022. I maggiori aumenti, in valore percentuale, sono stati registrati rispettivamente da Consorzio Autolinee Due (35%) e S.C.A.R. (27,78%) mentre CO.ME.TRA. è l'unico consorzio ad aver accusato una riduzione degli utenti (-9,50%).

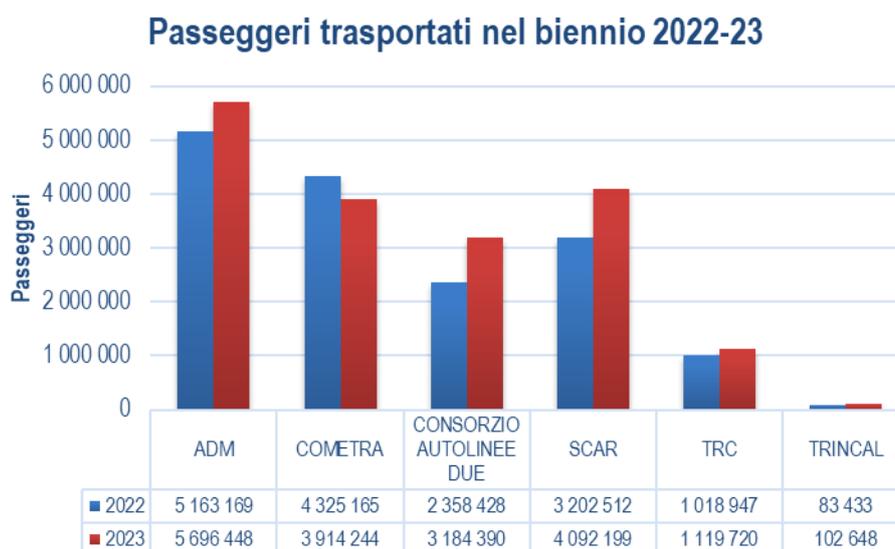
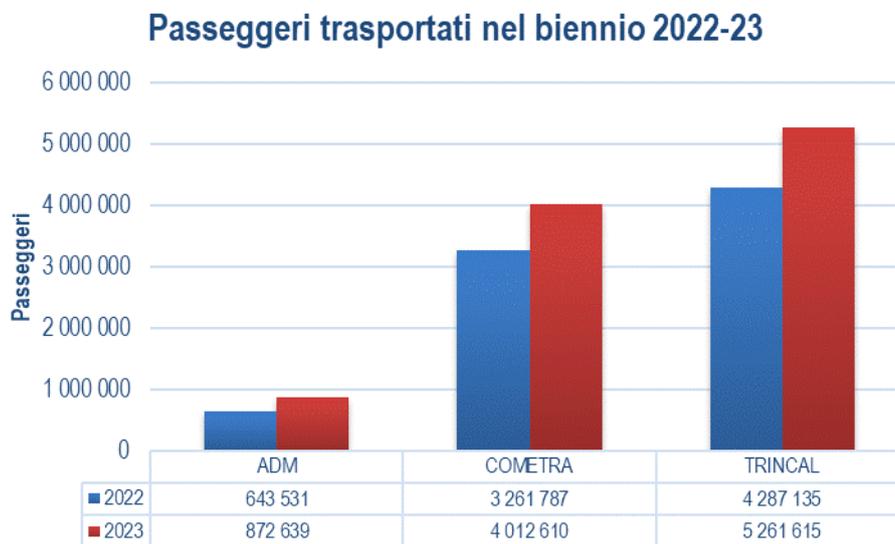


Figura 20: Confronto tra Passeggeri serviti in ambito extraurbano nel periodo 2022-2023

### 2.13.2 I SERVIZI URBANI

Nel corso del 2023, il numero di passeggeri trasportati dai servizi urbani ha registrato un incremento prossimo al 24% rispetto all'anno precedente (Figura 21), assicurando lo spostamento di 10,15 milioni di utenti rispetto a 8,2 milioni di viaggiatori del 2022. Tutti i consorzi hanno mostrato un aumento percentuale dal valore minimo di 22,73% al valore massimo di 35,6%.



**Figura 21:** Confronto tra Passeggeri serviti in ambito urbano nel periodo 2022-2023

## 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, attualmente ancora vigente.

---

#### 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.

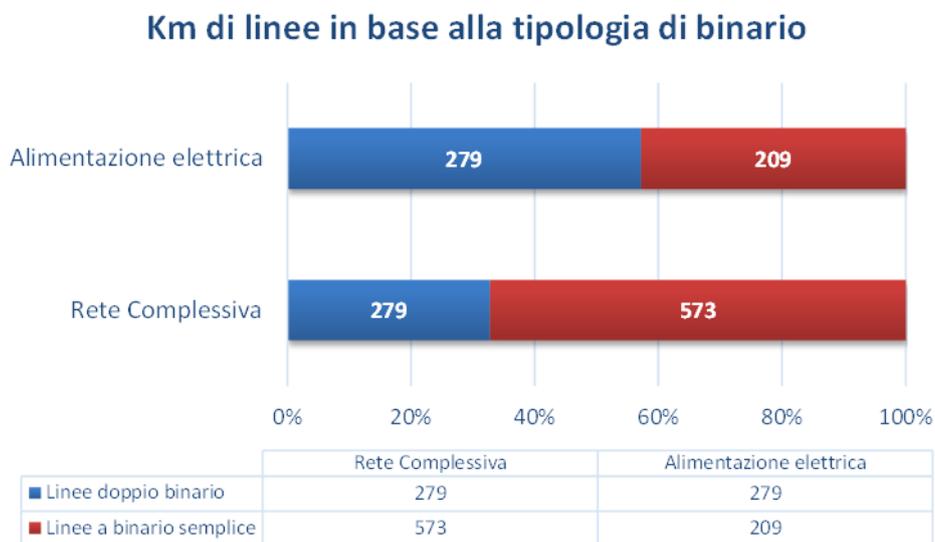
In base all'alimentazione: le linee elettrificate sono 488 km, di cui 279 km relativi a linee a doppio binario e 209 km a binario singolo. Le linee non elettrificate (alimentazione diesel) sono 364 km.

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.

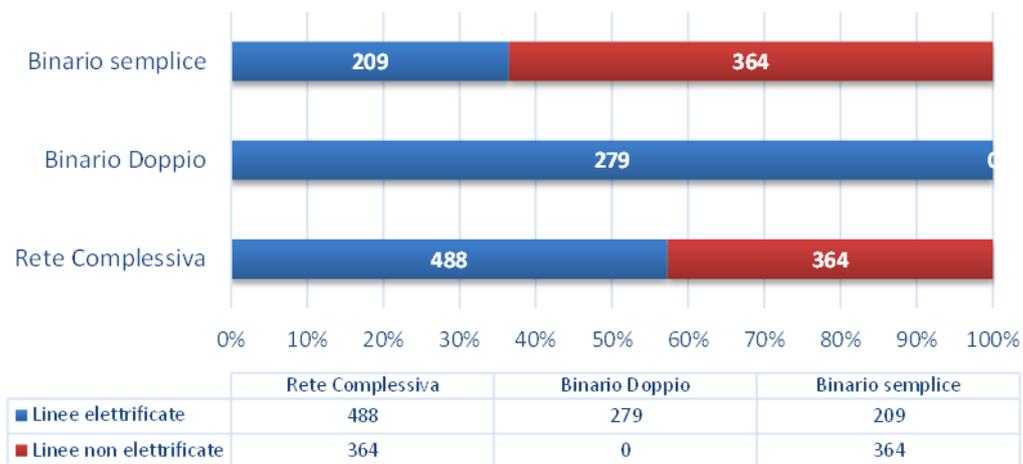


**Figura 22:** Km di linee per importanza



**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.

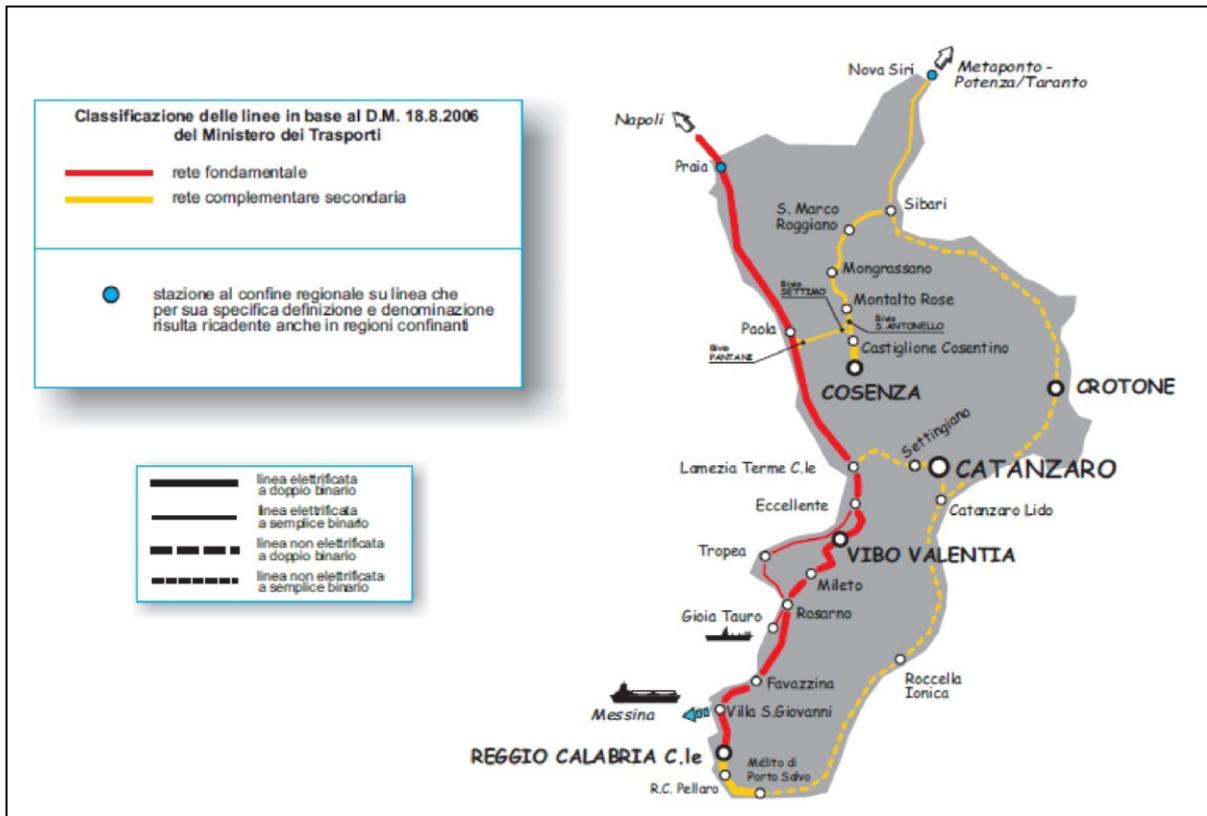


Figura 25: Inquadramento territoriale rete RFI (estratto AQ RFI 2018)

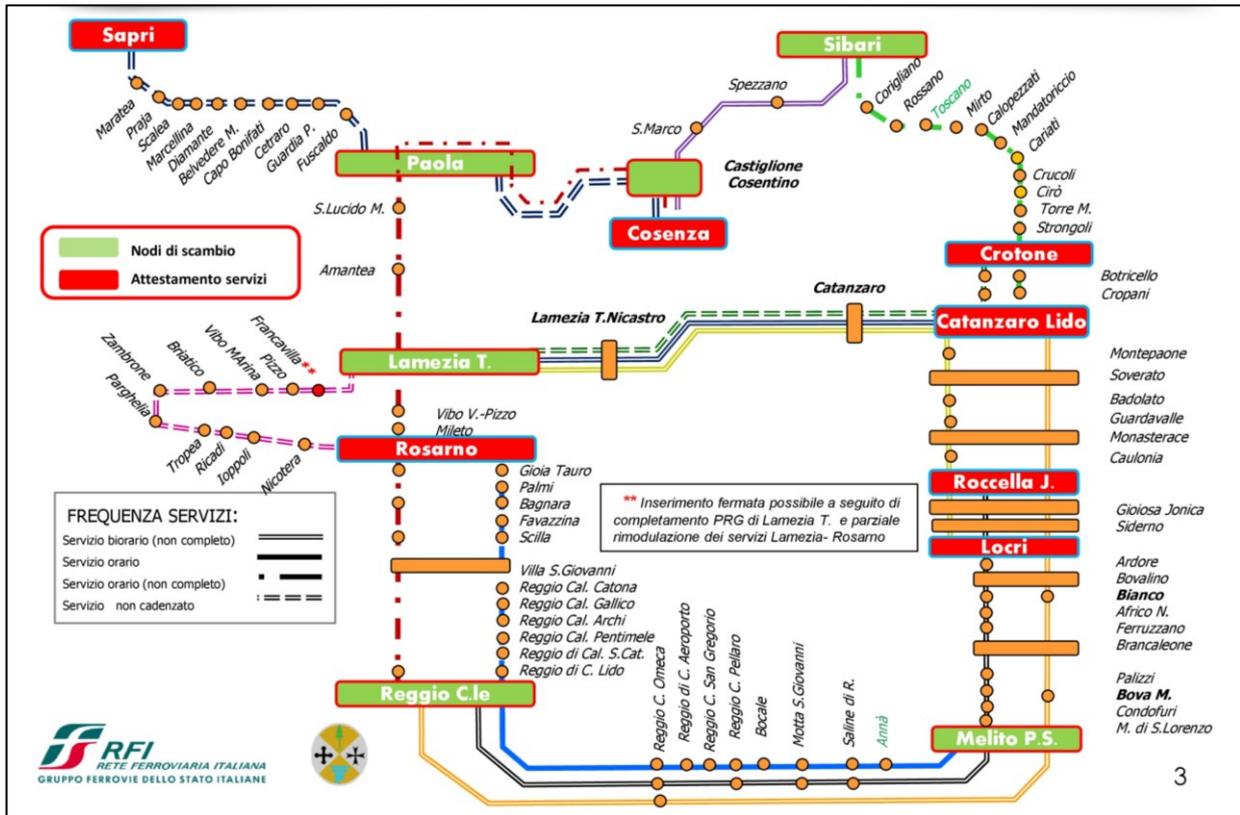


Figura 26: Schema dei servizi oggetto di Accordo Quadro (estratto AQ RFI 2018)

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 Metropolitan 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.

Le risultanze dello studio di fattibilità sono state positive 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 regionale<sup>1</sup>. 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 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).

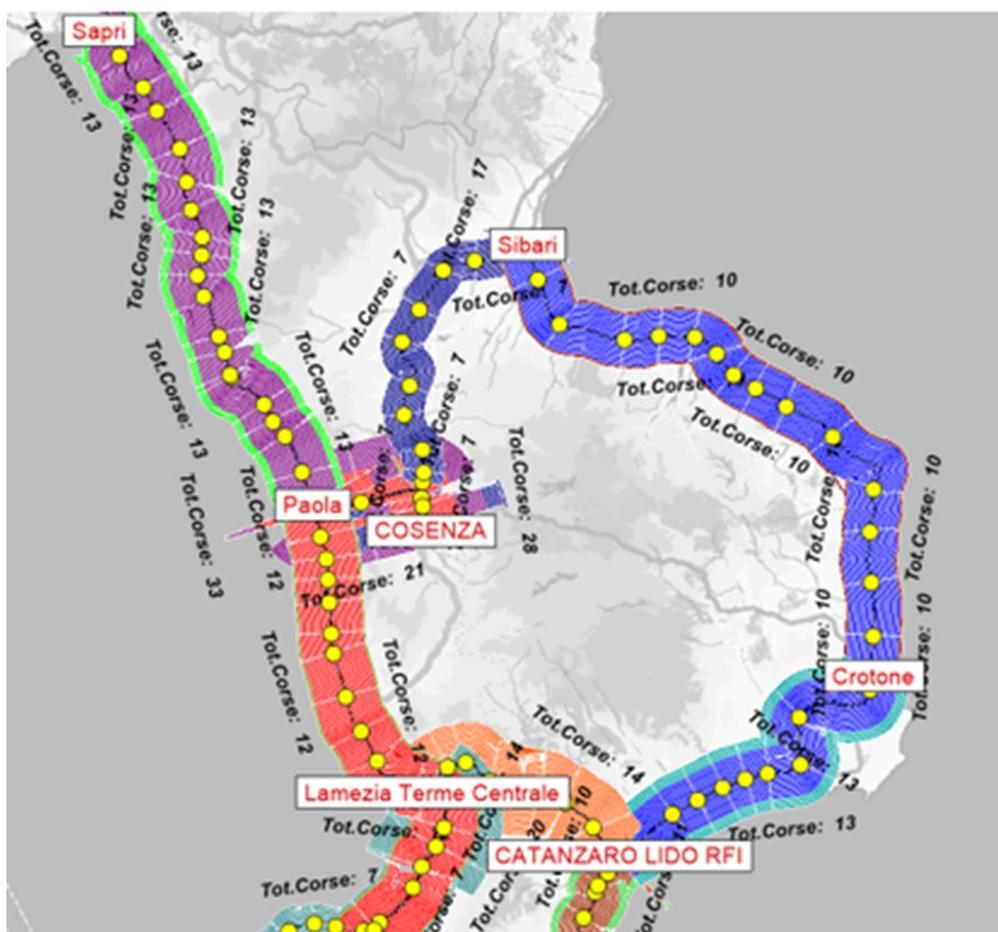
In ciascuna di queste stazioni gli orologi sono impostati in modo che i treni che viaggiano sulle linee secondarie (le due trasversali e la tirrenica via Tropea) giungano presso le stazioni di interscambio prima dei treni che viaggiano sulle linee principali (tirrenica veloce e jonica) se queste ultime 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).

Nel dicembre 2022 l'orario è stato rivisto nella sua struttura dando ancora maggior importanza al cadenzamento. In quella circostanza la linea Via tropea è stata prolungata fino a Reggio Calabria, creando così l'itinerario Lamezia Terme-Tropea-Rosarno-Reggio Calabria. Al contempo è stato rivisto il servizio

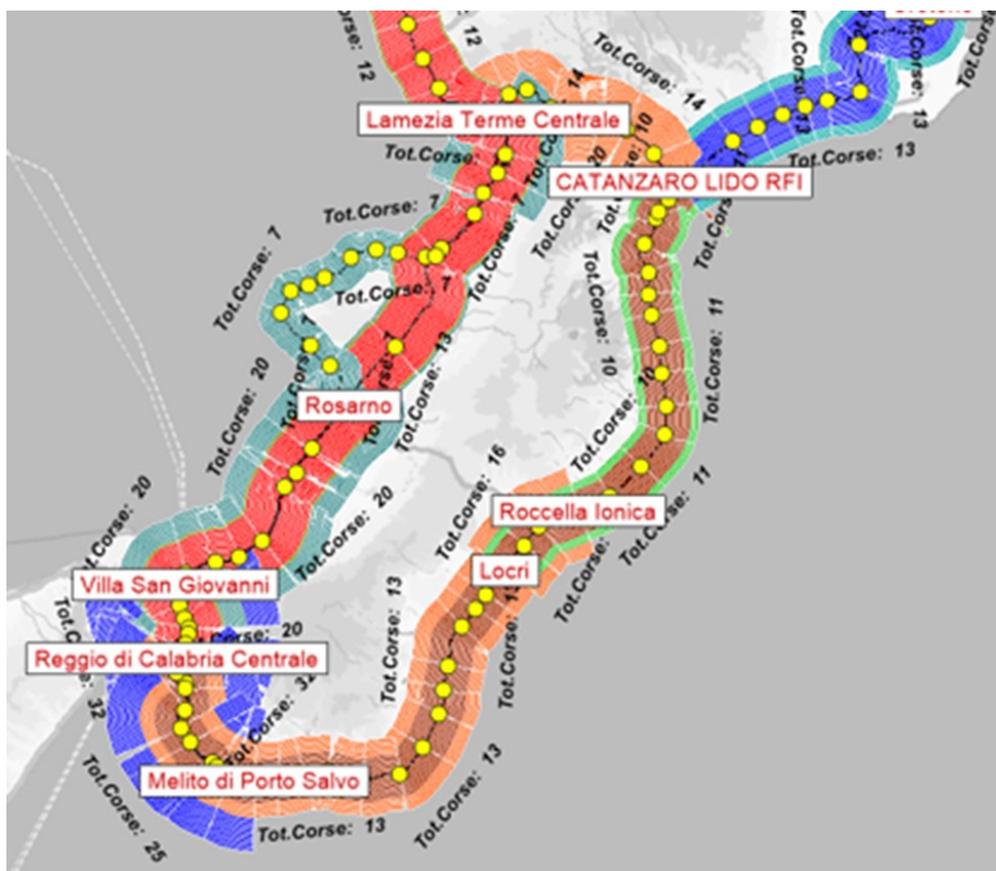
---

<sup>1</sup> 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.





**Figura 29:** Servizi Trenitalia DR Calabria - Numero corse nel giorno feriale tipo novembre 2023 (dettaglio quadrante nord)



**Figura 30:** Servizi Trenitalia DR Calabria - Numero corse nel giorno ferialo tipo novembre 2023 (dettaglio quadrante sud)

### 3.3.2 LA DOMANDA SULLA RETE R.F.I.

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 2021 e novembre 2023). 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 11:** Frequentazione media stazioni della Calabria nel giorno ferialo tipo del novembre 2023 confrontata con i dati del novembre 2021 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		
	2021	2023	Var %	2021	2023	Var %	2021	2023	Var %
Acquappesa	4	10,4	160%	6	12	100%	0,7	0,9	30%
Africo Nuovo	13	20,2	55%	10	10	0%	1,3	2,0	55%
Amantea	242	444	83%	20	24	20%	12,1	18,5	53%
Anna'	1	1,8	0,8	2	2	0	0,5	0,9	0,8

Stazione	Passeggeri (saliti + discesi) /gg			Offerta treni /gg			Pax/Treno (saliti + discesi) / treno		
	2021	2023	Var %	2021	2023	Var %	2021	2023	Var %
<b>Ardore</b>	50	44,4	-11%	11	12	9%	4,5	3,7	-19%
<b>Badolato</b>	9	3,6	-60%	8	3	-63%	1,1	1,2	7%
<b>Bagnara</b>	592	704	19%	41	40	-2%	14,4	17,6	22%
<b>Belvedere Marittimo</b>	158	141,4	-11%	26	16	-38%	6,1	8,8	45%
<b>Bianco</b>	179	216,6	21%	26	24	-8%	6,9	9,0	31%
<b>Botricello</b>	138	129,8	-6%	24	25,2	5%	5,8	5,2	-10%
<b>Bova Marina</b>	199	248,4	25%	26	28	8%	7,7	8,9	16%
<b>Bovalino</b>	269	343,6	28%	26	28	8%	10,3	12,3	19%
<b>Brancaleone</b>	153	182	19%	26	28	8%	5,9	6,5	10%
<b>Briatico</b>	42	48,4	15%	14	14	0%	3,0	3,5	15%
<b>Calopezzati</b>	46	49,4	7%	16	17,4	9%	2,9	2,8	-1%
<b>Capo Bonifati</b>	57	81,8	44%	24	16	-33%	2,4	5,1	115%
<b>Cariati</b>	161	157,2	-2%	18	19,4	8%	8,9	8,1	-9%
<b>Castiglione Cosentino</b>	1258	1.650	31%	56	51,4	-8%	22,5	32,1	43%
<b>Catanzaro</b>	54	64,6	20%	20	24,6	23%	2,7	2,6	-3%
<b>Catanzaro Lido</b>	1150	1.404	22%	58	67,6	17%	19,8	20,8	5%
<b>Caulonia</b>	11	4,4	-60%	8	3	-63%	1,4	1,5	7%
<b>Cetraro</b>	118	109,8	-7%	26	16	-38%	4,5	6,9	51%
<b>Ciro'</b>	129	156,8	22%	18	19,4	8%	7,2	8,1	13%
<b>Condofuri</b>	38	34,6	-9%	12	11	-8%	3,2	3,1	-1%
<b>Corigliano Calabro</b>	120	111,8	-7%	18	19,4	8%	6,7	5,8	-14%
<b>Cosenza</b>	846	1161,8	37%	55	51,4	-7%	15,4	22,6	47%
<b>Cropani</b>	102	95,8	-6%	24	25,2	5%	4,3	3,8	-11%
<b>Crotone</b>	524	609,6	16%	26	27,2	5%	20,2	22,4	11%
<b>Crucoli</b>	60	69,8	16%	16	17,4	9%	3,8	4,0	7%
<b>Diamante Buonvicino</b>	190	178,8	-6%	26	16	-38%	7,3	11,2	53%
<b>Favazzina</b>	9	0	-100%	19	0	-100%	0,5		
<b>Ferruzzano</b>	15	10	-33%	11	12	9%	1,4	0,8	-39%
<b>Fuscaldo</b>	51	65,4	28%	18	13	-28%	2,8	5,0	78%
<b>Gioia Tauro</b>	800	953	19%	45	40	-11%	17,8	23,8	34%
<b>Gioiosa Jonica</b>	175	192,2	10%	36	33	-8%	4,9	5,8	20%
<b>Grisolia S.Maria</b>	27	41,8	55%	10	12	20%	2,7	3,5	29%
<b>Guardavalle</b>	12	5,8	-52%	8	3	-63%	1,5	1,9	29%
<b>Guardia Piemontese Terme</b>	54	57	6%	21	16	-24%	2,6	3,6	39%
<b>Joppolo</b>	37	41,2	11%	14	14	0%	2,6	2,9	11%
<b>Lamezia Terme Centrale</b>	1585	2.053	30%	59	64,6	9%	26,9	31,8	18%
<b>Lamezia Terme Nicastro</b>	435	445	2%	20	24,6	23%	21,8	18,1	-17%
<b>Lamezia Terme Sambiasse</b>	62	80,4	30%	20	24,6	23%	3,1	3,3	5%
<b>Locri</b>	329	394	20%	36	33	-8%	9,1	11,9	31%
<b>Mandatoriccio Campana</b>	18	19,6	9%	16	17,4	9%	1,1	1,1	0%
<b>Marcellina-Verbicaro-Orsomarso</b>	163	157	-4%	16	13	-19%	10,2	12,1	19%
<b>Marina Di S.Lorenzo</b>	8	16	100%	9	11	22%	0,9	1,5	64%

Stazione	Passeggeri (saliti + discesi) /gg			Offerta treni /gg			Pax/Treno (saliti + discesi) / treno		
	2021	2023	Var %	2021	2023	Var %	2021	2023	Var %
Melito Di Porto Salvo	618	812,8	32%	46	58	26%	13,4	14,0	4%
Mileto	24	10,4	-57%	8	4	-50%	3,0	2,6	-13%
Mirto Crosia	98	147,2	50%	16	19,4	21%	6,1	7,6	24%
Monasterace-Stilo	125	124	-1%	22	21,6	-2%	5,7	5,7	1%
Montepaone-Montauro	13	5,4	-58%	7	4	-43%	1,9	1,4	-27%
Motta S.Giovanni Lazzaro	96	120,2	25%	31	41	32%	3,1	2,9	-5%
Nicotera	53	89,2	68%	14	14	0%	3,8	6,4	68%
Palizzi	35	50,2	43%	12	12	0%	2,9	4,2	43%
Palmi	241	379,6	58%	41	40	-2%	5,9	9,5	61%
Paola	1673	1.955	17%	57	42,8	-25%	29,4	45,7	56%
Parghelia	33	36,6	11%	14	14	0%	2,4	2,6	11%
Pizzo	31	38,8	25%	14	14	0%	2,2	2,8	25%
Praja Ajeta Tortora	496	453,6	-9%	26	16	-38%	19,1	28,4	49%
Reggio Calabria Aeroporto	8	18,8	135%	18	29	61%	0,4	0,6	46%
Reggio Di Calabria Archi	31	43	39%	19	40	111%	1,6	1,1	-34%
Reggio Di Calabria Bocale	32	45,8	43%	18	29	61%	1,8	1,6	-11%
Reggio Di Calabria Catona	120	145,4	21%	19	40	111%	6,3	3,6	-42%
Reggio Di Calabria Centrale	2.051	2.770	35%	79	102	29%	26,0	27,2	5%
Reggio Di Calabria Gallico	81	119	47%	19	40	111%	4,3	3,0	-30%
Reggio Di Calabria Lido	926	1201,2	30%	45	66	47%	20,6	18,2	-12%
Reggio Di Calabria Omeca	201	156,8	-22%	45	42	-7%	4,5	3,7	-16%
Reggio Di Calabria Pellaro	283	315,6	12%	32	42	31%	8,8	7,5	-15%
Reggio Di Calabria Pentimele	24	40,6	69%	18	40	122%	1,3	1,0	-24%
Reggio Di Calabria S.Caterina	29	43,6	50%	19	40	111%	1,5	1,1	-29%
Reggio Di Calabria S.Gregorio	19	41,6	119%	19	30	58%	1,0	1,4	39%
Ricadi-Capo Vaticano	84	94,6	13%	14	14	0%	6,0	6,8	13%
Roccella Jonica	243	296,8	22%	36	34	-6%	6,8	8,7	29%
Rosarno	1022	937	-8%	58	40	-31%	17,6	23,4	33%
Rossano	282	266,4	-6%	18	19,4	8%	15,7	13,7	-12%
S.Domenica	69	70	1%	14	14	0%	4,9	5,0	1%
S.Lucido Marina	12	16,8	40%	4	4	0%	3,0	4,2	40%
S.Marco Roggiano	39	81,6	109%	14	13,6	-3%	2,8	6,0	115%
Saline Di Reggio	133	105	-21%	30	40	33%	4,4	2,6	-41%
Scalea S.Domenica Talao	441	416,6	-6%	26	16	-38%	17,0	26,0	54%
Scilla	194	269	39%	41	40	-2%	4,7	6,7	42%
Sibari	303	426,6	41%	32	33	3%	9,5	12,9	37%
Siderno	248	266,8	8%	36	33	-8%	6,9	8,1	17%
Soverato	213	201,8	-5%	22	21,6	-2%	9,7	9,3	-4%
Strongoli	38	39,2	3%	16	17,4	9%	2,4	2,3	-5%
Torano Lattarico	24	35	46%	14	13,6	-3%	1,7	2,6	50%
Torre Melissa	28	49,8	78%	15	17,4	16%	1,9	2,9	53%
Tropea	153	225,4	47%	14	14	0%	10,9	16,1	47%

Stazione	Passeggeri (saliti + discesi) /gg			Offerta treni /gg			Pax/Treno (saliti + discesi) / treno		
	2021	2023	Var %	2021	2023	Var %	2021	2023	Var %
<b>Vibo Marina</b>	60	68,4	14%	14	14	0%	4,3	4,9	14%
<b>Vibo Valentia-Pizzo</b>	421	627,2	49%	26	26	0%	16,2	24,1	49%
<b>Villa S.Giovanni</b>	1175	1.640	40%	45	66	47%	26,1	24,9	-5%
<b>Zambrone</b>	28	39,4	41%	14	14	0%	2,0	2,8	41%
<b>Totale</b>	<b>23.244</b>	<b>28.348</b>	<b>22%</b>	<b>2.206</b>	<b>2.346</b>	<b>6%</b>	<b>10,5</b>	<b>12,1</b>	<b>15%</b>

### 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 12:** Coppie di corse, per linea, dei Servizi ferroviari eserciti da Ferrovie della Calabria (elaborazioni su dati Ferrovie della Calabria 2023).

Linea	Giorno Scolastico [nr. coppie di corse/gg]	Giorno non scolastico [nr. coppie di corse/gg]
Rogliano - Cosenza	29	25
Rogliano - Soveria Mannelli (serv. Auto Sost)	6,5	3
Soveria Mannelli - Catanzaro città	15	13
Catanzaro città - Catanzaro Lido	24	22,5

**Tabella 13:** Coppie di corse, per tratta, dei Servizi ferroviari eserciti da Ferrovie della Calabria (elaborazioni su dati Ferrovie della Calabria 2023)

Tratta	Giorno Scolastico [nr. coppie di corse/gg]	Giorno non scolastico [nr. coppie di corse/gg]
Cosenza - Cosenza Centro	11	9
Cosenza-Rogliano	6	5
Cosenza-Rogliano Serra	12	11
Colosimi-Soveria Mannelli (Bus Sostitutivi)	1	0
Marzi-Rogliano (Bus Sostitutivi)	1	0
Soveria Mannelli - Scigliano (Bus Sostitutivi)	0,5	0
Rogliano - Soveria Mannelli (Bus Sostitutivi)	4	3
Soveria Mannelli - Catanzaro Città	15	13

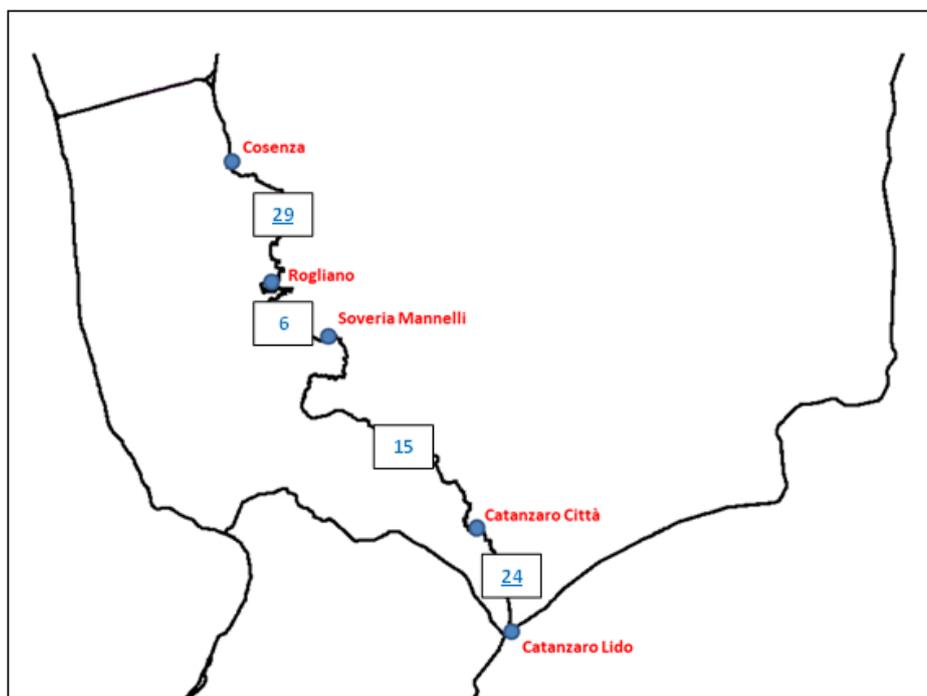


Figura 31: Offerta ferroviaria di Ferrovie della Calabria (coppie di corse/giorno scolastico 2023)

### 3.3.4 LA DOMANDA SULLA RETE DI FERROVIE DELLA CALABRIA

La tabella successiva mostra il numero e la tipologia dei titoli di viaggio venduti nel biennio 2022-2023 relativamente ai servizi ferroviari di Ferrovie della Calabria.

Tabella 14: Titoli di viaggio venduti nel 2022 e 2023 relativamente ai servizi ferroviari di Ferrovie della Calabria da fonte Osservatorio della Mobilità

Titolo di viaggio	Tipo tariffa	Importo titolo di viaggio [€]	Titoli di viaggio venduti 2022	Titoli di viaggio venduti 2023	Delta % Titoli venduti 2022-23
Corsa Semplice	Ordinario	1,2	44715	37928	-15%
Abbonamenti Giornalieri / Settimanali	Ordinario	1,8	13	10	-23%
Corsa Semplice	Ordinario	2,4	24182	23099	-4%
Corsa Semplice	Ordinario	3,0	6169	5351	-13%
Corsa Semplice	Ordinario	3,4	410	348	-15%
Corsa Semplice	Ordinario	3,7	318	93	-71%
Corsa Semplice	Ordinario	4,0	20	4	-80%
Abbonamenti Mensili / Annuali	Ordinario	4,3	2577	2531	-2%
Abbonamenti Mensili / Annuali	Ordinario	4,6	3198	2725	-15%
Abbonamenti Mensili / Annuali	Ordinario	4,9	1413	1507	7%
Abbonamenti Mensili / Annuali	Ordinario	5,2	520	531	2%
Abbonamenti Mensili / Annuali	Ordinario	5,5	24	11	-54%
Abbonamenti Mensili / Annuali	Agevolazioni	5,9	0	4	
Abbonamenti Mensili / Annuali	Agevolazioni	6,4	0	33	

Titolo di viaggio	Tipo tariffa	Importo titolo di viaggio [€]	Titoli di viaggio venduti 2022	Titoli di viaggio venduti 2023	Delta % Titoli venduti 2022-23
Abbonamenti Mensili / Annuali	Agevolazioni	7,4	0	3	
Abbonamenti Mensili / Annuali	Agevolazioni	7,2	847	1035	22%
Abbonamenti Mensili / Annuali	Agevolazioni	10,6	380	1486	291%
Abbonamenti Giornalieri / Settimanali	Ordinario	14,0	1717	1264	-26%
Abbonamenti Giornalieri / Settimanali	Ordinario	17,6	2813	1591	-43%
Abbonamenti Giornalieri / Settimanali	Ordinario	21,0	1035	638	-38%
Abbonamenti Giornalieri / Settimanali	Ordinario	5,0	164	123	-25%
A Corsa Semplice	Ordinario	7,5	54071	40457	-25%
<b>TOTALE</b>			<b>144586</b>	<b>120772</b>	<b>-16%</b>

### 3.4 QUADRO SINOTTICO DEI SERVIZI FERROVIARI

Si elencano, di seguito le informazioni relative al servizio ferroviario offerto, per le annualità 2022 e 2023 e 2019 come confronto, in condizioni pre-Covid, dalle due società operanti sul territorio.

**Tabella 15: Quadro sinottico servizi ferroviari 2019**

Società	Servizi ferroviari programmati	Servizi ferroviari effettivi	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	22.090.910	59.282.841	84
<b>Totale</b>	<b>7.122.742</b>	<b>7.064.654</b>	<b>99.904</b>	<b>6.142.646</b>	<b>96.764.938</b>	<b>873.739.492</b>	<b>936</b>

**Tabella 16: Quadro sinottico servizi ferroviari 2022**

Società	Servizi ferroviari programmati	Servizi ferroviari effettivi	Corse effettuate [corse/anno]	Passeggeri trasportati [pax/anno]	Corrispettivo a consuntivo [€/anno]	Posti offerti [posti*Km]	Lunghezza linee [Km]
Trenitalia S.p.A.	6.380.000	6.250.107		3.999.582	78.296.640		852
Ferrovie della Calabria		747.535		568.444	21.621.711		84
<b>Totale</b>		<b>6.997.642</b>		<b>4.568.026</b>	<b>99.918.351</b>		<b>936</b>

**Tabella 17: Quadro sinottico servizi ferroviari 2023**

Società	Servizi ferroviari programmati	Servizi ferroviari effettivi	Corse effettuate [corse/anno]	Passeggeri trasportati [pax/anno]	Corrispettivo a consuntivo [€/anno]	Posti offerti [posti*Km]	Lunghezza linee [Km]
Trenitalia S.p.A.	6.380.000	6.257.995		4.568.353	80.997.020		852
Ferrovie della Calabria		551.040		630.393	22.100.000		84
<b>Totale</b>		<b>6.809.035</b>		<b>5.198.746</b>	<b>103.097.020</b>		<b>936</b>

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, mentre nel 2022 circa 124 mila bus\*km per Trenitalia e 424 mila bus\*km per Ferrovie della Calabria e nel 2023 pari a circa 174 mila bus\*km per Trenitalia e 808 mila bus\*km per Ferrovie della Calabria

Di seguito si riportano, inoltre, 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) per il triennio 2019-2022-2023.

**Tabella 18: Servizi 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 [€]
<b>Percorrenze</b>	6.640.038 (di cui 409.382 bus sostitutivi)	61.458.271	67.604.098	5.147.542	<b>10.127.573</b>
<b>Gestione, manutenzione ed altri costi</b>		13.215.757	14.537.333		
<b>Totale</b>	<b>6.640.038</b>	<b>74.674.028</b>	<b>82.141.431</b>	<b>5.147.542</b>	<b>10.127.573</b>

**Tabella 19: Servizi FdC 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 [€]
<b>Percorrenze</b>	1.130.760 (di cui 296.964 bus sostitutivi)	10.194.955	11.214.450	1.046.866	859.586
<b>Gestione, manutenzione ed altri costi</b>		11.895.955	13.085.550		
<b>Totale</b>	<b>1.130.760</b>	<b>22.090.910</b>	<b>24.300.000</b>	<b>1.046.866</b>	<b>859.586</b>

**Tabella 20: Servizi Trenitalia 2022: 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 [€]
<b>Percorrenze</b>	6.374.579 (di cui 124.472 bus sostitutivi)	64.636.391	71.100.030	3.999.582	9.893.065
<b>Gestione, manutenzione ed altri costi</b>		13.660.249	14.537.333		
<b>Totale</b>	<b>6.374.579</b>	<b>78.296.640</b>	<b>85.637.363</b>	<b>3.999.582</b>	<b>9.893.065</b>

**Tabella 21: Servizi FdC 2022: 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 [€]
<b>Percorrenze</b>	1.171.566 (di cui 424.031 bus sostitutivi)	10.980.031	12.078.034	568.444	517.374
<b>Gestione, manutenzione ed altri costi</b>		10.641.680	11.705.848		
<b>Totale</b>	<b>1.171.566</b>	<b>21.621.711</b>	<b>23.783.882</b>	<b>568.444</b>	<b>517.374</b>

**Tabella 22: Servizi Trenitalia 2023: 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 [€]
<b>Percorrenze</b>	6.432.529 (di cui 174.534 bus sostitutivi)	68.618.838	75.480.722	4.568.353	12.810.658
<b>Gestione, manutenzione ed altri costi</b>		12.378.182	14.537.333		
<b>Totale</b>	<b>6.432.529</b>	<b>80.997.020</b>	<b>90.018.055</b>	<b>4.568.353</b>	<b>12.810.658</b>

**Tabella 23: Servizi FDC 2023: confronto tra corrispettivo e ricavi (compresi servizi auto-sostitutivi)**

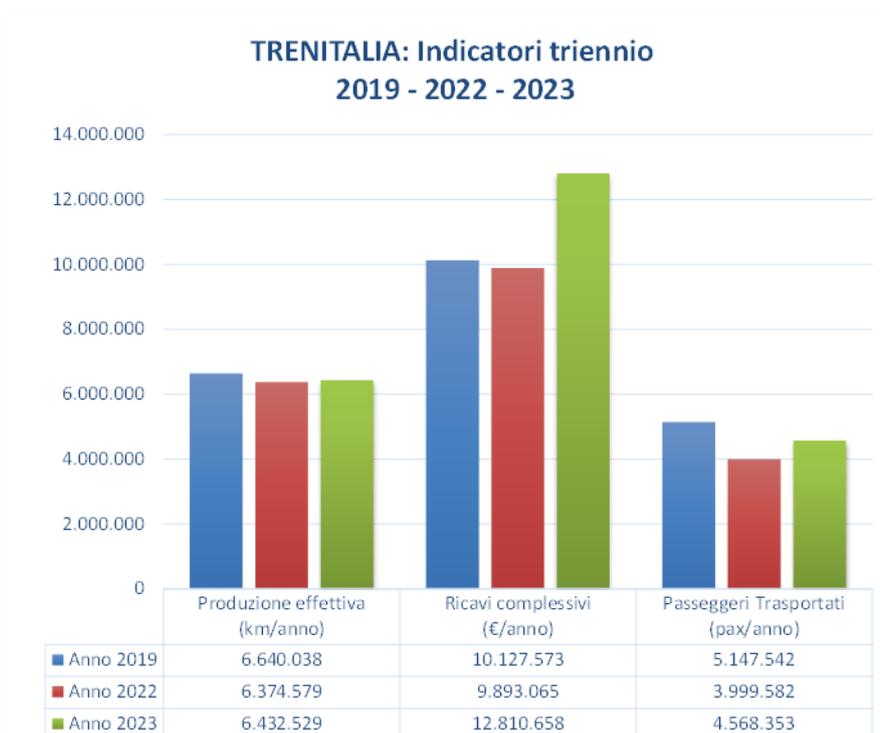
Voce di costo	Percorrenze [veicoli* km]	Corrispettivo totale iva escl. [€]	Corrispettivo. totale iva incl. [€]	Passeggeri (pax/anno)	Ricavo. totale iva incl [€]
<b>Percorrenze</b>	1.359.109 (di cui 808.069 bus sostitutivi)	11.900.000	13.090.000	630.393	524.316
<b>Gestione, manutenzione ed altri costi</b>		10.200.000	11.220.000		
<b>Totale</b>	<b>1.359.109</b>	<b>22.100.000</b>	<b>24.310.000</b>	<b>630.393</b>	<b>524.316</b>

### 3.5 PRINCIPALI INDICATORI ANNO 2022 E ANNO 2023 IN CONFRONTO 2019-2023

In questo paragrafo si propone un confronto dei principali indicatori del 2022 e 2023 con il 2019 pre-Covid

**Tabella 24: Servizi Trenitalia: Confronto 2019-2022 e 2023 dei principali indicatori trasportistici dichiarati dal gestore**

Voce	Anno 2019	Anno 2022	Anno 2023	Diff. 2019-2023	Diff. 2022-2023
<b>Produzione complessiva programmata [treni*km/anno]</b>	6.640.038	6.374.579	6.432.529	-4,00%	0,91%
<b>Produzione effettiva [treni*km/anno]</b>	74.674.028	78.296.640	80.997.020	4,85%	3,45%
<b>Corrispettivo complessivo erogato a consuntivo [€ /anno]</b>	10.127.573	9.893.065	12.810.658	-2,32%	29,49%
<b>Ricavi Complessivi [€/anno]</b>	5.147.542	3.999.582	4.568.353	-22,30%	14,22%
<b>Passeggeri Trasportati [pax/anno]</b>	6.640.038	6.374.579	6.432.529	-4,00%	0,91%

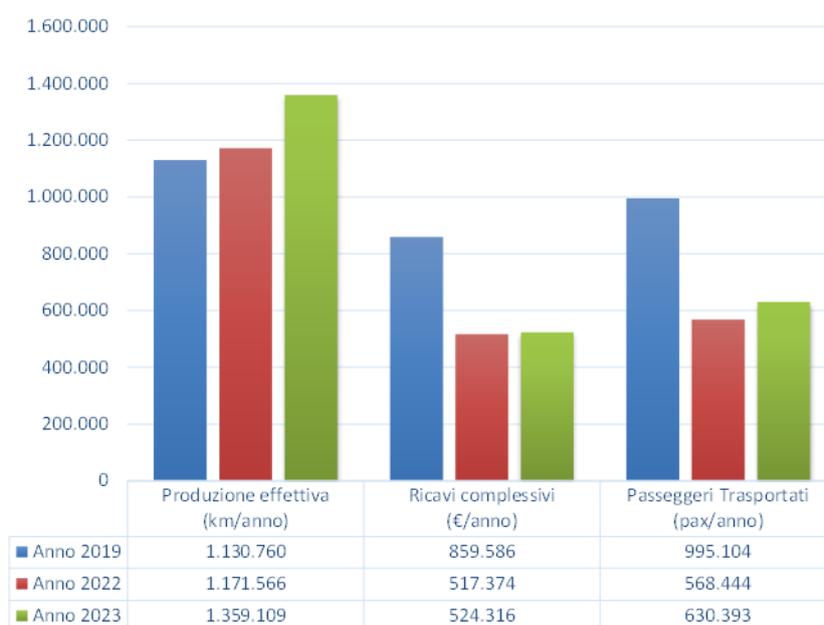


**Figura 32:** Servizi i Trenitalia: Confronto triennio 2019-2022-2023 dei principali indicatori trasportistici dichiarati dal gestore

**Tabella 25:** Servizi ferroviari Ferrovie della Calabria: Confronto 2019-2022-2023 dei principali indicatori trasportistici dichiarati dal gestore

Voce	Anno 2019	Anno 2022	Anno 2023	Diff. 2019-2023	Diff. 2022-2023
Produzione complessiva programmata [treni*km/anno]	1.130.760	1.171.566	1.359.109	3,61%	16,01%
Produzione effettiva [treni*km/anno]	22.100.000	21.621.711	22.100.000	-2,16%	2,21%
Corrispettivo complessivo erogato a consuntivo [€/anno]	859.586	517.374	524.316	-39,81%	1,34%
Proventi da traffico da TDV aziendali [€/anno]	995.104	568.444	630.393	-42,88%	10,90%
Passeggeri Trasportati [PAX /anno]	1.130.760	1.171.566	1.359.109	3,61%	16,01%

### Servizi Ferrovie della Calabria: Indicatori triennio 2019 - 2022 - 2023



**Figura 33:** Servizi ferroviari Ferrovie della Calabria: Confronto 2019-2022-2023 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	Gestore bus	Riferimento del gestore
<b>Bovalino</b>	Platì-San Luca-Natile	P.le Stazione	Mediterranea bus	<a href="http://www.mediterraneabus.com">www.mediterraneabus.com</a>
<b>Brancaleone</b>	Motticella-Bruzzano Z.	P.le Stazione	Mediterranea bus	<a href="http://www.mediterraneabus.com">www.mediterraneabus.com</a>
<b>Castiglione Cosentino</b>	Arcavacata (UniCal)	strada statale 19	Consorzio Autolinee Cosenza	<a href="http://www.consorzioautolinee.it">www.consorzioautolinee.it</a>
<b>Castiglione Cosentino</b>	Montalto Uff.-Rende-Lattarico	P.le Stazione	Consorzio Autolinee Cosenza	<a href="http://www.consorzioautolinee.it">www.consorzioautolinee.it</a>
<b>Catanzaro Lido</b>	Amaroni-Andali-Palermi	P.le stazione	Autoservizi Ferrovie della Calabria	<a href="http://www.ferroviedellaCalabria.it">www.ferroviedellaCalabria.it</a>
<b>Cosenza</b>	Rogliano (treno) Soveria Mannelli (bus da Rogliano ore 8:05; 14:05; 18:30)	P.le Stazione	Autoservizi Ferrovie della Calabria	<a href="http://www.ferroviedellaCalabria.it">www.ferroviedellaCalabria.it</a>
<b>Gioia Tauro</b>	Taurianova-Cittanova Polistena-Cinquefrondi	P.le Stazione	Autoservizi Ferrovie della Calabria	<a href="http://www.ferroviedellaCalabria.it">www.ferroviedellaCalabria.it</a>
<b>Gioia Tauro</b>	Palmi	P.le stazione	Autoservizi Ferrovie della Calabria	<a href="http://www.ferroviedellaCalabria.it">www.ferroviedellaCalabria.it</a>

Stazione	Principali località collegate con servizi bus	Punto di partenza dei bus	Gestore bus	Riferimento del gestore
<b>Guardia Piemontese Terme</b>	San Fili-Cosenza	P.le stazione	Autoservizi Preite	<a href="http://www.autoservizipreite.it">www.autoservizipreite.it</a>
<b>Locri</b>	Portigliola-Antonimina-Gerace	P.le Stazione	Mediterranea bus	<a href="http://www.mediterraneabus.com">www.mediterraneabus.com</a>
<b>Palmi</b>	Palmi	P.le Stazione	Piana Palmi Multiservizi S. p. A.	<a href="http://www.ppmspa.it">www.ppmspa.it</a>
<b>Reggio Calabria centrale</b>	Laganadi-Sant' Alessio-Santo Stefano-Gambarie	P.le stazione	ATAM	<a href="http://www.atam.rc.it">www.atam.rc.it</a>
<b>Reggio Calabria centrale</b>	città sud	P.le stazione	ATAM	<a href="http://www.atam.rc.it">www.atam.rc.it</a>
<b>Reggio Calabria centrale</b>	città nord	P.za Garibaldi	ATAM	<a href="http://www.atam.rc.it">www.atam.rc.it</a>
<b>Reggio Calabria centrale</b>	Università Mediterranea	P.za Garibaldi	ATAM	<a href="http://www.atam.rc.it">www.atam.rc.it</a>
<b>Rosarno</b>	Villarosa-San Fili Melicucco-Polistena	P.le Stazione	Autoservizi Lirosi	<a href="http://www.lirosiautoservizi.com">www.lirosiautoservizi.com</a>
<b>Saline di Reggio C.</b>	Fossato Jonico	P.le Stazione	Autolinee Tripodi	<a href="http://www.autolineetripodi.com">www.autolineetripodi.com</a>
<b>Vibo Valentia - Pizzo</b>	Vibo Valentia	P.le stazione	Autoservizi Ferrovie della Calabria	<a href="http://www.ferroviedellaCalabria.it">www.ferroviedellaCalabria.it</a>

## 4 ANALISI DELLA MOBILITÀ PRIVATA

L'analisi della mobilità privata è stata effettuata elaborando i dati dei flussi veicolari rilevati da ANAS relativamente agli anni 2022 e 2023 confrontati con il 2019 in quanto ultimo anno pre-Covid.

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.

Globalmente, su scala nazionale, la rete di monitoraggio ANAS al 2023 è risultata composta da oltre 800 postazioni, delle quali 75 (sempre dato 2023) localizzate in Calabria. Nel 2022 la consistenza dei punti di rilievo era pari a 82, mentre nel 2019 a 61. complessivamente le postazioni presenti su tutte e tre le annualità sono 51 e su queste è possibile effettuare il confronto diacronico del TGM.

La tabella successiva mostra il TGM su ciascuna delle sezioni rilevate almeno in una delle tre annualità prese in esame.

**Tabella 26:** TGM rilevato sulle sezioni stradali monitorate da ANAS nelle tre annualità 2019-2022-2023 sul territorio regionale (elaborazione su dati da fonte ANAS)

Postazione ANAS (tratta)	Strada	Provincia	Comune	TGM 2019	TGM 2022	TGM 2023	Diff. 2019-23	Diff. 2022-23
1893	A2	CS	Altomonte		12.950	13.911	n.d.	7,42%
1894	A2	CS	Montalto Uffugo	22.985	21.258	21.789	-5,20%	2,50%
1895	A2	CZ	Falerna	19.041	19.469	22.249	16,85%	14,28%
1896	A2	VV	Mileto		13.150	15.343	n.d.	16,68%
1897	A2	RC	Palmi		20.610	21.518	n.d.	4,41%
3033	A2	RC	Rizziconi		17.508	18.203	n.d.	3,97%
15105	A2	CS	Mormanno		10.195	11.096	n.d.	8,84%
15107	A2	VV	Stefanaconi		15.691	14.532	n.d.	-7,39%
15108	A2	RC	Villa San Giovanni		21.448		n.d.	n.d.
18003	A2	VV	FrancaVilla Angitola	21.020	20.322	20.962	-0,28%	3,15%
18004	A2	CS	Morano Calabro			13.616	n.d.	n.d.
18013	A2	CS	Bisignano	16.514	15.739	16.197	-1,92%	2,91%
18014	A2	CS	Saracena	11.817	11.253	11.649	-1,42%	3,52%
901001	A2	CZ	Martirano		18.480	18.024	n.d.	-2,47%
1898	A2DIR-RC	RC	Reggio di Calabria	37.561	37.378	40.093	6,74%	7,26%
720	SS106	RC	Reggio di Calabria	23.848	23.866	23.795	-0,22%	-0,30%
721	SS106	RC	Bovalino	9.450			n.d.	n.d.
722	SS106	RC	Portigliola		13.563	13.669	n.d.	0,78%
724	SS106	CZ	Staletti	20.945	20.312	18.958	-9,49%	-6,67%
725	SS106	KR	Cutro	9.482	9.454	9.694	2,24%	2,54%
726	SS106	KR	Isola di Capo Rizzuto			10.363	n.d.	n.d.
727	SS106	KR	Strongoli		9.294	10.394	n.d.	11,84%
728	SS106	CS	Cariati			5.999	n.d.	n.d.

Postazione ANAS (tratta)	Strada	Provincia	Comune	TGM 2019	TGM 2022	TGM 2023	Diff. 2019-23	Diff. 2022-23
10000	SS106	RC	San Lorenzo	8.959			n.d.	n.d.
18005	SS106	CS	Villapiana	9.204	8.458	8.628	-6,26%	2,01%
18020	SS106	CS	Corigliano-Rossano	11.313	10.876	10.038	-11,27%	-7,71%
18022	SS106	CS	Crosia	8.444	8.030	8.241	-2,40%	2,63%
18025	SS106	CZ	Soverato	11.429	10.761	10.605	-7,21%	-1,45%
18027	SS106	CZ	Sant'Andrea Apostolo dello Ionio		9.882	9.808	n.d.	-0,75%
18031	SS106	RC	Brancaleone	4.410	3.988	4.092	-7,21%	2,61%
900013	SS106	KR	Melissa	7.615	7.441	7.744	1,69%	4,07%
739	SS106RADD	CS	Corigliano-Rossano		19.619	21.363	n.d.	8,89%
740	SS106RADD	CS	Cassano all'Jonio	11.200	11.142	12.058	7,66%	8,22%
19111	SS106VAR	CS	Roseto Capo Spulico	7.229	6.928	6.987	-3,35%	0,85%
19106	SS106VAR-A	CZ	Catanzaro		12.215	12.245	n.d.	0,25%
19113	SS106VAR-A	CZ	Borgia	12.569			n.d.	n.d.
745	SS107	CS	Casali del Manco	3.273	3.101	3.112	-4,92%	0,35%
3004	SS107	CS	Cosenza	11.700	11.559	11.248	-3,86%	-2,69%
3034	SS107	CS	Rende	16.133			n.d.	n.d.
3036	SS107	KR	Caccuri	4.932			n.d.	n.d.
900014	SS107	KR	Crotone		7.606	7.804	n.d.	2,60%
752	SS108BIS	CS	Parenti	282	299	312	10,64%	4,35%
753	SS108BIS	CS	Aprigliano	427	464	503	17,80%	8,41%
754	SS108BIS	CS	San Giovanni in Fiore	952	1.098	1.098	15,34%	0,00%
3167	SS109	CZ	Sorbo San Basile	665			n.d.	n.d.
3169	SS109BIS	CZ	Catanzaro	5.742			n.d.	n.d.
1009	SS177	CS	Spezzano della Sila		1.122		n.d.	n.d.
18019	SS177	CS	Longobucco		468	449	n.d.	-4,06%
308	SS18	CS	Belvedere Marittimo	10.855	10.171	10.709	-1,35%	5,29%
313	SS18	VV	Pizzo	5.531	5.685	6.114	10,54%	7,55%
314	SS18	VV	Vibo Valentia	19.610	20.122	20.805	6,09%	3,39%
315	SS18	RC	Rosarno	6.690	6.738		n.d.	n.d.
316	SS18	RC	Palmi	8.459	8.261	8.610	1,79%	4,22%
317	SS18	RC	Seminara	2.696	2.574	2.638	-2,15%	2,49%
3385	SS18	CS	Cetraro	12.042	10.875	11.168	-7,26%	2,69%
3417	SS18	CZ	Lamezia Terme		5.254		n.d.	n.d.
3421	SS18	CS	Falconara Albanese	7.885	7.455		n.d.	n.d.
3422	SS18	CZ	Nocera Terinese	9.116	8.679	8.766	-3,84%	1,00%
18006	SS18	CS	Belvedere Marittimo		12.233	12.424	n.d.	1,56%
18029	SS18	RC	Rosarno	6.597	6.382		n.d.	n.d.
1021	SS182	VV	Soriano Calabro		216	187	n.d.	-13,43%
1022	SS182	VV	Francica	570	572	562	-1,40%	-1,75%
1023	SS182	CZ	Chiaravalle Centrale	1.464	1.396	1.407	-3,89%	0,79%
1024	SS182	CZ	Argusto	279	315	313	12,19%	-0,63%

Postazione ANAS (tratta)	Strada	Provincia	Comune	TGM 2019	TGM 2022	TGM 2023	Diff. 2019-23	Diff. 2022-23
1025	SS182	VV	San Gregorio d'Ippona		2.532	2.499	n.d.	-1,30%
1026	SS182	VV	San Gregorio d'Ippona		144	133	n.d.	-7,64%
1027	SS182	CZ	Torre di Ruggiero	99	82	76	-23,23%	-7,32%
3174	SS182	VV	Vibo Valentia	5.165	5.876	7.141	38,26%	21,53%
18026	SS182	CZ	Petrizzi		1.258	1.279	n.d.	1,67%
18024	SS280	CZ	Marcellinara	21.044	18.439	19.002	-9,70%	3,05%
3017	SS283	CS	Acquappesa	5.145	5.060		n.d.	n.d.
18008	SS283	CS	Spezzano Albanese	4.899	4.565	4.289	-12,45%	-6,05%
18009	SS283	CS	Tarsia	5.370	5.452	4.765	-11,27%	-12,60%
18010	SS283	CS	San Marco Argentano	8.751	8.196	8.385	-4,18%	2,31%
18011	SS283	CS	San Marco Argentano	3.134	2.739	2.690	-14,17%	-1,79%
18012	SS283	CS	Guardia Piemontese	2.501	2.091	1.970	-21,23%	-5,79%
19102	SS283	CS	Guardia Piemontese		2.667	2.404	n.d.	-9,86%
18007	SS283VAR	CS	San Marco Argentano	3.681	3.022		n.d.	n.d.
19126	SS283VAR	CS	San Marco Argentano	3.187	2.657	2.705	-15,12%	1,81%
3018	SS481	CS	Oriolo	1.456	1.341	1.335	-8,31%	-0,45%
18002	SS481	CS	Amendolara		1.131	1.140	n.d.	0,80%
1720	SS531	CS	Calopezzati	1.376	1.127	1.140	-17,15%	1,15%
18021	SS531	CS	Crosia	3.615	3.643	3.651	1,00%	0,22%
3006	SS534	CS	Cassano all'Ionio	9.955	10.233	10.475	5,22%	2,36%
3001	SS616	CS	Altilia	3.058	2.785	2.246	-26,55%	-19,35%
18023	SS616	CS	Pedivigliano		957		n.d.	n.d.
3461	SS660	CS	Bisignano	2.395	2.322	2.449	2,25%	5,47%
3462	SS660	CS	Acri	451	430	422	-6,43%	-1,86%
3396	SS682	RC	Mammola	8.037	7.851	7.797	-2,99%	-0,69%
18030	SS682	RC	Siderno	6.908	6.742	6.167	-10,73%	-8,53%
900018	SS682	RC	Rosarno	14.049	14.169	14.481	3,07%	2,20%
920017	SS740	RC	Reggio di Calabria	11.808			n.d.	n.d.

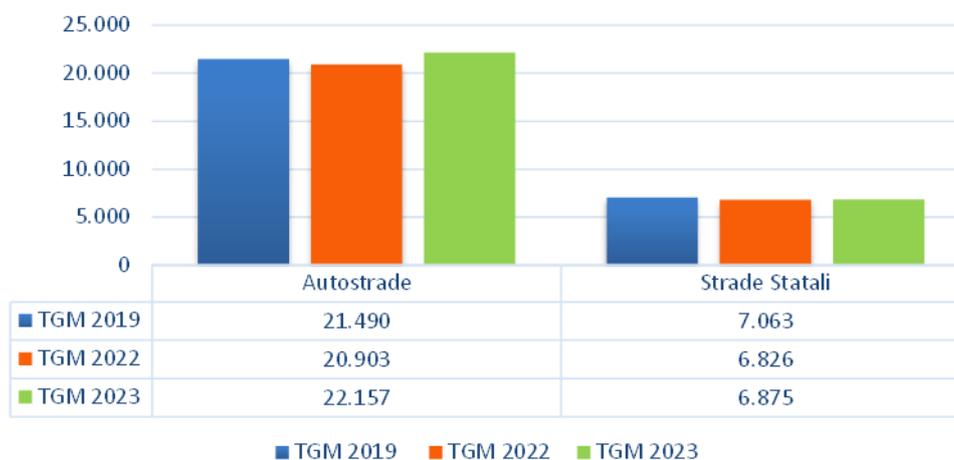
L'analisi dei dati di confronto sulle 51 sezioni monitorate sia nei tra anni considerati mostra come ormai l'effetto del COVID sia stato completamente assorbito sia sulla rete autostradale che su quella ordinaria. Nella tabella successiva sono riepilogati i dati medi per autostrada e strade statali posti a confronto tra le tre annualità analizzate.

**Tabella 27:** confronto TGM nel triennio 2019-2021 sulle sezioni stradali monitorate da ANAS sul territorio regionale - Dato medio su più sezioni (elaborazione su dati da fonte ANAS).

Tipo strada	TGM 2019	TGM 2022	TGM 2023	Diff 2019-23	Diff 2022-23
<b>Autostrade</b> (media su 6 sezioni)	21.490	20.903	22.157	3,10%	6,00%

Tipo strada	TGM 2019	TGM 2022	TGM 2023	Diff 2019-23	Diff 2022-23
<b>Strade Statali</b> (media su 45 sezioni)	7.063	6.826	6.875	-2,65%	0,72%
<b>Totale</b> (media su 51 sezioni)	<b>21.490</b>	<b>20.903</b>	<b>22.157</b>	<b>3,10%</b>	<b>6,00%</b>

### TGM per tipo di Strada (media su più sezioni)



**Figura 34:** Confronto nelle annualità 2019-2022-2023 TGM sulle sezioni stradali monitorate da ANAS sul territorio regionale - Dato medio su più sezioni (elaborazione su dati da fonte ANAS)

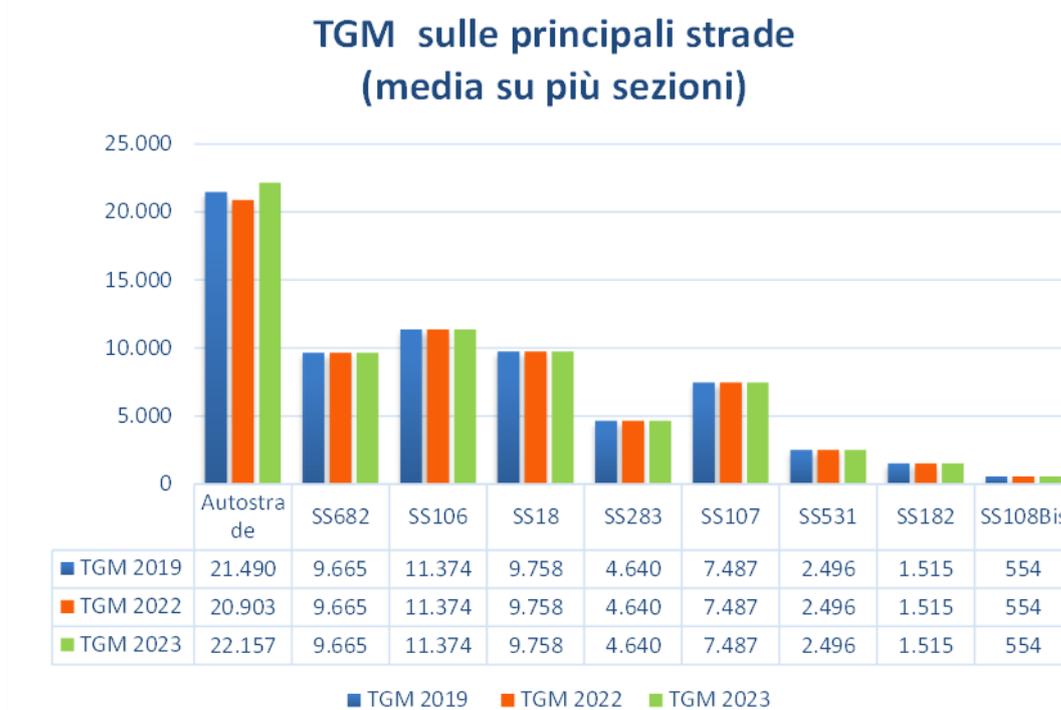
Una ulteriore analisi di dettaglio consente di porre a confronto i TGM delle tre annualità analizzate rispetto ai valori medi per le diverse strade statali. Si può così fornire un valore medio, inteso come indicatore sintetico, di ogni strada statale sulla quale sono stati effettuati più rilievi.

**Tabella 28:** Confronto TGM nelle annualità 2019-2022-2023 sulle sezioni stradali monitorate da ANAS sul territorio regionale - Dato medio su più sezioni. (elaborazione su dati da fonte ANAS)

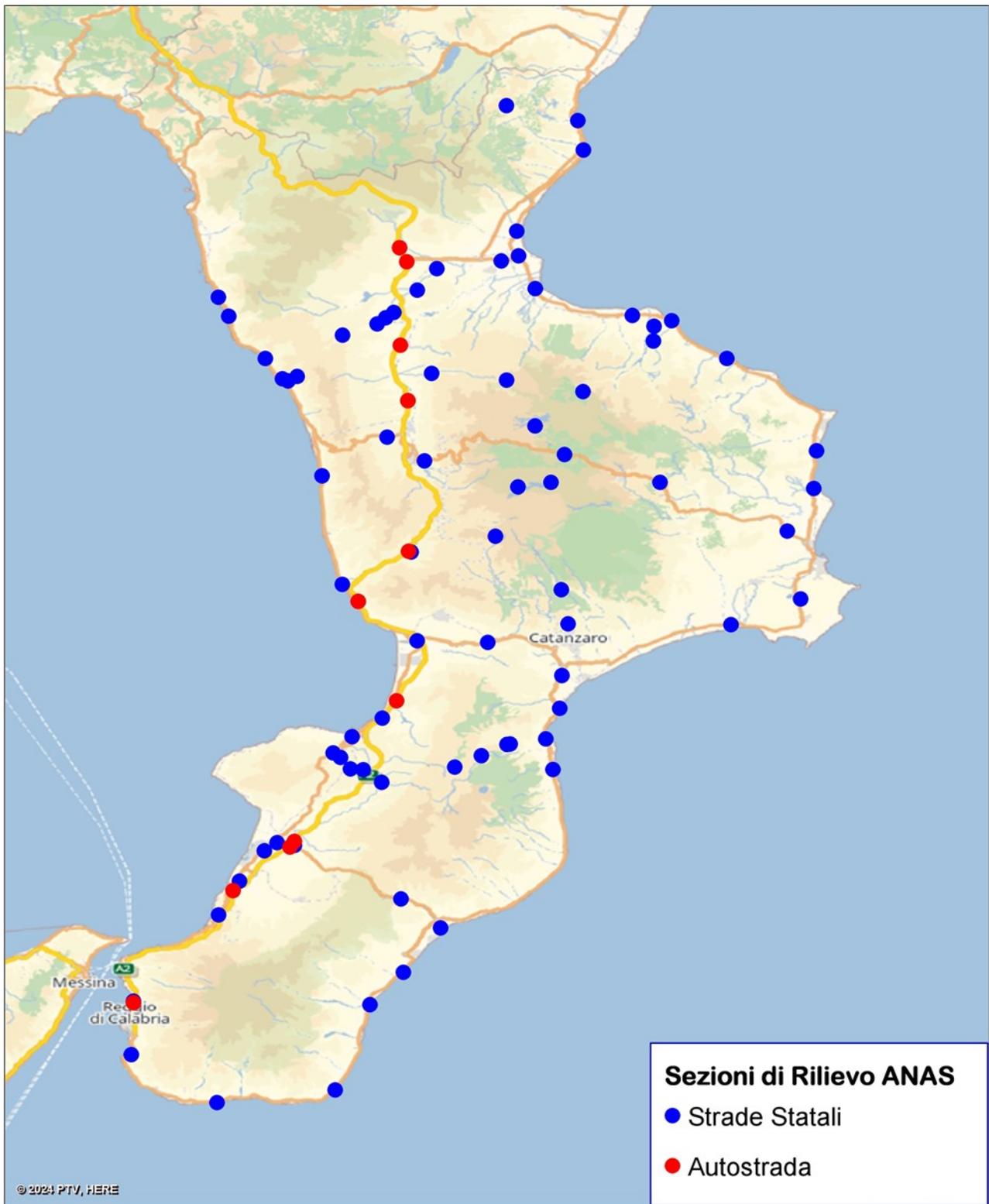
Tipo strada	TGM 2019	TGM 2022	TGM 2023	Diff 2019-23	Diff 2022-23
<b>SS106</b>	11.374	11.023	10.985	-3,42%	-0,34%
<b>SS107</b>	7.487	7.330	7.180	-4,09%	-2,05%
<b>SS108BIS</b>	554	620	638	15,17%	2,79%
<b>SS18</b>	9.758	9.481	9.830	0,73%	3,68%
<b>SS182</b>	1.515	1.648	1.900	25,37%	15,27%
<b>SS283</b>	4.640	4.283	4.134	-10,91%	-3,49%
<b>SS531</b>	2.496	2.385	2.396	-4,01%	0,44%
<b>SS682</b>	9.665	9.587	9.482	-1,89%	-1,10%

Tipo strada	TGM 2019	TGM 2022	TGM 2023	Diff 2019-23	Diff 2022-23
altre	6.393	5.925	5.988	-6,33%	1,07%
<b>Totale</b>	<b>7.063</b>	<b>6.826</b>	<b>6.875</b>	<b>-2,65%</b>	<b>0,72%</b>

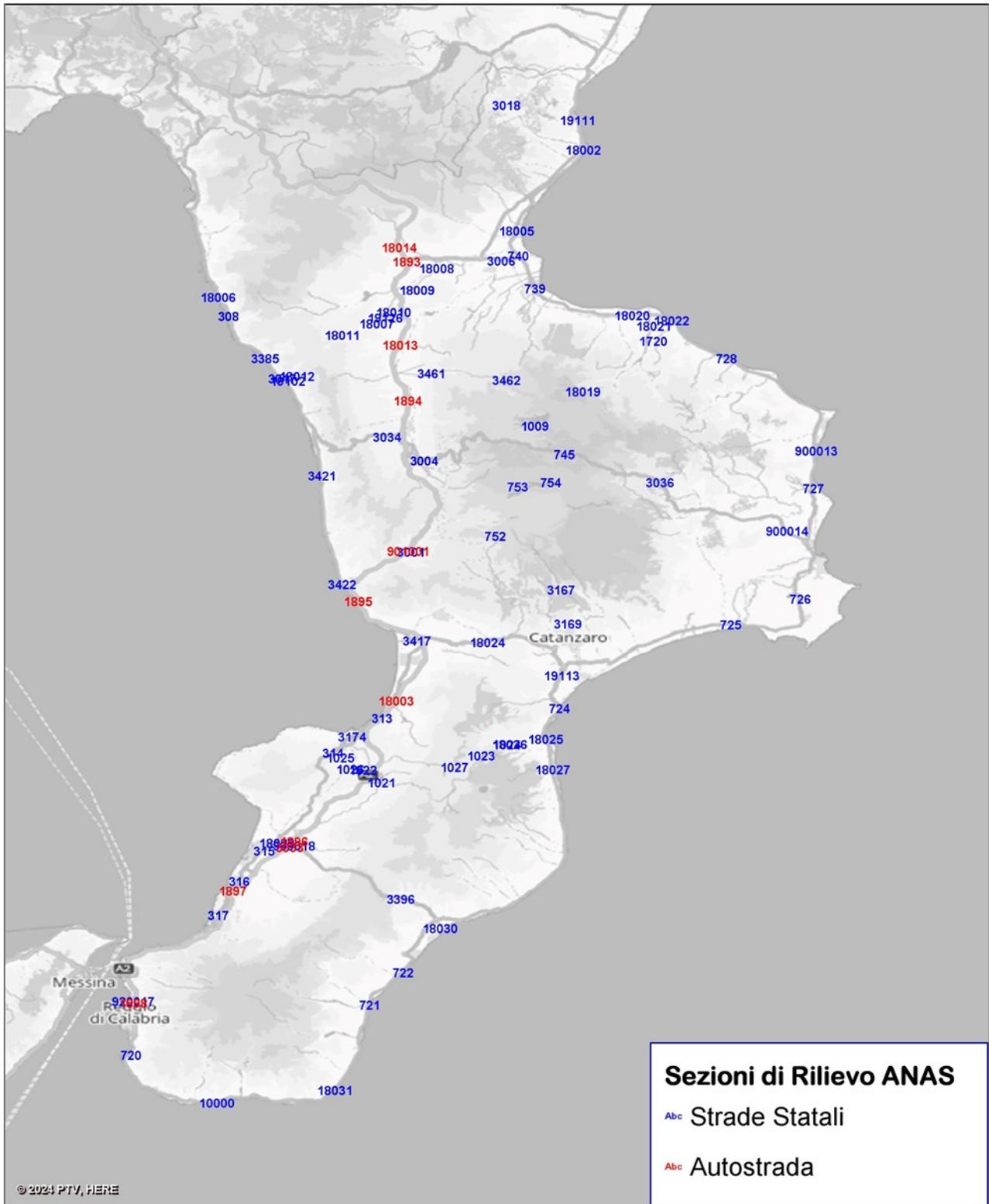
Nelle immagini successive è mostrata l'ubicazione delle postazioni rilevate da ANAS sul territorio regionale.



**Figura 35:** Confronto nelle annualità 2019-2022-2023 sulle sezioni stradali monitorate da ANAS sul territorio regionale - Dato medio su più sezioni. (elaborazione su dati da fonte ANAS)



**Figura 36:** Ubicazione delle sezioni stradali monitorate da ANAS sul territorio regionale  
(elaborazione su dati da fonte ANAS)



**Figura 37:** Postazioni (tratte) delle sezioni stradali monitorate da ANAS sul territorio regionale (elaborazione su dati da fonte ANAS)

## 5 IL TRAFFICO AEROPORTUALE

Il traffico aereo nel corso del biennio 2022-23 è stato caratterizzato da una ripresa rispetto al periodo pandemico. Sebbene risultino molto positivi i flussi da e verso gli aeroporti calabresi aperti al traffico commerciale, il comparto passeggeri ancora non ha recuperato i valori *pre-pandemia*. Assumendo come anno di riferimento il 2019 (ultimo anno ante Covid) permane un gap del 7,53% che risulta molto inferiore rispetto al gap del 58,14% del 2021, da ricondurre anche al persistere di misure restrittive in tale ultima annualità.

### 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 Crotona) 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 l'87.85% delle azioni detenute 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 ilc 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 "Albastar".

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:

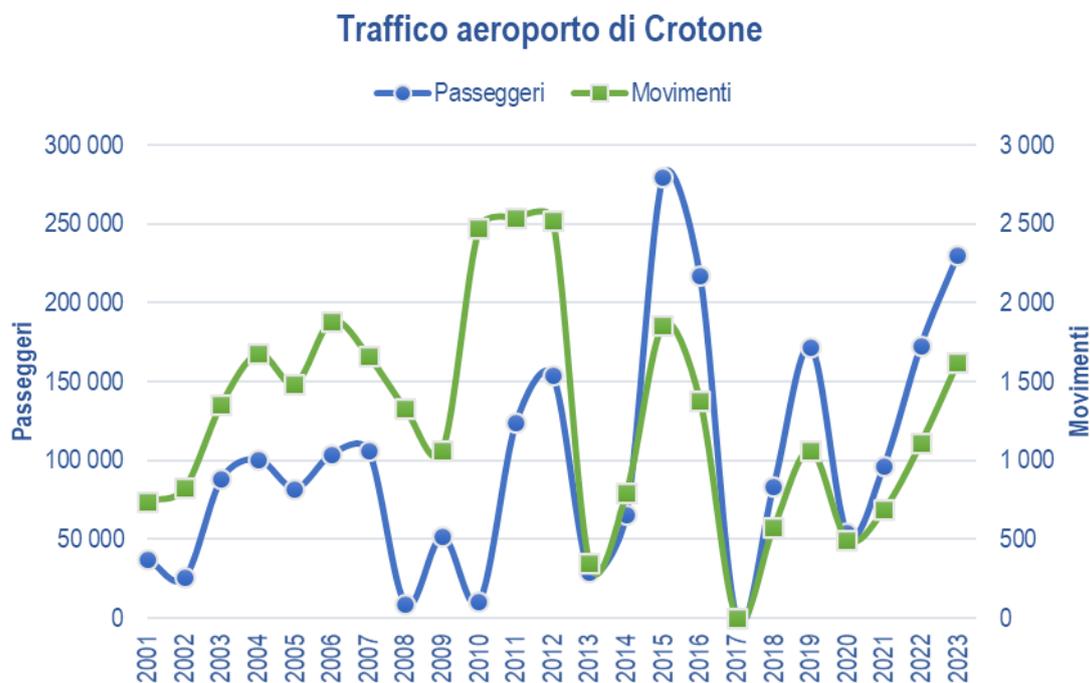
- **Passeggeri**, numero di passeggeri in partenza o in arrivo da uno scalo. Un passeggero che usufruisce di un collegamento nazionale dà luogo ad una unità-passeggero in partenza nello scalo di origine e di una unità-passeggero in arrivo in quello di destinazione, mentre in un collegamento internazionale 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 IL TRAFFICO DEL 2023

Prima di analizzare i dati di traffico del 2023 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 38) evidenzia un andamento altalenante nel corso degli ultimi 20 anni sia dei movimenti che del traffico passeggeri.

Durante tale periodo all'aumento del numero di movimenti (**118%**) ha corrisposto un aumento del numero di passeggeri pari al **513%**. 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. Il 2022 ed il 2023 mostrando una forte ripresa sia dei valori di traffico passeggeri sia del numero dei movimenti superando la soglia di **230.000 passeggeri** trasportati nel corso del **2023**.



**Figura 38:** Serie storica traffico aeroporto di Crotone.

## Traffico aeroporto di Lamezia Terme

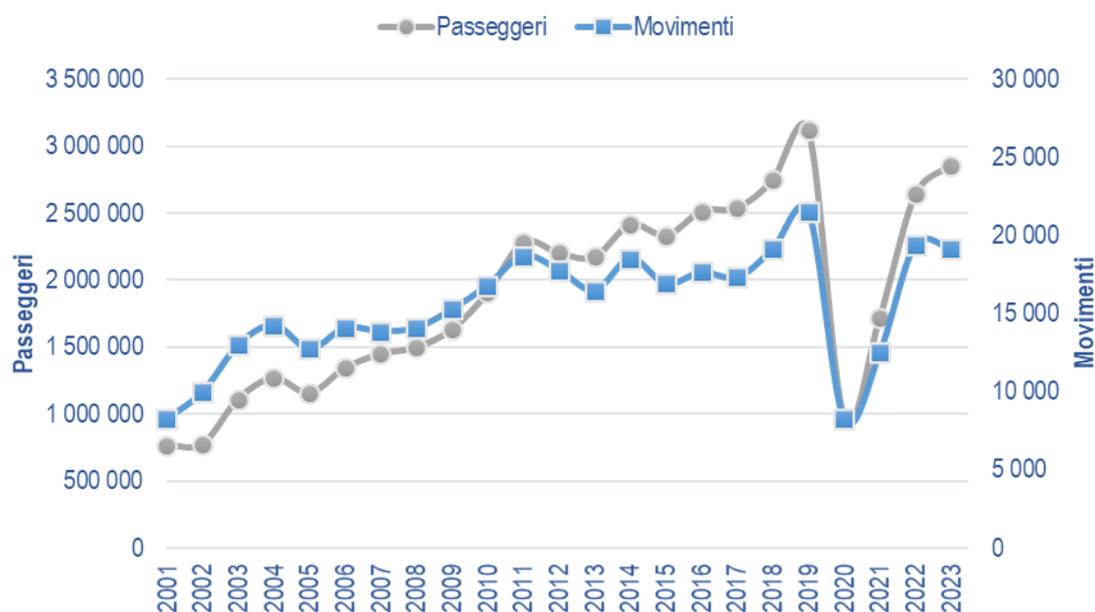


Figura 39: Serie storica traffico aeroporto di Lamezia Terme.

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 39), si è consolidato quale grande e privilegiata porta d'accesso alla regione. Nel periodo 2001-2019 ha fatto registrare un singolare incremento del **159%** dei movimenti cui ha fatto seguito un incremento dell'utenza del **308%**, raggiungendo il volume massimo di passeggeri nel corso del 2019 superando la soglia di 3 milioni di utenti. Nel corso del 2023 il traffico passeggeri ha registrato una lieve riduzione del numero di movimenti (-1,5%) ed un incremento (+8,1%) rispetto all'anno precedente ma non sufficiente a colmare il gap con i valori del 2019.

Nel ventennio 2001-2019 i movimenti dello scalo reggino (Figura 40) si sono ridotti del 45% attestandosi nel 2023 a circa 3 397 unità. Tale situazione ha causato la riduzione del numero di passeggeri che si sono attesati al di sotto di 368 000 passeggeri nel corso del 2019. L'operatività del 2023 ha ridotto il numero di movimenti (-4,7%) ma incrementato il flusso di passeggeri (3,5%) superando la soglia di 295 000 passeggeri.

## Traffico aeroporto di Reggio Calabria

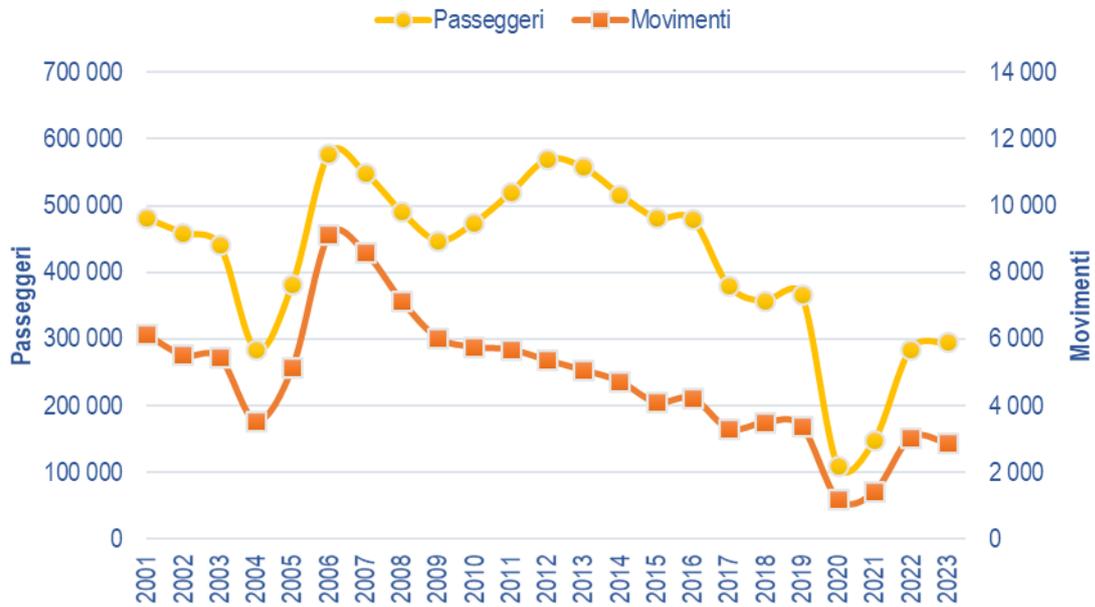


Figura 40: Serie storica traffico aeroporto di Reggio Calabria

Il sistema aeroportuale calabrese chiude il 2023 con 23 652 movimenti e 3 381 958 passeggeri. L'aeroporto di Lamezia Terme si conferma lo scalo più importante della regione attraendo oltre l'84% dei passeggeri in arrivo o in partenza dalla Calabria (Figura 41), seguito dallo scalo dello Stretto con l'8,7%. Gli scali minori sono interessati da traffico nazionale, mentre lo scalo lametino è caratterizzato dal 22% di traffico internazionale.

## Traffico aeroportuale in Calabria. Anno 2023

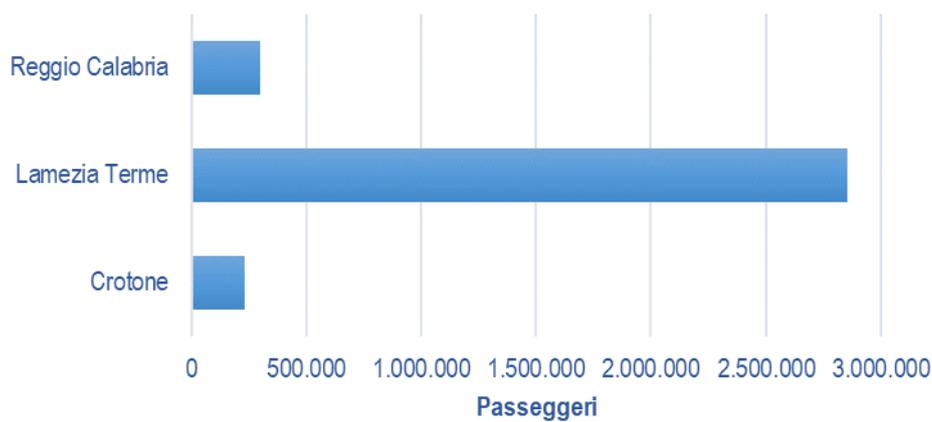
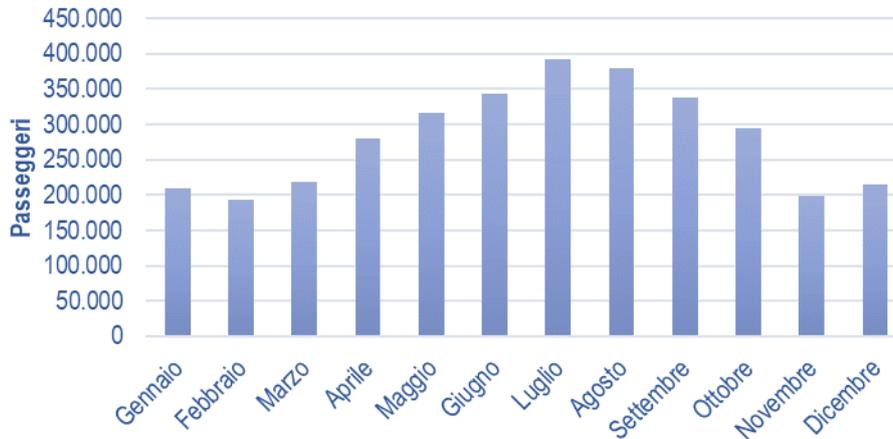


Figura 41: Traffico aeroportuale in Calabria (2023)

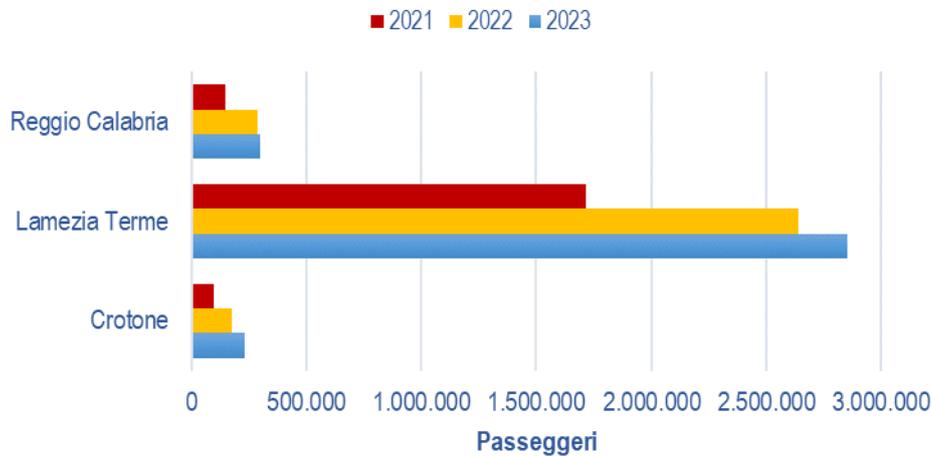
## Andamento mensile del traffico passeggeri. Anno 2023



**Figura 42:** Andamento mensile dei passeggeri anno 2023

La distribuzione mensile passeggeri (Figura 42) consente di rilevare i fenomeni caratterizzanti il 2023, in linea con le note riassunte nella premessa.

## Confronto annuale traffico passeggeri.



**Figura 43:** Confronto passeggeri periodo 2021-2023

### Variazione percentuale passeggeri e movimenti. Periodo 2021-23



**Figura 44:** Variazioni passeggeri periodo 2021-2023

Il traffico aereo degli aeroporti calabresi ha mostrato una crescita del **57,81%** nel corso del 2022 e del **9,12%** nel corso del 2023 rispetto l'anno precedente. Tuttavia la crescita nel 2022 è risultata inferiore rispetto alla performance degli aeroporti delle regioni meridionali (**106,27%**) e rispetto al valore medio nazionale (**105,27%**). Nel corso 2023 l'aumento del traffico calabrese è stato simile alla crescita degli aeroporti meridionale (**9,28%**) ma inferiore al valore medio nazionale (**21,45%**).