



ART Autorità
di Regolazione
dei Trasporti

REVISIONE DELLA DELIBERA N. 154/2019 IN ADEGUAMENTO ALLE DISPOSIZIONI DEL DECRETO LEGISLATIVO 23 DICEMBRE 2022, N. 201

Relazione di Analisi di Impatto della Regolazione

ART

SOMMARIO

INDICE	2
INDICE DELLE FIGURE	3
INDICE DELLE TABELLE	4
INDICE DELLE ABBREVIAZIONI	5
PREMESSA	6
A. CONTESTO ECONOMICO DEL SETTORE DI RIFERIMENTO PER L'ATTO DI REGOLAZIONE	7
B. RAGIONI DELL'INTERVENTO DI REGOLAZIONE	31
C. DESTINATARI DELL'INTERVENTO DI REGOLAZIONE	39
D. DESCRIZIONE DELLO <i>STATUS QUO</i>	45
E. ILLUSTRAZIONE DELLE OPZIONI REGOLATORIE E DEI RELATIVI ONERI E BENEFICI	49
F. IDENTIFICAZIONE DELL'OPZIONE PREFERITA	57
ANNESSO 1: TARIFFE TPL SU STRADA – CITTÀ CAPOLUOGO DI REGIONE/PROVINCIA AUTONOMA	59
ANNESSO 2: TARIFFE TPL SU FERROVIA	63

INDICE

PREMESSA	6
A. CONTESTO ECONOMICO DEL SETTORE DI RIFERIMENTO PER L'ATTO DI REGOLAZIONE	7
A.1 Servizi TPL su strada	7
BOX 1. Parco autobus nei comuni capoluogo di provincia e di città metropolitana	13
A.1.2. Aziende di TPL - autolinee	14
A.1.3. Tariffe e Conti economici delle aziende di TPL su strada	15
A.2 Servizi TPL per ferrovia	20
A.2.1. Tariffe e Conti economici delle aziende di TPL per ferrovia	23
BOX 2. Esempi di integrazione tariffarie in Italia	26
A.3 Qualità percepita dei servizi TPL su strada e per ferrovia	29
BOX 3. Soddisfazione degli utenti per modalità di trasporto	29
B. RAGIONI DELL'INTERVENTO DI REGOLAZIONE	31
B.1 Gli adempimenti ex d.lgs. 201/2022	31
B.2 Gli esiti delle attività di monitoraggio	33
BOX 4. Modalità di affidamento comparto TPL su strada e per ferrovia	37
C. DESTINATARI DELL'INTERVENTO DI REGOLAZIONE	39
BOX 5. Distribuzione dei CdS per volumi di servizi TPL su strada e soglia di applicazione regolazione	42
D. DESCRIZIONE DELLO STATUS QUO	45
D.1 Proroghe dei contratti di servizio TPL su strada e per ferrovia	45
D.2 La Relazione di Affidamento dei servizi TPL	46
E. ILLUSTRAZIONE DELLE OPZIONI REGOLATORIE E DEI RELATIVI ONERI E BENEFICI	49
E.1 Estensione dell'ambito di applicazione della regolazione alle proroghe ex art. 4(4) regolamento (CE) n. 1370/2007 (Misura 1(8))	50
E.2 Contenuto della Relazione di Affidamento (Misura 2(2) e correlati Annessi 8)	52
E.3 Meccanismi incentivanti (Misura 26; Annesso 4 – matrice dei rischi)	54
E.4 Misure per la trasparenza delle procedure di affidamento	55
F. IDENTIFICAZIONE DELL'OPZIONE PREFERITA	57
ANNESSO 1: TARIFFE TPL SU STRADA – CITTÀ CAPOLUOGO DI REGIONE/PROVINCIA AUTONOMA	59
ANNESSO 2: TARIFFE TPL SU FERROVIA	63

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1.	Caratteristiche dei servizi TPL su strada	8
Figura 2.	Evoluzione della domanda e dell'offerta di servizi di autolinee TPL	9
Figura 3.	Domanda e offerta nazionale di TPL urbano	10
Figura 4.	Numero di autobus utilizzati per i servizi di autolinee TPL	11
Figura 5.	Età media del parco autobus	12
Figura 6.	Autobus per classe di emissione utilizzati per il TPL nei comuni capoluogo	13
Figura 7.	Città con servizio di linee metropolitane	14
Figura 8.	Confronto tariffe integrate servizio TPL nelle città con linee di metropolitana	16
Figura 9.	Reddito medio annuale per Regione e rapporto costo abbonamento su reddito medio mensile	17
Figura 10.	Caratteristiche dei servizi TPL delle ferrovie regionali	20
Figura 11.	Domanda e offerta nazionale di TPL su servizio ferroviario regionale OSP	21
Figura 12.	Overview composizione flotte regionali	22
Figura 13.	Prezzo della corsa con biglietto seconda classe adulto	24
Figura 14.	Tariffa pax/km delle Regioni di cui ai quartili della distribuzione del costo del biglietto a 30 km	25
Figura 15.	Esempi di integrazioni tariffarie in Italia	26
Figura 16.	Valore dei principali indicatori di redditività delle aziende TPL su ferro	28
Figura 17.	Livello di soddisfazione per mezzo di trasporto	30
Figura 18.	Modalità di affidamento dei contratti di servizio TPL terrestre	37
Figura 19.	Dinamica delle scadenze dei CdS di TPL su strada	45
Figura 20.	Dinamica delle scadenze dei CdS di TPL su ferrovia	46
Figura 21.	Confronto sui contenuti delle RdA per tipologia di affidamento	53
Figura 22.	Struttura dell'intervento regolatorio	57
Figura A 1.	Costo biglietto seconda classe adulto nelle regioni del Nord-ovest	63
Figura A 2.	Costo biglietto seconda classe adulto nelle regioni del Nord-est	64
Figura A 3.	Costo biglietto seconda classe adulto nelle regioni del Centro	65
Figura A 4.	Costo biglietto seconda classe adulto nelle regioni del Sud	66
Figura A 5.	Costo biglietto seconda classe adulto nelle regioni delle Isole	67

INDICE DELLE TAVOLE

Tavola 1.	Valore dei principali indicatori di redditività delle aziende TPL su strada per numero di addetti	19
Tavola 2.	Analisi correlazione tariffe ferroviarie	23
Tavola 3.	Somma di Utile/Perdita di esercizio del campione di IF	27
Tavola 4.	Adempimenti ex d.lgs. 201/2022 di rilevanza regolatoria	32
Tavola 5.	Contratti di Servizio per servizi ferroviari regionali - Gruppo FSI	40
Tavola 6.	Distribuzione dei chilometri di servizi di trasporto pubblico di passeggeri su strada	42
Tavola 7.	Soglia di applicazione delle misure regolatorie dell'Atto di regolazione	42
Tavola 8.	Contenuti e tempistiche delle relazioni di affidamento dei servizi TPL degli Enti locali	48
Tavola 9.	Valutazione complessiva dell'impatto dell'intervento di regolazione	58

INDICE DELLE ABBREVIAZIONI

AGCM	<i>Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato</i>	TPL	<i>Trasporto pubblico locale</i>
ART	<i>Autorità di Regolazione dei Trasporti</i>		
CdS	<i>Contratto di Servizio</i>		
CIN	<i>Capitale investito netto</i>		
CoReg	<i>Contabilità Regolatoria ART</i>		
CMQ	<i>Condizioni minime di qualità</i>		
EA	<i>Ente affidante</i>		
GU	<i>Gestore dei servizi TPL con CdS in scadenza</i>		
IA	<i>Impresa affidataria</i>		
MaaS	<i>Mobility as a Service</i>		
MASE	<i>Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica</i>		
MIMIT	<i>Ministero delle Imprese e del Made in Italy</i>		
MIT	<i>Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (già MIMS)</i>		
OSP	<i>Obblighi di servizio pubblico</i>		
Osservatorio TPL	<i>Osservatorio Nazionale sulle Politiche per il Trasporto Pubblico Locale</i>		
PEF	<i>Piano economico-finanziario</i>		
PMR	<i>Persone a mobilità ridotta</i>		
PNIEC	<i>Piano Nazionale Integrato Energia e Clima</i>		
PNRR	<i>Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza</i>		
PPP	<i>Partenariato Pubblico Privato</i>		
Regolamento (CE) n. 1370/2007	<i>Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70</i>		
RdA	<i>Relazione di Affidamento</i>		
RI	<i>Relazione Illustrativa</i>		
SC	<i>Soggetto competente¹</i>		

¹ Ente pubblico, o soggetto da esso delegato, competente alle funzioni di pianificazione della rete dei trasporti e di programmazione del servizio ai sensi dell'ordinamento.

PREMESSA

La presente Relazione di Analisi di Impatto della Regolazione (“Relazione AIR”) illustra l’ambito e le motivazioni alla base dell’Atto di regolazione recante la *“Revisione della delibera n. 154/2019 in adeguamento alle disposizioni del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201”*, illustrandone i relativi oneri e benefici incrementali rispetto allo *status quo* e all’opzione regolatoria posta in consultazione, già oggetto di valutazione nell’ambito del correlato Schema di AIR.

L’analisi è svolta secondo i criteri e i principi stabiliti dal [Regolamento di disciplina dell’analisi di impatto della regolazione e della verifica di impatto della regolazione](#), adottato con delibera n. 54/2021 del 22 aprile 2021.

A. CONTESTO ECONOMICO DEL SETTORE DI RIFERIMENTO PER L'ATTO DI REGOLAZIONE

Nella presente sezione si descrive l'ambito economico interessato dalla revisione dell'atto di regolazione adottato con la delibera n. 154/2019 in adeguamento alle disposizioni del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201. Il suddetto Atto di regolazione dispone "*Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione 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*". Pertanto, gli ambiti interessati dall'intervento di regolazione oggetto di analisi di impatto della regolazione sono rappresentati dai **servizi di TPL su strada** e dai **servizi di TPL per ferrovia**, che sono distintamente trattati nelle sezioni che seguono.

A.1 Servizi TPL su strada

Rientrano nei servizi TPL su strada i servizi di trasporto pubblico locale resi mediante autobus, filobus, tram e metropolitane.

Nella Figura 1 sono illustrate le principali caratteristiche dei servizi TPL su strada, secondo quanto riportato nelle Relazioni Annuali al Parlamento dell'Osservatorio TPL ad oggi a disposizione.

Secondo le rilevazioni dell'Osservatorio TPL, nel 2019 i servizi relativi alle modalità di trasporto "Autolinee, Metropolitane, Tranvie e altro", hanno interessato **4,6 mld di passeggeri** che, in termini di volumi d'offerta, hanno corrisposto a **1,6 mld di bus-km** e a **59 mln di treni-km**, originando **un totale proventi per le imprese affidatarie dei servizi pari a 6,9 mld euro**, di cui **1,9 mld euro per ricavi da traffico** e **4,9 mld euro per corrispettivi** da contratti di servizio/contratti di appalto.

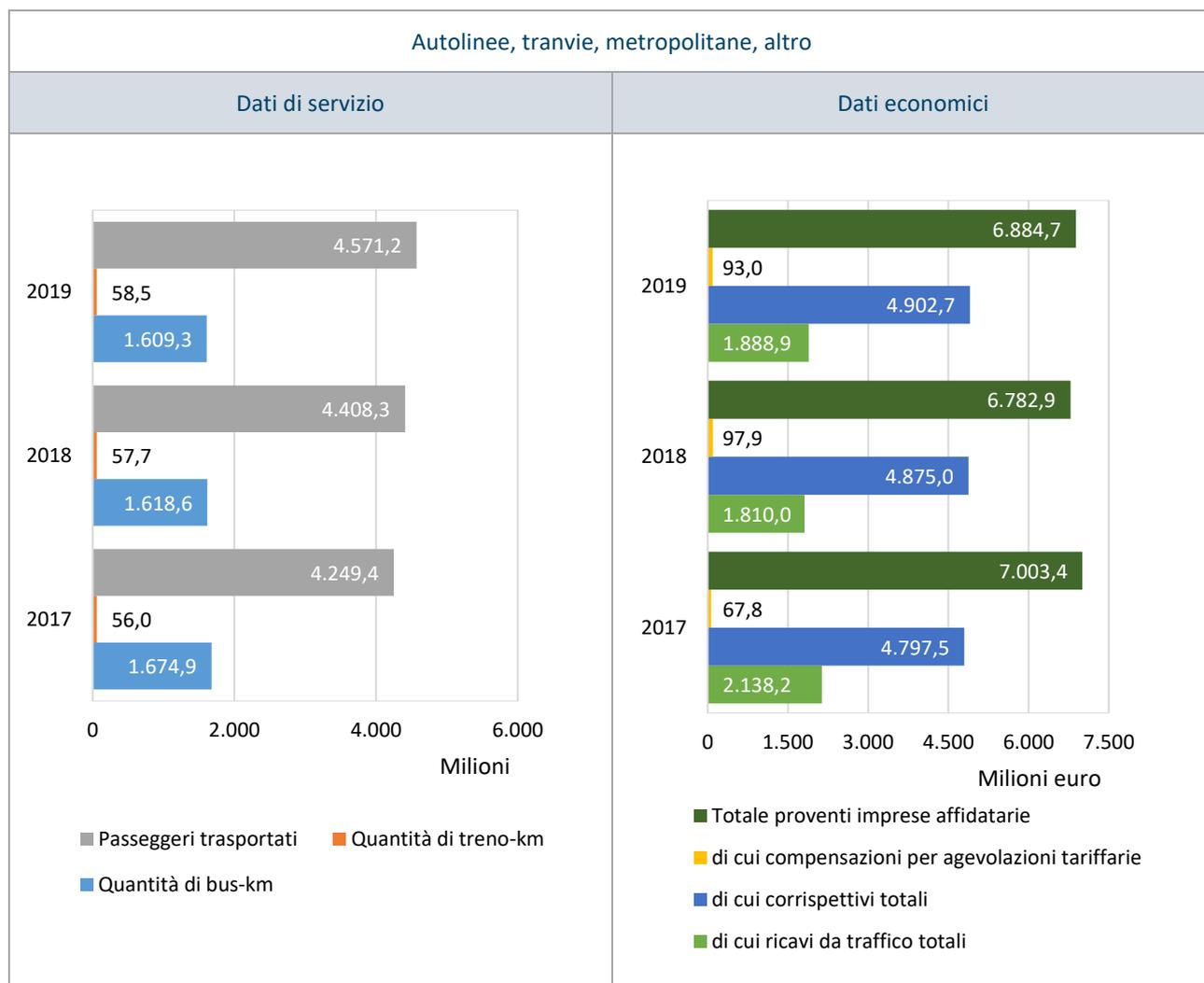
Con riferimento ai dati di servizio rappresentati, si evidenzia nel periodo dal 2017 al 2019 una lieve crescita del numero di passeggeri complessivamente trasportati, a fronte di una riduzione della quantità di bus-km (servizi autolinee) e un incremento della quantità di treni-km (servizio metro).

Dall'analisi dei dati economici emerge che, nel periodo considerato, circa **il 70% dei proventi deriva da corrispettivi** che rappresentano gli importi economici, erogati dagli enti pubblici che affidano i servizi TPL, che hanno la funzione di coprire la quota dei costi non ristorata dai (dagli eventuali²) ricavi da traffico, laddove questi ultimi derivano dall'applicazione delle politiche tariffarie adottate dagli enti pubblici stessi e, naturalmente, dal traffico registrato.

² Nel caso dei contratti "*gross-cost*" i ricavi da traffico sono riscossi dall'Ente affidante.

Figura 1. Caratteristiche dei servizi TPL su strada

Anni 2017 - 2019



Fonte: elaborazione ART su dati MIT, Osservatorio TPL, Relazione annuale al Parlamento, vari anni

Seguendo la distinzione operata nell'Atto di regolazione oggetto della presente analisi di impatto, si distinguono le seguenti principali tipologie di servizi TPL su strada:

- **TPL urbano/suburbano:** servizi svolti nell'ambito del territorio di un singolo comune e/o di collegamento con i comuni ad esso conurbati, che si caratterizzano per una forte capillarità nel territorio degli stessi, con elevata frequenza e densità di fermate;
- **TPL extraurbano/regionale:** servizi svolti nel territorio di più comuni in ambito provinciale e/o regionale, non rientranti nella fattispecie precedente, compresi i collegamenti tra due regioni confinanti.

Per le due tipologie di servizi, sono disponibili rilevazioni più recenti.

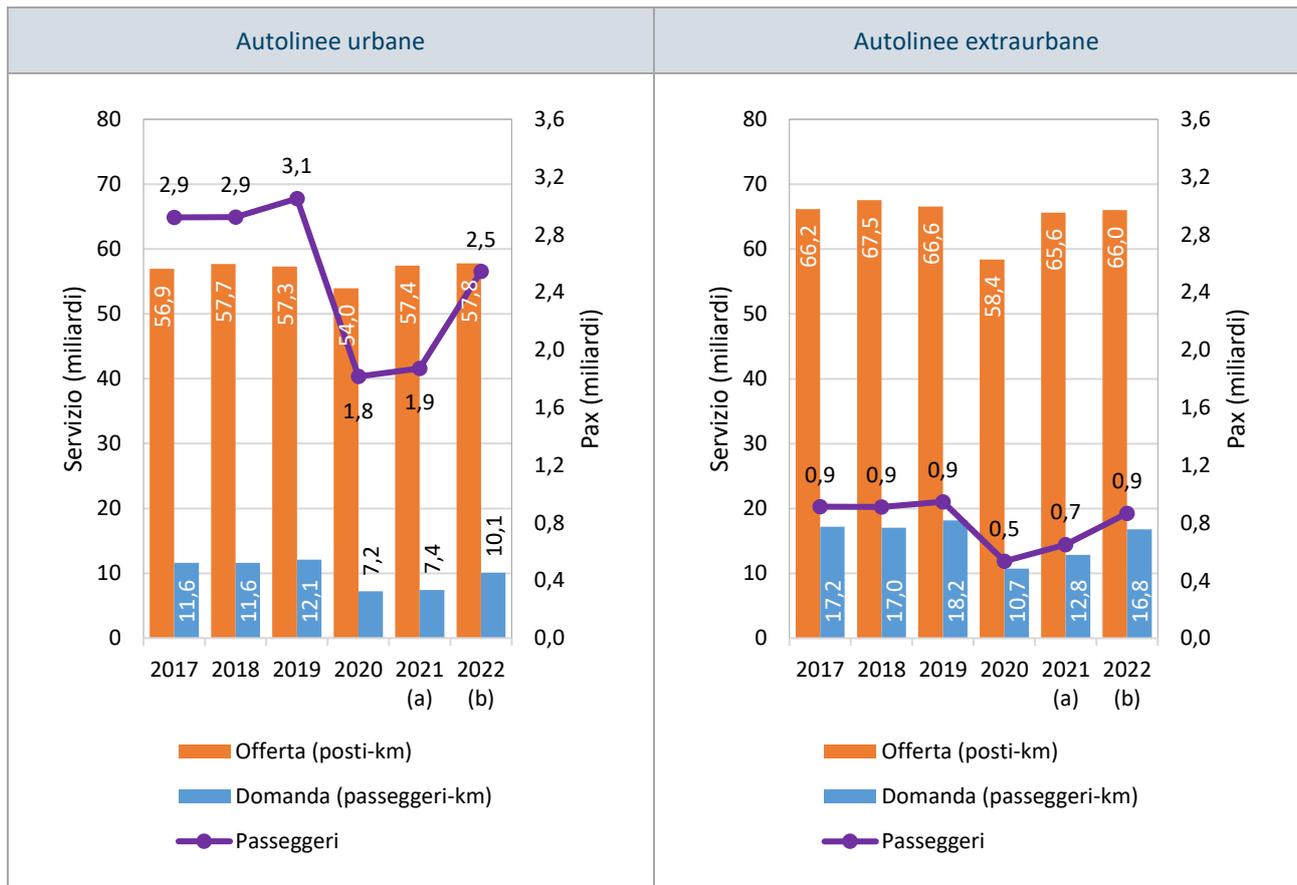
Dai dati pubblicati nel Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), è possibile raffrontare la domanda e l'offerta di servizi di autolinee di TPL, in termini rispettivamente di passeggeri-km e posti-km, in **ambito urbano ed extraurbano**, nonché il numero di passeggeri, sull'arco di tempo dal 2017 al 2022 (rif. Figura 2).

Dall'analisi si evince che, nonostante il numero di passeggeri dei servizi extraurbani sia circa 1/3 di quello dei

servizi urbani, domanda (in pax-km) e offerta (in posti-km) risultano entrambe superiori. Ciò è proprio dovuto alle differenti percorrenze chilometriche dei due servizi. Si evidenziano, inoltre, gli effetti della pandemia nella diminuzione dei passeggeri, più marcata in ambito urbano. I dati 2022 mostrano per il servizio urbano un numero di passeggeri e una domanda ancora inferiori al periodo pre-pandemico, mentre registrano valori in linea con tale periodo per il servizio extraurbano³.

Figura 2. Evoluzione della domanda e dell'offerta di servizi di autolinee TPL

Anni 2017-2022



Fonte: elaborazione ART su dati MIT, 2023, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2021-2022

(a) Dati non definitivi.

(b) Dati non definitivi; stima fonte MIT.

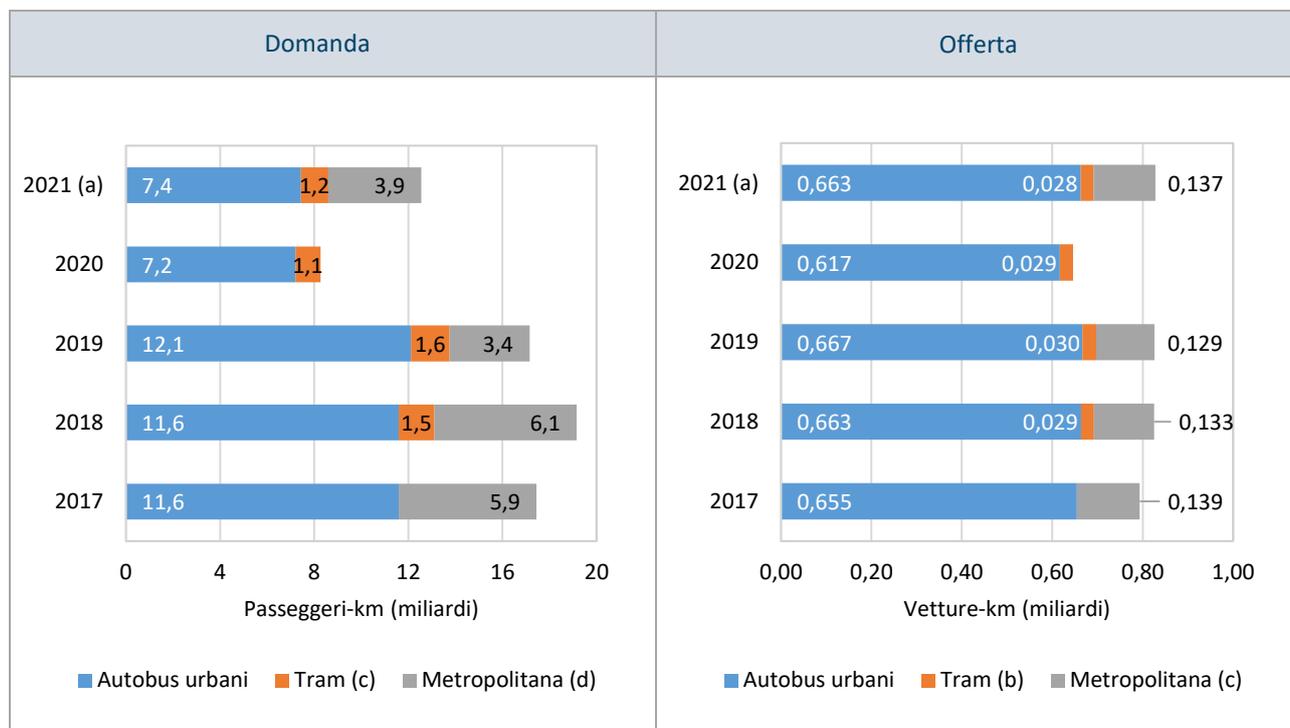
Domanda e offerta di trasporto pubblico locale urbano, in termini rispettivamente di passeggeri-km e vett-km, sono rappresentate nella Figura 3 per il periodo 2017-2021. Negli anni considerati, l'offerta è rimasta pressoché costante (si riscontra solo una lieve flessione nel 2020), con una parte maggioritaria costituita dal servizio di autobus urbani (pari a circa l'80% dell'offerta nel 2021), seguita dalla metropolitana (circa 17% nel 2021), e mentre solo una parte residuale è effettuata mediante tram (circa 3% nel 2021). Diverse, invece, le

³ Secondo le ultime rilevazioni trimestrali effettuate dall'Osservatorio sulle tendenze della mobilità di passeggeri e merci del MIT, la domanda del TPL su strada nel IV trimestre 2023 si colloca ancora ad un livello inferiore a quello del corrispondente periodo nel 2019: "Con riferimento al TPL su gomma, a fronte di un'offerta di servizi inferiore del 17% a quella del 2019 (in calo di un punto percentuale rispetto al terzo trimestre 2023), il traffico passeggeri risulta ancora inferiore del 24% ai valori del 2019 (dieci punti percentuali in meno di quanto registrato nel terzo trimestre 2023)". (Fonte: STM, 2024, [Report IV trimestre 2023](#), pag. 8)

risultanze dal lato della domanda: tra il 2017 e il 2019 la domanda risulta pressoché costante per poi ridursi drasticamente nel 2020 a causa degli effetti della pandemia, riduzione non ancora rientrata nel 2021 per gli autobus urbani.

Figura 3. Domanda e offerta nazionale di TPL urbano

Anni 2017 - 2021



Fonte: elaborazione ART su dati MIT, 2023, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2021-2022

(a) Dati non definitivi.

(b) Dati non definitivi; stima fonte MIT.

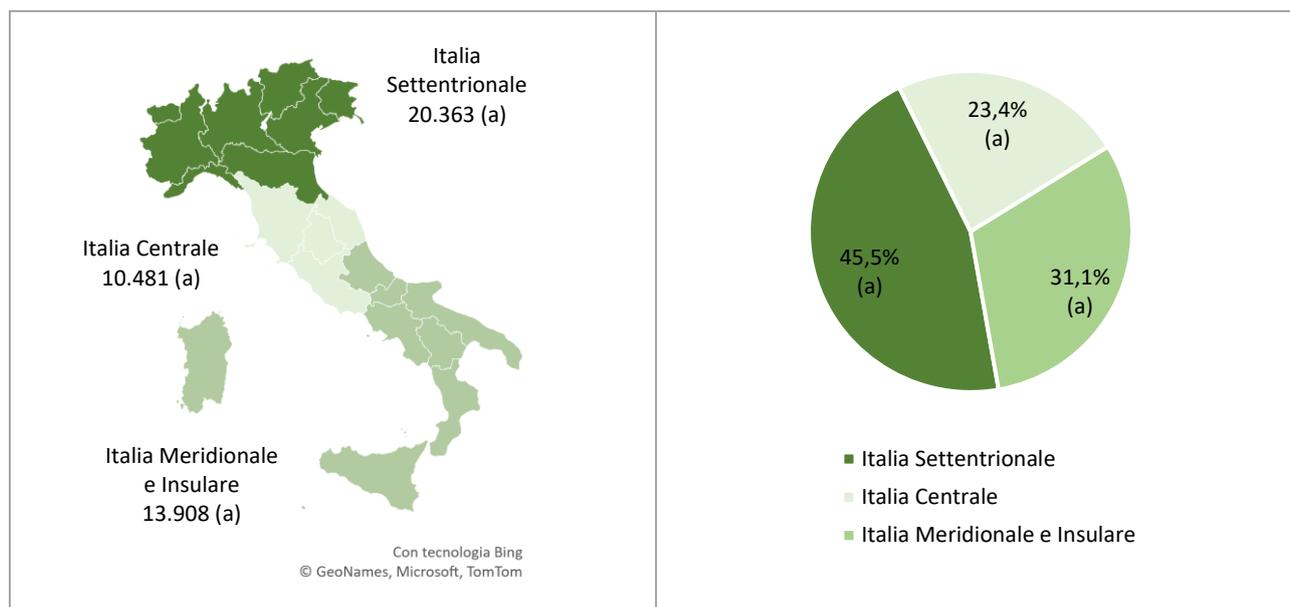
(c) Dati non indicati dalla fonte per il 2017.

(d) Dati non indicati dalla fonte per il 2020.

Il **parco autobus**, con riferimento al 2021, è costituito complessivamente da oltre 44,7 mila autobus impiegati per i servizi urbani ed extraurbani, di cui il 45,5% è utilizzato nell'Italia settentrionale, il 31,1% nell'Italia meridionale e insulare e la restante quota - pari al 23,4% - nelle regioni del centro Italia (Figura 4).

Figura 4. Numero di autobus utilizzati per i servizi di autolinee TPL

Anno 2021



Fonte: elaborazione ART su dati MIT, 2023, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2021-2022

(a) Dati non definitivi.

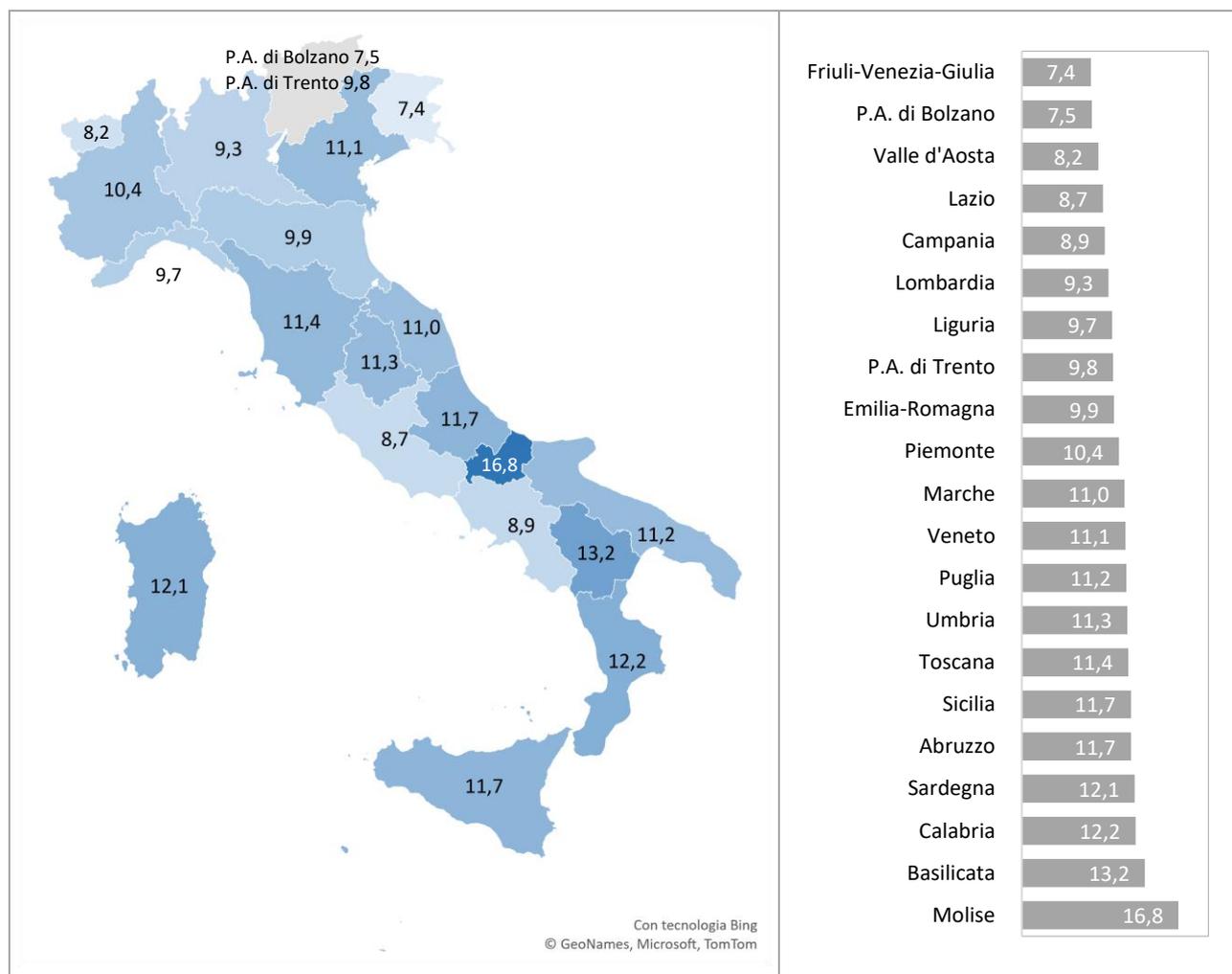
Dai dati resi disponibili dal MIT e rappresentati per ciascuna regione italiana nella Figura 5, si evince che **l'età media del parco autobus** - con riferimento al 30 settembre 2022 - registra un minimo di 7,4 anni in Friuli-Venezia Giulia e un massimo di 16,8 nella regione Molise. Il **dato medio nazionale è pari a 10,3 anni**. La tendenza risulta in diminuzione su base nazionale (rispetto alla precedente rilevazione del MIT di luglio 2021 pari a 10,6 anni) e la proiezione futura - in ragione anche delle nuove risorse del PNRR⁴ - prevede (secondo il Rapporto Intesa San Paolo – ASSTRA 2022⁵) che, nel 2026, l'età media nazionale del parco autobus raggiungerà il valore di 9,4 anni.

⁴ Si segnalano due programmi di investimenti rientranti in E.1 M2C2, Riforma 5 - *Procedure più rapide per la valutazione dei progetti nel settore dei sistemi di trasporto pubblico locale con impianti fissi e nel settore del trasporto rapido di massa*: (i) **Investimento 4.2: Sviluppo trasporto rapido di massa** (metropolitana, tram, autobus). L'investimento punta a realizzare 11 km di rete destinata alla metropolitana, 85 km di rete destinata ai tram, 120 km di filovie e 15 km di funivie; (ii) **Investimento 4.4.1: Rinnovo del parco autobus regionale** per il trasporto pubblico con veicoli a combustibili puliti. L'investimento consiste nell'acquisto di almeno 3.000 autobus a emissioni zero e deve contribuire a migliorare la qualità dell'aria e ridurre le emissioni gas a effetto serra in Italia. Gli autobus devono essere dotati di tecnologie digitali. (Fonte: PNRR; Allegato RIVEDUTO della DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO relativa all'approvazione della valutazione del piano per la ripresa e la resilienza dell'Italia, 8 luglio 2021; disponibile al link: <https://www.camera.it/temiap/2021/07/13/OCD177-5010.pdf>)

⁵ Documento disponibile al link: <https://group.intesasanpaolo.com/content/dam/portalgroupp/repository-documenti/newsroom/area-media-dsr/2022/ISP-ASSTRA%20Rapporto%20TPL%202022.pdf>

Figura 5. Età media del parco autobus

30 settembre 2022



Fonte: elaborazione ART su dati MIT

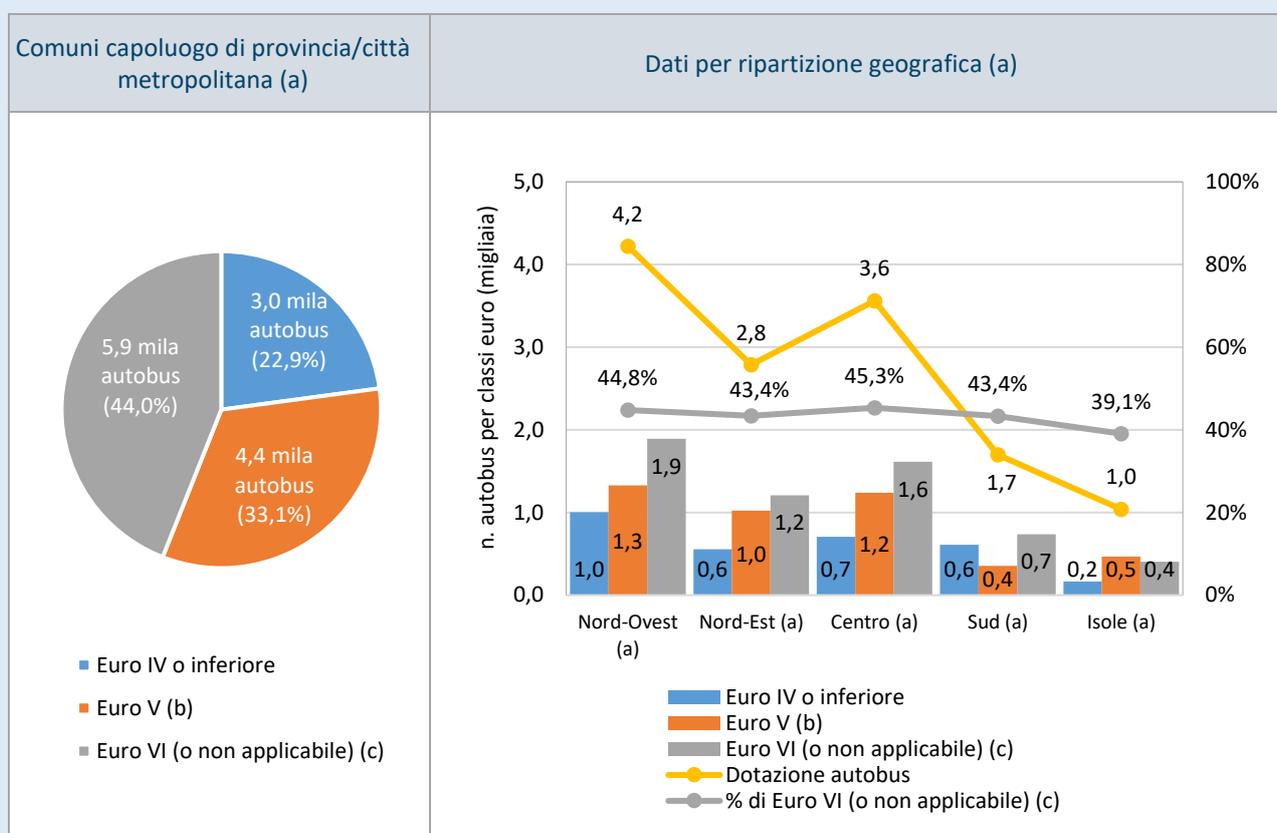
Nel box che segue, si riporta un focus sulle caratteristiche in termini di classe ambientale Euro del parco veicoli utilizzato nei servizi TPL su strada nei comuni capoluogo di provincia e nei comuni sedi delle città metropolitane.

BOX 1. Parco autobus nei comuni capoluogo di provincia e di città metropolitana

Secondo rilevazioni ISTAT, è possibile analizzare la dotazione di autobus utilizzati per il TPL sulla base della classe ambientale Euro per i comuni capoluogo di provincia e di città metropolitana⁶. **I veicoli che producono il minor inquinamento (Euro VI) rappresentano circa il 44% del parco autobus circolante**, mentre i più inquinanti (Euro IV o inferiori) circa il 23%. La Figura 6 presenta anche la ripartizione geografica degli autobus, evidenziando che la maggior dotazione di mezzi è concentrata nel Nord-ovest del Paese⁷. È riportata altresì la percentuale di veicoli meno inquinanti rispetto alla dimensione del parco veicolare presente in ciascuna area geografica (NUTS1), che risulta pressoché omogenea per tutte le zone.

Figura 6. Autobus per classe di emissione utilizzati per il TPL nei comuni capoluogo

Anno 2021



Fonte: elaborazione ART su dati ISTAT

- (a) Valori riferiti all'insieme dei Comuni capoluogo (escluso il Comune di Cesena); per alcuni comuni i dati sono stimati e si rimanda alla fonte per eventuali approfondimenti. Campione composto da 109 Comuni capoluogo.
- (b) Inclusi gli autobus Euro V EEV. La conformità alla norma Euro V è obbligatoria per gli autobus immatricolati dal 31/12/2007.
- (c) La conformità alla norma Euro VI è obbligatoria per gli autobus immatricolati dal 31/12/2012. Per Euro "non applicabile", la fonte identifica: autobus a trazione elettrica integrale o altri a emissioni zero.

⁶ Il campione è composto da 109 Comuni capoluogo (i dati non includono il Comune di Cesena). Per alcuni comuni i dati sono stimati e si rimanda alla fonte ISTAT - Tavole mobilità urbana - per eventuali approfondimenti, disponibile al link: <https://www.istat.it/it/archivio/286822>

⁷ Ciò a fonte di una ripartizione territoriale della popolazione italiana, che si presenta in questo modo: 27%, Nord-Ovest; 20%, Nord-Est; 20%, Centro; 34%, Sud. (Fonte: ISTAT, 2022, "Popolazione residente e dinamica demografica"; cifre arrotondate)

Dal punto di vista infrastrutturale, si segnala in Italia una scarsa dotazione di linee metropolitane. La lunghezza delle linee metropolitane in Italia è pari a **254,2 km totali**, a fronte di 679,1 km nel Regno Unito, 656,5 km in Germania e 613,8 km in Spagna. Analoghi divari sono peraltro visibili anche nella rete tranviaria (397,4 km totali in Italia a fronte di 835,1 km in Francia e 2.039,4 km in Germania) e nella rete ferroviaria suburbana (740,6 km in Italia a fronte di 2.038,2 km in Germania e 1.442,7 km in Spagna)⁸.

Figura 7. Città con servizio di linee metropolitane

Anno 2023



Fonte: elaborazione ART su dati ANSFISA, disponibili al link: <https://www.ansfisa.gov.it/impianti>

Infine, la **rete di tranvie** urbana ed extraurbana, censita nel 2021, si estende per una lunghezza di esercizio pari a **407 km**, servita complessivamente da 927 mezzi⁹.

A.1.2. Aziende di TPL - autolinee

Nel 2021, considerando le aziende che effettuano trasporto pubblico locale di viaggiatori su strada, si registra in Italia la **presenza di 883 aziende**, di cui 249 risultano attive nel solo servizio urbano e 445 solo in quello extraurbano, mentre 189 esercitano entrambe le tipologie di servizio (urbano ed extraurbano)¹⁰.

⁸ Fonte: Legambiente, 2023, "Rapporto Pendolaria 2023". Documentazione disponibile al link: <https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/2021/11/Pendolaria-2023.pdf>

⁹ Fonte: MIT, 2023, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2021-2022.

¹⁰ MIT, 2023, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2021-2022, disponibile al link: <https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/pubblicazioni/2023-08/CNIT%202021-2022%20con%20correzione%20pag.%20370%20%28002%29X.pdf>

A.1.3. Tariffe e Conti economici delle aziende di TPL su strada

Al fine di analizzare le tariffe applicate dalle aziende di TPL su strada, stante la numerosità delle aziende esercenti, si è ritenuto opportuno limitare il confronto alle città capoluogo di regione e delle province autonome di Trento e Bolzano¹¹. Nel dettaglio sono state rilevate le tariffe, ad ottobre 2023, qualora presenti nell'offerta locale, relative a: (i) biglietto corsa semplice, (ii) biglietto orario, (iii) biglietto orario integrato e (iv) abbonamento mensile, nonché le differenti modalità di trasporto utilizzabili con ciascuno di tali titoli (integrazione tariffaria), indicando inoltre se la tariffa si riferisce a percorsi situati nella sola area urbana o se comprende spostamenti di prima cintura (intesi in generale come mobilità extraurbana che avviene in aree generalmente suburbane rispetto al contesto urbano di riferimento).

Tra le città che offrono la possibilità di acquistare un biglietto di corsa singola, il prezzo minimo è rilevato a Campobasso (0,60€), mentre il più costoso a Napoli (1,30€). Con riferimento invece al biglietto orario le città che offrono il prezzo più economico sono L'Aquila, Campobasso e Bari, sebbene in quest'ultima i minuti di utilizzo sono inferiori rispetto alle prime due; di contro, il prezzo più alto che l'utente deve corrispondere si registra a Torino (2,00€), il quale consente tuttavia di utilizzare diverse modalità di trasporto (ad esempio bus, tram e metropolitana), mentre nella maggior parte delle altre città considerate è disponibile solamente il servizio bus. Tuttavia, se si considera il costo al minuto vi sono biglietti il cui prezzo, seppur inferiore in valore assoluto al prezzo di Torino, si presentano più costosi. In tal caso il costo al minuto più elevato si registra a Trieste dove a fronte di un prezzo pari a 1,70€ è possibile utilizzare il servizio bus per 75 minuti.

Tra le città considerate, solo 10 presentano un'offerta tariffaria integrata, tipicamente almeno con il servizio ferroviario, con biglietti che vanno da un minimo di 1,50€ ad un massimo di 3,70€. Si rinvia all'Annesso 1 per ulteriori approfondimenti sulle tariffe.

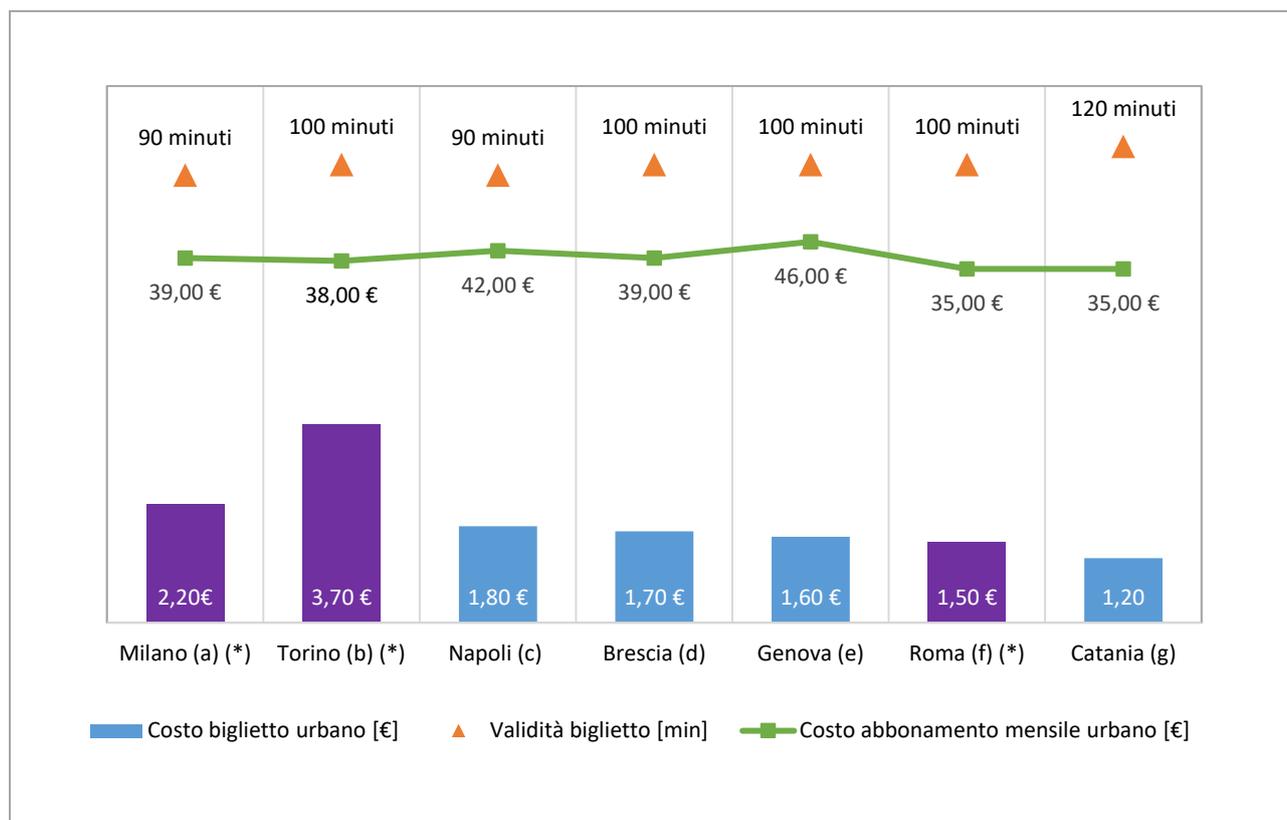
Di seguito, si illustra il **focus** sulle città in cui è presente il **servizio di metropolitana**, includendo oltre alle 5 città capoluogo di regione Roma, Milano, Torino, Napoli e Genova anche le città di Brescia e Catania. La Figura 8 mostra il confronto tra il costo e la durata dei biglietti urbani, indicando se il costo comprende anche spostamenti di prima cintura nonché il costo dell'abbonamento mensile (riferito alla tariffa urbana). Tra le città che offrono un biglietto comprensivo della prima cintura, Torino si conferma la città con la tariffa più elevata, mentre Roma quella più economica. Per le città in cui è presente il biglietto urbano, il prezzo più elevato si registra a Napoli, anche con riferimento ai minuti di utilizzo, mentre Catania consente l'utilizzo dei servizi per un tempo maggiore a fronte del costo minimo rilevato nel campione.

La Figura 9 mostra l'incidenza del **costo dell'abbonamento mensile** sul reddito medio mensile regionale come rilevato da ISTAT. Se in termini assoluti l'abbonamento risulta più costoso nelle città di Genova, Napoli e Milano (mentre a Roma e Catania quello più economico), rispetto al reddito medio mensile l'incidenza maggiore si rileva a Napoli, Genova e Catania, mentre a Milano e Brescia si registra l'incidenza minore.

¹¹ Si segnala che i valori rilevati non comprendono: a) la Valle d'Aosta in quanto l'offerta tariffaria ad ottobre 2023 risultava temporaneamente gratuita per rinnovo del sistema di bigliettazione; b) la Provincia autonoma di Bolzano in quanto utilizza un sistema integrato per l'intera provincia con tariffe di viaggio determinate su base chilometrica, prevedendo per tutti i viaggi urbani su autobus, entro i 60 minuti, un costo pari a 1,50€ come un'unica corsa; c) Venezia in quanto le caratteristiche dei servizi resi non sono confrontabili con gli altri contesti analizzati.

Figura 8. Confronto tariffe integrate servizio TPL nelle città con linee di metropolitana

Anno 2023 (ottobre)



Fonte: elaborazione ART su dati Imprese disponibili sul proprio sito web (consultati a ottobre 2023)

(*) In viola il costo del biglietto integrato riferito alla tipologia tariffa urbana + prima cintura.

Imprese affidatarie

(a) ATM S.p.a. - <https://www.atm.it/it/ViaggiaConNoi/Biglietti/Pagine/Tipologie.aspx>

(b) GTT S.p.a. - <https://www.gtt.to/cms/biglietti-abbonamenti/biglietti/biglietti-carnet>

(c) ANM S.p.a. - https://www.anm.it/index.php?option=com_content&task=view&id=1344&Itemid=320

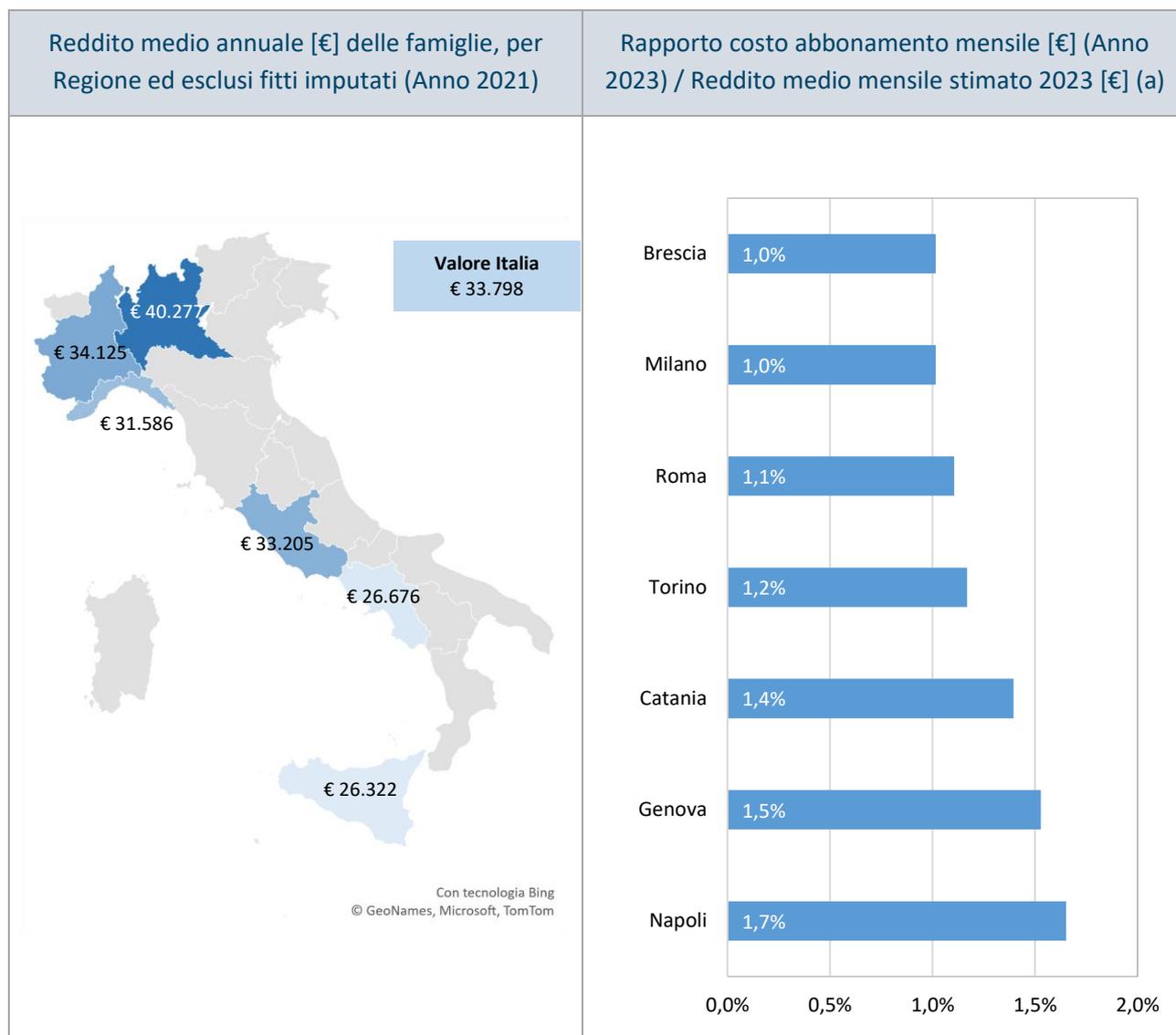
(d) Brescia Mobilità S.p.a. - <https://www.bresciamobilita.it/public/bm/docs/tariffari/tariffe2023.pdf>

(e) AMT Genova S.p.a. - <https://www.amt.genova.it/amt/biglietti-e-abbonamenti/biglietti/>

(f) ATAC S.p.a.; Roma TPL S.c.a.r.l. - <https://www.atac.roma.it/biglietti-e-abbonamenti>

(g) AMTS S.p.a.; FCE - <https://www.amts.ct.it/> ; <https://www.circumetnea.it/biglietti/>

Figura 9. Reddito medio annuale per Regione e rapporto costo abbonamento su reddito medio mensile
Anno 2021 (reddito); 2023 (costo abbonamento)



Fonte: elaborazione ART su dati ISTAT e dati delle Imprese disponibili sul proprio sito web (consultati a ottobre 2023)

(a) Reddito medio mensile 2021 [€] delle famiglie, per Regione ed esclusi fitti imputati rivalutato ad ottobre 2023 con indice ISTAT FOI (1,144).

In Italia, secondo l'analisi svolta da ASSTRA¹² sulle offerte tariffarie di alcune grandi città europee, si evidenzia, con riferimento al costo del biglietto singolo, un prezzo medio inferiore rispetto alle realtà internazionali considerate. In particolare, dai dati riportati nel citato Position Paper, risulta che il dato medio italiano, pari a 1,80€ (ottenuto dal confronto delle tariffe di Roma, Milano, Napoli e Torino), è di poco inferiore al dato rilevato nelle principali città della Spagna (1,95€) e della Francia (2,05€), mentre risulta nettamente inferiore a quelle della Germania (3,43€) e del Regno Unito (3,92€).

Per descrivere, infine, le **caratteristiche economiche delle imprese operanti nel TPL su strada** si è individuato

¹² ASSTRA, 2023, Position Paper, Conferenza internazionale ASSTRA – UITP “Tariffe e domanda nel trasporto pubblico locale”, documentazione disponibile al link:

https://new.asstra.it/calendario/eventi/in_corso/Conf_Int_TARIFFE_E_DOMANDA_nel_TPL_Caserta2023

un campione di 113 aziende, considerato rappresentativo del settore¹³, di cui si è analizzata l'evoluzione del ROI ("Return on Investment")¹⁴ e del ROS ("Return on Sales")¹⁵ tra il 2019 e il 2022, utilizzando i dati presenti nella banca dati AIDA Bureau van Dijk.

Data la numerosità del campione, le analisi degli indicatori sono state svolte per *cluster* dimensionale, individuato sulla base del n° di addetti secondo la classificazione europea: 0-9; 10-49; 50-249; oltre 250 addetti.

In generale, la **dinamica del ROI** (valore mediano) mostra valori iniziali per l'anno 2019, anno precedente la pandemia, sufficienti, ad eccezione delle imprese con più di 250 dipendenti che presentano un basso valore dell'indicatore; successivamente, per tutti i *cluster* sono evidenti gli effetti della pandemia con una contrazione significativa di tale indicatore. Nel 2021 si evidenzia una ripresa, ad eccezione delle imprese con oltre 250 dipendenti per le quali vi è un'ulteriore contrazione a valori negativi. Nel 2022 si assiste ad una ripresa delle imprese con numero di addetti compresi tra 50 e 249, mentre le altre sembrano ancora risentire degli effetti della pandemia, ad eccezione del *cluster* 0-9 che presenta valori in linea con il dato pre-pandemico, ma inferiore al valore 2021.

L'analisi del **ROS presenta una dinamica** del valore mediano simile, anche se con contrazioni meno significative, a quanto mostrato per il ROI tra il 2019 e il 2020, con l'unica eccezione delle imprese con il minor numero di dipendenti, per le quali l'indicatore risulta in aumento. Nel 2021, le imprese fino a 49 dipendenti mostrano segni di ripresa, con particolare riferimento alle imprese appartenenti al *cluster* 10-49 per le quali si registra un incremento dell'indicatore, tuttavia non confermato l'anno successivo. Per i rimanenti due *cluster* si registra nel 2021 una riduzione dell'indicatore, particolarmente significativa per le imprese con il maggior numero di dipendenti, per le quali il ROS assume valore negativo; per entrambi i *cluster* vi è poi una ripresa nel 2022.

¹³ Il campione prende in considerazione gli affidamenti rientranti nel gruppo/modalità servizio: "Auto/Metro/Tranvie/Altro" dell'Osservatorio del TPL. Le aziende sono state verificate con la banca dati AIDA Bureau van Dijk e l'Osservatorio TPL 2019; ciascuna azienda considerata risulta titolare di almeno un CdS attivo al 2019.

I driver utilizzati per effettuare la stratificazione campionaria sono:

- Criterio geografico: Nord, Centro, Sud (ISTAT);
- Criterio dimensionale: Intervalli addetti 0-9; 10-49; 50-249; oltre 250 (fonte: Commissione europea - <https://ec.europa.eu/growth/smes/business-friendly-environment/sme-definition/>);
- Produzione espressa in bus-km.

Sono state estratte quindi, per ogni cluster definito secondo il criterio geografico e dimensionale (per es.: Nord ed intervallo addetti 0-9; Sud ed intervallo addetti oltre 250 etc.), le aziende che ricadono, nella distribuzione, fra il 75esimo percentile ed il valore massimo.

Il campione complessivo finale è la risultante dell'accodamento delle aziende rientranti fra il 75esimo percentile ed il valore massimo, in termini di produzione km, di ciascun sottocampione come sopra definito.

¹⁴ Il ROI disponibile nella banca dati AIDA Bureau van Dijk viene definito come segue: rapporto tra il "risultato operativo" e la somma delle seguenti voci: "patrimonio netto", "obbligazioni entro e oltre", "banche entro e oltre l'esercizio", "finanziamenti da soci entro e oltre" e "altri finanziamenti entro e oltre".

¹⁵ Il ROS o EBIT *margin* disponibile nella banca dati AIDA Bureau van Dijk è così definito: rapporto tra il "risultato operativo" e i "ricavi delle vendite e prestazioni" e "altri ricavi".

Tavola 1. Valore dei principali indicatori di redditività delle aziende TPL su strada per numero di addetti
Anni 2019-2022

Quartile	Cluster: 0-9							
	ROI				ROS			
	2019	2020	2021	2022	2019	2020	2021	2022
Min	-17,2	-18,9	-27,3	-22,3	-28,6	-18,8	-20,5	-11,6
1 Quart.	-2,8	-1,1	0,4	0,8	-1,0	0,0	0,4	1,7
Mediana	3,1	1,6	4,6	4,0	2,8	3,3	3,7	3,0
3 Quart.	6,0	9,5	12,5	7,8	5,4	7,6	6,7	7,5
Max	21,9	28,4	29,7	22,8	29,7	29,8	22,6	27,1
Quartile	Cluster: 10-49							
	ROI				ROS			
	2019	2020	2021	2022	2019	2020	2021	2022
Min	0,8	-14,3	-15,2	-14,6	-1,3	-23,0	-8,8	-15,7
1 Quart.	4,5	-0,3	0,9	-0,4	2,7	-0,3	1,4	0,2
Mediana	6,4	3,6	4,8	3,7	5,6	3,6	6,4	3,4
3 Quart.	9,7	6,4	12,1	8,3	11,5	11,1	13,6	7,6
Max	26,2	16,8	24,8	29,0	27,1	22,2	24,7	22,8
Quartile	Cluster: 50-249							
	ROI				ROS			
	2019	2020	2021	2022	2019	2020	2021	2022
Min	0,6	-17,6	-6,7	-5,1	0,7	-8,3	-11,4	-2,1
1 Quart.	5,3	0,5	1,7	3,7	3,0	0,6	1,1	2,4
Mediana	8,0	1,8	4,5	7,3	5,3	4,6	3,9	4,5
3 Quart.	17,0	9,0	7,6	13,9	9,0	11,0	6,6	6,6
Max	28,1	16,8	27,4	26,2	12,7	16,6	14,0	14,6
Quartile	Cluster: ≥250							
	ROI				ROS			
	2019	2020	2021	2022	2019	2020	2021	2022
Min	-7,2	-7,9	-28,3	-8,3	-3,5	-6,7	-9,4	-12,2
1 Quart.	0,9	-1,7	-7,4	-0,3	0,6	-1,3	-3,4	-1,1
Mediana	1,5	0,6	-3,1	0,8	0,9	0,5	-2,7	0,4
3 Quart.	3,9	3,0	0,9	1,3	2,5	2,5	0,5	0,9
Max	14,8	29,3	8,6	13,6	10,3	6,5	3,1	5,0

Fonte: elaborazione su dati AIDA Bureau van Dijk

A.2 Servizi TPL per ferrovia

Rientrano nei servizi TPL per ferrovia i servizi resi da un'impresa ferroviaria (o un gruppo di imprese) che, sulla base di un Contratto di Servizio, eroga servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia e relativi servizi accessori e di supporto.

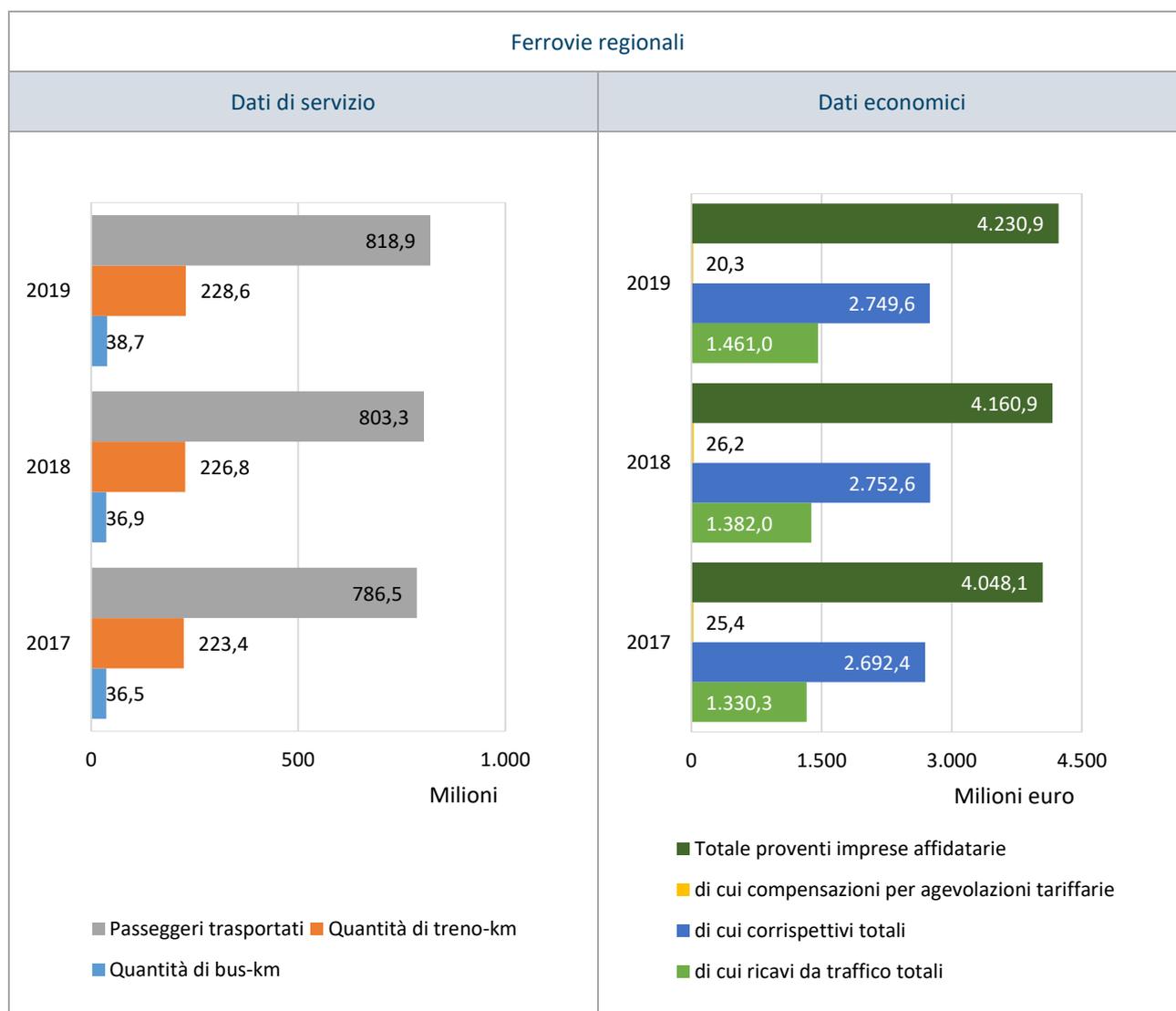
Nella Figura 10 sono riportate le principali caratteristiche dei servizi TPL per ferrovia, secondo quanto rappresentato nelle Relazioni Annuali al Parlamento dell'Osservatorio TPL riguardanti gli anni 2017-2019.

Secondo le rilevazioni dell'Osservatorio TPL, nel 2019 i servizi relativi alle Ferrovie Regionali, hanno interessato circa **819 milioni di passeggeri**, **229 milioni di treni-km** e circa **39 mln di bus-km** (servizi sostitutivi), ed hanno originato **un totale proventi per le imprese affidatarie dei servizi pari a 4,2 mld euro**, di cui **1,4 mld euro per ricavi da traffico** e **2,7 mld euro per corrispettivi** da contratto di servizio.

Con riferimento ai dati di servizio indicati, si evidenzia nel periodo dal 2017 al 2019 un incremento dei treni-km a cui si è accompagnata una crescita del numero di passeggeri complessivamente trasportati.

Figura 10. Caratteristiche dei servizi TPL delle ferrovie regionali

Anni 2017 - 2019

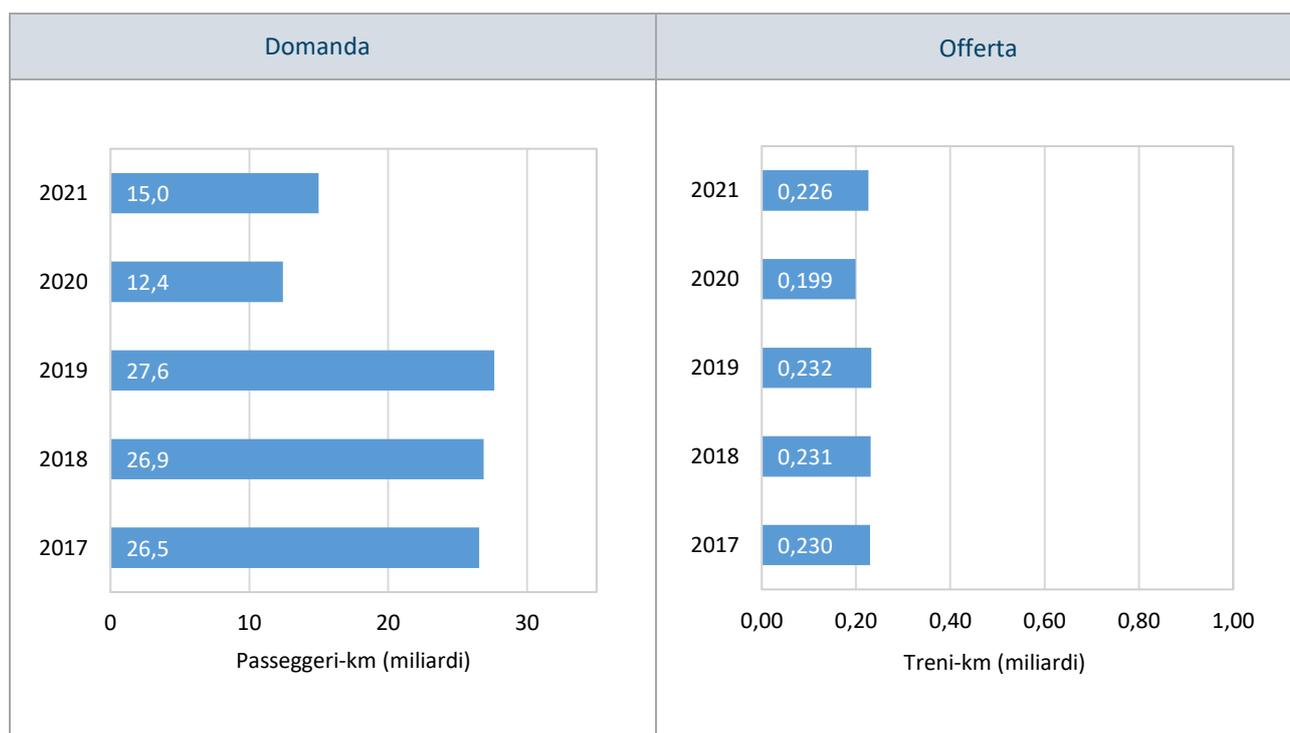


Fonte: elaborazione ART su dati MIT, Osservatorio TPL, Relazione annuale al Parlamento, vari anni

Domanda e offerta di trasporto pubblico locale su ferrovia per servizi regionali in regime di OSP, in termini rispettivamente di passeggeri-km e treni-km, sono rappresentate nella Figura 11 per il periodo 2017-2021. Negli anni considerati, sebbene l'offerta sia rimasta pressoché costante con una sola flessione nel 2020, dal lato della domanda si è registrato un netto crollo negli anni interessati dalla crisi pandemica; seppur in ripresa, il dato del 2021 relativo alla domanda è ancora lontano dai valori del triennio 2017-2019¹⁶.

Figura 11. Domanda e offerta nazionale di TPL su servizio ferroviario regionale OSP

Anni 2017 – 2021



Fonte: elaborazione su database ART

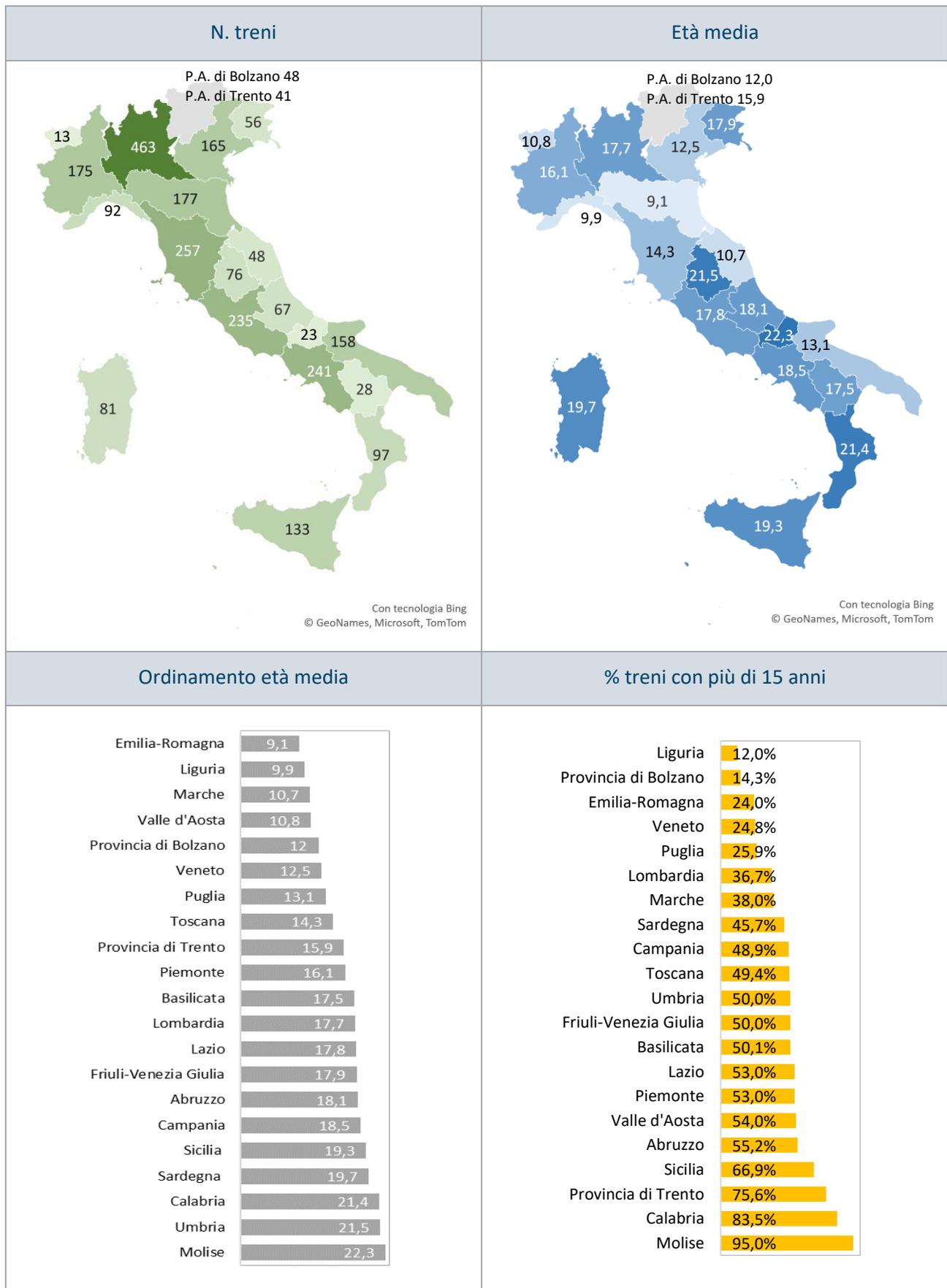
Con riferimento al parco rotabile, dalle elaborazioni di Legambiente¹⁷, e rappresentate nella Figura 12, si evince la composizione della flotta regionale per il 2023, sia con riferimento al numero di treni per ciascuna regione nonché all'età media e alla percentuale di treni con età superiore a 15 anni. Complessivamente, in Italia, sono presenti 2.674 treni di **età media pari a 16 anni** circa e con un'incidenza media di treni con età superiore a 15 anni pari a oltre il 40%. Si segnala che il maggior numero di mezzi è presente in Lombardia (463 treni, con età media pari a 17,7 anni e incidenza dei treni con più di 15 anni pari al 36,7%) mentre in Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste si registra il numero minimo di treni, pari a 13, a cui corrisponde un'età media contenuta (10,8 anni); i mezzi con il valore massimo di età media (22,3 anni) effettuano invece servizio nella regione Molise, mentre il parco rotabile regionale con il valore più basso di età media è quello dell'Emilia-Romagna (9,1 anni).

¹⁶ Secondo le ultime rilevazioni trimestrali effettuate dall'Osservatorio sulle tendenze della mobilità di passeggeri e merci del MIT, la domanda dei servizi ferroviari regionali nel IV trimestre 2023 si colloca ancora ad un livello inferiore a quello del corrispondente periodo nel 2019: "con riferimento al trasporto ferroviario regionale di Trenitalia, i livelli di domanda sono ancora sensibilmente inferiori ai valori del 2019; nello specifico, a fronte di una contrazione dei servizi del 10% rispetto al 2019 (contro il -11% avutosi nel terzo trimestre 2023), i traffici passeggeri risultano anch'essi inferiori del 15% rispetto a quelli del 2019 (a fronte di un -11% rilevato nel terzo trimestre 2023)". (Fonte: STM, 2024, [Report IV trimestre 2023](#), pag. 8)

¹⁷ Nel Rapporto Pendolaria 2024, Legambiente dichiara di aver elaborato l'età media della flotta regionale sulla base delle informazioni presenti nelle Carte dei Servizi 2023 di Trenitalia e degli altri gestori nonché dei dati forniti dalle Regioni.

Figura 12. Overview composizione flotte regionali

Anno 2023



Fonte: elaborazione ART su dati Legambiente, 2024, "Rapporto Pendolaria 2024"

A.2.1. Tariffe e Conti economici delle aziende di TPL per ferrovia

Al fine di analizzare le **tariffe applicate** dalle aziende di TPL per ferrovia, si è ritenuto opportuno limitare la ricerca alle tariffe vigenti al 2023 per i CdS stipulati tra Trenitalia S.p.a. e gli Enti affidanti competenti in ciascuna regione¹⁸, ad eccezione dei servizi resi in Lombardia ed Emilia-Romagna per cui sono state considerate rispettivamente le tariffe di Trenord S.r.l. e Trenitalia Tper S.c.a.r.l. Nel dettaglio sono state rilevate le tariffe per la tratta tra 0 e fino a 700km, qualora presenti nell’offerta regionale, relative al biglietto corsa semplice di seconda classe per un viaggiatore adulto.

La Figura 13 riporta il costo del biglietto per viaggi con distanze di 30km, 50km e 100km.

In generale, le tariffe più alte si registrano nelle regioni del Centro-Nord e in Sicilia. In particolare, i costi per l’utenza sono tendenzialmente più bassi in Basilicata, Lazio e Molise, mentre sono più elevati in Toscana e Liguria; si evidenzia il Friuli-Venezia Giulia che presenta tariffe che si attestano su un livello pressoché medio fino a 50km e all’aumento della distanza della tratta a 100km risulta la regione con gli spostamenti più gravosi.

Sulla base delle tariffe applicate per la distanza di 30km è stata valutata la loro distribuzione. La Figura 14 rappresenta le tariffe a pax-km applicate per l’intera distanza chilometrica considerata nei CdS (da 0 a 700km) delle regioni che individuano i quartili della distribuzione del rapporto “costo biglietto” e “(max) km di viaggio al quale corrisponde il costo del biglietto”. Dall’analisi emerge una significativa differenza delle tariffe applicate per le tratte brevi che si assottiglia poi al crescere della distanza percorsa, riflessa dalla differenza tra i valori dei quartili. Sono stati calcolati gli indici di correlazione tra livello delle tariffe applicate per la prima tipologia di biglietti (30 km) da considerarsi quella con maggior rappresentatività delle percorrenze sottostanti, rispetto agli indicatori (i) *coverage ratio*; (ii) costi operativi unitario (euro/treno-km; CoReg 2021); (iii) ammortamento unitario, su capitalizzazioni autofinanziate, (euro/treno-km; CoReg 2021); (iv) reddito medio regionale (ISTAT 2021). Emerge che tutti gli indicatori sono positivamente correlati alle tariffe, anche se debolmente quello relativo all’ammortamento unitario, verosimilmente in ragione della larga presenza dei finanziamenti pubblici per la disponibilità di materiale rotabile. L’indicatore che maggiormente appare correlato è il *coverage ratio* (0,523), che segnala appunto come laddove le tariffe sono più elevate è più alto l’indice di *coverage ratio* (cioè i ricavi da traffico coprono i costi operativi – al netto dei costi dell’infrastruttura rete ferroviaria). Il secondo indicatore, in ordine di grandezza dell’indice di correlazione, è il reddito netto medio (0,511). Anche considerando gli indici di correlazione elaborati sul livello delle tariffe per distanze chilometriche di 50 e 100 km, *coverage ratio* e reddito netto medio sono gli indicatori maggiormente correlati con le rispettive tariffe.

Tavola 2. Analisi correlazione tariffe ferroviarie

Indicatori	Indice di correlazione
<i>coverage ratio</i>	0,523
costo operativo unitario	0,469
ammortamento unitario	0,240
reddito netto medio	0,511

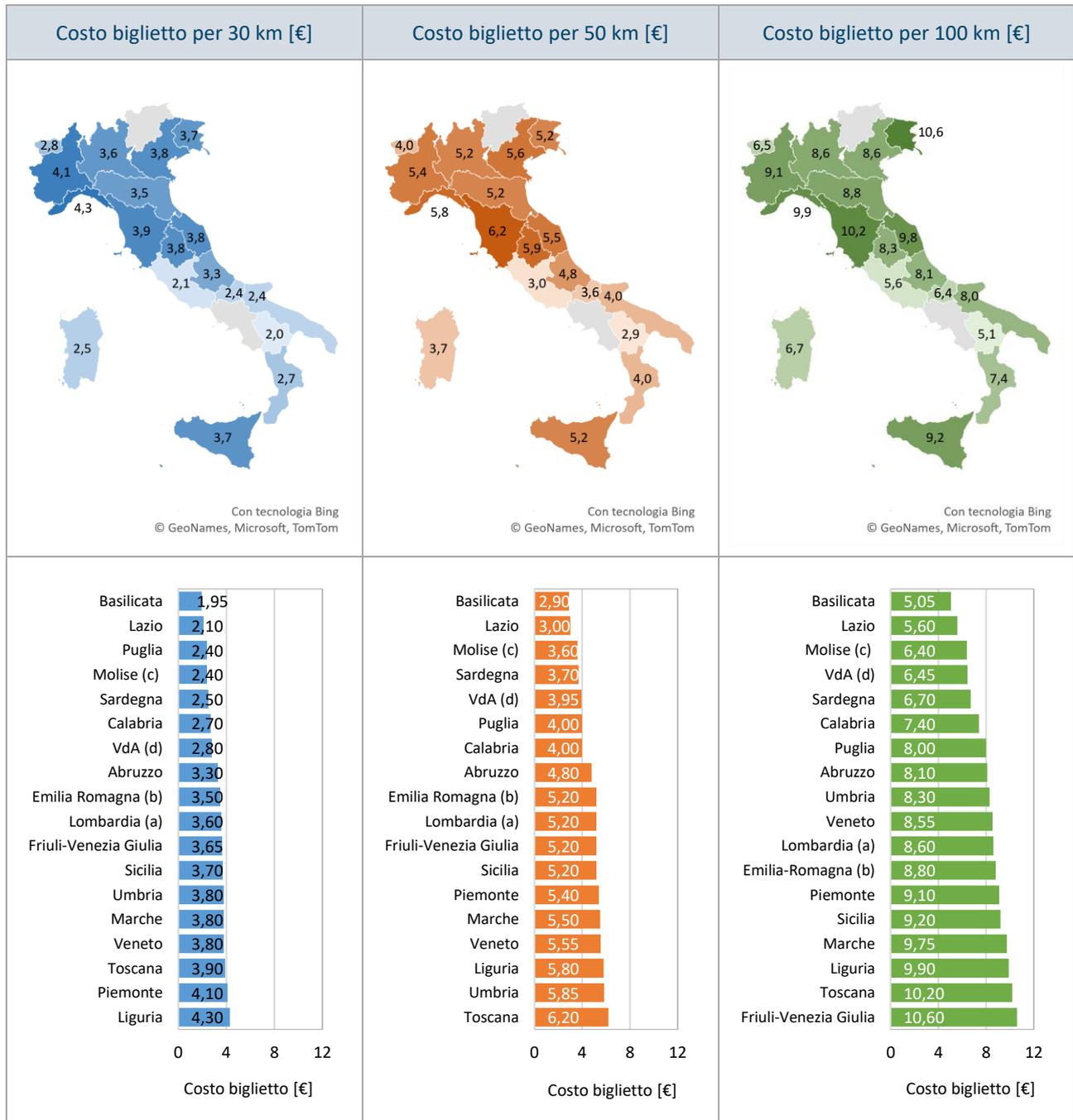
Fonte: elaborazione ART su dati Trenitalia, CoReg 2021, Istat 2021

Si rimanda all’Annesso 2 per maggiori dettagli sulle tariffe per l’intera tratta delle regioni considerate e raggruppate per NUTS.

¹⁸ I dati non riportano le tariffe della Regione Campania e delle Province autonome di Trento e Bolzano in quanto presentano una struttura differente e non confrontabile con i valori delle altre Regioni.

Figura 13. Prezzo della corsa con biglietto seconda classe adulto

Anno 2023



Fonte: elaborazione ART su dati Trenitalia S.p.a. presenti sul proprio sito web

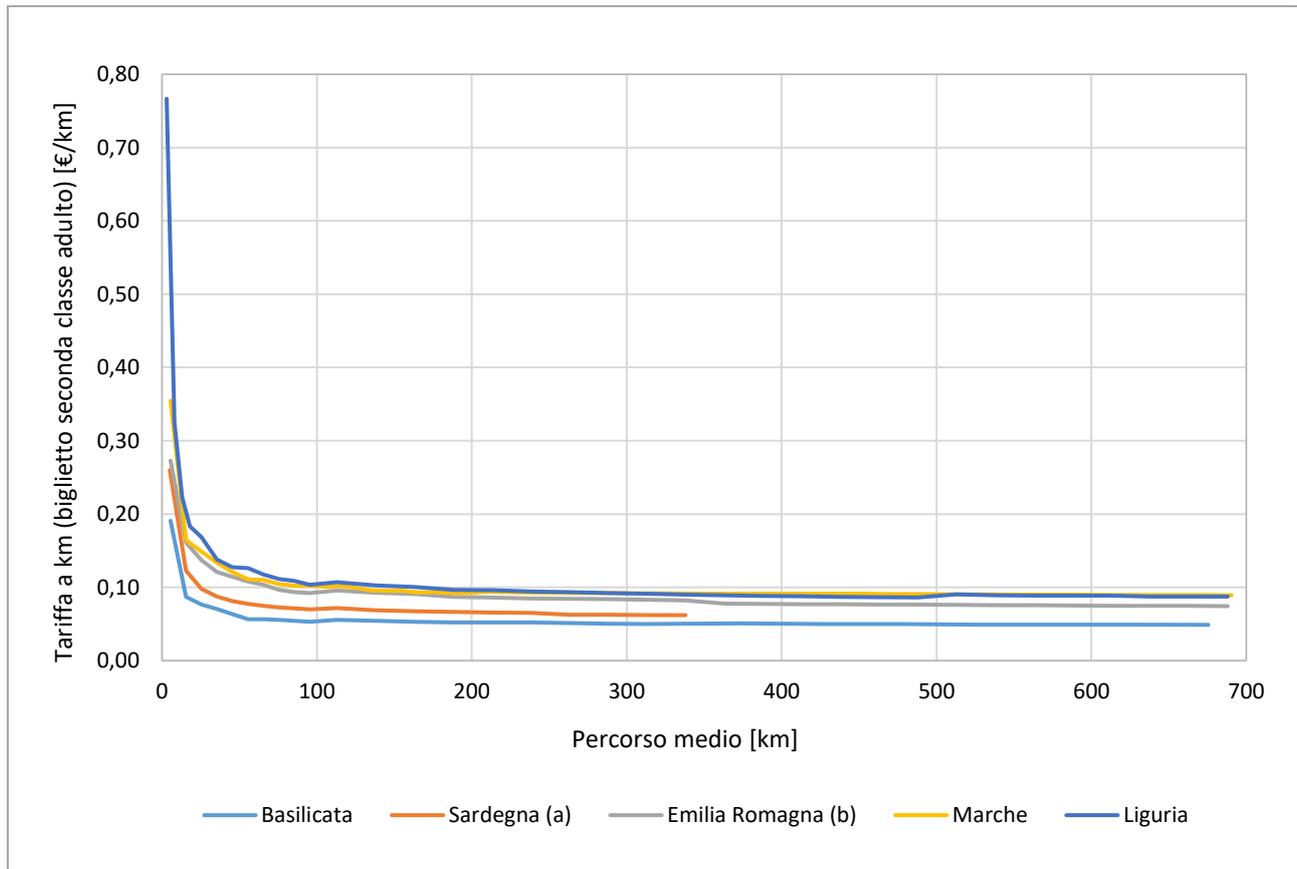
(a) Elaborazione su dati Trenord S.r.l.

(b) Elaborazione su dati Trenitalia TPER S.c.a.r.l.

(c) Tariffa valida dal 2022

(d) Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste

Figura 14. Tariffa pax/km delle Regioni di cui ai quartili della distribuzione del costo del biglietto a 30 km
Anno 2023



Fonte: elaborazione ART su dati Trenitalia S.p.a. presenti sul proprio sito web

(a) La tariffa di viaggio è prevista fino a 350 km

(b) Elaborazione su dati Trenitalia TPER S.c.a.r.l.

In Italia, secondo Legambiente¹⁹, il **costo dei biglietti ferroviari regionali è mediamente più basso rispetto al contesto di altri Paesi europei**. Nel *Rapporto Pendolaria 2023*, a tal fine, sono indicati i costi di n. 10 tratte (di circa 30 km) per servizi resi in regioni quali Lombardia, Liguria, Piemonte, etc. Il costo medio tra tali tratte, che può essere stimato pari a circa 3,50 €, è di molto inferiore rispetto a quello dei biglietti per tratte analoghe nel Regno Unito (12,50 €), in Germania (12,40 €)²⁰ e in Francia (8,70 €), riportati nello stesso studio di Legambiente. Solo la tratta indicata per la Spagna (pari a 3,40 €) è in linea con il dato medio stimato italiano. Nel box che segue si riportano alcuni esempi di tariffazione integrata in uso.

¹⁹ Fonte: Legambiente, *Rapporto Pendolaria 2023*. Documentazione disponibile al link: <https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/2021/11/Pendolaria-2023.pdf>

²⁰ Nel *Rapporto Pendolaria 2024*, viene dato risalto alla recente iniziativa rappresentata dal lancio di un abbonamento mensile valido su tutti i mezzi pubblici nell'intero territorio della Germania, offerto ad un prezzo di 49 euro (esclusi i treni a media-lunga percorrenza): "Chiaramente una tariffazione di questo genere ha innanzitutto lo scopo di spingere un vero cambiamento culturale rispetto a come vengono vissute le città e gli spostamenti tra di esse. Gli effetti positivi sarebbero importanti dal punto di vista dell'inquinamento, con ricadute benefiche su costi esterni quali quelli relativi alla salute delle persone." (p.51)

BOX 2. Esempi di integrazione tariffarie in Italia

Nel *Rapporto Pendolaria 2023* sono descritti alcuni profili di integrazioni tariffarie, ovvero i contesti territoriali dove è possibile utilizzare più modi di trasporto con un unico biglietto/abbonamento (Figura 15)²¹.

Figura 15. Esempi di integrazioni tariffarie in Italia



Fonte: elaborazione su dati Legambiente, "Rapporto Pendolaria 2023", 2023. Documentazione disponibile al link: <https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/2021/11/Pendolaria-2023.pdf>

L'**Emilia-Romagna** si è dotata di biglietti e abbonamenti a integrazione tariffaria su scala regionale già dal 2008, aumentando progressivamente - in ragione dei risultati raggiunti - l'offerta tariffaria e i contesti territoriali di applicazione. Rimandando alla fonte per approfondimenti, si segnala che l'integrazione tariffaria è possibile (a seconda dell'opzione scelta) anche per chi effettua spostamenti di media-lunga percorrenza (ad esempio coi treni Intercity e Frecciabianca).

In **Alto Adige**, la Provincia Autonoma di Bolzano dal 2012 offre, *inter alia*, la possibilità di acquistare un abbonamento valido per tutte le modalità di TPL con un sistema di tariffazione progressiva a scalare.

Tra le integrazioni tariffarie in corso di sperimentazione/di recente istituzione, il *Rapporto Pendolaria 2023* include:

- il **Biglietto unico integrato Venezia-Verona**. L'integrazione dei sistemi di tariffazione del TPL tra alcune Aziende operanti nei contesti territoriali di Venezia e Verona permette all'utente di utilizzare con un titolo di viaggio sia i servizi di trasporto terrestri inclusi nella offerta ma anche quelli di navigazione (vaporetti a Venezia). Gli obiettivi della sperimentazione includono, oltre la messa in rete delle mete turistiche, anche la riduzione delle esternalità negative legate ai trasporti (congestionamento, incidentalità, qualità dell'aria, etc.).
- il **Biglietto unico in Basilicata**. L'integrazione tariffaria, promossa per incentivare l'uso del treno, consente di utilizzare tutti i treni regionali, regionali veloci e metropolitani di Trenitalia nella regione.

Per descrivere, infine, le **caratteristiche economiche delle imprese ferroviarie in regime di OSP**, si è dapprima individuato un campione di operatori, partendo dall'anagrafica delle imprese che sono tenute a compilare i prospetti di contabilità regolatoria ai sensi della delibera n. 120/2018, quindi escludendo quelle imprese che svolgono anche attività di trasporto merci o altra attività significativa. Il campione selezionato

²¹ Nel *Rapporto Pendolaria 2024*, sono segnalate quali buone pratiche "integrazione tariffaria e trasporto bici" in 12 realtà italiane (p. 66).

risulta costituito da un totale di 12 aziende²².

La Tavola 3 rappresenta l'utile o la perdita complessivamente realizzata dalle 12 aziende considerate. Risultano valori positivi per gli anni tra il 2017 e il 2019, mentre negli anni caratterizzati dalla pandemia si è stato riscontrato nel complesso un valore in perdita. Nel 2022 si registra una inversione di tendenza, con un livello di utile corrispondente a circa un quarto di quello realizzato nel 2019.

Tavola 3. Somma di Utile/Perdita di esercizio del campione di IF

Anni 2017-2022

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Utile/Perdita di esercizio (mgI €)	51.755	96.986	40.859	-17.978	-6.948	9.283

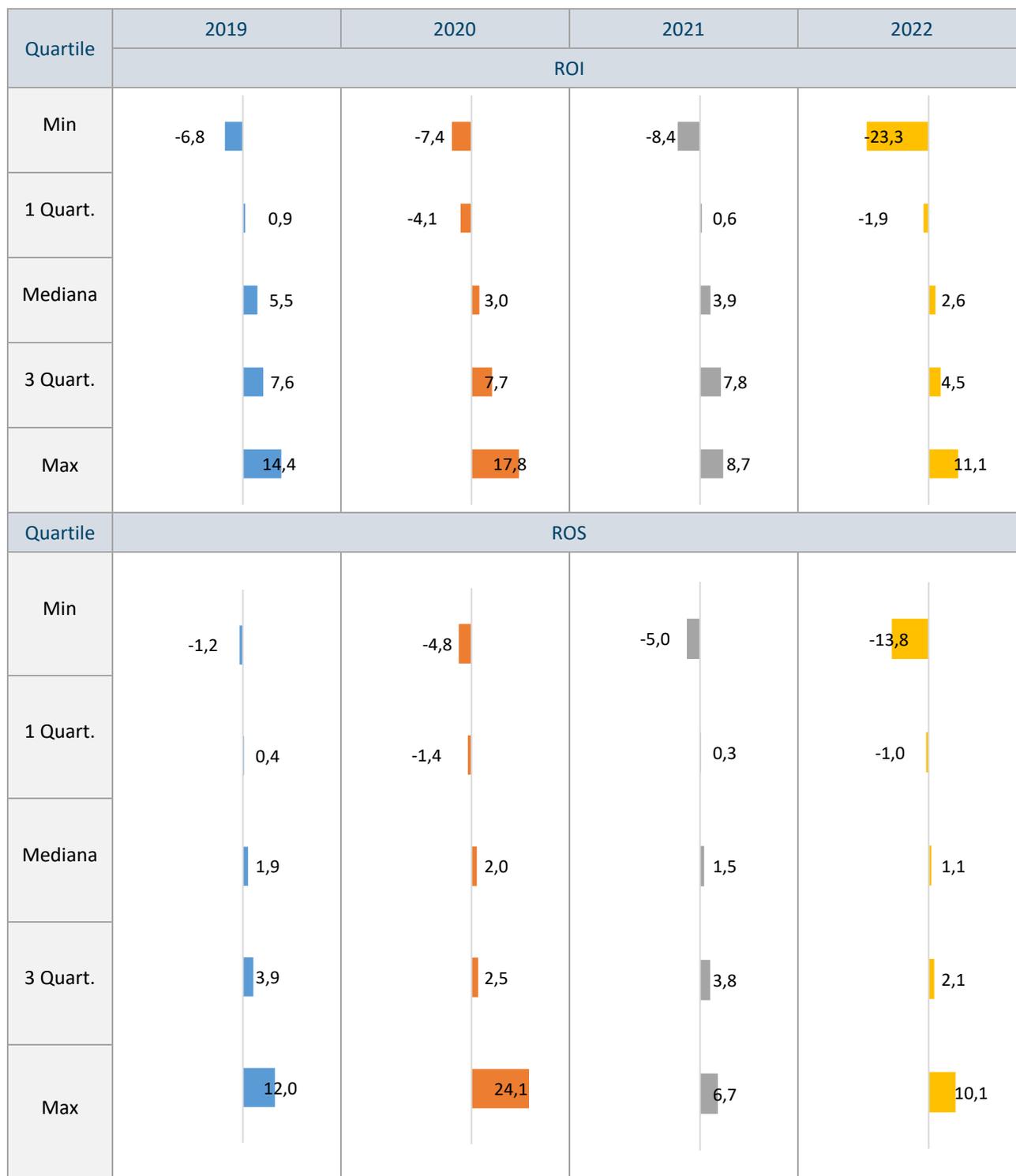
Fonte: elaborazione su dati AIDA Bureau van Dijk

Passando all'analisi degli indicatori di redditività ROI e ROS (valori mediani) si riportano i valori per gli anni 2019-2022 nella Figura 16. Si può osservare che le imprese oggetto di analisi sembrano aver registrato una contrazione del valore mediano del ROI nel 2020, con una ripresa nel 2021, non confermata nel 2022, con un valore inferiore a quanto registrato nell'anno della pandemia.

²² Sono state escluse perché effettuano anche servizio merci: Ferrotramviaria S.p.a., Società Ferrovie Udine-Cividale S.r.l., TUA S.p.a. e TFT S.p.a., nonché Trenitalia S.p.a., Trentino Trasporti S.p.a., ATAC e GTT in quanto svolgono altre attività in misura significativa.

Figura 16. Valore dei principali indicatori di redditività delle aziende TPL su ferro

Anni 2019-2022



Fonte: elaborazione su dati AIDA Bureau van Dijk

A.3 Qualità percepita dei servizi TPL su strada e per ferrovia

La Carta della qualità dei servizi, così come riportato nelle Definizioni dall'Allegato A alla delibera n.154/2019, è il *“documento con il quale ogni impresa di TPL assume una pluralità di impegni nei confronti della propria utenza riguardo i propri servizi, specificando in particolare le modalità di erogazione, gli standard di qualità e le informazioni agli utenti sulle prestazioni raggiunte e sulle tutele previste, secondo le disposizioni di cui all'art. 2, comma 461, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, al decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 30 dicembre 1998 e alle disposizioni regionali vigenti in materia, ove presenti”*. È in capo al soggetto gestore l'obbligo, ai sensi della citata l. 244/2007, di adottare tale documento, *“da redigere e pubblicizzare in conformità ad intese con le associazioni di tutela dei consumatori e con le associazioni imprenditoriali interessate, recante gli standard di qualità e di quantità relativi alle prestazioni erogate così come determinati nel contratto di servizio”*. Tra gli strumenti a disposizione delle Imprese affidatarie, si segnalano le indagini di rilevazione della qualità attesa presso gli utenti, anche potenziali, e le indagini di rilevazione della qualità percepita (anche, indagini di *customer satisfaction*) presso gli utenti abituali e occasionali.

Nel box che segue si illustrano alcuni dati sulla soddisfazione degli utenti per modo di trasporto.

BOX 3. Soddisfazione degli utenti per modalità di trasporto

Dalle statistiche sulle soddisfazioni degli utenti per l'utilizzo delle diverse modalità di trasporto riportate nel Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2021-2022 del MIT, sulla base delle rilevazioni ISFORT²³, risulta che: (i) la modalità del trasporto pubblico registra un livello di soddisfazione molto inferiore a quello dell'auto, la quale rappresenta la modalità più utilizzata per gli spostamenti; (ii) nel 2021 è stato avvertito un livello di soddisfazione inferiore rispetto al 2019 per tutte le modalità di trasporto rappresentate, sia in termini di punteggio medio assegnato che di percentuale di utenti soddisfatti.

La seguente Figura 17 mostra, a tal fine, la percentuale degli utenti soddisfatti, ovvero la percentuale di intervistati che hanno dichiarato un voto di sintesi (in scala 1-10) sufficiente (≥ 6), con riferimento - così come indicato nella fonte - al giudizio complessivo maturato nei tre mesi precedenti l'intervista per ciascun mezzo di trasporto utilizzato, indipendentemente dalla frequenza d'uso, abituale o occasionale. La soddisfazione tiene in considerazione fattori quali comfort, rapidità, puntualità, sicurezza ed economicità del servizio. Tale figura, con riferimento al 2022, riporta il punteggio medio assegnato dagli utenti sulla base delle ultime rilevazioni ISFORT²⁴.

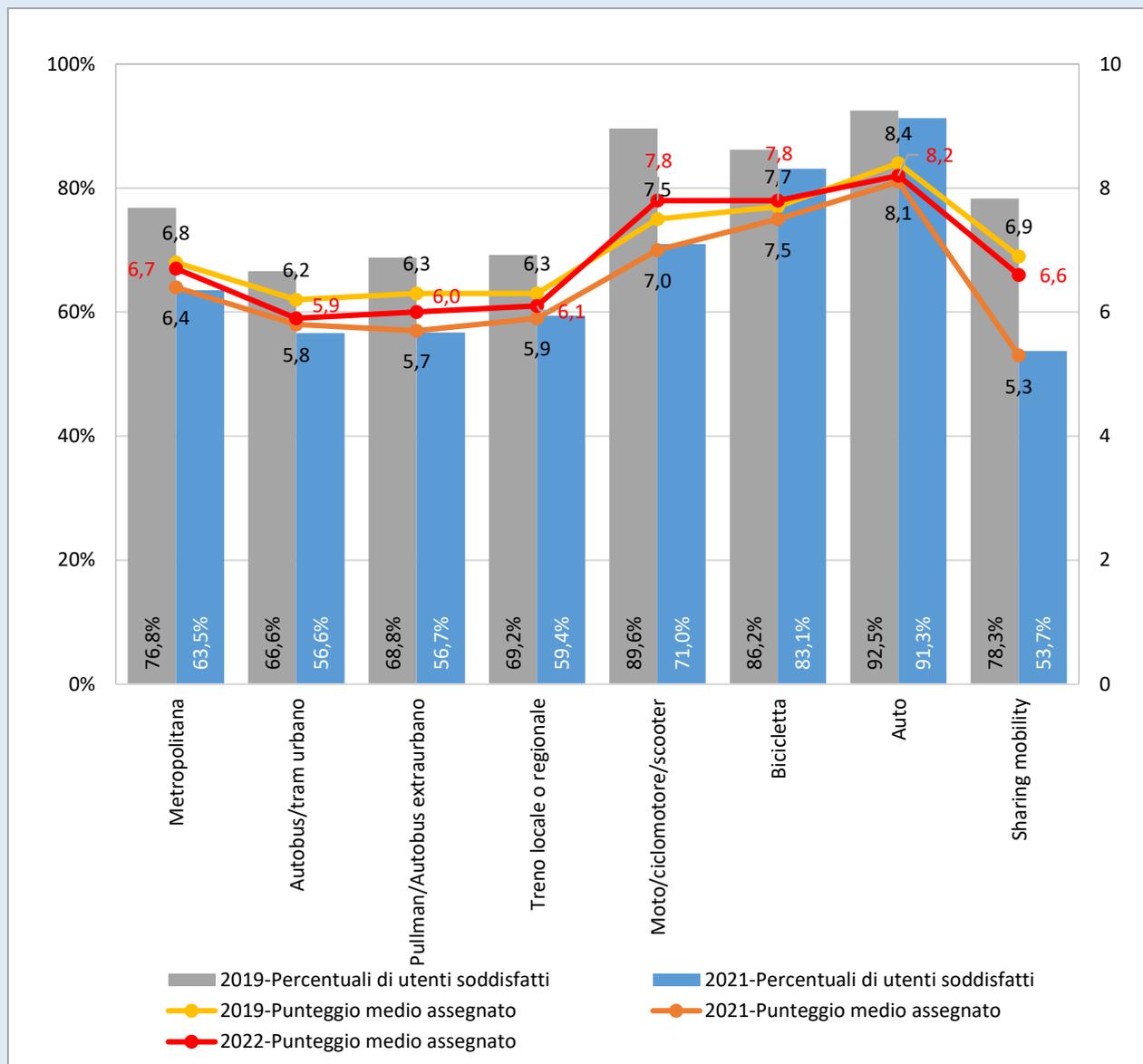
Si segnala, in particolare, che per le modalità Autobus/tram urbano, Pullman/autobus extraurbano, Treno locale o regionale e *Sharing mobility* il voto medio è passato da una valutazione sufficiente nel 2019 ad una valutazione inferiore a 6 nel 2021 così come la percentuale di utenti soddisfatti si è ridotta a soglie inferiori al 60%. La metropolitana, pur mantenendo una valutazione sufficiente nel 2021, ha comunque registrato un calo percentuale di utenti soddisfatti passando da oltre il 75% a poco più del 63%.

²³ Il “19° Rapporto sulla mobilità degli italiani” di ISFORT riporta che l'indagine condotta *“nell'autunno 2021 su un campione di residenti nelle città di media e grande dimensione sui requisiti di servizio del trasporto pubblico ha evidenziato un rilevante “fabbisogno di qualità” (differenza tra rilevanza assegnata e soddisfazione dichiarata per ciascun requisito del servizio) rispetto a tutti i fattori (frequenza corse, puntualità, comfort del viaggio, pulizia mezzi, sicurezza, informazioni, comportamento del personale, servizi per disabili). Inoltre, nella gerarchia di importanza dei requisiti i fattori “attualizzati” dalla pandemia (sicurezza da contagio e sanificazione mezzi) hanno scalato la graduatoria collocandosi nelle prime posizioni”*. Documento disponibile al link: https://www.isfort.it/wp-content/uploads/2022/12/19-Rapporto_mobilita_italiani_Sintesi.pdf

²⁴ ISFORT, 2023, 20° Rapporto sulla mobilità degli italiani, disponibile al link: <https://www.isfort.it/2023/11/21/presentazione-del-20-rapporto-audimob/>

Figura 17. Livello di soddisfazione per mezzo di trasporto

Anni 2019 e 2022



Fonte: elaborazione ART su dati MIT e ISFORT

Il mezzo di trasporto che invece garantisce la maggiore soddisfazione, come detto, è l'automobile sia in termini di utenti soddisfatti (oltre il 90% dei rispondenti sia nel 2019 che nel 2021) che in termini di voto medio assegnato, superiore a 8. Seguono nel 2021, con un punteggio medio superiore a 7, i veicoli a due ruote: bicicletta con voto medio 7,5, e oltre l'80% degli utenti soddisfatti, e veicoli a motore (moto, ciclomotore e scooter) con un voto medio pari a 7 e poco più del 70% degli utenti sufficientemente soddisfatti, in vistoso calo rispetto al 2019.

Nel 2022, rispetto all'anno precedente, si registra un aumento complessivo del punteggio medio assegnato dagli utenti che, tuttavia, non ha ancora raggiunto i livelli dell'anno pre-pandemico, con l'unica eccezione della mobilità su due ruote.

B. RAGIONI DELL'INTERVENTO DI REGOLAZIONE

Secondo la norma istitutiva di ART, «[c]on riferimento al trasporto pubblico locale l'Autorità definisce anche gli schemi dei contratti di servizio per i servizi esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica ai sensi del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, nonché per quelli affidati direttamente. Sia per i bandi di gara che per i predetti contratti di servizio esercitati in house o affidati direttamente l'Autorità determina la tipologia di obiettivi di efficacia e di efficienza che il gestore deve rispettare, nonché gli obiettivi di equilibrio finanziario; per tutti i contratti di servizio prevede obblighi di separazione contabile tra le attività svolte in regime di servizio pubblico e le altre attività» (cit. art. 37, comma 2, lettera f), ultimi due periodi, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214).

L'Autorità ha già esercitato tali poteri con l'emanazione delle misure di regolazione ex delibera n. 49/2015, sostituite successivamente dall'**Atto di regolazione adottato con delibera n. 154/2019**, come modificato ex delibera n. 113/2021²⁵.

In estrema sintesi, la principale ragione dell'intervento di regolazione oggetto della presente analisi di impatto, come rilevato nella delibera di avvio del procedimento ([delibera n. 90/2023 del 18 maggio 2023](#)), è da ravvisarsi nei nuovi adempimenti per Enti affidanti e Imprese affidatarie individuati nel *Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica*, di cui al d.lgs. 23 dicembre 2022, n. 201 (di seguito d.lgs. 201/2022) e nella correlata esigenza di adeguare le misure regolatorie dell'Autorità per gli affidamenti dei servizi TPL, essendo questi ultimi ricompresi nell'alveo di applicabilità del d.lgs. stesso (§ B.1). A tale motivazione, si aggiungono gli esiti delle attività di monitoraggio svolte dagli Uffici nel periodo 2020 – 2023, con specifico riferimento all'applicazione della delibera n. 154/2019 (§ B.2).

B.1 Gli adempimenti ex d.lgs. 201/2022

L'emanazione del d.lgs. 201/2022 si colloca nell'ambito delle riforme previste per l'attuazione del PNRR, rientrando nella *Milestone M1C2-8* che dispone l' "[e]ntrata in vigore di tutti gli strumenti attuativi (anche di diritto derivato, se necessario) per l'effettiva attuazione e applicazione delle misure derivanti dalla legge annuale sulla concorrenza 2021".²⁶

Tale atto normativo costituisce la nuova disciplina di riferimento dei servizi pubblici locali (SPL)²⁷, stabilendo principi comuni, uniformi ed essenziali di gestione, in termini di obiettivi di incremento della qualità, della sicurezza e dell'accessibilità, parità di trattamento, accesso universale e tutela dei diritti dei cittadini e degli utenti (art. 1).

²⁵ Rif. [delibera n. 49/2015 del 17/06/2015](#), recante "Misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici e avvio di un procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento"; [delibera n. 154/2019 del 28/11/2019](#), concernente la "Conclusione del procedimento per l'adozione dell'atto di regolazione recante la revisione della delibera n. 49/2015, avviato con delibera n. 129/2017"; [delibera n. 113/2021 del 29/07/2021](#), recante la "Conclusione del procedimento per la definizione di modifiche alla Misura 12 dell'Allegato "A" alla delibera n. 154/2019, avviato con delibera 210/2020".

²⁶ Consiglio dell'Unione europea, 2021, [Allegato Riveduto della Decisione di esecuzione del Consiglio relativa all'approvazione della valutazione del piano per la ripresa e la resilienza dell'Italia](#), (10160/21 ADD 1 REV 2), p. 156.

²⁷ Servizi di interesse economico generale (SIEG), secondo la formulazione euro-unitaria.

Le nuove disposizioni trovano applicazione anche riguardo al settore del TPL, nei limiti e con le modalità previste dalla norma di coordinamento contenuta nell'art. 32, che richiama, quale caposaldo, quanto previsto dal diritto dell'Unione europea, e quindi, per il settore TPL su strada e per ferrovia, è fatto salvo il regolamento (CE) n. 1370/2007²⁸, essendo disciplina europea non derogabile da norme interne (se non nei casi da essa stessa previsti), mentre sancisce la prevalenza sulle norme nazionali di settore delle disposizioni dei Titoli I, "Principi generali, ambito di applicazione e rapporti con le discipline di settore", e III, "Istituzione e organizzazione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica", degli artt. 29, 30 e 31, nonché degli artt. 14, commi 2 e 3, e dell'art. 17. In tale ambito, va tuttavia evidenziato che il campo di applicazione del d.lgs. 201/2022 interessa esclusivamente i servizi di trasporto pubblico di competenza degli enti locali, restando quindi esclusi quelli di competenza regionale e, in particolare, i servizi di trasporto ferroviario.

Fermo restando quanto sopra, con l'entrata in vigore del decreto si configurano nuovi adempimenti sia a carico degli Enti affidanti, e indirettamente delle Imprese affidatarie, sia in capo all'Autorità, con conseguenti effetti sulle disposizioni regolatorie vigenti, adottate ex delibera n. 154/2019.

Nella Tavola 4 si fornisce il quadro di sintesi della situazione riscontrata.

Tavola 4. Adempimenti ex d.lgs. 201/2022 di rilevanza regolatoria

Disposizione (sintesi)	Riferimenti d.lgs. 201/2022	Regolazione vigente interessata (rif. delibera n. 154/2019, Allegato "A")
Cause di incompatibilità e inconfiribilità di incarichi pubblici	art. 6, comma 7	Criteri di nomina della commissione giudicatrice (Misura 24)
Individuazione costi di riferimento, schema tipo di PEF e livelli minimi di qualità dei servizi	art. 7, comma 1	Criteri di individuazione e allocazione dei rischi negli affidamenti (Misura 13), Redazione del PEF simulato negli affidamenti con gara (Misura 14) e negli affidamenti diretti o in house (Misura 15) Schemi di PEF (Annesso 5): - messa a disposizione per verifica costi di riferimento - coordinamento con normativa e Annesso 3 (contabilità regolatoria)
		Determinazione degli obiettivi di efficacia ed efficienza (Misura 16)
Contenuti (ulteriori) del CdS: indicatori ambientali, qualitativi e quantitativi delle prestazioni incluso accesso al servizio da parte delle persone diversamente abili	art. 7, comma 2 art. 24, comma 4	Adeguamento KPI (Misura 16), set minimo indicatori trasporto su strada (Annesso 7) e criteri di aggiudicazione (Misura 20)
Predisposizione degli schemi di bandi di gara e degli schemi di contratti tipo – contenuto (minimo) del CdS	art. 7, comma 2 art. 24, comma 3	Criteri per l'individuazione delle modalità di affidamento e contenuto minimo obbligatorio del CdS (Misura 2) e (esaustività dei) prospetti recanti il contenuto minimo del CdS (Annesso 2) per trasporto pubblico locale su strada e per ferrovia

²⁸ Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, come modificato dal regolamento (UE) n. 2016/2338 del 14 dicembre 2016.

Disposizione (sintesi)	Riferimenti d.lgs. 201/2022	Regolazione vigente interessata (rif. delibera n. 154/2019, Allegato "A")
Ricognizione periodica e pubblicità della situazione gestionale dei servizi e dell'andamento economico (inclusi investimenti), dell'efficienza, della qualità e del rispetto degli OSP indicati nel CdS	art. 25, comma 2 art. 30 art. 32, comma 4	Obblighi/adempimenti in materia di monitoraggio e rendicontazione del servizio (Misura 25)
Possibilità di aggiornamento delle tariffe con metodi diversi dal <i>price cap</i>	art. 26, comma 4 e 5	Criteri di adeguamento delle tariffe e possibilità motivata di "deroga" dell'applicazione del <i>price-cap</i> (Misura 27)
Modifiche contrattuali in caso di affidamento <i>in house</i>	art. 27, comma 2	Criteri di revisione/modifiche contrattuali in caso di affidamenti <i>in house</i> (Misura 28)

Alle modifiche del quadro regolatorio apportate in ragione dell'entrata in vigore del d.lgs. 201/2022, si aggiunge la necessità di definire il rapporto tra **Relazione di Affidamento**, presente nella regolazione ART, con la **Relazione**, sempre a cura degli Enti affidanti, **prevista dall'art. 14, Scelta della modalità di gestione del servizio pubblico locale, commi 2 e 3, d.lgs. 201/2022.**

B.2 Gli esiti delle attività di monitoraggio

L'attività di monitoraggio, da parte degli Uffici dell'Autorità, delle procedure di affidamento ha rivelato un esteso ricorso *in primis* agli **affidamenti diretti**, sia nel settore ferroviario che in quello del TPL su strada. Inoltre, gli **affidamenti in house** tendono a confermarsi, mantenendo lo *status quo* in termini di assetti vigenti (v. oltre, BOX 4), mentre le procedure competitive rappresentano una quota ridotta.

Tale dinamica era già ampiamente diffusa prima dell'avvento del COVID-19, ma ha trovato ulteriore impulso nel periodo pandemico e post-pandemico, dall'applicazione sempre più estesa dello strumento della proroga contrattuale. È infatti ben noto l'ampio ricorso da parte degli EA a forme di proroga dei CdS vigenti, anche ripetutamente, correlate alle disposizioni dell'articolo 5, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1370/2007, che consentono un prolungamento della validità contrattuale fino ad un massimo di due anni a fronte di specifiche condizioni di emergenza, o in alternativa (più raramente) alle disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 4, del medesimo regolamento, che prevedono la possibilità di un prolungamento sino al 50% della durata originaria del CdS, in caso messa a disposizione da parte dell'IA di «*beni di entità significativa*».

Per far fronte alle conseguenze della pandemia, è stato poi consentito di sospendere le procedure di affidamento di servizi TPL, ai sensi dell'art. 92, co. 4-ter, d.l. 18/2020²⁹, con la conseguente proroga dei vigenti CdS «*fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza*» (ovvero sino al 31 marzo

²⁹ Rif. d.l. 18/2020, art. 92, co. 4-ter: «*Fino al termine delle misure di contenimento del virus COVID-19, tutte le procedure in corso, relative agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale, possono essere sospese, con facoltà di proroga degli affidamenti in atto al 23 febbraio 2020 fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza; restano escluse le procedure di evidenza pubblica relative ai servizi di trasporto pubblico locale già definite con l'aggiudicazione alla data del 23 febbraio 2020.*»

2023), cui ha fatto seguito la disposizione dell'art. 24, co. 5-bis, d.l. 4/2022³⁰, che amplia la possibilità di proroga ex art. 4(4) del regolamento (CE) n. 1370/2007, sino alla scadenza massima del 31/12/2026, purché l'IA effettui «*significativi investimenti [...] orientati alla sostenibilità ambientale e al miglioramento dei servizi*» oggetto di affidamento.

In esito a tale situazione, **l'effettiva adozione da parte degli EA della delibera n. 154/2019 è risultata fortemente rallentata**, registrando un assai limitato numero di nuove procedure di affidamento avviate e un numero crescente di proroghe per le quali vige il principio dell'inapplicabilità delle misure di regolazione³¹.

Dalle attività di monitoraggio, è emersa, pertanto, la necessità di intervenire sul vigente quadro regolatorio, al fine di **disciplinare il "rapporto" tra la proroga dei CdS vigenti e l'applicabilità delle misure regolatorie dell'Autorità ex delibera n. 154/2019**, al fine di evitare che il ricorso a tale soluzione, da parte dell'EA, non privi di efficacia la regolazione approvata dall'Autorità e degli effetti positivi sul settore derivanti dalla sua applicazione.

L'opportunità di procedere ad una revisione delle misure di regolazione deriva inoltre dall'osservazione delle dinamiche della domanda emergenti nel settore del TPL nel periodo post-pandemico, dove si segnala una significativa riduzione del numero di passeggeri, anche in ragione di una serie di concause, tra cui in particolare:

- la residuale percezione di rischio della sicurezza personale, fattore direttamente correlato all'avvento del COVID-19;
- la bassa qualità percepita del servizio, soprattutto con riferimento al TPL su strada, in relazione a fattori-chiave quali la regolarità (i.e. rispetto degli orari), il *comfort* e la pulizia dei mezzi, l'accessibilità fisica (di fermate e veicoli) e commerciale (anche in termini di disponibilità di informazioni e titoli di viaggio) e sostenibilità ambientale (in considerazione della vetustà dei mezzi impiegati)³²;
- l'inadeguatezza dei servizi tradizionalmente offerti a rispondere alle effettive esigenze di domanda dell'utenza, che si è modificata nel tempo e nello spazio³³, ricorrendo sempre più spesso, almeno in ambito urbano e peri-urbano, anche a soluzioni alternative di mobilità collettiva, la c.d. *sharing mobility*.

³⁰ Rif. d.l. 4/2022, art.24, co. 5-bis: «Al fine di sostenere gli operatori del settore del trasporto pubblico locale e regionale e di mitigare gli effetti negativi derivanti dalle misure di prevenzione e contenimento adottate per l'emergenza epidemiologica da COVID-19 nonché al fine di sostenere gli investimenti, le autorità competenti possono applicare l'[articolo 4, paragrafo 4, del regolamento \(CE\) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007](#), anche nel caso in cui il gestore dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale si vincoli ad effettuare, in autofinanziamento anche parziale e sulla base di un piano economico finanziario rispettoso delle disposizioni e delle misure regolatorie vigenti, significativi investimenti, anche in esecuzione o ad integrazione degli interventi afferenti al Piano nazionale di ripresa e resilienza o di altri strumenti finanziari, orientati alla sostenibilità ambientale e al miglioramento dei servizi di trasporto dei passeggeri, aventi un periodo di ammortamento superiore rispetto alla scadenza dell'affidamento. In tale ipotesi, si ritiene necessaria la proroga di cui al suddetto articolo 4, paragrafo 4, che non può in ogni caso superare il termine del 31 dicembre 2026, e ai fini del calcolo si tiene conto della durata complessiva dell'affidamento, cumulativa anche di tutti i provvedimenti adottati in conformità al predetto regolamento.»

³¹ Quest'ultima affermazione necessita tuttavia qualche precisazione. Nei casi di applicazione della proroga ex art. 4(4) del regolamento (CE) n. 1370/2007, si segnala infatti la pronuncia del TAR Piemonte (sentenza n. 219/2020 del 27 marzo 2020), statuendo che «*la revisione ed il riassetto delle condizioni economico finanziarie, finalizzate al mantenimento del relativo equilibrio, sono connaturate alla gestione di un contratto di servizio concessorio come quello in argomento. Di conseguenza appaiono anche compatibili con la definizione del contenuto di una proroga come quella prevista all'art. 4.4 del Regolamento CE n. 1370/07*». Ad avviso del Giudice amministrativo, la proroga ex art. 4.4. del regolamento citato «*costituisce [...] un momento gestionale del tutto assimilabile alla chiusura e al riavvio di un periodo regolatorio*», circostanza che costituisce uno dei presupposti per l'applicazione delle misure regolatorie approvate dall'Autorità, proprio con riferimento alla delibera n. 154/2019.

³² Elementi di regolazione oggetto di specifica trattazione nell'ambito del procedimento avviato con la delibera n. 22/2023 dell'8 febbraio 2023, recante la «*individuazione delle condizioni minime di qualità (di seguito: CMQ) per i servizi di trasporto locale su strada connotati da obblighi di servizio pubblico [...]*» e conclusosi in data 18 aprile 2024 ex [delibera n. 53/2024](#); per il settore ferroviario, le CMQ di riferimento sono state approvate dall'Autorità con [delibera n. 16/2018](#) dell'8 febbraio 2018.

³³ Per effetto, in particolare, di *smart working* e/o estensione degli orari di lavoro.

Tali dinamiche necessitano di risposte adeguate, anche dal punto di vista regolatorio, al fine di rendere il sistema del TPL rispondente ai bisogni della domanda e allo stesso tempo “sostenibile”, dal punto di vista sociale, economico e ambientale. Ciò, in pratica, ha comportato, e, è da ritenersi, comporterà ancor più nel futuro, l’estensione dell’orizzonte applicativo “tradizionale” a **soluzioni integrate di *sharing mobility* e/o servizi “flessibili” (DRT – Demand Responsive Transport)³⁴**, anche grazie all’implementazione di **sistemi tecnologici e informatici a supporto della mobilità collettiva** (e.g. AVM³⁵, infomobilità, MaaS³⁶).

Da ultimo, l’intervento regolatorio trova motivazione anche a fronte di alcune evidenze riscontrate dagli Uffici nel corso degli anni di vigenza delle misure varate con la delibera n. 154/2019, sulla base del contenuto delle RdA pervenute, ai sensi della Misura 2, punto 2³⁷.

Pur rilevandosi una **sostanziale ottemperanza** della regolazione da parte degli EA interessati, le **attività di monitoraggio hanno evidenziato alcuni aspetti ricorrenti potenzialmente critici**, nel seguito sinteticamente descritti.

- **Perimetro applicativo della consultazione** dei portatori d’interesse (Misura 4, punto 6 e segg.). Si è rilevata una differente “portata” dello strumento, in funzione della modalità di affidamento scelta dall’EA, alla luce della quale l’oggetto e i contenuti della consultazione potrebbero essere “ridimensionati” in caso di affidamento diretto/*in house*.
- **Contenuto della RdA** (Misura 2, punto 2). Esso si è rivelato frequentemente incompleto, con riferimento in particolare all’individuazione dei beni indispensabili e/o oggetto di finanziamento pubblico, dei dipendenti soggetti al trasferimento dal GU all’IA, dei ricavi da traffico attesi, dei costi operativi e del relativo confronto con il “costo standard” del TPL³⁸. Il permanere di elementi di aleatorietà può rappresentare una significativa barriera all’ingresso per gli operatori interessati, precludendone le necessarie valutazioni sui costi effettivi del servizio, anche ai fini della predisposizione del PEF di gara.
- **PEF simulato**. Esso non risulta di facile redazione da parte degli EA³⁹, in ragione di:

³⁴ Si segnala, tra le esperienze già sperimentate, il servizio [Proviibus](#), della Città Metropolitana di Torino, presente già nel 2019.

³⁵ *Automatic Vehicle Monitoring*: sistema di monitoraggio della flotta (e relativi parametri prestazionali) in tempo reale.

³⁶ *Mobility as a Service*: integrazione di molteplici servizi di trasporto pubblico, condiviso e privato, accessibili grazie ad un’unica piattaforma/interfaccia operativa e un unico canale digitale di intermediazione.

³⁷ Al momento della stesura del presente Documento sono pervenute:

- **23 RdA di servizi di TPL su strada**: Provincia di Bolzano (2 distinti affidamenti di TPL extraurbano) Regione Basilicata (TPL extraurbano), Provincia di Lecce (TPL extraurbano), Città di Campobasso (TPL urbano), Regione Lazio (2 distinti affidamenti di TPL extraurbano/Unità di rete), Agenzia Mobilità Romagnola (TPL extraurbano), Ente di Governo del Bacino di Venezia (3 affidamenti di TPL urbano ed extraurbano), Provincia di La Spezia (TPL extraurbano), Città di Lecce (TPL urbano), Provincia di Barletta (TPL extraurbano), Provincia di Lucca (TPL extraurbano, rete debole), Città di Roma Capitale (TPL urbano), Agenzia del TPL di Como-Lecco-Varese (impianti fissi), Regione Umbria (TPL urbano, extraurbano, di navigazione e mediante impianti fissi), Comune di Livigno (TPL urbano), Comune di Cortona (TPL urbano, rete debole), Comune di Messina (TPL urbano), Provincia di Siena (TPL extraurbano, rete debole), Comune di Brescia (TPL urbano su metropolitana), Comune di Catania (TP urbano) e Agenzia della mobilità piemontese/AMP (TPL urbano ed extraurbano, criteri generali);
- **11 RdA di servizi ferroviari**: Regione Veneto/Infrastrutture Venete (linee Adria-Mestre, Rovigo-Chioggia e Rovigo-Verona), Friuli Venezia-Giulia, Lazio (Roma-Lido e Roma-Viterbo), Sardegna, Basilicata, Puglia (Ferrovie del Sud Est), Lombardia (Trenord), Abruzzo, Regione Toscana, Provincia autonoma di Trento e AMP (Servizio Ferroviario Regionale).

³⁸ Rif. decreto ministeriale MIT n. 157 del 28/03/2018.

³⁹ Nel caso degli affidamenti *in house*, esso rappresenta anche il PEF contrattuale e nelle procedure con gara fornisce elementi informativi per la predisposizione del PEF di gara presentato da ogni singolo concorrente.

- la **scelta/definizione dei criteri** da utilizzare, con riferimento ad esempio alle modalità di rivalutazione dei costi e dei ricavi, alla luce dell'andamento del mercato e/o delle prestazioni/obiettivi di efficienza ed efficacia attesi;
- l'adozione degli schemi predisposti dall'Autorità (Annesso 5 alla delibera) e relativa **correlazione/coerenza con gli schemi di contabilità regolatoria** (Annesso 3).
- **Esiti delle procedure di affidamento** dei servizi TPL su strada. Gli atti amministrativi assunti dall'EA, a valle dell'invio della RdA e delle eventuali osservazioni da parte dell'Autorità, inclusi i CdS su strada sottoscritti dalle parti, sono raramente oggetto di pubblicazione, soprattutto in caso di ricorso a procedure non competitive, rendendo più onerose le successive verifiche in merito al recepimento delle indicazioni formulate dall'Autorità nella documentazione predisposta dall'EA⁴⁰.
- **Prevalenza degli affidamenti diretti o in house** dei servizi TPL su strada e per ferrovia.

Si consideri, infine, che le dinamiche evolutive post-pandemiche (*supra*) impongono un **ampliamento delle informazioni che devono essere oggetto di specifico monitoraggio e rendicontazione nell'ambito dei futuri CdS**, al fine di individuare le soluzioni di offerta più efficaci ed efficienti, non necessariamente limitate ai servizi TPL "tradizionali", e consentire una ri-modulazione della stessa offerta nel periodo di vigenza contrattuale, nonché di disporre di basi-dati adeguate per la definizione del perimetro dei futuri affidamenti, anche in termini di (maggiore) flessibilità.

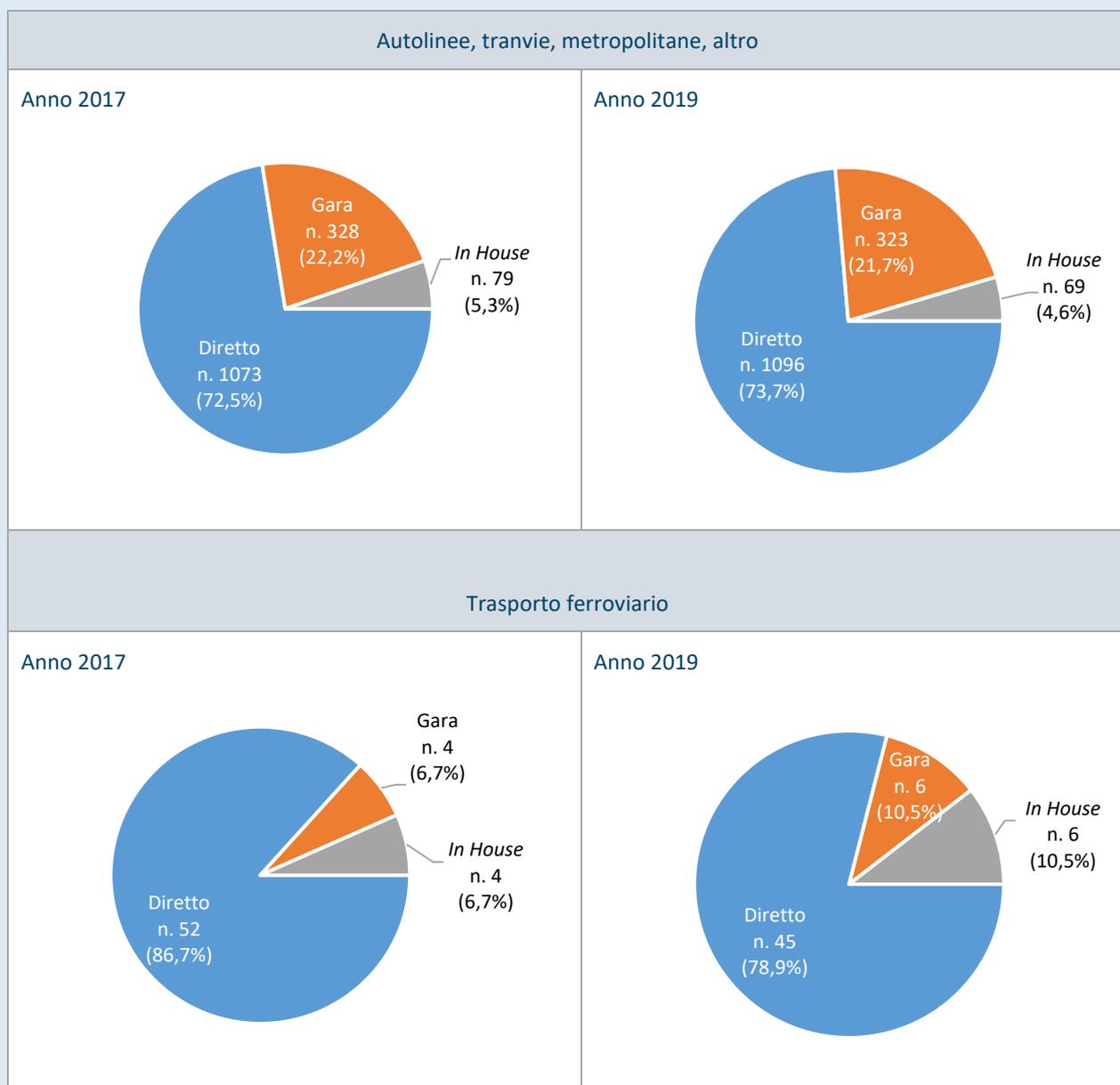
⁴⁰ I CdS relativi ai servizi ferroviari sono invece soggetti alla Misura 10, "Indicatori e livelli minimi di trasparenza", dell'Allegato A alla delibera n. 16/2018, che ne prevede *inter alia* la pubblicazione.

BOX 4. Modalità di affidamento comparto TPL su strada e per ferrovia

Come mostrato nella Figura 18, che rappresenta le modalità di affidamento sia dei servizi TPL su strada che su ferrovia nel 2017 e nel 2019, l'affidamento diretto rappresenta la modalità prevalente, riguardando oltre il 70% dei servizi. Nel dettaglio, tra il 2017 e il 2019 per il TPL su strada si registra una riduzione dell'incidenza degli affidamenti *in house* e degli affidamenti con gara e un conseguente aumento degli affidamenti diretti; diverso invece il caso dei servizi TPL su ferrovia per cui a fronte di una diminuzione dei servizi affidati direttamente, si registra, benché con riferimento ad un insieme numericamente più contenuto di CdS, un aumento sia degli affidamenti con gara che *in house*.

Figura 18. Modalità di affidamento dei contratti di servizio TPL terrestri

Anni 2017 e 2019



Fonte: elaborazione ART su dati MIT, Osservatorio TPL, Relazione annuale al Parlamento, vari anni

Con riferimento alle ragioni alla base dell'intervento di revisione della delibera n. 154/2019, occorre rilevare ulteriormente la necessità di coordinamento delle misure di regolazione adottate rispetto alle modifiche legislative intervenute successivamente alla sua adozione, in parte già citate, in relazione nello specifico a:

- 1) l'entrata in vigore delle **disposizioni ex art. 8(2,iii) del regolamento (CE) n. 1370/2007**, in virtù delle quali, a partire dal 26 dicembre 2023, l'affidamento diretto di servizi di TPL per ferrovia sarà possibile solo al verificarsi delle condizioni di cui all'art. 5(4bis) oppure all'art. 5(4ter), del medesimo regolamento;
- 2) l'adeguamento all'attuale scenario di settore e ai relativi effetti post-pandemici, con riferimento a:
 - **l'art. 92 comma 4-ter, del d.l. 18/2020**, che ha consentito di sospendere le procedure di affidamento in corso al 23 febbraio 2020 fino al termine delle misure di contenimento della pandemia, con facoltà di proroga dei vigenti CdS fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza (fissata, da ultima nel 31 marzo 2022);
 - **l'art. 24, comma 5-bis, del d.l. 4/2022**, che, al fine di sostenere gli operatori del settore e i relativi investimenti, ha consentito l'applicazione dell'articolo 4, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1370/2007, nel caso in cui il gestore dei servizi di TPL si vincoli ad effettuare anche parzialmente, in autofinanziamento e sulla base di un PEF rispettoso delle disposizioni e delle misure regolatorie vigenti, significativi investimenti, anche in esecuzione o ad integrazione degli interventi afferenti al PNRR o di altri strumenti finanziari, orientati alla sostenibilità ambientale e al miglioramento dei servizi di trasporto dei passeggeri, aventi un periodo di ammortamento che vada oltre la scadenza dell'affidamento; tale proroga non può in ogni caso superare il termine del 31 dicembre 2026.

Di seguito si riportano alcuni **indicatori che potranno guidare la successiva verifica di impatto della regolazione**, da effettuarsi trascorso un adeguato intervallo di tempo dall'introduzione della regolazione ART:

- i. nuove procedure di affidamento dei servizi di TPL che accolgono i disposti regolatori (Nr e valore complessivo in termini di volumi, corrispettivi, ricavi delle vendite), distinguendo tra affidamenti competitivi (gare) e affidamenti diretti/in house, net cost e gross cost;
- ii. procedure di proroga dei servizi di TPL che accolgono i disposti regolatori (Nr e valore complessivo in termini di volumi, corrispettivi, ricavi delle vendite), distinguendo tra affidamenti competitivi (gare) e affidamenti diretti/in house, net cost e gross cost;
- iii. esiti delle procedure di affidamento competitive: numero di soggetti partecipanti;
- iv. analisi delle matrici dei rischi adottate nei CdS;
- v. modalità di applicazione dei meccanismi premianti (ex Misura 26) previsti in sede di verifica periodica dell'equilibrio economico-finanziario del CdS;
- vi. grado di coerenza rispetto al quadro regolatorio delle RdA trasmesse all'Autorità in prima istanza e loro completezza;
- vii. grado di completezza delle informazioni trasmesse dai soggetti regolati ai fini della compilazione della contabilità regolatoria;
- viii. segnalazioni/richieste di chiarimenti pervenute all'Autorità da stakeholder sulle misure/modalità di applicazione dell'atto regolatorio.

C. DESTINATARI DELL'INTERVENTO DI REGOLAZIONE

I destinatari dell'intervento di regolazione sono molteplici: (i) gli Enti affidanti dei servizi TPL su strada e per ferrovia; (ii) le Imprese affidatarie di contratti di servizio⁴¹; (iii) le imprese affidatarie uscenti; (iv) gli operatori interessati agli affidamenti "nuovi entranti" (i.e. imprese operanti nei servizi di mobilità e altre imprese interessate).

(i) Enti affidanti

Come già rappresentato nella Relazione AIR effettuata nell'ambito del procedimento avviato con delibera n. 22/2023⁴², per quanto riguarda gli Enti affidanti dei **servizi TPL su strada**, si riscontrano nella realtà molteplici assetti di *governance*. Infatti, ai sensi dell'art. 7, comma 1 del d.lgs. n. 422/1997, le regioni possono conferire «alle province, ai comuni e agli altri enti locali tutte le funzioni e i compiti regionali in materia di trasporto pubblico locale [...] che non richiedono l'unitario esercizio a livello regionale». Ne consegue che, sulla base delle scelte assunte dalle singole regioni, il ruolo di EA per l'affidamento del TPL può essere mantenuto in capo alla regione oppure demandato agli enti locali, quali province, città metropolitane, comuni, o ad altri soggetti competenti quali agenzie per la mobilità ed enti di governo. Dal monitoraggio del settore svolto dagli Uffici, emerge come, sebbene la scelta di mantenere la competenza per l'affidamento del TPL prevalga nelle regioni di dimensioni medio-piccole (ad esempio, Valle d'Aosta, Friuli-Venezia Giulia, Abruzzo, Molise, Basilicata), talvolta tale scelta è adottata anche da regioni di dimensioni maggiori come la Toscana. Si rileva, inoltre, come altre regioni abbiano optato per una gestione unificata del TPL, istituendo un'apposita agenzia, come ad esempio nel caso del Piemonte con l'Agenzia della Mobilità Piemontese, dell'Umbria con l'Agenzia unica del TPL (Umbria TPL e Mobilità) e della Calabria con l'Autorità Regionale dei Trasporti della Calabria (ARTCal). In molti dei casi in cui la competenza dell'affidamento del TPL è attribuita a un unico soggetto (regione o agenzia), è prevista altresì la possibilità di delegare alcuni affidamenti a singoli comuni. Altra casistica è invece quella che non prevede una gestione unitaria degli affidamenti del TPL, che sono invece esperiti dalle province, dalle agenzie, dagli enti di governo: ad esempio, nella regione Puglia l'affidamento dei servizi TPL è in capo alle province e alla città metropolitana di Bari, nelle regioni Lombardia ed Emilia Romagna l'affidamento è in capo alle varie agenzie (costituite in modo da risultare maggiormente aggregate rispetto alle province), nella regione Veneto l'affidamento è in capo agli enti di governo.

Per i **servizi ferroviari**, di norma, l'Ente affidante è la regione/provincia autonoma oppure l'agenzia della mobilità che riferisce alla medesima.

(ii) Imprese affidatarie e (iii) Imprese affidatarie uscenti

Come già illustrato nella Sezione A, nel 2021 sono attive in **Italia 883 aziende operanti nel settore TPL autolinee**, di cui 249 nel solo servizio urbano, 445 solo in quello extraurbano, e 189 effettuano servizi misti (urbano ed extraurbano)⁴³. Si rinvia alla Relazione AIR di cui *supra*, per gli altri elementi descrittivi delle imprese operanti nel settore.

⁴¹ L'intervento di regolazione può essere esteso anche ai CdS relativi a funivie, funicolari e navigazione interna, essendo previsto che l'applicazione della regolazione, da parte dell'EA, è discrezionale. Si consideri che il numero di passeggeri-km registrato da funivie e funicolari è pari a circa 290 milioni, mentre i servizi relativi alla navigazione interna (che include i passeggeri trasportati nella laguna di Venezia) è pari a 736.083 passeggeri-km (fonte dati: dati 2021, Relazione annuale ART 2023).

⁴² Si veda la Sezione C della [Relazione AIR](#) correlata all'Atto di regolazione adottato con delibera n. 53/2024 del 18 aprile 2024.

⁴³ MIT, 2023, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2021-2022, disponibile al [link](https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/pubblicazioni/2023-08/CNIT%202021-2022%20con%20correzione%20pag.%20370%20%28002%29X.pdf): <https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/pubblicazioni/2023-08/CNIT%202021-2022%20con%20correzione%20pag.%20370%20%28002%29X.pdf>

Con riguardo alla struttura dei mercati interessati, in ragione dell'esistenza di un consistente numero di operatori, essa si presenta frammentata, anche se negli anni si è assistito ad un progressivo consolidamento. Infatti, si è passati, dal 2010 al 2021 da 1.093 a 883 imprese (-19%).

Per i servizi TPL per ferrovia, nel 2021 sono attive 22 imprese, tra cui l'operatore storico, Trenitalia, che detiene - insieme alle società controllate - la quasi totalità, in volumi, dei servizi, pari a circa all'88% dei treni-km⁴⁴, relativi ai CdS descritti nella tavola che segue.

Tavola 5. Contratti di Servizio per servizi ferroviari regionali - Gruppo FSI

Anno 2024

Regione/Provincia autonoma	IF	Modalità di affidamento	Decorrenza	Scadenza
Abruzzo	Trenitalia S.p.a.	Diretto	01/12/2023	30/11/2033
Basilicata	Trenitalia S.p.a.	Diretto	01/01/2022	31/12/2031
Provincia autonoma di Bolzano	Trenitalia S.p.a.	Diretto	01/01/2016	31/12/2024
Calabria	Trenitalia S.p.a.	Diretto	01/01/2018	31/12/2032
Campania	Trenitalia S.p.a.	Diretto	01/01/2019	31/12/2033
Emilia-Romagna	Trenitalia-TPER S.c.ar.l.	Gara	01/06/2019	31/12/2041
Friuli-Venezia Giulia	Trenitalia S.p.a.	Diretto	01/01/2022	31/12/2031
Lazio	Trenitalia S.p.a.	Diretto	01/01/2018	31/12/2032
Liguria	Trenitalia S.p.a.	Diretto	01/01/2018	31/12/2032
Lombardia	Trenord S.p.a.	Diretto	01/12/2023	30/11/2033
Marche	Trenitalia S.p.a.	Diretto	01/01/2019	31/12/2033
Molise	Trenitalia S.p.a.	Diretto	01/01/2024	31/12/2033
Piemonte	Trenitalia S.p.a. (SFR servizi ferroviari regionali)	Diretto	01/07/2022	30/06/2032
Piemonte	Trenitalia S.p.a. (SFM servizi ferroviari metropolitani)	Diretto	01/01/2021	31/12/2035
Puglia	Ferrovie del Sud Est e Servizi automobilistici S.r.l.	Diretto	01/07/2023	31/12/2032
Puglia	Trenitalia S.p.a.	Diretto	01/01/2018	31/12/2032
Sardegna	Trenitalia S.p.a.	Diretto	01/01/2017	31/12/2025
Sicilia	Trenitalia S.p.a.	Diretto	01/01/2024	31/12/2033
Toscana	Trenitalia S.p.a.	Diretto	01/12/2019	30/11/2034
Provincia autonoma di Trento	Trenitalia S.p.a.	Diretto	01/01/2024	31/12/2033
Umbria	Trenitalia S.p.a.	Diretto	01/01/2018	31/12/2032

⁴⁴ Fonte elaborazione su dati Osservatorio TPL. Dati non definitivi. Si precisa che il dato non contiene il valore di eventuali dei bus-km dei servizi sostitutivi.

Regione/Provincia autonoma	IF	Modalità di affidamento	Decorrenza	Scadenza
Umbria	Busitalia Sita-Nord S.r.l.	Diretto	01/01/2015	31/03/2023
Valle d'Aosta	Trenitalia S.p.a.	Gara	13/12/2020	13/12/2025
Veneto	Trenitalia S.p.a. (servizi regionali)	Diretto	01/01/2018	31/12/2032
Veneto	Trenitalia S.p.a. (servizi direttrice Bologna – Brennero)	Diretto	01/01/2023	31/12/2031
Veneto	Trenitalia S.p.a. (servizi Adria-Mestre, Chioggia-Rovigo e Rovigo-Verona)	Gara	01/01/2018	31/12/2032

Fonte: elaborazione ART su dati pubblici

I destinatari della regolazione, dal punto di vista degli Enti affidanti, da un lato, e delle Imprese affidatarie, dall'altro, sono stati individuati in base ad una specifica soglia in relazione alla consistenza del CdS, in termini di servizi interessati, già identificata nell'Atto di regolazione ex delibera n. 154/2019 che riprende l'art. 7(2) del regolamento (CE) n. 1370/2007⁴⁵.

Nel box che segue, per gli anni 2019 e 2021, è analizzata la distribuzione dei CdS relativi ai servizi TPL su strada ed individuata la percentuale di incidenza dei CdS "sotto soglia" (con valore soglia inferiore a 50 mgl veicoli-km), anche in termini di offerta dei servizi (veicoli-km), di domanda (nr. pax), di ricavi da traffico e di corrispettivi. Tale analisi non identifica i CdS che sono stati redatti sulla base delle misure di regolazione dell'Autorità, ma quelli che comunque potenzialmente, in ragione del volume dei servizi, interessati ricadrebbero nella sfera di applicabilità della regolazione.

Per quanto riguarda i servizi ferroviari regionali OSP, i relativi CdS nel 2021 sono per la quasi totalità tutti sopra soglia⁴⁶.

⁴⁵ Secondo quanto previsto dal [regolamento \(CE\) n. 1370/2007](#), all'art. 7(2), la pubblicazione della comunicazione di pre-informativa al mercato sull'avvio della procedura di affidamento è obbligatoria solo per gli Enti affidanti con riguardo ai CdS con volume di servizi non inferiore ai 50 mgl veicoli-km.

⁴⁶ Si segnala che per il CdS di OBB Italia S.r.l. è stato rilevato, secondo i dati dell'Osservatorio TPL, un valore di servizi inferiore alla soglia di 50 mgl veicoli-km.

BOX 5. Distribuzione dei CdS per volumi di servizi TPL su strada e soglia di applicazione regolazione

Per stimare la consistenza dell'insieme di CdS riguardanti ai servizi TPL su strada interessati dalla regolazione ART, sono stati utilizzati i dati presenti nella banca dati dell'Osservatorio TPL con riferimento alle annualità 2019 e 2021 (estrazione del 03/10/2023). Sono stati determinati i seguenti valori: il valore dei "chilometri di servizi di trasporto pubblico su strada" come somma dei valori effettivi di bus-km, per le autolinee, treno-km, per i servizi di metropolitana, e corsa-km per filovie; i CdS sopra la soglia dei 50 mg/l km di servizi (tot servizi \geq 50 mg/l veicoli-km) e i CdS sotto la soglia. Operati ulteriori affinamenti dei dati⁴⁷, si sono così infine considerati per l'analisi 1.104 CdS per il 2019 e 981 CdS per il 2021.

La seguente tavola riporta i valori della distribuzione del valore dei chilometri di servizi di trasporto pubblico di passeggeri:

Tavola 6. Distribuzione dei chilometri di servizi di trasporto pubblico di passeggeri su strada

Anni 2019 e 2021

Indicatori	Veicoli-km (2019)	Veicoli-km (2021)
Min	840	840
1°Quartile (25%)	56.112	60.500
2°Quartile (50%)	144.765	161.700
3°Quartile (75%)	425.905	504.189
Max	110.212.149	94.849.030

Dall'analisi emerge che il **22% dei CdS considerati nel 2019 e il 19% nel 2021 risultano avere un valore dei veicoli-km inferiore alla soglia di 50 mg/l veicoli-km**. Tuttavia, in termini di valore dell'offerta (veicoli-km), di domanda (pax trasportati), corrispettivi e ricavi tariffari si giunge ad una stima dell'incidenza complessiva inferiore all'1% per il 2019 e allo 0,5% per il 2021. La tavola sotto riporta i dati nel dettaglio.

Tavola 7. Soglia di applicazione delle misure regolatorie dell'Atto di regolazione

Indicatore soglia	2019				
	CdS	Veicoli-km (mln)	Passeggeri trasportati (mln)	Proventi da traffico (mln €)	Corrispettivo Consuntivo (mln €)
No: CdS < 50mg/l veh-km	246	7	4	10	20
Si: CdS \geq 50mg/l veh-km	858	1.675	4.538	1.206	4.554
Totale complessivo	1.104	1.682	4.542	1.216	4.575
No (%)	22%	0,4%	0,1%	0,8%	0,4%
Si (%)	78%	99,6%	99,9%	99,2%	99,6%

⁴⁷ Preliminarmente, è stata considerata la sola categoria Auto/Metro/Tranvie/altro; sono stati inoltre considerati i soli CdS non cancellati e con dati certificati, completi e/o in fase di certificazione; infine, sono stati esclusi i CdS con valori di veicoli-km inferiori a 100.

Indicatore soglia	2021				
	CdS	Veicoli-km (mln)	Passeggeri trasportati (mln)	Proventi da traffico (mln €)	Corrispettivo Consuntivo (mln €)
No: CdS < 50 mg/l veh-km	188	5	2	1	11
Sì: CdS ≥ 50 mg/l veh-km	793	1.630	2.542	681	4.613
Totale complessivo	981	1.635	2.543	682	4.625
No (%)	19%	0,3%	0,1%	0,2%	0,2%
Sì (%)	81%	99,7%	99,9%	99,8%	99,8%

(iv) Operatori “nuovi entranti”

Oltre alle imprese operanti nei servizi di trasporto pubblico “tradizionali”, l’intervento di regolazione si rivolge ai soggetti attivi nei nuovi servizi di mobilità (car/bike sharing, micromobilità, navette per il trasporto a chiamata, etc.), gestori di piattaforme digitali per la *sharing mobility* e l’integrazione dei servizi di trasporto, effettuata attraverso il supporto alla pianificazione del viaggio e al pagamento. Secondo la Commissione europea⁴⁸, “*le soluzioni multimodali digitali sono anch’esse utili per accrescere l’attrattiva del trasporto pubblico. Occorre pertanto sviluppare le applicazioni di mobilità come servizio (Mobility as a Service, MaaS) mantenendo il trasporto pubblico come struttura portante. Le autorità del trasporto pubblico devono garantire ai passeggeri opzioni multimodali e orari dei trasporti pubblici in tempo reale. Ciò richiede la collaborazione di tutti i portatori di interessi per conciliare gli interessi commerciali e pubblici nella progettazione e nel funzionamento delle applicazioni MaaS.*” (sottolineatura aggiunta). Ciò può avvenire in due modi: integrando i nuovi servizi di mobilità (o parte di questi) nei CdS o/e orientando lo sviluppo del sistema verso la condivisione dei dati sulla mobilità e il corretto uso degli stessi da parte dei vari soggetti interessati⁴⁹. In tale prospettiva, negli affidamenti dei servizi di TPL appare funzionale la presenza di elementi incentivanti l’integrazione multimodale nonché di idonee garanzie di condivisione dei dati tra gli operatori di servizi di trasporto serventi uno stesso bacino territoriale, promuovendo in questo modo l’evoluzione dei servizi TPL verso un modello più sostenibile, funzionale al conseguimento degli obiettivi di *shift* modale

⁴⁸ Fonte: CE, 2021, Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, “Il nuovo quadro dell’UE per la mobilità urbana”, [COM\(2021\)811 final](#); par. 34.

⁴⁹ “Le proposte degli operatori privati fino ad oggi in Italia hanno avuto sviluppi limitati anche a causa di una certa reticenza alla condivisione dei dati e alla collaborazione. Al contrario, questo è un ambito in cui diventa necessaria una stretta collaborazione tra gli attori privati e il settore pubblico, quest’ultimo con un ruolo abilitante chiave e di coordinamento nei processi di pianificazione funzionale delle città in un’ottica di intermodalità tra le diverse soluzioni di trasporto” (fonte: MIT, 2022, [Relazione finale della Commissione di studio sul trasporto pubblico locale](#) istituita con DM 4 gennaio 2021 presieduta al prof. Berardo Mattarella; pag. 30).

dall'auto privata alla mobilità condivisa, fissati dall'Unione europea⁵⁰ e dal PNRR a livello nazionale⁵¹.

Ugualmente, potrebbero essere interessati operatori attivi nelle infrastrutture energetiche (si pensi alla necessità di dotare di infrastrutture per la ricarica elettrica del parco veicoli del TPL) o nei servizi ICT (si considerino i sicuri benefici di efficientamento dei processi derivanti dalla loro digitalizzazione) per i rispettivi ambiti di operatività connessi alla gestione/produzione dei servizi TPL⁵².

⁵⁰ La CE ha individuato quale specifico obiettivo "Rendere più sostenibile e sana la mobilità interurbana e urbana" (Iniziativa faro 3), declinato per quanto riguarda la tematica della mobilità urbana nei seguenti target: Revisione del pacchetto sulla mobilità urbana del 2013; Piano d'azione per l'azzeramento dell'inquinamento di aria, acqua e suolo; Revisione delle norme sulla qualità dell'aria e riduzione dell'inquinamento acustico; Formulazione di orientamenti a sostegno dell'uso sicuro dei dispositivi di micromobilità; Valutazione della necessità di misure volte a garantire parità di condizioni per il trasporto locale di passeggeri su richiesta e per le piattaforme di trasporto a chiamata. (Fonte: CE, 2020, Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni, "Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro", [COM\(2020\)789 final](#))

⁵¹ Ci si riferisce all'obiettivo rappresentato dallo spostamento di almeno il 10% di traffico dalle auto private al trasporto pubblico. Si segnala inoltre la *milestone* prevista nel PNRR riguardante 3 progetti pilota MAAS da implementare entro fine 2023 (M1C1-13; Investimento 1.4.6); "[ANNEX to the Proposal for a COUNCIL IMPLEMENTING DECISION amending Implementing Decision \(EU\) \(ST 10160/21; ST 10160/21 ADD 1 REV 2\) of 13 July 2021 on the approval of the assessment of the recovery and resilience plan for Italy](#)", approvato dal Consiglio dell'UE in data 8 dicembre 2023.

Ugualmente nel PNIEC 2023, si individua, tra le misure per la promozione dello *shift* modale, il rafforzamento del trasporto pubblico locale. "*Nell'ambito delle attività finalizzate alla riduzione delle emissioni di GHG occorre incentivare misure tese a trasferire gli spostamenti dell'utenza dal trasporto privato a quello pubblico attraverso lo shift modale e quelle volte a favorire la mobilità dolce oltre a fornire gli strumenti per la pianificazione della mobilità*" (MASE, 2023, [Piano nazionale integrato per l'energia e il clima](#); p. 215). Si veda anche il "[Piano per la Transizione Ecologica](#)" del Comitato interministeriale per la Transizione Ecologica.

⁵² ETF - Federazione Europea dei Lavoratori dei Trasporti, UITP – Associazione Internazionale dei Trasporti Pubblici, 2020, "[Transizione Digitale e Dialogo Sociale nel Trasporto Pubblico Urbano in Europa](#)".

D. DESCRIZIONE DELLO STATUS QUO

In questa sezione vengono descritti i principali elementi che saranno utili per l'individuazione dello *status quo* rispetto agli ambiti di intervento regolatorio per i quali si intende effettuare l'analisi di impatto della regolazione e precisamente: (i) ricorso alle proroghe per i CdS relativi ai servizi TPL su strada e per ferrovia; (ii) Relazione di Affidamento prevista dall'Atto di regolazione adottato con delibera n. 154/2019.

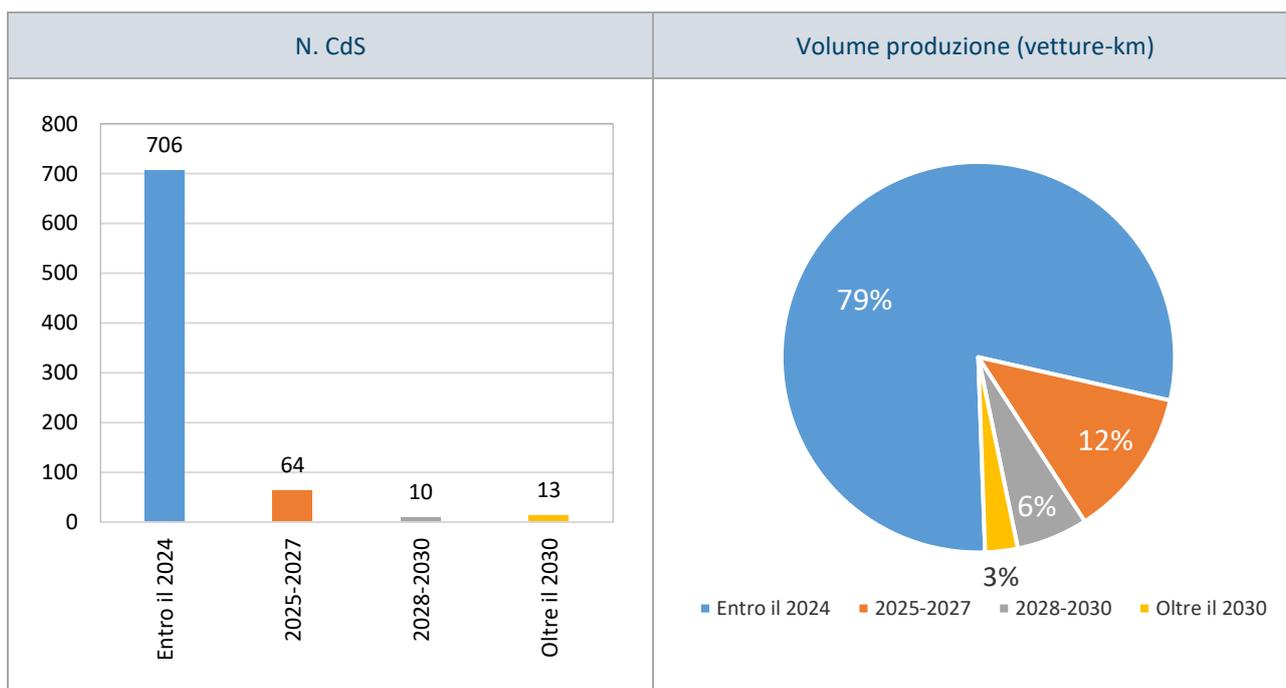
D.1 Proroghe dei contratti di servizio TPL su strada e per ferrovia

Con riferimento alle modalità di trasporto "Autolinee, Metropolitane, Tranvie e altro", si osservano nel 2021 **793 CdS per affidamenti dei servizi TPL su strada**⁵³ ricadenti sopra la soglia dei 50 mgl veicoli-km.

Dai dati presenti nella banca dati dell'Osservatorio TPL, è stato inoltre possibile ricostruire la dinamica delle scadenze, per numero di CdS e per volume dei servizi TPL su strada (Figura 19).

Figura 19. Dinamica delle scadenze dei CdS di TPL su strada

Anno 2021



Fonte: elaborazione ART su dati Osservatorio TPL (dati non definitivi)

Di questi contratti, 688 presentano una scadenza derivante dalla proroga del termine contrattuale (pari al 88% del totale in termini di numero di CdS e pari al 75% in termini di volumi di servizi, espressi in veicoli-km). Le proroghe (complessive) risultanti hanno una durata media di 89 mesi rispetto ad una durata media del CdS pari a 69 mesi, incidendo per il 129% rispetto alla durata originaria del CdS⁵⁴.

⁵³ Per stimare la consistenza di tale insieme di CdS con riferimento ai servizi TPL su strada sono stati utilizzati i dati presenti nella banca dati dell'Osservatorio TPL con riferimento alle annualità 2019 e 2021 (estrazione del 03/10/2023). Si veda la nota a piè pagina n. 13 per la descrizione della metodologia per la selezione dei dati.

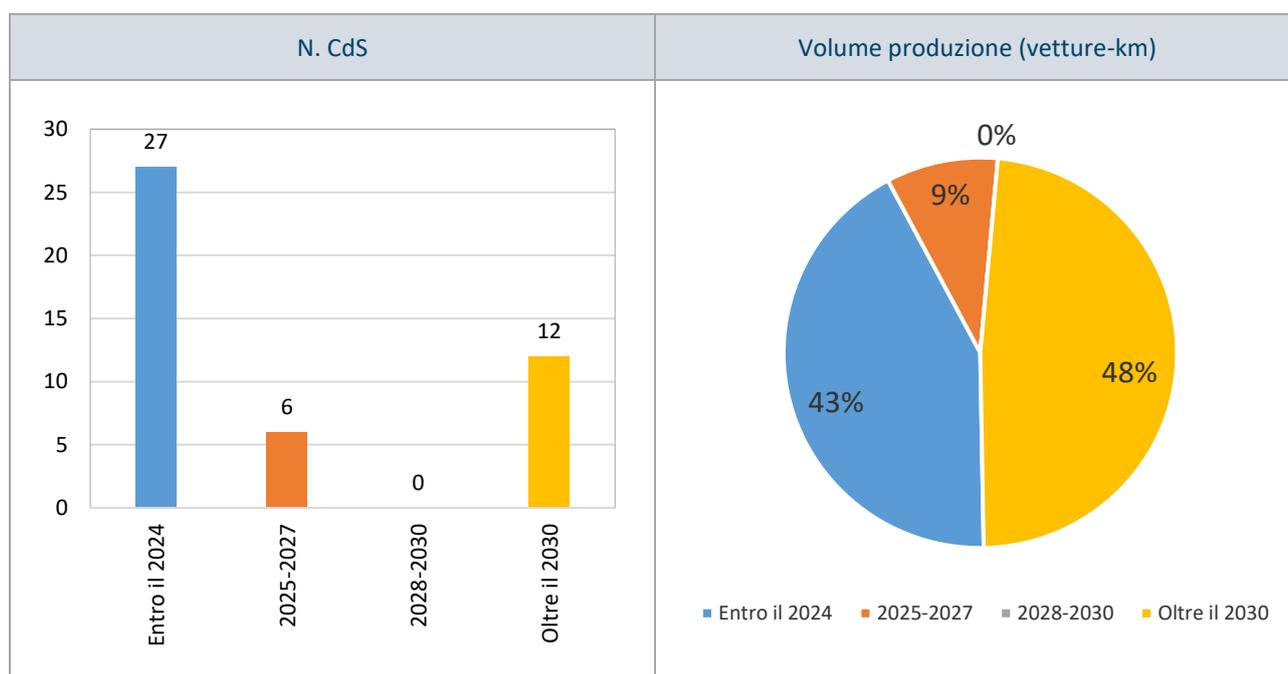
⁵⁴ Per la determinazione della durata media dei contratti sono stati ulteriormente esclusi 8 CdS in quanto riportano dati non congruenti (ad esempio data di scadenza indicata precedente alla data di inizio).

Non si hanno dati relativamente alla diversa “tipologia di proroga” (fonte normativa sulla base della quale esse sono state disposte) né al numero complessivo di proroghe relativamente al singolo CdS. Tuttavia, in ragione dei significativi investimenti che sono attesi per il settore (PNRR, e altri strumenti di incentivazione), si stima che le proroghe ex art. 4(4) del regolamento (CE) n. 1370/2007, che verranno concesse dagli Enti affidanti nei prossimi anni, saranno consistenti.

Per quanto riguarda i servizi TPL su ferrovia, si rileva nel 2021 che gli affidamenti complessivi ammontano a 45 contratti di servizio ricadenti sopra la soglia dei 50 mgl veicoli-km. Nella Figura 20 si rappresenta la dinamica delle scadenze, rispettivamente per numero di CdS e per volume dei servizi interessati⁵⁵.

Figura 20. Dinamica delle scadenze dei CdS di TPL su ferrovia

Anno 2021



Fonte: elaborazione ART su dati Osservatorio TPL (dati non definitivi)

Di questi contratti, 15 presentano una scadenza derivante dalla proroga del termine contrattuale (pari al 33% del totale in termini di numero di CdS e pari al 17% in termini di volumi di servizi, espressi in veicoli-km). Le proroghe (complessive) risultanti hanno una durata media di 49 mesi rispetto ad una durata media del CdS pari a 112 mesi, incidendo per il 44% sulla durata contrattuale.

Pertanto, si può concludere che, per gli affidamenti dei servizi TPL su strada e per ferrovia, il ricorso alla proroga sia stato effettivamente significativo, e in modo particolare per i servizi TPL su strada.

D.2 La Relazione di Affidamento dei servizi TPL

La Relazione di Affidamento è un onere regolatorio a carico degli Enti affidanti previsto dalla Misura 2(2) dell’Atto di regolazione ex delibera n. 154/2019, che così dispone: “L’EA redige un’apposita Relazione di

⁵⁵ I volumi sono stati ottenuti come somma di treni-km e bus-km.

Affidamento (di seguito: RdA), che costituisce parte integrante della documentazione che disciplina la procedura di affidamento, pubblicata sul sito web istituzionale dell'EA e contestualmente trasmessa all'Autorità ai fini di vigilanza, volta a garantire adeguate condizioni di trasparenza e la valutazione della legittimità delle scelte effettuate. L'Autorità può formulare osservazioni entro 45 giorni dal ricevimento della predetta RdA. In merito ai contenuti specifici che essa deve coprire, l'Atto di regolazione definisce la RdA come quel "documento in cui l'EA descrive gli esiti della procedura di consultazione (con riferimento in particolare alla disciplina dei beni strumentali essenziali/indispensabili, agli aspetti qualitativi del servizio da affidare, al trasferimento del personale e al Piano di accesso al dato), i criteri adottati per definire il PEF simulato, le motivazioni poste a sostegno dell'introduzione di ogni requisito di partecipazione aggiuntivo (in caso di gara), nonché eventuali altri aspetti della procedura di affidamento ritenuti opportuni. È facoltà dell'EA redigere la RdA congiuntamente alla relazione prevista ai sensi dell'art. 34, comma 20, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221 e s.m.i., predisponendo un unico documento"⁵⁶ (Definizioni, lettera z), Atto di regolazione cit.).

Questo strumento *ad hoc* è inteso a conferire maggiore efficacia ed efficienza all'intervento di regolazione, garantendo attraverso l'attività di vigilanza di ART effettuata con il monitoraggio delle stesse RdA un adeguato *enforcement* della regolazione stessa, come peraltro sollecitato da numerosi stakeholder.

Non è previsto, nell'ambito della vigente delibera n. 154/2019 che disciplina lo strumento della RdA, uno schema standard per la sua redazione/comunicazione ad ART, così come non è obbligatorio rendere note le eventuali osservazioni espresse dall'Autorità sulla RdA ricevuta dagli EA (e pubblicata sul rispettivo sito istituzionale). Come riportato nella Sezione B, la mancata precisazione degli elementi essenziali per la sua redazione ha reso più oneroso l'espletamento delle attività di vigilanza da parte di ART a fronte di informazioni e dati mancanti nelle RdA stesse, rallentando di conseguenza le procedure di affidamento interessate.

Con l'emanazione del d.lgs. 201/2022, è stato introdotto un nuovo documento, da redigere a cura degli Enti affidanti, ai sensi dell'art. 14, commi 2 e 3. Nella tavola che segue sono indicati i contenuti e le tempistiche relativamente alle diverse tipologie di affidamento previsti dalla Relazione di Affidamento e dalla Relazione ex art. 14, d.lgs. 201/2022, stabilito che, come già evidenziato, il perimetro di applicazione resta comunque differenziato applicandosi la Relazione ex art. 14, d.lgs. 201/2022 solo ai servizi affidati dagli Enti locali⁵⁷.

⁵⁷ Restano pertanto esclusi, *tout court*, dal d.lgs. 201/2022 i servizi ferroviari OSP di competenza regionale. (Rif. Relazione istruttoria, p. 7; ASSTRA, contributo alla consultazione, prot. ART 25673/2024; AGENS, contributo alla consultazione, prot. ART 25723/2024).

Tavola 8. Contenuti e tempistiche delle relazioni di affidamento dei servizi TPL degli Enti locali

Tipo affidamento	Gara	Società mista	In house	Diretto
<i>del. n. 154/2019</i>	sì	(vedi "gara")	sì	sì
<i>d.lgs. 201/2022</i>	sì	sì	sì (a)	sì (b)
Contenuti relazione	Gara	Società mista	In house	Diretto
<i>del. n. 154/2019</i>	<ul style="list-style-type: none"> • esiti della procedura di consultazione • aspetti qualitativi del servizio da affidare • trattamento personale • Piano di accesso al dato • criteri PEF simulato • requisiti partecipazione 		<ul style="list-style-type: none"> • esiti della procedura di consultazione • aspetti qualitativi del servizio da affidare • trattamento personale • Piano di accesso al dato • criteri PEF simulato 	<ul style="list-style-type: none"> • esiti della procedura di consultazione • aspetti qualitativi del servizio da affidare • trattamento personale • Piano di accesso al dato • criteri PEF simulato
<i>d.lgs. 201/2022</i>	<ul style="list-style-type: none"> • caratteristiche tecniche ed economiche del servizio • qualità del servizio • investimenti infrastrutturali • impatti su finanze pubbliche (corrispettivi e tariffe) • risultati attesi affidamento (e delle forme alternative, anche sulla base dei risultati ottenuti gestore uscente) • conformità ai criteri previsti dal diritto dell'Unione europea per la forma di affidamento prescelta • obblighi di servizio pubblico • eventuali compensazioni economiche, inclusi i relativi criteri di calcolo, anche al fine di evitare sovracompenzazioni 			
Tempistiche	Gara	Società mista	In house	Diretto
<i>del. n. 154/2019</i>	<ul style="list-style-type: none"> • parte della documentazione per l'avvio della procedura di affidamento • pubblicazione sul sito <i>web</i> dell'EA • valutazione ART entro 45 gg 			
<i>d.lgs. 201/2022</i>	<ul style="list-style-type: none"> • pubblicazione tempestiva sul sito <i>web</i> dell'EA • trasmissione e pubblicazione sito <i>web</i> ANAC 			

(a) Per gli affidamenti *in house* vi è l'obbligo espresso a provvedere per la stipula del CdS decorsi 60 gg dalla pubblicazione della delibera di affidamento sul sito dell'ANAC (art. 17, co. 3, d.lgs. 201/2022).

(b) Per gli affidamenti senza procedura ad evidenza pubblica, diversi da quelli *in house*, superate certe soglie, la stipula del CdS deve avvenire decorsi 60 gg dalla pubblicazione della delibera di affidamento sul sito dell'ANAC (art. 17, co. 3, d.lgs. 201/2022).

E. ILLUSTRAZIONE DELLE OPZIONI REGOLATORIE E DEI RELATIVI ONERI E BENEFICI

Dal punto di vista dell'analisi di impatto della regolazione, l'intervento regolatorio oggetto di valutazione incide su un comparto interessato da altri interventi di regolazione, più specifici, alcuni dei quali di recente adozione, come in tema di condizioni minime di qualità⁵⁸, altri relativi a procedimenti regolatori *in fieri*, come con riguardo all'utile ragionevole⁵⁹ e ai costi di riferimento per i servizi TPL su strada⁶⁰. Per ognuno di tali temi, è stata ugualmente disposta l'applicazione della metodologia di analisi di impatto della regolazione, il cui svolgimento è da ricercarsi nell'ambito dei rispettivi procedimenti per ambito di intervento⁶¹.

In relazione poi alle modifiche delle misure che trovano ragione nell'esigenza di adeguamento alle disposizioni introdotte dal d.lgs. 201/2022, come identificate nella Sezione B, Tavola 4, si è tenuto conto del fatto che l'adozione delle stesse discende dalla stessa legge.

Tenuto conto di quanto sopra, si sono valutate, invece, rilevanti ai fini dell'individuazione degli effetti del presente intervento di regolazione, le seguenti misure regolatorie:

1. Misura 1(8) disciplinante *l'Estensione dell'ambito di applicazione della regolazione alle proroghe ex art. 4(4) Reg. (CE) n. 1370/2007*;
2. Misura 2(2) e correlati Annessi 8, in tema di *Contenuto della Relazione di Affidamento*;
3. Misura 26(4) e Annesso 4 (Matrice dei rischi), riguardanti i *Meccanismi incentivanti*;
4. Altre misure volte a rafforzare la *Trasparenza delle procedure di affidamento* (Misure 6 e 12).

Nel prosieguo si riporta l'Opzione regolatoria sottoposta in consultazione, Opzione (R), e quella adottata a valle delle eventuali modifiche intervenute in ragione degli esiti della consultazione stessa, Opzione (F). L'Opzione 0 rappresenta lo *status quo*, mentre l'opzione preferita dall'Autorità, e confluita nell'intervento regolatorio è appunto identificata con (F).

La valutazione di impatto viene effettuata confrontando **benefici** e **oneri** di ciascuna opzione regolatoria rispetto allo *status quo*. Si individuano appunto benefici e oneri "incrementali".

Nel caso specifico, i benefici incrementali che si prevede di ottenere dall'attuazione delle misure di regolazione presentano varia natura, allo stato non valutabili a livello quantitativo ma comunque rinvenibili nel miglioramento dei seguenti aspetti:

- **Efficacia ed Efficienza** del quadro regolatorio ART (con positivi riflessi su IA e EA);
- **Qualità dei servizi TPL** per gli Utenti finali;
- **Trasparenza** delle procedure di affidamento dei servizi (con benefici sui IA nuove entranti e Utenti finali).

⁵⁸ Rif. [delibera n. 53/2024](#), riguardante il "Procedimento avviato con delibera n. 22/2023 per l'individuazione delle 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 e in attuazione dell'articolo 7, comma 1, del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201. Conclusione del procedimento."

⁵⁹ Rif. [delibera n. 44/2024](#), avente ad oggetto il "Procedimento di revisione della metodologia per la determinazione del margine di utile ragionevole nei servizi, gravati da OSP, di cabotaggio marittimo, di cui alla Misura 10 dell'Allegato A alla delibera n. 22/2019, e nei servizi di trasporto pubblico su strada e per ferrovia, di cui alla Misura 17 dell'Allegato A alla delibera n. 154/2019. Indizione di consultazione pubblica".

⁶⁰ Rif. [delibera n. 23/2023](#), recante "Avvio del procedimento di individuazione dei costi di riferimento dei servizi di trasporto pubblico locale su strada in attuazione dell'articolo 7, comma 1, del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201".

⁶¹ Per il procedimento riguardante le CMQ, è stata pubblicata la [Relazione AIR](#) correlata all'[Atto di regolazione](#) adottato con delibera n. 53/2024; per il procedimento concernente la determinazione del margine di utile ragionevole, è disponibile lo [Schema di AIR](#), correlato al documento di consultazione, di cui alla delibera n. 44/2024.

Invece, gli oneri incrementali provengono da “obblighi regolatori” e “obblighi amministrativi”:

- a) gli obblighi regolatori sono azioni o condotte di cittadini e/o imprese e/o Pubbliche Amministrazioni che una norma richiede di compiere o evitare, per finalità di interesse pubblico;
- b) gli obblighi amministrativi consistono nel reperimento, produzione, conservazione ed invio delle informazioni riguardanti azioni e condotte di cittadini e/o imprese, che una norma richiede di fornire alla Pubblica Amministrazione o ad altri soggetti terzi.

Per ciascuno dei temi esaminati, l’impatto delle opzioni regolatorie viene valutato a livello qualitativo rispetto allo *status quo*, mediante una scala di valori da 0 (impatto nullo) a +++ (impatto forte), distinguendo fra le seguenti tipologie di soggetti: Utenza dei servizi TPL su strada, Ente affidante, Impresa affidataria. Nel “Confronto tra le opzioni” non si evidenzia lo *status quo*, che è sottostante, al quale è assegnato per ogni tipologia di soggetto il valore “0”⁶².

E.1 Estensione dell’ambito di applicazione della regolazione alle proroghe ex art. 4(4) regolamento (CE) n. 1370/2007 (Misura 1(8))

I CdS vengono affidati sulla base di un rapporto giuridico (concessione, appalto, etc.) che ha una determinata durata nel rispetto dei limiti fissati dal regolamento (CE) n. 1370/2007 in maniera differenziata a seconda della tipologia di servizio: per i servizi di trasporto con autobus essa non può superare 10 anni; per i servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia o altri modi di trasporto su rotaia essa non può essere superiore ai 15 anni; in caso di servizi misti, se i servizi per ferrovia (o altri modi di trasporto su rotaia) rappresentano oltre il 50% del valore complessivo, la durata può essere portata fino ad un massimo di 15 anni⁶³. Lo stesso regolamento prevede la possibilità di prorogare la durata fino alla metà del periodo di validità contrattuale *“se l’operatore del servizio pubblico fornisce beni di entità significativa in rapporto all’insieme dei beni necessari per la fornitura dei servizi di trasporto di passeggeri oggetto del contratto di servizio pubblico e prevalentemente finalizzati ai servizi di trasporto di passeggeri previsti dal contratto”* (art. 4(4), regolamento (CE) n. 1370/2007).

È importante chiarire l’estensione dell’ambito di applicazione della regolazione ART in particolare con riferimento alle proroghe dei CdS.

Opzione (R)

L’intervento di regolazione prevedeva alla Misura 1(8) che:

“In caso di proroga di un CdS ai sensi dell’articolo 4, par. 4, del regolamento (CE) 1370/2007, l’EA tiene conto delle evoluzioni normative e regolatorie intervenute nel settore del TPL, adottando le disposizioni che costituiscono condizioni più favorevoli per la gestione del servizio oggetto di affidamento, con riferimento a:

- a) *l’allocazione dei rischi e la relativa matrice di riferimento (Misura 13, Annesso 4);*
- b) *la predisposizione di un PEF per il periodo di affidamento interessato (Misura 15, Annesso 5), oggetto di verifica periodica dell’equilibrio economico-finanziario del CdS (Misura 26);*

⁶² In taluni casi si è dovuti intervenire “rettificando” la valutazione effettuata nello Schema di AIR per consentire l’apprezzamento della variazione sugli effetti attesi discendente dalle modifiche operate sulle misure dello Schema di atto di regolazione. È il caso del livello degli benefici incrementali attesi in § E.1 che per l’Opzione (R) è passato da “+++” a “++” in modo da far emergere il miglioramento dell’indicatore, in ragione degli interventi post consultazione operati sulla misura concernente l’ambito di applicazione (Misura 1(7)).

⁶³ Rif. art. 4(3), [regolamento \(CE\) n. 1370/2007](#); nei paragrafi che seguono sono indicate le possibili eccezioni.

- c) *l'individuazione di specifici obiettivi di efficacia ed efficienza (Misura 16, Annesso 7), oggetto di adeguato monitoraggio e rendicontazione (Misura 25), e la predisposizione del correlato PAD. Ai fini di garantire adeguate condizioni di trasparenza, gli atti amministrativi relativi alla proroga del CdS sono pubblicati sul sito web istituzionale dell'EA e trasmessi contestualmente all'Autorità."*

Con tale opzione, si era inteso ampliare il perimetro dell'ambito di applicazione della regolazione, dal momento che, come è stato rilevato nella Sezione D, sia nel comparto dei servizi TPL su strada che in quello ferroviario, il ricorso alla proroga rappresenta una modalità molto diffusa. È da considerarsi inoltre che l'istituto della proroga potrebbe addirittura farsi più frequente nei prossimi anni in ragione degli investimenti per il rinnovo del parco rotabile previsti dal PNRR e da altre fonti di incentivazione pubblica. Secondo i dati dell'Osservatorio TPL, l'89% dei CdS per i servizi TPL su strada, vigenti nel 2021 e ricadenti sopra la soglia dei 50 mgli veicoli-km, andrebbe in scadenza entro fine 2024 (in termini di veicoli-km pari al 79% del totale), percentuale che consente di stimare gli impatti attesi di livello significativo.

Opzione (F)

L'Opzione (F) non si discosta sostanzialmente da quella andata in consultazione, essa tuttavia prevede che l'adeguamento del CdS a "condizioni più favorevoli" (in tema di matrice dei rischi, PEF e obiettivi di efficacia ed efficienza) venga concordato tra Ente affidante e Impresa affidataria, e che gli atti amministrativi che dispongono la proroga del CdS siano pubblicati nel dovuto rispetto dell'eventuale natura riservata delle informazioni commerciali/industriali dell'IA, nonché di quanto disposto dai provvedimenti approvati dall'ANAC in materia di trasparenza, ove applicabili.

Confronto tra le Opzioni

	Opzione (R)		Opzione (F)	
	Benefici	Oneri	Benefici	Oneri
Utenti	++	0	++	0
IA	++	+	+++	+
EA	++	+	++	+

Legenda impatto: 0 invariato; + lieve; ++ moderato; +++ forte

Entrambe le opzioni sono associate a benefici incrementali per tutti gli indicatori, in particolare in termini di "efficacia ed efficienza" e "trasparenza" del quadro regolatorio, e nel complesso, valutati tutti i soggetti interessati, di intensità "forte". (Rif. Tavola 9)

Si ritiene che le modifiche apportate nell'Opzione (F) chiariscano meglio il punto della misura interessata, tesa a far conseguire i maggiori benefici associati al nuovo quadro regolatorio ai soggetti interessati (EA, IA e Utenti) già nell'ambito dei contratti vigenti. In particolare, la previsione di applicazione "concertata" tra EA e IA agevola l'applicazione delle nuove disposizioni, meglio tutelando l'equilibrio economico dell'Impresa affidataria e quindi aumentano l'"efficacia ed efficienza" dell'intervento. Le modifiche apportate in tema di trasparenza (coordinamento con disposizioni ANAC e tutela della riservatezza) paiono portare a una diminuzione degli oneri in capo all'EA in quanto chiariscono il quadro univoco di adempimenti, ossia il pieno soddisfacimento della regolazione dell'Autorità tramite le disposizioni applicabili già previste dall'ANAC,

senza alcun aggravio amministrativo, salvo la trasmissione ad ART di atti/documenti già soggetti a obbligo di pubblicazione (eventualmente anche solo mediante i relativi *link* di riferimento).

Pertanto, i benefici attesi con l'Opzione (R) aumentano, in virtù dell'applicazione delle misure anche ai CdS oggetto di proroga ex art. 4(4), regolamento (CE) 1370/2007 in quanto nell'Opzione (F) è maggiormente tutelato l'equilibrio economico-finanziario dell'IA.

L'opzione preferita è quindi rappresentata dall'Opzione (F).

E.2 Contenuto della Relazione di Affidamento (Misura 2(2) e correlati Annessi 8)

Gli EA operano nell'interesse pubblico nella scelta dell'affidamento e nell'espletamento delle relative procedure. Tale risultato è maggiormente presidiato dall'introduzione di un adeguato livello di trasparenza sull'attività svolta dall'Ente che si sviluppa già a partire dalla consultazione con i soggetti interessati (GU e imprese TPL, utenti/associazioni, fornitori beni, operatori *web*, Enti locali/territoriali) fino alla pubblicazione del CdS stipulato. In tal senso, la Relazione di Affidamento prevista nella regolazione ART, ex delibera n. 154/2019, è un utile strumento, che potrebbe essere potenziato.

Opzione (R)

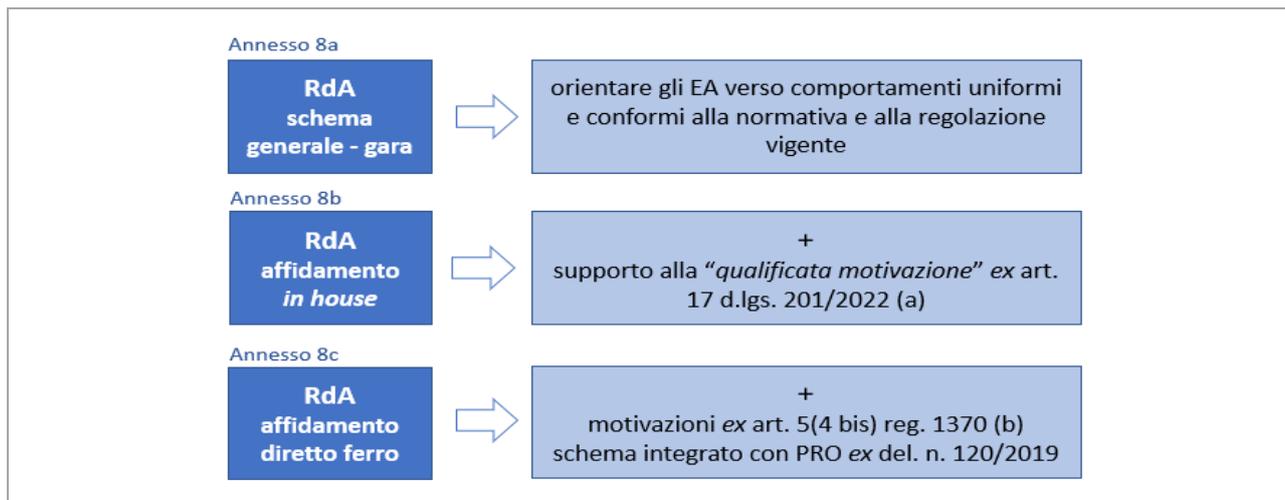
L'atto di regolazione adottato con la delibera n. 154/2019 pur prevedendo la RdA non ne fornisce uno schema predefinito, e come visto nella Sezione B, ciò ha prodotto risultati insoddisfacenti sotto il profilo della completezza e omogeneità delle stesse RdA trasmesse all'Autorità. Nella pratica, questo ha aggravato l'attività di monitoraggio effettuata da ART, allungando la tempistica delle procedure di affidamento.

L'opzione prevede, per ovviare a tale criticità, **tre schemi tipo** per le diverse tipologie di affidamento: (i) con gara; (ii) *in house*; (iii) diretto. Ciascuno schema indica nel dettaglio i contenuti della RdA, tra cui: inquadramento dei servizi oggetto di affidamento; disciplina dei beni strumentali; esiti della procedura di consultazione; disciplina del personale preposto all'erogazione del servizio; obiettivi del CdS; PEF simulato; Piano di Accesso al Dato; allocazione dei rischi; ogni RdA comprende la matrice dei rischi, gli schemi di PEF e gli obiettivi di qualità, efficienza ed efficacia.

Sulla RdA, l'Autorità si riserva di esprimere le proprie osservazioni, entro 60 gg, che rende pubbliche sul proprio sito *web* istituzionale.

Nella figura sottostante sono illustrate le principali differenze nei contenuti tra le diverse RdA.

Figura 21. Confronto sui contenuti delle RdA per tipologia di affidamento



(a) Incluso il coordinamento con lo [schema tipo ANAC](#) e con attività AGCM.

(b) Incluso il coordinamento con la [Comunicazione interpretativa Commissione europea 2023/C 222/01](#).

Opzione (F)

Come l’Opzione (R), con alcune modifiche volte a rendere il contenuto della RdA maggiormente informativo. In particolare, come suggerito da un soggetto interveniente nella consultazione, è stato precisato per tutte le tipologie di affidamenti che nella RdA è necessario riportare, sinteticamente, il contenuto della Relazione ex art. 14 del d.lgs. 201/2022 (ove prevista) e in particolare, per gli affidamenti *in house*, deve essere riportata la motivazione sottostante, riferibile anche in termini di miglioramento *“rispetto alle condizioni minime di qualità e ai KPI quali-quantitativi stabiliti dall’ART”*. L’intervento di modifica degli schemi-tipo di RdA è stato inoltre volto a meglio specificare, ove ritenuto opportuno, l’ambito applicativo del d.lgs. 201/2022 e dei relativi adempimenti correlati alla RdA stessa (*supra*), che è limitato ai servizi di trasporto pubblico di competenza degli enti locali, restando quindi esclusi quelli di competenza regionale e, in particolare, i servizi di trasporto ferroviario.

Confronto tra le Opzioni

	Opzione (R)		Opzione (F)	
	Benefici	Oneri	Benefici	Oneri
Utenti	+++	0	+++	0
IA	++	0	+++	0
EA	+	+	+	+

Legenda impatto: 0 invariato; + lieve; ++ moderato; +++ forte

Le modifiche operate nell’Opzione (F) appaiono volte, in particolare, a rendere ulteriormente più “trasparenti” le ragioni delle scelte operate dall’EA in tema di affidamento come riportate nella RdA, anche in coordinamento con le altre “relazioni” previste dal d.lgs. 201/2022, e quindi risultano idonee a conseguire

un livello considerato “forte” per tutti gli indicatori. A parità di oneri incrementali⁶⁴, aumentando il grado di “trasparenza” sulle procedure di affidamento, si attendono benefici incrementali a vantaggio degli Utenti ma in particolar modo dei nuovi operatori interessati a competere per l’entrata sul mercato (qui genericamente rientranti tra i soggetti destinatari indicati come “IA”). L’opzione preferita è dunque rappresentata dall’Opzione (F).

E.3 Meccanismi incentivanti (Misura 26; Annesso 4 – matrice dei rischi)

Secondo quanto previsto dalla normativa nazionale e comunitaria, i corrispettivi garantiti dall’Ente affidante nell’ambito di un contratto di servizio non devono produrre sovra-compensazioni a favore dell’impresa affidataria. Questo comporta la valutazione dello scostamento dei margini realizzati a consuntivo rispetto a quanto previsto, ex ante, dal Piano economico-finanziario e il suo trattamento dal punto di vista regolatorio. Nel caso di scostamento positivo si parla di sovra-compensazione, mentre nel caso di scostamento negativo si ha una sotto-compensazione.

Opzione (R)

Alla fine di ogni periodo regolatorio, nel caso di sovra-compensazione si procede al recupero del montante nel successivo periodo regolatorio, dedotta una premialità per l’IA nel caso in cui la sovra-compensazione sia in relazione ad una variazione di una posta che la matrice dei rischi alloca alla stessa IA. Ad esempio, se la domanda è stata sottostimata⁶⁵, i ricavi da traffico superiori a quanto previsto possono originare una sovra-compensazione. Questa, decurtata una parte “premiata” per l’Impresa affidataria, viene portata a diminuzione dei corrispettivi nel periodo regolatorio a seguire. Ancora, se i costi operativi sono inferiori a quelli da PEF per un maggiore efficientamento da parte dell’impresa, una parte della sovra-compensazione resta nella disponibilità della stessa, mentre la parte restante incide abbassando le compensazioni previste nel periodo regolatorio successivo.

Nel caso, invece, si registri una sotto-compensazione correlata ad una posta per la quale la matrice dei rischi non prevede l’accollo alla IA, l’EA procede all’erogazione delle somme dovute e, con riguardo al periodo regolatorio successivo, dispone, alternativamente: (i) l’erogazione delle maggiori somme; (ii) la ridefinizione del perimetro dei servizi/delle tariffe. In ogni caso, è esclusa l’estensione della durata del CdS.

Opzione (F)

Come l’Opzione (R), con modifiche alla matrice dei rischi che sostanzialmente determinano uno spostamento di taluni rischi dall’IA all’EA, e precisamente in relazione alle seguenti tipologie di rischi: (i) modifiche legislative (es. fiscali, ambientali, tariffarie) o regolatorie (es. condizioni minime di qualità); (ii) cause di forza maggiore (incluse situazioni di emergenza sanitaria). Inoltre, è specificato che nella matrice dei rischi dovranno essere specificate le eventuali soglie di mitigazione dei rischi (v. Misura 13(4 e 6)).

⁶⁴ Gli oneri incrementali si registrano solo per gli EA che devono predisporre la RdA e attendere 60 gg per le eventuali osservazioni di ART (invece dei 45 gg attualmente previsti). Tuttavia, tali oneri sono considerati comunque lievi in virtù della definizione, da parte dell’Autorità, degli schemi standard da seguire per la predisposizione della RdA.

⁶⁵ Si veda l’allegato 4 – Matrice dei rischi e il trattamento del rischio inerente alla domanda, posto in capo all’IA.

Confronto tra le Opzioni

	Opzione (R)		Opzione (F)	
	Benefici	Oneri	Benefici	Oneri
Utenti	++	0	++	0
IA	+	0	++	0
EA	++	0	+	0

Legenda impatto: 0 invariato; + lieve; ++ moderato; +++ forte

Rispetto alla valutazione già effettuata per lo Schema di AIR riguardante l'Opzione (R), nell'Opzione (F) le modifiche introdotte appaiono idonee ad aumentare i benefici incrementali in capo alle IA per effetto della più elevata "efficacia ed efficienza" della regolazione, in particolare nel garantire un equilibrio economico-finanziario delle gestioni degli operatori di TPL, nonché "trasparenza" nelle procedure, andando a regolare più efficacemente un elemento cruciale del CdS come la matrice dei rischi. Il trasferimento dei rischi in capo all'EA produce per quest'ultimo una diminuzione dei benefici incrementali se comparati con quelli dell'Opzione (R). L'Opzione (F) tesa ad assicurare benefici incrementali di natura "forte" in termini di "trasparenza" ed "efficacia ed efficienza" del quadro regolatorio è preferita in quanto garantisce una distribuzione più equilibrata dei benefici tra i soggetti destinatari della regolazione rispetto all'Opzione (R).

E.4 Misure per la trasparenza delle procedure di affidamento

La scelta della procedura di affidamento è molto rilevante in quanto determina il ricorso al mercato o meno. Infatti, nel caso di gara la concorrenza è tutelata attraverso il confronto competitivo tra gli operatori interessati allo svolgimento dei servizi (c.d. concorrenza per il mercato). A tal fine, è importante che tutte le informazioni per una partecipazione informata sia dell'Utenza che delle imprese interessate alle procedure di affidamento siano disponibili.

Opzione (R)

Al fine di incrementare il livello di trasparenza delle procedure, si sono operate più modifiche all'atto di regolazione adottato con delibera n. 154/2019, tre la quali le più rilevanti si ritengono essere le seguenti⁶⁶:

- Misura 6 – *Beni strumentali acquisiti tramite finanziamento pubblico*, laddove è precisato il trattamento del valore dei beni in caso di partecipazione parziale all'investimento da parte del soggetto pubblico;
- Misura 12 – *Obblighi di contabilità regolatoria e separazione contabile per il TPL su strada*, dove è stabilito che l'elenco del personale in servizio debba riguardare quello relativo al 31 dicembre dell'anno precedente la scadenza del CdS.

⁶⁶ Per una puntuale identificazione delle misure regolatorie volte ad incentivare la trasparenza delle procedure di affidamento, si rinvia alla Relazione istruttoria (pp. 7-9), dove sono ulteriormente esaminate le relazioni tra obbligazioni, di competenza ANAC, inerenti la trasparenza negli affidamenti dei servizi pubblici locali e quelle riferibili agli interventi di ART.

Opzione (F)

L'Opzione (F) riprende il contenuto dell'Opzione (R) con qualche modifica relativa agli interventi relativi alla Misura 6, in particolare:

- Misura 6 : introduzione di ulteriori elementi di “trasparenza” in merito al vincolo di destinazione dei beni strumentali acquisiti tramite finanziamento pubblico nell’ambito del CdS, che ora permane indipendentemente dalla rilevanza della quota di contribuzione dell’EA (fatti salvi diversi accordi tra le parti); sono altresì meglio precisate le conseguenze derivanti da finanziamento pubblico di interventi di miglioramento, nonché stabilito l’obbligo di precisare la destinazione degli eventuali ricavi derivanti dalla cessione dei beni strumentali decaduto il vincolo di destinazione.

Confronto tra le Opzioni

	Opzione (R)		Opzione (F)	
	Benefici	Oneri	Benefici	Oneri
Utenti	++	0	++	0
IA	+++	+	+++	+
EA	++	0	+++	0

Legenda impatto: 0 invariato; + lieve; ++ moderato; +++ forte

Entrambe le opzioni appaiono suscettibili di apportare maggiore “trasparenza” sulle procedure di affidamento nonché sui rapporti contrattuali emergenti in esito alla loro conclusione, con benefici incrementali sia per gli EA che per le IA e, in definitiva, anche per l’Utenza.

Le modifiche apportate a valle della consultazione portano ad un miglioramento dell’ “efficacia ed efficienza” del quadro regolatorio applicabile alle procedure di affidamento, in quanto viene chiarito il trattamento dei beni strumentali oggetto di finanziamento pubblico nell’ambito del CdS, con benefici per tutti i soggetti interessati, con riferimento sia all’individuazione dei vincoli di destinazione d’uso, e relativa durata (anche in caso d’interventi di miglioramento di beni esistenti), sia alla gestione dei ricavi derivanti dalla vendita degli asset interessati, una volta decaduto il vincolo.

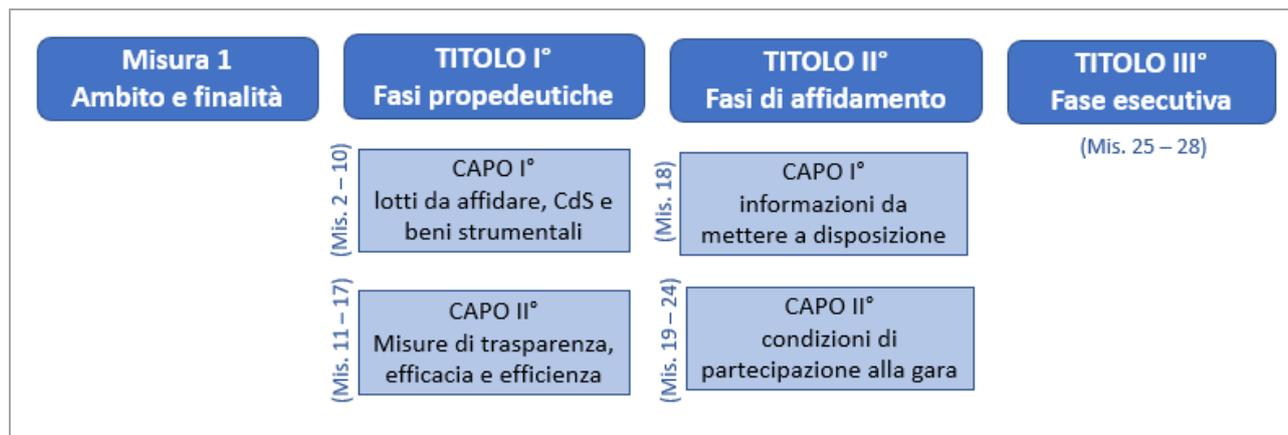
Pertanto, l’opzione regolatoria scelta è risultata l’Opzione (F), alla quale sono associati effetti attesi per gli indicatori “trasparenza” ed “efficacia ed efficienza” di livello “forte”.

F. IDENTIFICAZIONE DELL'OPZIONE PREFERITA

In questa sezione sono illustrati gli effetti complessivi attesi oggetto di valutazione di impatto in questo documento inerenti all'intervento regolatorio recante la "Revisione della delibera n. 154/2019 in adeguamento alle disposizioni del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201".

L'intervento non altera la struttura dell'Allegato A della delibera n. 154/2019, che viene riprodotto nella figura che segue.

Figura 22. Struttura dell'intervento regolatorio



Per le motivazioni già espresse nella Sezione E, alla quale si rinvia, l'analisi di impatto è stata effettuata su un numero limitato di misure e correlati Annessi, e precisamente: Misura 1(8) disciplinante l'*Estensione dell'ambito di applicazione della regolazione alle proroghe ex art. 4(4), regolamento (CE) n. 1370/2007*; Misura 2(2) e correlati Annessi 8, in tema di *Contenuto della Relazione di Affidamento*; Misura 26(4) (e Annesso 4), in tema di *Meccanismi incentivanti*; Misure 6 e 12 in tema di *Trasparenza delle procedure di affidamento*.

La valutazione di impatto della regolazione, riferita allo *status quo*, viene effettuata utilizzando il quadro sinottico nella tabella seguente, in cui sono riportati i benefici e i costi attesi sulla base delle valutazioni svolte nella Sezione E in cui sono individuati i benefici e gli oneri incrementali dell'opzione regolatoria finale adottata.

Per la valutazione di impatto della regolazione in argomento, sono stati ritenuti rilevanti gli elementi appresso:

- **Efficacia ed Efficienza** del quadro regolatorio ART;
- **Qualità dei servizi TPL** per l'Utenza;
- **Trasparenza** delle procedure di affidamento dei servizi.

L'impatto generato dalle misure su ciascuno di questi *driver* è riscontrato a livello qualitativo, mediante una sequenza di segni +, modulata in base all'intensità dell'effetto determinato.

Tavola 9. Valutazione complessiva dell'impatto dell'intervento di regolazione

Temi regolatori	Benefici			Oneri
	Efficacia ed Efficienza	Qualità dei servizi TPL	Trasparenza	
Estensione dell'ambito di applicazione delle misure di regolazione (F)	+++	++	+++	+
Estensione dell'ambito di applicazione delle misure di regolazione (R)	++(a)	++	++	+
Contenuto della RdA (F)	+++	+++	+++	+
Contenuto della RdA (R)	+++	++	++	+
Meccanismi incentivanti (F)	+++	++	+++	0
Meccanismi incentivanti (R)	++	++	++	0
Misure per la trasparenza delle procedure di affidamento (F)	+++	++	+++	+
Misure per la trasparenza delle procedure di affidamento (R)	++	++	+++	+

Legenda impatto: 0 invariato; + lieve; ++ medio; +++ forte

(a) La valutazione è stata modificata (da “+++” a “++”) per meglio evidenziare l'effetto sull'indicatore operato a valle della consultazione con la modifica della misura interessata.

Torino, 15 maggio 2024

Il Dirigente dell'Ufficio Analisi del funzionamento dei mercati
e impatto della regolazione
Cinzia Rovesti

*(documento firmato digitalmente
ai sensi del d.lgs. n. 82/2005 s.m.i.)*

ANNESSO 1: TARIFFE TPL SU STRADA – CITTÀ CAPOLUOGO DI REGIONE/PROVINCIA AUTONOMA

Regione-Provincia autonoma /Città/Impresa affidataria	Biglietto corsa semplice [€]		Modi di trasporto utilizzabili				Biglietto orario Integrato (BI)			Modi di trasporto integrati				Abbonamento mensile integrato/non integrato (a)		Info aggiuntive/altro abbonamento mensile integrato
	Costo (BO) [€]	Durata [minuti]	Bus	Tram	Metropolitana	Altro	Costo (BI) [€]	Tipologia tariffa (BI)	Durata [minuti]	Bus	Tram	Metropolitana	Altro	Costo [€]	Tipologia tariffa abbonamento	
Piemonte Torino • GTT S.p.a.	2,0	100	■	■	■		3,7	Urbana + prima cintura	100	■	■	■	Ferrovia (Trenitalia S.p.a.)	38,0	Urbana	Tipologia tariffa urbana + prima cintura: € 41,50
Valle d'Aosta / Vallée d'Aoste Aosta • SVAP S.r.l.	Rinnovo del sistema di bigliettazione - Tariffazione gratuita in fase di transizione fino al 12 novembre 2023															
Liguria Genova • AMT Genova S.p.a.	1,5	100	■		■	Filobus	1,6	Urbana	100	■		■	Filobus + Ferrovia (Trenitalia S.p.a.)	46,0	Urbana	
Lombardia Milano • ATM S.p.a.							2,2	Urbana + prima cintura	90	■	■	■	Filobus + Ferrovia (Trenord S.r.l.)	39,0	Urbana	Tipologia tariffa urbana + prima cintura: € 50,00
Provincia autonoma di Trento Trento • Trentino Trasporti S.p.a.							1,5	Urbana + prima cintura	120	■			Ferrovia; Funivia (solo per i residenti in provincia)	32,8	Urbana + prima cintura	
Provincia autonoma di Bolzano Bolzano • SASA S.p.a. • SAD S.p.a.	Sistema integrato per la provincia di Bolzano denominato "altoadigemobilità", con tariffa di viaggio - <i>inter alia</i> - su base chilometrica. Tutti i viaggi urbani su autobus entro 60 minuti vengono conteggiati come un'unica corsa (biglietto € 1,50). Ticketing del trasporto pubblico gestito su: https://www.suedtirolmobil.info/it/ticket/sistema-tariffario-e-convalida-dei-biglietti/area-del-trasporto-integrato-altoadigemobilita															

Regione-Provincia autonoma /Città/Impresa affidataria	Biglietto corsa semplice [€]		Modi di trasporto utilizzabili				Biglietto orario Integrato (BI)			Modi di trasporto integrati				Abbonamento mensile integrato/non integrato (a)		Info aggiuntive/altro abbonamento mensile integrato
	Costo (BO) [€]	Durata [minuti]	Bus	Tram	Metropolitana	Altro	Costo (BI) [€]	Tipologia tariffa (BI)	Durata [minuti]	Bus	Tram	Metropolitana	Altro	Costo [€]	Tipologia tariffa abbonamento	
Veneto Venezia • AVM S.p.a. e ACTV S.p.a. • La Linea S.p.a. • Alilaguna S.p.a.	Caratteristiche non confrontabili con gli altri capoluoghi di regione/provincia autonoma															
Friuli-Venezia Giulia Trieste • TPL FVG Scarl	1,7	75	■	■										36,6	Urbana (a)	
Emilia-Romagna Bologna • TBP Scarl (Società soggetta a direzione e coordinamento di TPER S.p.a.)	1,5	75	■			Filobus	1,8	Urbana + prima cintura	75	■			Ferrovia (Trenitalia TPER Scarl e TPER)	36,0	Urbana a + prima cintura	
Toscana Firenze • Autolinee Toscane S.p.a. • Gestione ed Esercizio del Sistema Tranviario (GEST) S.p.a.							1,7	Urbana + prima cintura	90	■	■		Ferrovia (Trenitalia S.p.a.)	38,7	Urbana + prima cintura	
Umbria Perugia • Busitalia • Minimetrorò S.p.a.							1,5	Urbana + prima cintura	70	■			Ferrovia (Busitalia e Trenitalia S.p.a.) + Minimetrorò S.p.a. + Telebus e BUXI (ACAP)	55,0	Urbana + prima cintura	

Regione-Provincia autonoma /Città/Impresa affidataria	Biglietto corsa semplice [€]		Modi di trasporto utilizzabili				Biglietto orario Integrato (BI)			Modi di trasporto integrati				Abbonamento mensile integrato/non integrato (a)		Info aggiuntive/altro abbonamento mensile integrato
	Costo (BO) [€]	Durata [minuti]	Bus	Tram	Metropolitana	Altro	Costo (BI) [€]	Tipologia tariffa (BI)	Durata [minuti]	Bus	Tram	Metropolitana	Altro	Costo [€]	Tipologia tariffa abbonamento	
Marche Ancona • ATMA S.c.p.a. (tramite Conerobus S.p.a.)	1,5	100	■			Filobus								35,0	Urbana (a)	
Lazio Roma • ATAC S.p.a. • Roma TPL S.c.a.r.l.							1,5	Urbana + prima cintura	100	■	■	■	Autobus (Cotral S.p.a. - percorso urbano) + Ferrovia (Trenitalia S.p.a.) + Filobus	35,0	Urbana	Tipologia tariffa urbana + prima cintura: € 59,50
Abruzzo L'Aquila • AMA S.p.a.	1,2	120	■											32,0	Urbana (a)	
Molise Campobasso • SEAC S.r.l.	0,6	1,2	120	■										25,1	Urbana (a)	
Campania Napoli • ANM S.p.a.	1,3			■	■	■	1,8	Urbana	90	■	■	■	Funicolare + Filobus + Ferrovia (EAV S.r.l. e Trenitalia S.p.a.)	42,0	Urbana	Tipologia tariffa urbana + prima cintura: € 50,00
Puglia Bari • AMTAB S.p.a.	1,0	1,2	90	■										35,0	Urbana (a)	
Basilicata Potenza • BusMiccolis S.p.a.	1,0			■										25,0	Urbana + prima cintura (a)	Incluso utilizzo scale mobili
Calabria Catanzaro • AMC S.p.a.	1,5	90	■											41,0	Urbana (a)	

Regione-Provincia autonoma /Città/Impresa affidataria	Biglietto corsa semplice [€]		Modi di trasporto utilizzabili				Biglietto orario Integrato (BI)			Modi di trasporto integrati				Abbonamento mensile integrato/non integrato (a)		Info aggiuntive/altro abbonamento mensile integrato
	Costo (BO) [€]	Durata [minuti]	Bus	Tram	Metropolitana	Altro	Costo (BI) [€]	Tipologia tariffa (BI)	Durata [minuti]	Bus	Tram	Metropolitana	Altro	Costo [€]	Tipologia tariffa abbonamento	
Sicilia Palermo • AMAT S.p.a.	1,4	90	■	■										32,0	Urbana + prima cintura (a)	
Sardegna Cagliari • CTM S.p.a.	1,3	90	■			Filobus	2,0	Urbana + prima cintura	120	■		Filobus + Metrotranvia (ARST S.p.a.)	34,5	Urbana + prima cintura	Tipologia tariffa urbana + prima cintura (incluso ferrovia - Trenitalia S.p.a.): € 70,00	
• ARST S.p.a.	1,3	90				Metrotranvia										

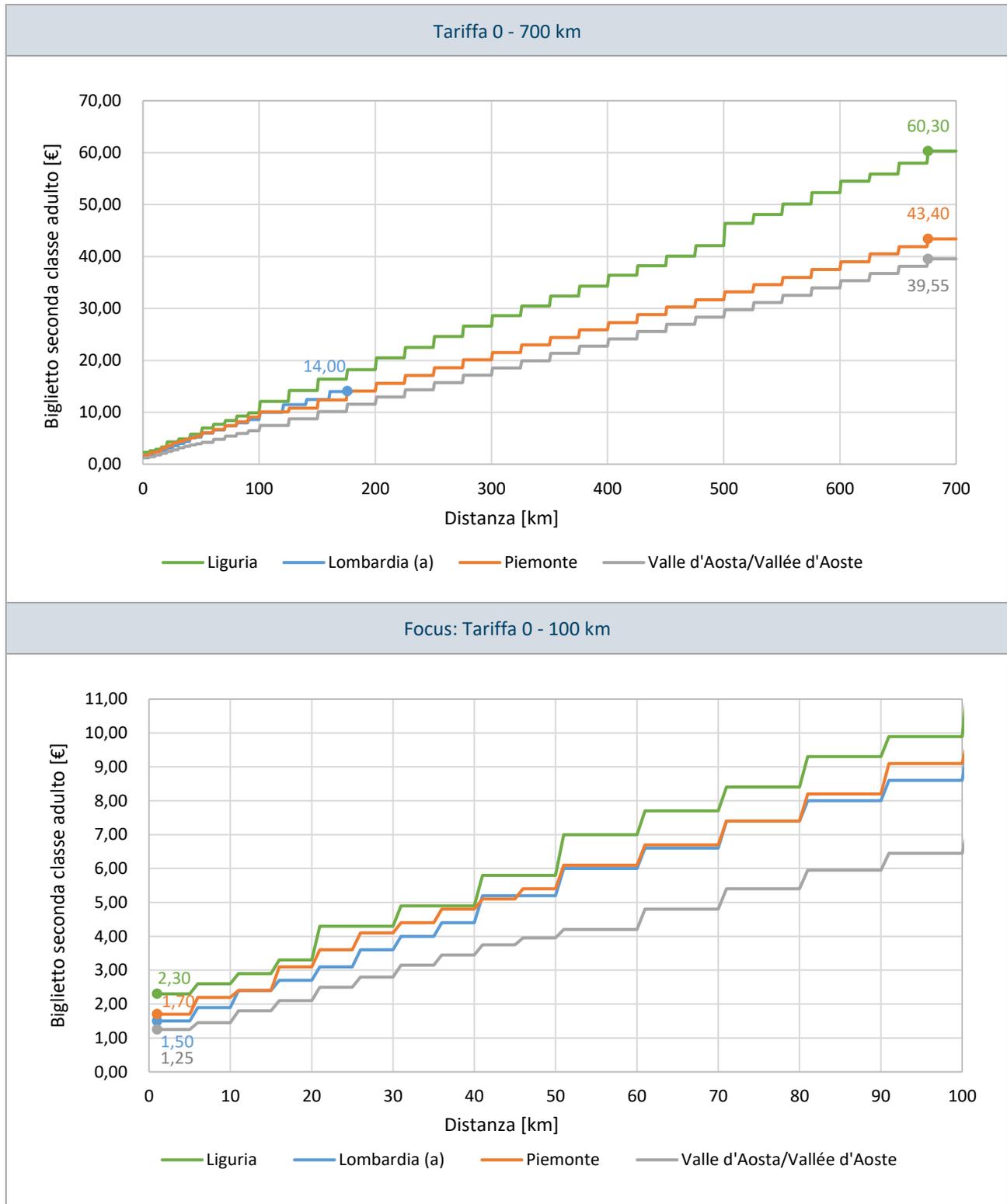
Fonte: elaborazione ART su dati Imprese disponibili sul proprio sito web (consultati a ottobre 2023)

(a) In giallo tipologia di abbonamento mensile non integrato.

ANNESSO 2: TARIFFE TPL SU FERROVIA

Figura A 1. Costo biglietto seconda classe adulto nelle regioni del Nord-ovest

Anno 2023

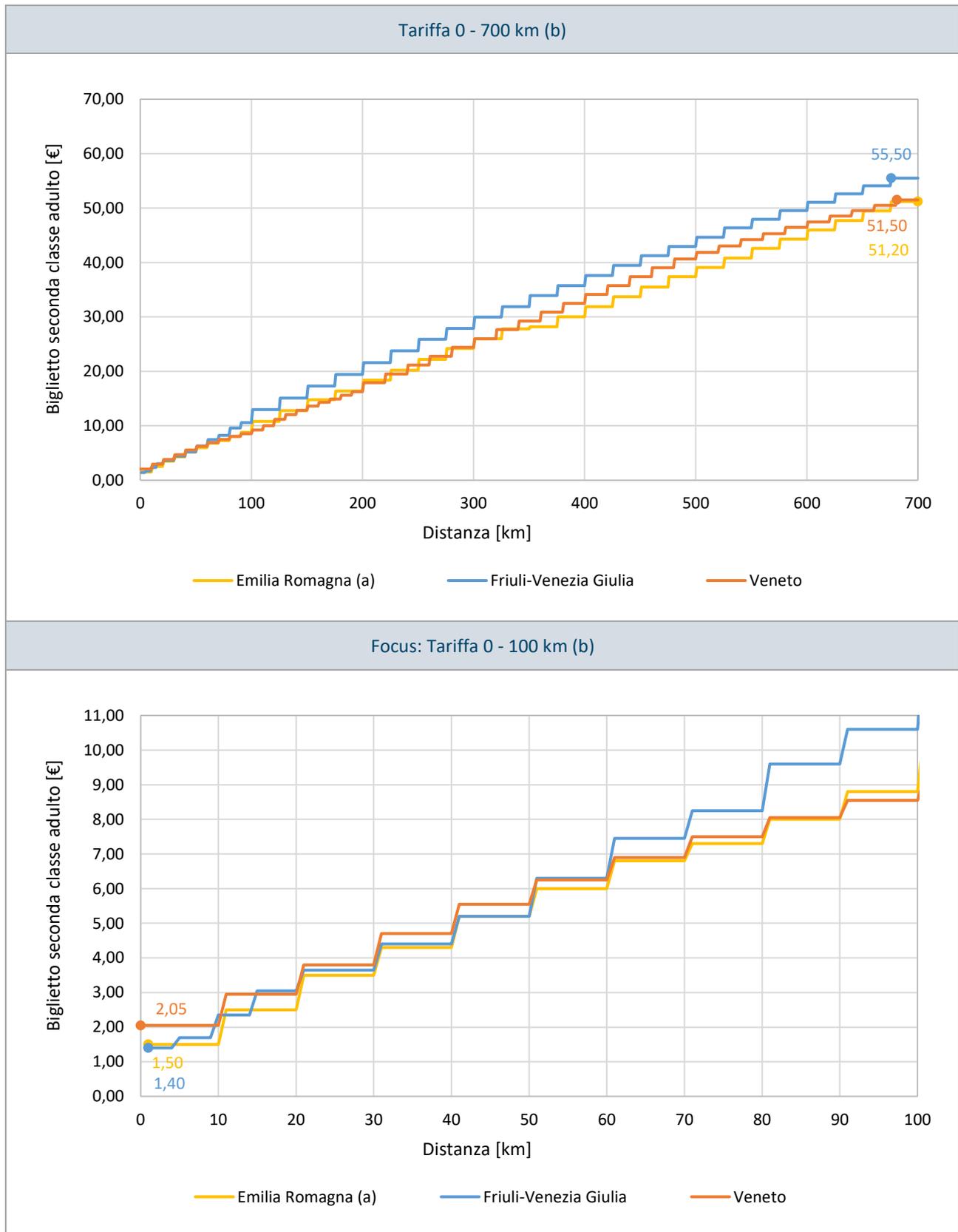


Fonte: elaborazione ART su dati Trenitalia S.p.a. presenti sul proprio sito web

(a) Elaborazione su dati Trenord S.r.l. La tariffa di viaggio è prevista fino a 180 km.

Figura A 2. Costo biglietto seconda classe adulto nelle regioni del Nord-est

Anno 2023



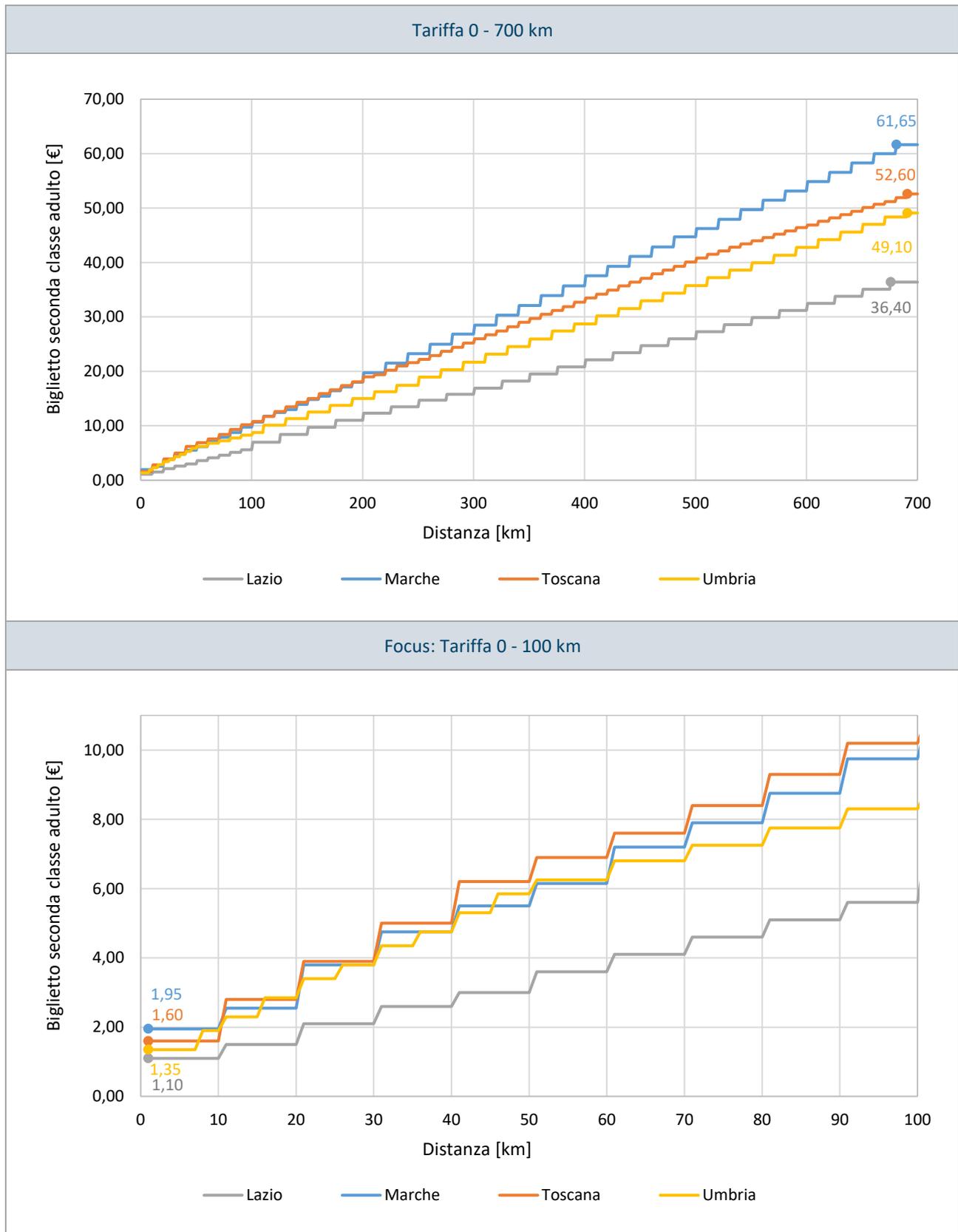
Fonte: elaborazione ART su dati Trenitalia S.p.a. presenti sul proprio sito web

(a) Elaborazione su dati Trenitalia TPER S.c.a.r.l.

(b) L'analisi non include le Province autonome di Bolzano e Trento.

Figura A 3. Costo biglietto seconda classe adulto nelle regioni del Centro

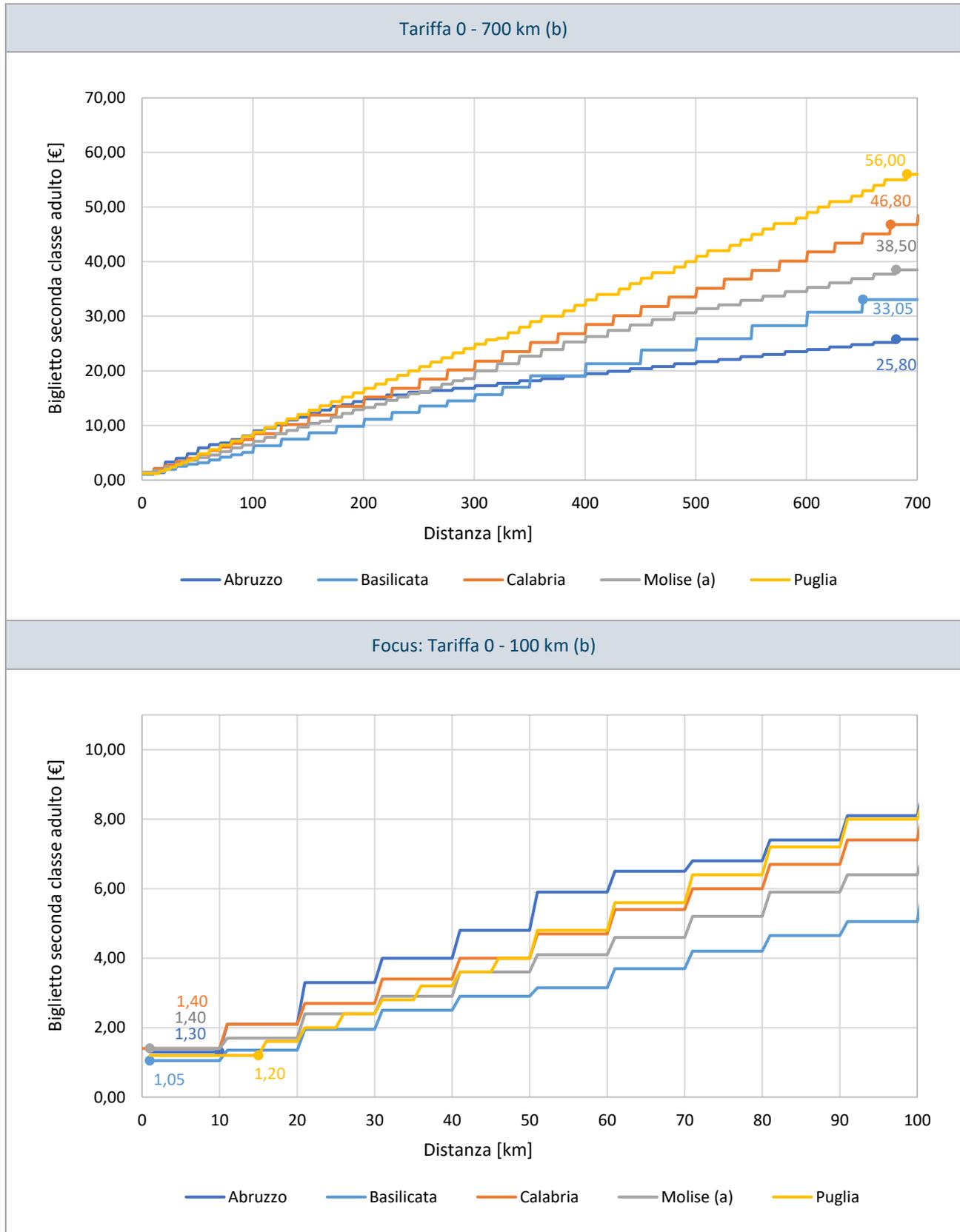
Anno 2023



Fonte: elaborazione ART su dati Trenitalia S.p.a. presenti sul proprio sito web

Figura A 4. Costo biglietto seconda classe adulto nelle regioni del Sud

Anno 2023



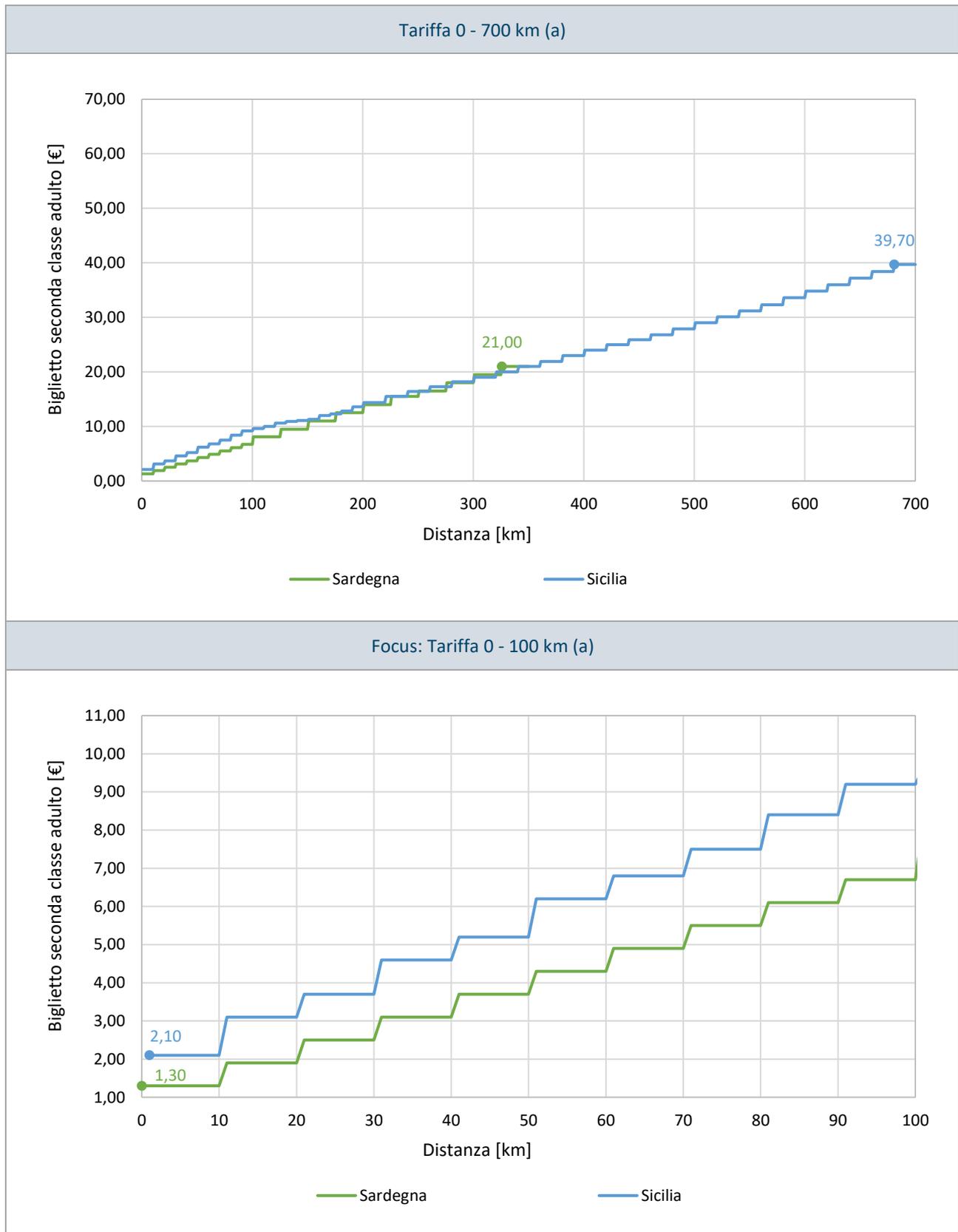
Fonte: elaborazione ART su dati Trenitalia S.p.a. presenti sul proprio sito web

(a) Tariffa valida dal 2022.

(b) L'analisi non include la Regione Campania.

Figura A 5. Costo biglietto seconda classe adulto nelle regioni delle Isole

Anno 2023



Fonte: elaborazione ART su dati Trenitalia S.p.a. presenti sul proprio sito web

(a) La tariffa di viaggio è prevista fino a 350 km.



Via Nizza 230 – 10126 Torino
www.autorita-trasporti.it