



# ASSETTI ORGANIZZATIVO- GESTIONALI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE REPORT RILEVAZIONE

## VALLE D'AOSTA

## Indice

<b>HIGHLIGHTS</b> .....	<b>5</b>
<b>1. IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE IN VALLE D'AOSTA</b> .....	<b>7</b>
<b>1.1. OFFERTA DI MOBILITÀ</b> .....	<b>7</b>
<b>1.2. DOMANDA DI MOBILITÀ</b> .....	<b>8</b>
<b>1.3. AREE A DOMANDA DEBOLE</b> .....	<b>8</b>
<b>1.4. RISORSE IN CONTO ESERCIZIO</b> .....	<b>9</b>
<b>1.5. RISORSE IN CONTO CAPITALE</b> .....	<b>11</b>
<b>2. ASSETTI ORGANIZZATIVI</b> .....	<b>15</b>
<b>2.1 GOVERNANCE ISTITUZIONALE</b> .....	<b>15</b>
<b>2.2 ATTORI ISTITUZIONALI E PRINCIPALI COMPETENZE</b> .....	<b>15</b>
<b>2.3 IL SISTEMA DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE</b> .....	<b>16</b>
<b>3. CARATTERISTICHE DEI GESTORI</b> .....	<b>17</b>

## 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 .....	7
Tabella 4 - Domanda di mobilità .....	8
Tabella 5 - Aree a domanda debole .....	9
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 .....	13
Tabella 10 - Ambito e tipologia di servizio .....	17
Tabella 11 - Alcune dimensioni economiche del settore.....	18

## Indice figure

Figura 1- Infrastruttura ferroviaria.....	8
Figura 2 - Suddivisione risorse in conto esercizio per tipologia di servizio.....	11
Figura 3 - Suddivisione risorse in conto capitale per tipologia di servizio .....	12
Figura 4 - Suddivisione risorse in conto capitale per intervento.....	13
Figura 5 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su ferro .....	14

Il **Progetto ReOPEN SPL**<sup>1</sup>, 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 servizi<sup>2</sup> 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 30.000 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.

---

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

<sup>2</sup> 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 (%)		
Valle d'Aosta	Italia	Valle d'Aosta	Italia	Valle d'Aosta	Italia
31,2	40,5	0	2,7	0	5,6

### Risorse disponibili per investimenti

Risorse Valle d'Aosta/Italia (%)	Risorse per abitante-mezzi su gomma		Risorse per abitante-mezzi su ferro	
	Valle d'Aosta	Italia	Valle d'Aosta	Italia
0,4	40,9	28	89	40

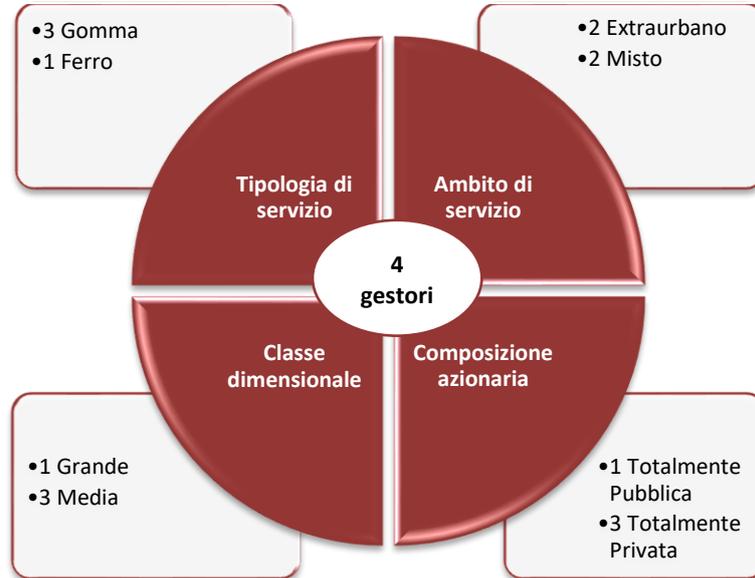
### Risorse in conto esercizio

Risorse Valle d'Aosta/Italia (%)	Risorse per abitante		Risorse per km <sup>2</sup>	
	Valle d'Aosta	Italia	Valle d'Aosta	Italia
0,4	295	132	11.417	26.339

### Governance istituzionale

La Regione svolge la funzione di EGATO nell'unico bacino di traffico di dimensione regionale, suddiviso in tre sub bacini (intesi come l'unità territoriale a cui rapportare l'offerta di trasporto)

### Principali caratteristiche del settore



### Alcune dimensioni del Settore

Valore produzione Valle d'Aosta/Italia (%)	Costo del personale/Valore della produzione (%)		Gestori in perdita (%)	
	Valle d'Aosta	Italia	Valle d'Aosta	Italia
0,3	43,8	46,3	0	18,1

## 1. Il trasporto pubblico locale in Valle d'Aosta

### 1.1. Offerta di mobilità

Nella Regione Valle d'Aosta sono in circolazione 1,7 autobus ogni 1000 abitanti, circa 1 autobus in più rispetto alla media italiana (0,7 autobus ogni 1000 abitanti). Di questi 51 effettuano il servizio di trasporto pubblico locale (TPL) urbano. La tabella seguente mostra una elevata presenza di mezzi a basso impatto ambientale, rispetto alla media italiana e delle regioni del Nord ovest.

Territorio	Autobus	Euro 0 – Euro 1 (%)	Euro 2 – Euro 4 (%)	Euro 5 – Euro 6 (%)	Elettrico (%)
Valle d'Aosta	51	0,0	11,8	88,2	0,0
Nord ovest	5.481	1,2	44,7	52,5	1,6
Italia	18.812	2,7	43,8	52,5	1

Fonte: PNMS (2018)

Per quanto riguarda il servizio TPL extraurbano sono presenti in regione 121 autobus, in prevalenza di classe ambientale Euro 5 o Euro 6. La Valle d'Aosta, insieme al Friuli-Venezia Giulia, sono le uniche a non registrare la presenza di autobus altamente inquinanti.

Territorio	Autobus	Euro 0 – Euro 1 (%)	Euro 2 – Euro 4 (%)	Euro 5 – Euro 6 (%)
Valle d'Aosta	121	0,0	13,2	86,8
Nord ovest	4.854	1,4	51,1	47,5
Italia	18.812	2,7	43,8	52,5

Fonte: PNMS (2018)

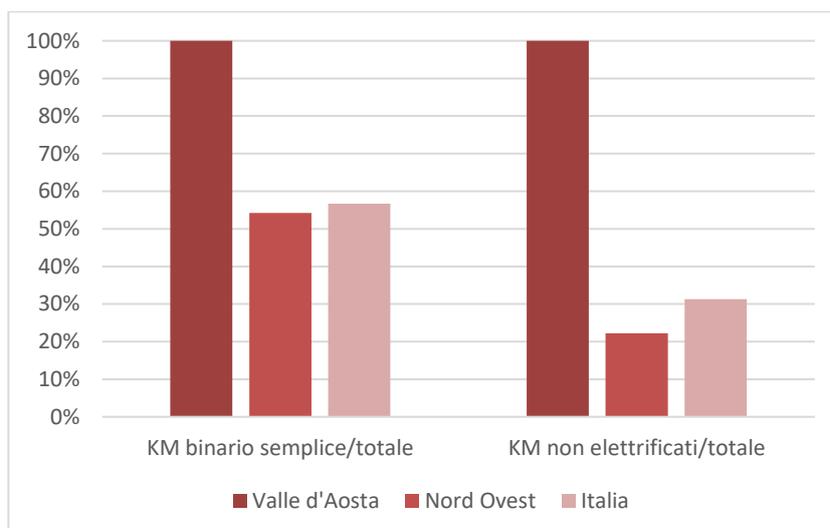
Inoltre, secondo il Rapporto *Pendolaria* di Legambiente (2018), nella regione sono in circolazione 16 treni, con una età media pari a 11,2 anni e una percentuale di treni con età superiore a 15 anni pari al 31,2%. Tali dati evidenziano una performance, in termini di qualità del parco mezzi, molto al di sopra della media italiana.

Territorio	Treni	Età media	Treni > 15 anni (%)
Valle d'Aosta	16	11,2	31,2
Nord ovest	713	14,4	42,4
Italia	3.056	15,4	40,5

Fonte: Rapporto *Pendolaria* – Legambiente (2018).

In termini di qualità infrastrutturale sono state considerate le percentuali dei km di rete ferroviaria a binario unico, anziché doppio, e dei km di rete non elettrificata. Sempre secondo il Rapporto *Pendolaria*, gli 81 km di rete ferroviaria sono **completamente a binario unico e non elettrificato**, caso unico in Italia.

Figura 1- Infrastruttura ferroviaria



Fonte: nostre elaborazioni su dati Legambiente 2018

## 1.2. Domanda di mobilità

Secondo i dati ISTAT e ACI (2017), in Valle d'Aosta solo il 12,3% della popolazione utilizza i mezzi TPL per motivi di studio e di lavoro, contro una media italiana pari al 20,4%. Il tasso di motorizzazione, considerato come proxy dell'utilizzo del mezzo privato in sostituzione del trasporto pubblico, è invece pari a 1.455 ogni 1000 abitanti, circa il doppio rispetto al valore medio italiano. I dati appena riportati, se letti congiuntamente, **sembrerebbero evidenziare una maggiore preferenza all'utilizzo del mezzo privato a discapito di quello pubblico.**

Tabella 4 - Domanda di mobilità		
Territorio	Utilizzo TPL <sup>3</sup>	Tasso di motorizzazione <sup>4</sup>
Valle d'Aosta	12,7%	1.455
Nord ovest	24,2%	741
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

<sup>3</sup> 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).

<sup>4</sup> Autovetture + motoveicoli/Popolazione\*1000 abitanti.

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/km<sup>2</sup> (in alcuni casi 30 abitanti/km<sup>2</sup>);
2. basso grado di urbanizzazione: percentuale di popolazione residente in celle cosiddette rurali - ossia aventi densità inferiore a 300 abitanti/km<sup>2</sup> e 5.000 abitanti complessivi - maggiore del 50%;
3. popolazione di età elevata: percentuale di popolazione residente (stabilita dagli enti competenti<sup>5</sup>) 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 nella Tabella 5. Il basso grado di urbanizzazione coinvolge il 67,6% dei comuni della regione, circa 40 punti percentuali al di sopra della media italiana. Ugualmente la percentuale di comuni con bassa densità abitativa risulta di circa 20 punti percentuali superiore alle macroaree di riferimento. **Questi dati, letti congiuntamente al dato sulla quota altimetrica, suggeriscono una elevata presenza di aree a domanda debole, rispetto alle macroaree di riferimento.** Per collegare queste aree potrebbe rivelarsi utile adottare modalità di collegamento non convenzionali (car sharing, servizi a chiamata ecc.) per gran parte del territorio regionale, così da limitare la dispersione di risorse legate all'implementazione di linee di collegamento tradizionali.

Tabella 5 - Aree a domanda debole

Territorio	Bassa densità <sup>6</sup> abitativa (% comuni)	Basso grado di urbanizzazione (%comuni)	Quota altimetrica 600 m + (%comuni)	Popolazione 70+ (% popolazione)
Valle d'Aosta	67,6%	86,5%	100%	17,3%
Nord ovest	23,3%	61,6%	32,6%	17,3%
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 trasporto pubblico locale in Italia si collocano fra le più basse nell'intero territorio europeo, sia in termini nominali sia in relazione al reddito disponibile. Ciò contribuisce in maniera significativa al persistere di un

<sup>5</sup> 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.

<sup>6</sup> I dati si riferiscono al 2011, ultimo censimento Istat disponibile.

insufficiente livello di copertura dei costi operativi con i ricavi da traffico, che si attesta mediamente poco sopra il 30%; fondamentale risulta di conseguenza il ruolo dei sussidi pubblici, che consentono la copertura della restante quota parte dei costi. Dal bilancio regionale di previsione<sup>7</sup> risultano impegnati, per il 2018, 37.231.068<sup>8</sup> euro, specificatamente 14.072.500 per il trasporto ferroviario e 256.4834.455 per il trasporto pubblico locale<sup>9</sup>.

Nella tabella seguente si può osservare che in relazione alle risorse per abitante la Valle d'Aosta, con 295 €/ab, si posiziona al disopra della media nazionale e del Nord ovest. Tuttavia, la condizione viene capovolta se consideriamo le risorse per Km<sup>2</sup>.

Tabella 6 - Risorse in conto esercizio					
Territorio	FNT (Regioni a statuto ordinario)	Risorse complessive	Risorse per abitante	Risorse per Km <sup>2</sup>	Risorse per abitante/Km <sup>2</sup>
Valle d'Aosta	-	37.231.068	295	11.417	962.003
Nord ovest	1.543.603.949	2.146.405.016	184	34.437	2.873.096 <sup>10</sup>
Italia	4.931.320.862	7.974.501.079	132	26.339	1.991.338 <sup>11</sup>

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

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

- trasporto su ferro;
- TPL;
- trasporto per vie d'acqua;
- altre modalità di trasporto<sup>12</sup>.

**Dall'analisi sulla composizione della spesa in conto esercizio emerge una suddivisione che avvantaggia il trasporto pubblico locale** (inteso come gomma, autofilotranviario, metropolitano, tranviario e funiviario) rispetto al trasporto ferroviario.

<sup>7</sup> 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.

<sup>8</sup> I dati elaborati sono stati estratti dal bilancio di previsione 2018-2020. Essi si riferiscono alla sola spesa corrente per il trasporto pubblico locale e ferroviario onnicomprensivi sia delle risorse proprie che del trasferimento dello Stato.

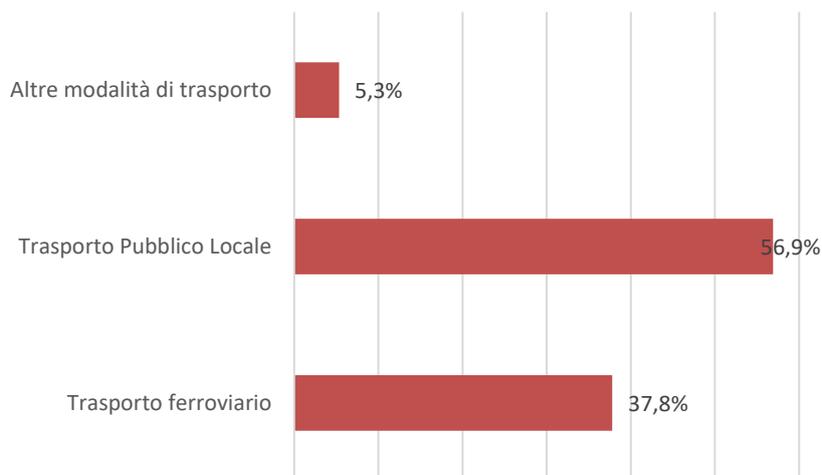
<sup>9</sup>Fonte: <http://www.bdap.tesoro.it/sites/openbdap/cittadini/bilancideglienti/bilancientipubbammentvig/bilanciregionientiorganismi/Pagine/SchedaContenutoBilanciArmonizzati.aspx>.

<sup>10</sup> Il risultato è ottenuto dividendo il rapporto risorse/densità abitativa per il numero di regioni corrispondenti all'area di riferimento.

<sup>11</sup> Vedi nota 15.

<sup>12</sup> In altre modalità di trasporto rientrano i costi per l'amministrazione delle attività e servizi connessi al funzionamento, utilizzo, costruzione e manutenzione dei sistemi e delle infrastrutture per le altre modalità di trasporto, diverse dal trasporto ferroviario, trasporto pubblico locale e trasporto per vie d'acqua. Comprende le spese per sistemi di trasporto aereo. Comprende le spese per la vigilanza e la regolamentazione dell'utenza, delle operazioni dei relativi sistemi di trasporto (concessione di licenze, approvazione delle tariffe per il trasporto merci e passeggeri e delle frequenze del servizio, ecc.) e della costruzione e manutenzione delle relative infrastrutture, inclusi aeroporti. Comprende le spese per sovvenzioni, prestiti o sussidi a sostegno del funzionamento, della costruzione, della manutenzione o del miglioramento delle infrastrutture e dei sistemi di trasporto. Comprende le spese per la gestione e il monitoraggio dei contratti di servizio con gli enti e le società affidatarie dei servizi di trasporto e per il monitoraggio qualitativo e quantitativo dei relativi servizi

Figura 2 - Suddivisione risorse in conto esercizio per tipologia di servizio



Fonte: nostre elaborazioni su dati OpenBDAP (2018).

### 1.5. Risorse in conto capitale

Le risorse stanziare a supporto degli investimenti nel settore, per il periodo 2018-2020, risultano essere pari a 82.838.375 euro, che si traducono in 649 €/ab, **valore abbondantemente al disopra della media delle regioni italiane.**

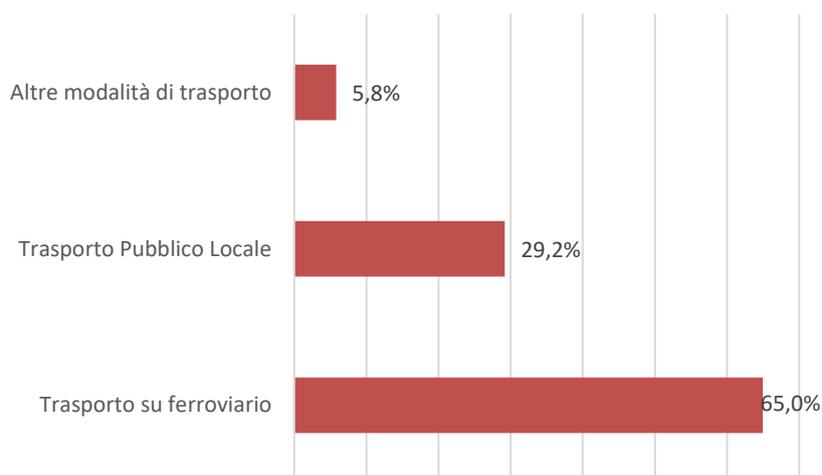
Tabella 7 - Risorse in conto capitale

Territorio	Risorse in conto capitale (2018-2020)	Risorse per abitante
Valle d'Aosta	82.383.375	649
Nord ovest	1.356.740.070	84
Italia	3.692.832.850	61

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

Come per le risorse in conto esercizio, la figura seguente evidenzia la suddivisione delle risorse in conto capitale per tipologia di intervento: circa il 65% della spesa in conto capitale è destinata al trasporto ferroviario, contro una media nazionale che si attesta invece al 47% per il trasporto ferroviario e al 37,2% per il TPL.

Figura 3 - Suddivisione risorse in conto capitale per tipologia di servizio



Fonte: nostre elaborazioni su dati OpenBDAP (2018)

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

Gli investimenti complessivi previsti nella Regione per il rinnovo del parco autobus sono pari a circa 5 milioni di euro, con un cofinanziamento da parte della regione del 4,4 %. In termini di risorse pro capite si registra una disponibilità di risorse abbondantemente al di sopra della media delle regioni italiane.

Tabella 8 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su gomma<sup>13</sup>

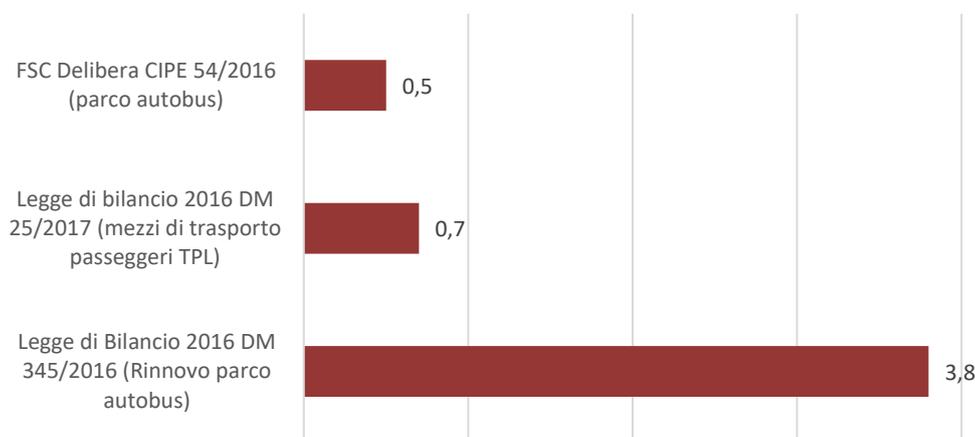
Territorio	Risorse derivate	Cofinanziamento	Risorse complessive	Risorse pro capite	Risorse derivate/ totale risorse derivate
Valle d'Aosta	4.956.600	231.420	5.185.020	40,9	0,4%
Nord Ovest	199.696.089	101.182.130	300.878.220	18,7	16,3%
Italia	1.222.255.951	486.420.311	1.704.655.934	28	100%

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

<sup>13</sup> 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.

Le fonti di finanziamento a disposizione della Regione sono suddivise come riportato nel grafico seguente. La quota maggiore è stanziata con la legge di bilancio 2016 (DM 345/2016).

**Figura 4 - Suddivisone risorse in conto capitale per intervento**



Fonte: nostre elaborazioni OpenBDAP (2018) - valori in mln

Per l'acquisto del materiale rotabile ferroviario 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).

In termini di risorse pro capite disponibili per investimenti in materiale rotabile su ferro, la Regione assorbe circa il 57% delle risorse previste per le regioni del Nord ovest.

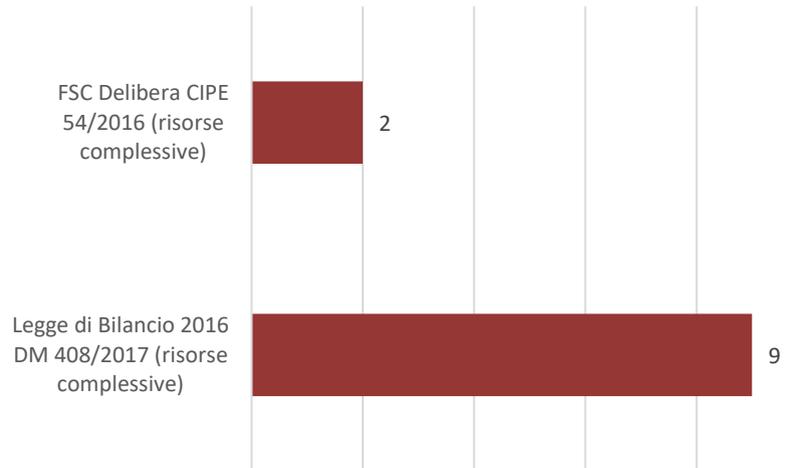
**Tabella 9 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su ferro**

Territorio	Risorse derivate	Cofinanziamento	Risorse complessive	Risorse per abitante	Risorse derivate/ totale risorse derivate
Valle d'Aosta	6.806.524	4.535.363	11.341.887	89	0,5%
Nord Ovest	266.798.175	177.768.437	444.566.612	27,6	18,5%
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.

Per quanto riguarda, invece, la ripartizione delle risorse per intervento, queste sono stanziati per il 73% con Legge di Bilancio 2016 (DM 408/2017).

**Figura 5 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su ferro**



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

## 2. Assetti organizzativi

### 2.1 Governance istituzionale

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

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

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

Nel modello **misto**, da ultimo, le competenze per la gestione del servizio di TPL sono variamente articolate fra i livelli di governo. Il modello organizzativo del servizio di trasporto pubblico locale è di tipo accentrato e fa perno sulla Regione che svolge attività di programmazione e pianificazione, nonché attività di gestione delle procedure per la scelta del concessionario del servizio e la stipula del relativo contratto.

In Valle d'Aosta è previsto un bacino di traffico di dimensioni regionali che "costituisce un'unità territoriale entro la quale si attua un sistema integrato di trasporto pubblico con autobus coordinato con il trasporto ferroviario e con le altre modalità di trasporto pubblico" (art. 5 L.R. 29/97)

La Regione svolge la funzione di EGATO di tale bacino di traffico, rappresentando così un modello accentrato di articolazione della governance del servizio.

Il Piano unico di bacino 2011-2020 (cfr. Infra) ha individuato 3 sub-bacini intesi come unità territoriali a cui rapportare l'offerta di trasporto: sub-bacino Alta Valle, sub-bacino Centro Valle e sub-bacino Bassa Valle.

Nella Regione Valle d'Aosta i servizi di TPL (su gomma, ferroviari e relativi agli impianti a fune) sono esercitati in regime di concessione.

### 2.2 Attori istituzionali e principali competenze

La Legge Regionale 1° settembre 1997, n. 29 (*Norme in materia di trasporto pubblico in linea*) e la Legge Regionale 25 novembre 2016, n. 22 (*Disposizioni per una ferrovia moderna ed un efficiente sistema pubblico integrato dei trasporti*) costituiscono il quadro normativo di riferimento del trasporto pubblico locale nella Regione Valle D'Aosta.

La L.R. 29/1997 assegna alla Regione (art. 1 L.R. 29/97) la programmazione ed il coordinamento dei trasporti pubblici esercitati mediante la predisposizione del Piano Regionale dei Trasporti e della comunicazione, nonché il compito di approvare un Piano di bacino di traffico (vedi Infra). Inoltre, la Regione (art. 13-bis L.R. 29/97) promuove lo sviluppo dell'intermodalità nei servizi di TPL.

La Regione è competente alla gestione delle procedure di affidamento per l'individuazione del concessionario del trasporto pubblico locale su gomma e alla stipula dei relativi contratti di servizio (artt. 7 e ss. L. R. 29/97; cfr. Infra).

Per i servizi di trasporto pubblico ferroviari e tramviari di interesse regionale e locale la Regione accorda le concessioni e stipula i contratti di servizio (art. 52 L.R. 29/97) e cura il coordinamento del TPL ferroviario con il servizio di autolinee (art. 1 L.R. 22/2016).

L'amministrazione regionale provvede anche alla predisposizione del Programma regionale per gli impianti a fune (che non integrano servizio pubblico) e al rilascio della concessione per la costruzione e l'esercizio dei servizi funiviari, nonché al rinnovo della stessa (art. 38 e ss. L.R. 29/97).

La Regione, anche su iniziativa o proposta degli enti locali, in forma singola o associata, di aziende, di poli scolastici o di altri soggetti interessati, definisce, coordina e autorizza i servizi di trasporto integrativi del trasporto pubblico (art. 53 L.R. 29/97).

Nei villaggi del Comune di Aosta aventi meno di 500 abitanti e nei Comuni della Regione nei quali il servizio regionale di trasporto pubblico risulti mancante oppure inadeguato i Comuni o le Comunità montane, su delega dei Comuni, organizzano e gestiscono il trasporto pubblico locale e provvedono alla copertura economica dell'intero costo dei servizi organizzati e gestiti (art. 3 L.R. 29/97).

### **2.3 Il sistema di pianificazione e programmazione**

Il principale strumento di programmazione è rappresentato dal Piano Regionale dei Trasporti e della comunicazione (art. 1 comma 2 L.R. 29/97), che deve essere adottato dalla Regione in coerenza con i contenuti del piano territoriale e paesistico della Valle d'Aosta. In data 16 aprile 2019 è stata presentata la bozza del nuovo Piano.

Per individuare le esigenze di mobilità e il fabbisogno di trasporto pubblico con autobus, la Regione approva ed attua un Piano di bacino di traffico (art. 6 L.R. 29/97), che è valido per dieci anni e può essere modificato annualmente. Il Piano di Bacino di traffico 2011-2020 è stato adottato dal consiglio di Valle il 23 giugno 2010.

Tra gli strumenti di programmazione si segnala anche il Programma Regionale per gli impianti a fune, che viene adottato dalla Regione per le linee funiviarie che non costituiscono servizio pubblico (art. 38- 39 L.R. 29/97).

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

#### **Atti e Documenti di Riferimento**

Legge regionale 1° settembre 1997, n. 29, *Norme in materia di trasporto pubblico in linea*;

Legge regionale 25 novembre 2016, n. 22, *Disposizioni per una ferrovia moderna ed un efficiente sistema pubblico integrato dei trasporti*;

Il Piano di Bacino di traffico 2011-2020 adottato dal consiglio di Valle il 23 giugno 2010.

### 3. Caratteristiche dei gestori

In Valle d'Aosta sono stati individuati complessivamente 4 gestori, classificati, in tale lavoro, in funzione della tipologia di servizio offerto (gomma, ferro, per vie d'acqua e misto)<sup>14</sup> e dell'ambito di servizio in cui operano (urbano, extraurbano e misto). Inoltre, per i gestori i cui bilanci sono disponibili nella piattaforma Aida Bureau Van Dijk<sup>15</sup>, sono stati analizzati i seguenti parametri:

- Classe dimensionale<sup>16</sup>
- Composizione azionaria
- Alcune dimensioni economiche del settore.

Dei 4 gestori rilevati 2 operano sia in ambito urbano che extraurbano e uno opera esclusivamente in ambito extraurbano. Inoltre, ad eccezione dell'operatore ferroviario, sono tutti gestori di trasporto su gomma.

Gestore	Settore di attività	
	Ambito di servizio	Tipologia
TRENITALIA SPA	Extraurbano	Ferro
SOCIETA' VALDOSTANA AUTOSERVIZI PUBBLICI SOCIETA' COOPERATIVA - SIGLABILE S.V.A.P. SOCIETA' COOPERATIVA	Misto	Gomma
SAVDA - AUTOSERVIZI VALLE D'AOSTA - S.P.A.	Extraurbano	Gomma
V.I.T.A. S.P.A. (VALDOSTANA IMPRESA TRASPORTI AUTOMOBILISTICI) SIGLABILE V.I.T.A. S.P.A.	Misto	Gomma

Fonte: nostre elaborazioni

<sup>14</sup> 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.

<sup>15</sup> I dati di bilancio disponibili sono relativi all'annualità 2017. Per le dimensioni economiche del settore Trenitalia S.p.A. è stato escluso essendo presente sul tutto il territorio nazionale.

<sup>16</sup> 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

Quanto alla classe dimensionale e la composizione azionaria degli operatori locali, sono tutti e tre di media dimensione e a capitale azionario completamente privato.

L'analisi che segue si propone di fornire alcuni utili elementi per dimensionare il mercato degli operatori del servizio sul territorio regionale, nel confronto con le medie nazionali. Nel complesso, i gestori analizzati impiegano 356 addetti, per un valore totale della produzione poco più di 28 milioni. **Il valore della produzione generato in Regione rappresenta circa lo 0,3% di quello nazionale.** Infine, si evidenzia l'assenza di gestori in perdita.

Tabella 11 - Alcune dimensioni economiche del settore<sup>17</sup>

	N. gestori	N. dipendenti	Totale valore della produzione (migliaia di euro)	Costi totali (migliaia di euro)	Costo del personale (migliaia di euro)	Costo del personale/valore della produzione	Gestori in perdita
Valle d'Aosta	3	356	28.489	26.514	12.487	43,8%	0
Italia	463	97.533	9.727.277	9.567.036	4.431.539	46,3%	18,1%

Fonte: elaborazioni su dati AIDA

<sup>17</sup> I dati di bilancio sono a lordo di eventuali altre attività svolte dai gestori al di fuori del settore TPL.