

Parere reso alla Regione Basilicata ai sensi della Misura 4, punto 11 e Misura 6, punto 2 della delibera ART n. 48 del 30 marzo 2017 in merito alla suddivisione in lotti di affidamento del servizio di Trasporto Pubblico ferroviario regionale.

L'Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta del 23 marzo 2022

premessi che:

- l'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 (di seguito: decreto-legge n. 201 del 2011), che istituisce l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità), al comma 2, lettera f), come integrato dall'art. 48, comma 6, del decreto-legge del 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, e successive modificazioni, prevede che l'Autorità definisca, *inter alia*, “i criteri per la determinazione delle eccezioni al principio della minore estensione territoriale dei lotti di gara rispetto ai bacini di pianificazione, tenendo conto della domanda effettiva e di quella potenziale, delle economie di scala e di integrazione tra servizi, di eventuali altri criteri determinati dalla normativa vigente, nonché a definire gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare e a stabilire i criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici” nonché, con riferimento al trasporto pubblico locale, “gli schemi dei contratti di servizio per i servizi esercitati da società in house o con prevalente partecipazione pubblica (...) nonché per quelli affidati direttamente”;
- l'art. 37, comma 3, lettera a) del decreto-legge n. 201/2011 attribuisce all'Autorità il potere di “sollecitare e coadiuvare le Amministrazioni pubbliche competenti all'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e dei metodi più efficienti per finanziarli, mediante l'adozione di pareri che può rendere pubblici”;
- l'art. 48, comma 4, del decreto-legge del 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96 (di seguito: decreto-legge n. 50 del 2017), e successive modificazioni dispone che il bacino di mobilità sia articolato in più lotti di affidamento, tenuto conto delle caratteristiche della domanda;
- l'Allegato A alla delibera ART n. 48 del 30 marzo 2017 (di seguito: delibera 48/2017), alla Misura 6 recante “Criteri per la identificazione dei lotti dei servizi di trasporto da affidare in regime di esclusiva”, prevede, al punto 2, l'invio all'Autorità della relazione predisposta dal soggetto competente “prima dell'adozione dell'atto amministrativo di individuazione dei lotti da affidare [...] ai fini dell'espressione di un parere da rilasciare entro 45 giorni”, nella quale si illustrano e motivano le scelte inerenti “le opzioni di finanziamento degli obblighi di servizio pubblico” nonché “i fattori di mercato considerati ai fini del dimensionamento dei lotti da affidare”;
- la Regione Basilicata (di seguito: Regione), con nota del 12 febbraio 2021 (prot. ART n. 2029/2021), ha trasmesso all'Autorità la relazione prevista ai sensi del punto 2, Misura 6 della delibera in parola relativa ai lotti per il TPL su strada;
- l'Autorità, in data 25 marzo 2021, ha espresso, relativamente ai lotti per il TPL su strada, il parere n. 6/2021;

- la Regione, con nota del 10 febbraio 2022 (prot. ART n. 2758/2022), ha trasmesso all’Autorità la relazione prevista ai sensi del punto 2, Misura 6 della delibera in parola (di seguito: Relazione) relativa ai lotti ferroviari regionali;

esaminata la documentazione trasmessa, confermando le risultanze già espresse nel citato parere n. 6/2021, con particolare riferimento agli aspetti relativi alla domanda, ritiene di svolgere le osservazioni riportate di seguito.

In merito alla valutazione del grado di efficacia dell’offerta di servizi programmata rispetto al soddisfacimento delle esigenze di domanda di trasporto pubblico, con particolare attenzione anche alla domanda debole, si ritiene necessario che la Regione renda sistematico l’impiego di strumenti di analisi della domanda di mobilità (effettiva, potenziale e debole) e dell’offerta di trasporto, al fine di poter aggiornare, anche a seguito delle importanti variazioni della domanda dovute all’emergenza pandemica da Covid-19, i documenti di pianificazione e programmazione dei servizi, nonché rimodulare l’offerta di servizi durante il periodo di durata contrattuale in modo da renderla maggiormente rispondente alle esigenze di domanda.

Tra i diversi strumenti che la Regione potrà attivare, come anche indicati nella delibera 48/2017, si ritiene opportuno, nell’ambito della definizione del sistema di monitoraggio da includere nei futuri contratti di servizio, che siano previsti specifici obblighi in capo alle imprese affidatarie relativamente alla trasmissione di dati sui passeggeri trasportati (totali e per tipologia tariffaria), sul riempimento dei mezzi (*load factor*) nelle fasce orarie di punta e di morbida e sulla redditività delle linee (*coverage ratio* per linea/direttrice), utili al fine di rivedere l’offerta di servizi durante il periodo di vigenza del contratto. In particolare, tali monitoraggi dovranno essere funzionali anche a valutare la sussistenza dei presupposti per l’assoggettamento ad obbligo di servizio pubblico dei servizi, effettuati con materiale AV, in prolungamento della tratta Salerno-Milano rilevando, oltre ai dati di frequentazione, la disponibilità a pagare degli utenti potenzialmente interessati e le relative motivazioni di viaggio¹. Si raccomanda, inoltre, di monitorare, anche attraverso specifiche indagini, la variazione della quota modale del trasporto pubblico, distinguendo le diverse modalità, ferroviaria e automobilistica, rispetto al trasporto privato o in *sharing*.

Merita attenzione il possibile impatto sulla domanda di trasporto e sul conseguente futuro assetto complessivo del settore del TPL derivante dall’emergenza epidemiologica in corso e sulla modalità di assorbimento di tali effetti nel corso della durata del contratto. Pertanto, si ritiene opportuno che i CdS di prossima stipula contengano idonee clausole di flessibilità, per consentire la riprogrammazione, rimodulazione e riorganizzazione dei servizi in base agli esiti del monitoraggio sistematico che l’Ente e le imprese affidatarie effettueranno, anche nell’eventualità di una prosecuzione, a libero mercato o assoggettati a obbligo di servizio pubblico, dei servizi Salerno-Potenza-Taranto in continuità con i servizi AV sulla direttrice Milano-Salerno.

Con riguardo all’aggiornamento del sistema tariffario e all’implementazione di un sistema di tariffazione integrata si evidenzia la necessità di correlare le tariffe, oltre che alla variazione del tasso di inflazione, anche al livello della qualità del servizio (metodo del *price-cap*, Misura 5, delibera 48/2017 e Misura 27, delibera 154/2019) e alla disponibilità a pagare dell’utenza, da rilevare attraverso opportune analisi/indagini.

¹ Le valutazioni dovranno anche considerare quanto approvato dall’Autorità con delibera n. 29/2022 del 24 febbraio 2022 in merito alla proposta di catalogo di tracce correlate all’applicazione, da parte di RFI, delle tariffe PROMO per gli orari 2022-2023 e 2023-2024.

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, il parere può rendersi in senso favorevole all'articolazione del bacino di mobilità della Regione Basilicata nei lotti ferroviari regionali, da affidare a Trenitalia S.p.A. (Divisione Passeggeri Regionale) e a Ferrovie Appulo-Lucane S.r.l., con l'invito a dare seguito alle valutazioni espresse.

Il presente parere è trasmesso alla Regione Basilicata e pubblicato sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Torino, 23 marzo 2022

Il Presidente
Nicola Zaccheo

(documento firmato digitalmente
ai sensi del d.lgs. 82/2005)