



ASSETTI ORGANIZZATIVO- GESTIONALI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE REPORT RILEVAZIONE

ABRUZZO

Indice

HIGHLIGHTS	5
1. IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE IN ABRUZZO	7
1.1. OFFERTA DI MOBILITÀ	7
1.2. DOMANDA DI MOBILITÀ	8
1.3. AREE A DOMANDA DEBOLE	9
1.4. RISORSE IN CONTO ESERCIZIO	10
1.5. RISORSE IN CONTO CAPITALE	12
2. ASSETTI ORGANIZZATIVI	16
2.1. GOVERNANCE ISTITUZIONALE	16
2.2. ATTORI ISTITUZIONALI E RELATIVE COMPETENZE	17
2.3. IL SISTEMA DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE	18
3. ANALISI DEGLI AFFIDAMENTI	20
3.1. QUADRO COMPLESSIVO DELLA RILEVAZIONE	20
3.2. MODALITÀ DI AFFIDAMENTO E TIPOLOGIA DI SERVIZIO	20
3.3. ANALISI TEMPORALE DEGLI AFFIDAMENTI	23
4. CARATTERISTICHE DEI GESTORI	24

Indice tabelle

Tabella 1 – Autobus Tpl urbano per classificazione ambientale.....	7
Tabella 2– Autobus Tpl extraurbano per classificazione ambientale	7
Tabella 3 – Treni in circolazione	8
Tabella 4 – Domanda di mobilità	9
Tabella 5 – Aree a domanda debole.....	10
Tabella 6 - Risorse in conto esercizio	11
Tabella 7 - Risorse in conto capitale.....	12
Tabella 8 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su gomma	13
Tabella 9 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su ferro	14
Tabella 10 - Quadro complessivo degli affidamenti e dei gestori individuati	20
Tabella 11 - Modalità di affidamento e settore di attività	21
Tabella 12 –Durata degli affidamenti.....	23
Tabella 13 - Analisi per classe dimensionale.....	25
Tabella 13 – Alcune dimensioni economiche del settore	25

Indice figure

Figura 1 - Infrastruttura ferroviaria	8
Figura 2 - Suddivisione risorse in conto capitale per tipologia di servizio (Bilancio di Previsione)	12
Figura 3 -Suddivisione risorse in conto capitale per intervento	14
Figura 4 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su ferro	15
Figura 5 - Ambito e tipologia di servizio.....	24

Il **Progetto ReOPEN SPL**¹, in continuità con l'esperienza svolta su impulso del Dipartimento per gli Affari Regionali e le Autonomie nel periodo 2011-2016, si pone la generale finalità di migliorare le competenze delle amministrazioni territoriali impegnate nei processi di organizzazione ed efficientamento dei servizi pubblici locali di interesse economico generale a rete, caratterizzati da complessità sia di tipo **organizzativo-istituzionale**, sia connesse all'**efficienza gestionale** e alla **razionalizzazione della spesa pubblica**. In tale contesto, INVITALIA, soggetto attuatore dell'iniziativa, raccoglie, mette a sistema, elabora e analizza dati e informazioni riguardanti la dimensione organizzativo-territoriale dei servizi² e gli aspetti economico-gestionali delle aziende attive sul territorio.

Il rapporto è frutto dell'attività di monitoraggio e rilevazione del servizio di **trasporto pubblico Locale (TPL)**, condotta analizzando la situazione in essere sul territorio di ciascuna regione italiana.

Gli assetti organizzativo-istituzionali della governance locale sono desunti dall'analisi della normativa regionale e dei principali atti amministrativi e pianificatori in materia di TPL adottati dagli enti territoriali competenti (regione, enti di governo per il TPL, enti di area vasta, altri enti locali). Particolare attenzione è dedicata alle caratteristiche del bacino territoriale di competenza e dei corrispondenti Enti di governo (costituzione, modelli organizzativi, operatività).

L'analisi degli assetti gestionali rappresenta, invece, la situazione degli operatori esercenti il servizio, che sono stati individuati consultando l'elenco degli associati (ASSTRA, ANAV e AGENS), i siti delle regioni italiane, i siti degli Enti di governo (se costituiti) e i siti dei comuni con più di 30000 abitanti.

Il presente documento è stato predisposto a ottobre 2019. I dati riferiti agli aspetti gestionali sono stati rilevati fra gennaio e maggio del 2019.

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

² I comparti di interesse del Progetto ReOPEN SPL sono: gestione rifiuti urbani, servizio idrico integrato, trasporto pubblico locale.

Highlights

Parco mezzi

Treni > 15 anni (%)

Abruzzo	Italia
44,4	40,5

Autobus urbani euro 0 - euro 1 (%)

Abruzzo	Italia
14,6	2,7

Autobus extraurbani euro 0 - euro 1 (%)

Abruzzo	Italia
7,4	5,6

Risorse disponibili per investimenti

Risorse Abruzzo/Italia (%)

2,5

Risorse per abitante- mezzi su gomma (€)

Abruzzo	Italia
23	28

Risorse per abitante mezzi su ferro (€)

Abruzzo	Italia
54	40

Risorse in conto esercizio

Risorse Abruzzo/Italia (%)

2,7

Risorse per abitante

Abruzzo	Italia
152	132

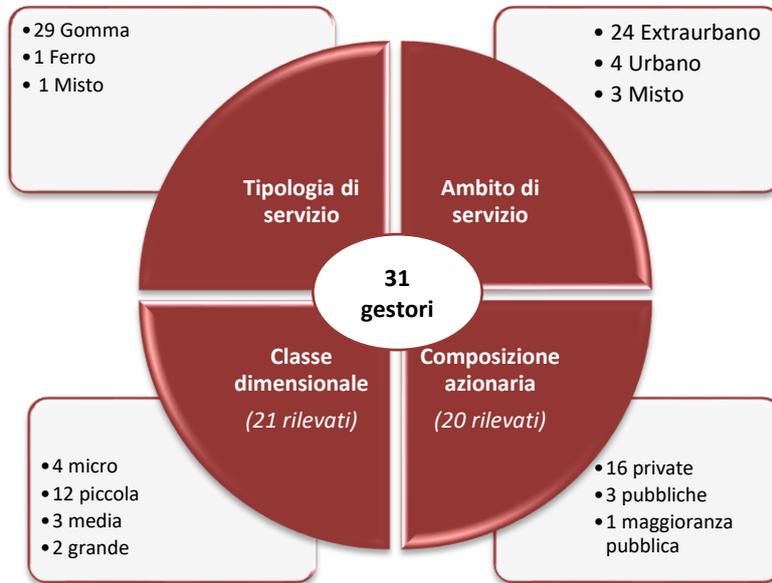
Risorse per km²

Abruzzo	Italia
18.502	26.339

Governance istituzionale

Bacino unico regionale di programmazione.
La L.R. n. 43/2017 (art. 1) ha attribuito alla Regione
l'esercizio delle funzioni di ente di governo d'ambito.

Principali caratteristiche del settore



Alcune dimensioni del settore

Valore produzione Abruzzo/Italia	Costo del personale/Valore della produzione		Gestori in perdita	
	Abruzzo	Italia	Abruzzo	Italia
2,2%	48,5%	46,3%	35%	18,1%

1. Il trasporto pubblico locale in Abruzzo

1.1. Offerta di mobilità

In Abruzzo è in circolazione un autobus ogni 1000 abitanti, per un totale di 1.375 vetture. Il numero totale di quelle che effettuano il servizio di trasporto pubblico locale (TPL) urbano è pari a 500. Di questi il 14,6% ha classificazione ambientale Euro 0 o Euro 1, più del doppio della media di Sud e Isole e oltre cinque volte quella dell'Italia nel suo insieme³. La Regione, inoltre, presenta un cospicuo ritardo rispetto alle altre aree nella circolazione di mezzi Euro 5 ed Euro 6, che si sostanzia in 19,7 punti percentuali in meno rispetto alla media italiana e 7,2 rispetto a quella di Sud e isole.

Tabella 1 – Autobus Tpl urbano per classificazione ambientale					
Territorio	Autobus	Euro 0 – Euro 1 (%)	Euro 2 – Euro 4 (%)	Euro 5 – Euro 6 (%)	Elettrico (%)
Abruzzo	500	14,6	51	32,8	1,6
Sud e Isole	4.359	6,1	47,9	45,3	0,7
Italia	18.812	2,7	43,8	52,5	1

Fonte: PNMS (2018)

Il numero totale di vetture che effettuano TPL extraurbano è pari a 875. La suddivisione per classe ambientale riportata in riferimento al servizio extraurbano (Tabella 2) presenta delle divergenze meno accentuate rispetto a quella del TPL urbano. In generale l'Abruzzo non presenta uno svantaggio in tale ambito di servizio rispetto alla media italiana, se non nella diffusione dei mezzi Euro 0 – Euro 1, la cui quota risulta più elevata di 1,8 punti percentuali. Inoltre, in tutte e tre le classi ambientali la Regione si colloca in una posizione di vantaggio rispetto alla macroarea Sud e Isole.

Tabella 2– Autobus Tpl extraurbano per classificazione ambientale				
Territorio	Autobus	Euro 0 – Euro 1 (%)	Euro 2 – Euro 4 (%)	Euro 5 – Euro 6 (%)
Abruzzo	875	7,4	56,2	36,3
Sud e Isole	9.380	8,7	61,2	30,1
Italia	23.986	5,6	57,8	36,5

Fonte: PNMS (2018)

Inoltre, secondo il Rapporto *Pendolaria* di Legambiente (2018), in Abruzzo sono in circolazione 86 treni. La loro età media è pari a 17,7 anni, mentre la percentuale di quelli con età superiore a 15 anni ammonta al 44,4%. In Italia, i treni in circolazione hanno età media pari a 15,4 anni e la quota di quelli con più di 15 anni

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

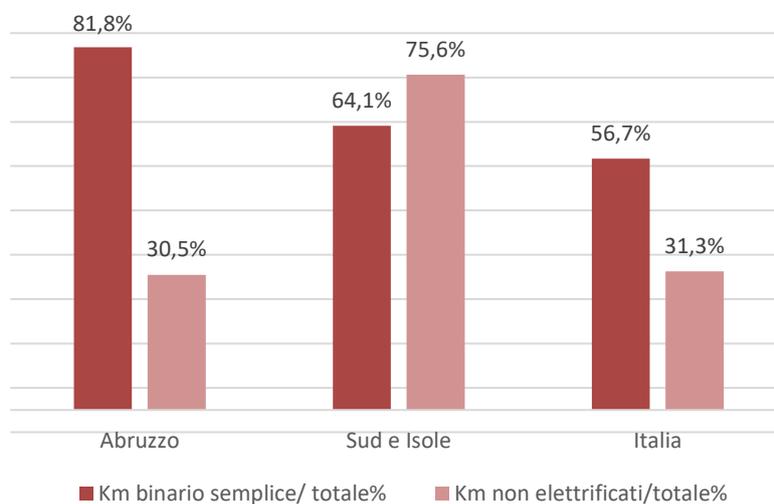
corrisponde al 40,5%; nel Mezzogiorno, invece, l'età media dei treni è di 18,8 anni e la percentuale di quelli con più di 15 anni supera la metà del totale in circolazione.

Tabella 3 – Treni in circolazione			
Territorio	Treni	Età media	Treni > 15 anni
Abruzzo	86	17,7	44,4%
Sud e Isole	1.114	18,8	56,9%
Italia	3.056	15,4	40,5%

Fonte: Rapporto Pendolaria – Legambiente (2018).

La dotazione di rete ferroviaria della Regione, sempre secondo il Rapporto *Pendolaria*, è invece di 676 km, di cui il 18,2% è dotata di binario doppio e il 69,5% di binari elettrificati.

Figura 1 - Infrastruttura ferroviaria



Fonte: nostre elaborazioni su dati Legambiente 2018

1.2. Domanda di mobilità

Secondo i dati ISTAT e ACI (2017), in Abruzzo il 20,1% della popolazione utilizza i mezzi di TPL per motivi di studio e di lavoro. Il numero di autovetture e motocicli sul totale della popolazione, considerato come indicatore dell'utilizzo del mezzo privato in sostituzione del trasporto pubblico, è invece pari a 771 ogni 1000 abitanti. Il primo dato è in linea con quello riferito all'intera Penisola ed è al di sopra della media di Sud e Isole di 1,4 punti percentuali. Per quanto riguarda autovetture e motocicli, al contrario, l'Abruzzo supera sia il Mezzogiorno che l'Italia, rispettivamente di 57 e 24 unità.

Tabella 4 – Domanda di mobilità		
Territorio	Utilizzo TPL ⁴	Tasso di motorizzazione ⁵
Abruzzo	20,1%	771
Sud e Isole	18,7%	714
Italia	20,4%	747

Fonte: ISTAT e ACI (2017)

1.3. Aree a domanda debole

La Delibera n. 48 del 30 marzo 2017, emessa dall’Autorità di Regolazione dei Trasporti, alla Misura 2 propone i criteri di tipo territoriale che gli Enti competenti per la programmazione e pianificazione del TPL⁶ possono impiegare per l’identificazione delle aree a domanda debole. Ai sensi della Delibera, un’area può essere considerata a domanda debole se il suo territorio presenta:

- 1) bassa densità abitativa: densità abitativa pari o inferiore a 50 abitanti/km² (in alcuni 30 abitanti/km²);
- 2) basso grado di urbanizzazione: percentuale di popolazione residente in celle cosiddette rurali - ossia aventi densità inferiore a 300 abitanti/km² e 5.000 abitanti complessivi - maggiore del 50%;
- 3) popolazione di età elevata: percentuale di popolazione residente (stabilita dai soggetti competenti – vedi nota 7) di età maggiore o uguale a 70 anni;
- 4) quota altimetrica maggiore di 600 metri sopra il livello del mare.

Queste caratteristiche vanno inoltre considerate in combinazione con quelle così definite “temporali” e “socio-economiche”, più difficilmente e univocamente attribuibili ad un territorio. Inoltre, qualora il soggetto competente lo ritenga opportuno, può identificare e applicare eventuali ulteriori criteri di individuazione della domanda debole.

I criteri di tipo territoriale sono sintetizzati per l’Abruzzo nella tabella 5. Tutti i dati risultano al di sopra sia della media del Mezzogiorno sia di quella italiana. Il basso grado di urbanizzazione è particolarmente elevato, dal momento che coinvolge l’89,5% dei comuni, superando di oltre 15 e 20 punti percentuali, rispettivamente, l’area del Sud e Isole e l’Italia. Anche la bassa densità abitativa risulta nettamente maggiore alle altre aree, ammontando al 46,2%, contro il 32,7% del Mezzogiorno e il 27,6% dell’Italia. Inoltre, il territorio regionale è prevalentemente montuoso, con più della metà dei comuni collocati ad oltre 600 metri di altitudine, ossia quasi il doppio di Sud e Isole e oltre 20 punti percentuali più della media italiana.

Questi dati suggeriscono una rilevante presenza di aree a domanda debole nella regione. Per collegare queste aree ai centri maggiori, potrebbe rivelarsi utile promuovere modalità di collegamento non convenzionali (car

⁴ La popolazione di riferimento sono gli occupati di 15 anni e più e gli studenti fino a 34 anni (inclusi i bambini che frequentano asilo nido, scuola dell’infanzia ed elementare) che sono usciti di casa per recarsi al lavoro, università, scuola e asilo. Sono considerati mezzi di TPL: treno, tram, bus, metropolitane, pullman e corriere (sono esclusi i pullman e le navette aziendali).

⁵ Autovetture + motoveicoli/Popolazione*1000 abitanti.

⁶ Ai sensi della delibera ART n. 48 del 30 marzo 2017, i soggetti competenti per l’individuazione dei parametri di definizione delle aree a domanda debole sono “gli Enti con competenze nella pianificazione e programmazione dei servizi, ai sensi del decreto legislativo n. 422/1997”, ovvero, salvo specifica delega a Province e Comuni, le Regioni.

sharing, servizi a chiamata ecc.), così da limitare la dispersione di risorse legate all'implementazione di linee di collegamento tradizionali.

Tabella 5 – Aree a domanda debole

Territorio	Bassa densità ⁷ abitativa (% comuni)	Basso grado di urbanizzazione (% comuni)	Popolazione 70+ (% popolazione)	Quota altimetrica 600m + (% comuni)
Abruzzo	46,2%	89,5%	17,3%	54,4%
Sud e Isole	32,7%	72,7%	12,8%	29,2%
Italia	27,6%	67,7%	14,4%	31,6%

Fonte: ISTAT (2017)

1.4. Risorse in conto esercizio

Seppur in costante aumento negli ultimi anni, le tariffe applicate dalle aziende che operano nel settore del TPL in Italia si collocano fra le più basse nell'intero territorio europeo, sia in termini nominali sia in relazione al reddito disponibile⁸. Ciò contribuisce in maniera significativa al persistere di un insufficiente livello di copertura dei costi operativi con i ricavi da traffico, che si attesta mediamente poco sopra il 30%⁹; fondamentale risulta di conseguenza il ruolo dei sussidi pubblici, che consentono la copertura della restante quota parte dei costi. La principale fonte di finanziamento pubblico, per le Regioni a Statuto ordinario, è rappresentata dal Fondo Nazionale Trasporti (FNT)¹⁰, a cui si aggiungono le risorse stanziare dalle singole Regioni o dagli enti locali.

Nel 2018 alla Regione Abruzzo è stato destinato il 2,69% del FNT, per un importo complessivo di 132.788.443¹¹ di euro. Tuttavia, dal Bilancio Regionale di Previsione¹² si evince che per il 2018 sono stati messi a disposizione 200.411.255¹³ di euro, comprendenti risorse proprie della Regione e risorse statali (di queste

⁷ I dati si riferiscono al 2011, ultimo censimento Istat disponibile.

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

⁹ I dati disponibili al riguardo non sono univoci. Secondo quanto riportato dall'Osservatorio Nazionale sulle Politiche per il Trasporto pubblico locale nella sua Relazione al Parlamento per l'anno 2016 (dati 2015), infatti, il grado di copertura medio dei costi operativi si attesta al 37%, ma la più recente Relazione annuale ASSTRA 2019 lo segnala al 33,3%.

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

¹¹ La modalità di attribuzione delle risorse, nelle more dell'emanazione del decreto annuale di riparto, sono state suddivise sulla base delle percentuali attribuite a ciascuna Regione nell'anno precedente.

¹² Nel rispetto del principio cardine della programmazione della gestione, le Regioni adottano ogni anno il Bilancio di Previsione finanziario, le cui previsioni, riferite ad un orizzonte temporale almeno triennale, sono elaborate sulla base delle linee strategiche e delle politiche contenute nel Documento di economia e finanza regionale.

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

ultime, 453.805 euro vanno al trasporto ferroviario e 198.903.538 euro al trasporto pubblico locale¹⁴). Di conseguenza, per differenza, si può derivare la componente di stanziamento regionale, che ammonta a 67.622.812 euro.

In merito allo stanziamento di risorse per abitante, l'Abruzzo con 152 euro si colloca al di sopra sia dell'intero territorio di Sud e Isole, sia della media italiana. I trasferimenti per unità di superficie sono, invece, inferiori ad entrambe le altre aree considerate nel confronto, come anche le risorse per densità abitativa. Questi dati sembrano riflettere lo scarso insediamento abitativo della Regione Abruzzo più che un suo comportamento eccezionalmente virtuoso.

Tabella 6 - Risorse in conto esercizio					
Territorio	FNT (Regioni a statuto ordinario)	Risorse complessive	Risorse per abitante	Risorse per Km ²	Risorse per abitante/Km ²
Abruzzo	132.788.443	200.411.255	152	18.502	1.650.569
Sud e Isole	1.400.872.691	2.584.425.443	125	20.887	1.931.224 ¹⁵
Italia	4.931.320.862	7.974.501.079	132	26.399	1.991.338 ¹⁶

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

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

- trasporto su ferro;
- trasporto pubblico locale;
- trasporto per via d'acqua;
- altre modalità di trasporto¹⁷;

Nel caso dell'Abruzzo il 99,2% delle risorse in questione è destinato al TPL, relegando al resto dei servizi una percentuale di finanziamento prossima allo zero. Il dato è piuttosto distante da quello relativo alla ripartizione media nazionale, che si attesta al 57,9% per il TPL e al 39% per il trasporto ferroviario.

¹⁴

Fonte:

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

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

¹⁶ Vedi nota 15.

¹⁷ In altre modalità di trasporto rientrano i costi per l'amministrazione delle attività e servizi connessi al funzionamento, utilizzo, costruzione e manutenzione dei sistemi e delle infrastrutture per le altre modalità di trasporto, diverse dal trasporto ferroviario, trasporto pubblico locale e trasporto per vie d'acqua. Comprende le spese per sistemi di trasporto aereo. Comprende le spese per la vigilanza e la regolamentazione dell'utenza, delle operazioni dei relativi sistemi di trasporto (concessione di licenze, approvazione delle tariffe per il trasporto merci e passeggeri e delle frequenze del servizio, ecc.) e della costruzione e manutenzione delle relative infrastrutture, inclusi aeroporti. Comprende le spese per sovvenzioni, prestiti o sussidi a sostegno del funzionamento, della costruzione, della manutenzione o del miglioramento delle infrastrutture e dei sistemi di trasporto. Comprende le spese per la gestione e il monitoraggio dei contratti di servizio con gli enti e le società affidatarie dei servizi di trasporto e per il monitoraggio qualitativo e quantitativo dei relativi servizi

1.5. Risorse in conto capitale

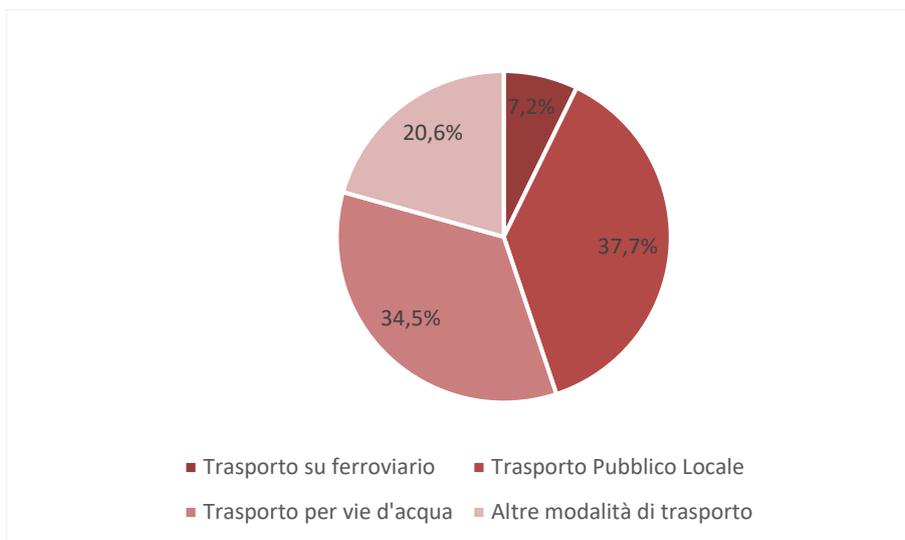
Come riportato nel Documento di Economia e Finanza Regionale 2019-2021, la Regione Abruzzo ha già iniziato l'attuazione di un ampio programma di rinnovo del parco rotabile dei vettori del TPL, che consentirà di migliorare le prestazioni dei mezzi in termini di velocità e comfort di viaggio. Il Bilancio di Previsione (2019 per gli anni 2018-2020), infatti, riporta un investimento pari a 132 euro per abitante per il triennio 2018-2020, più del doppio della media italiana e quattro volte quella di Sud e Isole.

Tabella 7 - Risorse in conto capitale		
Territorio	Risorse in conto capitale (2018-2020)	Risorse pro capite
Abruzzo	175.203.964	133
Sud e Isole	671.005.315	32
Italia	3.692.832.850	61

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

La figura seguente evidenzia la ripartizione delle risorse per investimenti, distinguendo tra trasporto ferroviario, TPL, trasporto per vie d'acqua e altre modalità di trasporto. Da tale ripartizione emerge che il 34,5 % delle spese in conto capitale è destinata al TPL. Questo dato è più o meno in linea con la media italiana, per cui tale quota ammonta a 36,9%, mentre è nettamente inferiore alla percentuale riferita a Sud e Isole, pari a 50,7%.

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



Fonte: elaborazioni su dati OpenBDAP (2018).

Per quanto riguarda le risorse già a disposizione della Regione Abruzzo, questi sono in controtendenza rispetto agli stanziamenti in previsione sopra riportati.

Per il TPL su gomma sono stati considerati i contributi pubblici stanziati con:

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

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

Tabella 8 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su gomma¹⁸

Territorio	Risorse derivate	Cofinanziamento	Risorse complessive	Risorse procapite	Risorse derivate/ totale risorse derivate
Abruzzo	20.531.596	9.391.065	29.922.661	23	1,7%
Sud e Isole	742.879.832	197.143.833	940.023.665	45	61%
Italia	1.222.255.951	486.420.311	1.704.655.934	28	100%

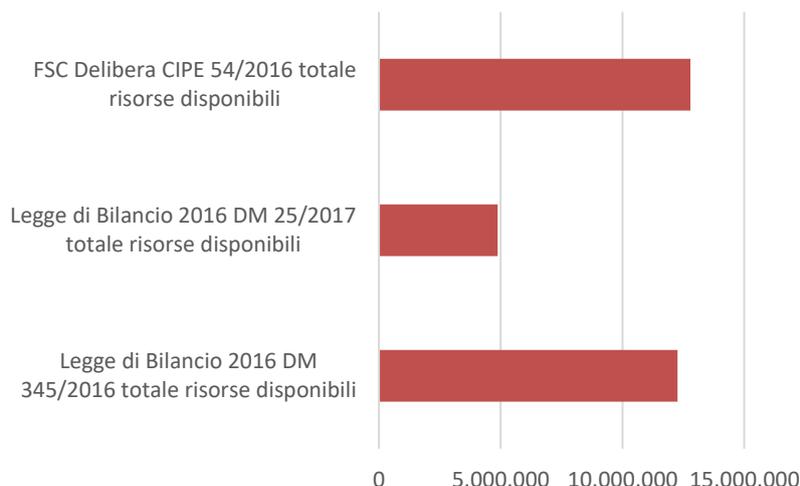
Fonte: elaborazioni su dati ASSTRA/Cassa Depositi e Prestiti (2019) – valori in euro.

Le risorse procapite per investimenti in materiale rotabile su gomma (vedi Tabella 8) stanziate dalla Regione Abruzzo sono di poco inferiori (5 unità) a quanto messo a disposizione dalla media delle regioni italiane, ma ammontano a circa la metà di quelle previste da Sud e Isole.

La figura 2 contiene la ripartizione delle risorse in favore della Regione Abruzzo distinte per intervento. La maggior parte di questi deriva dalla legge di bilancio 2016 e dal Fondo Coesione e Sviluppo 2016, per un totale, in entrambi i casi, di più di 12 milioni di euro.

¹⁸ Si noti che alcuni degli interventi pubblici, riportati in tabella, si riferiscono genericamente a mezzi adibiti per il TPL e non solo a quelli su gomma.

Figura 3 -Suddivisione risorse in conto capitale per intervento



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

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

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

La Regione Abruzzo in termini di risorse pro capite disponibili per investimenti in materiale rotabile su ferro, come riportato nella Tabella 9, si attesta al di sopra della media nazionale, ma al di sotto della quota riferita a Sud e Isole.

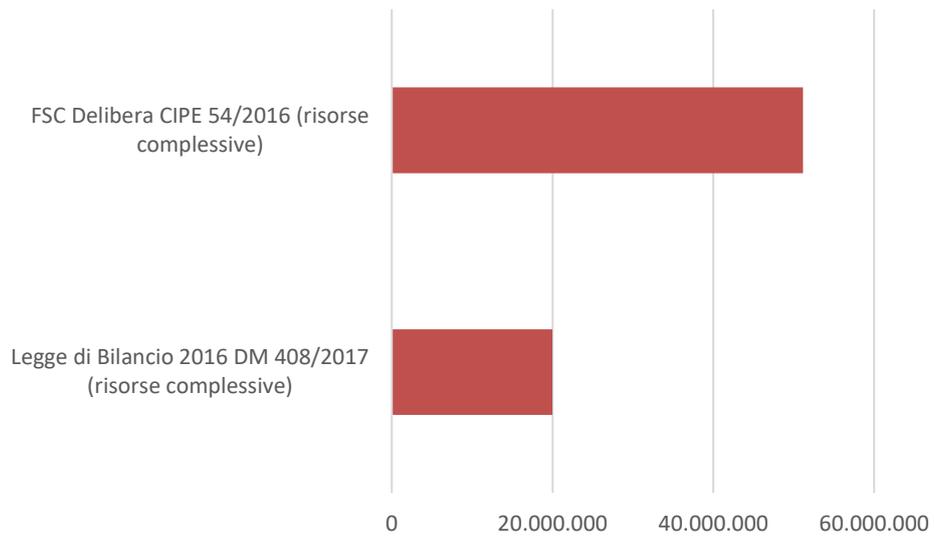
Per quanto riguarda, invece, la ripartizione delle risorse per intervento, queste derivano per il 72% dal Fondo Sviluppo e Coesione 2016.

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

Territorio	Risorse derivate	Cofinanziamento	Risorse complessive	Risorse pro capite	Risorse derivate/ totale risorse derivate
Abruzzo	42.806.389	28.419.726	71.226.115	54	3%
Sud e Isole	816.012.753	542.875.168	1.358.887.921	65	57%
Italia	1.440.100.000	985.666.667	2.398.766.667	40	100%

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

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



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

2. Assetti organizzativi

2.1. Governance istituzionale

L'analisi comparata della disciplina di settore prevista dalle leggi regionali consente di individuare **tre modelli** di articolazione della governance del servizio di trasporto pubblico locale, che si differenziano sulla base del grado di concentrazione/distribuzione delle funzioni e delle competenze fra i livelli di governo.

Il **modello accentrato** prevede che **un solo livello di governo** sia competente per la pianificazione, la programmazione, il monitoraggio e l'affidamento dei servizi: l'accentramento delle funzioni può avvenire in capo alla **Regione** o a un'**Agenzia regionale ad hoc**.

Nel modello **decentrato**, la Regione rimane titolare della competenza a pianificare, programmare e monitorare il servizio e a definirne gli indirizzi tariffari, mentre **l'affidamento dei servizi**, con la gestione dei relativi contratti, può spettare alle **Province**, ai **Comuni**, agli **Enti di governo delle unità territoriali di riferimento** (ATO/Bacini) o alle **Agenzie ad hoc**, su base provinciale o di aggregazioni di Province.

Nel modello **misto**, da ultimo, le competenze per la gestione del servizio di TPL sono variamente articolate fra i livelli di governo.

Il **modello di governance del servizio TPL su gomma in vigore in Abruzzo è da considerarsi accentrato**, in quanto fa essenzialmente perno sulla Regione (che opera d'intesa con gli enti locali). A livello di **programmazione** del servizio di trasporto pubblico su gomma è istituito¹⁹ – ai sensi dell'art. 3-*bis* D.L. n. 138/2011- un **bacino unico regionale** (L.R. n. 43/2017)²⁰.

Le funzioni di **Ente di governo** sono svolte dalla **Regione**, d'intesa con gli enti locali. A tal proposito, si segnala che i provvedimenti che riguardano esclusivamente i servizi di trasporto urbano, sono adottati mediante intesa che garantisca comunque la partecipazione degli enti locali. In caso di inerzia degli enti locali coinvolti ovvero di mancato raggiungimento dell'intesa, il Presidente della Giunta regionale può esercitare poteri sostitutivi.

Con la D.G.R. n. 848/2017, nell'ambito del bacino unico di programmazione, sono stati definiti i **bacini di mobilità ex art. 48 D.L. n. 50/2017** e i livelli di servizi minimi di TPL, che hanno ricevuto **parere positivo del consiglio delle Autonomie Locali**, di cui si è dato atto con D.G.R. n. 347/2018.

Il territorio regionale risulta, dunque, diviso in **2 bacini di mobilità** – rispettivamente il bacino TELA (coincidente con i territori delle Province di Teramo e L'Aquila) e il bacino CHEPA (coincidente con i territori

¹⁹ Questa modifica normativa si è resa necessaria poiché il sistema di individuazione dei bacini di traffico e dei servizi minimi, per come disciplinato agli artt. 12-16 della L.R. n. 152/1998 (non formalmente abrogati) non è più coerente con le recenti norme previste del D.L. 50/2017 che, contrariamente a quanto disposto nella legislazione regionale, dispongono una necessaria suddivisione dei bacini di mobilità in più lotti ed impongono altresì determinate dimensioni minime dei bacini di mobilità.

²⁰ Per completezza si precisa che l'art. 1 della L.R. 43/2017 dispone testualmente che il bacino unico regionale di programmazione dei servizi di trasporto su gomma è istituito "nelle more della definizione dei bacini di mobilità e dei lotti di cui all'articolo 48 del D.L. 24 aprile 2017, n. 50 (Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo), convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, della determinazione degli adeguati livelli di servizio e della relativa riprogrammazione dei servizi di cui all'articolo 27, comma 6, del D.L. 50/2017".

delle Province di Chieti e Pescara) - **ognuno suddiviso in due lotti di gara. Non risultano individuati gli enti di governo dei singoli bacini.**

Per i **servizi ferroviari** di interesse regionale e locale e dei servizi interregionali in concessione alle Ferrovie dello Stato S.p.A. spetta alla Regione la gestione della procedura di affidamento e stipula dei contratti di servizio.

La L.R. n. 64/2017 in materia di affidamento ha, inoltre, previsto – in attesa della compiuta definizione delle procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale secondo le procedure del D.L. 50/2017 i **servizi automobilistici in concessione, comunale e regionale**, posti a carico del Fondo Regionale Trasporti sono **prorogati**, in applicazione dell'articolo 5, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1370/2007 – ovvero attraverso provvedimenti di urgenza di durata non superiore a 2 anni²¹- fino all'affidamento dei servizi e, comunque, non oltre 3 dicembre 2019, termine (previsto dall'articolo 8, par. 2 del regolamento (CE) 1370/2007) dal quale sia applicherà l'obbligo di aggiudicare i contratti di servizio di TPL mediante il ricorso a procedure di evidenza pubblica²².

2.2. Attori istituzionali e relative competenze

La Legge Regionale 23 dicembre 1998, n. 152 rubricata “*Norme per il trasporto pubblico locale*”, insieme alla Legge Regionale 5 agosto 2004, n. 23, alla Legge Regionale 4 agosto 2017, n. 43 e alla Legge Regionale 21 dicembre 2017, n. 64 costituiscono il quadro di riferimento normativo nel settore del TPL nella Regione Abruzzo.

La L.R. n. 152/1998 individua la ripartizione delle competenze tra i vari livelli di governo.

La L.R. n. 43/2017 (art. 1) ha attribuito alla Regione l'esercizio, d'intesa con gli enti locali, oltre delle funzioni di programmazione anche delle **funzioni previste dall'art. 3-bis del d.l. n. 138/2011 in qualità di ente di governo d'ambito** del bacino unico regionale di programmazione dei servizi di trasporto su gomma ricadenti nel territorio regionale (ved. *Infra*)

Completa il quadro istituzionale l'**Osservatorio Regionale dei servizi pubblici locali** istituito dall'art. 12 L.R. n. 23/2004 del quale fanno parte, oltre a rappresentanti della Regione, rappresentanti designati dalle associazioni degli enti locali, ambientaliste, dei consumatori, dalle organizzazioni sindacali e dalle associazioni degli imprenditori.

L'Osservatorio, tra le altre attività, **supporta le aggregazioni degli enti locali nell'attività di affidamento dei servizi**; collabora alla redazione di capitolati tipo per le gare per l'affidamento dei servizi; opera un costante monitoraggio sulle carte dei servizi; valuta il grado di soddisfazione dell'utente, la qualità, l'efficienza e l'economicità dei servizi prestati e opera un costante monitoraggio sullo stato delle risorse connesse all'erogazione dei servizi.

²¹ L'art. 5 par. 5 Regolamento (CE) n. 1370/2007 dispone che l'autorità competente può prendere provvedimenti di emergenza in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione. I provvedimenti di emergenza assumono la forma di un'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico o di una proroga consensuale di un contratto di servizio pubblico e possono avere una durata non superiore a due anni.

²² Inoltre, sempre a norma della L.R. n. 64/2017 i servizi automobilistici di trasporto pubblico locale esercitati in base a concessioni rilasciate ai sensi della legge regionale 9 settembre 1983, n. 62 non più assistiti da contributi o corrispettivi a carico del bilancio regionale a partire dal 1° gennaio 2018, sono prorogati fino al 31 dicembre 2018.

2.3. Il sistema di pianificazione e programmazione

Il principale atto di pianificazione del servizio di TPL è il Piano Regionale dei Trasporti (PRT) adottato dalla Regione (art. 9 L.R. n. 152/1998) che rappresenta il piano regionale della mobilità e delle relative strutture delineato sulla base del Programma regionale di sviluppo.

Il Piano Regionale dei Trasporti è stato adottato con D.G.R. n. 370/2016.

In conformità alle previsioni del PRT la Regione adotta il **Programma Triennale dei servizi** (art. 10 L.R. n. 152/1998) che tiene conto dei Piani di bacino provinciali.

Il Programma triennale dei servizi **definisce la rete dei servizi minimi di ogni bacino**, previa intesa con gli enti locali interessati (artt. 13 e 14 L.R. n. 152/1998). L'ultimo programma triennale risulta adottato con D.G.R. n. 203/2011.

Le Province provvedono alla predisposizione dei **Piani di bacino di mobilità** (art. 16 L.R. n. 152/1998), con procedure che assicurino la più ampia partecipazione degli Enti locali, delle organizzazioni sindacali, delle associazioni dei consumatori, delle organizzazioni imprenditoriali del settore. Nel caso in cui il bacino di traffico interessi il territorio di più Province, la predisposizione del Piano e lo svolgimento della gara per l'affidamento dei servizi sono attribuiti alla Provincia che ha la prevalenza territoriale ed approvato d'intesa con l'altro ente.

Infine, spetta ai Comuni la predisposizione dei **Piani urbani del traffico** sulla base degli indirizzi regionali e in conformità ai Piani di bacino (art. 7 L.R. 152/1998).

Ancorché non esplicitamente previsto dalla disciplina regionale, gli enti competenti, dovrebbero, inoltre, garantire coerenza tra il Piano Attuativo del TPL e i rispettivi **Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS)**²³.

Atti e Documenti di Riferimento

- La Legge Regionale 23 dicembre 1998, n. 152, *Norme per il trasporto pubblico locale*;
- Legge Regionale 5 agosto 2004, n. 23, *Norme sui servizi pubblici locali di rilevanza economica*;
- Legge Regionale 4 agosto 2017, n. 43, *Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale*;
- Legge Regionale 21 dicembre 2017, n. 64, *Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale*;
- Legge regionale 24 luglio 2019, n. 22, *Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale*;
- Legge regionale 9 giugno 2016, n. 13, *Disposizioni in materia di servizi minimi nel trasporto pubblico locale e modifiche alle leggi regionali 29 maggio 2007, n. 11 (Disciplina dei servizi automobilistici commerciali di trasporto pubblico di persone di competenza regionale) e 10 gennaio 2011, n. 1 (Legge Finanziaria Regionale 2011)*;
- Delibera di Giunta Regionale 28 dicembre 2017 n. 848 e DGR 24 maggio 2018 n. 347 sulla definizione dei bacini di mobilità;

²³ Ai sensi del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2017 "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257" i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile devono essere predisposti entro il 5 ottobre 2019 da: città metropolitane, enti di area vasta, comuni e associazioni di comuni con popolazione superiore ai 100.000 abitanti. Si segnala che il Comune dell'Aquila ha adottato il PUMS con Deliberazione di Giunta comunale n. 327 del 16 luglio 2018, il Comune di Pescara ha adottato il PUMS con Deliberazione di Giunta comunale 358 Del 01 giugno 2017.

- Delibera di Giunta Regionale del 6 giugno 2016, n. 370 di approvazione del Piano regionale dei trasporti;
- Delibera di Giunta Regionale del 21 marzo 2011 n. 203 di approvazione del Programma Triennale dei servizi.

3. Analisi degli affidamenti

3.1. Quadro complessivo della rilevazione

L'analisi descritta nelle pagine che seguono è riferita agli affidamenti effettuati dalla Regione, per il trasporto extraurbano ed urbano, e dai singoli comuni per il trasporto urbano. La carenza di informazioni su tipo e durata dell'affidamento porta ad avere un quadro completo soltanto di 3 gestori e parziale di altri 3, pur se, complessivamente nella Regione operano 31 gestori (fermo restando il criterio di mappare, per il servizio urbano, solo i comuni con 30.000 mila abitanti e più). Pertanto, la Tabella 1 riporta 6 contratti di affidamento. Nel caso dei contratti completi (per i quali si hanno tutte le informazioni necessarie: durata, modalità di affidamento ed ente affidante) 2 sono stipulati dalla Regione Abruzzo e 1 dal Comune de L'Aquila. Nel caso dei contratti incompleti, 1 è stipulato dal Comune di Chieti (di questo si ha informazione solo riguardo la scadenza dell'ultima proroga), 1 dal Comune di Vasto (di questo si ha informazione solo sulla data di inizio del contratto e di fine dell'ultima proroga) e 1 dalla Città di Avezzano (di questo si sa la data di inizio e di fine del contratto, e di inizio e di fine dell'ultima proroga).

Tabella 10 - Quadro complessivo degli affidamenti e dei gestori individuati

Bacini	N° affidamenti rilevati	N° gestori affidatari	N° gestori affidatari operativi	N° gestori operativi
Bacino unico di programmazione	6	6	6	31
Regione	6	6	6	31

Fonte: nostre elaborazioni

I servizi di TPL sono esercitati da 31 gestori, dei quali 29 offrono esclusivamente servizi TPL su gomma, uno su ferro e gomma (TUA S.p.A.) e uno solo su ferro (Trenitalia S.p.A.).

3.2 Modalità di affidamento e tipologia di servizio

Le modalità di affidamento del servizio di TPL sono state definite a livello europeo dal regolamento (CE) n. 1370/2007, come modificato dal regolamento 2016/2338 in vigore dal 24 dicembre 2017, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia. Il Regolamento prevede (art. 5) l'applicazione, a decorrere dal 3 dicembre 2019, di tre possibili modalità di affidamento del servizio: la prima è la procedura di affidamento mediante gara, modalità che deve comunque essere ammessa dagli ordinamenti degli Stati membri; le altre due modalità, facoltative e che possono pertanto anche essere vietate dalle singole legislazioni nazionali, sono quella della gestione diretta (cioè la fornitura del servizio da parte delle stesse autorità locali competenti) e quella dell'aggiudicazione mediante affidamento diretto ad un soggetto distinto. La tabella seguente sintetizza la ripartizione dei dati di cui sopra rispetto alla modalità di affidamento differenziando tra²⁴:

²⁴ Specificatamente l'articolo 5 del Regolamento 1370/2007 prevede le seguenti forme di affidamento: Affidamento "in house" (art. 5, paragrafo 2); Affidamento a terzi con gara (art. 5, paragrafo 3); Affidamento ferroviario gara informale (art. 5, paragrafo 3-ter); Affidamento ferroviario nuovi contratti (aggiuntivi) (art. 5, paragrafo 3-bis); Affidamento diretto al di sotto dei valori soglia (art. 5, paragrafo 4); Affidamento ferroviario (miglioramento efficienza) (art. 5, paragrafo 4-bis); Affidamento ferrovie isolate (art. 5, paragrafo 4-ter); Affidamento diretto in casi di emergenza (art. 5, paragrafo 5); Affidamento diretto dei servizi ferroviari (art. 5, paragrafo 6, cessa di applicarsi dal 25 dicembre 2023).

- affidamenti disposti a terzi tramite **gara**;
- affidamenti diretti a società considerata **in house**²⁵ agli enti affidanti;
- affidamento a **società mista**;
- affidamento diretto;

Tabella 11 - Modalità di affidamento e settore di attività							
Gestore	Modalità affidamento				Numero di proroghe	Settore di attività	
	Gara	In house	Società mista	Affidamento diretto		Ambito di servizio	Tipologia
Trenitalia S.p.A.				x	0	Extraurbano	Ferro
A.M.A. S.p.A.						Extraurbano	Gomma
Blasioli Luigi e C. S.n.c.						Extraurbano	Gomma
Casciato Autolinee S.r.l.						Extraurbano	Gomma
Cerella S.r.l. Autoservizi						Extraurbano	Gomma
Ciarrocchi Elia & Figli S.n.c.						Extraurbano	Gomma
Civitarese Viaggi S.r.l.						Extraurbano	Gomma
Di Giacomo & C. S.r.l.						Extraurbano	Gomma
Di Passio Tour S.r.l.						Extraurbano	Gomma
Dicarlobus S.r.l.						Extraurbano	Gomma
E. Di Febo Capuani S.r.l.						Extraurbano	Gomma
Ferrara Autoservizi e Noleggi S.r.l.						Extraurbano	Gomma
Fracassa Autolinee S.r.l.						Extraurbano	Gomma
Gasparo S.r.l. Autolinee						Extraurbano	Gomma
Giallonardo S.n.c.						Extraurbano	Gomma
Giovannucci Alberto						Extraurbano	Gomma
Jacovetti S.a.s. di Antonio Jacovetti						Extraurbano	Gomma

²⁵Si ricorda che l'articolo 5 paragrafo 2 del Regolamento 1370/2007 impone limiti più restrittivi con riferimento al parametro dell'attività prevalente, rispetto alla normativa generale sull'affidamento in house (l'articolo 5 del d.lgs. n. 50/2016 e l'articolo 16 del d.lgs. n. 175/2016), in quanto prescrive che il 100% del fatturato della società in house derivi dal rapporto con l'ente affidante, e non 80% come per la normativa generale.

Tabella 11 - Modalità di affidamento e settore di attività

Gestore	Modalità affidamento				Numero di proroghe	Settore di attività	
	Gara	In house	Società mista	Affidamento diretto		Ambito di servizio	Tipologia
Marcozzi S.n.c. di Marcozzi Luigi & C.						Extraurbano	Gomma
Napoleone F.Ili P. e T.						Extraurbano	Gomma
Pasucci Viaggi S.r.l.						Extraurbano	Gomma
Ripani F.Ili S.n.c.						Extraurbano	Gomma
Roventana Tours						Extraurbano	Gomma
S.A.T.A.M. S.r.l.						Extraurbano	Gomma
Spinelli Nicola Filippo						Extraurbano	Gomma
Suriano Ugo						Extraurbano	Gomma
TUA S.p.A.		X			0	Urbano/Extraurbano	Gomma/Ferro
A.M.A. S.p.A.		X			0	Urbano	Gomma
Baltour S.r.l.						Urbano	Gomma
La Panoramica S.n.c.						Urbano	Gomma
Di Fonzo e F.Ili S.p.A.						Urbano/Extraurbano	Gomma
Società Autolinee Tessitore						Urbano	Gomma
Scav A.r.l.						Urbano	Gomma

Fonte: nostre elaborazioni

La Tabella 11 riporta 3 affidamenti regolarmente disciplinati da contratto di servizio. Sugli altri non si hanno informazioni o queste sono frammentarie. L'insieme dei gestori che effettuano il servizio TPL in Abruzzo è reperito, in via alternativa, dal sito della Regione Abruzzo²⁶, che elenca i concessionari del servizio da parte della Regione stessa o dei comuni con 30.000 abitanti e oltre.

È tuttavia noto che la Legge Regionale d'Abruzzo n° 64 del 21/12/2017, recante "Disposizioni in materia di trasporto pubblico", al comma 1 statuisce la proroga delle concessioni di TPL su gomma in scadenza al 31/12/2017, in applicazione dell'art. 5, par. 5, del regolamento (CE) n. 1370/2007, fino all'affidamento dei servizi e comunque non oltre il termine di cui all'art. 8, par. 2 del regolamento (CE) n. 1370/2007, ossia il 3 dicembre 2019. Se ne può pertanto dedurre che i gestori per i quali non sono noti i termini del contratto di servizio operino per conto dell'Ente concedente in ottemperanza alla suddetta L.R. n. 64 del 21/12/2017.

²⁶ www.trasporti.regione.abruzzo.it

3.3 Analisi temporale degli affidamenti

Secondo quanto disposto dal regolamento 1370/2007 i contratti di trasporto pubblico devono avere una durata:

- non superiore ai 10 anni per servizi di trasporto con autobus;
- non superiore ai 15 anni per servizi di trasporto per ferrovia o rotaia;
- non superiore ai 15 anni per i servizi misti (ferro/gomma) se i trasporti su ferro sono maggiori del 50%.

I suddetti contratti possono essere prorogati di un'ulteriore 50%, se il gestore fornisce beni di entità significativa in rapporto all'insieme dei beni necessari per fornitura di servizi di trasporto passeggeri oggetto del contratto di servizio pubblico, o se i costi derivanti dalla particolare situazione geografiche lo giustificano. Per quanto concerne i contratti affidati con provvedimento di emergenza, la durata non può essere superiore a 2 anni.

Prendendo in considerazione i soli affidamenti per i quali le informazioni sono complete, si può concludere che la durata media dei contratti di servizio in Abruzzo è pari a nove anni sia per il TPL su gomma che per il TPL su ferro. A questi dati vanno aggiunte altre due informazioni: una riguardante la società Autolinee Tessitore S.r.l., che opera nel comune di Vasto dal 21/04/1999, dunque da circa 20 anni, e per la quale l'ultima proroga disponibile ha scadenza 31/12/2018; l'altra riferita al gestore Scav A.r.l., che effettua il servizio TPL nella Città di Avezzano dal 2/12/2009, dunque da oltre nove anni, e per la quale l'ultima proroga disponibile ha scadenza 31/12/2017.

Tipologia	Durata (media)	Numero di proroghe (media)
Gomma	8	0
Ferro	7	0

Fonte: nostre elaborazioni.

²⁷ Le informazioni della Tabella 3 si riferiscono ai soli affidamenti completi menzionati nel paragrafo precedente.

4 Caratteristiche dei gestori

I 31 gestori individuati, qui riassuntivamente classificati in funzione della tipologia di servizio offerto (gomma, ferro, per vie d'acqua e misto)²⁸ e dell'ambito di servizio in cui operano (urbano, extraurbano e misto), sono inoltre stati analizzati²⁹ secondo i seguenti parametri:

- classe dimensionale³⁰;
- composizione azionaria;
- alcune dimensioni economiche del settore.

Delle società individuate, come riportato nella precedente Tabella 11, 4 effettuano solo servizio urbano, 3 operano nell'ambito del servizio urbano ed extraurbano e il resto effettua solo TPL extraurbano. A di là di TUA S.p.A. e A.M.A S.p.A. (entrambe società in house, rispettivamente della Regione Abruzzo e del Comune de L'Aquila), tutti gli altri gestori non si occupano soltanto di TPL, ma nella maggior parte dei casi effettuano anche servizi di noleggio e turistici.

Figura 5 - Ambito e tipologia di servizio



Fonte: elaborazione su dati AIDA.

²⁸ La tipologia di servizio fa riferimento a quanto stabilito nel l'art. 3, comma 2, della L.R. 22/98, che distingue e i servizi di trasporto pubblico in relazione alle caratteristiche dell'ambiente in cui si svolgono in: a) urbani: se si svolgono nell'ambito degli aggregati urbani, senza soluzione di continuità abitativa; b) extraurbani: se collegano l'aggregato urbano con il territorio e gli insediamenti limitrofi con soluzione di continuità abitativa.

²⁹ Sono stati analizzati tutti i gestori i cui bilanci siano risultati disponibili nella piattaforma Aida-Bureau Van Dijk: nello specifico sono stati rilevati 21 gestori per la classe dimensionale, 20 per la composizione azionaria e per le dimensioni economiche del settore (Trenitalia S.p.A. è stato escluso in quest'ultima analisi essendo presente sul tutto il territorio nazionale). I dati di bilancio disponibili sono relativi all'annualità 2017.

³⁰La ripartizione dei gestori per classe dimensionale è basata su tre parametri, ovvero numero di dipendenti, totale attivo e ricavi da vendite e prestazioni. Precisamente, per determinare la classe corrispondente devono essere rispettate almeno due delle tre condizioni elencate:

Classe dimensionale	N. Dipendenti	Ricavi	Totale attivo
Micro	< 5	< 350.000	< 175.000
Piccola	< 50	< 8.800.000	< 4.400.000
Media	< 250	< 40.000.000	< 20.000.000
Grande	>250	> 40.000.000	> 20.000.000

Quanto alla classe dimensionale delle società del TPL abruzzese, la tabella che segue evidenzia in maniera netta la prevalenza di aziende di piccole dimensioni, che rappresentano il 55% del totale. Per il resto 2 imprese sono grandi dimensioni (Trenitalia S.p.A. e TUA S.p.A.), 3 di media grandezza e 4 sono imprese micro.

Classe dimensionale	Gestori (Valori assoluti)	Valori percentuali
Grande	2	9,5%
Media	3	14,3%
Piccola	12	57,1%
Micro	4	19,1%
TOTALE	21	100%

Fonte: elaborazione su dati AIDA.

La composizione azionaria è stata rilevata per 20 imprese. Di queste, 3 sono partecipate per intero da soggetti pubblici: il Ministero dell'Economia e delle Finanze nel caso di Trenitalia S.p.A.; la Regione Abruzzo nel caso di TUA S.p.A. e il Comune de L'Aquila nel caso di A.M.A. S.p.A. Una soltanto, Autoservizi Cerella S.r.l., è una società mista, detenuta per l'80% da TUA S.p.A., a sua volta detenuta dalla Regione Abruzzo, e per il 20% da imprese a capitale privato. Le restanti 16 società, l'80% del campione, sono di proprietà di azionisti privati.

Inoltre, i 20 gestori operativi rilevati³¹ in Abruzzo impiegano 2.420 addetti, con un valore della produzione complessivamente pari a circa 217 milioni di euro e un costo del personale pari a 105 milioni di euro. In generale, il TPL della regione pesa circa il 2,5% circa sul totale nazionale. Si evidenzia, inoltre, che il 35% dei gestori rilevati risulta in perdita: quasi il doppio di quanto rilevato per la media italiana.

Territorio	N. gestori	N. dipendenti	Totale valore della produzione (migliaia di euro)	Costi totali (migliaia di euro)	Costo del personale (migliaia di euro)	Costo del personale/valore della produzione	Gestori in perdita
Abruzzo	20	2.420	217.118	215.877	104.775	48,5%	35%
Italia	463	97.533	9.727.277	9.567.036	4.431.539	46,3%	18,1%

Fonte: elaborazione su dati AIDA.

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

³² I dati di bilancio sono a lordo di eventuali altre attività svolte dai gestori al di fuori del settore TPL e non includono Trenitalia S.p.A. in quanto gestore nazionale del trasporto su ferro.