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. 1064 del 19/04/2013

21,5 milioni di finanziamento per il 2013

APPROVATI I CRITERI PER IL RIPARTO TRA I COMUNI DELLE RISORSE PER I SERVIZI DI LINEA URBANA

La Giunta provinciale ha approvato il riparto delle somme destinate al trasporto pubblico urbano nell'ambito del "fondo specifici servizi comunali" del protocollo d'intesa in materia di Finanza locale. Le somme stabilite per il 2013 d'intesa dalla Provincia e dal Consiglio delle Autonomie sono pari a 21,5 milioni di euro. Sono ripartite tra i comuni individuati come gestori di servizi urbani finanziabili sulla base di: servizi minimi finanziabili in base al numero di chilometri, percentuale di disavanzo base sulla scorta del grado di copertura costi/ricavi base, costo per chilometro.
I Comuni che attualmente ricevono finanziamenti sul fondo specifici servizi comunali sono: Trento (compresa la parte Funivia Trento-Sardagna); Rovereto (capofila del servizio Piano Area); Lavis (sia per la linea intracomunale, che per quota parte della linea 17); Arco (capofila del servizio dell'Alto Garda); Pergine; Albiano; Mezzocorona (per il servizio funiviario Monte-Mezzocorona).-

La differenza tra il trasferimento provinciale e la spesa sostenuta dai comuni, che si aggira sui 24 milioni di euro, è a carico degli stessi comuni stessi, che di anno in anno valutano in autonomia con quali modalità ottenere l'allineamento tra costi e risorse disponibili, dedicando al trasporti ulteriori risorse proprie o procedendo a razionalizzazione dei costi, o attraverso la razionalizzazione dei servizi o procedendo ad incremento le tariffe all'utenza.
Il provvedimento si inserisce in un contesto di congiuntura complessiva che costringe a scelte di razionalizzazione. Per esempio, assumendo a riferimento il comune di Trento, che ha deliberato, dal primo marzo scorso, l'aumento del biglietto di corsa semplice da 1 a 1,20 euro, ed introita meno di 5 milioni di euro annui a fronte di un costo di quasi 22 milioni di euro, è chiaro che il costo del trasporto pubblico locale e della relativa copertura della spesa non è risolvibile facendo ricorso esclusivamente alla leva tariffaria, considerato che nel contesto trentino i ricavi da utenza rappresentano una grandezza troppo modesta rispetto alla somma dei costi di produzione dei servizi. Nel servizio urbano di Trento, i ricavi coprono poco più del 20% della spesa. Nel restante servizio di trasporto pubblico locale provinciale, svolto da Trentino trasporti esercizio, la percentuale dei ricavi in rapporto alla spesa è ancora inferiore, pari ad un 12%, per un valore assoluto complessivo di 12,5 milioni di euro circa sui 95,5 di costi totali. Trento vede movimenti generati da 150.000 persone tra residenti e pendolari.
La periferia può quindi contare ordinariamente sui movimenti generati da non più di 350.000 abitanti, con una evidente mancanza di "massa critica" del trasporto pubblico locale trentino. Il trasporto urbano di Trento registra circa 1/3 dei circa 60 milioni di passeggeri annui totali del trasporto pubblico locale trentino.
Gli indirizzi normativi (DL 95/2012) volti all'incremento del grado di copertura delle spese per un 2 per cento annuo mal si conciliano con la traiettoria dei costi e dei ricavi del servizio urbano di Trento dal 2009 ad oggi, come si evince dalle tabelle che seguono:

Costi-Ricavi:
2009: costi 20.533 ricavi 4.233

2010: costi 21.155 ricavi 4.252
2011: costi 21.468 ricavi 4.409
2012: costi 22.099 ricavi 4.450
2013: costi 21.631 ricavi 4.800

Grado di copertura:
2009: 20%
2010: 20%
2011: 20%
2012: 20%
2013: 22%

L'ipotizzabile incremento del 2% nel quinquennio di riferimento risulta non compatibile con gli obiettivi del legislatore nazionale di incremento del rapporto suddetto in misura pari al 2% annuo. Soprattutto non si può non evidenziare che il Comune di Trento, per incrementare del suddetto 2% il grado di copertura del 2013 sul 2012 ha operato un incremento del 20% della tariffa di corsa semplice (400.000 euro massimi) e un taglio alle corse del 5% (300.000 km/bus in meno rispetto al totale annuo di 5.770.000 del 2012). Entrambe sono misure non proponibili in forma strutturale. La leva tariffaria, del resto, a meno che non sia utilizzata in termini socialmente impattanti, non costituisce un valido strumento per evitare un incremento delle risorse pubbliche (i contributi in carico alla fiscalità generale) per il settore. L'incremento delle risorse pubbliche può essere limitato andando nella direzione della riduzione possibile dei costi del servizio, promuovendo una gestione che incrementi la produttività ed i servizi a parità di personale, così da poter ridurre nel tempo il turn-over, a servizi invariati per l'utenza. -

()