



ASSETTI ORGANIZZATIVO- GESTIONALI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE REPORT RILEVAZIONE

VENETO

Indice

| | |
|---|-----------|
| HIGHLIGHTS | 5 |
| 1. IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE IN VENETO | 7 |
| 1.1. OFFERTA DI MOBILITÀ | 7 |
| 1.2. DOMANDA DI MOBILITÀ | 8 |
| 1.3. AREE A DOMANDA DEBOLE | 8 |
| 1.4. RISORSE IN CONTO ESERCIZIO | 9 |
| 1.5. RISORSE IN CONTO CAPITALE | 11 |
| 2. ASSETTI ORGANIZZATIVI | 14 |
| 2.1. GOVERNANCE ISTITUZIONALE | 14 |
| 2.2. ATTORI ISTITUZIONALI E RELATIVE COMPETENZE | 14 |
| 2.3. IL SISTEMA DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE | 15 |
| 3. ANALISI DELLE CARATTERISTICHE DEI GESTORI | 17 |

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 - Analisi per classe dimensionale | 18 |
| Tabella 12 - Analisi per composizione azionaria | 19 |
| Tabella 13 - Alcune dimensioni economiche del settore | 19 |

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 intervento | 12 |
| Figura 4 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su ferro | 13 |

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 (%) | |
|---------------------|--------|------------------------------------|--------|---|--------|
| Veneto | Italia | Veneto | Italia | Veneto | Italia |
| 19,4 | 40,5 | 4,4 | 2,7 | 6 | 5,6 |

Risorse disponibili per investimenti

| Risorse Veneto/Italia (%) | Risorse per abitante mezzi su gomma (€) | | Risorse per abitante mezzi su ferro (€) | |
|---------------------------|---|--------|---|--------|
| 1,76 | Veneto | Italia | Veneto | Italia |
| | 14,3 | 28 | 20,5 | 40 |

Risorse in conto esercizio

| Risorse Veneto/Italia (%) | Risorse per abitante (€) | | Risorse per km ² (€) | |
|---------------------------|--------------------------|--------|---------------------------------|--------|
| 5,9 | Veneto | Italia | Veneto | Italia |
| | 97 | 132 | 25.958 | 26.339 |

Governance istituzionale

Bacini provinciali per il TPL su gomma, bacino unico regionale per quello ferroviario.

Principali caratteristiche del settore



Alcune dimensioni del settore

| Valore produzione Veneto/Italia | Costo del personale/Valore della produzione | | Gestori in perdita | |
|---------------------------------|---|--------|--------------------|--------|
| | Veneto | Italia | Veneto | Italia |
| 5,8% | 49,6% | 46,3% | 13,6% | 18,1% |

1. Il trasporto pubblico locale in Veneto

1.1. Offerta di mobilità

Circolano in Veneto 0,6 autobus ogni 1000 abitanti, per un totale di 3.088 vetture. Di queste, 1.436 effettuano il servizio di trasporto pubblico locale (TPL) urbano. In questo ambito di servizio, i bus con classificazione ambientale Euro 0 o 1 sono solo il 4,4% del totale; il 46,2% del parco circolante ha classificazione Euro 2, 3 o 4, il 49,3% Euro 5 o Euro 6³. Soltanto lo 0,07% dei mezzi (un bus sui 1.436 attivi in Regione) è ad alimentazione elettrica.

La dismissione dei mezzi più inquinanti risulta in ritardo sia rispetto alla media italiana sia rispetto a quella del Nord est del Paese, inoltre, sono ancora più numerose le vetture Euro 2, 3 e 4 rispetto alle più recenti.

| Territorio | Autobus | Euro 0 – Euro 1 (%) | Euro 2 – Euro 4 (%) | Euro 5 – Euro 6 (%) | Elettrico (%) |
|------------|---------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------|
| Veneto | 1.436 | 4,4 | 46,2 | 49,3 | 0,07 |
| 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)

Sono invece 1.652 i bus che effettuano il servizio TPL extraurbano nella Regione: il parco mezzi si compone prevalentemente (68,2%) di vetture con classificazione ambientale Euro 2, 3 e 4, mediamente più numerose in Veneto che in Italia e nel Nord est; molto ridotta è ancora la quota di mezzi meno inquinanti, appena il 25,8%.

| Territorio | Autobus | Euro 0 – Euro 1 (%) | Euro 2 – Euro 4 (%) | Euro 5 – Euro 6 (%) |
|------------|---------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Veneto | 1.652 | 6 | 68,2 | 25,8 |
| Nord est | 4.462 | 3 | 53,5 | 43,5 |
| Italia | 23.986 | 5,6 | 57,8 | 36,5 |

Fonte: PNMS (2018)

Secondo il Rapporto *Pendolaria* di Legambiente (2018), il parco treni veneto è fra i più moderni d'Italia: dei 171 in funzione, solo il 19,4% ha più di 15 anni, e l'età media dei mezzi è di 11,2 anni.

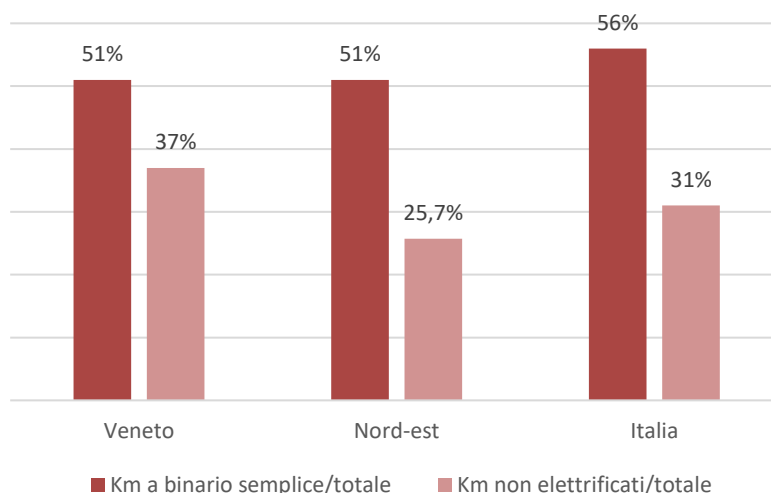
| Territorio | Treni | Età media | Treni > 15 anni |
|------------|-------|-----------|-----------------|
| Veneto | 171 | 11,2 | 19,4% |
| Nord est | 482 | 10,8 | 22,6% |
| Italia | 3.056 | 15,4 | 40,5% |

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

La dotazione di rete ferroviaria di questa Regione, sempre secondo il Rapporto *Pendolaria*, è invece di 1.245 km, di cui il 51% è a binario semplice e il 37% a binari non elettrificati.

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.

Figura 1 - Infrastruttura ferroviaria



Fonte: nostre elaborazioni su dati Legambiente 2018

1.2. Domanda di mobilità

Secondo i dati ISTAT e ACI (2017), il 16,6% della popolazione veneta utilizza i mezzi pubblici per gli spostamenti di studio e lavoro. La cifra si colloca circa quattro punti percentuali al di sotto della media nazionale e due sotto quella del Nord est; il tasso di motorizzazione (considerato come indicatore dell'utilizzo del mezzo privato in sostituzione del trasporto pubblico) è invece inferiore qui rispetto al resto d'Italia: ogni 1000 abitanti, circolano in questa Regione 732 fra autovetture e motocicli, contro una media di macroarea di 782 e una media nazionale di 747.

| Territorio | Utilizzo TPL ⁴ | Tasso di motorizzazione ⁵ |
|------------|---------------------------|--------------------------------------|
| Veneto | 16,6% | 732 |
| 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 casi, 30 abitanti/km²);

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.

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 devono inoltre essere considerate in combinazione con quelle 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.

Osservando i dati corrispondenti ai criteri di tipo territoriale per il Veneto, è possibile rilevare come la quota di comuni a basso grado di urbanizzazione, pari al 51% del totale, sia di circa 15 punti percentuali inferiore sia alla media di macro-area sia a quella nazionale. Ancora più basse rispetto ai dati aggregati sono la percentuale di comuni a bassa densità abitativa (10,5%) e quella di abitanti d’età pari o superiore a 70 anni. I Comuni siti ad altitudini superiori ai 600 metri sul livello del mare sono poco più del 19% (sensibilmente meno della media nazionale, poco più di quella del Nord Est).

Tabella 5 - Aree a domanda debole

| Territorio | Bassa densità abitativa (% comuni) ⁷ | Basso grado di urbanizzazione (% comuni) | Popolazione 70+ (% popolazione) | Quota altimetrica ≥ 600 m (% comuni) |
|------------|---|--|---------------------------------|--------------------------------------|
| Veneto | 10,5% | 51,7% | 9,8% | 19,3% |
| Nord est | 32,7% | 66,5% | 37,3% | 17,4% |
| Italia | 27,6% | 67,7% | 14,4% | 31,6% |

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 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.

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.

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%.

La principale fonte di finanziamento pubblico, per le Regioni a Statuto ordinario, è rappresentata dal **Fondo Nazionale Trasporti (FNT)**¹⁰; a questo si aggiungono le risorse stanziare dalle singole Regioni o dagli enti locali. Nel 2018, l'importo complessivo erogato a valere sul FNT è stato di **4.931.320.862** di euro: alla Regione Veneto è stato assegnato l'**8,27%** del Fondo, per un totale di 408.238.077 di euro¹¹. Tuttavia, dal Bilancio Regionale di Previsione¹² risultano stanziati 476.212.631 di euro per il 2018¹³, comprendenti risorse proprie della Regione e risorse statali: la compartecipazione regionale alle spese per il TPL si può quindi approssimare attorno ai 67.974.554 di euro¹⁴. Per ciascun abitante risultano disponibili in Veneto **97€**, contro i 110 dell'Italia nordorientale e i 132 medi nazionali; i **25.958€ per km²** stanziati in Veneto sono al di sopra della media di macroarea, ma poco al di sotto di quella nazionale.

Tabella 6 - Risorse in conto esercizio

| Territorio | FNT (Regioni a statuto ordinario) | Risorse complessive | Risorse per abitante | Risorse per Km ² | Risorse ¹⁵ per abitanti/Km ² |
|------------|--------------------------------------|------------------------|-------------------------|-----------------------------|---|
| Veneto | 408.238.077 | 476.212.631 | 97 | 25.958 | 1.781.563 |
| Nord est | 772.542.430 | 1.322.449.572 | 110 | 22.767 | 2.124.874 |
| Italia | 4.931.320.862 | 7.974.501.079 | 132 | 26.339 | 1.991.338 |

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

Nei bilanci di previsione delle Regioni le risorse in conto esercizio sono generalmente ripartite per tipologia di servizio, ovvero distinte in:

- trasporto su ferro;
- TPL;
- trasporto per vie d'acqua;
- altre modalità di trasporto¹⁶.

In Veneto, la porzione principale delle risorse (60,1%) è assorbita dal TPL; il dato, pur superiore alla media nazionale, è lievemente al di sotto della media di macroarea. Più elevata che nel resto del Nord est è invece la percentuale di risorse destinate al trasporto ferroviario, che rappresentano il 38,6% del totale.

¹⁰ Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, istituito dal DL 95/2012.

¹¹ Nelle more dell'emanazione del decreto annuale di riparto, le risorse sono state suddivise sulla base delle percentuali attribuite a ciascuna Regione nell'anno precedente.

¹² 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.

¹³ I dati elaborati sono stati estratti dal bilancio di previsione 2017-2019. Essi si riferiscono alla sola spesa corrente per il trasporto pubblico locale e ferroviario, comprensivi sia delle risorse proprie che del trasferimento dello Stato.

¹⁴

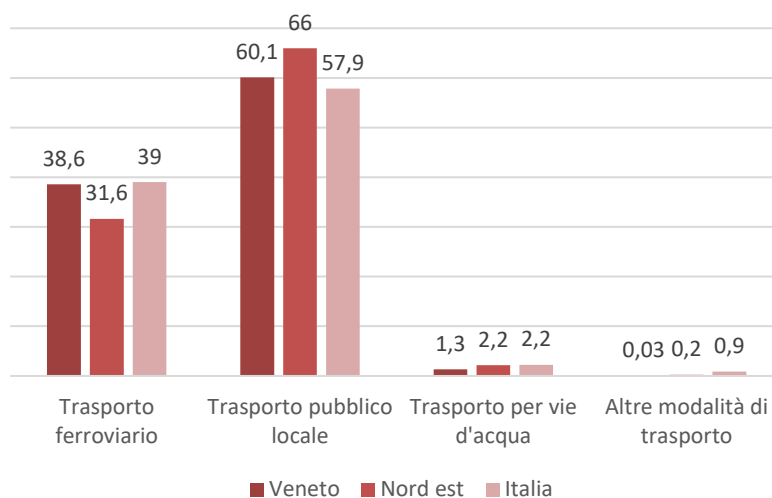
Fonte:

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

¹⁵ Il risultato è ottenuto dividendo il rapporto risorse/densità abitativa per il numero di regioni corrispondenti all'area di riferimento.

¹⁶ In "altre modalità di trasporto" rientrano i costi per l'amministrazione delle attività e servizi connessi a 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. La voce comprende le spese per sistemi di trasporto aereo, 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 gli aeroporti, le spese per sovvenzioni, prestiti o sussidi a sostegno di funzionamento, costruzione, manutenzione o 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.

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



Fonte: elaborazione su dati MIT e OpenBDAP (2018) – valori percentuali

1.5. Risorse in conto capitale

Nel bilancio di previsione 2019 (per gli anni 2018-2020) della Regione si osserva un investimento nel settore dei trasporti pari a 238.203.447 di euro in totale (49€ per abitante): il dato è inferiore alla media del Nord est (61€ per abitante, 706.919.367 di euro in totale) e a quella nazionale (anch'essa pari a 61€ procapite).

| Tabella 7 - Risorse in conto capitale | | |
|---------------------------------------|---------------------------------------|--------------------|
| Territorio | Risorse in conto capitale (2018-2020) | Risorse pro capite |
| Veneto | 238.203.447 | 49 |
| Nord est | 706.919.367 | 61 |
| Italia | 3.692.832.850 | 61 |

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

Un'ulteriore analisi riguarda il TPL su gomma, per cui vengono considerati i contributi pubblici stanziati con i seguenti interventi normativi:

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

Si sottolinea 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.

Tabella 8 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su gomma¹⁷

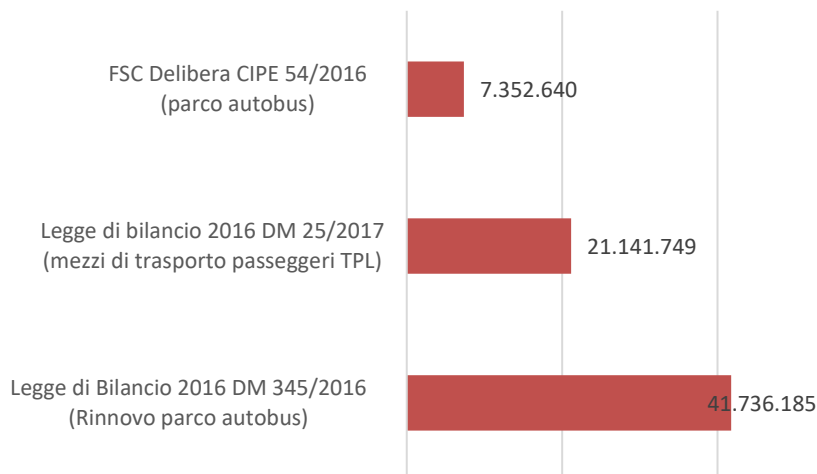
| Territorio | Risorse derivate | Cofinanziamento | Risorse complessive | Risorse pro capite | Risorse derivate/ totale risorse derivate |
|------------|------------------|-----------------|---------------------|--------------------|--|
| Veneto | 42.142.760 | 28.087.814 | 70.230.574 | 14,3 | 3,4% |
| 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.

In termini di disponibilità di risorse pro capite per investimenti in materiale rotabile su gomma, il Veneto si colloca al di sotto della media nazionale e molto al di sotto di quella di macroarea.

Distinguendo le risorse in questione per intervento, si può notare come la parte più cospicua di queste (per un totale di 41.736.185 di euro) provenga dal DM 345/2016, per il rinnovo del parco autobus; rilevanti anche le cifre erogate per i mezzi di trasporto dei passeggeri del TPL, pari a 21.141.749 di euro.

Figura 3 - Suddivisione risorse in conto capitale per intervento



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

Per l'acquisto del materiale rotabile ferroviario sono invece stati considerati i contributi pubblici stanziati da due interventi normativi:

- il DM 408/2017 (legge di bilancio 2016), che ripartisce fra le Regioni 640 milioni di euro per il periodo 2019-2022;
- la delibera CIPE 54/2016, che ripartisce 800 milioni di euro per il periodo 2017-2021, a valere sul Fondo di Sviluppo e Coesione 2014-2020 (l'80% di questa somma è destinato alle Regioni del Mezzogiorno).

¹⁷ 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.

Sono complessivamente destinati a questo scopo in Veneto oltre 100 milioni di euro (il 4,2% del totale delle risorse stanziare), poco più di 20€ ad abitante: la cifra è lievemente al di sopra della media di macroarea, ma circa la metà di quella nazionale, che si attesta attorno ai 40€ procapite.

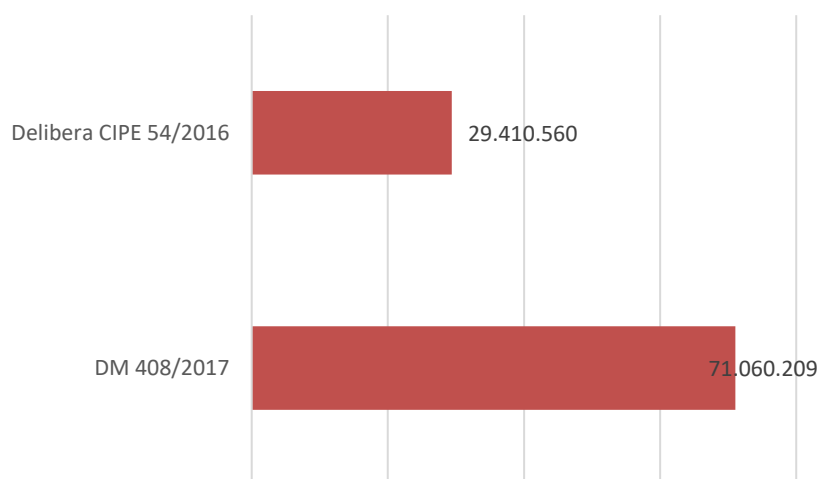
Tabella 9 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su ferro

| Territorio | Risorse derivate | Cofinanziamento | Risorse complessive | Risorse procapite | Risorse derivate/ totale risorse derivate |
|------------|------------------|-----------------|---------------------|-------------------|---|
| Veneto | 60.300.126 | 40.170.644 | 100.470.769 | 20,5 | 4,2% |
| 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.

Per quanto riguarda, invece, la ripartizione delle risorse per intervento, queste derivano prevalentemente dal DM 408/2017.

Figura 4 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su ferro



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

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 servizio TPL è organizzato in Veneto in **bacini coincidenti con le circoscrizioni provinciali**: la gestione attuale del **servizio TPL su gomma** è articolata in otto bacini corrispondenti alle sette province alle quali si aggiunge quello "speciale" di Venezia relativo alla navigazione. Per quanto concerne il **sistema ferroviario**, con il Protocollo d'intesa tra Regione Veneto, Ferrovie dello Stato spa ed il Ministero dei Trasporti sottoscritto nel 1998 è stato istituito il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (S.F.M.R.). Il servizio ferroviario è gestito da Trenitalia spa sull'intera rete ferroviaria ad eccezione delle tratte Verona-Rovigo, Rovigo-Chioggia e Mestre-Adria ove la gestione del servizio è in carico a Sistemi Territoriali spa.

2.2. Attori istituzionali e relative competenze

Il Settore del Trasporto Pubblico Locale nella Regione Veneto è disciplinato dalla **Legge Regionale 30 ottobre 1998, n. 25 "Disciplina ed organizzazione del trasporto pubblico locale"** e s.m.i..

I servizi di trasporto sono distinti (in relazione alle esigenze di mobilità da soddisfare) in ordinari, integrativi e sperimentali: i servizi ordinari rappresentano i servizi offerti alla generalità degli utenti a normali condizioni di trasporto; i servizi integrativi sono i servizi effettuati in zone a bassa densità abitativa, ovvero in territori a domanda debole, anche con l'utilizzazione di idonee tecnologie mentre i servizi sperimentali sono i servizi effettuati con sistemi innovativi di trasporto e con sistemi che introducono l'utilizzazione di tecnologie evolute, ovvero i servizi finalizzati all'accertamento delle caratteristiche del traffico o all'adeguamento delle modalità di esercizio (art. 3).

Inoltre, i servizi di trasporto pubblico locale sono a loro volta suddivisi (in relazione all'ambito territoriale di riferimento) in urbani, extraurbani ed interregionali. In particolare, sono servizi extraurbani quelli la cui attività si sviluppa interamente all'interno di una unità di rete, così come definita dall'articolo 19, interessando il territorio di più comuni nonché i servizi che collegano, in via principale, una stazione ferroviaria, uno scalo portuale o aeroportuale, anche se si svolgono interamente nell'ambito del territorio di un comune ovvero, infine, i servizi la cui attività interessa due o più unità di rete.

La competenza in materia è ripartita fra Regioni, Province e Città Metropolitana di Venezia e Comuni.

Le Province (e la Città Metropolitana di Venezia) sono titolari di funzioni proprie ed esercitano funzioni delegate dalla Regione (art. 8 L.R. 25/98). Sono delegate, invece, le funzioni che non richiedano l'esercizio unitario delle stesse a livello regionale.

Per quanto concerne, infine, i **Comuni**, essi sono titolari di funzioni proprie (art. 9 L.r. 25/98).

2.3. Il sistema di pianificazione e programmazione

Il sistema di pianificazione regionale del TPL è articolato in livelli verticali di competenza territoriale fra Regioni Province (e Città metropolitana) e Comuni nonché in livelli orizzontali per specificità del settore regolamentato.

Così alla Regione compete la predisposizione del **Piano Regionale dei Trasporti (PRT)** nonché del **Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale (PRTPL)**, del **Programma di investimenti** nonché (di concerto con gli altri enti) la **programmazione triennale dei servizi**.

Invece compete alle Amministrazioni provinciali (e Città metropolitana di Venezia) l'approvazione del **Piano di Bacino** ed ai Comuni quella del **Piano del trasporto pubblico urbano**.

Il PRT, soggetto alla procedura prevista dagli artt. 11 e 12 L.R. 25/98 (adozione alla GR ed approvazione al CR), è uno strumento di programmazione finalizzato alla previsione, indirizzo, coordinamento e monitoraggio delle diverse forme di mobilità relative a persone e merci che si svolgono sul territorio regionale e dei fabbisogni infrastrutturali delle diverse forme di mobilità, assicurando una rete di trasporto che privilegi l'integrazione tra le varie modalità e favorendo in particolare quelle a minore impatto sotto il profilo ambientale (art. 11 L.r. 25/98). **Il PRT vigente della Regione Veneto risale al 1990.**

Difatti il 2° PRT è stato (solo) adottato dalla Giunta Regionale con provvedimento n. 1671 del 5 luglio 2005, non è stato mai approvato dal Consiglio regionale. Tanto che con ulteriore Deliberazione n. 997 del 6 luglio 2018, la Giunta Regionale ha dato avvio ad un nuovo procedimento per la formazione del nuovo Piano Regionale dei Trasporti. In data 2 luglio 2019 è stato presentato il Documento preliminare del PRT 2020-2030, che verrà posto in consultazione.

La Regione redige altresì il **Piano regionale del trasporto pubblico locale** in coerenza con gli indirizzi del Piano regionale dei trasporti allo scopo di garantire un efficace uso delle risorse erogate per il trasporto pubblico locale e un'efficiente organizzazione dei relativi servizi.

La Regione, di concerto con le amministrazioni locali, è chiamata a definire inoltre il **programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale**.

Le amministrazioni provinciali (art. 15 l.r. 25/98) approvano, invece, i **Piani di bacino**.

Infine, le amministrazioni comunali approvano il **Piano urbano del traffico** (art. 16 L.r. 25/98), al fine di individuare le misure volte a migliorare l'efficienza del trasporto pubblico locale.

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)**³.

Atti e Documenti di Riferimento

- Legge Regionale 30 ottobre 1998, n. 25 del 1998, *Disciplina ed organizzazione del trasporto pubblico locale*
- Delib.G.R. 19/11/2013, n. 2048, Art. 3-bis del D.L. n. 138/2011 *“Definizione dei Bacini territoriali ottimali e omogenei del trasporto pubblico locale e direttive agli Enti affidanti per la costituzione dei relativi Enti di governo”*.
- DGR del 6 luglio 2018 n. 997 avvio del procedimento di formazione del nuovo Piano Regionale Dei Trasporti;
- Documento preliminare di Piano Regionale dei Trasporti 2020-2030;
- Piano Regionale vigente della Regione Veneto del 1990

3. Analisi delle caratteristiche dei gestori

L'analisi che segue classifica tutti i gestori rilevati per tipologia (gomma, ferro, per vie d'acqua)¹⁸, ambito di servizio (urbano, extraurbano) e una serie di parametri economici di riferimento, sulla base dei dati disponibili nella banca dati Aida-Bureau Van Dijk per l'anno 2017¹⁹. Segnatamente, si sono osservate:

- classe dimensionale²⁰;
- composizione azionaria;
- dimensioni economiche del settore.

Nella Regione sono stati individuati complessivamente 29 gestori²¹. Di questi, 17 svolgono esclusivamente servizio extraurbano, quattro quello urbano, otto entrambi i servizi. Oltre che da Trenitalia S.p.A., il servizio ferroviario è svolto da Sistemi Territoriali S.p.A. (unitamente ai servizi di navigazione fluviale) e da ATVO S.p.A. (assieme al TPL su gomma); altri due gestori operano più di un servizio; i restanti 24 gestori effettuano unicamente trasporto pubblico su gomma.

Tabella 10 - Ambito e tipologia di servizio

| Gestore | Settore di attività | |
|--|---------------------|-----------|
| | Ambito di servizio | Tipologia |
| Trenitalia S.p.A. | Extraurbano | Ferro |
| ACTV S.p.A. | Misto | Misto |
| Busitalia Veneto S.p.A. | Misto | Misto |
| Mobilità di Marca S.p.A. | Misto | Gomma |
| Società Vicentina Trasporti - SVT s.r.l. | Misto | Gomma |
| Sistemi Territoriali S.p.A. | Extraurbano | Misto |
| ATVO S.p.A. | Misto | Misto |
| Dolomiti Bus S.p.A. | Misto | Gomma |
| F.Ili Rigato s.r.l. | Urbano | Gomma |
| Servizi Ampezzo Unipersonale s.r.l. | Urbano | Gomma |
| Bristol Autoservizi s.r.l. | Misto | Gomma |

¹⁸ 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.

¹⁹ Per alcuni gestori, quest'ultimo gruppo di dati non è disponibile in Aida. Se ne trova segnalazione nelle relative tabelle.

²⁰ 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 |

²¹ Per quattro gestori, queste informazioni non sono risultate disponibili.

Tabella 10 - Ambito e tipologia di servizio

| Gestore | Settore di attività | |
|----------------------------------|---------------------|-----------|
| | Ambito di servizio | Tipologia |
| Barzi Service s.r.l. | Extraurbano | Gomma |
| Brusutti s.r.l. | Extraurbano | Gomma |
| Garbellini s.r.l. | Misto | Gomma |
| Zanconato s.r.l. | Extraurbano | Gomma |
| Pilotto viaggi s.r.l. | Extraurbano | Gomma |
| Autocorriere Caverzan - s.r.l. | Extraurbano | Gomma |
| Canil Service s.r.l. | Extraurbano | Gomma |
| Girardi International s.r.l. | Extraurbano | Gomma |
| Autoservizi Capozzo s.r.l. | Extraurbano | Gomma |
| Autoservizi Italo Bettini s.r.l. | Extraurbano | Gomma |
| Autoservizi Lorenzi s.r.l. | Extraurbano | Gomma |
| CONAM s.r.l. | Urbano | Gomma |
| Autoservizi Gobbo s.r.l. | Extraurbano | Gomma |
| Sbizzera s.r.l. | Extraurbano | Gomma |
| Autoservizi De Zen Michele | Urbano | Gomma |
| Bettini Bus s.a.s. | Extraurbano | Gomma |
| Tiengo Aldo s.n.c. | Extraurbano | Gomma |
| Viaggi Brenzan s.a.s. | Extraurbano | Gomma |

Fonte: nostre elaborazioni

Quanto alla classe dimensionale delle aziende attive, oltre a Trenitalia altre cinque hanno grandi dimensioni: si tratta, complessivamente, di quasi il 21% del totale; la porzione più rilevante del campione è tuttavia costituita dalle piccole imprese, che insieme alle micro costituiscono il 48,2% del totale. Cinque imprese su 29 (17,2%) sono di media dimensione.

Tabella 11 - Analisi per classe dimensionale

| Classe dimensionale | Valore assoluto | Percentuale |
|---------------------|-----------------|-------------|
| Grande | 6 | 20,7 |
| Media | 5 | 17,2 |
| Piccola | 13 | 44,8 |
| Micro | 1 | 3,4 |
| N.D. | 4 | 13,8 |
| TOTALE | 29 | 100 |

Fonte: nostre elaborazioni su dati AIDA.

Circa un quarto delle aziende di TPL attive in Veneto è ad azionariato completamente pubblico, e un ulteriore 6,9% a maggioranza pubblica; le aziende totalmente o prevalentemente private sono le più diffuse, rappresentando congiuntamente oltre il 55% del totale.

Tabella 12 - Analisi per composizione azionaria

| Composizione azionaria | Valore assoluto | Percentuale |
|------------------------|-----------------|-------------|
| Totalmente pubblica | 7 | 24,1 |
| Totalmente privata | 14 | 48,3 |
| Maggioranza pubblica | 2 | 6,9 |
| Maggioranza privata | 2 | 6,9 |
| N.D. | 4 | 13,8 |
| TOTALE | 29 | 100 |

Si osservano ora alcune voci di conto economico dei bilanci societari, per analizzare le dimensioni del mercato del trasporto pubblico locale in Veneto e confrontarle con la media nazionale.

I 24 gestori rilevati²² impiegano complessivamente 5.974 addetti, per un valore totale della produzione di oltre 569 milioni di euro. I costi totali della produzione ammontano invece a circa 553 milioni di euro, quelli del personale a poco più di 280 milioni.

Il trasporto pubblico veneto impiega poco più del 6% degli addetti del settore in Italia e il 4,7% dei gestori; per tutte le principali voci economiche, esso pesa fra il 5,8% e il 6,3% sul totale nazionale. Tre gestori sui 22 rilevati (il 13,6%, contro una media nazionale del 18,1%) sono in perdita. Il rapporto fra costo del personale e valore della produzione è qui più elevato che nel resto d'Italia, ammontando a quasi il 50%.

Tabella 13 - Alcune dimensioni economiche del settore²³

| Territorio | N. gestori rilevati | 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 |
|------------|---------------------|---------------|---|---------------------------------|--|---|--------------------|
| Veneto | 22 | 5.974 | 569.625 | 553.057 | 282.452 | 49,6% | 13,6% |
| Italia | 463 | 97.533 | 9.727.277 | 9.567.036 | 4.431.539 | 46,3% | 18,1% |

Fonte: elaborazioni su dati AIDA

²² Non sono inclusi i dati riferiti a Trenitalia S.p.A., poiché il gestore è presente in tutte le regioni. Come per composizione azionaria e classe dimensionale, inoltre, non sono disponibili i dati relativi a quattro gestori.

²³ I dati di bilancio sono a lordo di eventuali altre attività svolte dai gestori al di fuori del settore TPL.