

**Parere reso alla Società per la mobilità ed il trasporto pubblico di Parma, ai sensi della Misura 4, punto 11 e Misura 6, punto 2 della delibera ART n. 48/2017 del 30 marzo 2017 in merito alla suddivisione in lotti di affidamento del servizio di trasporto pubblico locale del Bacino Taro-Parma.**

L’Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta del 20 febbraio 2026

premesso 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 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, e successive modificazioni (di seguito: decreto-legge n. 50 del 2017), 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 (di seguito: TPL), “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 del 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 n. 50 del 2017 dispone che il bacino di mobilità sia articolato in più lotti di affidamento, tenuto conto delle caratteristiche della domanda e salvo eccezioni motivate da economie di scala proprie di ciascuna modalità e da altre ragioni di efficienza economica;
- la Misura 4, punto 11, dell’Allegato alla delibera ART n. 48/2017 del 30 marzo 2017 recante la definizione della metodologia per l’individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento (di seguito: delibera 48/2017) prevede l’invio all’Autorità di una relazione “*pubblicata sul sito web del soggetto competente e predisposta 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 a “*le opzioni di finanziamento degli obblighi di servizio pubblico*”;
- la Misura 6, punto 2, del summenzionato Allegato alla delibera 48/2017 prevede che nella citata relazione “*il soggetto competente illustra e motiva anche [...] i fattori di mercato considerati ai fini*

*del dimensionamento dei lotti da affidare"; allo scopo, il punto 1 della medesima Misura 6 specifica che "il lotto [...] è individuato analizzando la dimensione minima ottimale di produzione del servizio, alla quale conseguono economie di scala e di densità da parte degli operatori ed il numero di concorrenti che possono partecipare alle procedure di affidamento dei servizi";*

- la Misura 2, punto 2, dell'Allegato "A" alla delibera ART n. 154/2019 del 28 novembre 2019, recante le 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 degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o con prevalente partecipazione pubblica (di seguito: delibera 154/2019) prevede che l'ente affidante predisponga *"un'apposita Relazione di Affidamento (di seguito: RdA)"* che deve essere *"pubblicata sul sito web istituzionale [...] e contestualmente trasmessa all'Autorità"*;
- la Società per la mobilità ed il trasporto pubblico di Parma (di seguito: Agenzia, SMTP), è il soggetto istituito per svolgere i compiti e le funzioni di Agenzia locale della mobilità nell'ambito territoriale della Provincia di Parma, con le competenze attribuitegli dall'art. 19 della l.r. n. 30/1998, che individuava i soggetti cui delegare le competenze sul TPL e prevedeva che *"le Province e i Comuni costituiscono, per ciascun ambito territoriale provinciale, una agenzia locale per la mobilità e il trasporto pubblico locale di loro competenza".*;
- l'Agenzia con nota acquisita al prot. ART n. 56995/2025 del 23 giugno 2025 ha trasmesso all'Autorità la relazione prevista dalla delibera 48/2017 (di seguito: Relazione dei Lotti o RdL) afferente ai servizi di trasporto pubblico locale del bacino Taro-Parma, come definito dalla DGR n. 908/2012<sup>1</sup>, unitamente a un Allegato recante il parere legale circa l'applicabilità dell'art. 4-bis del d.l. n. 78/2009; gli Uffici, tenuto conto degli esiti della riunione del Consiglio dell'Autorità in data 25 settembre 2025, hanno riscontrato il parere legale (prot. ART n. 78071/2025 del 25 settembre 2025) concludendo che *"l'obbligo, ex art. 4-bis del d.l. 78/2009, di riservare al mercato una parte dell'affidamento del servizio di trasporto pubblico in caso di ricorso all'in house providing, è compatibile con la disposizione di cui all'art. 48, comma 4, del d.lgs. 50/2017, e non si pone in contrasto con la disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica introdotta dal d.lgs. 201/2022. Il suddetto obbligo, pertanto, continua a essere applicabile"*; a riscontro di specifiche richieste formulate dagli Uffici dell'Autorità, l'Agenzia, con note acquisite ai prott. ART nn. 3689/2026 e 3691/2026 del 16 gennaio 2026, ha da ultimo trasmesso la RdL aggiornata con integrazioni e chiarimenti, corredata da un allegato e accompagnata da una nota di controdeduzioni;

esaminata la documentazione trasmessa, ritiene di svolgere le osservazioni riportate di seguito.

Allo stato attuale, l'offerta di servizio di trasporto pubblico nel bacino Taro-Parma è svolta dall'impresa TEP S.p.A. nell'ambito di un Contratto di Servizio (di seguito: CdS), prorogato fino al 31/12/2026, che comprende anche servizi di trasporto flessibili e scolastici; alcuni servizi urbani ed extraurbani sono erogati in subaffidamento da parte di operatori locali privati. Nell'ultimo decennio l'offerta di servizi ha registrato un

<sup>1</sup> La Regione ha individuato cinque bacini di mobilità, indicati nella DGR come "ambiti sovra-bacinali ottimali": ambito "Reno" (corrispondente alla Città Metropolitana di Bologna e alla Provincia di Ferrara), ambito "Secchia-Panaro" (corrispondente alle province di Modena e Reggio Emilia), ambito "Romagna" (corrispondente alle le province di Ravenna, Rimini e Forlì-Cesena), ambito "Trebbia" (corrispondente alla provincia di Piacenza) e l'ambito "Taro" (corrispondente alla provincia di Parma).

incremento dei posti-km (+4,7%), dei passeggeri trasportati (+18,1%) e del *load factor* (+18%). Per l'analisi della domanda l'Agenzia ha impiegato diverse fonti di dati, eterogenee e non completamente integrate tra loro, pervenendo alla stima della domanda effettiva e degli spostamenti contenuti nel bacino, con particolare attenzione alla componente sistematica, mentre la componente occasionale e turistica non risultano adeguatamente indagate. La domanda potenziale è stata definita sulla base di elementi demografici e socioeconomici con un orizzonte temporale pari alla durata del futuro CdS (+2,4% dei passeggeri trasportati al 2036), escludendo la possibilità che una quota di domanda possa generarsi a seguito di nuove esigenze di mobilità e dello *shift* da altre modalità di trasporto. L'analisi della domanda debole è stata ripresa dal Piano strategico per la mobilità e dei trasporti provinciale (PSMT) del 2022, effettuata tramite una specifica metodologia basata su un *set* di indicatori relativi a struttura demografica, territorio e mobilità, in esito all'applicazione della quale sono state ottenuti i comuni a domanda debole, senza, tuttavia, stimarne la domanda di spostamenti espressa; la componente temporale e socioeconomica della domanda debole non sono state indagate. Considerata la limitata evoluzione stimata per la domanda di mobilità, l'Agenzia ha ritenuto di confermare l'attuale assetto dei servizi di mobilità, senza apportare modifiche all'offerta per il prossimo affidamento. Tutti i servizi che ricadono nel bacino Taro-Parma sono soggetti ad OSP e sono finanziati prevalentemente da risorse del Fondo Nazionale Trasporti (per l'84% nel 2024) e da risorse degli enti locali per la restante parte. Il sistema tariffario non è stato compiutamente descritto, sebbene siano presenti riferimenti all'integrazione tariffaria, mentre è stato specificato che si prevede di effettuare l'aggiornamento delle tariffe con il metodo del *price-cap* in conformità con la regolazione vigente.

L'Agenzia ha, quindi, individuato la configurazione del bacino Taro-Parma a 2 lotti, tenendo conto della richiesta del Comune e della Provincia di Parma di valutare l'affidamento *in house* all'attuale impresa *incumbent* TEP S.p.A., nonché a seguito del riscontro degli Uffici dell'Autorità sul parere legale presentato dall'Agenzia sull'applicabilità dell'art. 4-bis del d.l. n. 78/2009 (*supra*). Di conseguenza, la configurazione individuata è sensibilmente influenzata dalla scelta della modalità di affidamento *in house*, adottata *ex ante* rispetto all'applicazione della metodologia per l'individuazione dei lotti *ex delibera* 48/2017, e inizialmente intesa con riferimento all'intero servizio di competenza dell'Agenzia.

Pertanto, le analisi dell'Agenzia sul disegno dei lotti non si configurano come un'applicazione adeguata dei principi di economicità e contendibilità individuati dalla regolazione, in quanto, a tale scopo, sarebbe stato opportuno quantomeno valutare gli eventuali vantaggi – in termini di economicità e contendibilità, ma anche di innovazione tecnologica e qualità del servizio, con conseguente maggiore attrattività del servizio e benefici per gli utenti – derivanti dall'affidamento tramite gara della totalità dei servizi del bacino Taro-Parma.

In merito alle analisi su configurazioni alternative rispetto a quella scelta, pur avendo considerato nella RdL, uno scenario alternativo a due lotti di dimensioni simili tra loro, a seguito di specifica richiesta di integrazioni, l'Agenzia ha rilevato molteplici criticità relative a una diversa gestione e organizzazione del servizio rispetto allo *status quo*, paventando costi aggiuntivi oltre quelli stimati con il metodo del costo *standard*, che sono risultati poco superiori rispetto allo scenario prescelto. Al riguardo – premesso che lo scenario a due lotti indicato nella richiesta di integrazioni degli Uffici era da intendere solo a scopo esemplificativo, lasciando all'Agenzia l'individuazione di eventuali ulteriori scenari alternativi caratterizzati da una più equa distribuzione dei servizi – si ritiene che, se alcune delle criticità evidenziate possano risultare condivisibili (ad esempio, quelle relative agli *asset*), altre potrebbero essere superate, ad esempio implementando un'integrazione efficace dei servizi urbani ed extraurbani attraverso l'ausilio delle nuove tecnologie per ridurre i tempi di

attesa e facilitare l'interscambio per gli utenti, stabilendo regole chiare per il *clearing* tra più operatori e stimando in sede di PEFS le compensazioni necessarie per coprire il servizio con ricavi più bassi.

La configurazione a 2 lotti individuata nella RdL prevede un lotto da affidare *in house* in regime *net cost* relativo ai servizi urbani di Parma (con autobus e filobus) e ai servizi extraurbani per un ammontare pari a circa 12 mln veic-km/anno e un lotto da affidare tramite gara in regime *gross cost* relativo a servizi urbani (Happybus e Navette urbane nel comune di Parma, Fidenza, Salsomaggiore) e servizi extraurbani (c.d. "bacino Nord Est", c.d. "bacino Ovest", Prontobus) per un ammontare pari a circa 1,4 mln veic-km/anno, in applicazione dell'obbligo di affidare almeno il 10% del servizio tramite gara di cui all'art. 4-bis del d.l. n. 78/2009.

Sebbene l'Agenzia, al fine di pervenire a tale scelta, abbia considerato alcuni scenari alternativi, questi ultimi prevedono un ammontare di servizi da affidare tramite gara che non si discosta da una dimensione pari a circa il 10% della totalità del servizio del bacino, per una produzione chilometrica massima pari a 1,56 mln veic-km/anno: pertanto, negli scenari alternativi considerati, il lotto da affidare a gara non raggiunge in nessun caso la dimensione ottima minima di produzione del servizio che la, pur non conclusiva, letteratura di settore individua nella soglia di 4 mln veic-km/anno, limitando conseguentemente la possibilità di sviluppare economie di produzione del servizio, nonché la contendibilità della procedura che potrà risultare attrattiva soltanto per imprese medio-piccole. Peraltra, gli scenari alternativi considerati per la definizione del lotto a gara sono stati ottenuti tramite diverse aggregazioni delle sottoreti individuate sulla base di alcuni criteri stabiliti dall'Agenzia, tra i quali è stato assunto come vincolante il criterio c.d. di "contendibilità", che misura il numero di imprese subaffidatarie attive (al 2019) sulla specifica linea: l'applicazione di tale criterio ha determinato una riduzione significativa delle linee considerate in quanto sono stati di fatto presi in considerazione esclusivamente i servizi che attualmente sono svolti del tutto o in parte da imprese subaffidatarie, limitando l'analisi a un piccolo sottoinsieme di servizi. Tale metodologia, in assenza di dati economici (consuntivati e/o stimati) relativi ai servizi effettuati in subaffidamento, per i quali non è quindi noto il livello di redditività, appare finalizzata principalmente a confermare l'assetto attuale, nel quale l'impresa *incumbent* TEP S.p.A. svolge la maggior parte del servizio, mentre una quota minoritaria di servizi è svolta da altre imprese in subaffidamento. Nell'assetto futuro cambierebbero le modalità di affidamento, *in house* a TEP S.p.A. la parte maggioritaria del servizio (circa il 90%) e a gara la quota minoritaria del servizio (circa il 10%), con perimetro pressoché identico a quello delle linee attualmente esercite in subaffidamento.

Peraltra, nell'analisi degli scenari proposti, pur avendo l'Agenzia considerato molteplici criteri per l'individuazione delle sottoreti, non risulta che siano stati adeguatamente applicati i criteri di economicità e contendibilità che, ai sensi della delibera 48/2017, devono essere impiegati nella definizione dei lotti: con riferimento specifico all'economicità, non sono state effettuate analisi quantitative sulla dimensione ottima minima di produzione del servizio, né sulle economie di scala a livello di produzione del servizio, di integrazione, di gestione amministrativa; rispetto alla contendibilità, preso atto dell'intenzione rappresentata dall'Agenzia nella nota di controdeduzioni di avviare un'indagine di mercato per rilevare le imprese potenzialmente interessate a partecipare alla gara, nella RdL non è stata sviluppata una ricognizione delle imprese presenti nel mercato locale, nazionale e internazionale, che potrebbero essere interessate e che dispongano dei requisiti necessari per partecipare alla procedura di affidamento e le uniche valutazioni di contendibilità hanno riguardato la presenza di imprese subaffidatarie, aspetto pur rilevante ma insufficiente a valutare il livello di attrattività di un lotto da affidare con procedura competitiva.

Inoltre, non appaiono fondati i motivi per i quali l’Agenzia ha escluso la valutazione di scenari alternativi che prevedano un ampliamento del lotto da affidare tramite gara, anche escludendo l’Happybus: tali motivi riguardano la parentata possibilità che si generino “diseconomie di scala” a seguito di una riduzione del perimetro dell’*in house* e un effetto negativo sull’organizzazione e sui costi del servizio (turni e residenze) derivante dall’inclusione di servizi non contigui alle sottoreti che compongono il lotto da affidare a gara. A tal proposito, occorre osservare come il lotto individuato nella RdL per l’affidamento tramite gara includa già servizi che interessano aree non contigue del territorio provinciale, oltre che di natura diversa (a chiamata, urbani, extraurbani, scolastici) e pertanto non si vede come l’inserimento di ulteriori servizi non contigui possa determinare un effetto negativo, considerato che non sono state fornite stime quantitative a supporto.

Con riferimento all’inclusione del servizio scolastico Happybus nel perimetro del TPL e del lotto da porre a base di gara, pur tenendo conto delle ampie giustificazioni addotte a supporto della scelta nella RdL e nella nota di controdeduzioni, si ritiene che, nonostante l’organizzazione come servizio di linea – secondo orari e tratte predefinite – e la programmazione integrata con la rete dei servizi del bacino, non sia riconducibile alla definizione dei servizi di trasporto pubblico locale di cui al d. lgs. n. 422/1997 e, quindi, neppure all’ambito applicativo del Regolamento (CE) 1370/2007, in considerazione dell’erogazione del servizio in modalità “riservata”, cioè finalizzata a servire in via esclusiva l’utenza di studenti delle scuole materne, elementari e medie inferiori presenti nel territorio del comune di Parma, con un sistema tariffario differente rispetto agli altri servizi di TPL che prevede l’acquisto di abbonamenti mensili i cui importi dipendono dalla numerosità e dalle capacità economiche del nucleo familiare. Peraltro, il servizio Happybus, pur rappresentando solo il 4% dei servizi dell’intero bacino, costituisce una quota significativa, pari a circa il 40%, del lotto individuato per l’affidamento tramite gara, contribuendo significativamente al rispetto del vincolo normativo sopra richiamato; inoltre, per le sue specificità (ad esempio, la tipologia di mezzi necessari e il relativo allestimento, la formazione del personale) potrebbe costituire una barriera alla partecipazione dei contendenti potenzialmente interessati, considerato che l’Agenzia ha specificato che il parco veicolare di proprietà del gestore uscente e la centrale operativa per la gestione del servizio sono qualificati come beni commerciali e saranno messi a disposizione alle condizioni previste dalla regolazione previa specifica valutazione, e quindi a fronte di un canone di locazione o di acquisto.

**In conclusione, sebbene la configurazione scelta dall’Agenzia rispetti il principio di suddivisione del bacino di mobilità in più lotti di affidamento di cui al d.l. n. 50/2017, si ritiene che i lotti individuati e la metodologia impiegata per definirli non si configurino come una corretta applicazione dei principi di economicità e contendibilità disciplinati dalla delibera 48/2017. Pertanto, si rende necessario che codesta Agenzia valuti una ridefinizione del perimetro del lotto a gara e del lotto *in house* riducendo la quota di servizio sottratta al mercato per pervenire ad una dimensione del lotto da affidare con gara prossima alla soglia di 4 mln veic-km/anno indicata dalla letteratura di settore, affinché la procedura possa risultare maggiormente attrattiva e contendibile.**

A tale scopo, in primo luogo, si evidenzia che il servizio HappyBus, non configurandosi come un servizio di trasporto pubblico locale ai sensi del d.lgs. n. 422/1997, dovrebbe essere espunto dal lotto a gara oppure, in alternativa, qualora l’Agenzia ritenga significativi i vantaggi di gestione del personale rappresentati nella RdL che deriverebbero dall’inclusione dell’Happybus nel perimetro del lotto di gara, il servizio può essere mantenuto purché non concorra al rispetto del vincolo di cui al d.l. n. 78/2009, previa quantificazione delle condizioni di trasferimento dei beni commerciali per l’effettuazione del servizio e verificato, nell’ambito dell’indagine di mercato che l’Agenzia si è impegnata ad avviare, che ciò non comporti una riduzione della

platea dei potenziali partecipanti alla gara. Pertanto, considerato che l'ammontare dell'HappyBus non concorre al rispetto del vincolo di legge, il lotto da affidare tramite gara deve essere ampliato con l'inclusione di altri servizi oppure rideterminato con altra metodologia, prescindendo dal criterio relativo alla presenza di imprese subaffidatarie che risulta molto restrittivo, affinché la relativa produzione chilometrica raggiunga, auspicabilmente, almeno la soglia di letteratura di 4 mln di veic-km/anno. A tale scopo, fermo restando le analisi che saranno sviluppate dall'Agenzia, sulla base degli elementi resi disponibili si suggerisce di valutare l'inserimento nel lotto da affidare tramite gara: i) dei servizi relativi alle Valli Ceno e Taro; ii) dei servizi di linea tradizionali presenti nelle aree coperte anche dai servizi flessibili ProntoBus (già inclusi nel lotto a gara), sviluppando valutazioni in merito alla convenienza economico-organizzativa derivante dall'erogazione di entrambe le tipologie di servizio in capo al medesimo operatore, con conseguenti ricadute positive sull'integrazione dei servizi; iii) dei servizi riguardanti le aree a domanda debole che non sono coperte dal ProntoBus, anche valutando l'attivazione di specifici servizi a chiamata.

Per quanto riguarda l'applicazione della metodologia disciplinata dalla delibera 48/2017, rilevate significative carenze informative nelle diverse fasi di cui si compone, si ritiene opportuno formulare le seguenti raccomandazioni in modo tale che siano previsti nei CdS di prossima stipula obblighi di rilevazione e trasmissione dei dati in capo alle imprese affidatarie.

Per quanto riguarda l'analisi della **domanda effettiva**, sebbene siano state utilizzate diverse fonti di dati (ISTAT, dati di frequentazione, osservatori regionali e provinciali) esse non risultano integrate tra loro e, sulla base degli elementi forniti, non è possibile ricostruire un quadro chiaro e dettagliato della domanda, in particolare, di servizi di TPL, anche di tipo occasionale e turistico, che interessano il bacino Taro-Parma, compresi quelli con origine o destinazione esterna. Pertanto, si raccomanda all'Agenzia, nella predisposizione dei data set di gara, di rendere disponibili stime di domanda complete e aggiornate, con dati disaggregati per linea e, possibilmente, differenziati per fascia oraria, giorno della settimana e periodo dell'anno, al fine di mettere tutti gli operatori potenzialmente interessati a partecipare alla gara nelle condizioni di disporre delle informazioni necessarie per poter formulare un'offerta.

Per il futuro, ai fini di una adeguata programmazione dell'offerta di servizi rispetto alla domanda espressa dal bacino di mobilità di competenza dell'Agenzia, si raccomanda di ampliare le metodologie impiegate per la raccolta dei dati volte alla stima della domanda (ad esempio mediante indagini campionarie ad *hoc*, acquisendo dati da celle telefoniche e piattaforme, utilizzando altre fonti di dati statistici sulla mobilità il più possibile aggiornati), in combinazione con i dati delle frequentazioni dei servizi di TPL erogati, da rilevare per linea e per fascia oraria (anche tramite dispositivi per il conteggio dei passeggeri a bordo dei mezzi, nelle stazioni/autostazioni e fermate). A tale scopo, si raccomanda di prevedere nei CdS di prossima stipula appositi obblighi in capo alle imprese affidatarie per la rilevazione e la trasmissione, con periodicità prestabilita, dei **dati relativi ai passeggeri trasportati, al load factor** (da valutare per fascia oraria, punta e morbida, periodo dell'anno), **ai ricavi e al coverage ratio** (calcolato come previsto dall'art. 19, comma 5, del d.lgs. n. 422/1997). Tali dati devono essere resi disponibili per tutte le modalità di trasporto e tipologie di servizi (bus urbani, bus extraurbani, filobus, servizi a chiamata), con disaggregazione per linea. Infine, si raccomanda di analizzare, oltre alla componente sistematica, anche la domanda di mobilità, in particolare di TPL, di **tipo occasionale, stante la sempre maggiore rilevanza di tale tipologia di spostamenti in relazione al cambiamento degli stili di vita**, nonché quella espressa dalla **componente turistica**, anche avvalendosi dei dati sugli arrivi e le presenze raccolti dagli enti e dai soggetti che operano nel settore turistico, con l'obiettivo di quantificare la ottenere una stima quantitativa della quota di turisti che utilizza il TPL.

Per quanto riguarda la **domanda potenziale**, considerato che, nonostante una propensione degli utenti al cambio modale indicata nella RdL pari a 30,9%, sono ritenuti improbabili futuri incrementi nei volumi del TPL per sottrazione della quota di utenza ad altre modalità e viene ipotizzato un aumento della domanda di TPL del +0,4% annuale nel periodo 2025-2030, fino a stabilizzarsi dal 2030 in poi, si invita, per il futuro, a effettuare analisi quantitative di domanda potenziale (anche per la componente di domanda occasionale di natura turistica e per la componente sistematica degli studenti universitari e delle scuole secondarie superiori), anche tramite apposite indagini sulle preferenze dichiarate e utilizzando modelli di simulazione trasportistica per simulare l’evoluzione della domanda e valutare l’interazione tra domanda di mobilità e offerta dei servizi, sfruttando le sempre maggiori opportunità offerte dalle tecnologie di analisi ed elaborazione dei *big data* anche derivanti da fonti diverse.

Con riferimento specifico alla propensione per il cambio modale, nell’aggiornamento del Piano Regionale integrato dei trasporti (PRIT) relativi al 2025, la propensione al cambio modale è stata stimata al 7,5% a livello regionale. Pertanto, si raccomanda, nell’ottica di recuperare il *gap* nell’utilizzo del TPL rispetto alla media regionale/nazionale e di avvicinarsi agli obiettivi del PRIT (che per il 2025 auspicava il raggiungimento di una quota regionale del TPL del 12-13%), di adottare misure finalizzate a promuovere lo sviluppo del TPL anche al fine di contribuire alla riduzione dell’impatto ambientale e dell’inquinamento.

Per quanto riguarda la stima della **domanda debole**, non è stata quantificata la domanda espressa dalle aree a domanda debole, né sono state sviluppate analisi delle componenti temporale e socioeconomica; inoltre, considerato che soltanto alcuni dei comuni individuati come aree a domanda debole sono coperti da servizi a chiamata, sarebbe stato opportuno sviluppare specifiche analisi per valutare l’adeguatezza dell’offerta negli altri comuni a domanda debole. Pertanto, si raccomanda per il futuro di indagare la domanda debole con rilevazioni specifiche, tramite indagini *ad hoc*, oltre ad analizzare e quantificare le caratteristiche temporali e socioeconomiche (riferite a specifiche categorie di utenza) di tale componente di domanda.

In merito **all’offerta programmata**, l’assenza di valutazioni sulle precedenti gestioni, anche in termini di qualità e soddisfazione degli utenti, nonché di informazioni relative alla redditività delle linee, ai ricavi da traffico, alla sostenibilità economica e al *coverage ratio* dei servizi in subaffidamento, non consente una valutazione dell’efficienza operativa e gestionale dei servizi; tale aspetto rileva in particolare stante la scelta di mantenere inalterati i servizi nell’ambito del futuro affidamento, che l’Agenzia ritiene correttamente dimensionati. Pertanto, particolare attenzione deve essere posta alla progettazione dell’offerta programmata – anche demandandola ai partecipanti alla gara – dei servizi a chiamata e dei servizi nelle aree a domanda debole che saranno inclusi nel lotto a gara, da implementare tramite le opportunità offerte dalle tecnologie digitali, che consentono la prenotazione con ridotto preavviso e l’acquisto dei titoli di viaggio tramite canali diversi dalle rivendite. Inoltre, occorre che nei CdS di prossima stipula siano inserite apposite clausole di flessibilità, nei limiti consentiti dall’ordinamento, per poter adeguare l’offerta di servizi all’evoluzione della domanda di mobilità che dovrà essere oggetto di un monitoraggio continuo e puntuale (*supra*), anche al fine di soddisfare in maniera adeguata le esigenze dei comuni ricadenti nelle aree a domanda debole.

Per quanto riguarda gli OSP e le relative modalità di finanziamento, non risulta che sia stata valutata l’opportunità di espungere alcune linee in base alla relativa redditività, né sono stati forniti elementi su stime preliminari di ricavi e compensazioni per i lotti dei futuri affidamenti e non sono state valutate fonti alternative di finanziamento. Rimandando le valutazioni di maggior dettaglio sugli aspetti economici alle RdA

ex delibera ART n. 154/2019, si raccomanda per il futuro di effettuare un puntuale monitoraggio della redditività delle linee, al fine di valutare in futuro la possibile sottrazione al regime di obblighi di servizio pubblico di alcune linee e di approfondire la possibilità di ricorrere a fonti alternative di finanziamento.

In generale, si raccomanda di garantire il coordinamento tra gli obiettivi che saranno inseriti nei CdS con gli obiettivi e le azioni della pianificazione territoriale, inclusi gli indirizzi regionali contenuti nel PRIT e quelli contenuti nel PUMS di Parma.

Sul **metodo di adeguamento tariffario** descritto nella RdL, si rinviano alle RdA valutazioni di maggior dettaglio sull'implementazione del metodo del *price-cap*. Si raccomanda, nell'ambito delle analisi della domanda, di indagare altresì la disponibilità a pagare degli utenti, tramite indagini *ad hoc* e con il supporto dei modelli trasportistici, di cui tenere conto nella definizione delle tariffe come previsto anche dalla Misura 5, punto 3 della delibera 48/2017, fermo restando i principi di universalità e accessibilità tariffaria dei servizi di trasporto soggetti a OSP da garantire in particolare per le categorie di utenza che si spostano sistematicamente per motivi di studio o di lavoro, nonché per quelle caratterizzate da condizioni di disagio socio-economico, disabilità o mobilità ridotta o per altre categorie individuate come meritevoli di tutela.

Si evidenzia infine che, ai sensi della citata Misura 4, punto 11, della delibera 48/2017, la Relazione dei Lotti aggiornata e completa anche degli aspetti che sono stati trattati esclusivamente nella nota di controdeduzioni, dovrà essere pubblicata sul *sito web* istituzionale dell'Agenzia, dandone riscontro all'Autorità.

\*\*\*\*\*

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, il presente parere è reso, sulla base degli elementi contenuti nella Relazione dei Lotti, nel senso sopra indicato e con l'invito a dare seguito alle osservazioni espresse, ed è trasmesso all'Agenzia e pubblicato sul *sito web* istituzionale dell'Autorità.

Torino, 20 febbraio 2026

Il Presidente  
Nicola Zaccheo

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