Ufficio Stampa della Provincia autonoma di Trento
Piazza Dante 15, 38122 Trento
Tel. 0461 494614 - Fax 0461 494615
uff.stampa@provincia.tn.it

COMUNICATO n. 4049 del 28/12/2012

Complessivamente sono oltre 54 milioni di euro tra servizio extraurbano gomma e ferroviario della Trento Malè

TRASPORTO PUBBLICO EXTRAURBANO: IMPEGNATE LE RISORSE PER IL 2013

Impegnate dalla Giunta provinciale - su proposta dell'assessore competente Alberto Pacher - le risorse per il 2013 necessarie per consentire la gestione a pareggio della Trentino trasporti esercizio spa: a fronte di costi per oltre 63 milioni di euro annui, e di ricavi complessivi per 9 milioni di euro (di cui 7,5 di incassi dagli utenti), il contributo si attesta su 54,3 milioni di euro all'anno tra servizio extraurbano su gomma e servizio ferroviario della Trento Malè.

-

La proposta ha costituito anche l'occasione per il vicepresidente Pacher per tracciare un quadro complessivo sui servizi di trasporto locale.
Innanzitutto, il servizio di trasporto pubblico in provincia di Trento è disciplinato dalla legge provinciale 16 del 9 luglio 1993, e dalle successive modificazioni, che hanno ridisegnato in particolare la fisionomia dei soggetti preposti alla sua fornitura.
"Al fine di creare un assetto societario compatibile con le diverse modalità di affidamento del servizio di trasporto previste dalla legge provinciale 6 del 2004 - ha spiegato infatti Pacher - la Provincia e l'organo di rappresentanza dei Comuni, il Consiglio delle Autonomie, hanno dato attuazione al progetto di riorganizzazione della società concessionaria sino a quel momento, la Trentino trasporti, approvato all'inizio del 2008. Ne è scaturito un assetto societario funzionale allo scorporo dei 'beni essenziali' del trasporto pubblico, con la creazione di una "newco" a capitale interamente pubblico, la Trentino trasporti esercizio spa, partecipata interamente ed esclusivamente dai soci Provincia autonoma di Trento e Comuni aderenti."
Questa società si configura oggi pertanto come una in-house della Provincia e dei Comuni trentini, per l'esercizio del trasporto pubblico locale, ben distinta dal soggetto societario proprietario dell'infrastruttura., ovvero Trentino trasporti spa, nella nuova configurazione derivata dallo scorporo.
La spesa nel settore del trasporto pubblico in Trentino mostra nel periodo 2005-2011 il trend illustrato nelle tabelle che seguono, considerati anche gli oneri connessi alle nuove competenze assunte dalla Provincia a partire dal 2009 in materia di trasporto ferroviario regionale. Complessivamente le erogazioni pubbliche per i trasporti, comprensive degli oneri per il trasporto urbano finanziati nell'ambito dei trasferimenti sulla finanza locale (21,5 milioni di euro, cui si aggiungono risorse proprie dei Comuni per circa 2,5 milioni di euro per i servizi di linea ordinari e 1 milione di euro circa per i servizi di linea turistici stagionali) hanno raggiunto nel 2011 l'importo di circa 125 milioni di euro, con un'incidenza di circa il 4% rispetto al totale della spesa corrente provinciale (per un raffronto: il settore sanità ha un'incidenza di circa il 40% rispetto al totale della spesa corrente provinciale).

La predetta spesa comprende da un lato, gli oneri sostenuti dalla Provincia per il trasporto extraurbano su gomma e rotaia, e per il trasporto ferroviario regionale, nonché i trasferimenti garantiti agli enti locali dal bilancio provinciale per il trasporto urbano, ivi compresi fondi propri dei Comuni. Sono altresì ricompresi gli oneri per il servizio di trasporto degli alunni delle scuole materne, elementari e medie.

Con riferimento alla composizione della spesa sostenuta nel 2011, e che troverà conferma anche negli esercizi futuri, si rileva che circa il 40% di tale spesa è finalizzato al trasporto extraurbano, una percentuale

prossima al 24% è destinata alla copertura degli oneri per il trasporto ferroviario, un 18 % al finanziamento del trasporto urbano, 15 % al trasporto scolastico ed il resto a settori minori (il fondo trasporti del bilancio provinciale -che comprende i servizi extraurbani e ferroviari- nel 2011 aveva uno stanziamento per euro 100.664.000 e nel 2012 per euro 103.078.312 -differenza pari a 2,4 milioni, che corrispondono ad un incremento dello stanziamento 2012 su 2011 per quasi il 2,5%-).

Il trasporto urbano, come ha precisato l'assessore, comprende i trasporti nell'ambito dei comuni di Trento, Rovereto (attivato nel 2002), Pergine Valsugana (attivato nel 2008) e dell'area dell'Alto Garda (considerato urbano a partire dal 2008) erogati fino al 2008 da Trentino Trasporti S.p.A e a decorrere dal 1 gennaio 2009 da Trentino Trasporti Esercizio spa. Nell'ambito del trasporto urbano sono altresì ricompresi i trasporti a carattere turistico realizzati nei diversi comuni trentini. Al finanziamento del trasporto urbano provvedono gli enti locali competenti utilizzando i trasferimenti a tal fine disposti sulla finanza locale e risorse aggiuntive proprie.

I dati rilevati nel periodo 2005-2011 mostrano una crescita della spesa in termini reali (calcolata applicando agli importi effettivamente finanziati un indice di deflazione) ed un aumento del numero di passeggeri. Infatti la spesa è cresciuta del 37,5% nel periodo in questione con una variazione media annua del 5,6%. Nello stesso periodo, l'incremento del numero di passeggeri è stato del 30% e mediamente del 4,5% annuo, nello stesso periodo si è registrata una sostanziale invarianza del numero di chilometri finanziati. Il rapporto tra passeggeri e km oscilla tra 3,1 e 4.

I chilometri finanziati, peraltro, non corrispondono ai chilometri realmente percorsi (l'eccedenza, per circa 2,5 milioni di spesa complessivamente, viene assunta dai Comuni, quasi tutti dal Comune di Trento).

In termini assoluti, il finanziamento del trasporto urbano (compresi i servizi turistici) negli ultimi due anni, è stato il seguente:
- anno 2010: euro 22.096.786,91 (esente I.V.A.)
- anno 2011: euro 22.504.282,00 (esente I.V.A.).

Per quanto concerne le tariffe, fermo restando che la Provincia non ha competenza diretta (solo nell'ambito del Protocollo sulla finanza locale può cercare intese con i Comuni relative all'incremento delle entrate), si ricava dalle analisi che Trento è l'unica città ad avere ancora il biglietto fermo a 1 euro (altrove si ha 1,20 sino a 1,50 di Bolzano).

Il trasporto extraurbano comprende il trasporto effettuato attraverso gli autobus (trasporto su gomma) nonché trasporti realizzati con la Ferrovia Trento – Malè (trasporto su rotaia). Complessivamente la spesa in termini reali (calcolata applicando agli importi effettivamente finanziati un indice di deflazione) nel periodo 2005-2011 è aumentata del 6% con un incremento medio annuo dell'1%. Nello stesso periodo i passeggeri sono aumentati del 12,5% con una media annua del 2%, a fronte di una sostanziale invarianza dei chilometri percorsi.

Servizio extraurbano totale, gomma e ferro (spesa espressa in termini reali)

In termini assoluti, il finanziamento del servizio extraurbano totale (gomma e ferro) negli ultimi due anni, è stato il seguente:
- anno 2010: euro 49.901.849 (esente I.V.A.)
- anno 2011: euro 51.172.606 (esente I.V.A.).

I dati di dettaglio relativi alle due componenti, gomma e rotaia, evidenziano i seguenti andamenti: la prima registra un aumento dei chilometri (pari nel periodo 2005-2011 a 1,8%) e un incremento del numero di passeggeri (prossimo al 12% sull'intero periodo); anche la seconda mostra una crescita sia del numero di chilometri effettuati (+ 27% nel periodo 2005/2011) per effetto di una densificazione del reticolo di esercizio, che ha portato a circa 50 corse/giorno sulla tratta (più intensificate sino a Mezzolombardo e più diluite nella tratta a nord sino a Marilleva, al fine anche di uno sfruttamento ottimale degli elettrotreni acquisiti nel quinquennio stesso) che dei passeggeri trasportati (+18%). Tali andamenti sono colti dall'indicatore "passeggeri/km" che risulta complessivamente in lieve crescita per il servizio su gomma e per il servizio su rotaia.

"Una menzione particolare - ha poi sottolineato Pacher - merita il trasporto ferroviario su rete nazionale. In particolare ricordo che sulla Valsugana saremo operativi tra poche settimane".
Nell'ambito del trasporto ferroviario sono inclusi i trasporti realizzati sulla tratta della Valsugana in parte (10 dei 15 Minuetto in esercizio) con vetture di proprietà della Trentino Trasporti S.p.A. finanziate dalla Provincia, nonché quelli sulla tratta ferroviaria del Brennero, di competenza del territorio provinciale, attuati in convenzione con Trenitalia spa (ai 1.389.000 km/anno, precedentemente "statali", divenuti "provinciali" per effetto dell'accordo quadro sul subentro del 2006, la P.A.T. ha aggiunto nel tempo un ulteriore milione di km circa). I dati evidenziano quindi un andamento fortemente crescente sia in termini di chilometri percorsi sia del relativo contributo finanziario a carico del bilancio provinciale (espresso in termini reali, calcolata applicando agli importi effettivamente finanziati un indice di deflazione) in considerazione della progressiva attivazione/sostituzione della Provincia nella programmazione e nel finanziamento dei servizi ferroviari locali di cui alla norma di attuazione (D.P.R. 587/87 come integrato dal decreto 174/2001).
Relativamente al dato dei passeggeri si evidenzia come lo stesso sia calcolato secondo il metodo di misurazione in uso sui sistemi ferroviari che prevede la contabilizzazione dei soggetti realmente saliti sulla vettura e il riferimento al dato annuo (300 giornate) anziché il dato statistico come utilizzato per i passeggeri su gomma, ottenuto partendo dal numero di viaggi potenziali in relazione alla validità degli abbonamenti sottoscritti a cui si aggiungono i biglietti emessi.

Relativamente all'andamento dei passeggeri si segnala come il forte incremento del 2007 (da 1.261.000 a 3.108.000) deriva dall'introduzione del cadenzamento della Valsugana con un raddoppio dei passeggeri-giorno sulla medesima tratta, mentre l'incremento del 2008 trova giustificazione nel cadenzamento introdotto sulla linea del Brennero nel dicembre 2008.

In termini assoluti, il finanziamento a Trenitalia negli ultimi due anni, è stato il seguente:
- anno 2010: euro 30.003.905 (I.V.A. inclusa)
- anno 2011: euro 30.650.075. (I.V.A. inclusa).

Per il 2013, nonostante la riduzione delle risorse di parte corrente del bilancio consente di lasciare resta sostanzialmente inalterato il servizio sulla Brennero e Valsugana (rispettivamente 60 ea 42 corse giorno).

Il servizio di trasporto alunni è quello realizzato con l'attivazione di specifici servizi di trasporto attuati da soggetti aggiudicatari ad esito di gara europea (Consorzio Trentino Autonoleggiatori e Cooperative sociali) attraverso i quali viene peraltro garantito anche il trasporto scolastico individualizzato di soggetti disabili. Peraltro, laddove il servizio di trasporto di linea risulti "adeguato" alle specifiche esigenze del trasporto scolastico (ai sensi della deliberazione di disciplina della Giunta provinciale n. 1687/2011) gli alunni sono ammessi ai soli servizi di linea urbani ed extraurbani di Trentino trasporti esercizio spa. Si precisa quindi che i dati riportati in questa sezione afferiscono solo al trasporto specificatamente dedicato agli alunni, poiché l'utilizzo da parte degli alunni dei servizi di trasporto generico rientra nelle categorie già analizzate (extraurbano o urbano).

Trasporto alunni (spesa espressa in termini reali)

* esclusi i soggetti utilizzatori del trasporto individualizzato per disabili (circa 1.100 nell'a.s. 2010/2011)
Fonte: Servizio Trasporti pubblici PAT

In termini assoluti, il finanziamento dei servizi di trasporto dedicati agli alunni (comprensivo del finanziamento dei servizi individualizzati ai soggetti disabili) negli ultimi due anni scolastici, è stato il seguente:
- anno scolastico 2009/2010: euro 17.116.191,78 (I.V.A. inclusa)
- anno scolastico 2010/2011: euro 17.903.187,58 (I.V.A. inclusa).

Relativamente ai servizi forniti si rappresenta come sono stati raggiunti nel corso del periodo livelli di capillarità del servizio notevole (500 plessi serviti giornalmente).

Con riferimento all'aspetto più tecnico del servizio gestito da Trentino Trasporti esercizio S.p.A si rappresenta come, per il trasporto su gomma, i mezzi impiegati nel servizio extraurbano ed urbano siano rimasti sostanzialmente invariati in termini numerici dal 2005 al 2011 (rispettivamente 464 e 233).
Con riguardo all'età media del parco circolante va rilevato come nel 2011 l'età media degli automezzi

impiegati risulti pari a 8,89 anni nel trasporto extraurbano (diminuita rispetto all'età media di 10,17 nell'anno 2010) e a 8,97 anni nel trasporto urbano (lievemente incrementata rispetto all'età media di 8,93 nell'anno 2010).

L'età media 2013 si attesterà comunque sempre intorno ai 10 anni.

Da rilevazioni MITT (il sistema di bigliettazione elettronica e monitoraggio mezzi introdotto su tutto il territorio provinciale) del 13 ottobre 2008 emergeva che su 335 bus (su cui è stato aperto un turno), più 10 autobus per trasporti scolastici, il chilometraggio complessivo si attestava ad una media di circa 130 km/giorno di percorrenza; i 130 mezzi urbani, segnalavano per la medesima giornata una media di circa 160 km/giorno di percorrenza.

Il processo di svecchiamento del parco mezzi ha interessato anche il trasporto su ferro: per la tratta della Trento-Malè la dismissione di treni ultratrentennali nel 2005 e 2006 (14 nuovi elettrotreni) ha consentito una forte riduzione dell'età media dei mezzi impiegati, pari nel 2011 a 8 anni, mentre per la tratta della Valsugana si rammenta l'acquisto nel 2005 di 6 nuovi treni ed ulteriori 4 nel 2008 (Minuetto, spesa complessiva 40.000.000 di euro per i 10 complessi).

Un cenno, poi, l'Assessore lo ha dedicato al personale impiegato:

Trentino trasporti esercizio

Agli addetti di Trentino trasporti esercizio vanno aggiunti i 104 addetti (al 31.12.2011) di Trentino trasporti spa, e i circa 400 delle ditte aderenti al Consorzio Trentino Autonoleggiatori.

Un cenno poi al settore del noleggio.
Negli ultimi due anni si è progressivamente ridotta la presenza di Trentino trasporti esercizio nel settore, dimezzando il fatturato (2 mln circa) del passato in quanto, oltre a problemi connessi all'oggetto sociale esclusivo delle società in house, si creavano situazioni passibili di rappresentare non consentiti "sussidi incrociati" tra attività istituzionale e settori di mercato sottoposti alla concorrenza.

Con il 2013 si arriva alla dismissione totale, per lasciare al mercato degli operatori ed imprese private una quota di fatturato pari a circa 500.000 euro annui (che si aggiungono a 1,5 mln esternalizzati nel 2010/2011/2012).
Uno sguardo, infine, al sistema Mitt: Alla data del 30 settembre 2013 risultano in circolazione 188.886 smart card.
Per le smart card nominative è possibile effettuare una suddivisione per categoria di appartenenza:

TESSERE NOMINATIVE IN CIRCOLAZIONE (dato al 30/09/2012)

Categoria di Appartenenza
Numero di Smart Card

"Numeri tutt'altro che trascurabili - ha concluso il vicepresidente -che ci fanno dire che in questi anni si è lavorato molto ed anche con profitto in questo strategico settore del nostro territorio".
-

()