



**ASSETTI ORGANIZZATIVO-
GESTIONALI DEL TRASPORTO
PUBBLICO LOCALE
REPORT RILEVAZIONE**

PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO

Indice

HIGHLIGHTS	5
1. IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE IN TRENTINO-ALTO ADIGE	7
1.1. OFFERTA DI MOBILITÀ	7
1.2. DOMANDA DI MOBILITÀ	9
1.3. AREE A DOMANDA DEBOLE	9
1.4. RISORSE IN CONTO ESERCIZIO	10
1.5. RISORSE IN CONTO CAPITALE	11
2. ASSETTI ORGANIZZATIVO-ISTITUZIONALI	13
2.1 GOVERNANCE ISTITUZIONALE	13
2.2 ATTORI ISTITUZIONALI E RELATIVE COMPETENZE	14
2.3 IL SISTEMA DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE	14
3. CARATTERISTICHE DEI GESTORI	15

Indice tabelle

Tabella 1 - Autobus Tpl urbano per classificazione ambientale	7
Tabella 2 - Autobus Tpl extraurbano per classificazione ambientale	7
Tabella 3 - Treni in circolazione	8
Tabella 4 - Domanda di mobilità	9
Tabella 5 - Aree a domanda debole	10
Tabella 6 - Risorse in conto esercizio	10
Tabella 7 - Risorse in conto capitale	11
Tabella 8 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su gomma	12
Tabella 9 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su ferro	12
Tabella 10 – Ambito e tipologia di servizio	15
Tabella 11 - Analisi per classe dimensionale	16
Tabella 12 - Analisi per composizione azionaria	16
Tabella 13 – Alcune dimensioni economiche del settore	16

Indice figure

Figura 1 - Infrastruttura ferroviaria	8
--	---

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

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

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

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

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

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

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

Highlights

Parco mezzi

Treni > 15 anni (%)		Autobus urbani euro 0 - euro 1 (%)		Autobus extraurbani euro 0 - euro 1 (%)	
Trentino	Italia	Trentino-Alto Adige	Italia	Trentino-Alto Adige	Italia
14,1	40,5	0,2	2,7	0,5	5,6

Risorse disponibili per investimenti

Risorse P.A. di Bolzano/Italia	Risorse per abitante-mezzi su gomma		Risorse per abitante-mezzi su ferro	
	P.A. di Bolzano	Italia	P.A. di Bolzano	Italia
0,4%	3,5€	28€	11,7€	39,6€

Risorse in conto esercizio

Risorse P.A. di Bolzano /Italia	Risorse per abitante		Risorse per km ²	
	P.A. di Bolzano	Italia	P. A. di Bolzano	Italia
1,66%	251€	132€	17.898€	26.339€

Governance istituzionale

Bacino unico provinciale per il TPL su ferro.
L'organizzazione del TPL su gomma è in transizione,
da un bacino unico provinciale a più bacini sub-provinciali.

Principali caratteristiche del settore



Alcune dimensioni del settore

Valore produzione P.A. di Bolzano /Italia	Costo del personale/Valore della produzione		Gestori in perdita	
	P. A. di Bolzano	Italia	P.A. di Bolzano	Italia
1,28%	40,2%	46,3%	4,5%	18,1%

1. Il trasporto pubblico locale in Trentino-Alto Adige

1.1. Offerta di mobilità

In mancanza di dati sulla classificazione ambientale degli autobus in circolazione nella sola Provincia Autonoma di Bolzano, sono qui riportati i valori per l'intera Regione Trentino-Alto Adige, dove sono in circolazione 0,8 autobus ogni 1000 abitanti per un totale di 1.404 vetture.

Di queste, 582 effettuano il servizio di trasporto pubblico locale (TPL) urbano, avendo per il 31,4% classificazione ambientale Euro 2, Euro 3 o Euro 4 e per il 67,5% classificazione ambientale Euro 5 o Euro 6³. Inoltre, lo 0,9% degli autobus urbani è ad alimentazione elettrica. Questi dati rivelano una buona posizione del Trentino-Alto Adige nel quadro delle regioni italiane, in particolare per l'assenza di mezzi Euro 0 o Euro 1 in circolazione e per il numero superiore di mezzi elettrici rispetto al Nord est.

Tabella 1 - Autobus Tpl urbano per classificazione ambientale

Territorio	Autobus	Euro 0 – Euro 1 (%)	Euro 2 – Euro 4 (%)	Euro 5 – Euro 6 (%)	Elettrico (%)
Trentino-Alto Adige	582	0,2	31,4	67,5	0,9
Nord est	4.105	2,3	41,1	55,9	0,8
Italia	18.812	2,7	43,8	52,5	1

Fonte: PNMS (2018)

Il numero di autobus che effettua il servizio TPL extraurbano in Trentino-Alto Adige è pari a 822. Di questi, il 37,7% ha classificazione ambientale Euro 2, 3 o 4 e il 61,8% ha classificazione ambientale Euro 5 o 6. In questo caso la regione presenta un vantaggio superiore rispetto alle altre aree considerate nel confronto, dovuto alla consistente prevalenza di mezzi meno inquinanti.

Tabella 2 - Autobus Tpl extraurbano per classificazione ambientale

Territorio	Autobus	Euro 0 – Euro 1 (%)	Euro 2 – Euro 4 (%)	Euro 5 – Euro 6 (%)
Trentino-Alto Adige	822	0,5	37,7	61,8
Nord est	4.462	3	53,5	43,5
Italia	18.812	2,7	43,8	52,5

Fonte: PNMS (2018)

Inoltre, secondo il Rapporto *Pendolaria* di Legambiente (2018), nella Provincia Autonoma di Bolzano sono in circolazione 61 treni. La loro età media è pari a 8,3 anni, mentre la percentuale di quelli con età superiore a 15 anni ammonta al 14,1%. In Italia, i treni in circolazione hanno età media pari a 15,4 anni e il 40,5% ha più di 15 anni; nel Nord est, invece, l'età media dei treni è di 10,8 anni e la percentuale di vetture con oltre 15 anni è del 22,6%. La Provincia mostra, dunque, un significativo vantaggio nell'età media del parco treni circolante.

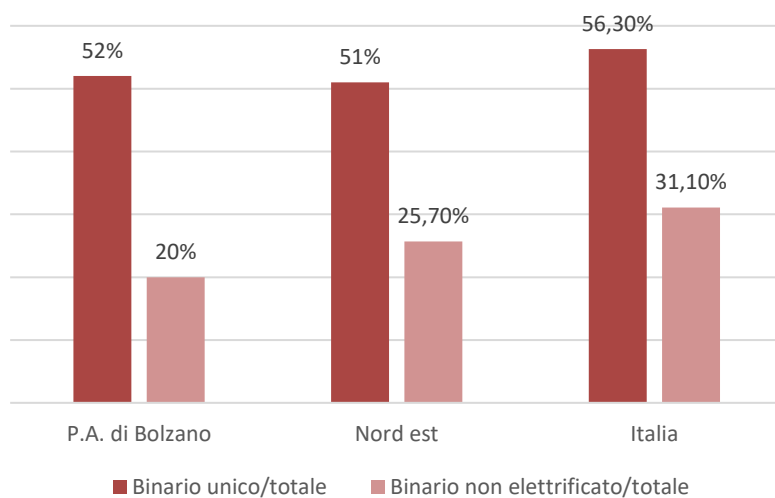
³ Il dato va letto alla luce delle disposizioni riguardanti la circolazione di mezzi inquinanti, ed in particolare: la Legge 23 dicembre 2014, n. 190, art. 1, comma 232, che vieta a partire dal 1° gennaio 2019 la circolazione di veicoli a motore categorie M2 e M3 alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche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

Territorio	Treni	Età media	Treni > 15 anni (%)
P.A. di Bolzano	61	8,3	14,1
Nord est	482	10,8	22,6
Italia	3.056	15,4	40,5

Fonte: Rapporto Pendolaria – Legambiente (2018).

La rete ferroviaria della regione, sempre secondo il Rapporto *Pendolaria*, si estende per 301 km; il 52% è a binario unico e il 20% a binario non elettrificato.

Figura 1 - Infrastruttura ferroviaria



Fonte: nostre elaborazioni su dati Legambiente 2018

1.2. Domanda di mobilità

Secondo i dati ISTAT e ACI (2017), nella Provincia di Bolzano il 26% della popolazione utilizza il TPL per motivi di studio e di lavoro. Al contrario, il numero di autovetture e motocicli sul totale della popolazione, considerato come indicatore dell'utilizzo del mezzo privato in sostituzione del trasporto pubblico, è invece pari a 1.057 vetture ogni 1.000 abitanti. Il dato rivela che ogni persona nella Provincia possiede in media più di un mezzo privato, più di quanto avviene nel Nord est e nel resto d'Italia.

Tabella 4 - Domanda di mobilità		
Territorio	Utilizzo TPL ⁴	Tasso di motorizzazione ⁵
P.A. di Bolzano	26%	1.057
Nord est	18,7%	778
Italia	20,4%	747

Fonte: ISTAT e ACI (2017)

1.3. Aree a domanda debole

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

1. densità abitativa pari o inferiore a 50 abitanti/km² (in alcuni 30 abitanti/km²);
2. basso grado di urbanizzazione: percentuale di popolazione residente in celle cosiddette rurali - ossia aventi densità inferiore a 300 abitanti/km² e 5.000 abitanti complessivi - maggiore del 50%;
3. popolazione di età elevata: percentuale di popolazione residente (stabilita dagli enti competenti⁶) di età maggiore o uguale a 70 anni;
4. quota altimetrica maggiore di 600 metri sopra il livello del mare.

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

I criteri di tipo territoriale sono sintetizzati per la Provincia di Bolzano nella Tabella 5. Ad eccezione della popolazione over 70, tutte le altre caratteristiche sono nettamente accentuate nella provincia rispetto sia alla media del Nord est che a quella italiana. In particolare, la percentuale dei comuni montuosi è pari al 100%, il basso grado di urbanizzazione caratterizza l'87,9% dei comuni e oltre il 50% è a bassa densità abitativa. I dati evidenziano quindi un'accentuata presenza di aree a domanda debole nel territorio della Provincia.

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

⁵ Autovetture + motoveicoli/Popolazione*1000 abitanti.

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

Tabella 5 - Aree a domanda debole

Territorio	Bassa densità abitativa ⁷ (% comuni)	Basso grado di urbanizzazione (%comuni)	Quota altimetrica 600 m + (%comuni)	Popolazione 70+ (% popolazione)
P.A. di Bolzano	50,9%	87,9%	100%	14,8%
Nord est	32,7%	66,5%	37,3%	17,4%
Italia	27,6%	67,7%	31,6%	14,4%

Fonte: ISTAT (2017)

1.4. Risorse in conto esercizio

Seppur in costante aumento negli ultimi anni, le tariffe applicate dalle aziende che operano nel settore del TPL in Italia si collocano fra le più basse nell'intero territorio europeo, sia in termini nominali sia in relazione al reddito disponibile⁸. Ciò contribuisce in maniera significativa al persistere di un insufficiente livello di copertura dei costi operativi con i ricavi da traffico, che si attesta mediamente poco sopra il 30%⁹; fondamentale risulta di conseguenza il ruolo dei sussidi pubblici, che consentono la copertura della restante quota parte dei costi. Consultando il Bilancio Regionale di Previsione¹⁰, per avere indicazione delle risorse disponibili nella P.A. di Bolzano in materia di trasporti, risulta che per il 2018 erano in previsione 132.419.035 euro¹¹, che si traducono in 251 euro per abitante e 17.898 euro per km².

Tabella 6 - Risorse in conto esercizio

Territorio	FNT (Regioni a statuto ordinario)	Risorse complessive	Risorse per abitante	Risorse per Km ²	Risorse per abitanti/Km ²
P. A. di Bolzano	-	132.419.035	251	17.898	1.856.346
Nord est	772.542.430	1.322.449.572	110	22.767	2.124.874 ¹²
Italia	4.931.320.862	7.974.501.079	132	26.339	1.991.338 ¹³

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

Le risorse in conto esercizio sono generalmente ripartite nelle seguenti tipologie di servizio:

- trasporto su ferro;
- TPL;
- trasporto per vie d'acqua;

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

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

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

¹⁰ Nel rispetto del principio cardine della programmazione della gestione, le Regioni adottano ogni anno il Bilancio di Previsione finanziario, le cui previsioni, riferite ad un orizzonte temporale almeno triennale, sono elaborate sulla base delle linee strategiche e delle politiche contenute nel Documento di economia e finanza regionale.

¹¹ I dati elaborati sono stati estratti dal bilancio di previsione 2017-2019. Essi si riferiscono alla sola spesa corrente per TPL.

¹² Il risultato è ottenuto dividendo il rapporto risorse/densità abitativa per il numero di regioni corrispondenti all'area di riferimento.

¹³ Vedi nota 12.

- altre modalità di trasporto¹⁴.

Nel caso del P. A. di Bolzano il 98,9% delle risorse complessive è stato destinato al TPL, mentre il trasporto ferroviario riceve soltanto lo 0,4%: per confronto, la media nazionale che si attesta al 57,9% per il TPL e al 39% per il trasporto ferroviario.

1.5 Risorse in conto capitale

Il Bilancio di Previsione (2019 per gli anni 2018-2020) riporta un investimento della P.A. di Bolzano nel settore dei trasporti pari a complessivi 57.375.675 di euro e a 109 euro procapite: un dato sensibilmente superiore all'importo mediamente stanziato dall'insieme delle regioni del Nord est e dalla media delle regioni italiane. Queste risorse sono interamente destinate al trasporto pubblico locale.

Tabella 7 - Risorse in conto capitale		
Territorio	Risorse in conto capitale (2018-2020)	Risorse procapite
P. A. di Bolzano	57.375.675	109
Nord Est	706.919.367	61
Italia	3.692.832.850	61

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

Un'ulteriore analisi è qui proposta con riferimento al TPL su gomma, per cui vengono considerati i contributi pubblici stanziati con:

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

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

¹⁴ In "altre modalità di trasporto" rientrano i costi per l'amministrazione delle attività e servizi connessi al funzionamento, utilizzo, costruzione e manutenzione dei sistemi e delle infrastrutture per le altre modalità di trasporto, diverse dal trasporto ferroviario, trasporto pubblico locale e trasporto per vie d'acqua. Sono quindi comprese in questa categoria: le spese per sistemi di trasporto aereo; le spese per la vigilanza e la regolamentazione dell'utenza, delle operazioni dei relativi sistemi di trasporto (concessione di licenze, approvazione delle tariffe per il trasporto merci e passeggeri e delle frequenze del servizio, ecc.) e della costruzione e manutenzione delle relative infrastrutture, inclusi aeroporti; le spese per sovvenzioni, prestiti o sussidi a sostegno del funzionamento, della costruzione, della manutenzione o del miglioramento delle infrastrutture e dei sistemi di trasporto; le spese per la gestione e il monitoraggio dei contratti di servizio con gli enti e le società affidatarie dei servizi di trasporto e per il monitoraggio qualitativo e quantitativo dei relativi servizi.

Tabella 8 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su gomma¹⁵

Territorio	Risorse derivate	Cofinanziamento	Risorse complessive	Risorse pro capite	Risorse derivate/ totale risorse derivate
P. A. di Bolzano	1.200.000	614.460	1.814.460	3,5	0,1%
Nord est	120.294.285	125.368.794	245.663.079	21,1	9,8%
Italia	1.222.255.951	486.420.311	1.704.655.934	28	100%

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

Principale fonte di finanziamento della Provincia è il Fondo di Sviluppo e Coesione 2014-2020, da cui provengono 1.538.460 di euro; il restante 1.200.000 euro è stato stanziato con il primo addendum al Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014-2020. Complessivamente la provincia pesa solo lo 0,1% sul totale delle risorse per investimenti in materiale rotabile su gomma stanziate per l'intero territorio nazionale. Di conseguenza, anche gli investimenti procapite sono, come riportato in Tabella 8, nettamente inferiori a quelli previsti per l'area del Nord est e delle regioni italiane.

La stessa analisi viene effettuata riguardo all'acquisto del materiale rotabile ferroviario, per cui sono considerati i contributi pubblici stanziati con:

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

Anche in questo caso la Provincia di Bolzano rappresenta una quota irrisoria del totale nazionale degli investimenti. In termini di risorse pro capite, come riportato nella Tabella 9, queste ammontano a 11,7 euro, mentre per l'area del Nord est e dell'Italia si registrano rispettivamente 20 e 40 euro pro capite.

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

Territorio	Risorse derivate	Cofinanziamento	Risorse complessive	Risorse procapite	Risorse derivate/ totale risorse derivate
P.A. di Bolzano	3.696.000	2.457.840	6.153.840	11,7	0,3%
Nord est	139.724.254	93.075.209	232.799.463	20	9,7%
Italia	1.440.100.000	985.666.667	2.398.766.667	40	100%

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

Tutte le risorse disponibili per interventi in materiale rotabile su ferro, come già visto per le risorse destinate al TPL su gomma, derivano da Fondo di Sviluppo e Coesione 2014-2020.

¹⁵ Si noti che alcuni degli interventi pubblici, riportati in tabella, si riferiscono genericamente a mezzi adibiti per il TPL e non solo a quelli su gomma.

2. Assetti organizzativo-istituzionali

2.1 Governance istituzionale

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

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

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

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

Il modello organizzativo del servizio di trasporto pubblico è di tipo **accentrato e fa perno sulla Provincia** (salvo competenze residue del Comune di Bolzano) che svolge sia attività di pianificazione e programmazione che di affidamento del servizio e gestione dei relativi contratti di servizio.

La **Provincia è anche Ente di governo dell'unico Bacino di Mobilità che include tutto il territorio provinciale**. Il predetto bacino di mobilità è riconducibile al concetto di "bacino di traffico o di mobilità" di cui al d.l. 50/2017 ed alle Delibere ART 46/2014 e 83/2016¹⁶.

La legge provinciale 15/2015 (art. 8) suddivide il territorio provinciale in **bacini (territoriali ottimali)**¹⁷ che rappresentano aree territoriali omogenee e che costituiscono i lotti unitari per l'affidamento dei servizi di linea, eccetto i servizi ferroviari. A ogni bacino corrispondono una rete e un programma di esercizio dei servizi del trasporto pubblico di persone. Dunque, i predetti bacini rientrano nella nozione di "bacino o lotto di gara" della delibera ART 83/2016¹⁸. Allo stato attuale, tuttavia, i bacini **non risultano definiti**.

I servizi di trasporto pubblico **su gomma** definiti nei bacini sono affidati secondo le procedure previste dalla normativa nazionale ed europea, tenendo conto in particolare, se possibile, delle esigenze delle piccole e medie imprese locali. I servizi ferroviari, i servizi urbani e suburbani correlati, i servizi tranviari e funiviari (disciplinati specificatamente anche dalla L.P. 1/2006), altri servizi su impianti fissi, i servizi di linea integrativi e i servizi con sistemi alternativi di trasporto possono essere affidati separatamente (art. 11 L. P. 15/2015).

L'esercizio dei servizi di trasporto pubblico è regolato da **contratti di servizio**, stipulati sulla base di un contratto tipo.

¹⁶ Cfr. Piano Provinciale della mobilità pp. 323 e ss.

¹⁷ I bacini sono definiti in base a criteri di differenziazione territoriale e socio-economica, in base alla domanda di mobilità, in coerenza al sistema di cadenzamento ed in funzione dell'interconnessione con le direttrici principali verso i centri urbani maggiori.

¹⁸ Cfr. Piano Provinciale della mobilità pp. 320 e ss.

2.2 Attori istituzionali e relative competenze

La Legge Provinciale 23 novembre 2015, n. 15 (Mobilità pubblica) e la Legge Provinciale 30 gennaio 2006, n. 1 (*Disciplina degli impianti a fune e prescrizioni per gli ostacoli alla navigazione aerea*) costituiscono il quadro normativo di riferimento del trasporto pubblico locale¹⁹ nella Provincia autonoma di Bolzano.

La predetta normativa disciplina la ripartizione delle competenze tra i vari livelli di governo.

I Comuni (art. 4 L.P. 15/2015) possono istituire servizi di trasporto pubblico di esclusivo interesse comunale. Completa il quadro istituzionale la società in house della Provincia di Bolzano Strutture Trasporto Alto Adige S.p.A. (STA).

2.3 Il sistema di pianificazione e programmazione

Il principale strumento di programmazione è rappresentato dal **Piano Provinciale della mobilità** (art. 7 L.P. 15/2015) approvato dalla Provincia di Bolzano²⁰. Il Piano rappresenta il sistema della pianificazione e programmazione integrata delle reti infrastrutturali e dei servizi di trasporto di persone e definisce i bacini e il fabbisogno finanziario, in coerenza con le strategie socio-economiche e di sostenibilità.

Il Piano Provinciale della Mobilità è stato approvato dalla Giunta provinciale con la delibera n. 20 del 9 gennaio 2018.

Ulteriore strumento di programmazione è Il Programma triennale degli investimenti che definisce le linee guida del settore.

In ogni bacino è adottato inoltre un Programma di esercizio dei servizi del trasporto pubblico.

Atti e Documenti di Riferimento

- Legge Provinciale 23 novembre 2015, n. 15, Mobilità pubblica;
- Legge Provinciale 30 gennaio 2006, n. 1, Disciplina degli impianti a fune e prescrizioni per gli ostacoli alla navigazione aerea;
- Piano Provinciale della Mobilità, approvato dalla Giunta provinciale con la delibera n. 20 del 9 gennaio 2018.

¹⁹ I servizi di trasporto di linea si distinguono in base all'ambito territoriale in: a) servizi urbani e suburbani, caratterizzati da percorsi brevi, elevata frequenza o fermate ravvicinate; b) servizi extraurbani; c) servizi interregionali, che collegano il territorio provinciale con una o più Province o Regioni limitrofe; d) servizi transfrontalieri, che collegano il territorio provinciale con il territorio di uno stato limitrofo; e) servizi internazionali, che collegano due o più Stati (art. 3 L.P.15/2015).

²⁰ Il Piano Provinciale della Mobilità rappresenta dunque il principale strumento attraverso cui la Provincia Autonoma di Bolzano esercita la propria competenza primaria in materia di mobilità pubblica, sancita dallo Statuto di autonomia DPR 670/1972 e dalle norme di attuazione di cui al DPR 527/19871. Le competenze primarie, tra cui figura quella relativa a "comunicazioni e trasporti di interesse provinciale", rappresentano l'espressione più ampia dell'autonomia e in queste materie la Provincia di Bolzano può operare con propri provvedimenti legislativi all'interno dei confini tracciati dalla Costituzione della Repubblica italiana, dal diritto comunitario e dagli accordi internazionali. Cfr. Piano Provinciale della mobilità p. 5.

3. Caratteristiche dei gestori

Sono 22 i gestori del servizio di TPL attivi nella Provincia Autonoma di Bolzano. Per tali gestori vengono riportati la tipologia di servizio offerto (gomma, ferro, per vie d'acqua)²¹ e l'ambito di servizio in cui operano (urbano, extraurbano), oltre che le informazioni contenute nella piattaforma Aida Bureau Van Dijk²²:

- classe dimensionale²³;
- composizione azionaria;
- dimensioni economiche del settore.

Oltre a Trenitalia S.p.A., solo SAD S.p.A. gestisce il trasporto su ferro (unitamente a quello su gomma e funiviario); i restanti 20 gestori svolgono solo TPL su gomma. Quanto all'ambito di servizio, tutti svolgono esclusivamente trasporto extraurbano, tranne SASA S.p.A. che gestisce anche tratte urbane.

Tabella 10 – Ambito e tipologia di servizio

Gestore	Settore di attività	
	Ambito di servizio	Tipologia
Trenitalia S.p.A.	Extraurbano	Ferro
SAD- Trasporto Locale S.p.A.	Extraurbano	Misto
Società Autobus Servizi d'Area - SASA S.p.A.	Misto	Gomma
Pizzinini s.r.l.	Extraurbano	Gomma
Kloecker Busline s.r.l.	Extraurbano	Gomma
Steiner Touring G.M.B.H	Extraurbano	Gomma
Holzer Bus s.r.l.	Extraurbano	Gomma
Mellauner s.r.l.	Extraurbano	Gomma
Auto Rainer G.M.B.H	Extraurbano	Gomma
Pizzinini Mobility s.r.l.	Extraurbano	Gomma
Mahlknecht J. s.r.l.	Extraurbano	Gomma
Taferner s.r.l.	Extraurbano	Gomma
Silbernagl G.M.B.H.	Extraurbano	Gomma
Società Automobilistica Tirolo - S.A.T. s.r.l.	Extraurbano	Gomma
Auto Volgger s.a.s. di Volgger Kurt & C.	Extraurbano	Gomma

²¹ La tipologia di servizio fa riferimento a quanto stabilito nel l'art. 3, comma 2, della L.R. 22/98, che distingue e i servizi di trasporto pubblico in relazione alle caratteristiche dell'ambiente in cui si svolgono in: a) urbani: se si svolgono nell'ambito degli aggregati urbani, senza soluzione di continuità abitativa; b) extraurbani: se collegano l'aggregato urbano con il territorio e gli insediamenti limitrofi con soluzione di continuità abitativa.

²² I dati di bilancio disponibili sono relativi all'annualità 2017.

²³ La ripartizione dei gestori per classe dimensionale è basata su tre parametri, ovvero numero di dipendenti, totale attivo e ricavi da vendite e prestazioni. Precisamente, per determinare la classe corrispondente devono essere rispettate almeno due delle tre condizioni elencate:

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

Autounternehmen Josef Gatterer & Co. Ohg	Extraurbano	Gomma
Fugger Reisen KG Des Volgger Werner & Co	Extraurbano	Gomma
Kofler KG Des Kofler Armin & Co.	Extraurbano	Gomma
Leitner Autolinien KG Des Leitner Stephan & Co.	Extraurbano	Gomma
Seiwald KG Des Klaus Seiwald & Co.	Extraurbano	Gomma
SERBUS KG Des Christof Haidacher & Co.	Extraurbano	Gomma
Wipptal Reisen OHG Des Rainer Elmar & Rainer Gerold	Extraurbano	Gomma

Fonte: nostre elaborazioni su dati AIDA-Bureau Van Dijk

La maggior parte dei gestori attivi nella Provincia ha piccole dimensioni. Le grandi aziende sono soltanto tre, poco più del 16% del totale. 13 società su 22 sono totalmente private, soltanto due (fra cui Trenitalia) sono pubbliche.

Classe	Valori assoluti	Valori percentuali
Grande	3	13,6
Media	0	0,0
Piccola	10	45,5
Micro	2	9,1
N.D.	7	31,8
TOTALE	22	100%

Fonte: nostre elaborazioni su dati AIDA-Bureau Van Dijk

Composizione	Valori assoluti	Valori percentuali
Totalmente pubblica	2	9,1
Totalmente privata	13	59,1
Maggioranza pubblica	0	0,0
Maggioranza privata	0	0,0
N.D.	7	31,8
TOTALE	21	100%

Fonte: nostre elaborazioni su dati AIDA-Bureau Van Dijk

Il settore del TPL impiega a Bolzano oltre mille dipendenti, generando un valore totale della produzione di poco più di 125 milioni di euro. Il costo del personale assorbe una quota inferiore alla media italiana (40,2% contro il 46,3%) del valore della produzione, e solo un gestore sui 14 rilevati risulta in perdita (4,5%, a fronte del 18% italiano). Per tutti i valori analizzati, il TPL altoatesino pesa fra l'1,06% e l'1,28% sul totale nazionale.

	N. gestori rilevati	N. dipendenti	Totale valore della produzione (migliaia €)	Costi totali (migliaia €)	Costo del personale (migliaia €)	Costo del personale/valore della produzione	Gestori in perdita
P.A. di Bolzano	14	1.039	125.066	121.514	50.272	40,2%	4,5%
Italia	463	97.533	9.727.277	9.567.036	4.431.539	46,3%	18,1%

Fonte: nostre elaborazioni su dati AIDA-Bureau Van Dijk

²⁴ I dati di bilancio sono a lordo di eventuali altre attività svolte dai gestori al di fuori del settore TPL. Le informazioni relative a Trenitalia S.p.A. non sono incluse, in quanto il gestore è attivo in tutte le regioni. I dati relativi a valore della produzione, costi totali, costo del personale e gestori in perdita sono disponibili per 11 gestori sui 14 rilevati.