



AFFIDAMENTO DEI SERVIZI TPL SU GOMMA – BACINO TARO

RELAZIONE SUI LOTTI

AI SENSI DELLA DELIBERA ART 48/2017

Sviluppata con il supporto tecnico specialistico di ASSTRA Service Srl

Ottobre 2026

Il Responsabile del Procedimento

ing. Stefano Perilli

STEFANO
PERILLI
12.10.2026
11:59:12
GMT+02:00



SOMMARIO

PREMESSA	2
AMBITO DI SERVIZIO PUBBLICO, BACINO DI MOBILITÀ E DEFINIZIONE DELLA DOMANDA POTENZIALE	3
<i>Dinamiche Demografiche e Socio-Economiche del Bacino Taro e della Provincia di Parma</i>	<i>3</i>
<i>Evoluzione della Domanda di Trasporto Pubblico Locale: Dati Storici, Consuntivi e Proiezioni</i>	<i>5</i>
<i>Le dinamiche della domanda e la scelta del TPL su strada: gli effetti sull'offerta di trasporto.</i>	<i>12</i>
<i>Ripartizione modale e propensione allo shift modale: confronto con contesti nazionali</i>	<i>14</i>
<i>Analisi della domanda debole nel bacino.....</i>	<i>15</i>
<i>Analisi della domanda turistica nel bacino</i>	<i>25</i>
<i>Analisi della domanda potenziale nel bacino</i>	<i>27</i>
DETERMINAZIONE DEGLI OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E CRITERI PER LA LORO COPERTURA FINANZIARIA, CRITERI DI DETERMINAZIONE E DI AGGIORNAMENTO DELLE TARIFFE.....	31
<i>Elementi essenziali del servizio</i>	<i>31</i>
<i>Happybus come servizio di TPL specializzato.....</i>	<i>40</i>
<i>Il servizio a chiamata "ProntoBus extra"</i>	<i>41</i>
<i>Finanziamento dei servizi</i>	<i>44</i>
CRITERI DI IDENTIFICAZIONE DEI LOTTI DEI SERVIZI DI TRASPORTO DA AFFIDARE IN REGIME DI ESCLUSIVA.....	46
<i>Principi di identificazione dei lotti ottimali: contendibilità, economie di scala e densità.....</i>	<i>46</i>
<i>Identificazione del lotto di affidamento da assegnare con procedura di evidenza pubblica. L'approccio metodologico ed il modello di simulazione.....</i>	<i>47</i>
<i>Confronto con lo scenario alternativo</i>	<i>69</i>
<i>L'analisi sul costo standard nello scenario alternativo</i>	<i>73</i>
ALLEGATO A.....	75

PREMESSA

La presente relazione è redatta in conformità alla Delibera ART 48/2017, che disciplina la metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e le modalità di finanziamento più efficaci, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera a) del decreto-legge n. 201/2011 e dell'articolo 37, comma 1 del decreto-legge n. 1/2012. Tale normativa definisce i criteri per la suddivisione e l'affidamento dei lotti di Trasporto Pubblico Locale (TPL), con l'obiettivo di garantire un servizio efficiente e sostenibile.

La struttura della presente relazione segue il percorso logico e coerente suggerito dalla stessa Delibera ART 48/2017, iniziando dall'analisi approfondita della domanda di mobilità effettiva, debole e potenziale. Questa fase preliminare consente di valutare il contesto in cui opera il servizio di trasporto in esame, tenendo conto di fattori come la densità demografica, la distribuzione dei centri attrattori di domanda e le necessità specifiche delle aree a domanda debole. Un'attenzione particolare viene poi dedicata alla definizione degli obblighi di servizio pubblico, che includono le relazioni da servire, le frequenze dei collegamenti e gli orari operativi. Tutti questi aspetti vengono esaminati con l'obiettivo di garantire un equilibrio economico-finanziario, bilanciando il corrispettivo da Contratto di Servizio (CdS) ed i ricavi derivanti dal traffico.

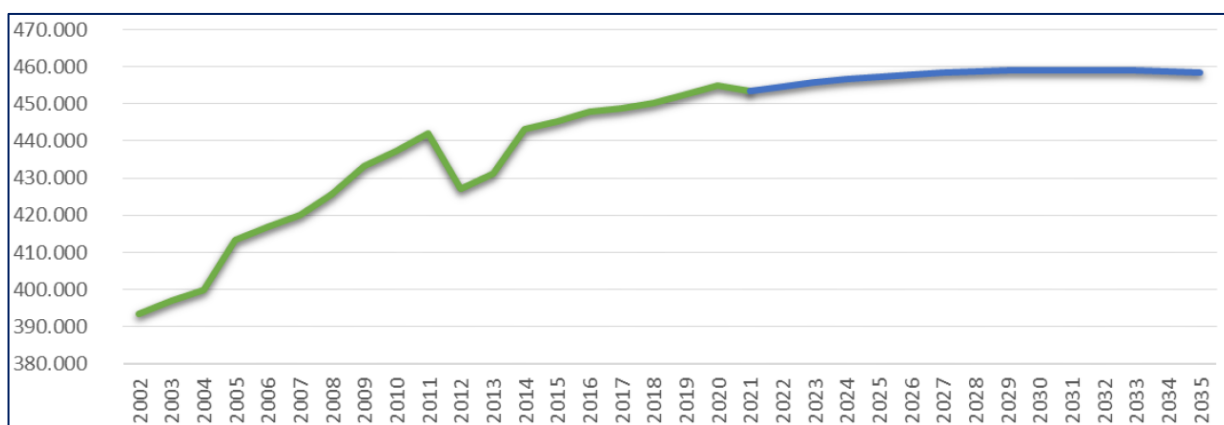
Infine, la relazione si concentra sull'identificazione degli ambiti territoriali ottimali per l'affidamento del servizio di TPL. Questa fase tiene conto della programmazione regionale, come delineato dalla DGR 908/2012, nonché delle disposizioni nazionali e delle regolazioni previste dalla normativa vigente. L'intento è quello di individuare aree omogenee che possano favorire una gestione efficiente e integrata, rispondendo in maniera efficace alle esigenze della popolazione e promuovendo la sostenibilità tecnica del servizio.

AMBITO DI SERVIZIO PUBBLICO, BACINO DI MOBILITÀ E DEFINIZIONE DELLA DOMANDA POTENZIALE

Dinamiche Demografiche e Socio-Economiche del Bacino Taro e della Provincia di Parma

L'analisi della domanda di mobilità nel bacino del Taro e nella provincia di Parma negli ultimi decenni si contraddistingue da dinamiche demografiche e socioeconomiche particolarmente favorevoli per il settore del TPL.

Al 1° gennaio 2024, la popolazione residente della provincia di Parma ammonta a 458.924 unità, registrando una crescita di 4.289 residenti rispetto al 2023, pari a un incremento percentuale dello 0,94%. Questo dato risulta significativamente in controtendenza rispetto al quadro demografico nazionale, che ha visto un calo della popolazione complessiva italiana per circa un decennio¹.



Andamento storico dei residenti nella Provincia di Parma e proiezione al 2035;

fonte: Piano Strategico della Mobilità e dei Trasporti Provincia di Parma (2022)

La crescita della popolazione registrata a Parma negli ultimi decenni è principalmente attribuibile ad un saldo migratorio positivo, che nel 2023 ha registrato un aumento di 4.636 persone.¹ Sebbene si osservi una diminuzione nelle fasce d'età scolari (es. -2% per la scuola dell'infanzia, -0,6% per la primaria nel 2024), la popolazione in età lavorativa (18-69 anni) è in crescita, raggiungendo 353.348 unità al 1° gennaio 2024.

Va precisato che la popolazione rilevata al Censimento di ottobre 2011 è risultata composta da 427.434 individui, mentre alle Anagrafi comunali risultavano registrati 444.607 residenti; si è, dunque, verificata una

¹ Dati Provincia di Parma - 2021

differenza negativa fra popolazione censita e popolazione anagrafica pari a 17.173 unità (-3,86%), da qui lo “scalino” rappresentato nel grafico (fonte: <https://www.tuttitalia.it/emilia-romagna/provincia-di-parma/statistiche/popolazione-andamento-demografico/>).

Il capoluogo mostra una crescita ancora più marcata rispetto al resto del territorio provinciale, con un aumento dell'1,5% pari a +3.033 persone, superando i 201.400 abitanti e confermandosi come il secondo comune più popoloso della regione dopo Bologna. La provincia di Parma ha dimostrato un'attrattività notevole nel medio-lungo periodo, con un aumento del 2,3% dei residenti tra il 2014 e il 2023, superando altre province emiliano-romagnole come Rimini (+1,9%) e Bologna (+1,7%).

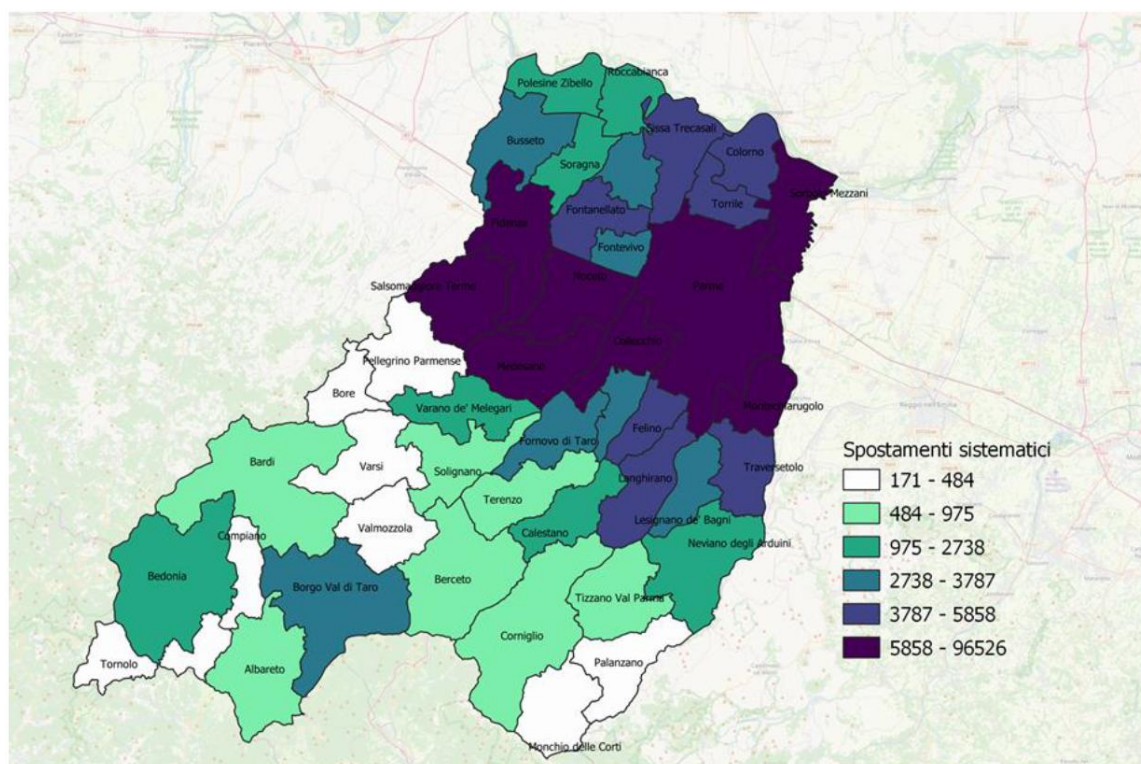
La presenza di una significativa quota di popolazione straniera, pari al 15,4% del totale provinciale e al 18% a Parma città, ha contribuito ad una dinamica positiva per il TPL, poiché questa fascia di popolazione tende a fare maggiore affidamento sul trasporto pubblico; in altri termini, questa crescita demografica guidata dal saldo migratorio e concentrata nella popolazione in età lavorativa, ha comportato una domanda in aumento per i servizi pubblici essenziali, incluso il TPL. Ciò stabilisce una base solida per il servizio di trasporto e giustifica le decisioni strategiche relative alla sua configurazione e al suo finanziamento a lungo termine.

Tabella 1: Principali indicatori demografici della Provincia di Parma (dati Provincia di Parma)

Indicatore Demografico	Provincia di Parma (2024)	Parma città (2024)	Contesto Nazionale/Regionale (2023-2024)
Popolazione Residente	458.924 unità	201.464 unità	Italia: calo da circa un decennio
Crescita % (rispetto 2023)	+0,94%	+1,5%	Emilia-Romagna: +0,40% (2023)
Saldo Migratorio (2023)	+4.636 persone	N.D.	Principale causa crescita provinciale
Popolazione 18-69 anni	353.348 unità	N.D.	In crescita
Incidenza Stranieri	15,4%	18%	N.D.

Evoluzione della Domanda di Trasporto Pubblico Locale: Dati Storici, Consuntivi e Proiezioni

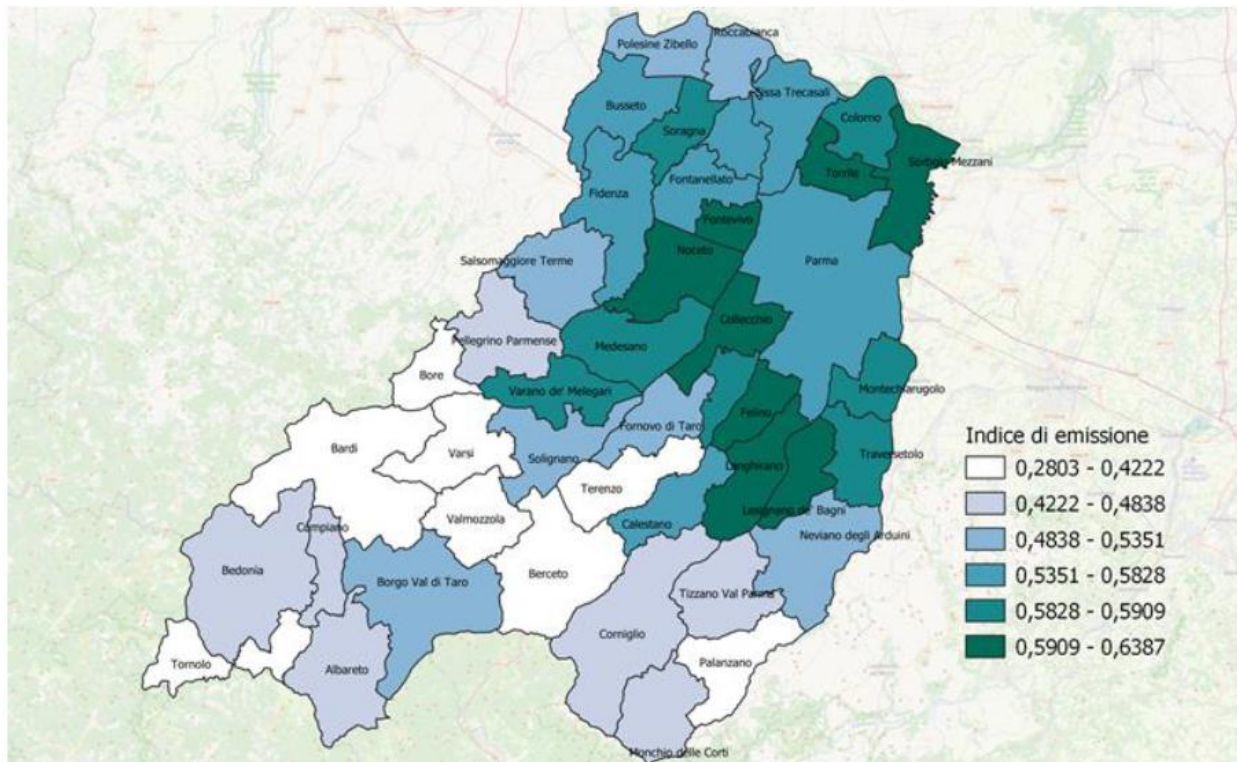
La domanda di TPL nel bacino Taro ha mostrato, negli ultimi anni, un andamento estremamente positivo, superando le aspettative maturate in ambito regionale. Per inquadrare l'evoluzione della domanda nel tempo, si fa principalmente riferimento al **Piano Strategico della Mobilità e dei Trasporti** Provinciale del 2022 (**PSMT**), che attraverso dati ISTAT-2019 sulla provincia di Parma (coincidente con l'ambito in questione), riporta per il 2019 un valore per gli spostamenti sistematici per un giorno medio ferialle invernale di poco inferiore a 260 mila unità, dei quali circa il 64% sono risultati interni ai comuni, e di questi il 65% per motivi lavorativi, mentre il restante 36% degli spostamenti con destinazione esterna dal comune di origine, si caratterizza per quasi l'82% da motivi lavorativi, il 20% dei quali diretti alla città di Parma. Nel dettaglio, la maggior parte degli **spostamenti interni si sono registrati nel Comune di Parma** (60,8%), seguita da Fidenza (5,8%) e Salsomaggiore Terme (3%). In particolare, il comune con il più alto numero di **spostamenti sistematici** è risultato essere Parma, con circa 117 mila spostamenti (ovvero il 45% del totale), seguito da percentuali significativamente meno importanti (Fidenza con il 5,8% e Salsomaggiore Terme con il 3,9%).



Distribuzione degli spostamenti sistematici sul territorio provinciale al 2019

fonte: Piano Strategico della Mobilità e dei Trasporti Provincia di Parma (2022), elaborazione su dati ISTAT

Per quanto riguarda la percentuale di spostamenti di ogni Comune rispetto ai propri abitanti (indice di emissione), la provincia di Parma si caratterizza per un range compreso tra il 28% ed il 64%, valore naturalmente sbilanciato verso i Comuni attorno al capoluogo, che trovano nella città di Parma un forte attrattore di domanda.

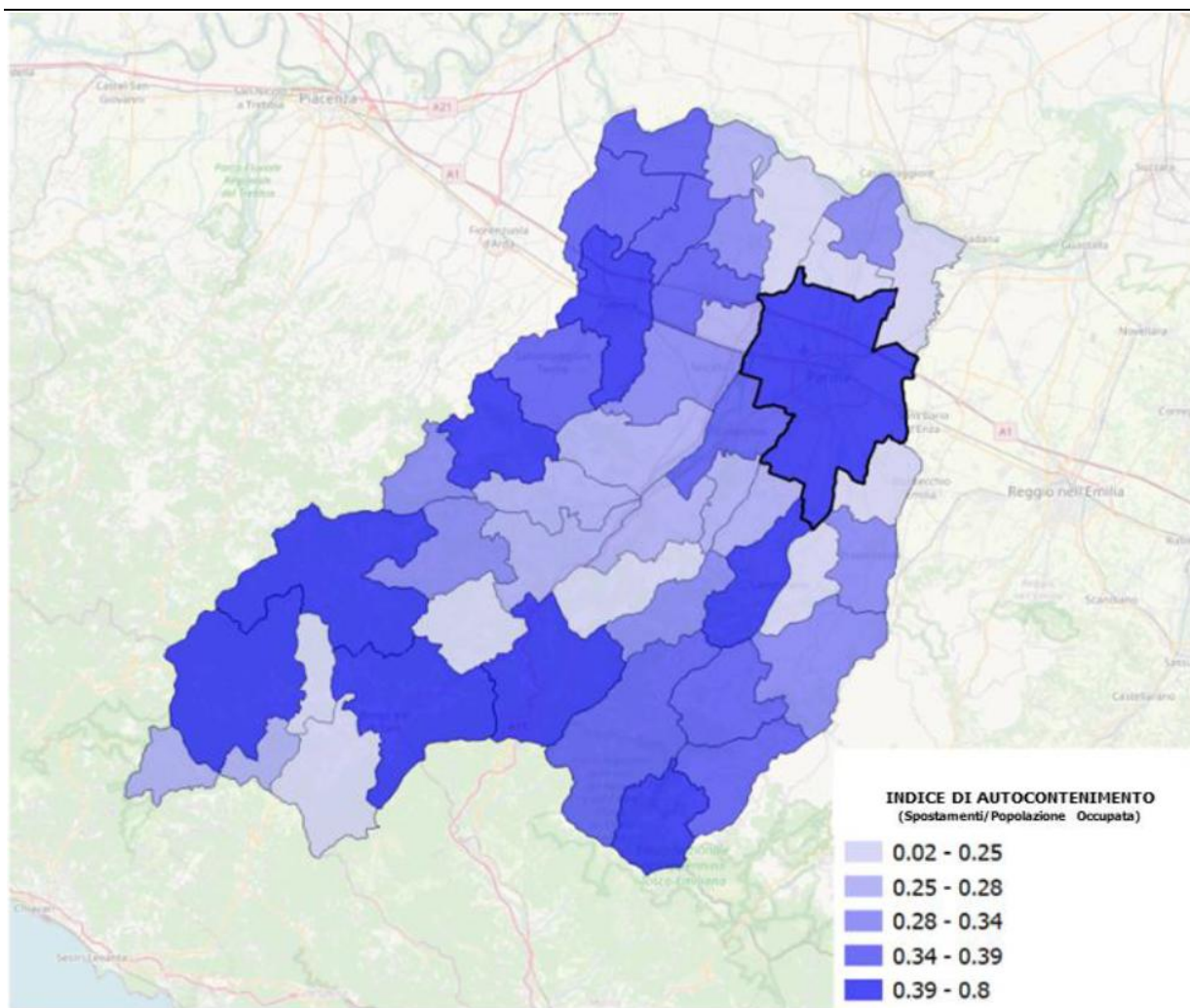


Distribuzione dell'Indice di emissione sul territorio provinciale al 2019

fonte: Piano Strategico della Mobilità e dei Trasporti Provincia di Parma (2022), elaborazione su dati ISTAT

Il Piano provinciale ha inoltre aggiornato la matrice O/D Istat al 2019, ritoccando in aumento il valore complessivo degli spostamenti sistematici su base provinciale a poco di **280mila** spostamenti/giorno, **con un incremento dell'11% sul 2011**. In questo contesto, il **TPL** su strada ha seguito il trend di crescita, sviluppando un **+ 11,7%** sempre sul 2011 (elaborazione T Bridge 2011-2019 su dati Istat).

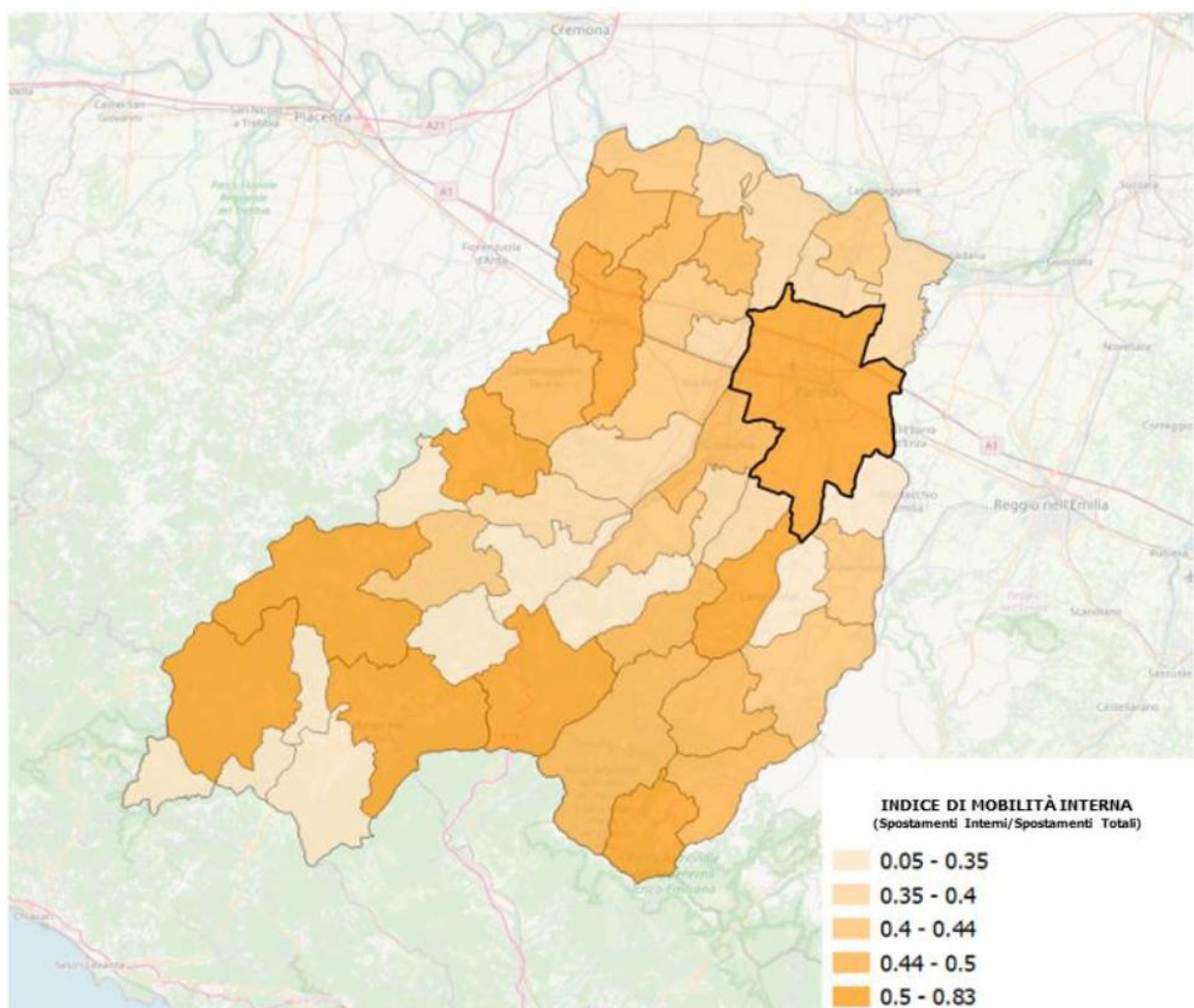
Interessante considerare anche l'indice di "autocontenimento", ovvero il rapporto tra il numero di persone che si spostano giornalmente per lavoro all'interno di un comune e la popolazione occupata del comune stesso, che presenta un valore medio di Ambito pari al 33%. I valori più bassi sono afferenti i Comuni con l'età media più elevata (incidenza della popolazione non attiva), mentre Parma rileva l'indicatore più alto, attorno all'80%.



Distribuzione dell'Indice di autocontenimento sul territorio provinciale al 2019

fonte: Piano Strategico della Mobilità e dei Trasporti Provincia di Parma (2022), elaborazione su dati ISTAT

Infine si riporta la rappresentazione dell'indice di mobilità interna, ovvero il rapporto tra il numero di spostamenti sistematici effettuati all'interno di un comune con il numero di spostamenti sistematici totali dello stesso comune, che presenta al 2019 un valore medio provinciale pari al 43%, a conferma di una buona distribuzione degli spostamenti sul territorio; naturalmente ci sono dei Comuni che si caratterizzano per valori inferiori alla media, localizzati nelle zone pede-montane e nella bassa parmense verso l'argine del fiume Po, mentre Parma presenta l'indice di mobilità interna maggiore dell'intera provincia (83%).

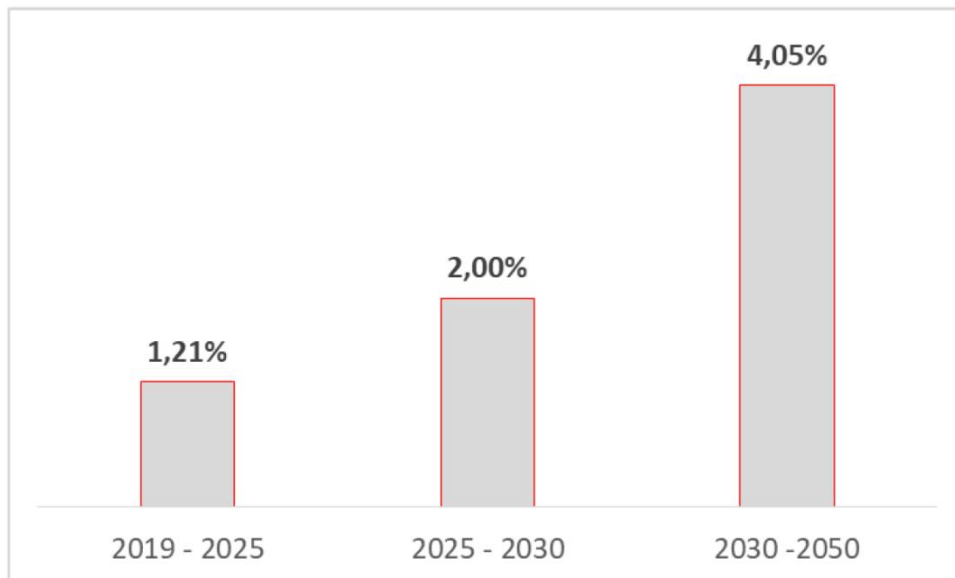


Distribuzione dell'Indice di mobilità interna sul territorio provinciale al 2019

fonte: Piano Strategico della Mobilità e dei Trasporti Provincia di Parma (2022), elaborazione su dati ISTAT

Per quanto riguarda la previsione dello sviluppo della domanda negli anni successivi, il Piano provinciale ha previsto un incremento della domanda di mobilità complessiva del 2% tra il 2025 e il 2030, e un ulteriore 4% tra il 2030 e il 2050, secondo lo schema a seguire:

SCENARI	POP MOBILE	POP ADDETTI	PROIEZIONE DOMANDA TOTALE
2019 – 2025	0,7%	2,1%	1,21%
2019 – 2030	-0,2%	9,1%	3,21%
2019 – 2050	-13,2%	42,2%	7,26%



Andamento della domanda di mobilità.

Fonte: Piano Strategico della Mobilità e dei Trasporti – Provincia di Parma 2022

Questa stima tendenziale viene sviluppata sulla base della seguente funzione:

$$F = \alpha * \text{Pop Mob} + \beta * \text{Pop Add}$$

dove α è una costante determinata in funzione delle seguenti voci:

- i trend storici (2012 –2019) della popolazione residente cd. «mobile» compresa nella fascia di età tra 15 e 64 anni (Fonte ISTAT);
- la proiezione della popolazione mobile agli scenari di Breve Termine (2025), Medio Termine (2030) e Lungo Termine (2050) forniti dall'Ufficio Statistica della Provincia di Parma.

Mentre β è una costante determinata in funzione di:

- i trend storici (2012 –2019) della popolazione in età lavorativa (Fonte ISTAT);
- la proiezione della popolazione addetta negli scenari di Breve Termine (2025), Medio Termine (2030) e Lungo Termine, determinata attraverso
 - I dati del PIL (per tenere conto dell'effetto pandemia da Covid) negli anni 2020, 2021 e 2022 (Fonte Union Camere Emilia-Romagna);
 - l'applicazione del CAGR* relativo agli addetti nel periodo 2012 –2019 agli anni 2023 –2025;
 - l'applicazione del CAGR* relativo al Reddito medio procapite rilevato nella provincia di Parma nel periodo 2012 –2019 agli anni 2025 –2030 e 2030 –2050.

*CAGR (Compound Annual Growth Rate) determina il tasso di crescita annuale composto.

Un'altra fonte di informazioni utile a leggere lo sviluppo recente della domanda di mobilità nel bacino in esame è il **Piano Regionale integrato dei trasporti** (PRIT 2025), approvato con Delibera di Assemblea Regionale n° 59 del 23/12/2021, che in merito alla distribuzione modale della domanda (dato tendenziale) al 2025 fa riferimento a quanto elaborato dalla Commissione Europea, e in particolare dallo studio "European Energy and Transport – trend to 2050; Reference scenario 2016", che descrive uno scenario di larga scala e fornisce una interpretazione integrata a livello europeo dei principali fenomeni in atto. In particolare, la Commissione Europea stima per l'Italia uno scenario di distribuzione della domanda tendenziale alle condizioni attuali (business as usual; per i passeggeri pax per km, per le merci ton per Km), la cui sintesi è riportata in tabella.

tasso medio annuo per il decennio 2010-2020	tasso medio annuo per il decennio 2020-2030
Popolazione: +0.4% ; +0.5	Popolazione: +0.3% ; +0.3
Passeggeri: +0.4% ; +0.7	Passeggeri: +1.0% ; +0.7
auto e moto privati: +0.2% ; +0.5	auto e moto privati: +0.8% ; +0.6
TPL gomma: +0.2% ; +0.5	TPL gomma: +0.7% ; +0.4
Trasporto ferroviario: +0.9% ; +1.4	Trasporto ferroviario: +2.1% ; +1.4
Merci	Merci
trasporto stradale: +1.2% ; +0.7	trasporto stradale: +1.5% ; +1.1

Fonte: SUMMARY ENERGY BALANCE AND INDICATORS (B) Italy: Reference scenario

NOTA : la prima cifra si riferisce allo scenario 2013 – la seconda al nuovo scenario 2016

Per come formulato, tale scenario non considera le specificità locali e tende a privilegiare l'analisi sulla mobilità di medio e lungo raggio; in particolare, non prende in considerazione la mobilità ciclistica o a piedi, che invece per la regione Emilia-Romagna riveste particolare importanza. Alla luce di queste considerazioni, il PRIT ha assunto come valido quanto definito nel suddetto scenario a scala nazionale, estendendo alla mobilità ciclo-pedonale i parametri mediamente definiti per la mobilità complessiva passeggeri. Tutto ciò premesso, con riferimento al giorno ferialo medio, il PRIT, con un aggiornamento al 2025 (<https://mobilita.regione.emilia-romagna.it/pianificazione/prit-piano-regionale-integrato-dei-trasporti/prit-2025-elaborati-tecnici>) stima una crescita della domanda di mobilità al 2025 tendenziale di 119.712 spost x Km contro i 112.146 spost x Km del 2013, per un incremento annuo dello 0.56% annuo, valore in linea con la media nazionale indicata dallo studio della Commissione Europea (+0,4% tra il 2020 e il 2030 – scenario 2016).

	2013		2025 - tendenziale	
Spost*Km	TOT	%	TOT	%
Piedi	1.577	1,4%	1.700	1,4%
bici	2.745	2,4%	2.959	2,5%
Bici + Piedi	4.322	3,9%	4.659	3,9%
Moto	3.050	2,7%	3.215	2,7%
Auto	84.504	75,4%	89.068	74,4%
Mezzi privati	87.555	78,1%	92.283	77,1%
TPL gomma	7.600	6,8%	7.972	6,7%
Ferro	12.670	11,3%	14.799	12,4%
Mezzi pubblici	20.270	18,1%	22.770	19,0%
Totale	112.146	100,0%	119.712	100,0%

Previsione tendenziale della domanda di spostamento – 2025

Fonte: Relazione Tecnica PRIT -agg. 2025 – Regione Emilia Romagna

Interessante anche evidenziare come la quota modale afferente il TPL su gomma rimanga sostanzialmente stabile (6,7 % sulla domanda complessiva), a dimostrazione del fatto che l'incidenza della diversione modale sulla quota modale di TPL si valuta sostanzialmente ininfluenza. Sulla base di questo scenario, il PRIT ha individuato i propri obiettivi.

Target PRIT 2025²

OBIETTIVI CON TARGET - PRIT 2025	Target 2025 (riferiti anno 2013-14)
Riduzione dei tratti in congestione della rete stradale regionale	-50%
Riduzione mortalità nelle strade	-50%
quota (share) modale passengeri TPL (gomma e ferro) su base regionale	12-13%
incremento dei servizi minimi TPL gomma	+10%
aumento servizi ferroviari	+30%
aumento passengeri TPL ferro	+50%
aumento passengeri TPL gomma	+10%

² PRIT RER 2025

Le dinamiche della domanda e la scelta del TPL su strada: gli effetti sull'offerta di trasporto.

All'interno del suddetto obiettivo di crescita del servizio che il PRIT ha collocato nel periodo 2013-2025, in termini di offerta chilometrica complessiva il bacino Taro ha sostanzialmente risposto alle aspettative: nell'anno 2013 sono stati percorsi 12.474.858,60 vett x km, aumentati nel 2024 a 13.441.275 vett x km, per un incremento di km in linea di 966.415 vett x km, pari al 7,7 % (dati Smt).

Tale incremento di servizio va commisurato in buona parte al progressivo recupero di chilometraggio avvenuto dopo la contrazione conseguente all'introduzione del Fondo unico nazionale Trasporti: si consideri che il Contratto di servizio, stipulato nel 2005, prevedeva lo sviluppo di oltre 13.295.000 vett x Km/anno.

Con questa offerta, secondo il Rapporto di Legambiente "Ecosistema Urbano" del 2024, in termini di rapporto tra chilometri offerti ed abitanti il bacino di Parma si colloca al 14° posto in Italia, prima città dell'Emilia assieme al capoluogo Bologna, così come, nello stesso studio, si colloca al 12° posto in termini di numero di viaggi per abitante, seconda città in Emilia dopo Bologna. Queste performance trovano un riscontro nel dato del load factor, calcolato come rapporto tra i passeggeri *Km stimati sul volume delle vendite dei titoli di viaggio e il valore dei posti x Km offerti.

ANNO	Pax x km/ posti x Km
2021	14,90%
2022	17,75%
2023	20,37%
2024	20,73%

Come si potrà evincere dai dati seguenti, tratti dal monitoraggio annuale del servizio dall'Agenzia, unitamente alle percorrenze anche il valore dei posti x Km per abitante ha visto un incremento negli anni, che assieme a specifiche politiche di riduzione del traffico privato attuate, in particolare, dal Comune di Parma, si ritiene abbia portato all'incremento del load factor ed in valore assoluto dei passeggeri dal 2013 ad oggi (+18% al 2024).

Valutando infatti i posti x Km messi a disposizione dalla rete urbana ed extraurbana (trasporto scolastico *Happybus* escluso), nell'ultimo decennio l'offerta complessiva, rapportata al numero totale di abitanti della Provincia, ha visto uno sviluppo di poco inferiore al 5% dei posti offerti per km di abitante.

BACINO DI PARMA Offerta TPL su strada	posti x Km complessivi fonte: TEP	Abitanti fonte: Provincia di Parma per ISTAT	Posti x km/abitanti
2015	998.176.739	445.451	2.240
2024	1.076.283.179	458.924 (+ 3% sul 2015)	2.345 (+ 4,7% sul 2015)

Nel dettaglio, per il 2024 la sola rete urbana di Parma ha fornito 685.949.220 posti x Km su autobus e 88.053.571 posti x Km su filobus, per complessivi 774.002.791 posti x Km, che in rapporto alla popolazione censita al 1/01/2025 e pari a 202.095 residenti, segna un valore di 3.829,9 vett x Km/abitante, decisamente superiore a quello dei capoluoghi di media dimensione che, secondo l'Istat, si attesta attorno a 2.318 posti x Km/abitante (fonte Istat – Report ambiente urbano 2023).

A queste valutazioni va poi comparato il dato sui passeggeri trasportati riportato nella tabella a seguire.

Anno	N. Passeggeri (consuntivo stimato)
2013	33.644.050
2024	39.733.646
2025	39.892.581
2026	40.052.151
2027	40.212.360
2028	40.373.209
2029	40.534.702
2030-2036	40.696.841 (costante)

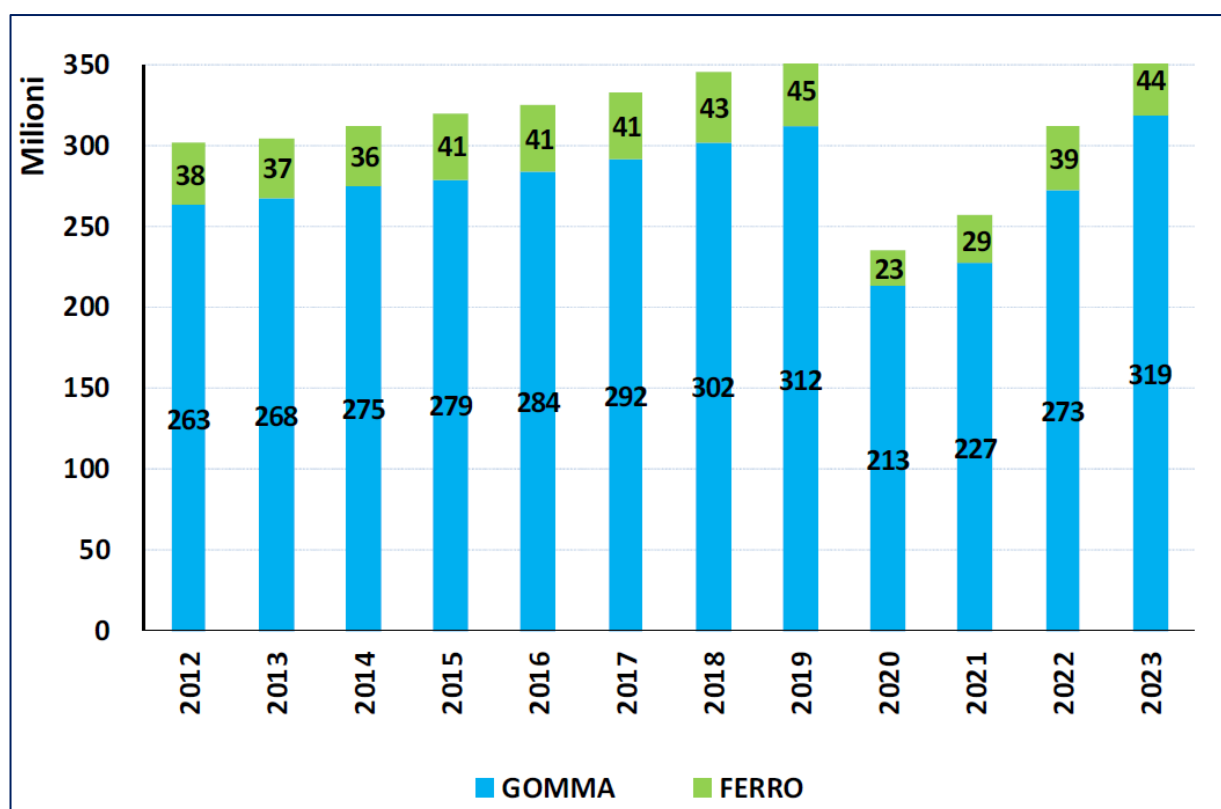
Andamento dei trasportati (dati a consuntivo e proiezione sul 2036 (elaborazione Smt p su base demografica)

In termini di domanda soddisfatta, nel 2013 il TPL urbano ed extraurbano ha registrato 33.644.050 passeggeri, mentre nel 2024, questo dato ha registrato un aumento a 39.733.646 passeggeri, segnando un incremento del 18% rispetto al 2013. La crescita dei passeggeri mostra un incremento particolarmente

marcato a partire dal 2021, recuperando e superando i valori pre-pandemici ed evidenziando una tendenza di crescita analoga all'andamento della popolazione residente, comunque percentualmente superiore alla media nazionale stimata dalla Commissione Europea.

L'andamento di crescita della domanda degli ultimi anni ed il superamento dei valori pre-pandemici, trova inoltre un riscontro nel **"Rapporto annuale di monitoraggio della mobilità e del trasporto - 2024"** della Regione Emilia-Romagna, laddove, per la fase post-pandemica, si evidenzia l'analogia con il medesimo andamento dei passeggeri trasportati a scala regionale.

Passeggeri trasportati a livello regionale



Fonte: dati Smtp da rendicontazione RER - 2024

A questa crescita, corrisponde poi un incremento analogo del coverage ratio, che in particolare passa dal 26% del 2021 al 34% del 2023 (dati TEP).

Ripartizione modale e propensione allo shift modale: confronto con contesti nazionali

La provincia di Parma vanta una quota modale ed una propensione al cambio modale generalmente maggiori rispetto ai valori medi regionali e nazionali, evidenziando una popolazione ricettiva rispetto ad

obiettivi politici ambiziosi (es. *Parma climate neutral 2030*); ciò significa che il TPL viene effettivamente vissuto come un servizio utile ed accessibile, oltre che rappresentare una leva fondamentale per la sostenibilità urbana e la qualità della vita.

Indicatore	Bacino Parma-Taro	Emilia-Romagna	Nazionale
Quota Modale TPL	6,8%	6,1%	7,0%
Propensione al Cambio Modale verso TPL	30,9%	25,8%	27%

Quote modali TPL; Fonte: PUMS Parma.

Analisi della domanda debole nel bacino

L'esperienza acquisita negli anni di applicazione del contratto vigente evidenzia come la domanda debole sia legata essenzialmente a fattori geografici e si manifesti sia nelle aree montane e pedemontane sulla porzione sud-ovest della Provincia, sia a nord nelle aree vallive prospicienti il corso del fiume Po, non interessando quindi, oltre ovviamente alla città di Parma, comuni prossimi al capoluogo ed attraversati dalla direttrice della via Emilia. Rimane ovviamente un fattore temporale, afferente in particolare alle ore serali e notturne, che interessa in particolare il capoluogo e che comporta un normale adeguamento dell'offerta confrontabile, in termini quantitativi, con altre realtà di pari dimensione; tale fattore è invece meno significativo nelle aree a bassa densità abitativa, dove la domanda che ricorre al TPL si orienta soprattutto sulla mobilità di tipo sistematico.

È necessario evidenziare come il tema della domanda debole sia stato analizzato sulla base delle informazioni in possesso dell'Agenzia, della Provincia di Parma e del Gestore TEP. L'obiettivo che si pone SMTP nell'ambito della gestione del contratto di servizio è colmare i vuoti attraverso integrazioni

metodologiche progressive, utilizzando dati esistenti, tecnologie digitali e tecniche di campionamento rapido (come indagini vis-à-vis e/o telefoniche).

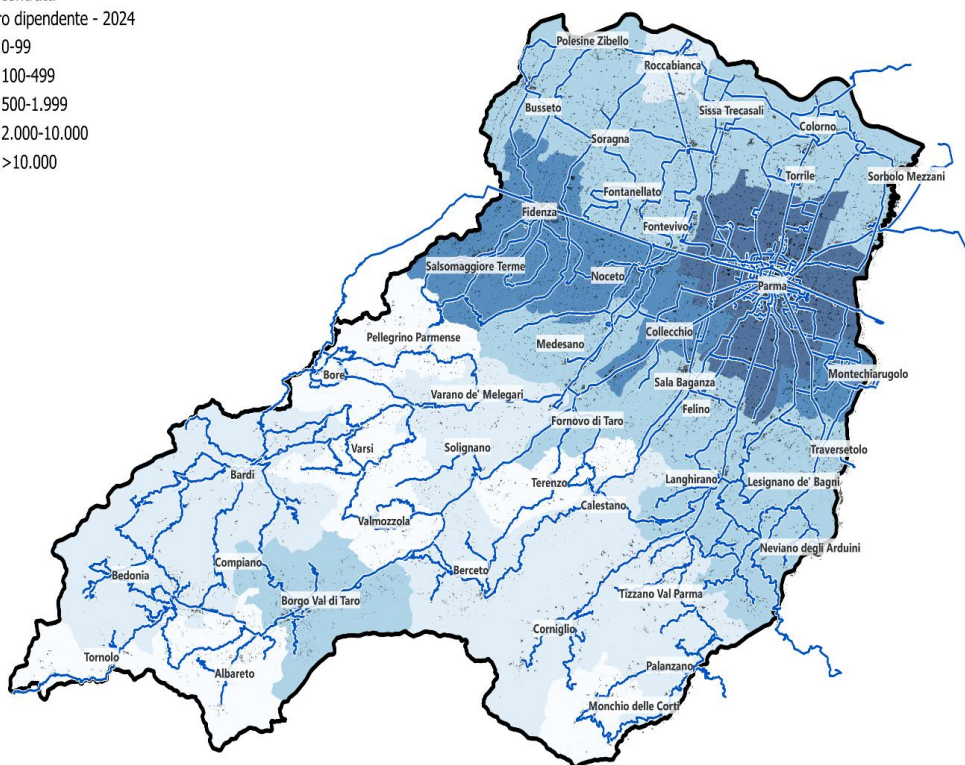
Sul tema della componente temporale, ad integrazione delle elaborazioni specifiche condotte, SMTP intende valorizzare la disponibilità sul mercato dei dati delle celle telefoniche (Mobile Network Data) con la contestuale definizione delle matrici Origine/Destinazione basate sui dati aggregati delle SIM telefoniche e segmentati per ora del giorno, feriale e festivo e la necessaria discretizzazione dei dati sui residenti e pendolari/turisti.

Fatta questa premessa, in linea generale, la domanda debole scaturisce principalmente da un fattore di natura demografica e da aspetti di natura socioeconomica che determinano la necessità di spostamenti sistematici per motivi di studio/lavoro. Per questo secondo aspetto, secondo un recente studio dell'**Agenzia Regionale per il lavoro della Regione Emilia-Romagna**, la Provincia di Parma si colloca tra i primi posti in Italia sia in termini di tasso di attività ed occupazione, sia in termini di quota di lavoratori dipendenti sul totale della popolazione attiva (rif. <https://www.agenzialavoro.emr.it>).

LEGENDA

n.ro contratti
lavoro dipendente - 2024

- 0-99
- 100-499
- 500-1.999
- 2.000-10.000
- >10.000



Distribuzione dei nuovi contratti per lavoro dipendente in valore assoluto dal 2008 al 2024

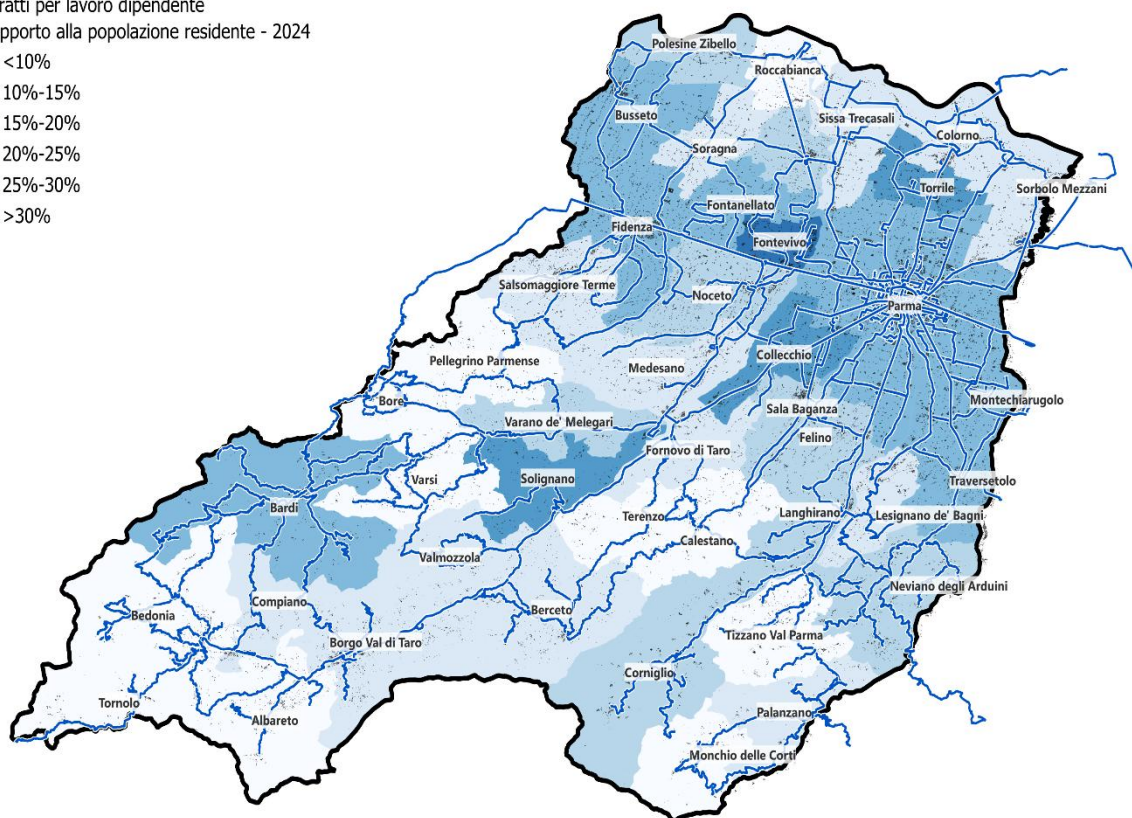
(elaborazione Smtip su dati Agenzia regionale per il lavoro Emilia Romagna – 2024)

Scendendo nel dettaglio ed andando ad analizzare la distribuzione nel territorio dei contratti di lavoro dipendente (a tempo indeterminato, determinato, di apprendistato nelle imprese pubbliche e private) attivati dal 2008 al 2024, si rileva una disomogeneità significativa (figure a seguire, rif. Elaborazioni Smtip su dati dell'Agenzia Regionale E.R.)

LEGENDA

contratti per lavoro dipendente
in rapporto alla popolazione residente - 2024

- <10%
- 10%-15%
- 15%-20%
- 20%-25%
- 25%-30%
- >30%

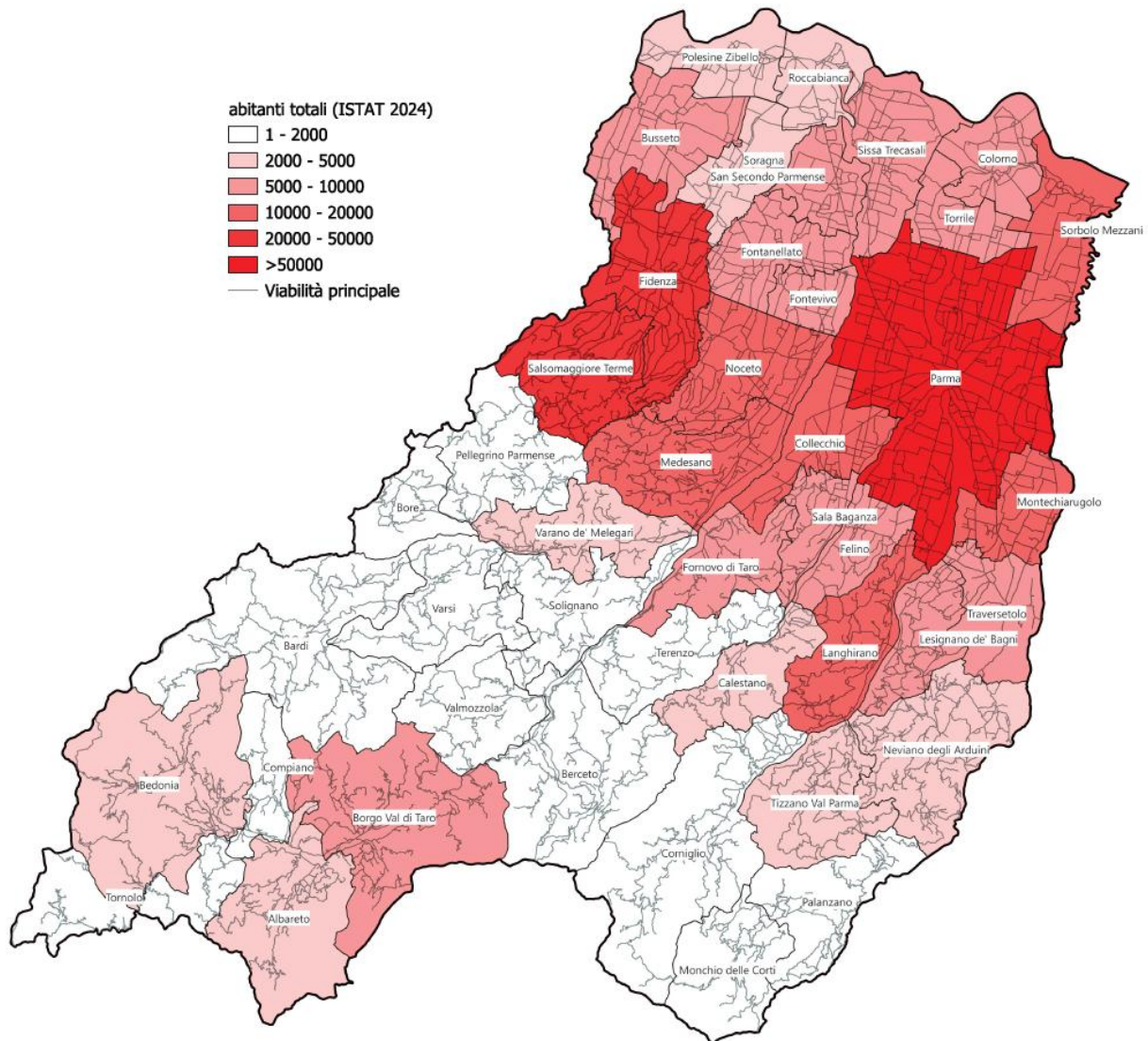


Rapporto percentuale tra i nuovi contratti per lavoro dipendente e la popolazione residente dal 2008 al 2024

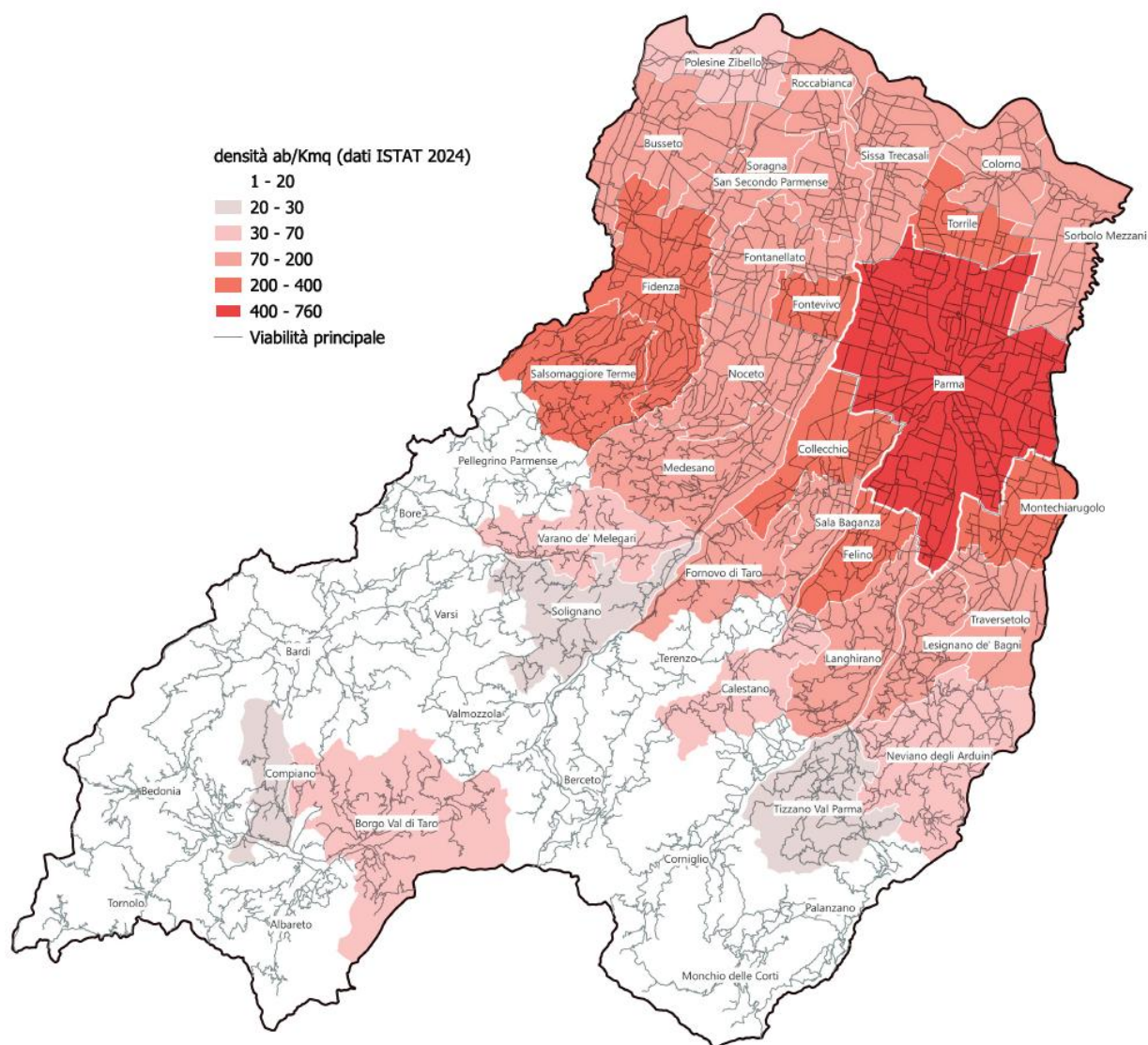
(elaborazione Smtip su dati Agenzia regionale per il lavoro Emilia Romagna – 2024)

Oltre al fattore socioeconomico, si ritiene essenziale analizzare la demografia della popolazione e la sua distribuzione sul territorio; come è rappresentato nelle mappe a seguire, la popolazione all'interno dell'Ambito di riferimento si concentra in larga parte attorno all'asse della via Emilia (comuni di Parma, Fidenza, Salsomaggiore, Collecchio, Noceto, Sorbolo Mezzani etc.), mentre avvicinandosi all'area

subappenninica i residenti, sia in termini di valore assoluto che di densità sul territorio, decrescono, con le eccezioni dei Comuni dell'alta val di Taro (Borgo Val Di Taro, Albareto e Bedonia) che beneficiando della loro mutua posizione e della prossimità con il valico principale della Cisa verso l'alta Toscana e la Liguria, si differenziano rispetto al restante territorio.

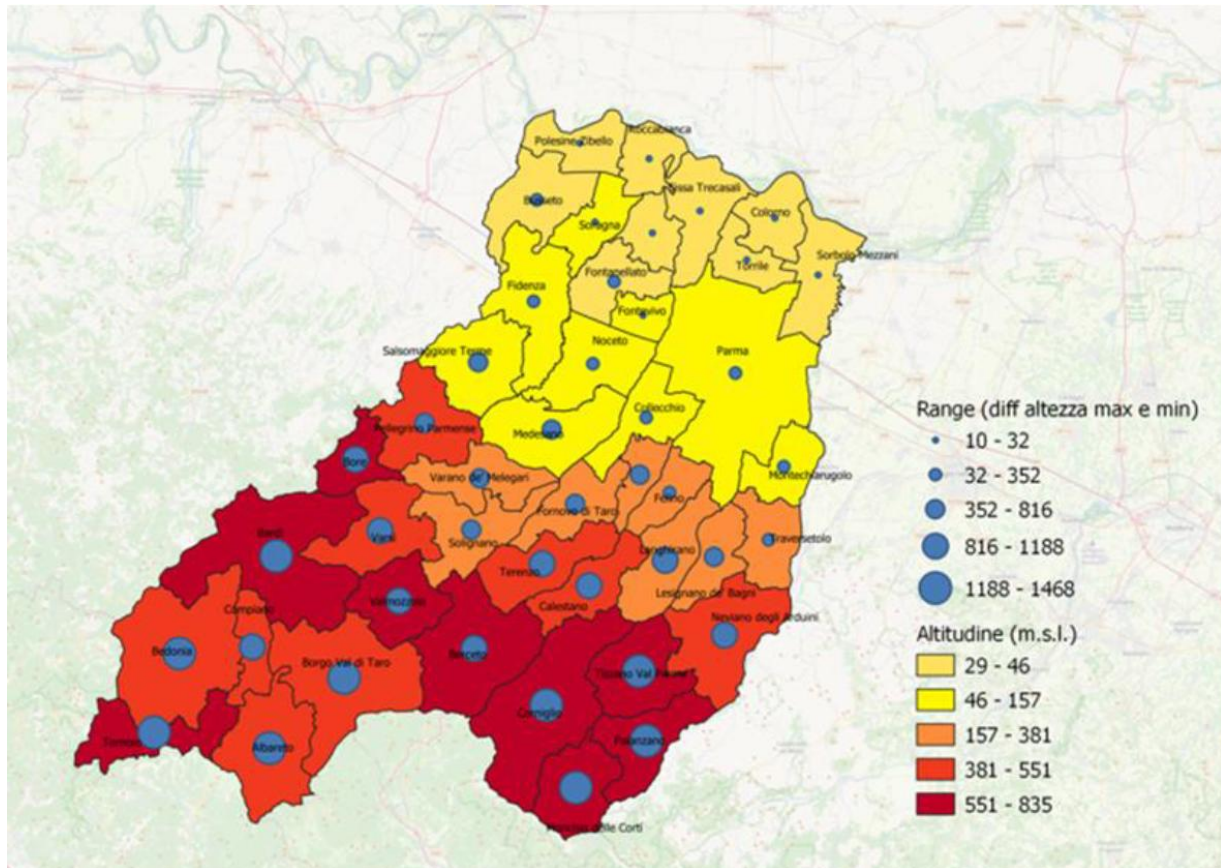


Numero di abitanti per Comune (elaborazione Smt p su dati ISTAT 2024)



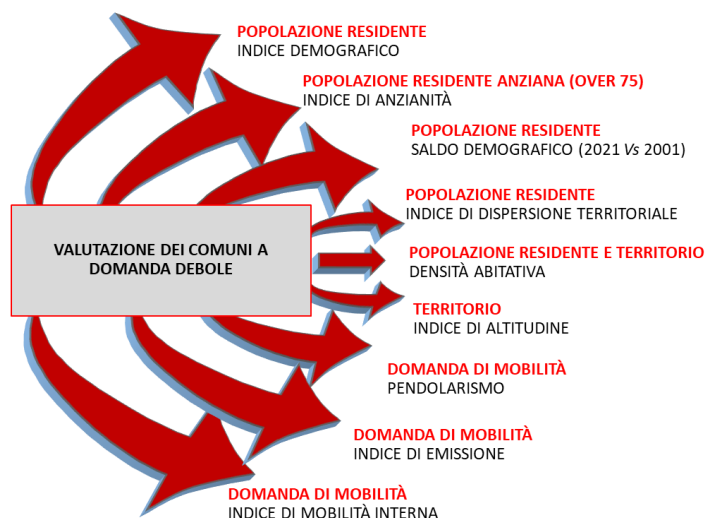
Densità della popolazione sul territorio provinciale (elaborazione Smt p su dati ISTAT 2024)

Con riferimento invece al **Piano Strategico Provinciale della Mobilità e dei Trasporti (PSMT 2022)**, si offre una lettura piuttosto approfondita della demografia sul territorio in esame. Dal punto di vista delle caratteristiche territoriali, il Piano evidenzia che i 44 comuni della provincia insistono su un territorio di circa 3.447 Km², con una densità media di circa 132 abitanti/Km² (dato 2021). Interessante in premessa l'analisi che il Piano offre in termini di rapporto tra distribuzione della popolazione ed orografia del territorio, in particolare rispetto all'altitudine sul livello del mare e salto altimetrico (differenza tra altitudine massima e minima).



Distribuzione dell'altitudine e del salto di quota su base comunale (fonte: PSMT 2022)

Secondo il PSMT, la domanda debole è dovuta alla dispersione degli insediamenti dovuta anche all'orografia del territorio, che comporta quindi la bassa densità abitativa. L'individuazione delle aree a domanda debole è stata condotta attraverso l'analisi incrociata di dati afferenti i singoli municipi e provenienti da fonti Istat e ufficio statistico della Provincia, ed ha previsto l'individuazione di specifici indicatori con cui sono stati individuati quei Comuni che, per struttura demografica, territorio e mobilità, sono risultati interessati da una popolazione residente e da un numero di spostamenti inferiore al valore mediano rilevato per l'intero territorio provinciale. Lo schema a lato riporta gli indicatori utilizzati per la valutazione delle aree a domanda debole. (Fonte: PSMT 2022).



Per la definizione delle aree (scenari) a domanda debole sono stati quindi adottati **tre criteri**, a cui corrispondono **nove indicatori**, riportati nella tabella successiva.

CRITERI	INDICATORI
VINCOLANTI	1. Indice demografico : valore assoluto della popolazione residente in un Comune
	2. Indice di anzianità : rapporto tra popolazione residente anziana (over 75) residente in un Comune e popolazione residente complessiva nello stesso Comune
	3. Densità abitativa : rapporto tra popolazione residente totale in un Comune e superficie (in mq) dello stesso Comune
	4. Pendolarismo : valore assoluto della domanda di mobilità sistematica (ISTAT 2019) sviluppata in un Comune
POPOLAZIONE E TERRITORIO	5. Saldo demografico 21-01 : differenza percentuale della popolazione residente in un Comune tra il 2021 ed il 2001
	6. Indice di dispersione : rapporto tra popolazione residente al di fuori del centro urbano in un Comune e popolazione residente totale nello stesso Comune
	7. Indice di altitudine : valore assoluto della quota (in metri) sopra il livello del mare
MOBILITÀ	8. Indice di emissione : rapporto tra gli spostamenti emessi in un Comune e la popolazione residente nello stesso Comune
	9. Indice di mobilità interna : rapporto tra gli spostamenti emessi all'interno di un Comune e gli spostamenti complessivi dello stesso Comune

Divisione degli indicatori nei tre criteri; fonte: PSMT 2022

Fissando un valore mediano di soglia per ogni indicatore, si sono quindi stabiliti degli scenari a cui sono stati associati quei comuni che hanno soddisfatto i valori di soglia corrispondenti.

CRITERI	INDICATORI	SOGLIA	VALORE SOGLIA
VINCOLANTI	1. Indice demografico	<i>Minore del valore mediano della provincia</i>	4.907 (ab)
	2. Indice di anzianità	<i>Maggiore del valore mediano della provincia</i>	12 %
	3. Densità abitativa	<i>Minore del valore mediano della provincia</i>	83 (ab/kmq)
	4. Pendolarismo	<i>Minore del valore mediano della provincia</i>	2.949 (spost/gg)
POPOLAZIONE E TERRITORIO	5. Saldo demografico 21- 01	<i>Minore del valore mediano della provincia</i>	5 %
	6. Indice di dispersione	<i>Maggiore del valore mediano della provincia</i>	12 %
	7. Indice di altitudine	<i>Maggiore del valore mediano della provincia</i>	188 (m slm)
MOBILITÀ	8. Indice di emissione	<i>Minore del valore mediano della provincia</i>	54 %
	9. Indice di mobilità interna	<i>Minore del valore mediano della provincia</i>	41 %

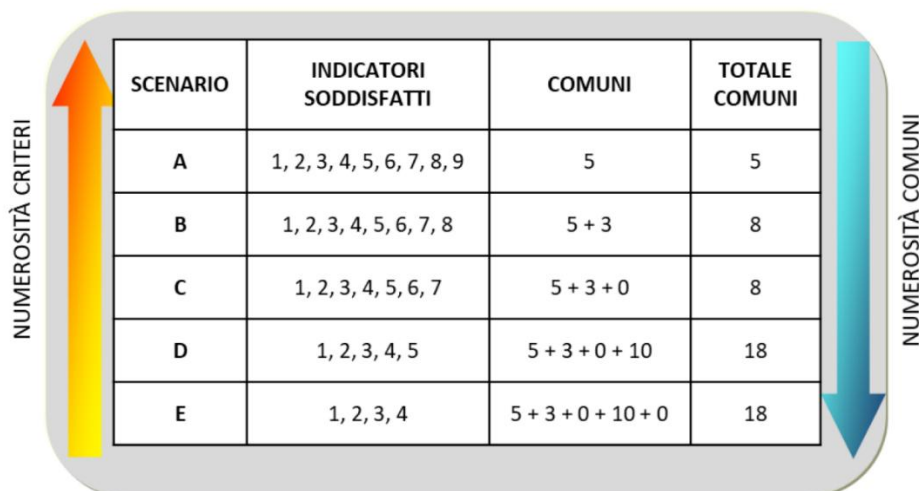
Valori soglia degli indicatori; fonte: PSMT 2022

L'uso dei valori soglia consente di formulare una classifica dei Comuni della provincia di Parma in funzione del numero di indicatori soddisfatti: i Comuni che soddisfano tutti gli indicatori definiscono uno scenario più «restrittivo», mentre i Comuni che rispondono solo ad alcuni indicatori, ad esempio i primi due, definiscono uno scenario più «esteso». I diversi scenari si differenziano per la crescente rigidità rispetto agli indicatori soddisfatti, considerando sempre obbligatori quelli cosiddetti «vincolanti».

Nel complesso sono costruiti cinque scenari (A-E) secondo quanto illustrato nello schema a seguire. Ad ogni singolo scenario è associato un numero di comuni, individuati attraverso il soddisfacimento degli indicatori e dei valori soglia.

SCENARIO	APPLICAZIONE	INDICATORI SODDISFATTI	N. IND.
A	Restrittivo	Indice demografico, Indice di anzianità, Densità abitativa, Pendolarismo, Saldo demografico 21-01, Indice di dispersione, Indice di altitudine, Indice di emissione, Indice di mobilità interna	9
B	Meno restrittivo	Indice demografico, Indice di anzianità, Densità abitativa, Pendolarismo, Saldo demografico 21-01, Indice di dispersione, Indice di altitudine, Indice di emissione	8
C	Meno esteso	Indice demografico, Indice di anzianità, Densità abitativa, Pendolarismo, Saldo demografico 21-01, Indice di dispersione, Indice di altitudine	7
D	Più esteso	Indice demografico, Indice di anzianità, Densità abitativa, Pendolarismo, Saldo demografico 21-01	5
E	Esteso	Indice demografico, Indice di anzianità, Densità abitativa, Pendolarismo	4

Correlazione tra i diversi indicatori e gli scenari di riferimento; fonte: PSMT 2022

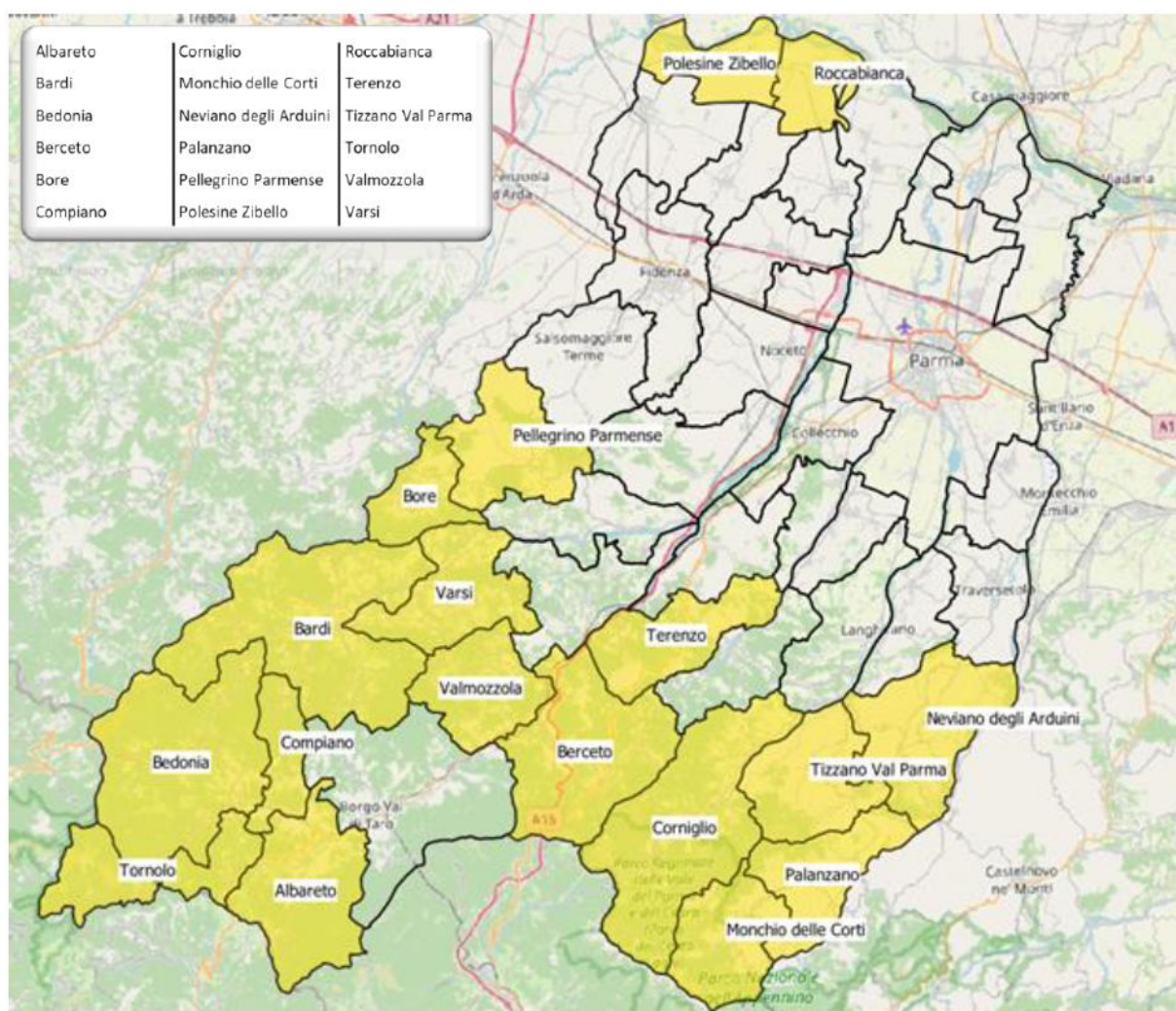


SCENARIO	INDICATORI SODDISFATTI	COMUNI	TOTALE COMUNI
A	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9	5	5
B	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8	5 + 3	8
C	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7	5 + 3 + 0	8
D	1, 2, 3, 4, 5	5 + 3 + 0 + 10	18
E	1, 2, 3, 4	5 + 3 + 0 + 10 + 0	18

Struttura degli scenari a «piramide incrociata»; fonte: PSMT 2022

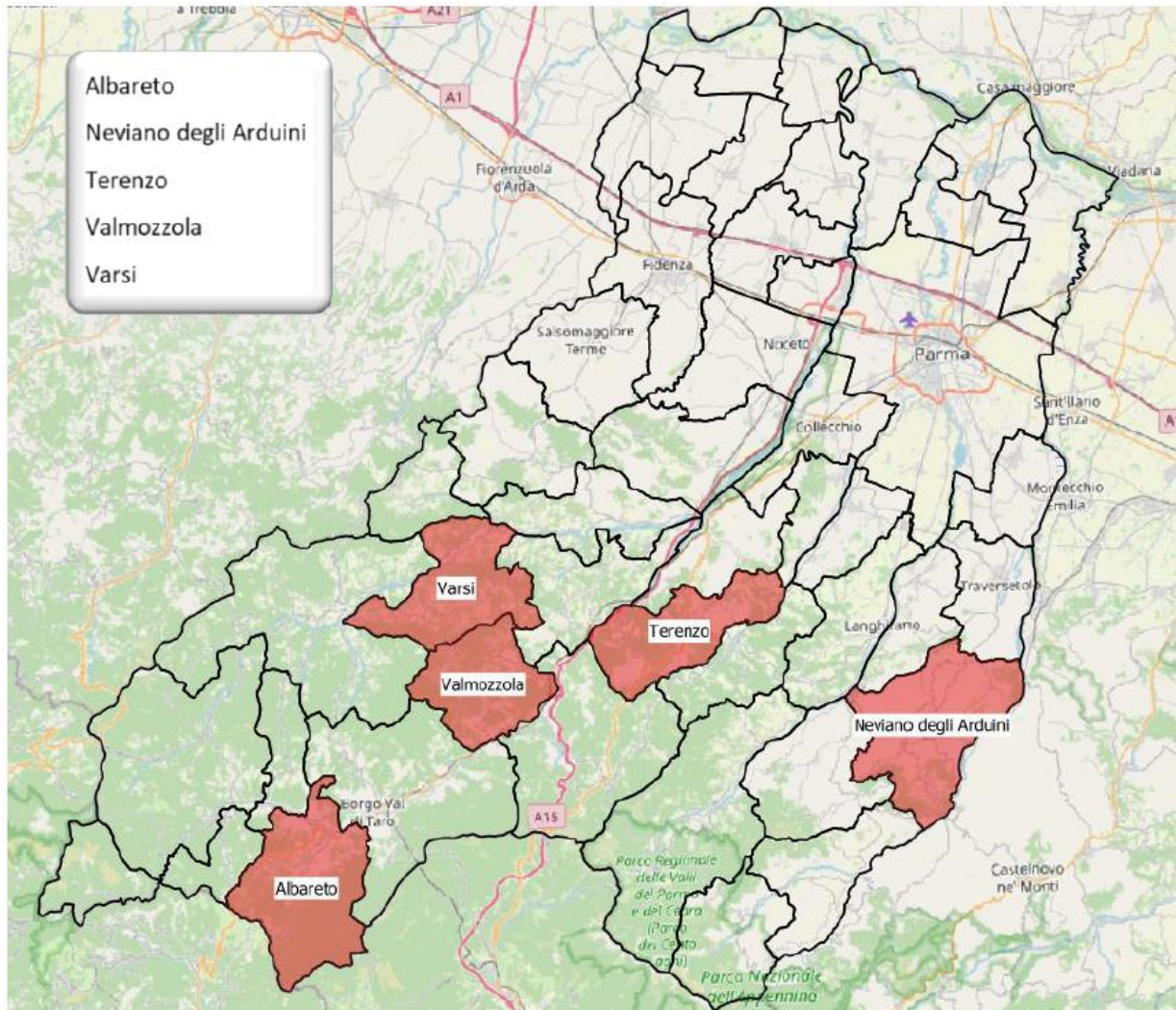
La struttura degli scenari, c.detta a «piramide incrociata», mette in relazione il numero degli indicatori soddisfatti dai Comuni, per cui all'aumentare degli indicatori soddisfatti diminuisce il numero di Comuni che li soddisfano. Secondo questo criterio, gli scenari B e C si equivalgono in relazione al numero di comuni «a domanda debole» in quanto l'Indice di emissione è soddisfatto in entrambi gli scenari; analogamente accade per gli scenari D ed E in cui l'indice del saldo demografico è soddisfatto in entrambi gli scenari.

L'analisi suddetta, nello scenario esteso, ha portato ad individuare i Comuni di Polesine Zibello e Roccabianca nel nord ovest della Provincia, ed altri sedici Comuni nella zona pedemontana e montana a sud-ovest: Albareto, Bardi, Bedonia, Berceto, Bore, Compiano, Corniglio, Monchio, Neviano, Palanzano, Pellegrino, Terenzio, Tizzano, Tornolo, Valmozzola, Varsi, quali territori a domanda debole.



Comuni a domanda debole – Scenario esteso D ed E (fonte: PSMT 2022)

Aumentando le condizioni verso criteri più restrittivi, naturalmente si riduce il numero di Comuni, fino allo scenario A, dove se ne annoverano cinque: Albareto, Neviano degli Arduini, Terenzo, Valmozzola e Varsi.



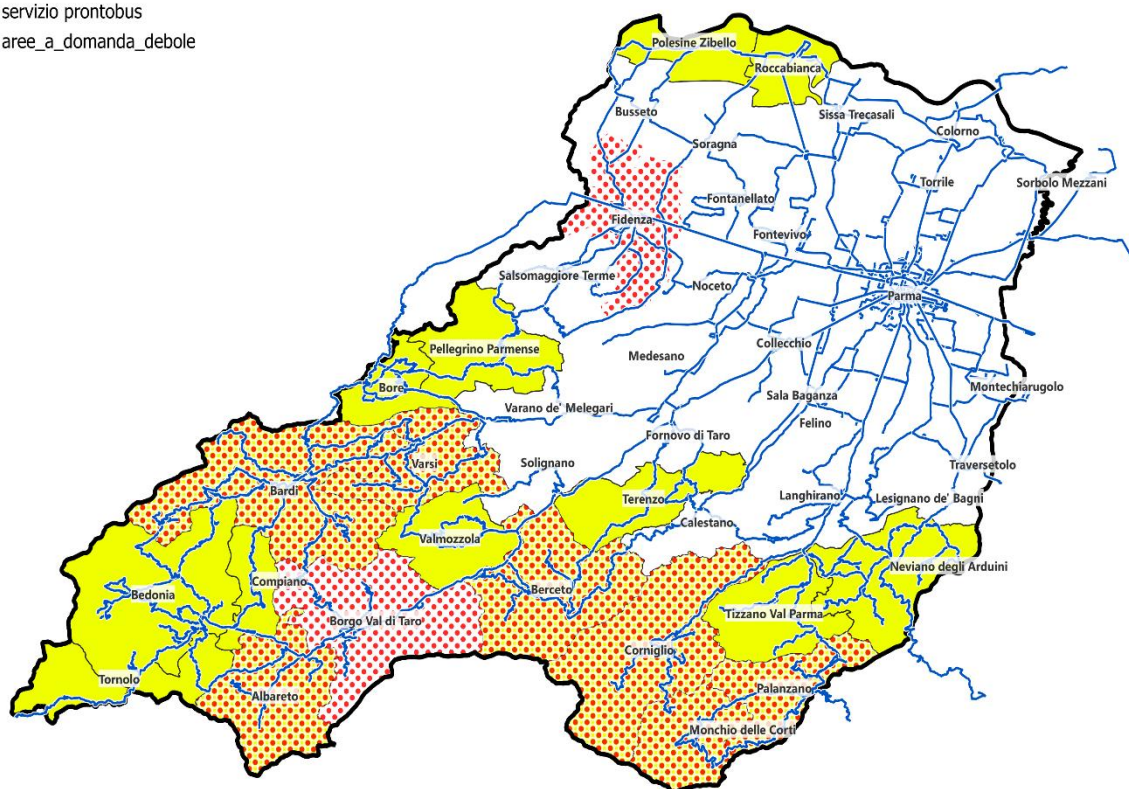
Comuni a domanda debole - Scenario restrittivo A (fonte: PSMT 2022)

Gli scenari individuati dal PSMT della Provincia hanno un'evidente coerenza sia con la distribuzione della popolazione sul territorio, soprattutto in termini di densità (ab./kmq), sia con la distribuzione dei contratti da lavoro dipendente precedentemente illustrate. Giova sottolineare come l'attuale servizio di trasporto a chiamata ProntoBus, insista in larga parte sulle medesime aree a domanda debole, fatto salvo il caso del comune di Fidenza, dove il servizio a chiamata assume una particolare valenza di sostegno al servizio urbano ed è attivo nelle fasce orarie di morbida. Nel contesto indicato, il servizio ProntoBus rappresenta infatti la risposta che l'attuale gestione del servizio ha tendenzialmente individuato per le aree a domanda debole, una soluzione innovativa di mobilità, altamente flessibile, in grado di rispondere alle effettive

esigenze di mobilità degli utenti e di incrementare le prestazioni di efficacia ed efficienza/reddittività rispetto ai servizi tradizionali, in quei territori a domanda debole caratterizzati da particolari livelli di *load factor* e *coverage ratio*. Si illustra a seguire la sovrapposizione delle aree servite dal ProntoBus con i comuni a domanda debole individuati dallo scenario “esteso” del Piano provinciale.

LEGENDA

-  servizio prontobus
-  aree_a_domanda_debole



Sovrapposizione del servizio ProntoBus con le aree a domanda debole tratte dal PSMT 2022 (elaborazione Smt p)

Analisi della domanda turistica nel bacino

Secondo i dati pubblicati dall'Ufficio Statistico della Regione Emilia-Romagna (rif. <https://statistica.regione.emilia-romagna.it/metadati/rilevazioni/turismo>), il bacino provinciale di Parma non risulta interessato da un flusso significativo di turismo al cospetto di altre realtà regionali. Nel 2024 la provincia di Parma si è posizionata al settimo posto in termini di numero di presenze complessive, peraltro per oltre la metà localizzate nel capoluogo; l'osservatorio regionale registra che, sull'ammontare annuo

complessivo di 1.455.850 giornate di soggiorno turistico, oltre il 50% è stato registrato nella città capoluogo: nella tabella a seguire si evidenzia questo aspetto mettendo a confronto i dati per la città di Parma con gli altri due centri più popolosi della provincia.

Presenze Turistiche 2024

TOT PROVINCIA	PARMA	FIDENZA	SALSOMAGGIORE	altri Comuni
1.455.850	742.314	77.480	203.849	432.207
% sul tot	50,99%	5,32%	14,00%	29,69%

Elaborazione Smtip su dati dell'ufficio statistica della Regione Emilia Romagna - 2024

Vi è da dire che le considerazioni prodotte da SMTP in tema di domanda turistica ed occasionale seguono la disponibilità delle informazioni, dirette ed indirette, sulla particolare tipologia di mobilità. Come noto la domanda di mobilità turistica si contraddistingue per una forte stagionalità e per comportamenti di mobilità/acquisto differenti rispetto alla mobilità locale. I dati riportati nella tabella precedente, se rapportati al numero di utenti trasportati registrati nel 2024 sulla sola rete urbana di Parma pari ad oltre 31 milioni di unità, evidenziano la scarsa significatività della domanda di mobilità turistica sull'ammontare complessivo della domanda di mobilità che si rivolge alla rete di TPL.

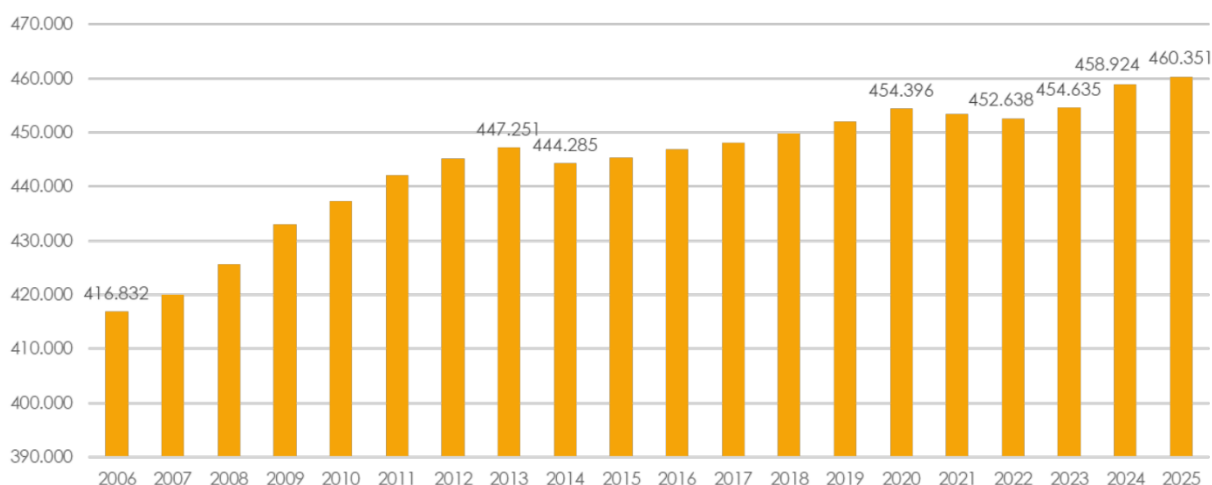
Le analisi condotte dall'Agenzia, così come anticipato nei precedenti paragrafi, si basano sui dati provenienti dagli osservatori specializzati e territoriali, indicatori chiave come arrivi e presenze alberghiere ed extralberghiere, flussi escursionistici (turismo "mordi e fuggi"), con la stima dei visitatori giornalieri non residenti che non pernottano, spesso attratti da eventi o particolarità paesaggistiche.

Un tema importante ricopre l'utilizzo e la disponibilità dei Big Data provenienti da telefonia mobile, il cui tracciamento delle celle telefoniche (dati aggregati e anonimi) permette di identificare la provenienza ed i pattern di spostamento dei visitatori. Su questo aspetto SMTP intende potenziare la propria struttura societaria in modo da disporre di un sistema che governi il patrimonio informativo della domanda di mobilità con il supporto dell'innovazione tecnologica, dell'integrazione digitale e del MaaS4RER sviluppato in Regione Emilia – Romagna, partner sperimentale del MAAS Italia.

Gli ultimi dati diffusi dall'Osservatorio Audimob³ di Isfort evidenziano che nel Paese, la mobilità per motivi di lavoro e studio spesso non copre più la quota maggiore di mobilità espressa durante la giornata, che oggi in certi contesti viene superata dalla domanda occasionale legata ad acquisti, visite mediche, tempo libero, burocrazia ed a quanto non attinente alla sistematicità degli spostamenti. Sotto questo aspetto SMTP intende valorizzare il patrimonio informativo derivante dal dataset open data messo a disposizione dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, unitamente alla struttura di SMTP che sarà impiegata ad analizzare il panel complessivo della domanda per fornire risposte dirette al territorio, in primis, ed ai gestori dei servizi di TPL nel bacino Taro.

Analisi della domanda potenziale nel bacino

Come già anticipato, la domanda di TPL storicamente si è agganciata all'andamento demografico della popolazione. L'osservatorio Demografico della Provincia di Parma, registra una crescita della popolazione in rallentamento negli ultimi dieci anni, e che attualmente tende a stabilizzarsi attorno alle 460mila unità (grafico a seguire).



Andamento storico residenti Provincia di Parma;

fonte: Provincia di Parma – Osservatorio Demografico 2025 (<https://www.provincia.parma.it/statistica/osservatorio-demografico>)

In termini di sviluppo della demografia nel tempo, si fa ancora riferimento al **Piano Strategico Provinciale della Mobilità e dei Trasporti (PSMT 2022)**, e richiamando il grafico relativo all'andamento della popolazione previsto dal PSMT, si evidenzia come l'analisi rispecchi piuttosto fedelmente i dati

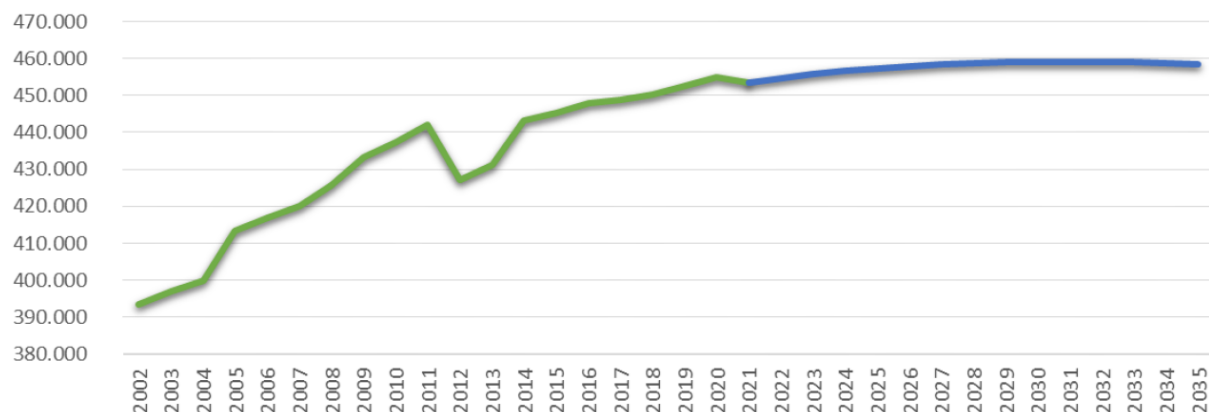
³ ECO – Festival della Mobilità Sostenibile e delle Città Intelligenti (Roma, settembre 2026).

dell'Osservatorio provinciale, soprattutto con riferimento alla fase post-covid, prevedendo nel prossimo decennio un appiattimento della curva di crescita attorno alle 460mila unità, a partire dal 2029/2030.

Comune	2024	2025	Comune	2024	2025
Albareto	2.101	2.084	Neviano degli Arduini	3.479	3.479
Bardi	2.014	1.987	Noceto	13.346	13.357
Bedonia	3.125	3.154	Palanzano	1.022	1.008
Berceto	1.991	1.970	Parma	201.464	202.095
Bore	635	629	Pellegrino Parmense	968	962
Borgo Val di Taro	6.781	6.758	Polesine Zibello	3.149	3.120
Busseto	6.901	6.944	Roccabianca	2.963	2.993
Calestano	2.121	2.146	Sala Baganza	5.956	6.045
Collecchio	14.846	14.897	Salsomaggiore Terme	20.500	20.686
Colorno	9.167	9.174	San Secondo Parmense	5.918	5.940
Compiano	1.069	1.061	Sissa Trecasali	7.910	7.972
Corniglio	1.763	1.779	Solignano	1.699	1.671
Felino	9.206	9.247	Soragna	4.764	4.767
Fidenza	27.412	27.536	Sorbolo Mezzani	13.004	13.053
Fontanellato	7.114	7.075	Terenzo	1.160	1.158
Fontevivo	5.504	5.568	Tizzano Val Parma	2.171	2.201
Fornovo di Taro	6.033	6.075	Tornolo	888	870
Langhirano	10.945	10.988	Torrile	7.798	7.758
Lesignano de' Bagni	5.133	5.128	Traversetolo	9.679	9.677
Medesano	10.825	10.826	Valmozzola	536	528
Monchio delle Corti	826	827	Varano de' Melegari	2.579	2.598
Montechiarugolo	11.318	11.414	Varsi	1.141	1.146
Totale complessivo				458.924	460.351

Distribuzione per Comune residenti Provincia di Parma al 1° gennaio 2025;

fonte: Provincia di Parma – Osservatorio Demografico 2025 (<https://www.provincia.parma.it/statistica/osservatorio-demografico>)



Andamento storico dei residenti nella Provincia di Parma e proiezione al 2035;

fonte: Piano Strategico della Mobilità e dei Trasporti Provincia di Parma (2022)

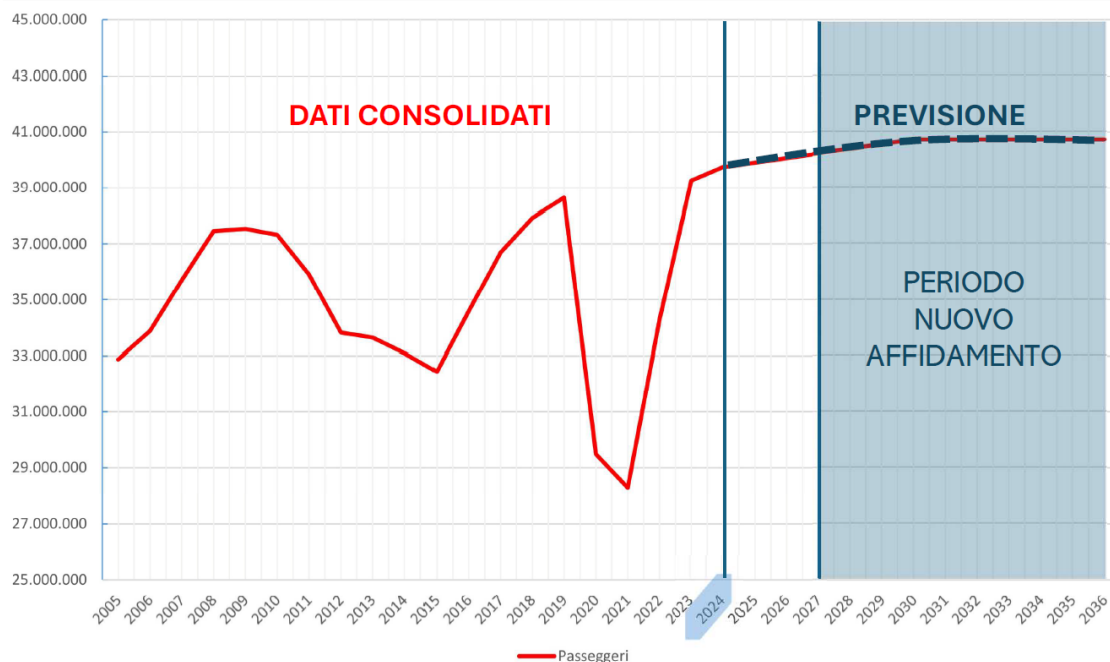
Si sottolinea inoltre l'analogo andamento della domanda scolastica stimata dalla Provincia di Parma per i prossimi anni, laddove l'analisi delle fasce di età di principale interesse per la domanda sistematica di TPL (scuola superiore), prevede un aumento della popolazione studentesca fino al 2026 che, a seconda delle ipotesi proiettive, va dal 4,2% al 5,5% sul dato 2022, per poi ridiscendere sino a stabilizzarsi, entro il 2031, ad un livello leggermente superiore a quello registrato nel 2022 (fonte: Ufficio statistico Provincia di Parma; www.statistica.parma.it).

Sulla base di queste valutazioni, in particolare ritenendo che anche l'aumento dei passeggeri, in analogia con l'andamento demografico, tenda a decelerare sino a stabilizzarsi, **si assume cautelativamente un incremento medio annuo del +0,4% dei passeggeri fino al 2030**, con una stabilizzazione intorno ai **40.700.000** passeggeri/anno per la validità residua del futuro contratto (fino al 2036).

Passeggeri consuntivi/stimati⁴

Anno	N. Passeggeri (Consuntivo/Stimato)
2013	33.644.050
2024	39.733.646
2025	39.892.581 (stimato)
2026	40.052.151 (stimato)
2027	40.212.360 (stimato)
2028	40.373.209 (stimato)
2029	40.534.702 (stimato)
2030-2036	40.696.841 (stimato costante)

⁴ Dati Smtp



Proiezione dei passeggeri trasportati (elaborazione Smt p su dati TEP)

Infine, riprendendo le valutazioni del PRIT – agg. 2025 già precedentemente riportate (rif. pag.12), si valuta come non significativo l'eventuale effetto futuro legato alla diversione a vantaggio del TPL; in questo senso si sottolinea come lo shift modale a favore del TPL benefici della integrazione tra modalità alternative di trasporto con vettori condivisi (es. bike-sharing): tale effetto, eventualmente valido per la sola rete urbana di Parma laddove esistono soluzioni di sharing di primo-ultimo miglio, si ritiene abbia esaurito la propria spinta, dato che tali servizi si sono ormai strutturati e fanno parte da tempo del ventaglio di soluzioni di mobilità nel capoluogo.

Al netto delle considerazioni soprariportate, l'Ente affidante continuerà a monitorare l'evoluzione futura della domanda potenziale, con particolare attenzione alla stima di eventuale nuova domanda generata dall'introduzione di nuovi poli attrattori, innovazioni tecnologiche o modifiche al servizio, nonché alla domanda attratta verso il trasporto pubblico locale in alternativa ad altre modalità di trasporto. Seppur tale contributo è considerato, in relazione all'andamento storico, non particolarmente significativo, sarà posta cura nell'analisi della domanda occasionale turistica e della sua evoluzione. Per le predette finalità, le analisi trasportistiche saranno, altresì, affinate nel corso dell'esecuzione del contratto di servizio avvalendosi di strumenti di modellazione.

DETERMINAZIONE DEGLI OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E CRITERI PER LA LORO COPERTURA FINANZIARIA, CRITERI DI DETERMINAZIONE E DI AGGIORNAMENTO DELLE TARIFFE

Elementi essenziali del servizio

In base all'analisi della domanda e alla conseguente scelta delle modalità di trasporto individuate, si rileva che l'attuale offerta di trasporto appare correttamente dimensionata e distribuita sul territorio. In base ai dati raccolti, vengono definiti gli obblighi di servizio pubblico riconducibili al Bacino di traffico dei servizi di TPL automobilistici nell'Ambito Taro, per un totale di **13.552.762 vett x km/anno** (dati consuntivo 2025). La percorrenza chilometrica annuale indicata comprende sia i "servizi minimi", finanziati sia dal Fondo Nazionale che dal contributo regionale, che i "servizi aggiuntivi" finanziati da Enti Locali diversi. A questo proposito, le compensazioni vengono attualmente garantite dall'Ente affidante sulla base dei chilometri prodotti e finanziate dalla Regione Emilia-Romagna per i servizi minimi e dagli Enti locali del territorio di riferimento per i servizi aggiuntivi, secondo questa ripartizione:

- **12.810.888 vett x km/anno** per i **servizi minimi**, così come computati e finanziati dal Fondo Nazionale Trasporti e dalla Regione Emilia-Romagna (dato tratto dalla Delibera di Giunta Regione Emilia-Romagna n.1514/2024);
- **741.874 vett x km/anno** per i **servizi aggiuntivi**, finanziati esclusivamente dagli Enti locali territoriali nell'ambito dei quali questi servizi vengono svolti attraverso apposite convenzioni.

La produzione chilometrica complessiva comprende:

- **7.850.371 vett x km/anno** offerti nell'ambito urbano del Comune di Parma, a cui aggiungere **547.010 vett x km** di servizio Happybus;
- **5.155.380 vett x km/anno** offerti in ambito extraurbano, comprendenti, tra gli altri, i servizi nei Comuni di:
 - Salsomaggiore Terme, con 71.124 vett x km/anno;
 - Bedonia, con 26.848 vett x km/anno;
 - Borgotaro, con 12.319 vett x km/anno;
 - Fidenza, con 142.954 vett x km/anno.

Va precisato che la distribuzione delle percorrenze urbane ed extraurbane tiene conto anche delle linee urbane che escono dal perimetro comunale del capoluogo, la cui quota chilometrica sviluppata oltre i limiti amministrativi del comune viene sottratta alla parte urbana e computata come servizio extraurbano.

La tabella successiva riporta l'elenco dei servizi (linee) erogati all'interno dell'Ambito Taro e la relativa produzione chilometrica a consuntivo 2025.

Linee Ambito TARO: consuntivo 2025

ID Linea	Denominazione	Tipo rete	Vett x Km/anno
1	Strada Farnese/Parma Mia - Stazione FS	Urbana	345.277
2	Largo 8 Marzo - Park Nord	Urbana	292.896
3	Crocetta - S.Lazzaro	Urbana	223.114
4	Via Mordacci - Via Parigi	Urbana	250.889
5	Via Chiavari - Via Orazio	Urbana	449.444
6	Baccanelli - Cornocchio prol. Collecchio-Fornovo-Felino-Sala Baganza	Urbana	967.405
7	Università Sud - Parcheggio Nord prol. Torrile-Colomo	Urbana	580.689
8	Via Nenni - Via Palermo	Urbana	485.912
9	Via De Chirico - P.le S. Ilario	Urbana	302.622
11	Cà Peschiere - Sede IREN prol. Montecchio-Traversetolo	Urbana	598.342
12	Fognano - Strada Pastrengo prol. Traversetolo-Lesignano-Langhirano	Urbana	917.980
13	Cinghio Sud - Via Lanfranchi prol. Felino	Urbana	437.437
15	Strada Pastrengo - Strada Nuova Naviglio/Q.re Art. Moletolo	Urbana	238.358
20	Via Reggio - Stazione FS	Urbana	20.142
21	Università Sud - Via Mantova prol. Sorbolo	Urbana	510.603
23	Parcheggio Est - S. Pancrazio prol. S. Ilario-Fontanellato-San Secondo-Noceto	Urbana	828.025
61	Servizio fiere di Parma: Via Mazzini - Baganzola	Urbana	13.370
102	Linea notturna 2	Urbana	30.310
103	Linea notturna 3	Urbana	45.192
105	Linea notturna 5	Urbana	57.385

ID Linea	Denominazione	Tipo rete	Vett x Km/anno
107	Linea notturna 7	Urbana	65.430
108	Linea notturna 8	Urbana	45.149
109	Linea notturna 9	Urbana	13.696
111	Linea notturna 11	Urbana	26.090
121	Linea notturna 21	Urbana	22.547
NAV	Navetta Stadio (rich. Questura PS)	Urbana	19.150
13000	navetta SPIP	Urbana	42.760
1421	Campus Express	Urbana	18.559
NAV	LunaPark rinforzi	Urbana	1.600
<i>totale urbano vett x Km</i>			7.850.371
2026	Navetta Barriera Bixio-Valera Cimitero	Extraurbana	559
2083	Panocchia-Corcagnano-Fontanini-Parma	Extraurbana	28.261
2086	Navetta Parma-Ugozzolo (cimitero)	Extraurbana	842
2100	Roccabianca-Sissa-Trecasali-Parma	Extraurbana	78.927
2105	S.Secondo-Roncocampocanneto-Viarolo-Parma	Extraurbana	78.059
2105_B	S.Secondo-Roncocampocanneto-Viarolo-Parma_festivo	Extraurbana	2.636
2106	Busseto-Polesine-Roccabianca-S.Secondo	Extraurbana	97.272
2106_B	Busseto-Polesine-Roccabianca-S.Secondo	Extraurbana	3.870
2107	Roncopascolo-Eia-Parma	Extraurbana	9.779
2110	S.Secondo-Bianconese-Parma	Extraurbana	11.466
2115	Busseto-Zibello-Frescarolo-Fidenza	Extraurbana	19.938
2116	Busseto-Fidenza	Extraurbana	21.197
2116_B	Zibello-Polesine-Busseto-Fidenza	Extraurbana	4.795
2120	Busseto-Soragna-Fontanellato-Parma	Extraurbana	115.670
2121	Busseto-Soragna-Fontanellato-S.Secondo	Extraurbana	13.336
2125	Roccabianca-Diolo-Soragna-Fidenza	Extraurbana	11.887
2125_B	Roccabianca-Diolo-Soragna-Fidenza	Extraurbana	6.967

ID Linea	Denominazione	Tipo rete	Vett x Km/anno
2130	Soragna-Chiusa Ferranda-Fidenza	Extraurbana	23.084
2130_B	Soragna-Chiusa Ferranda-Fidenza	Extraurbana	17.803
2131	S.Secondo-Fontanellato-Soragna-Fidenza	Extraurbana	16.611
2135	S.Secondo-Fontanellato-Casalbarbato-Fidenza	Extraurbana	49.030
2135_B	S.Secondo-Fontanellato-Casalbarbato-Fidenza	Extraurbana	2.344
2205	Salsomaggiore Terme-Ponte Ghiara-Fidenza-Parma	Extraurbana	342.349
2210	Bore-Pellegrino-Salsomaggiore Terme-Montauro-Fidenza	Extraurbana	51.333
2211	Pellegrino-Fiori-Pozzolo-Bore	Extraurbana	4.598
2220	Bore-Vernasca-Castelnuovo Fogliani-Fidenza	Extraurbana	32.407
2225	Salsomaggiore Terme-Tabiano Bagni	Extraurbana	61.627
2226	Salsomaggiore Terme -Tabiano (urbano)	Extraurbana	29.933
2230	Salsomaggiore Terme-Pieve di Cusignano-Fidenza	Extraurbana	12.958
2231	Piè di via Cangelasio-Salsomaggiore Terme	Extraurbana	2.994
2240	Fidenza-Tabiano Castello-Tabiano Bagni-Fidenza	Extraurbana	24.216
2250	Fidenza-Borghetto-Noceto	Extraurbana	17.947
2251	Noceto-Fontevivo-Fontanellato-Fidenza	Extraurbana	9.903
2252	Fornovo-Medesano-Noceto-Fidenza	Extraurbana	89.686
2255	Medesano-Ghiaie-Noceto	Extraurbana	3.846
2260	Varano Marchesi-Noceto-Parma	Extraurbana	30.806
2265	Varano Marchesi-Cornaccina-Medesano	Extraurbana	8.986
2270	Fornovo-Medesano-Noceto-Parma	Extraurbana	214.506
2270_C	Fornovo-Medesano-Noceto-Parma	Extraurbana	5.418
2271	S.Andrea B-Medesano-Collecchio-Parma	Extraurbana	12.438
2275	Rubbiano-Ramiola-Fornovo	Extraurbana	6.551
2300	Bardi-Varsi-Varano Melegari-Fornovo	Extraurbana	92.093
2300_C	Bardi-Varsi-Varano Melegari-Fornovo	Extraurbana	20.940
2310	Pellegrino-Montesalvo-Varano Melegari	Extraurbana	39.033

ID Linea	Denominazione	Tipo rete	Vett x Km/anno
2315	Bore-Ponte Vetrioni-Vianino-Fornovo	Extraurbana	20.297
2320	Bore-Casali-Passo Pelizzone-Bardi	Extraurbana	1.704
2325	Bardi-Casanova Alta-Villora-Varsi	Extraurbana	13.747
2340	Pessola-Contile-Ponte Vetrioni	Extraurbana	38.976
2341	Varsi-Rocca-Tosca-Bardi	Extraurbana	3.099
2345	Varsi-Valmozzola-Ostia-Borgotaro	Extraurbana	4.717
2350	Bardi-Ca' Bagaglia-Porcigatone-Borgotaro	Extraurbana	33.969
2351	Taverna-Linguada'-Bardi	Extraurbana	751
2351_C	Taverna-Linguada'-Bardi	Extraurbana	15.237
2352	Bre'-Brugnola-Noveglia-Bardi	Extraurbana	14.685
2353	Carghilla-Caffaraccia-Borgotaro	Extraurbana	824
2354	Rovinaglia-Borgotaro	Extraurbana	691
2355	Bardi-Cereseto-Compiano-Bedonia	Extraurbana	20.874
2360	Bedonia-Ponteceno-Pione-Bardi	Extraurbana	23.537
2361	Frassineto-S.Giustina-Pione-Bardi	Extraurbana	24.936
2400	Costadasino-Preleria-Solignano	Extraurbana	32.563
2410	Borgotaro-Ghiare di Berceto-Solignano-Fornovo	Extraurbana	67.863
2410_C	Borgotaro-Ghiare di Berceto-Solignano-Fornovo	Extraurbana	20.151
2411	Pieve_di_Gusaliggio-Mormorola-Valmozzola	Extraurbana	46.762
2415	Bedonia-Pontestrambo-S.Maria del Taro-Passo del Bocco	Extraurbana	68.306
2416	Alpe-Pontestrambo	Extraurbana	10.340
2417	Alpe-Pontestrambo-Bedonia	Extraurbana	3.231
2420	Molino Anzola-Ponteceno-Montevaccà-Bedonia	Extraurbana	39.420
2421	Spora-Travaglini-Romezano-Molino_Anzola	Extraurbana	13.319
2422	Frassineto-Liveglia-Cornolo-Ponteceno	Extraurbana	15.055
2430	Bedonia-Frazioni	Extraurbana	6.476
2431	Cavignaga-Bedonia	Extraurbana	5.473

ID Linea	Denominazione	Tipo rete	Vett x Km/anno
2432	Caneso-Carniglia-Bedonia	Extraurbana	15.226
2435	Servizio Urbano di Borgo Val di Taro	Extraurbana	12.198
2440	Bedonia-Compiano Ponte-Bertorella-Borgotaro	Extraurbana	97.349
2440_C	Bedonia-Compiano Ponte-Bertorella-Borgotaro	Extraurbana	20.440
2445	Bedonia-Tornolo-Tarsogno-Borgotaro	Extraurbana	30.380
2450	Montegrosso-Albareto-Gotra-Borgotaro	Extraurbana	25.709
2451	Codogno-Cacciarasca-Albareto-Borgotaro	Extraurbana	1.912
2452	Buzzo'-Borgotaro	Extraurbana	869
2470	Berceto-Roccaprebalza-Lozzola-Ghiare di Berceto	Extraurbana	28.231
2471	Corchia-Berceto	Extraurbana	1.341
2472	Pagazzano-Berceto	Extraurbana	946
2500	Cafragna-Collecchio-Vicofertile-Parma	Extraurbana	51.849
2500_B	Cafragna-Collecchio-Vicofertile-Parma	Extraurbana	860
2510	Berceto-Cassio-Casola-Fornovo	Extraurbana	18.623
2510_C	Berceto-Cassio-Casola-Fornovo	Extraurbana	30.937
2520	Calestano-Braglia-Sivizzano-Fornovo	Extraurbana	44.347
2525	Fornovo-Gaiano-Collecchio-Parma	Extraurbana	111.529
2525_B	Fornovo-Gaiano-Collecchio-Parma	Extraurbana	6.075
2530	Calestano-Felino-Sala Baganza-Parma	Extraurbana	137.206
2531	Berceto-Casaselvatica-Ravarano-Calestano	Extraurbana	49.295
2532	Felino-Sala_Baganza-Collecchio_M.-Parma	Extraurbana	8.733
2535	Calestano-Limido-S.Martino Sinzano-Parma	Extraurbana	14.564
2545	S.Michele Tiorre-Felino-Gaione-Parma	Extraurbana	71.072
2600	Calestano-Fagnolo-Cozzano-Langhirano	Extraurbana	33.455
2601	Fagnolo-Calestano	Extraurbana	5.856
2601_C	Fagnolo-Calestano	Extraurbana	1.988
2605	Sala Baganza-Pilastro-Strognano-Langhirano	Extraurbana	39.200

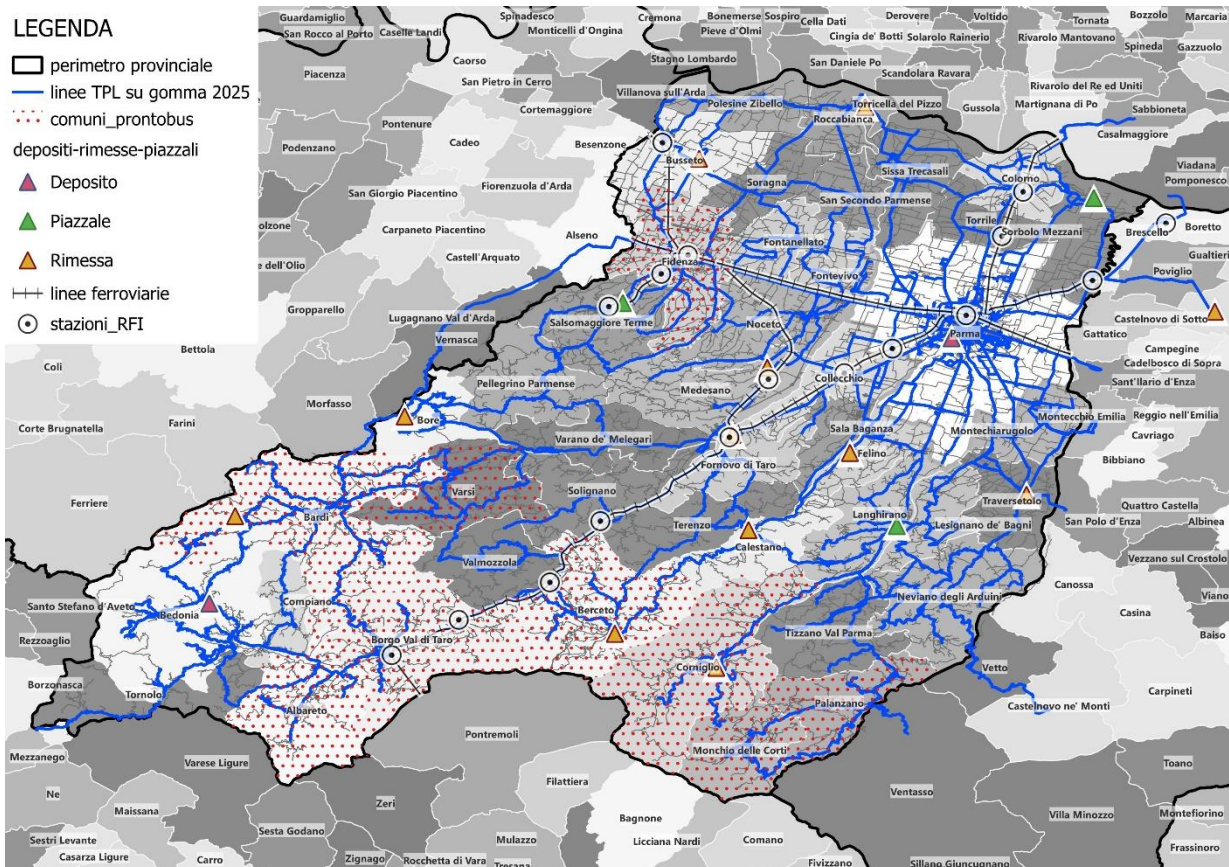
ID Linea	Denominazione	Tipo rete	Vett x Km/anno
2606	Costa_di_Castrignano-Langhirano	Extraurbana	9.220
2610	Monticelli Terme-Traversetolo-Lesignano Bagni-Langhirano	Extraurbana	26.092
2620	Bosco-Corniglio-Pastorello-Langhirano	Extraurbana	88.322
2620_B	Bosco-Corniglio-Pastorello-Langhirano	Extraurbana	4.856
2621	Casarola-Riana-Grammatica-Corniglio	Extraurbana	19.412
2622	Corniglio-Miano-Agna-Corniglio	Extraurbana	7.141
2623	Montebello-Ballone-Corniglio	Extraurbana	837
2640	Tizzano-Boschetto-Capoponte-Langhirano	Extraurbana	43.327
2641	Reno-Capoponte-Boschetto-Tizzano	Extraurbana	12.030
2650	Monchio-Palanzano-Lagrimone-Langhirano	Extraurbana	104.368
2651	Casagalvana-Capriglio-Lagrimone	Extraurbana	3.990
2655	Rigoso-Valcieca-Selvanizza-Palanzano	Extraurbana	36.566
2656	Rigoso-Valditacca-Monchio	Extraurbana	29.084
2670	Langhirano-Torrechiara-Corcagnano-Parma	Extraurbana	151.111
2671	Riano-Langhirano	Extraurbana	18.876
2675	Vezzano-Sasso-Capoponte-Langhirano	Extraurbana	36.311
2680	Langhirano-Faviano-Mulazzano-Langhirano	Extraurbana	24.373
2685	Neviano Arduini-Urzano-Langhirano	Extraurbana	28.134
2686	Neviano_Arduini-Capoponte-Langhirano	Extraurbana	20.875
2700	Langhirano-Lesignano Bagni-Basilicanova-Parma	Extraurbana	35.678
2705	Scurano-Sasso-Neviano Arduini-Traversetolo	Extraurbana	49.393
2706	Traversetolo-Mamiano-Basilicanova-Parma	Extraurbana	53.407
2715	Castelnovo Monti-Vetto-Provazzano-Traversetolo	Extraurbana	67.446
2720	Villa di Bazzano-Bazzano Bivio-Traversetolo	Extraurbana	15.706
2725	Bazzano-Neviano Arduini	Extraurbana	11.681
2730	S.Polo d'Enza-Traversetolo-Pilastrello-Parma	Extraurbana	57.408
2735	Montecchio-Montechiarugolo-Monticelli Terme-Parma	Extraurbana	50.077

ID Linea	Denominazione	Tipo rete	Vett x Km/anno
2736	Traversetolo-Basilicanova-Basilicogioiano-Montecchio	Extraurbana	40.997
2740	S.Geminiano-Monticelli Terme-Coloreto-Parma	Extraurbana	39.643
2745	Traversetolo-Montechiarugolo-Martorano-Parma	Extraurbana	26.066
2810	Castelnovo Sotto-Poviglio-Sorbolo-Parma	Extraurbana	34.371
2812	Sabbioneta-Casalmaggiore-Colorno-Parma	Extraurbana	53.039
2815	Mezzano Inferiore-Coenzo-Sorbolo-Parma	Extraurbana	52.976
2820	Mezzano Inferiore-Colorno-S.Polo di Torrile-Parma	Extraurbana	145.321
2820_C	Mezzano Inferiore-Colorno-S.Polo di Torrile-Parma	Extraurbana	21.971
2821	Ravadese-Pizzolese-Parma	Extraurbana	18.711
2822	Mezzani-Str.Burla-Parma	Extraurbana	12.280
2825	Parma-Colorno-Sissa-S.Secondo	Extraurbana	15.916
2830	Coltaro-Colorno-Torrile-Parma	Extraurbana	120.983
2840	Mezzano Inferiore-Colorno-Sissa-S.Secondo	Extraurbana	21.066
2871	Viadana-Brescello-Sorbolo-Parma	Extraurbana	47.119
2642	Nuovo servizio Tizzano - Neviano - Castelnovo Monti	Extraurbana	61.000
6500	Servizio urbano Fidenza	Extraurbana	63.688
PB	Prontobus Bardi	Extraurbana	8.504
PB	Prontobus Taro - A	Extraurbana	60.884
PB	Prontobus Taro - B	Extraurbana	60.884
PB	Prontobus Corniglio	Extraurbana	22.290
PB	Prontobus Monchio	Extraurbana	10.185
PB	Prontobus Fidenza	Extraurbana	75.671
Totale extraurbano vett x Km			5.155.380

Al totale di 13.005.751 vett x Km occorre sommare 547.010 vett x Km inerenti ai servizi Happybus per un volume complessivo di 13.552.761 vett x Km/anno. La mappatura tematica successiva sintetizza la

copertura territoriale dei servizi offerti all'interno dell'Ambito Taro, diversificati tra linee tradizionali e servizi a chiamata (aree *Prontobus*).

rete dei servizi nell'ambito TARO - Elaborazione SMTP (PdE 2025)



Dunque, rientrano nel contratto di servizio:

- il **servizio di linea urbano specializzato** denominato “Happy bus”, riservato agli studenti delle scuole materne, elementari e medie inferiori del Comune di Parma, che nel 2025 ha prodotto **547.010 vett x km/anno** all'interno del contratto riferibile all'ambito Taro;
- il **Servizio “ProntoBus”** interamente svolto da operatori in subaffidamento in **ambito extraurbano**, produce complessivamente **238.418 vett x km/anno** prodotti all'interno del contratto riferibile all'ambito Taro, caratterizzato dai servizi a chiamata nei Comuni di Fidenza, Bardi / Varsi, Corniglio, Monchio/Palanzano, Valtaro Albareto-Borgotaro, Valtaro Berceto.

Una quota dei servizi svolti in ambito Urbano nel comune di Parma, per **877.902 vett x km/anno**, è stata **esercita con filobus**.

In allegato A, si riporta il dettaglio del programma di esercizio a consuntivo 2025 distinto per tipologia di rete (urbana od extraurbana), tipologia di vettore (autobus o filobus), tipologia di servizio (di linea od a chiamata), soggetto finanziatore (Fondo Nazionale Trasporti e Regione, Comune di Parma, comuni minori).

Happybus come servizio di TPL specializzato

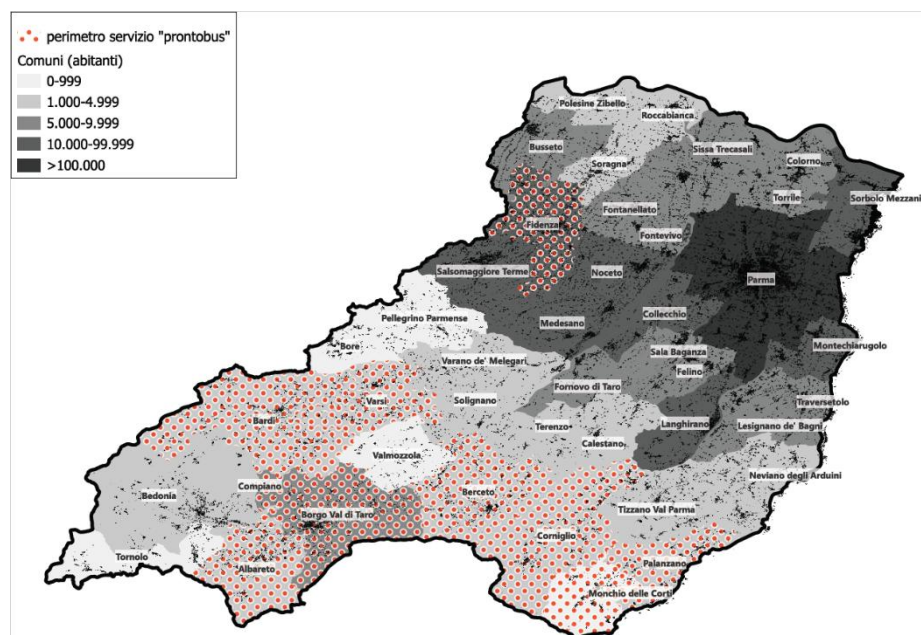
Il servizio “Happybus” incide per il 4% sulla produzione totale oggetto di affidamento. Trattasi a tutti gli effetti di un servizio “di linea”, svolto secondo orari ed itinerari prestabiliti e rivolto agli studenti delle scuole materne, elementari e medie inferiori del Comune di Parma. L’Happybus è stato incluso tra i servizi di TPL in quanto servizio specializzato che risponde ad una specifica domanda di mobilità della categoria di utenti “deboli”. La scelta operata appare coerente con le finalità indicate dall’art. 16 D.lgs. 422/1997 ed – in attuazione di quest’ultimo - dall’art. 9 della L.R. Emilia-Romagna 30/1998, che ai fini della individuazione dei servizi minimi, impongono di tener conto del “pendolarismo scolastico”. La stessa Regione Emilia-Romagna, nell’atto di indirizzo di cui alla Delibera del Consiglio Regionale n. 500/2003, ha infatti considerato ai fini della programmazione e amministrazione dei **servizi minimi**, anche *“i servizi che presentano scarsa o nulla integrazione con la rete complessiva dei servizi di bacino, e che comunque costituiscano una quantità minima di servizi rispetto al complesso del bacino a cui territorialmente fanno riferimento”*. Il riferimento è fatto a titolo esemplificativo proprio a *“i servizi dedicati a categorie deboli e svantaggiate”*, tra i quali ricadono i servizi specializzati e dedicati agli studenti e che si caratterizzano per l’assolvimento di fabbisogni specifici di mobilità urbana ed interurbana. Già all’attualità, pertanto, il servizio “Happybus” è incluso nell’ambito delle percorrenze relative ai servizi minimi riconosciuti dalla Regione Emilia-Romagna. Il servizio, dunque, rientra tra i servizi minimi e, in quanto tale, tra i servizi di TPL perché soddisfa una domanda di mobilità specifica, e/o dedicata rispetto alla quale il c.d. *“accesso generalizzato”* va inteso quale accezione del più generale principio di non discriminazione nell’accesso al servizio pubblico, che informa la disciplina dei Servizi di Interesse Economico Generale (SIEG). Sotto questo profilo, il servizio Happybus non ha, infatti, alcuna finalità discriminatoria, ma, al contrario, rappresenta un **quid pluris del servizio pubblico** che va a potenziare ed integrare mediante un servizio specializzato. Anche per tale ragione è stato inserito tra i *“servizi specializzati, ossia non tradizionali, caratterizzati da specifiche modalità di erogazione del servizio con una propria identità di mission sul territorio”*. La scelta operata appare in linea con le prescrizioni di cui al par. 3.1, della Misura 3 della Delibera ART 48/2017 che qualifica come indispensabile, ai fini della soddisfazione della domanda debole, *“integrare”* i servizi di linea

con quelli del trasporto scolastico nell'ottica di una gestione complessivamente "integrata" dei servizi pubblici. Anche il D.lgs. 201/2022 ascrive il servizio di trasporto a frequentazione scolastica, per la sua capacità di **soddisfare i bisogni dei cittadini e degli utenti**, tra i Servizi di Interesse Economico Generale di livello locale. Va precisato, che il servizio Happybus viene tariffato all'utenza mediante abbonamenti mensili, il cui importo è modulato in funzione sia dell'indice ISEE del nucleo familiare, sia del numero di minori che accedono al servizio.

Il servizio a chiamata "ProntoBus extra"

Il ProntoBus rappresenta un servizio di trasporto pubblico a chiamata progettato per offrire flessibilità e copertura dove le linee tradizionali non arrivano o sono meno frequenti. Il servizio "ProntoBus Extra" è attivo da oltre vent'anni nelle aree pedemontane e montane già indicate in precedenza e nel Comune di Fidenza (vedasi mappa a seguire), il suo funzionamento si basa sulla prenotazione anticipata della corsa, che avviene telefonicamente contattando il call center attivo presso l'operatore il giorno prima del servizio richiesto, e collegando punti specifici (fermate bus autorizzate) consente l'accesso al servizio di trasporto anche in aree o fasce temporali a domanda debole, sempre mediante l'uso dei titoli di viaggio e le medesime tariffe del servizio di linea. In alcuni casi, il servizio è attivo con orari e giorni specifici per

ciascuna area in funzione di specifici eventi generatori di domanda (es. i giorni di mercato), garantendo un collegamento essenziale per chi necessita di spostarsi in zone o fasce orarie meno coperte dal trasporto tradizionale.

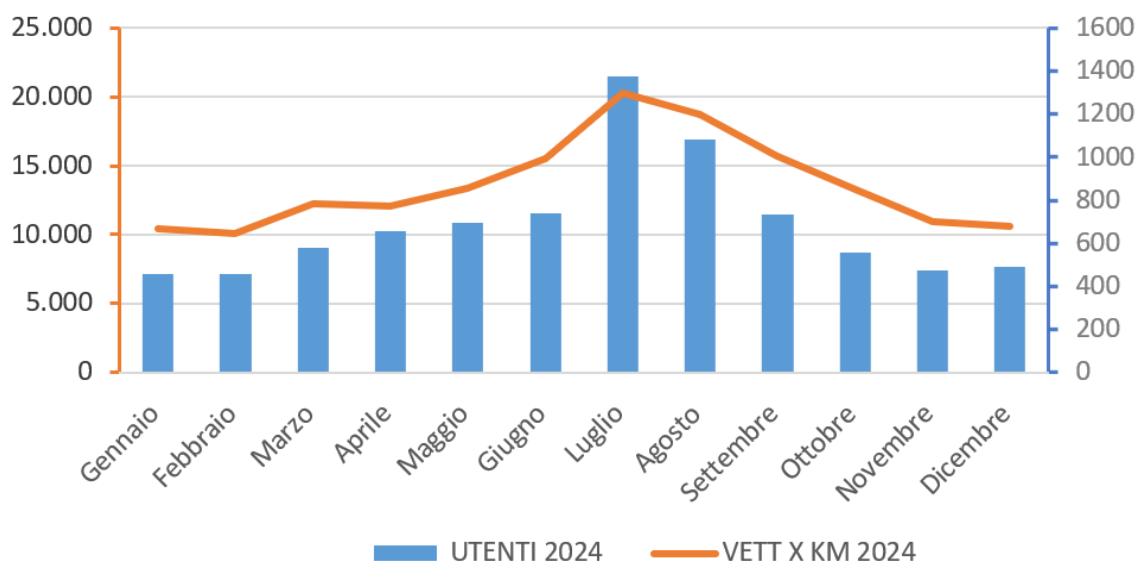


Aree servite dal bus a chiamata (ProntoBus) nel 2025 su base demografica - elaborazione Smtip

Le caratteristiche ed i valori nel dettaglio

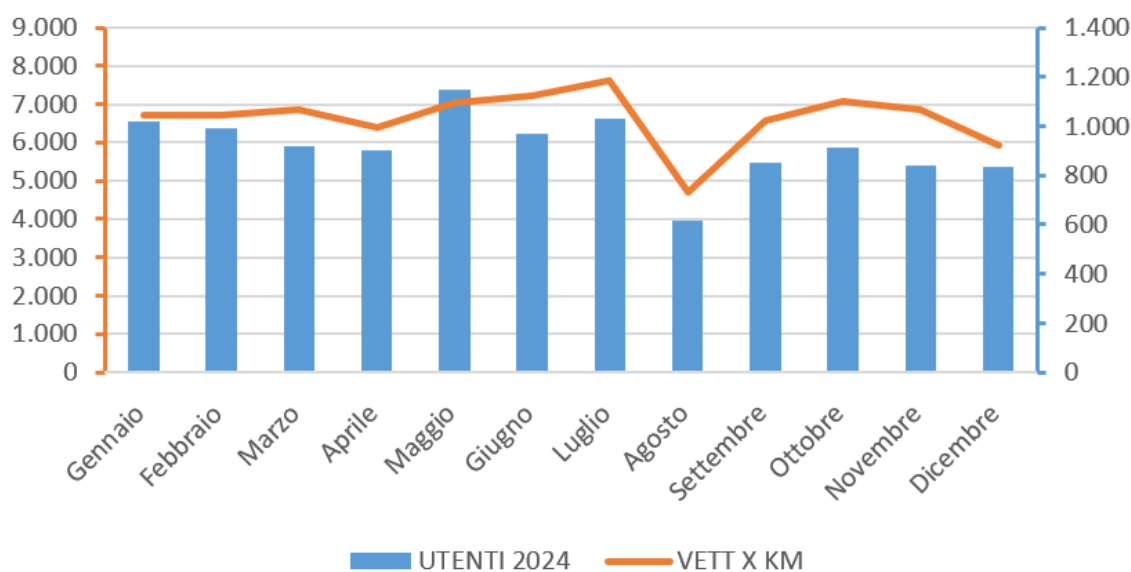
Per i piccoli comuni (Berceto-Borgo val di Taro-Albareto, Corniglio, Monchio d.Corti-Palanzano, Bardi-Varsi), il servizio, fornito con mezzi da nove o dodici posti, è attivo prevalentemente nei soli giorni feriali e pre-festivi, ad eccezione dei Comuni di Monchio e Palanzano dove, nel periodo invernale è attivo due giorni feriali a settimana, mentre nel periodo estivo copre dal lunedì al sabato. Seguono i dati complessivi degli utenti trasportati e dei chilometri percorsi (dato al 2024).

PICCOLI COMUNI	UTENTI 2024	VETT X KM 2024
Gennaio	458	10.449
Febbraio	460	10.059
Marzo	580	12.231
Aprile	656	12.080
Maggio	695	13.381
Giugno	737	15.499
Luglio	1373	20.292
Agosto	1083	18.716
Settembre	733	15.682
Ottobre	558	13.249
Novembre	474	10.959
Dicembre	492	10.635
TOTALE	8299	163.232



Il territorio del Comune di Fidenza è coperto da un servizio costante per tutto l'anno, con esclusione della settimana di Ferragosto, ed è esercito mediante un mezzo da 14 Posti prenotabile dal lunedì al sabato per l'intero arco diurno, negli orari di morbida. La tabella successiva riporta i valori di domanda espressa e le percorrenze esercite a consuntivo nel 2024.

FIDENZA	UTENTI 2024	VETT X KM 2024
Gennaio	1.018	6.708
Febbraio	992	6.732
Marzo	917	6.842
Aprile	903	6.376
Maggio	1.147	7.032
Giugno	970	7.206
Luglio	1.029	7.626
Agosto	617	4.717
Settembre	849	6.577
Ottobre	913	7.069
Novembre	843	6.867
Dicembre	832	5.934
TOTALE	11.030	79.686



Finanziamento dei servizi

In conformità al Regolamento Europeo 1370/2007 e al D.Lgs 422/1997, la copertura dei costi dell'operatore, incluso il ragionevole margine di utile, per i servizi OSP è garantita attraverso diverse fonti di finanziamento. Da un lato, il corrispettivo del Contratto di Servizio (CdS) in conto esercizio ed i contributi in conto investimenti derivanti sia da risorse statali che regionali, e dall'altro lato, i ricavi tariffari secondo uno schema contrattuale di tipo "Net Cost", dove l'operatore si assume il rischio commerciale legato alle dinamiche della domanda e dei ricavi tariffari, nei limiti previsti dalla matrice dei rischi.

Il Regolamento Europeo 1370/2007 stabilisce le regole per garantire servizi di trasporto pubblico di passeggeri sicuri, efficaci e di qualità, promuovendo la concorrenza regolamentata e la trasparenza. Il D.Lgs 422/1997 conferisce alle regioni e agli enti locali funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, definendo i criteri di organizzazione dei servizi.

La determinazione del corrispettivo del CdS è definita ai sensi delle misure regolatorie di cui alla delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 154/2019 e successive modifiche e integrazioni. La delibera 154/2019, pubblicata il 29 novembre 2019, ha concluso il procedimento per l'adozione dell'atto di regolazione recante la revisione della delibera n. 49/2015.

Questo processo include lo sviluppo di un Piano Economico Finanziario Simulato (PEFS), la definizione di una matrice per l'individuazione e l'allocazione dei rischi fra Ente Affidante (EA) e Impresa Affidataria (IA), e il calcolo di un margine di utile ragionevole, tenendo conto degli obiettivi previsti dal Contratto di Servizio. La delibera stabilisce anche i criteri per la redazione dei bandi di gara e delle convenzioni relativi all'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale su strada e ferrovia.

Il finanziamento pubblico è garantito attraverso le risorse derivanti dalla Regione Emilia-Romagna, sia relative al Fondo Nazionale Trasporti che a risorse proprie regionali, e le risorse aggiuntive stanziare dalle autonomie territoriali (Provincia e Comune). Per quanto riguarda le risorse in conto investimenti, le principali fonti di alimentazione includono, a titolo esemplificativo e non esaustivo, le risorse comunitarie del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e i finanziamenti del Piano Strategico Nazionale Mobilità Sostenibile (PSNMS).

Non sono previste modalità di finanziamento attraverso: a) tasse di scopo; b) prelievi o maggiorazioni di oneri dovuti dagli operatori dei servizi di trasporto o di servizi complementari autorizzati ed operanti in

regime di libero mercato, appositamente previste per trasferire gli effetti finanziari positivi di rete ai servizi gravati da obblighi di servizio pubblico.

Ai sensi del decreto legislativo 422/1997, la Regione Emilia-Romagna è competente in materia tariffaria per tutti i servizi di trasporto pubblico locale, sia ferroviari che su gomma, e **definisce la cornice tariffaria generale**, che viene applicata a livello locale dagli Enti competenti, i quali provvedono a definire la gamma tariffaria ed il livello dei prezzi. La Misura 27 della Delibera n. 154/2019 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti prevede che gli enti competenti aggiornino periodicamente le tariffe dei servizi di trasporto pubblico locale (TPL), tenendo conto dell'equilibrio economico dell'Impresa Affidataria (IA) e del contenimento dei costi per utenti, imprese e consumatori. L'adeguamento deve quindi avvenire almeno in funzione del tasso di inflazione (ISTAT FOI o altro tasso definito nell'ambito delle normative regionali) e può anche essere correlato a indicatori di qualità del servizio. Sebbene sia previsto un metodo di riferimento basato sul *price-cap*, gli enti possono adottare metodologie alternative, qualora queste risultino più efficaci nel perseguire gli obiettivi di miglioramento della qualità del servizio. In tal caso, è richiesta un'adeguata motivazione negli atti amministrativi e la trasparente indicazione delle modalità di aggiornamento nel Contratto di Servizio.

In conformità alla predetta misura 27 della delibera n. 154/2019 dell'Autorità di regolazione dei trasporti, la metodologia per l'aggiornamento delle tariffe, al fine di garantire l'equilibrio economico dell'Impresa Affidataria e il raggiungimento degli obiettivi di equità sociale, **prevederà l'applicazione del metodo di calcolo del price-cap, che consiste in un adeguamento periodico della tariffa media al tasso di inflazione** secondo la formula definita dalla predetta misura regolatoria ART. Si specifica che, nel corso della definizione del contratto di servizio, verranno definiti gli obiettivi di efficienza-qualità previsti dal sistema di monitoraggio del servizio, con riferimento alla Misura 16 della delibera ART n. 154/2019, che concorrono al calcolo dell'indicatore di qualità effettiva del servizio di TPL (Q).

Il soggetto competente potrà infine applicare, nei limiti definiti dalla normativa regionale, tariffe agevolate per talune categorie di utenza, fermo restando la compensazione finanziaria a favore dell'Impresa Affidataria.

CRITERI DI IDENTIFICAZIONE DEI LOTTI DEI SERVIZI DI TRASPORTO DA AFFIDARE IN REGIME DI ESCLUSIVA

Principi di identificazione dei lotti ottimali: contendibilità, economie di scala e densità

La normativa e la regolamentazione in materia di TPL, in particolare la Delibera ART 48/2017 e l'articolo 48 del Decreto-Legge n. 50/2017, stabiliscono che l'individuazione dei lotti di affidamento debba essere guidata da criteri volti a massimizzare l'efficienza del servizio. Questi criteri includono la garanzia della contendibilità del mercato e la possibilità per gli operatori di ottenere economie di scala e di densità.

La DGR 908/2012 della Regione Emilia-Romagna, nel definire gli ambiti territoriali ottimali e omogenei per l'organizzazione dei servizi di TPL, ha individuato l'ambito sovrabacinale "Taro" come coerente con tali principi. La stessa DGR ha inoltre stabilito che non sono ammissibili affidamenti di servizi per sub-ambiti di dimensioni inferiori agli ambiti sovrabacinali da essa stessa definiti.

Successivamente, l'articolo 48 del Decreto-Legge n. 50/2017, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017 n. 96, ha previsto che gli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale fossero articolati per bacini di mobilità, considerando le caratteristiche della domanda. **Questa disposizione ha previsto la facoltà per le Regioni stesse di fare salvi i bacini/ambiti determinati prima dell'entrata in vigore del Decreto.**

Inoltre, la delibera ART 48/2017 ha introdotto la metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico alla Misura 6, con criteri per l'identificazione dei lotti di servizi di trasporto da affidare in regime di esclusiva.

I parametri di definizione del bacino adottati dalla DGR 908/2012 sono conformi alle disposizioni della Delibera 48/2017, che definisce come criteri per l'individuazione dei lotti ottimali la contendibilità del mercato e la possibilità di ottenere economie di scala e di densità da parte degli operatori, e ai principi del richiamato articolo 48 del Decreto-Legge n. 50/2017.

L'individuazione degli ambiti sovrabacinali definiti dalla DGR 908/2012 è stata ribadita dalla DGR 1828/2022, relativa "All'attuazione del comma 5-bis dell'art. 24 D.L. 4/2022 - proroga dei contratti di servizio di trasporto pubblico locale ai sensi dell'art. 4, par. 4 reg. CE n. 1370/2007", invitando le Agenzie per la mobilità a utilizzare il periodo di proroga al 31 dicembre 2026 per predisporre i prossimi affidamenti,

ricordando l'individuazione degli ambiti sovrabacinali ottimali ed omogenei, effettuata con la Deliberazione n. 908/2012.

In questo contesto l'Agenzia ha preso atto della comunicazione ART Protocollo N.0078071/2025 del 25/09/2025 in merito alla necessità di applicare il disposto dell'art. 4bis del d.l. 78/2009, laddove prevede l'obbligo di esternalizzare almeno il 10% dei servizi in caso di affidamento *in house* del servizio.

Pertanto si è proceduto ad una analisi del bacino che ha portato all'individuazione di due lotti distinti: il primo da assegnare con procedura di evidenza pubblica, ed il secondo da affidare direttamente alla società Tep che attualmente esercita il servizio.

Identificazione del lotto di affidamento da assegnare con procedura di evidenza pubblica.

L'approccio metodologico ed il modello di simulazione

Al fine di comprendere gli effetti di una ripartizione del servizio in più lotti, è necessario, in primo luogo, richiamare e descrivere il contesto locale sia in termini territoriali che in termini di domanda di mobilità.

La Provincia di Parma, coincidente con il bacino di interesse, ha un'estensione significativa di circa 3.447 Km², il che la pone al ventottesimo posto tra le 110 province italiane, ma con una densità di soli 132 abitanti/Km², valore che la pone solo al settantaquattresimo posto. In termini di distribuzione della popolazione sul territorio, sulla base dei dati ISTAT relativi alla popolazione residente in provincia al 1° gennaio 2025, emerge che il 43,64% della stessa risiede nel capoluogo; secondo questo indicatore, in termini di attrattività della popolazione la provincia di Parma risulta solo al nono posto in Italia dopo quelle di Trieste, Prato, Genova, Roma, Palermo, Terni, Livorno e Rimini. Il territorio provinciale si caratterizza quindi per una scarsa densità di popolazione sui comuni minori, contrapposta ad una elevata concentrazione di residenti nel capoluogo, dato confermato anche dal numero di abitanti censiti a Fidenza, seconda città della Provincia, che con i suoi 27.434 residenti (dato 2025), risulta avere appena il 13,5% di residenti rispetto al capoluogo; caratteristica che si ritrova solo in cinque dei nove capoluoghi di provincia a maggiore attrattività (Trieste, Roma, Genova, Palermo e Prato).

Tale distribuzione demografica comporta anche la presenza dei principali centri attrattori di domanda nel contesto urbano del capoluogo, che assume una funzione di polo aggregatore di servizi ben oltre le consuete competenze di natura amministrativa. In particolare, si ritiene significativa la distribuzione dei poli di attrazione della domanda a livello scolastico, laddove dei 26 istituti superiori presenti in provincia, ben

16 sono situati nel perimetro del comune di Parma, dove viene accolto circa il 73% della popolazione studentesca di riferimento (fonte: ufficio statistico Provincia di Parma - 2022; www.statistica.parma.it). Sempre del medesimo tenore risulta la distribuzione dei servizi ospedalieri: oltre al polo ospedaliero del capoluogo – nettamente il più grande per numero di reparti e relative professionalità - sono presenti solo due ulteriori presidi in provincia, nei Comuni di Borgo Val di Taro (zona dell'Appennino) e di Fidenza (secondo comune del territorio).

Tali valutazioni inducono ad affermare che non sia possibile suddividere la Provincia in sotto aree dimensionalmente comparabili e con poli di attrazione della domanda rilevanti, essendo il capoluogo l'unico attrattore significativo per l'intero bacino, da cui ne consegue che l'assetto della rete di TPL si sia sviluppato ed efficientato negli anni basandosi sulla centralità della città di Parma come destinazione fortemente prevalente della domanda di spostamento provinciale. Tale aspetto non emerge chiaramente dalla semplice lettura delle percorrenze, che vedono il servizio urbano pesare per il 54% del dato complessivo, ma risulta legato alla forte estensione territoriale del bacino e al suo rapporto col capoluogo che - come detto - "pesa" in termini di popolazione residente per il 43,64%, mentre in termini di estensione territoriale conta per circa l'8%.

Del resto, anche i dati della domanda espressa di TPL permettono di rilevare tale specificità di attrattività del capoluogo nei confronti del territorio provinciale: analizzando gli ultimi valori disponibili in termini di biglietti venduti, emerge infatti come circa il 90% dei viaggiatori su tratte extraurbane utilizzi l'abbonamento e non il biglietto e, di questi, oltre l'80% utilizzi un abbonamento integrato extraurbano+urbano di Parma (dato 2024).

Ciò evidenzia che circa il 72% degli utenti del servizio extraurbano non si limitino a questa porzione di rete, ma si avvalgano anche del servizio urbano del capoluogo, a conferma di come la domanda di mobilità del bacino non sia facilmente separabile in sottobacini di dimensioni confrontabili e che siano dotati di propria autonomia trasportistica e di propri punti di generazione della domanda rilevanti, pertanto, qualsiasi suddivisione in lotti, dovrà tenere conto di una parziale sovrapposizione delle relazioni dovuta al tipo di distribuzione della domanda ed alla forte attrattività del capoluogo.

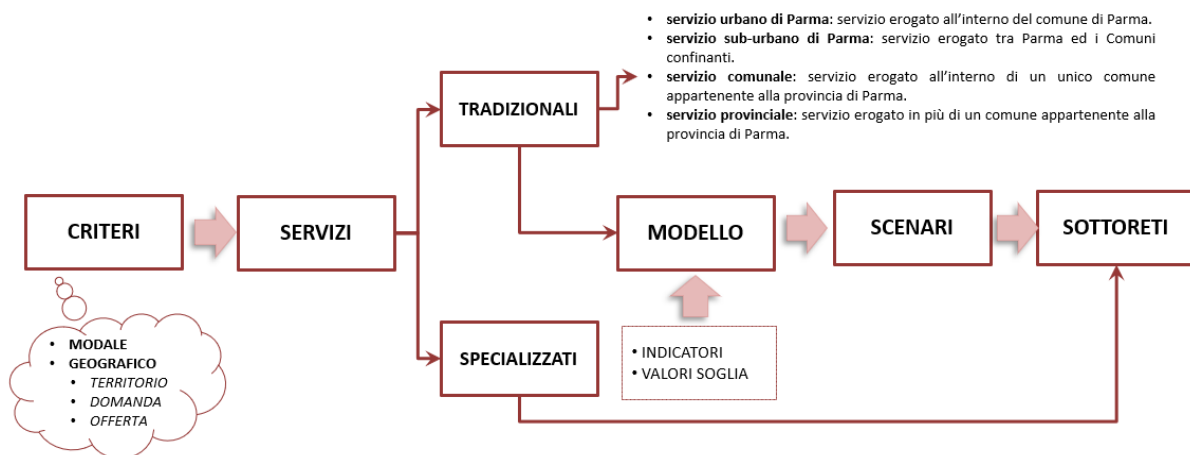
Fatta questa dovuta premessa, si intende sostenere che la forma di affidamento diretto può produrre un risultato positivo in termini di razionale impiego delle risorse pubbliche nel rispetto dei principi concorrenziali, certamente aprendo al libero mercato un lotto pari almeno al 10% dei servizi che formano oggetto del contratto attualmente in essere, ai sensi del già citato art. 4 bis d.l. 78/2009, ma soprattutto se

quest'ultimo lotto va ad interessare relazioni e tipologia di servizi che hanno dimostrato, nel tempo, di avere una adeguata autonomia gestionale ed una loro remuneratività.

La scelta del lotto da affidare con gara è stata preceduta da un'indagine selettiva basata sull'analisi dei servizi oggetto di contratto erogabili nell'ambito Taro secondo i criteri stabiliti nelle Linee guida ART. Per l'individuazione dei lotti di affidamento sono stati, infatti, osservati i criteri definiti dalla già citata Delibera ART 48/2017 ed in particolare la Misura 6 recante i "Criteri di identificazione dei lotti dei servizi di trasporto da affidare in regime di esclusiva".

Quest'ultima stabilisce che, al fine di favorire la più ampia partecipazione degli operatori, il lotto dei servizi di trasporto da affidare in regime di esclusiva 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.

Ogni servizio ricadente all'interno del bacino Taro è stato quindi analizzato in relazione ai criteri di tipo modale e geografico, al fine dell'individuazione di specifiche sottoreti che assicurino un livello ottimale di efficienza ed efficacia della produzione e ne consentano una gestione autonoma e distinta. L'immagine successiva sintetizza lo schema utilizzato per il modello implementato.



L'analisi multicriteria

La rete di TPL nell'Ambito Taro è stata disaggregata in funzione della mission del servizio adottando anche il criterio «modale» suggerito dalla delibera 48/2017 di ART. Sono state individuate due macrocategorie di servizio:

a) *servizi specializzati*, ossia non tradizionali, caratterizzati da specifiche modalità di erogazione del servizio con una propria identità di mission sul territorio. Tali servizi si distinguono in:

- servizio Happy Bus nel Comune di Parma;

- servizio a chiamata in ambito extraurbano "ProntoBus" erogato nei Comuni di Fidenza, Bardi / Varsi, Corniglio, Monchio/Palanzano, Valtaro Albareto-Borgotaro, Valtaro Berceto;

b) *servizio tradizionale*, che comprende tutte le linee urbane ed extraurbane attive nell'Ambito Taro.



Sulla base delle indicazioni della Delibera ART 48/2017 sono stati individuati specifici indicatori che consentono la caratterizzazione di ogni linea (servizio) in relazione a tre criteri: territorio, domanda di mobilità ed offerta di trasporto.

CRITERIO	INDICATORI	DESCRIZIONE INDICATORI
TERRITORIO	Contendibilità	<i>Numero di aziende private che hanno erogano il servizio in subaffidamento nel 2019</i>
DOMANDA	Densità abitativa	<i>Rapporto tra la popolazione residente e la superficie di ogni comune</i>
	Indice di dispersione	<i>Rapporto tra il numero di abitazioni presenti nelle sezioni censuarie ISTAT classificate come "case sparse" e il numero totale di abitazioni in ogni comune</i>
	Mobilità	<i>Num. di abitanti residenti che si spostano giornalmente per motivo lavoro/studio (spostamento casa/lavoro-casa/scuola)</i>
	Passeggeri trasportati	<i>Numero di saliti totali in un giorno invernale feriale</i>
OFFERTA	Interscambio con parcheggi scambiatori	<i>Presenza di parcheggi scambiatori in corrispondenza di fermate effettuate da una linea</i>
	Interscambio con stazioni ferroviarie	<i>Presenza di stazioni ferroviarie nei comuni serviti da una linea</i>

A questi indicatori sono stati assegnati dei *valori soglia* da confrontare con i rispettivi valori espressi da ogni singola linea, in modo da differenziarla per ogni categoria:

- servizio urbano di Parma: valori di ogni linea confrontati con il valore soglia dei servizi urbani;
- servizio sub-urbano di Parma: valori di ogni linea confrontati con il valore soglia dei servizi dell'Ambito Taro;
- servizio comunale: valori di ogni linea confrontati con il valore soglia dei servizi extraurbani;
- servizio provinciale: valori di ogni linea confrontati con il valore soglia dei servizi extraurbani.

Seguono i valori soglia di ogni indicatore, determinati in funzione delle variabili statistiche (mediana o primo quartile), rilevati nell'ambito Taro, urbano ed extraurbano.

CATEGORIE	INDICATORI	CRITERIO VALORE SOGLIA	VALORE SOGLIA
TERRITORIO	Contendibilità	<i>Presenza di almeno un'azienda privata ($\geq$)</i>	• Valore soglia Taro: 0 • Valore soglia urbano: 0 • Valore soglia extraurbano: 1
DOMANDA	Densità abitativa	<i>Maggiore del valore mediano o del 1° quartile dell'ambito ($\geq$)</i>	• Valore soglia Taro: 177 ab/kmq • Valore soglia urbano (mediana): 768 ab/kmq • Valore soglia extraurbano (quartile): 26 ab/kmq
	Indice di dispersione	<i>Maggiore o minore del valore mediano dell'ambito ($\leq$)</i>	• Valore soglia Taro: 10% • Valore soglia urbano: 5% • Valore soglia extraurbano: 11%
	Mobilità	<i>Maggiore del valore mediano o del 1° quartile dell'ambito ($\geq$)</i>	• Valore soglia Taro: 20.973 ab • Valore soglia urbano (mediana): 96.526 ab • Valore soglia extraurbano (quartile): 2.647 ab
	Passeggeri trasportati	<i>Maggiore del valore mediano o del 1° quartile dell'ambito ($\geq$)</i>	• Valore soglia Taro: 120 pax • Valore soglia urbano (mediana): 6.028 pax • Valore soglia extraurbano (quartile): 29 pax
OFFERTA	Interscambio con parcheggi scambiatori	<i>Presenza di almeno un parcheggio scambiatore (=)</i>	• Valore soglia Taro: 1 • Valore soglia urbano: 1 • Valore soglia extraurbano: 1
	Interscambio con stazioni ferroviarie	<i>Presenza di almeno una stazione ferroviaria (=)</i>	• Valore soglia Taro: 1 • Valore soglia urbano: 1 • Valore soglia extraurbano: 1

I risultati del modello

Per l'individuazione delle linee appartenenti ai diversi scenari sono stati analizzati cinque indicatori vincolanti e due non vincolanti grazie all'attribuzione di un diverso grado di importanza. Il confronto del valore di ogni indicatore, riferito alla singola linea, con il valore soglia dell'ambito di appartenenza, ha consentito di formulare una classifica delle linee in funzione del numero di indicatori soddisfatti.

Per alcuni indicatori il valore soglia nell'ambito extraurbano coincide con il primo quartile della distribuzione al di sotto del quale ricade il 25% delle linee riclassificate in ordine crescente, per la presenza di molte linee che attraversano comuni di piccole dimensioni.

I valori dell'indice di dispersione dei comuni in cui vengono erogate le linee appartenenti alle Valli Taro e Ceno, sono stati confrontati con la mediana dei servizi extraurbani ed è stato applicato il criterio di soddisfazione « $\geq$ al valore soglia» per la particolarità e la natura delle zone servite. Segue un estratto del modello di simulazione.

	TERRITORIO	DOMANDA						
	presenza	mediana/ quartile	mediana	mediana/ quartile	mediana/ quartile	presenza	presenza	
Valori soglia (Taro)	0	177	10%	20973	120	1	1	
Valori soglia (urb)	0	768	5%	96526	6028	1	1	
Valori soglia (extraurb)	1	26	11%	2647	29	1	1	
Criterio	$\geq$	$\geq$	$\leq$	$\geq$	$\geq$	uguale	uguale	
Importanza	2	4	3	1	6	7	5	
LINEA	CONTENDIBILITA'	Densità abitativa	Indice di dispersione	MOBILITA'	PAX TRANSPORT ATI	INTERSCAMBIO: parcheeggi	INTERSCAMBIO: ferro	SCENARIO
1	0	768,29	5,0%	96526	4837	1	1	C
2	0	768,29	5,0%	96526	6258	0	1	B
3	0	768,29	5,0%	96526	5347	1	1	C
4	0	768,29	5,0%	96526	5781	0	1	C
5	0	768,29	5,0%	96526	16208	1	1	A
6	0	291,80	7,8%	120611	8938	1	1	D
7	0	337,24	7,5%	113897	8154	1	1	A
8	0	768,29	5,0%	96526	7689	1	1	A
9	0	768,29	5,0%	96526	2531	0	1	C
11	0	391,18	9,7%	107866	5711	1	1	A
12	0	242,25	10,1%	122271	6322	0	1	D
13	0	503,73	7,0%	101505	4682	0	1	B
15	0	768,29	5,0%	96526	3055	0	1	C
20	2	768,29	5,0%	96526	-	0	1	B
21	0	477,90	6,0%	104106	6028	1	1	A
23	0	180,72	12,9%	133741	8183	1	1	D
61	0	768,29	5,0%	96526	-	0	1	B

I primi tre diversi *macroscenari* (A, B, C) riportati nell'ultima colonna di destra, si differenziano per la crescente rigidità rispetto agli indicatori soddisfatti, considerando sempre obbligatori quelli cosiddetti "vincolanti", mentre il macroscenario D comprende tutte le restanti linee che non rispettano gli indicatori vincolanti, dunque escluse dalla presente analisi. Il grado di importanza degli indicatori individuati segue questo schema.

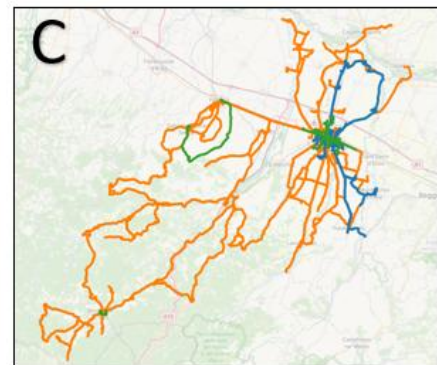
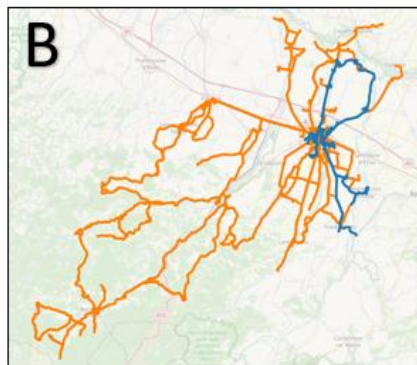
GRADO DI IMPORTANZA	
VINCOLANTI	1. Mobilità
	2. Contendibilità
	3. Indice di dispersione
	4. Densità abitativa
	5. Interscambio con stazioni ferroviarie
NON VINCOLANTI	6. Passeggeri trasportati
	7. Interscambio con parcheggi scambiatori

SCENARI	APPLICAZIONE	INDICATORI SODDISFATTI	N. INDICATORI SODDISFATTI
A	Molto restrittivo	Mobilità, contendibilità, indice di dispersione, densità abitativa, interscambio con stazioni ferroviarie, passeggeri trasportati, interscambio con parcheggi scambiatori	7
B	Mediamente restrittivo	Mobilità, contendibilità, indice di dispersione, densità abitativa, interscambio con stazioni ferroviarie, passeggeri trasportati	6
C	Poco restrittivo	Mobilità, contendibilità, indice di dispersione, densità abitativa, interscambio con stazioni ferroviarie	5
D	Esteso	Scenario escluso dall'analisi	0-4

La struttura dei macroscenari (definita a piramide incrociata) dipende dal numero degli indicatori e dalle linee: **all'aumentare degli indicatori soddisfatti diminuisce il numero di linee che li soddisfano.**

NUMEROSITÀ CRITERI	SCENARIO	INDICATORI SODDISFATTI	LINEE	TOTALE LINEE	NUMEROSITÀ LINEE
	A	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7	5	5	
	B	1, 2, 3, 4, 5, 6	5+63	68	
	C	1, 2, 3, 4, 5	5+65+7	75	

Rappresentazione delle linee rientranti in ciascuno scenario



A partire dalle linee incluse nei macroscenari che soddisfano con grado diverso gli indicatori, sono state individuate le sottoreti attraverso l'applicazione di specifici criteri, così definiti:

- ✓ bacino: comunale, provinciale
- ✓ sistema territoriale: unione di comuni, area interna
- ✓ contiguità: percorso dei servizi in comuni confinanti
- ✓ governance: sub affidamento, gestione diretta TEP

Ogni sottorete individuata è quindi il risultato dell'aggregazione di più linee che rispettano i suddetti criteri; per ognuna, si riporta la descrizione e la produzione km annuale sviluppata dai servizi (dato a consuntivo 2024).

Le tabelle successive sintetizzano i valori di produzione km annua per le sottoreti individuate in ambito urbano ed extraurbano.

Sottorete in Ambito Urbano - Linee		Produzione (bus* km/anno)
HappyBus		562.958
ProntoBus Extra, di cui:		243.928
	<i>Fidenza</i>	79.687
	<i>Bardi/Varsi</i>	9.387
	<i>Corniglio</i>	25.574
	<i>Monchio delle Corti/Palanzano</i>	9.570
	<i>Albareto/Berceto/Borgotaro</i>	119.710
Navette urbane, di cui:		65.249
20	<i>Via Reggio – Stazione FS</i>	20.456
13000	<i>SPIP</i>	43.439
2026	<i>cimitero Valera</i>	540
2086	<i>cimitero Ugozzolo</i>	814
6500	Fidenza	63.267
Salsomaggiore, di cui:		71.124
2225	<i>Salsomaggiore_Terre-Tabiano_Bagni</i>	40.722
2226	<i>Servizio Urbano Tabiano</i>	7.411
2226	<i>Servizio Urbano Salsomaggiore</i>	22.991

Fonte: Elaborazioni Asstra Service su dati SMTP (PdE consuntivo 2024)

Sottorete in Ambito Extraurbano - Linee		Produzione 2024 (bus* km/anno)
Bacino Nord Est, di cui:		94.429
2812	<i>Sabbioneta-Casalmaggiore-Colorno-Parma</i>	53.566
2871	<i>Viadana-Brescello-Sorbolo-Parma</i>	40.863
Bacino Ovest, di cui:		312.090
2115	<i>Busseto-Zibello-Frescarolo-Fidenza</i>	18.762
2116	<i>Busseto-Fidenza</i>	21.952
2210	<i>Bore-Pellegrino-Salsomaggiore_T.-Fidenza</i>	52.642
2220	<i>Bore-Vernasca-Castelnuovo_F.-Fidenza</i>	32.742

Sottorete in Ambito Extraurbano - Linee		Produzione 2024 (bus* km/anno)
2230	Salsomaggiore_Terme-P.Cusignano-Fidenza	13.077
2231	Pie'_di_Via-Cangelasio_T.-Salsomaggiore_T	2.994
2240	Fidenza-Tabiano_C.-Tabiano_B.-Fidenza	24.422
2250	Fidenza-Borghetto-Noceto	17.887
2251	Noceto-Fontevivo-Fontanellato-Fidenza	9.928
2252	Fornovo-Medesano-Noceto-Fidenza	90.418
2400	C.Croci-Costadasino-Preleria-Solignano	27.267
Valli Taro e Ceno, di cui:		689.988
2275	Rubbiano-Ramiola-Fornovo	6.561
2300	Bardi-Varsi-Varano_Melegari-Fornovo	113.802
2315	Bore-Ponte_Vetrioni-Vianino-Fornovo	20.270
2340	Varsi-Rocca-Pessola-Ponte_Vetrioni	42.322
2350	Bardi-Ca'_Bagaglia-Porcigatone-Borgotaro	64.033
2410	Borgotaro-Solignano-Fornovo	136.099
2435	Servizio Urbano di Borgo Val di Taro	12.304
2440	Bedonia-Compiano_pte-Bertorella-Borgotaro	115.031
2445	Bedonia-Tornolo-Tarsogno-Borgotaro	30.829
2450	Montegroppi-Albareto-Borgotaro	28.974
2470	Berceto-Lozzola-Ghiare-Borgotaro	28.989
2510	Berceto-Cassio-Casola-Fornovo	49.928
2520	Calestano-Braglia-Sivizzano-Fornovo	40.847

Fonte: Elaborazioni Asstra Service su dati SMTTP (PdE consuntivo 2024)

I servizi specializzati costituiscono specifiche sottoreti:

- HappyBus: corrisponde al servizio specializzato, consolidato negli anni, a servizio degli studenti delle scuole materne, elementari e medie inferiori del Comune di Parma. I servizi sono erogati all'interno di uno specifico ambito territoriale (Parma);
- ProntoBus Extra comprende tutti i servizi a chiamata erogati nell'ambito Taro.

Per ciascuna delle sottoreti individuate sono stati analizzati relativi vantaggi e svantaggi, la cui sintesi è riportata nella tabella successiva.

Vantaggi e svantaggi delle sottoreti individuate

SOTTORETE	VANTAGGI	SVANTAGGI
HAPPYBUS	Servizio specializzato all'interno di un ambito circoscritto nel Comune di Parma. Contiguità rispettata all'interno del territorio comunale. Significativa rilevanza del volume di produzione chilometrica annuale distribuita su due gestori	Nessuno
PRONTOBUS EXTRA	Servizio specializzato (a chiamata) con specifiche modalità di organizzazione e gestione del servizio. Servizio attualmente in subaffidamento	Nessuno ad eccezione della estensione dei territori serviti della parziale contiguità territoriale dovuta alla <i>mission</i> del servizio sviluppato in più Comuni dell'area montana
SALSOMAGGIORE TERME	Servizio tradizionale circoscritto all'interno del Comune di Salsomaggiore a conferma della contiguità territoriale. Possibilità di aggregazione alle sottoreti «Fidenza» e «Bacino Ovest» per contiguità territoriale. Presenza di più operatori (incumbent e subaffidamento).	Nessuno, ad eccezione di un volume di produzione chilometrica annuale non particolarmente significativo
FIDENZA	Servizio erogato all'interno del Comune di Fidenza. Possibilità di aggregazione alle sottoreti «Salsomaggiore Terme» e	Nessuno, ad eccezione di un volume di produzione chilometrica

SOTTORETE	VANTAGGI	SVANTAGGI
	«Bacino Ovest» per contiguità territoriale. Presenza di più operatori e linee attuali in subaffidamento.	annuale non particolarmente significativo
VALLI TARO E CENO	Servizio individuato all'interno dei Comuni della Val di Taro e di Ceno, nel rispetto della contiguità territoriale. Presenza di più operatori e rilevanza del volume di produzione km annuale	Scarsa o nulla integrazione con le altre sottoreti
BACINO OVEST	Contiguità territoriale e servizio attualmente erogato in subaffidamento. Possibilità di aggregazione alle sottoreti «Salsomaggiore T.» e «Fidenza»	Nessuno
BACINO NORD-EST	Contiguità territoriale soddisfatta e servizio attualmente erogato direttamente da TEP ed in subaffidamento. Significativa la continuità territoriale con la rete urbana di Parma.	Nessuno
NAVETTE URBANE	Servizio attualmente subaffidato all'interno del Comune di Parma	Scarso volume di produzione km annuale

Le sottoreti sono state quindi aggregate in 8 distinti *microscenari*, con la relativa valutazione in ordine al target chilometrico minimo del 10%.

SCENARIO	LINEA	PRODUZIONE ANNUALE (vett x Km/anno)	% SULLA PRODUZIONE ANNUALE TOT	VALUTAZIONE (rispetto del 10%)
1	HappyBus	562.958		
	ProntoBus Extra	243.928		
	Fidenza	63.267		
	Valli Taro e Ceno	689.988		
	TOTALE IPOTESI 1	1.560.141	11,61%	
2	HappyBus	562.958		
	ProntoBus Extra	243.928		
	Fidenza	63.267		
	Bacino Ovest	312.090		
	Bacino Nord Est	94.429		
	TOTALE IPOTESI 2	1.276.672	9,50%	
3	HappyBus	562.958		
	Valli Taro e Ceno	689.988		
	Fidenza	63.267		
	Salsomaggiore Terme	71.124		
	TOTALE IPOTESI 3	1.387.337	10,32%	
4	HappyBus	562.958		
	Valli Taro e Ceno	689.988		
	Bacino Ovest	312.090		
	TOTALE IPOTESI 4	1.565.036	11,64%	
5	ProntoBus Extra	243.928		
	Fidenza	63.267		
	Valli Taro e Ceno	689.988		
	Bacino Ovest	312.090		
	Bacino Nord Est	94.429		
	TOTALE IPOTESI 5	1.403.702	10,44%	
6	HappyBus	562.958		

SCENARIO	LINEA	PRODUZIONE ANNUALE (vett x Km/anno)	% SULLA PRODUZIONE ANNUALE TOT	VALUTAZIONE (rispetto del 10%)
	ProntoBus Extra	243.928		
	Fidenza	63.267		
	Navette urbane	65.249		
	Bacino Nord Est	94.429		
	TOTALE IPOTESI 6	1.029.831	7,66%	
7	HappyBus	562.958		
	Valli Taro e Ceno	689.988		
	Bacino Nord Est	94.429		
	TOTALE IPOTESI 7	1.347.375	10,02%	
8	HappyBus	562.958		
	ProntoBus Extra	243.928		
	Fidenza	63.267		
	Salsomaggiore	71.124		
	Navette urbane	65.249		
	Bacino Nord Est	94.429		
	Bacino Ovest	312.090		
	TOTALE IPOTESI 8	1.413.045	10,51%	

Fonte: Elaborazioni Asstra Service su dati SMTP (PdE consuntivo 2024)

A seguito dell'applicazione del procedimento tecnico sopra descritto, condiviso anche attraverso un confronto con gli Enti soci, la scelta per il lotto da affidare con gara è ricaduta sull'Ipotesi di **Microscenario n. 8** costituita dalle sottoreti HappyBus, ProntoBus Extra, Fidenza, Salsomaggiore, Navette Urbane e dai Bacino Nord-Est e Ovest (questi ultimi costituenti una porzione di territorio denominato "Bassa Parmense").

Tale scelta in linea generale intendeva rispondere alle caratteristiche richiamate dalla Delibera 48/2017 per una molteplicità di fattori, quali i criteri (territorio, domanda di mobilità ed offerta di trasporto), la tipologia del bacino di utenza (comunale, provinciale), il sistema territoriale (unione di comuni e area interna), la contiguità territoriale (percorsi dei servizi a supporto dei comuni confinanti), la governance (sub affidamento vs. gestione diretta TEP). Approfondendo i criteri di selezione di questo lotto è d'obbligo evidenziare, in primo luogo, che in ordine all'ammontare delle percorrenze chilometriche si tratta di uno scenario

migliorativo rispetto ad altri (nn. 2, 3, 5, 6 e 7) poiché consente un maggiore perseguimento delle economie di scala e, al contempo, il raggiungimento della quota minima del 10% delle percorrenze del bacino. In secondo luogo, tale scenario è stato ritenuto migliorativo anche rispetto ai restanti scenari simulati (1 e 7) perché consentirebbe di poter sfruttare le efficienze organizzative e gestionali derivanti dalla gestione unitaria delle sottoreti di Fidenza, Salsomaggiore e del Bacino Ovest, che insistono su aree territoriali contigue e consentono la massimizzazione dell'utilizzo delle medesime strutture operative territoriali. In terzo luogo, lo scenario n. 8 è stato preferito rispetto agli scenari nn. 1, 3, 4 e 5, anche con riferimento alla mancata inclusione della sottorete "Valli del Taro e del Ceno", i cui servizi si caratterizzano, da un lato, per un volume significativo ed una forte integrazione interna alla propria sottorete e, dall'altro, per la mancata integrazione con le restanti sottoreti prese in considerazione.

Il volume di percorrenze relativo a tale Scenario, nel 2024 ha comportato un corrispettivo a consuntivo stimato in € 3.441.329, pari al 10,7 % del corrispettivo complessivo⁵.

Con riferimento al parere ART espresso con parere n. 13/2026, l'Agenzia ha proceduto con una revisione dei servizi da porre a gara integrandoli secondo i criteri e le proposte suggerite dall'Autorità, la cui integrazione dei servizi con la bigliettazione unica azzerava la percezione della frammentazione della rete lato utente in quanto risolve il problema del viaggio "multimodale" o "inter-lotto", permettendo l'acquisto di un titolo di viaggio unico o di abbonamenti integrati anche tramite un'unica piattaforma digitale (es. Roger-Mooney-GO), riducendo di fatto i costi di commercializzazione e distribuzione dei singoli operatori, centralizzando le vendite e permettendo lo sviluppo dell'infomobilità.

Peraltro, la presenza di due lotti distinti ma con linee fortemente interconnesse in termini di domanda espressa, richiede una bigliettazione omogenea ed integrata pur nella possibilità di una contabilizzazione separata dei ricavi da bigliettazione, da cui i due distinti affidamenti con contratti net cost (lotto in house) e. gross cost (lotto a gara).

⁵ Inteso come fatturato complessivo liquidato al gestore, estrapolando la quota percentuale di servizi afferenti al suddetto scenario, non può quindi predeterminare il valore che con la procedura di affidamento si determinerà a valle della gara.

LOTTO DA AFFIDARE CON PROCEDURA DI EVIDENZA PUBBLICA

A seguito delle osservazioni ed in stretta osservanza alle indicazioni formulate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) nel parere n.13 del 20/02/2026, ritenendo la proposta di ampliamento del lotto un valido efficientamento del servizio, SMTP ha operato un adeguamento del Lotto di gara nel Bacino Taro; in particolare, si è proceduto ad includere nel lotto i servizi extraurbani svolti nelle parte alta delle valli Taro e Ceno ed ulteriori servizi di linea tradizionali presenti nelle aree coperte dai servizi ProntoBus a chiamata, già precedentemente inclusi nel medesimo lotto.

Gli obiettivi posti in essere tendono ad ottimizzare l'efficienza industriale del servizio, garantire la piena apertura del mercato, aumentando il grado di attrattività della gara, massimizzare le economie di scala, ottimizzando l'integrazione tra linee ordinarie e servizi innovativi.

Il lotto dei servizi da mettere a gara supera le storiche frammentazioni, connettendo in modo sinergico le linee locali, i collegamenti urbani ed extraurbani e i nodi di interscambio con il trasporto ferroviario. I volumi di servizio (percorrenze chilometriche e corse) sono stati ridistribuiti in modo ottimale attorno ai poli logistici strategici del TPL (depositi, rimesse e piazzali), in modo da ridurre i chilometri a vuoto (aumentando l'efficacia e l'appetibilità del lotto) e rispondere in modo puntuale alla reale esigenza dei residenti della provincia di Parma⁶.

La corretta allocazione dei servizi e l'accesso ai beni strumentali del bacino Taro si ritengono fattori imprescindibili per la continuità e la qualità del servizio di trasporto offerto sul territorio, e allo stesso tempo per la contendibilità dello stesso. A tal fine, come già evidenziato è elemento determinante la circostanza che gli asset (depositi) per lo svolgimento del servizio siano messi a disposizione da SMTP.

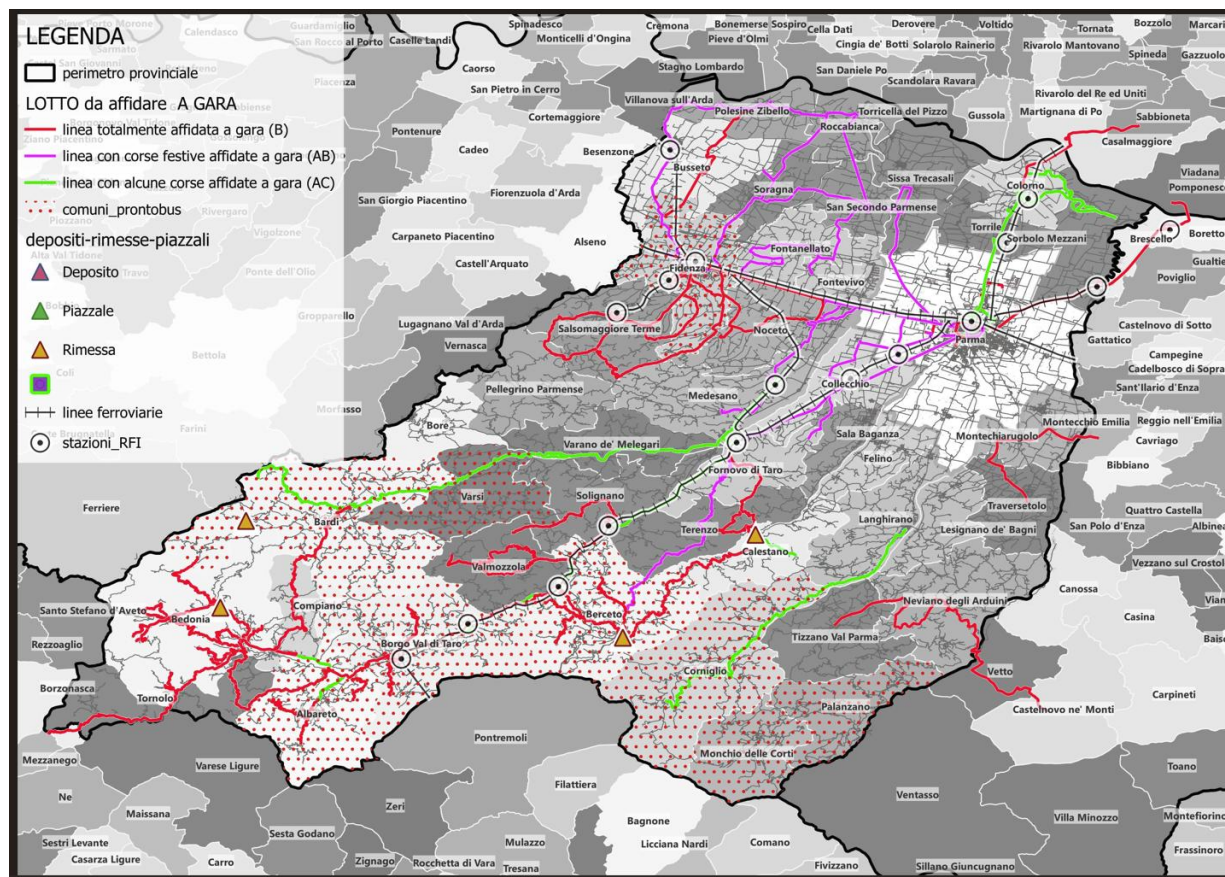
Sempre sotto il profilo della contendibilità SMTP, anche a seguito dell'osservazione dell'Autorità, ha ritenuto opportuno verificare la contendibilità potenziale del lotto a gara e, a tal fine, in linea con le indicazioni fornite dall'Autorità, ha indetto una specifica indagine di mercato mediante Avviso pubblicato sul sito internet di SMTP e sui portali istituzionali della Provincia e del Comune di Parma, chiamando gli operatori economici interessati a manifestare interesse rispetto alla partecipazione alla procedura di gara relativa al lotto in questione. L'Avviso ha fornito alcune indicazioni di massima sui territori interessati, la

⁶ La popolazione residente nella provincia di Parma è in continua crescita tra il 2024 e il 2026, passando dai circa 458.924 abitanti del 2024 agli oltre 461.000 residenti registrati all'inizio del 2026, grazie soprattutto ai flussi migratori (Provincia di Parma, Ufficio Statistico: La popolazione in provincia di Parma, Maggio 2026).

tipologia di servizi da erogare e il quantitativo chilometrico. Entro il termine di scadenza dell'indagine di mercato sono pervenute n. 10 manifestazioni di interesse, provenienti da operatori di diverse dimensioni aziendali e di diversa provenienza territoriale. Le risultanze della indagine di mercato, pertanto, confermano la contendibilità potenziale del lotto di gara.

Le risultanze delle analisi evidenziano ancora una volta come i servizi individuati nel Lotto da porre a gara sono erogati, per la quasi totalità, in subaffidamento sia all'interno del Comune di Parma sia nell'ambito extraurbano, con una presenza di più operatori privati, a garanzia di una **autonomia gestionale** e di una **contendibilità** del lotto così come richiamato in precedenza.

Copertura territoriale dei servizi nel Lotto di Gara



Fonte: Elaborazione SMTTP

Su questo ultimo aspetto si segnala in particolare:

- i servizi individuati sono suddivisi in servizi tradizionali di linea e servizi specializzati ed a chiamata, con specifiche modalità di organizzazione e gestione che li rendono funzionalmente autonomi rispetto al complesso dei servizi offerti con l'attuale contratto;
- i servizi di linea sono generalmente supportati da servizi non tradizionali (a chiamata) nel pieno rispetto della contiguità territoriale;
- nel caso del Bacino Nord Est, i servizi sono costituiti dalle linee "Sabbioneta-Casalmaggiore-Colorno-Parma" e "Viadana-Brescello-Sorbolo-Parma", attualmente erogati da un subaffidatario, dunque in piena autonomia operativa rispetto al titolare del servizio Tep Spa. Si evidenzia altresì come queste linee siano dirette verso il territorio del Comune di Parma ed il centro della città, manifestando così una stretta continuità territoriale con il capoluogo;
- nel caso del Bacino Ovest, lo scenario prevede un insieme di servizi, caratterizzanti l'area della provincia denominata "Bassa Parmense", costituiti dalle linee "Busseto-Zibello-Frescarolo-Fidenza", "Zibello-Polesine-Busseto-Fidenza", "Bore-Vernasca-Castelnuovo_F.-Fidenza", "Salsomaggiore_Terme-P.Cusignano-Fidenza", "Pie'_di_Via-Cangelasio_T.-Salsomaggiore_T", "Fidenza-Tabiano_C.-Tabiano_B.-Fidenza", "Fidenza-Borghetto-Noceto", "Noceto-Fontevivo-Fontanellato-Fidenza", "Fornovo-Medesano-Noceto-Fidenza", "Costadasino-Preleria-Solignano".

La tabella successiva riepiloga le percorrenze km aggiornate del Lotto di gara.

ID Linea	Denominazione linea	Tipo rete	Vett x Km/anno
2026	Navetta Barriera Bixio-Valera Cimitero	Extraurbana	558,83
2086	Navetta Parma-Ugozzolo (cimitero)	Extraurbana	842,46
2105_B	S.Secondo-Roncocampocanneto-Viarolo-Parma_festivo	Extraurbana	2.636,13
2106_B	Busseto-Polesine-Roccabianca-S.Secondo	Extraurbana	3.869,68
2115	Busseto-Zibello-Frescarolo-Fidenza	Extraurbana	19.937,75
2116_B	Zibello-Polesine-Busseto-Fidenza	Extraurbana	4.794,66
2125_B	Roccabianca-Diolo-Soragna-Fidenza	Extraurbana	6.967,28
2130_B	Soragna-Chiusa Ferranda-Fidenza	Extraurbana	17.803,27
2135_B	S.Secondo-Fontanellato-Casalbarbato-Fidenza	Extraurbana	2.344,26
2225	Salsomaggiore Terme-Tabiano Bagni	Extraurbana	61.626,81
2226	Salsomaggiore Terme -Tabiano (urbano)	Extraurbana	29.932,60
2230	Salsomaggiore Terme-Pieve di Cusignano-Fidenza	Extraurbana	12.958,32
2231	Piè di via Cangelasio-Salsomaggiore Terme	Extraurbana	2.994,32
2240	Fidenza-Tabiano Castello-Tabiano Bagni-Fidenza	Extraurbana	24.215,76
2250	Fidenza-Borghetto-Noceto	Extraurbana	17.946,83

ID Linea	Denominazione linea	Tipo rete	Vett x Km/anno
2252	Fornovo-Medesano-Noceto-Fidenza	Extraurbana	89.685,96
2270_C	Fornovo-Medesano-Noceto-Parma	Extraurbana	5.418,00
2300_C	Bardi-Varsi-Varano Melegari-Fornovo	Extraurbana	20.939,60
2351_C	Taverna-Linguada'-Bardi	Extraurbana	15.236,62
2353	Carghilla-Caffaraccia-Borgotaro	Extraurbana	823,91
2354	Rovinaglia-Borgotaro	Extraurbana	691,34
2355	Bardi-Cereseto-Compiano-Bedonia	Extraurbana	20.873,87
2400	Costadasino-Preleria-Solignano	Extraurbana	32.562,55
2410_C	Borgotaro-Ghiare di Berceto-Solignano-Fornovo	Extraurbana	20.151,45
2411	Pieve_di_Gusaliggio-Mormorola-Valmozzola	Extraurbana	46.762,23
2415	Bedonia-Pontestrambo-S.Maria del Taro-Passo del Bocco	Extraurbana	68.306,00
2416	Alpe-Pontestrambo	Extraurbana	10.339,51
2417	Alpe-Pontestrambo-Bedonia	Extraurbana	3.230,52
2420	Molino Anzola-Ponteceno-Montevaccà-Bedonia	Extraurbana	39.420,13
2421	Spora-Travaglini-Romezzano-Molino_Anzola	Extraurbana	13.319,18
2422	Frassineto-Liveglia-Cornolo-Ponteceno	Extraurbana	15.054,57
2430	Bedonia-Frazioni	Extraurbana	6.475,86
2431	Cavignaga-Bedonia	Extraurbana	5.473,05
2432	Caneso-Carniglia-Bedonia	Extraurbana	15.226,05
2435	Servizio Urbano di Borgo Val di Taro	Extraurbana	12.198,00
2440_C	Bedonia-Compiano Ponte-Bertorella-Borgotaro	Extraurbana	20.440,21
2445	Bedonia-Tornolo-Tarsogno-Borgotaro	Extraurbana	30.380,04
2450	Montegrosso-Albareto-Gotra-Borgotaro	Extraurbana	25.708,66
2451	Codogno-Cacciarasca-Albareto-Borgotaro	Extraurbana	1.912,44
2452	Buzzo'-Borgotaro	Extraurbana	869,32
2470	Berceto-Roccaprebalza-Lozzola-Ghiare di Berceto	Extraurbana	28.231,45
2471	Corchia-Berceto	Extraurbana	1.340,74
2472	Pagazzano-Berceto	Extraurbana	946,38
2500_B	Cafragna-Collecchio-Vicofertile-Parma	Extraurbana	859,80
2510_C	Berceto-Cassio-Casola-Fornovo	Extraurbana	30.936,89
2520	Calestano-Braglia-Sivizzano-Fornovo	Extraurbana	44.347,43
2525_B	Fornovo-Gaiano-Collecchio-Parma	Extraurbana	6.075,00
2531	Berceto-Casaselvatica-Ravarano-Calestano	Extraurbana	49.295,44
2601_C	Fragnolo-Calestano	Extraurbana	1.988,00
2620_B	Bosco-Corniglio-Pastorello-Langhirano	Extraurbana	4.855,66
2736	Traversetolo-Basilicanova-Basilicogioiano-Montecchio	Extraurbana	40.996,80
2812	Sabbioneta-Casalmaggiore-Colorno-Parma	Extraurbana	53.039,19
2820_C	Mezzano Inferiore-Colorno-S.Polo di Torricella-Parma	Extraurbana	21.971,00
2871	Viadana-Brescello-Sorbolo-Parma	Extraurbana	47.119,29
2642	Nuovo servizio Tizzano - Neviano - Castelnovo Monti	Extraurbana	61.000,00

ID Linea	Denominazione linea	Tipo rete	Vett x Km/anno
6500	Servizio urbano Fidenza	Extraurbana	63.688,50
PB	Prontobus Bardi	Extraurbana	8.504,00
PB	Prontobus Taro - A	Extraurbana	60.884,00
PB	Prontobus Taro - B	Extraurbana	60.884,00
PB	Prontobus Corniglio	Extraurbana	22.290,00
PB	Prontobus Monchio	Extraurbana	10.185,00
PB	Prontobus Fidenza	Extraurbana	75.671,00

Fonte: Elaborazioni Asstra Service su dati SMTP (PdE consuntivo 2025)

La produzione complessiva del lotto da porre a gara ammonta a 1.426.038 vett x Km/anno, a cui si devono aggiungere le percorrenze, pari a 547.010 vett x Km/anno, del servizio Happybus.

Con la scelta del lotto contendibile da porte a gara, per esclusione si evince il lotto da affidare in house:

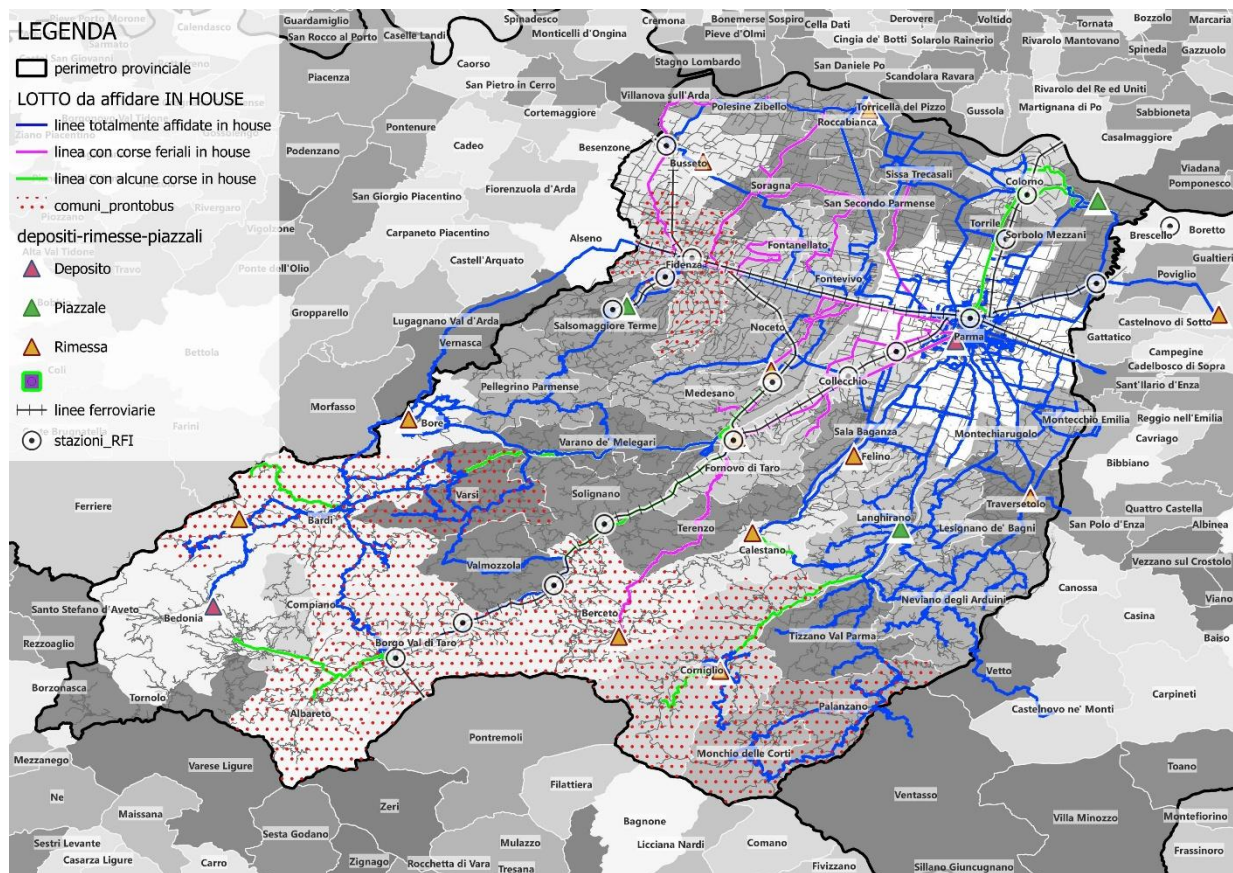
ID Linea	Denominazione linea	Tipo rete	Vett x Km
1	Strada Farnese/Parma Mia - Stazione FS	Urbana	345.277
2	Largo 8 Marzo - Park Nord	Urbana	292.896
3	Crocetta - S.Lazzaro	Urbana	223.114
4	Via Mordacci - Via Parigi	Urbana	250.889
5	Via Chiavari - Via Orazio	Urbana	449.444
6	Baccanelli - Cornocchio prol. Collecchio-Fornovo-Felino-Sala Baganza	Urbana	967.405
7	Università Sud - Parcheggio Nord prol. Torrice-Colomo	Urbana	580.689
8	Via Nenni - Via Palermo	Urbana	485.912
9	Via De Chirico - P.le S. Ilario	Urbana	302.622
11	Cà Peschiere - Sede IREN prol. Montecchio-Traversetolo	Urbana	598.342
12	Fognano - Strada Pastrengo prol. Traversetolo-Lesignano-Langhirano	Urbana	917.980
13	Cinghio Sud - Via Lanfranchi prol. Felino	Urbana	437.437
15	Strada Pastrengo - Strada Nuova Naviglio/Q.re Art. Moletolo	Urbana	238.358
20	Via Reggio - Stazione FS	Urbana	20.142
21	Università Sud - Via Mantova prol. Sorbolo	Urbana	510.603
23	Parcheggio Est - S. Pancrazio prol. S. Ilario-Fontanellato-San Secondo-Noceto	Urbana	828.025
61	Servizio fiere di Parma: Via Mazzini - Baganzola	Urbana	13.370
102	Linea notturna 2	Urbana	30.310
103	Linea notturna 3	Urbana	45.192
105	Linea notturna 5	Urbana	57.385

ID Linea	Denominazione linea	Tipo rete	Vett x Km
107	Linea notturna 7	Urbana	65.430
108	Linea notturna 8	Urbana	45.149
109	Linea notturna 9	Urbana	13.696
111	Linea notturna 11	Urbana	26.090
121	Linea notturna 21	Urbana	22.547
NAV	Navetta Stadio (rich. Questura PS)	Urbana	19.150
13000	navetta SPIP	Urbana	42.760
1421	Campus Express	Urbana	18.559
NAV	LunaPark rinforzi	Urbana	1.600
		totale urbano	7.850.371
2083	Panocchia-Corcagnano-Fontanini-Parma	Extraurbana	28.261
2100	Roccabianca-Sissa-Trecasali-Parma	Extraurbana	78.927
2105	S.Secondo-Roncocampocanneto-Viarolo-Parma	Extraurbana	78.059
2106	Busseto-Polesine-Roccabianca-S.Secondo	Extraurbana	97.272
2107	Roncopascolo-Eia-Parma	Extraurbana	9.779
2110	S.Secondo-Bianconese-Parma	Extraurbana	11.466
2116	Busseto-Fidenza	Extraurbana	21.197
2120	Busseto-Soragna-Fontanellato-Parma	Extraurbana	115.670
2121	Busseto-Soragna-Fontanellato-S.Secondo	Extraurbana	13.336
2125	Roccabianca-Diolo-Soragna-Fidenza	Extraurbana	11.887
2130	Soragna-Chiusa Ferranda-Fidenza	Extraurbana	23.084
2131	S.Secondo-Fontanellato-Soragna-Fidenza	Extraurbana	16.611
2135	S.Secondo-Fontanellato-Casalbarbato-Fidenza	Extraurbana	49.030
2205	Salsomaggiore Terme-Ponte Ghiara-Fidenza-Parma	Extraurbana	342.349
2210	Bore-Pellegrino-Salsomaggiore Terme-Montauro-Fidenza	Extraurbana	51.333
2211	Pellegrino-Fiori-Pozzolo-Bore	Extraurbana	4.598
2220	Bore-Vernasca-Castelnuovo Fogliani-Fidenza	Extraurbana	32.407
2251	Noceto-Fontevivo-Fontanellato-Fidenza	Extraurbana	9.903
2255	Medesano-Ghiaie-Noceto	Extraurbana	3.846
2260	Varano Marchesi-Noceto-Parma	Extraurbana	30.806
2265	Varano Marchesi-Cornaccina-Medesano	Extraurbana	8.986
2270	Fornovo-Medesano-Noceto-Parma	Extraurbana	214.506
2271	S.Andrea B-Medesano-Collecchio-Parma	Extraurbana	12.438
2275	Rubbiano-Ramiola-Fornovo	Extraurbana	6.551
2300	Bardi-Varsi-Varano Melegari-Fornovo	Extraurbana	92.093
2310	Pellegrino-Montesalvo-Varano Melegari	Extraurbana	39.033
2315	Bore-Ponte Vetrioni-Vianino-Fornovo	Extraurbana	20.297
2320	Bore-Casali-Passo Pelizzone-Bardi	Extraurbana	1.704

ID Linea	Denominazione linea	Tipo rete	Vett x Km
2325	Bardi-Casanova Alta-Villora-Varsi	Extraurbana	13.747
2340	Pessola-Contile-Ponte Vettrioni	Extraurbana	38.976
2341	Varsi-Rocca-Tosca-Bardi	Extraurbana	3.099
2345	Varsi-Valmozzola-Ostia-Borgotaro	Extraurbana	4.717
2350	Bardi-Ca' Bagaglia-Porcigatone-Borgotaro	Extraurbana	33.969
2351	Taverna-Linguada'-Bardi	Extraurbana	751
2352	Bre'-Brugnola-Noveglia-Bardi	Extraurbana	14.685
2360	Bedonia-Ponteceno-Pione-Bardi	Extraurbana	23.537
2361	Frassineto-S.Giustina-Pione-Bardi	Extraurbana	24.936
2410	Borgotaro-Ghiare di Berceto-Solignano-Fornovo	Extraurbana	67.863
2440	Bedonia-Compiano Ponte-Bertorella-Borgotaro	Extraurbana	97.349
2500	Cafragna-Collecchio-Vicofertile-Parma	Extraurbana	51.849
2510	Berceto-Cassio-Casola-Fornovo	Extraurbana	18.623
2525	Fornovo-Gaiano-Collecchio-Parma	Extraurbana	111.529
2530	Calestano-Felino-Sala Baganza-Parma	Extraurbana	137.206
2532	Felino-Sala_Baganza-Collecchio_M.-Parma	Extraurbana	8.733
2535	Calestano-Limido-S.Martino Sinzano-Parma	Extraurbana	14.564
2545	S.Michele Tiorre-Felino-Gaione-Parma	Extraurbana	71.072
2600	Calestano-Fagnolo-Cozzano-Langhirano	Extraurbana	33.455
2601	Fagnolo-Calestano	Extraurbana	5.856
2605	Sala Baganza-Pilastro-Strognano-Langhirano	Extraurbana	39.200
2606	Costa_di_Castrignano-Langhirano	Extraurbana	9.220
2610	Monticelli Terme-Traversetolo-Lesignano Bagni-Langhirano	Extraurbana	26.092
2620	Bosco-Corniglio-Pastorello-Langhirano	Extraurbana	88.322
2621	Casarola-Riana-Grammatica-Corniglio	Extraurbana	19.412
2622	Corniglio-Miano-Agna-Corniglio	Extraurbana	7.141
2623	Montebello-Ballone-Corniglio	Extraurbana	837
2640	Tizzano-Boschetto-Capoponte-Langhirano	Extraurbana	43.327
2641	Reno-Capoponte-Boschetto-Tizzano	Extraurbana	12.030
2650	Monchio-Palanzano-Lagrimone-Langhirano	Extraurbana	104.368
2651	Casagalvana-Capriglio-Lagrimone	Extraurbana	3.990
2655	Rigoso-Valcieca-Selvanizza-Palanzano	Extraurbana	36.566
2656	Rigoso-Valditacca-Monchio	Extraurbana	29.084
2670	Langhirano-Torrechiara-Corcagnano-Parma	Extraurbana	151.111
2671	Riano-Langhirano	Extraurbana	18.876
2675	Vezzano-Sasso-Capoponte-Langhirano	Extraurbana	36.311
2680	Langhirano-Faviano-Mulazzano-Langhirano	Extraurbana	24.373
2685	Neviano Arduini-Urzano-Langhirano	Extraurbana	28.134

ID Linea	Denominazione linea	Tipo rete	Vett x Km
2686	Neviano_Arduini-Capoponte-Langhirano	Extraurbana	20.875
2700	Langhirano-Lesignano Bagni-Basilicanova-Parma	Extraurbana	35.678
2705	Scurano-Sasso-Neviano Arduini-Traversetolo	Extraurbana	49.393
2706	Traversetolo-Mamiano-Basilicanova-Parma	Extraurbana	53.407
2715	Castelnovo Monti-Vetto-Provazzano-Traversetolo	Extraurbana	67.446
2720	Villa di Bazzano-Bazzano Bivio-Traversetolo	Extraurbana	15.706
2725	Bazzano-Neviano Arduini	Extraurbana	11.681
2730	S.Polo d'Enza-Traversetolo-Pilastrello-Parma	Extraurbana	57.408
2735	Montecchio-Montechiarugolo-Monticelli Terme-Parma	Extraurbana	50.077
2740	S.Geminiano-Monticelli Terme-Coloreto-Parma	Extraurbana	39.643
2745	Traversetolo-Montechiarugolo-Martorano-Parma	Extraurbana	26.066
2810	Castelnovo Sotto-Poviglio-Sorbolo-Parma	Extraurbana	34.371
2815	Mezzano Inferiore-Coenzo-Sorbolo-Parma	Extraurbana	52.976
2820	Mezzano Inferiore-Colorno-S.Polo di Torrile-Parma	Extraurbana	145.321
2821	Ravadese-Pizzolese-Parma	Extraurbana	18.711
2822	Mezzani-Str.Burla-Parma	Extraurbana	12.280
2825	Parma-Colorno-Sissa-S.Secondo	Extraurbana	15.916
2830	Coltaro-Colorno-Torrile-Parma	Extraurbana	120.983
2840	Mezzano Inferiore-Colorno-Sissa-S.Secondo	Extraurbana	21.066
		totale extraurbano	3.729.343

Il volume complessivo dei servizi ammonta a **11.579.714** vett x Km/anno, mentre la cartografia successiva rappresenta la mappatura tematica dei servizi.



Fonte: Elaborazione SMTP

In allegato A si riporta la tabella riassuntiva del chilometraggio, distinto per linee e per lotto di affidamento (diretto-A o con gara-B, a gara in quota parte Ba e Bc), tipo di vettore (autobus-filobus) e tipo di servizio (di linea o a chiamata).

Confronto con lo scenario alternativo

A supporto della scelta effettuata sulla ripartizione dei due lotti, è stata effettuata una simulazione che applica, in maniera comparativa, la metodologia dei costi standard nei seguenti due scenari:

- scenario “8-aggiornato”, con i lotti A e B così come sopra definiti e desumibili in allegato;
- scenario “AL” (alternativo), con due lotti caratterizzati, il primo dalla sola rete urbana di Parma, il secondo da tutto il resto della rete (extraurbana + urbani minori).

Come noto, il D.M. Trasporti 28 marzo 2018 definisce e individua i costi standard dei servizi di TPL, in attuazione della Legge 147/13 che prestabiliva i parametri da considerare.

Per i servizi di trasporto erogati in modalità autolinea, il DM ha individuato un algoritmo basato sul criterio della regressione a partire dai dati reali articolati per contratto di servizio.

L'applicazione dell'algoritmo determina una variazione del costo standard (distinto tra servizi urbani ed extraurbani) al variare di due elementi:

- la velocità commerciale;
- la dimensione del contratto.

Pertanto, come già evidenziato, la suddivisione della rete in due bacini sostanzialmente di pari dimensione, come richiesto nella citata nota dell'Autorità - uno ricomprendente il servizio urbano del capoluogo e un secondo relativo al resto della Provincia - comporterebbe la totale ridefinizione di tale servizio e della sua gestione.

Un primo impatto si avrebbe sulla tariffazione che, volendo mantenere un assetto *net cost*, dovrebbe comportare necessariamente un importante valore di clearing fra i due gestori: proprio per quanto descritto precedentemente, ove si è evidenziato come il 72% dell'utenza extraurbana necessiti anche dell'utilizzo indistinto della rete urbana, il clearing necessario non sarebbe minimale, ma di fatto inciderebbe su un'alta percentuale di utenza del gestore del servizio extraurbano, vanificando, *de facto*, il concetto di *net cost* e del conseguente trasferimento del rischio commerciale al concessionario.

Sotto il profilo infrastrutturale una simile suddivisione in lotti presenterebbe impatti rilevanti sul costo del servizio. Se risulta infatti innegabile che una maggiore concorrenzialità non impatterebbe sotto il profilo della disponibilità dei beni essenziali e indispensabili, in quanto - come noto - in Emilia-Romagna la proprietà di depositi e altri beni infrastrutturali è in larga parte in capo all'Ente affidante, dall'altra parte, anche in un tale contesto, la divisione in due lotti aventi entrambi le medesime dimensioni e necessità di infrastrutture di servizio importanti, comporterebbe difficoltà logistiche non trascurabili.

Come descritto in precedenza, il fleet management del gestore unico TEP attualmente viene effettuato nel deposito di Parma sia per i servizi urbani che per i servizi extraurbani. La suddivisione nei due lotti proposti comporterebbe la necessità di poter disporre di un altro deposito attrezzato da utilizzarsi per il lotto extraurbano, oppure la condivisione del deposito sito in Via Taro a Parma. Tale condivisione, astrattamente possibile per la mera sosta dei mezzi, diventerebbe difficilmente realizzabile per i servizi di rifornimento, manutenzione e pulizia.

In particolare, per i servizi di rifornimento e manutenzione comporterebbe un aumento di costo rilevante, in quanto:

- Per il rifornimento dei mezzi, il gestore ha attualmente un servizio interno con la possibilità di prezzi unitari inferiori rispetto al mercato; nello scenario a due lotti, il gestore del servizio extraurbano

dovrebbe rifornirsi sul mercato, in quanto l'aggiudicatario non potrebbe farsi carico di realizzare a proprie spese un'area di ricarica;

- Con riferimento alla manutenzione dei mezzi, il gestore effettua attualmente gli interventi tramite un'officina interna - salvo per alcune tipologie di mezzi in full services - garantendo così che essi non debbano spostarsi dal territorio, essendo presenti in Provincia poche officine per i mezzi del TPL. Senza tale officina interna sarebbe necessaria una scorta di mezzi superiore all'attuale per compensare le più lunghe assenze dovute agli spostamenti fuori dal territorio. La separazione in due lotti comporterebbe, almeno per il gestore del lotto extraurbano, l'impossibilità di mantenere l'attuale assetto, con il conseguente aumento dei mezzi necessari per il servizio.

Un'ulteriore criticità che la suddivisione nei due lotti ipotizzati comporterebbe sotto il profilo gestionale è relativa all'impiego del personale e all'ottimizzazione dei turni. Una delle conseguenze pratiche della centralità di Parma nel contesto della mobilità locale è infatti l'ottimizzazione effettuata dall'attuale gestore sui turni del personale di guida. In particolare, il personale che effettua i servizi extraurbani, soprattutto con riferimento ai servizi scolastici che dalla provincia portano gli studenti al capoluogo (come indicato in precedenza il 73% della popolazione studentesca è iscritta ad istituti della città), viene impiegato sui servizi urbani, ottimizzando così i tempi di vuoto all'interno delle fasce di punta dei servizi extraurbani.

In tal senso, si è effettuata una simulazione sull'aumento di costo a carico del sistema in caso di suddivisione fra lotto urbano di Parma e resto del servizio, con riferimento al costo del personale di guida e alla mancata possibilità, in tale scenario, di ottimizzare i turni. Dall'analisi effettuata emerge che il personale di guida impiegato sull'extraurbano in maniera prevalente permette di coprire diversi spezzoni di linea equivalenti a oltre 20 turni guida; considerando che per ogni turno sono necessari circa 1,6 FTE, con conseguente aggravio per 32 autisti necessari ad un costo unitario di circa 45.000 Euro annui (valore molto prudenziale considerando i recenti aumenti contrattuali) emerge un aggravio per il servizio di circa 1.440.000 Euro annui pari a circa 11 centesimi al vett x km.

Tale aggravio non viene intercettato dal calcolo del costo standard utilizzato e comunque riproposto anche in questa nota, in quanto legato a valori parametrici, pertanto si è inteso valorizzarlo separatamente.

Un ulteriore aspetto da considerare nello scenario oggetto di è relativo alla modifica che si effettuerebbe sui servizi extraurbani attualmente organizzati quale prosecuzione dei servizi urbani. Tali servizi sono, a tutt'oggi, servizi extraurbani sia in termini tariffari, sia in termini di frequenza e di estensione territoriale, A titolo di esempio, si possono citare le seguenti linee:

- linea 6, che collega i Comuni pedemontani di Collecchio, Fornovo, Felino e Sala Baganza, con il centro del capoluogo ed il suo aeroporto;
- linea 12, che collega il comune di Traversetolo, posto al confine est della provincia, con i quartieri a sud, il centro e la stazione di Parma;
- linea 23, che dal Comune sant'Ilario posto al confine della Provincia di Reggio Emilia, attraversa il capoluogo effettuando numerose fermate in centro e presso l'ospedale maggiore, per poi collegarsi con alcuni comuni della zona nord ed ovest della provincia (San Secondo, Tre Casali e Noceto).

Essi sono effettuati con prolungamenti di alcune corse urbane per rispondere all'esigenza dell'utenza e per l'ottimizzazione dei mezzi e dei turni. La suddivisione di tali linee nello scenario di separazione in 2 lotti comporterebbe necessariamente un impiego meno efficiente della flotta, che non potrebbe essere più condivisa fra servizio urbano ed extraurbano dato che i servizi verrebbero realizzati da due diversi gestori. Calcolando anche in questo caso l'impatto economico - in termini di maggior investimento in materiale rotabile - considerando solo la quota di ammortamento e ignorando, in via prudenziale, l'impatto in termini di remunerazione del capitale investito- risulterebbero necessari 12 mezzi, stimati ad un costo medio di 320.000 Euro (dato desunto delle ultime procedure di acquisto effettuate dal gestore) con conseguente ammortamento di 318.400 Euro annui (ipotizzando di mantenere l'aliquota impiegata dall'attuale gestore pari al 8%). Pertanto, considerando tale impatto cumulativamente a quello sui turni/uomo descritto in precedenza si avrebbe un impatto cumulato dei due fattori di circa 13 centesimi di Euro al vett x km annui (1,76 milioni di Euro).

La suddivisione delle linee extraurbane rispetto al servizio urbano in termini di gestione avrebbe inoltre un impatto e un disagio anche per l'utenza, in quanto aumenterebbero di gran lunga i tempi di viaggio per via delle rotture di carico, da operarsi, peraltro in nuove aree destinate all'interscambio tra le reti opportunamente attrezzate non presenti nell'assetto odierno. In tal senso si sono stimati complessivamente 4.443 minuti aggiuntivi di sosta giornalieri dovuti a tale ragione, pari a circa 27mila ore aggiuntive sul programma di servizio annuale.

Da ultimo, la suddivisione comporterebbe una difficile riorganizzazione sul finanziamento di alcune linee con riferimento alla quota spettante agli enti locali. In particolare, le già descritte linee urbane connesse a servizi extraurbani sono in parte finanziate con i contributi regionali e del fondo nazionale, in parte con finanziamenti aggiuntivi del Comune di Parma e dei Comuni serviti. Dividerle comporterebbe che i finanziamenti del Comune di Parma potrebbero essere indirizzati solo alla quota urbana di tali linee, mentre i contributi dei Comuni della Provincia inciderebbero sulla quota extraurbana, risultando di fatto insufficienti

senza la quota odierna di “condivisione” dell’onere fra Comune capoluogo e Comuni della Provincia: la suddivisione in lotti comporterebbe quindi ulteriori impatti in termini di duplicazioni di costi sia con riferimento all’Ente affidante che con riferimento ai gestori.

Tutto quanto premesso, le valutazioni effettuate dalla scrivente Agenzia non permettono di far emergere benefici da una suddivisione in lotti diversa da quella proposta nel precedente capitolo, ovvero tali da sostenere adeguatamente un possibile principio di contendibilità, soprattutto in virtù della subalternità già descritta che avrebbe il lotto extraurbano rispetto all’urbano, non ritenendo che il gestore di tale lotto potrebbe, date le caratteristiche del servizio, disporre di leve sul lato della domanda per compensare l’aggravio dei costi che comporterebbe la riorganizzazione del servizio.

L’analisi sul costo standard nello scenario alternativo

Come richiesto nella nota si è effettuata la simulazione del costo standard anche nello scenario a due lotti più omogenei in termini di percorrenze. La metodologia utilizzata ha visto il confronto tra i due scenari intervenendo sui fattori su cui il modello di costo standard agisce, cioè il grado di ammortamento dei mezzi e il tempo di sosta, dove pesa il maggior tempo di attesa stimato per la mancata continuazione delle linee urbane con una parte dei servizi extraurbani.

Nella seguente tabella si riportano gli esiti delle simulazioni effettuate, applicando l’algoritmo del costo standard di cui al DM 157/2018, utilizzando le dimensioni di Lotto ipotizzate, le velocità commerciali dei due lotti e inflazionando i costi unitari del modello per portarli a “moneta 2025” (ad eccezione del dato relativo agli ammortamenti già calcolato a moneta corrente):

Lotto	CS urbano (€/vett·km)	CS extraurb. (€/vett·km)	Vett·km urbani	Vett·km extraurbani	Costo standard complessivo (€)
Scenario alternativo «AL» – due lotti «omogenei» (rete urbana di Parma in house; restante rete a gara)					
Lotto in house (urbano Parma)	5,355	–	6.487.981	–	34.743.315
Lotto a gara (restante rete)	5,284	5,410	93.669	5.161.717	28.417.147
Totale scenario «AL»			6.581.650	5.161.717	63.160.462
Scenario prescelto – lotti A e B di cui al precedente capitolo					
Lotto A – affidamento in house	4,394	4,095	6.581.650	3.881.629	44.812.410
Lotto B – procedura di gara	–	5,024	–	1.280.088	6.431.118
Totale scenario			6.581.650	5.161.717	51.243.528
Differenza «AL» –					+11.916.934 (+23,3%)

Il modello fa emergere come lo scenario «alternativo» a due lotti «omogenei» comporti un costo standard complessivo annuo di 63.160.462 euro, a fronte dei 51.243.528 euro dello scenario prescelto: la configurazione prospettata determinerebbe pertanto, a parità di percorrenze complessive, un aggravio di

circa 11,9 milioni di euro annui, pari al 23,3 per cento del costo standard dello scenario prescelto e a circa 1,01 euro per vettura-chilometro. Il differenziale discende da entrambe le leve attraverso le quali l'algoritmo ministeriale reagisce alla configurazione dei lotti: nello scenario alternativo il costo standard unitario risulta più elevato tanto sul lotto urbano ad affidamento diretto (5,355 euro contro 4,394 euro per vettura-chilometro) quanto sul perimetro affidato con gara (5,410 euro contro 5,024 euro sulla componente extraurbana), per effetto del maggior grado di ammortamento dei mezzi, non più condivisibili fra rete urbana ed extraurbana, e dei maggiori tempi di sosta connessi alla mancata continuazione delle linee urbane in una parte dei servizi extraurbani. Ne risulta confermato che lo scenario prescelto, nel quale la prevalenza dimensionale del lotto ad affidamento diretto ottimizza le risorse, è migliorativo anche in termini di autonomia funzionale sulle singole porzioni di rete.

Si precisa che le percorrenze poste a base del raffronto sono espresse al netto della modalità filoviaria (1.268.723 vetture-chilometro annue), che il modello del costo standard di cui al d.m. n. 157/2018 non contempla: i totali chilometrici esposti in tabella non coincidono pertanto con le consistenze complessive dei lotti di affidamento indicate nei capitoli precedenti.

ALLEGATO A

ripartizione chilometrica e modale per le diverse linee, distinte nei due lotti:

A_ affidamento diretto (in house);

B, Ba, Bc: affidamento con gara.