

COMUNE DI PERGINE VALSUGANA
Provincia autonoma di Trento

RELAZIONE

PER L'ASSUNZIONE DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO URBANO SU GOMMA, TRAMITE AFFIDAMENTO IN HOUSE PROVIDING A TRENTINO TRASPORTI S.P.A. FINO AL 31 DICEMBRE 2034 ED APPROVAZIONE DELLA DISCIPLINA GENERALE PER LA GESTIONE DEL SERVIZIO

Novembre 2024

Il Dirigente

- Luca Paoli -

INDICE

- I. PREMESSA: L'ATTUALE AFFIDAMENTO E LE PROSPETTIVE
- II. I RISULTATI DELLA GESTIONE NEL CORSO DELL'ATTUALE AFFIDAMENTO
- III. PARAMETRI DI EFFICIENZA, EFFICACIA, PRODUTTIVITA'
- IV. LA QUALITÀ DEL SERVIZIO
- V. INTERVENTI INFRASTRUTTURALI
- VI. LA FUTURA GESTIONE DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO URBANO
- VII. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO PER LA SCELTA DELLA FORMA DI GESTIONE DEL SERVIZIO
- VIII. MODALITÀ DI AFFIDAMENTO PRESCELTA E RELATIVE MOTIVAZIONI
- IX. ASSETTO PROPRIETARIO E DI CONTROLLO DI TRENTINO TRASPORTI S.P.A. E RISPETTO DEI REQUISITI DI LEGGE PER LA CONFIGURAZIONE DEL MODELLO "IN HOUSE PROVIDING"
- X. CONCLUSIONI

I. PREMESSA: L'ATTUALE AFFIDAMENTO E LE PROSPETTIVE

Con deliberazione n. 33 del 31 luglio 2019 il Consiglio comunale di Pergine Valsugana ha approvato l'atto di indirizzo per la definizione del disciplinare del servizio, affidando a Trentino Trasporti S.p.A, ai sensi della legge provinciale 9 luglio 1993, n.16, la gestione diretta *in-house providing* del servizio di trasporto pubblico urbano su gomma per il periodo dal 01.07.2019 fino al 30.06.2024. Il disciplinare di servizio è stato approvato con deliberazione della Giunta comunale n. 115 del 10.09.2019 e successivamente sottoscritto il 19.09.2016 sub. n. 2016-33330/283/A.P.

Con deliberazione n. 16 di data 12 giugno 2024 il Consiglio comunale di Pergine Valsugana ha prorogato al 31 dicembre 2024 la convenzione per la gestione del servizio di trasporto pubblico urbano.

Con la medesima deliberazione il Consiglio comunale di Pergine Valsugana ha altresì prorogato al 31 dicembre 2024 il disciplinare di affidamento della gestione a Trentino Trasporti spa del servizio di trasporto pubblico locale urbano, approvato con deliberazione della Giunta comunale n. 115 dd. 10.09.2019, avvalendosi di quanto previsto dall'articolo 5, paragrafo 5, del regolamento (CE) n.1370/2007, per le motivazioni compiutamente indicate nella deliberazione in parola.

Trentino Trasporti S.p.A. - costituita ai sensi e per gli effetti dell'articolo 4 della legge provinciale 9 luglio 1993, n. 16 - è "società di sistema provinciale", ai sensi dell'art. 33 della L.P. 16 giugno 2006, n. 3, e rappresenta dunque lo strumento operativo comune al quale i soggetti del sistema (Provincia, Comuni, Comunità di Valle) possono affidare direttamente la gestione dei servizi di trasporto pubblico dei quali sono titolari.

In esito alla riorganizzazione societaria attuata dalla Provincia autonoma di Trento e portata a compimento nel 2018 con il varo del "Polo dei trasporti", in capo alla Società, oltre alla gestione dei trasporti pubblici urbani ed extraurbani su strada, all'esercizio di linee ferroviarie e impianti funiviari e all'erogazione di servizi aeroportuali per trasporto aereo turistico, è posta anche la gestione e l'implementazione del patrimonio indisponibile funzionale ai servizi di trasporto pubblico, in particolare le linee ferroviarie, il materiale rotabile automobilistico e ferroviario, gli immobili e le rimesse, i sistemi di info-mobilità, i parcheggi intermodali e gli impianti funiviari per il trasporto pubblico.

Come detto, l'affidamento del servizio di trasporto pubblico urbano in corso giunge a scadenza il 31 dicembre 2024 e dunque si rende necessaria una decisione del Consiglio comunale circa il prosieguo della gestione, operando una scelta tra le modalità di affidamento ammesse dalla normativa vigente.

Va ricordato al riguardo che negli ultimi anni la scadenza dell'affidamento è stata stabilita in modo da realizzare l'allineamento rispetto all'affidamento di servizi disposto dagli altri enti locali interessati nonché dalla Provincia autonoma di Trento, al fine di poter assumere congiuntamente una decisione sulla modalità di svolgimento del servizio pubblico in oggetto, nella convinzione che la sua gestione unitaria sull'intero bacino provinciale consenta di conseguire benefici in termini organizzativi, di servizio ed economici.

Con **Avviso di preinformazione** inviato dalla Provincia autonoma di Trento in data 29/6/2023 e pubblicato sulla GUCE, anche per conto dei Comuni di Trento, Rovereto (quale comune capofila del Piano d'area della Vallagarina), Arco, Pergine Valsugana e Lavis, è stata indicata l'intenzione delle Amministrazioni interessate di procedere, alla scadenza, con l'affidamento diretto ad un operatore interno ai sensi dell'art. 5 par. 2 del Regolamento (UE) n. 1370/2007 ossia di affidare nuovamente in house il servizio a Trentino Trasporti S.p.A. fino al 30 giugno 2034.

II. I RISULTATI DELLA GESTIONE NEL CORSO DELL'ATTUALE AFFIDAMENTO

Ai fini della conferma della scelta dell'affidamento in house del servizio, opzione indicata nell'Avviso di preinformazione, occorre anzitutto analizzare l'andamento della gestione da parte di Trentino Trasporti nel corso dell'attuale affidamento, incluso **negli esercizi sociali 2019-2023**.

Al riguardo è necessario premettere che l'affidamento in essere si è svolto nel corso di un periodo che, nella parte centrale, è stato contraddistinto prima dalla pandemia Covid-19 (2020-2021) e successivamente dalla spinta inflazionistica (2022), situazioni congiunturali sfavorevoli che hanno avuto inevitabili ripercussioni sia sul servizio svolto (lato domanda e lato offerta), sia sui costi sostenuti dall'azienda, il cui andamento dipende in gran parte da fattori esogeni alla gestione aziendale. Tale dinamica, peraltro, ha interessato tutte le aziende del settore, come evidenziato, tra gli altri, dallo studio ASSTRA - Intesa San Paolo del 2022.

GESTIONE E FORMAZIONE DEL PERSONALE INTERNO DI TRENTINO TRASPORTI

Trentino Trasporti spa ha costruito negli anni una propria struttura organizzativa in grado di soddisfare le mutevoli esigenze sia dell'utenza che della Società stessa in tutti i settori in cui opera, dal servizio di trasporto pubblico alla gestione dell'infrastruttura.

Fondamentale importanza ricopre l'alto livello di specializzazione e concentrazione del *know how* tecnico e gestionale, sviluppato in merito alla pianificazione, progettazione e realizzazione (o concessione in appalto) delle opere necessarie a garantire un sistema di trasporto pubblico efficiente, ma anche in merito alla manutenzione e gestione di tutte le infrastrutture collegate al trasporto pubblico locale sul territorio provinciale.

Nell'ambito della gestione del personale, merita evidenziare l'impegno che la Società pone all'ottimizzazione della gestione dei turni di lavoro ed al trasferimento automatico delle informazioni necessarie alla generazione delle buste paga, considerando anche le peculiarità proprie del trasporto pubblico e le caratteristiche che differenziano le tipologie di servizio svolto, sia esso urbano, extraurbano, delle officine o ferroviario. Tale sviluppo interno è reso possibile grazie all'adozione di soluzioni automatizzate che permettono di mantenere un'alta professionalità, ed hanno permesso all'azienda di adattarsi rapidamente ai cambiamenti richiesti.

IL SETTORE DELL'AUTOSERVIZIO

Tutti i servizi di linea svolti dalla Società, sia urbani che extraurbani, rispondono ad elevati standard di qualità sia per le caratteristiche del servizio (autobus, orari, organizzazione, etc.) sia per la sicurezza dello stesso. Anche i servizi che vengono prodotti tramite affidamento a vettori privati presentano i medesimi standard stabiliti nei capitolati di affidamento.

La complessa organizzazione con cui l'Azienda gestisce gli autisti e i mezzi, spesso le consente di surrogare i sub affidatari nei casi di imprevisto con interventi rapidi e risolutivi per il completamento del servizio.

Il comfort a bordo, dimensione importante dell'esperienza di viaggi del cliente, viene garantito sia da una dotazione moderna di mezzi, che discende dal costante rinnovo della flotta, sia attraverso una programmazione dei servizi adeguata (tempi di percorrenza consoni al percorso, autisti formati e professionali, assistenza a terra grazie alle biglietterie, etc.).

Un'organizzazione unica del trasporto consente di utilizzare al meglio le risorse necessarie per l'espletamento dei servizi sia per quanto riguarda i mezzi impiegati sia per quanto riguarda la gestione del personale viaggiante.

Gli autobus vengono impiegati per tipologia di servizio, necessità di carico e tenendo conto delle eventuali limitazioni presenti sulle strade percorse.

Tale flessibilità è ancora più evidente nella gestione del personale viaggiante. Disporre di un bacino di autisti di grandi dimensioni consente infatti di far fronte a quei periodi (solitamente i mesi invernali) dove maggiori sono le quote di assenza registrate. Inoltre, in questo periodo caratterizzato da difficoltà di trovare sul mercato del lavoro autisti disponibili, Trentino Trasporti è stata in grado di far fronte all'erogazione dei servizi grazie anche alla possibilità di spostare risorse da una zona ad un'altra.

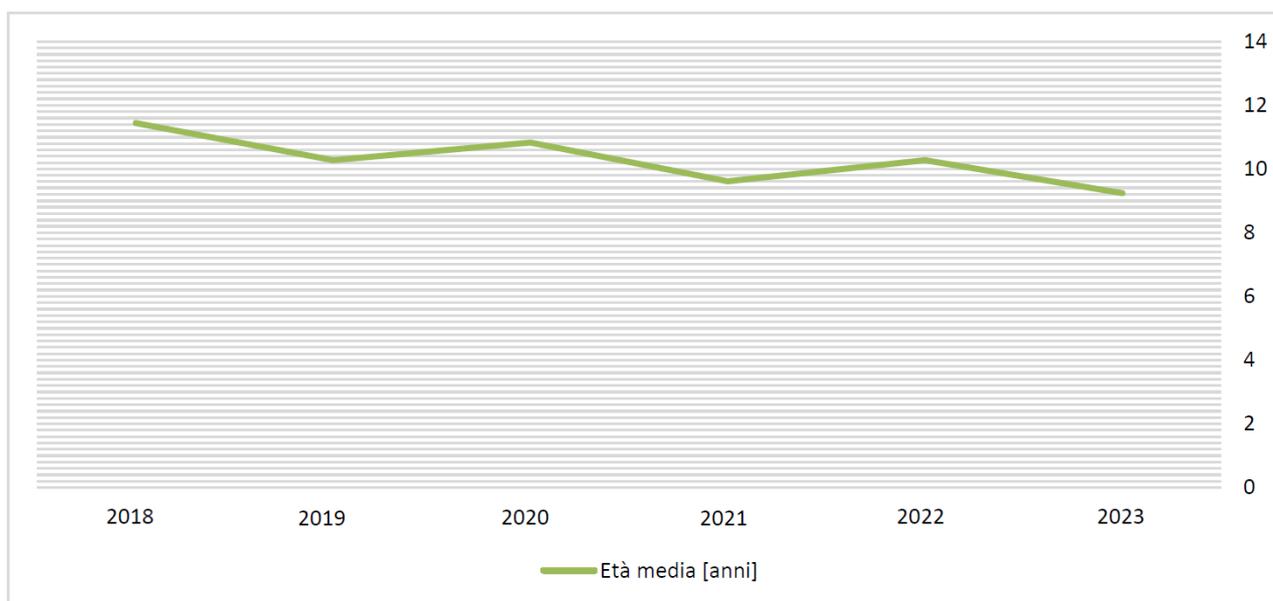
Per il servizio urbano viene curata principalmente l'ottimizzazione delle risorse umane e dei mezzi attraverso un programma di ottimizzazione, i turni di servizio vengono elaborati tenendo conto di specifiche regole di formazione e delle esigenze legate alla struttura del servizio. Inoltre in caso di necessità, la disponibilità di un numero di autisti elevato consente di far fronte a fabbisogni occasionali attraverso l'utilizzo di mancati o spostati riposi o in alternativa di individuare possibili soluzioni tramite gestione dello straordinario.

I VEICOLI IMPIEGATI NELL'ESERCIZIO: SCELTE GREEN E DI SICUREZZA

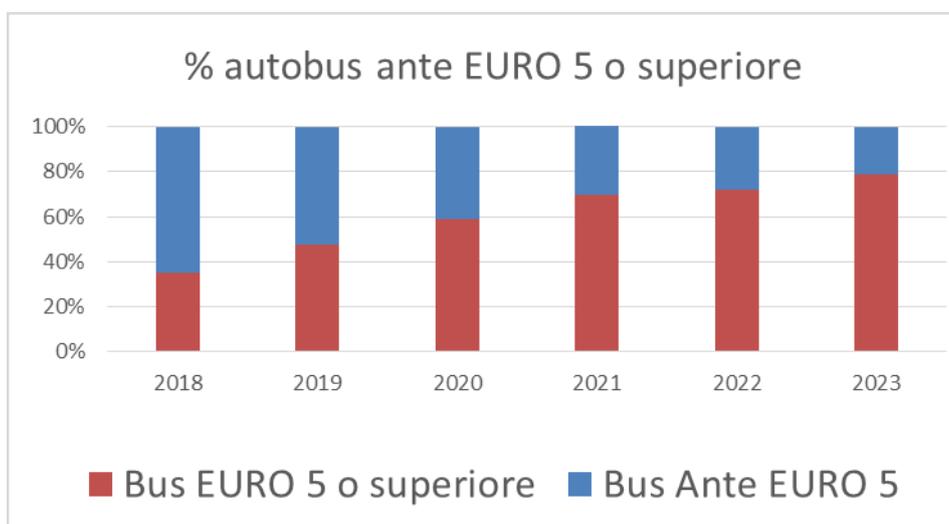
L'Azienda è costantemente impegnata nel miglioramento degli standard di sicurezza e ambientali dei propri veicoli. Nella gestione del suo parco mezzi persegue infatti non soltanto gli obiettivi di ottimizzazione delle risorse tipici di una società di settore, ma si mantiene allineata agli obiettivi strategici degli Enti soci in materia di evoluzione ambientale ed energetica dei rispettivi territori amministrati.

Questi obiettivi vengono perseguiti proponendo agli azionisti di riferimento le più moderne tecnologie al fine di ottenere sia il risparmio energetico, sia il contenimento delle emissioni aziendali.

Grazie agli acquisti effettuati, compatibilmente con i finanziamenti concessi e le procedure di evidenza pubblica, l'età media dei veicoli è scesa negli ultimi anni dagli 11,4 del 2018 ai 9,24 anni del 2023.



Le emissioni della flotta si sono notevolmente ridotte; ora la percentuale dei veicoli EURO 5 o superiore è pari al 79%; non ci sono in flotta veicoli EURO 0, EURO 1 o EURO 2.



Sono 92 gli autobus urbani a metano e 5 quelli extraurbani.

Gli autobus sono dotati dei più moderni standard di sicurezza ed in particolare il sistema di videosorveglianza TVCC (TV a circuito chiuso) di bordo è installato su tutti gli autobus urbani, e sul 34% di quelli extraurbani; tutti gli autobus urbani inoltre, sono dotati di rampa per carrozzelle/passeggini come da prescrizioni di legge; mentre il 16% degli autobus extraurbani è dotato di elevatore elettrico per carrozzelle disabili.

IL PARCO AUTOVEICOLI

L'impegno aziendale sull'evoluzione del parco mezzi si mantiene anche nella strategia di rinnovo della flotta di auto e furgoni necessari alle operazioni di supporto al servizio: controlleria, verifica, patrimonio, ambiente ed energia, etc.

Gli acquisti di autoveicoli rispettano i CAM (Criteri Ambientali Minimi) e recepiscono il Dlgs. 257/2016 e la Legge 160/2019 che obbligano le Pubbliche amministrazioni dell'elenco ISTAT a investire progressivamente sulle trazioni alternative. La transizione energetica, in coerenza con la Diagnosi Energetica e Ambientale, prevede dunque di investire progressivamente nel metano e nell'elettrico per la sede centrale, privilegiando i veicoli che percorrono più chilometri per ammortizzare i maggiori oneri di acquisto di queste tecnologie.

ATTIVITÀ' DI CONTROLLO E SVILUPPO DEL SISTEMA DI VENDITA DEL SERVIZIO TARIFFE E TITOLI DI VIAGGIO

Fin dalla partenza del sistema provinciale MITT (Mobilità Integrata Trasporti in Trentino) nel 2007, la Società ha sviluppato il sistema di vendita titoli di viaggio sia a bordo che a terra al fine di renderlo compatibile con il sistema tariffario in vigore, sviluppando tutta una serie di conoscenze specifiche del sistema di vendita MITT che hanno permesso negli anni successivi continui upgrade migliorandone le funzionalità e l'efficienza.

La Società ha sviluppato un'organizzazione interna che le consente di rispondere in tempi brevi alle diverse esigenze di modifiche tariffarie da parte dell'Ente concedente, e di proporre anche modifiche delle stesse sulle base di analisi puntuali dei dati del venduto.

Le attività di controllo e sviluppo svolte, sono le seguenti:

- a) elaborazione e sottoposizione all'approvazione dell'ente concedente di modifiche tariffarie per la fruizione del servizio di trasporto;
- b) la verifica della sostenibilità di eventuali ipotesi di riduzione o aumento delle tariffe (sulla base di valutazioni di natura politica) proposte dalla PAT stessa o da altri enti pubblici territoriali competenti;
- c) lo studio dell'impatto di tali modifiche sulla rete di vendita (dal punto di vista amministrativo e organizzativo) e sulle modalità di applicazione delle stesse al fine di garantirne la fruizione da parte dei clienti;
- d) la verifica della correttezza e la congruità anche dal punto di vista tecnico/informatico dei dati di vendita;
- e) la gestione del corretto funzionamento e delle modifiche del programma di emissione dei titoli di viaggio sia a terra che a bordo;
- f) l'organizzazione e lo sviluppo di tutta la rete di vendita sia dal punto di vista tecnico che amministrativo/fiscale. A tal fine stipula contratti annuali o pluriennali per la vendita dei biglietti urbani prestampati, o accordi stagionali con agenzie nelle zone turistiche che ne fanno richiesta per l'emissione di biglietti con palmari;
- g) la gestione di tutti gli incassi derivanti da bigliettazione a bordo a terra e con Mobile Ticketing e la corretta attribuzione dei ricavi ai diversi servizi gestiti da Trentino Trasporti (ferrovia, extraurbani, urbani etc.) definendone i criteri e le caratteristiche informatiche dei flussi dei dati;
- h) la gestione ed elaborazione dei dati di vendita di biglietti e abbonamenti emessi in ambito provinciale da biglietterie, Mobile Ticketing, validazioni di carte a scalare e card turistiche e ne suddivide i ricavi di competenza in base all'effettivo utilizzo.

Di seguito si riportano le principali novità del periodo 2019-2024 per le quali la Società si è attivata per far fronte alle nuove richieste:

- Ricarica carta scalare e rinnovo abbonamenti presso i tabaccai;
- Pago PA;
- Bonus Trasporti;
- Crew Card.

NUOVI METODI DI COMUNICAZIONE CON L'AZIENDA

Nel 2018 la Società ha rinnovato completamente il sito web adattandolo agli smartphone dato che sono lo strumento prevalente con cui viene visualizzato dall'utenza.

L'aggiornamento riguarda la riclassificazione degli avvisi all'utenza, in maniera tale che siano collegati alla singola corsa, in questo modo l'utenza stessa consultando gli orari di linea o di fermata, è avvertita da un segnale che su quel servizio sono presenti modifiche.

Sono stati inseriti anche dei banner animati per attirare l'attenzione in caso di variazioni dell'orario o chiusure; gli stessi banner sono stati messi all'asta con il contratto di gestione degli spazi pubblicitari.

Questi canali di comunicazione digitali tra la Società e l'utenza sono stati sviluppati dalla Società stessa grazie alla sua organizzazione interna, e permettono uno scambio di informazioni rapido ed efficiente, nonché l'implementazione di interfacce avanzate per la comunicazione dei dati e degli orari. Quanto sopra elencato permette di migliorare l'esperienza dell'utente finale perché facilita l'accesso ad informazioni precise e tempestive.

I social sono uno strumento che si è deciso di valorizzare e sfruttare per la comunicazione con l'utenza, si sono ristrutturati e riorganizzati per temi, *Facebook* e *Twitter* sono dedicati prevalentemente alla comunicazione all'utenza per gli avvisi inerenti al servizio, *Linkedin* più a quella istituzionale anche per comunicati inerenti gare d'appalto e selezioni di personale. Ora rappresentano il principale veicolo di comunicazione con la clientela grazie alla capacità di fidelizzazione instaurata con i quasi 9.000 follower.

Nel corso dell'anno 2019 è stato ristrutturato il processo e la procedura "Segnalazioni e Reclami" modificandolo adottando un software apposito; in questo modo il cliente appena manda la segnalazione riceve una conferma di presa in carico con emissione di un numero univoco (ticket). Questo permette di tracciare tutta la storia della segnalazione sia all'interno dei flussi aziendali che nei confronti del cliente stesso.

Nel corso degli anni 2020-2023 si è visto un notevole aumento delle segnalazioni, segnalazioni che non sono tutte sono reclami, ma anche richieste di informazioni, suggerimenti e persino encomi al personale.

Nel 2020 il diffondersi della pandemia CoViD-19 è stato molto impattante; la Società è stata impegnata nel redigere gli avvisi quali per esempio il decalogo relativo ai corretti comportamenti legati alla pandemia oppure nel produrre video esplicativi del processo di sanificazione dei veicoli.

Sempre nello stesso periodo è stato ampliato l'orario Call Center fino alle 22:00 nei giorni feriali e fino alle 20:00 nei giorni festivi e si è anche introdotta la lingua inglese che soprattutto d'estate, raccoglie le richieste dei turisti.

CERTIFICAZIONI

Di seguito si riportano le certificazioni ottenute dalla Società a dimostrazione del costante impegno adottato per il rispetto dei contratti di concessione del servizio e per garantire la soddisfazione delle esigenze e delle aspettative degli utenti e delle altre parti interessate, ma anche per garantire la qualità del servizio, il benessere e la salute e sicurezza delle persone, la sicurezza dell'esercizio e delle infrastrutture ed il rispetto per l'ambiente.

Per quanto di nostro interesse troveranno approfondimento solo le certificazioni che hanno una diretta attinenza con il trasporto pubblico urbano:

- Sistema di gestione per la Qualità, l'Ambiente e la Salute e Sicurezza. Ogni anno l'Ente di certificazione accreditato DNV Srl svolge gli audit sui Sistemi di Gestione per la qualità e l'ambiente, e la Società ottenendo sempre esito positivo, conferma la validità dei certificati di conformità alle norme ISO 9001:2015 (qualità) la cui scadenza è ora fissata a novembre 2026 e ISO 14001:2015 (ambiente) la cui scadenza è ora fissata ad ottobre 2026, così come il certificato di conformità alla norma ISO 45001:2018 che risulta valido fino all'anno 2025. La "Dichiarazione Ambientale" aggiornata con dati validi al primo semestre 2022 è stata convalidata.
- ISO 27001. Nel corso del 2023 si è completato con successo il percorso che ha portato all'ottenimento della certificazione ISO 27001, standard di riferimento internazionale per la gestione della sicurezza delle informazioni. Questo risultato sottolinea l'impegno nella protezione dei dati aziendali e rafforza la posizione della Società in termini di affidabilità e sicurezza.
- Family Audit. Il Certificato Family Audit Executive è una certificazione rilasciata ad aziende pubbliche e private al termine di un periodo triennale in cui si è lavorato alla realizzazione di un "piano aziendale" ispirato alla crescita culturale della Società e soprattutto alla volontà di trovare soluzioni per migliorare la conciliazione tra i tempi di vita e di lavoro dei dipendenti favorendo il benessere lavorativo. Nel corso del 2022, grazie alla collaborazione con l'Agenzia per la coesione

sociale, è stato inoltre stipulato l'accordo volontario d'area ex art. 34 LP n. 1/2011 finalizzato alla costituzione del Distretto Family Audit Mobility con Autostrada del Brennero S.p.A. e Interbrennero S.p.A.. Trentino Trasporti ha ottenuto dalla Provincia Autonoma di Trento il certificato Family Audit Executive nel 2020 che attesta l'attuazione delle misure del Piano Aziendale. Il Distretto Family Audit, come previsto dalle Linee guida approvate dalla Giunta provinciale con deliberazione n. 2082 del 24 novembre 2016, *“(...) favorisce l'istituzione, il mantenimento e la diffusione di servizi interaziendali di prossimità, in un contesto di welfare territoriale, per promuovere il benessere degli occupati di tutte le organizzazioni coinvolte.”* L'obiettivo infatti, è quello di realizzare un percorso di rafforzamento del sistema dei servizi e delle iniziative per la famiglia con la conseguente certificazione territoriale familiare, al fine di accrescere il livello di welfare aziendale e favorire un incremento della soddisfazione e della produttività dei/delle lavoratori/trici, nonché favorire, tramite il rafforzamento del sistema dei servizi e delle iniziative per la famiglia, l'attrattività territoriale, sostenendo lo sviluppo locale con il coinvolgimento di tutte le organizzazioni interessate. Trentino Trasporti nel 2023 ha scelto di attivare il processo di consolidamento della Certificazione Family audit.

- Certificazione EMAS. EMAS è uno strumento volontario creato dalla Comunità europea al quale possono aderire volontariamente le organizzazioni (aziende, enti pubblici, ecc.) per valutare e migliorare le proprie prestazioni ambientali e fornire al pubblico e ad altri soggetti interessati informazioni sulla propria gestione ambientale. Esso rientra tra gli strumenti volontari attivati nell'ambito del V Programma d'azione della UE a favore dell'ambiente. Scopo prioritario dell'EMAS è contribuire alla realizzazione di uno sviluppo economico sostenibile, ponendo in rilievo il ruolo e le responsabilità delle imprese. Il Consiglio di Amministrazione, nella seduta del 3 settembre 2020, ha stabilito l'adesione volontaria di Trentino Trasporti S.p.A. al sistema comunitario di eco-gestione e audit EMAS (Eco Management and Audit Scheme) e di richiedere la relativa “registrazione EMAS” a ISPRA (Ente pubblico vigilato dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio). L'iter di registrazione, al quale ha partecipato anche l'Agenzia Provinciale per la Protezione dell'Ambiente (APPA), si è concluso nel mese di febbraio 2021 con la registrazione EMAS n. IT-002052 di Trentino Trasporti S.p.A. Nell'ambito della Fiera ECOMONDO 2021 di Rimini, che si è tenuta il 28 ottobre 2021, la Società è stata insignita del Premio EMAS UE 2021 per la categoria “Dichiarazione ambientale comunicativamente più efficace” e per la categoria “Iniziativa di uso del Logo EMAS”. La Dichiarazione Ambientale EMAS, aggiornata con dati validi al primo semestre 2023, è stata convalidata e sarà valida per il prossimo triennio, fino a novembre 2026.
- Rating. La Società è costantemente oggetto di analisi di rating da parte di “Fitch Ratings”, la quale a seguito della riunione di data 15 novembre 2023 del comitato della stessa, ha deciso di confermare i rating di Trentino Trasporti. Il Rating di Lungo Termine (LT IDR) di Trentino Trasporti rimane quindi confermato a ‘A-’ con prospettive Stabili e il Rating di breve termine a “F1”.

Trentino Trasporti è dotata inoltre di certificazioni specifiche attinente l'esercizio ferroviario.

COSTI E RICAVI

Per quanto riguarda i costi della produzione si ritiene opportuno proporre quale primo dato economico quello del costo del personale, in considerazione della forte incidenza di questo fattore produttivo sul totale dei costi di produzione (nel 2023 pari al 54,89%), in relazione alla consistenza

dell'organico aziendale.

PERSONALE (valori medi)	DIRIGENTI	IMPIEGATI	VIAGGIANTE	OPERAI/AUSILIARI	TOTALE
2019	3,5	190,2	929,8	184,8	1.308,3
2020	3,6	199,1	923,5	182,3	1.308,4
2021	3,5	204,2	926,8	177,9	1.312,4
2022	3,5	204,3	927,1	175,8	1.310,7
2023	4,0	203,0	908,8	172,6	1.288,4

Tab.1_Consistenza dell'organico aziendale

COSTI DEL PERSONALE	SALARI E STIPENDI	ONERI SOCIALI	TRATTAMENTO FINE RAPPORTO	TRATTAMENTO DI QUIESCENZA E SIMILI	ALTRI COSTI	TOTALE
2019	€ 46.273.504	€ 13.828.037	€ 3.195.441	€ 624.544	€ 47.813	€ 63.969.339
2020	€ 41.561.800	€ 12.147.375	€ 3.103.096	€ 635.829	€ 163.648	€ 57.611.748
2021	€ 45.192.183	€ 13.489.853	€ 3.342.283	€ 690.273	€ 27.673	€ 62.742.265
2022	€ 45.983.269	€ 13.676.169	€ 3.786.735	€ 737.303	€ 463.139	€ 64.646.615
2023	€ 48.229.182	€ 14.768.959	€ 3.438.125	€ 747.472	€ 16.324	€ 67.200.062

Tab.2_Costi del personale

L'aumento complessivo del costo del personale nel periodo considerato è del **5%**.

Tuttavia, se si analizza il costo del personale al netto di alcune voci quali il rinnovo della contrattazione collettiva di primo e secondo livello, il riconoscimento anche per i giorni di ferie godute della retribuzione ordinaria delle giornate di lavoro effettivo, il supporto finanziario per il caro bollette, il riconoscimento dell'anzianità di servizio pregressa, l'accantonamento per i 24 minuti di "agente unico" e la riduzione dell'anzianità media dal 2019 al 2023, emerge una dinamica di **relativa stabilità** nel periodo considerato, con un dato complessivo di variazione di -1,3%, a fronte di un calo della consistenza dell'organico medio del 1,5%.

Si evidenzia come la Società - come evidenziato dalla stessa - si trova a fronteggiare le difficoltà legate al reclutamento del personale abilitato alla guida dei mezzi adibiti al trasporto pubblico di persone.

Si tratta di difficoltà diffuse e trasversali, che incidono in modo ormai strutturale sull'attività di tutte le aziende italiane che esercitano il servizio di TPL, con segnali allarmanti di accentuazione progressiva. La Società ha evidenziato come la rarefazione della disponibilità di mano d'opera si avverta nonostante la Società stessa stia ampliando l'area di possibile reperimento dall'ambito locale / regionale verso l'ambito nazionale e oltre: si rileva infatti assenza di interesse a intraprendere la professione di conducente di autobus persino in stati dell'est Europa e del nord Africa, che pure, in tempi recenti, avevano fornito gran parte delle ultime leve.

Passando ad esaminare gli **altri costi della produzione**, la voce delle **materie prime** durante il periodo considerato mostra variazioni significative:

2019	2020	var 20/19	2021	var 21/20	2022	var 22/21	2023	var 23/22
€ 16.323.712	€ 13.325.859	- 18,4%	€ 15.938.372	+ 19,6%	€ 21.435.129	+ 34,5%	€ 19.155.798	- 10,6%

Tab.3_costi per materie prime

Sulla dinamica, caratterizzata da un **aumento complessivo nel periodo del 17,3%**, è evidente l'incidenza negativa prima della pandemia Covid-19 che ha imposto, tra l'altro, l'acquisto di specifici presidi sanitari e successivamente della spinta inflazionistica.

Analizzando partitamente i costi per materie prime, si vede come la voce "**carburanti**", componente esogena, nella quale l'andamento dei prezzi sfugge quasi totalmente al controllo aziendale, risenta delle dinamiche del mercato evidenziando un aumento complessivo del 21,7% nel periodo considerato, a fronte di una sostanziale invarianza dei consumi.

Per quanto riguarda gli **altri beni** come pezzi di ricambio, pneumatici, antigelo, prodotti chimici per officina, vestiario, materiale di consumo e minuteria, su cui invece l'azienda ha potuto attuare azioni di razionalizzazione, si registra nel periodo considerato un aumento contenuto al 1,1%.

Per quanto riguarda i **costi per servizi**, relativi al servizio urbano di Pergine Valsugana, l'aumento registrato nel periodo 2019-2023 è del 1,87%.

I costi del servizio urbano di Pergine Valsugana, per il periodo 2019-2023, sono riportati nella seguente tabella:

	2019	2020	var % 20/19	2021	var % 21/20	2022	var % 22/21	2023	var % 23/22
COSTI DEL SERVIZIO URBANO DI PERGINE VALSUGANA	€ 407.118,06	€ 366.022,03	-10,09	€ 404.113,58	10,41	€ 435.137,36	7,67	€ 414.732,73	-4,69

Tab.4 _costi del servizio al netto dell'IVA

Sul fronte delle **entrate**, i **ricavi della gestione** derivanti dalle **entrate tariffarie** del servizio urbano su gomma, sono quelli di seguito indicati:

	2019	2020	var % 20/19	2021	var % 21/20	2022	var % 22/21	2023	var % 23/22
ENTRATE DA TARIFFA SERVIZIO URBANO DI PERGINE VALSUGANA	€ 19.966,38	€ 13.830,49	-30,73	€ 17.423,01	25,97	€ 20.926,76	20,11	€ 21.048,38	0,58

Tab.5 _entrate da tariffa

Dopo il calo del 2020 dovuto all'emergenza sanitaria, si può notare un costante incremento delle entrate da tariffa.

La Società ha proseguito negli anni con la lotta all'evasione tariffaria come previsto dall'art.4 del disciplinare in essere. I dati riportati in tabella mostrano un incremento costante delle entrate, dato nel complesso reso ancora più significativo in considerazione del fatto che le tariffe, determinate dal Comune nell'ambito degli indirizzi generali deliberati dalla Provincia autonoma di Trento, negli ultimi anni sono rimaste invariate.

La percentuale di copertura dei costi con le entrate tariffarie si è mantenuta, durante l'affidamento, pressoché costante:

ESERCIZIO	2019	2020	2021	2022	2023
percentuale di copertura dei costi del servizio urbano derivante dalla bigliettazione	4,90%	3,77%	4,31%	4,80%	5,07%

Tab.6_Percentuale di copertura dei costi del servizio urbano derivante dalla bigliettazione

Si riporta di seguito, una tabella di sintesi dei costi e degli introiti relativi al servizio urbano, relativi al periodo 2019-2023:

	2019	2020	2021	2022	2023
A) COSTO DEL SERVIZIO					
TT con mezzi propri	€ 236.793,09	€ 194.947,96	€ 232.651,64	€ 251.904,24	€ 226.898,53
Con mezzi di terzi	€ 165.211,97	€ 165.920,20	€ 166.333,94	€ 178.027,94	€ 182.405,20
<i>Costo esercizio parziale</i>	€ 402.005,06	€ 360.868,16	€ 398.985,58	€ 429.932,18	€ 409.303,73
<i>Costo gestione infrastruttura</i>	€ 5.113,00	€ 5.153,87	€ 5.128,00	€ 5.205,18	€ 5.429,00
Totale costo esercizio	€ 407.118,06	€ 366.022,03	€ 404.113,58	€ 435.137,36	€ 414.732,73
B) INTROITI DEL SERVIZIO					
Introiti tariffari	€ 19.966,38	€ 13.830,49	€ 17.423,01	€ 20.926,76	€ 21.048,38
altri proventi	€ 349,20	€ 1.452,45	€ 1.852,18	€ 2.350,24	€ 2.296,30
rimborso accisa su gasolio e altri contributi	€ 5.130,46	€ 5.801,85	€ 4.491,35	€ 1.211,11	€ 5.673,43
<i>contributi fondo mancati ricavi e rincaro carburanti</i>		€ 63.167,71	€ 1.192,13	€ 6.690,24	€ 3.485,74
<i>saldo altre partite di conto economico</i>	€ 59,02	€ 283,37	€ 526,91,04	€ 1.269,83	€ 1.749,88
Totale introiti	€ 25.505,06	€ 21.368,16	€ 25.485,58	€ 32.448,18	€ 34.253,73

C) TRASFERIMENTI PAT E RIMBORSO COMUNE DI TENNA					
<i>Rimborso quota comune di Tenna</i>	€ 2.455,80	€ 2.494,00	€ 2.479,54	€ 2.382,03	€ 2.509,23
<i>Trasferimenti PAT</i>	€ 329.886,08	€ 346.650,59	€ 326.437,26	€ 389.638,10	€ 350.660,74
D) DISAVANZO A CARICO DEL COMUNE (al lordo dell'IVA)					
	€ 49.271,12	€ - 4.490,72	€ 49.711,20	€ 50.417,45	€ 64.814,03

Tab. 8_ riepilogo costi e ricavi

DATI DIMENSIONALI

Si forniscono di seguito alcuni dati relativi alla consistenza del servizio reso dalla Società, con riferimento in particolare alle percorrenze ed al numero dei passeggeri, nonché al parco mezzi utilizzati per il servizio.

Il servizio urbano di Pergine Valsugana risulta caratterizzato da un servizio capillare, diffuso, con 7 linee urbane.

❖ Percorrenze

Per quanto riguarda il servizio urbano di Pergine Valsugana il 2023 vi è un andamento costante.

La contrazione delle percorrenze è ascrivibile alla grande difficoltà di reclutamento del personale. Tale difficoltà, combinata con la necessità di garantire la copertura dei livelli di servizio soprattutto nel periodo scolastico, ha determinato una rilevante pressione sugli organici in forza alla Società, limitando fortemente la concessione di ferie durante il periodo scolastico, stante anche la quota di permessi fruibili a vario titolo dai lavoratori afferenti alla dimensione della conciliazione vita-lavoro (congedi parentali, assenze ex L.104/1992, etc.) che ha ridotto i giorni di presenza medi annuali del singolo autista di Trentino trasporti da 235 giornate medie nel 2019 a 227 nel 2022.

Al fine duplice di consentire il recupero psico-fisico da parte dei lavoratori con la fruizione da parte degli stessi di almeno due settimane consecutive di ferie nel periodo estivo ma anche di non aggravare i costi aziendali e conseguentemente degli Enti affidanti a causa dell'accumulo di ferie non fruite da parte del personale, stante l'impossibilità di ampliare l'organico in funzione di un piano di smaltimento ferie a causa della predetta criticità di reclutamento, la Società si è vista costretta ad elaborare un modello di esercizio (estate 2023) sensibilmente ridotto, ma che garantisse comunque un servizio commisurato alla domanda (considerato il calo del periodo estivo).

Nella tabella sotto riportata si porta a d evidenza il totale dei km percorsi su Pergine Valsugana suddivisi tra mezzi propri e vettori privati.

Bus*km	2019	2020	2021	2022	2023
	162.29,90	133.218,10	167.230,10	166.570,10	166.773,60
<i>Totale km effettuati con mezzi TT</i>	69.258	56.054	69.402	68.983	68.881
<i>Totale km con vettori privati</i>	93.032,90	77.164,10	97.828,10	97.587,10	97.891,60

Tab.10_Percorrenze Servizio Urbano Pergine Valsugana in Km

❖ **Passeggeri**

Per quanto riguarda il numero di passeggeri del **servizio urbano di Pergine Valsugana** registrati nel periodo considerato, l'andamento è stato il seguente:

2019	2020	2021	2022	2023
346.948	152.657	194.510	217.237	226.330

Tab.11_Servizio urbano gomma

Dopo il forte calo del 2020 dovuto all'emergenza sanitaria da Covid-19, negli anni successivi si nota una **ripresa** del numero di utenti, senza peraltro un ritorno ai livelli pre-pandemici, a causa della disaffezione all'utilizzo dei mezzi di trasporto collettivo che è in parte rimasta.

❖ **Parco mezzi**

Nel corso del 2023 sono stati immatricolati n. 25 autobus urbani con alimentazione a metano (CNG) e n.22 extraurbani, di cui 17 alimentati a gasolio e 5 con alimentazione a metano, cui si aggiunge l'acquisto di 1 autobus usato da 9m alimentato a gasolio classe emissioni Euro 6.

Pertanto il dato aggiornato al 31/12/2023 restituisce la seguente composizione del parco mezzi della Società:

	in contingente	extra contingente	totale
extraurbano	476	2	478
urbano	213	2	215
totale	689	4	693

Tab.12_parco mezzi

Avuto riguardo al tipo di alimentazione/classe emissioni la situazione aggiornata al 31/12/2023 è la seguente:

	diesel euro 3	metano euro 3	diesel euro 4	diesel euro 5	diesel euro 5 EEV	diesel euro 6	metano euro 6
extraurbano	15,5%	-	1,3%	11,5%	22,1%	48,5%	1,1%
urbano	5,6%	14,1%	-	1,4%	26,3%	23,5%	29,1%

Tab.13_motorizzazioni

I nuovi acquisti confermano l'impegno costante all'ammodernamento del parco mezzi con l'obiettivo del miglioramento degli standard di sicurezza e ambientali.

A fine 2023 l'anzianità media degli autobus del contingente si attesta sui seguenti valori:

descrizione	unità	anzianità media (anni)
veicoli urbani	213	9,38
veicoli extraurbani	476	9,52

totale	689	9,48
--------	-----	------

Tab.14_anzianità media dei mezzi

Tale valore risulta essere migliorativo rispetto al dato 2018 riportato nella precedente Relazione di affidamento, in cui si evidenziava una età media degli autobus urbani pari a 11,94 anni.

* * *

Per concludere l'analisi economica della gestione durante l'attuale affidamento, si ritiene opportuno fornire un quadro delle principali voci di bilancio relative a Trentino Trasporti S.p.A. relativo agli esercizi 2019-2023:

❖ Stato Patrimoniale riclassificato con metodo finanziario/ATTIVO

ATTIVO	2019	%	2020	%	2021	%	2022	%	2023	%
Attivo Immobilizzato	€ 62.849.154	28,94	€ 64.768.132	26,81	€ 61.203.580	25,89	€ 56.888.748	25,17	€ 42.129.161	19,78
Magazzino	€ 4.200.196	1,93	€ 4.387.818	1,82	€ 4.350.748	1,84	€ 4.991.217	2,21	€ 5.165.329	2,43
Attivo a breve termine	€ 72.529.698	33,39	€ 122.894.570	50,88	€ 110.586.317	46,79	€ 111.425.496	49,30	€ 111.350.670	52,28
Attivo a lungo termine	€ 77.627.252	35,74	€ 49.492.741	20,49	€ 60.217.078	25,48	€ 52.717.270	23,32	€ 54.352.466	25,52
TOTALE ATTIVO	€ 217.206.300	100,00	€ 241.543.261	100,00	€ 236.357.723	100,00	€ 226.022.731	100,00	€ 212.997.626	100,00

Tab.15_ Stato Patrimoniale riclassificato con metodo finanziario/ATTIVO

❖ Stato Patrimoniale riclassificato con metodo finanziario/PASSIVO

PASSIVO	2019	%	2020	%	2021	%	2022	%	2023	%
Passività a breve termine	€ 29.550.549	13,60	€ 34.922.076	14,46	€ 38.162.680	16,15	€ 41.807.047	18,50	€ 37.354.630	17,54
Passività a medio lungo termine	€ 115.594.919	53,22	€ 134.551.917	55,71	€ 126.116.754	53,36	€ 112.128.244	49,61	€ 103.546.091	48,61
TOTALE DEBITI VERSO TERZI	€ 145.145.468	66,82	€ 169.473.993	70,16	€ 164.279.434	69,50	€ 153.935.291	68,11	€ 140.900.721	66,15
PATRIMONIO NETTO	€ 72.060.832	33,18	€ 72.069.268	29,84	€ 72.078.289	30,50	€ 72.087.440	31,89	€ 72.096.905	33,85
TOTALE PASSIVO	€ 217.206.300	100,00	€ 241.543.261	100,00	€ 236.357.723	100,00	€ 226.022.731	100,00	€ 212.997.626	100,00

Tab.16_ Stato Patrimoniale riclassificato con metodo finanziario/PASSIVO

❖ Conto economico riclassificato a valore aggiunto

	2019	%	2020	%	2021	%	2022	%	2023	%
Valore della produzione	€ 111.989.276	100,00	€ 100.564.062	100,00	€ 111.407.481	100,00	€ 121.434.191	100,00	€ 122.068.054	100,00
Valore aggiunto	€ 67.960.552	60,7	€ 59.802.596	59,5	€ 65.040.503	58,4	€ 67.439.225	55,5	€ 68.814.182	56,4
Margine operativo lordo	€ 3.991.213	3,6	€ 2.190.848	2,2	€ 2.298.238	2,1	€ 2.792.610	2,3	€ 1.614.120	1,3

Margine operativo netto (risultato operativo)	€ 704.678	0,6	-€ 599.349	-0,6	€ 21.274	0,0	€ 565.238	0,5	-€ 358.158	-0,3
Risultato ante imposte	€ 481.822	0,4	€ 46.276	0,0	€ 21.571	0,0	€ 604.452	0,5	€ 97.556	0,1
Risultato d'esercizio	€ 6.669	0,0	€ 8.437	0,0	€ 9.023	0,0	€ 9.151	0,0	€ 9.464	0,0

Tab. 17_Conto economico riclassificato a valore aggiunto

Come si può notare la Società ha sempre chiuso i bilanci in utile. Anche il 2023 registra una **chiusura positiva del bilancio per € 9.464,00.**

L'utile è stato sempre accantonato a riserva, coerentemente con la mission di azienda in house, che non è quella di generare utili, come una tipica impresa industriale o commerciale, ma quella di gestire e implementare sia l'esercizio del servizio di trasporto pubblico sia il patrimonio indisponibile ad esso funzionale, mirando a mantenere un costante equilibrio economico-finanziario.

Il patrimonio netto, che nel 2019 era di € 72.060.832 è aumentato ad € 72.096.905 nel 2023 confermando un buon livello di solidità.

III PARAMETRI DI EFFICIENZA, EFFICACIA, PRODUTTIVITA'

A seguito di approfondimenti ed interlocuzioni di natura tecnica-gestionale sono state effettuate specifiche valutazioni rispetto a diversi ambiti ed indicatori di performances tecnico-economico-gestionali al fine di accertare l'efficacia, l'efficienza, la produttività e la qualità del servizio reso da Trentino Trasporti.

La comparazione tra i profili di Trentino Trasporti e altre società primarie del settore ha consentito una puntuale caratterizzazione delle performances rese dalla Società stessa.

Il benchmarking ha preso a riferimento i diversi ambiti e indicatori di performance tecnico-economico-gestionali valutabili a tale scopo, segnatamente riconducibili ai seguenti profili: efficacia, efficienza, produttività, qualità.

L'attività, per ognuno degli ambiti di valutazione sopra richiamati, ha preso a riferimento i dati e indicatori di più diffuso e consolidato utilizzo nel settore del TPL, compatibilmente con la loro reperibilità attraverso le fonti ufficiali, di letteratura e istituzionali, all'uopo consultabili.

Le attività progettuali sono state articolate nei termini seguenti:

- analisi propedeutica del contesto d'intervento e dei dati di sua caratterizzazione;
- verifica col Cliente delle finalità e dell'approccio metodologico dell'incarico;
- ricerca e selezione delle fonti dati disponibili;
- ricerca e selezione dei modelli di costo standard di possibile riferimento;
- ricerca e selezione dei possibili indicatori di riferimento del benchmarking nei diversi ambiti di analisi;
- collazione delle fonti ed estrazione dei dati di benchmarking;
- applicazione / taratura dei modelli e sviluppo delle analisi comparative;
- elaborazione dei risultati (dati di performance e KPI) nei singoli ambiti prestazionali;
- composizione di quadri sinottici di comparazione prestazionale per ambito;
- definizione di considerazioni conclusive di sintesi dell'attività di benchmarking.

Le analisi hanno preso in considerazione tutti i servizi TPL eserciti da TT su strada ossia i servizi EU della Provincia Autonoma di Trento e quelli U di tutte le Comunità locali ricomprese nel CdS (Trento, Rovereto, Alto Garda, Pergine).

Nello specifico sono stati analizzati alcuni indicatori significativi per il servizio reso; tra questi si ricorda la tariffa, la capillarità della rete, la flotta mezzi, la velocità commerciale, la soddisfazione della clientela, l'indice di passività, etc.

L'analisi comparativa delle prestazioni permette di trarre considerazioni preliminari che risultano positive. Le prestazioni garantite da Trentino Trasporti sono:

- in cinque casi su quindici migliorative rispetto al livello medio registrato;
- in sei casi su quindici sostanzialmente in linea con la media;
- nei quattro casi restanti peggiorative rispetto al livello medio.

In sostanza in undici casi su quindici (73%) Trentino Trasporti si posiziona sopra o quanto meno sulla media delle prestazioni registrate nell'ambito del campione.

Dalle sintesi condotte emerge altresì che la percezione dell'utenza del servizio offerto

evidenzia un giudizio di elevata e sostanziale soddisfazione, superiore al livello mediamente registrato nel campione.

Per quanto concerne i risultati in ambito economico emerge che il differenziale di costo tra Trentino Trasporti e gli altri ambiti aziendali è favorevole alla Trentino Trasporti stessa.

Questo sottolinea una più elevata efficienza dell'azienda (TT) rispetto ai campioni presi dall'Associazione dell'Indagine Nazionale.

Nello specifico Trentino Trasporti offre costi operativi unitari competitivi, ricavi tariffari compressi e contributi contrattuali compensativi, a pareggio, del differenziale economico di bilancio.

Altrettanto positiva risulta l'indagine condotta in ambito costo standard rispetto ai modelli teorici di settore. Anche in questo caso i costi operativi di Trentino Trasporti approssimano per difetto i corrispondenti benchmarking.

Di seguito si riportano i principali dati di riferimento su quanto sopra sinteticamente elaborato.

Progr.	Descrizione / KPI	UM	Trent. Trasp.	MEDIA (escl. TT)	TTVs media
1	tariffa CSU	€	1,20	1,50	79,8%
6	velocità commerciale U	km/h	19,20	19,4	99,1%
7	velocità commerciale EU	km/h	29,10	32,3	90,1%
8	vett-km / ab	km	38,9	20,6	188,7%
9	vett-km / kmq	km	3.404	3.368	101,0%
10	vett-km / mezzo	km	30.840	37.177	83,0%
12	vett-km / addetto op.vo	km	26.099	30.723	84,9%
13	puntualità U	%	77%	94%	82,5%
14	puntualità EU	%	91%	97%	94,0%
15	età media U	anni e dec.	11,0	10,4	105,4%
16	età media EU	anni e dec.	9,0	11,8	76,1%
17	mezzi climatizzati U	%	94%	96%	97,9%
18	mezzi climatizzati EU	%	99%	97%	102,1%
19	mezzi attrezzati PMR U	%	100%	92%	108,9%
20	mezzi attrezzati PMR EU	%	16%	51%	31,3%
21	incidentalità passiva	n / mln km	36,6	32,7	111,7%
22	soddisfazione clientela	% soddisfatti	95%	89%	107,0%
23	passengeri trasp. / vett-km	n.	1,83	1,7	106,5%
LEGENDA		KPI > MEDIA (+)			
		KPI ≈ MEDIA			
		KPI < MEDIA (-)			
		DATO DI BASE			

Il confronto in ambito qualità e produttività, come già sopra sintetizzato, evidenzia la bontà delle prestazioni TT, che in oltre il 73% dei casi risultano superiori o in linea con quelle medie del campione, dato peraltro confermato dal giudizio della clientela, connotato da una Situazione di

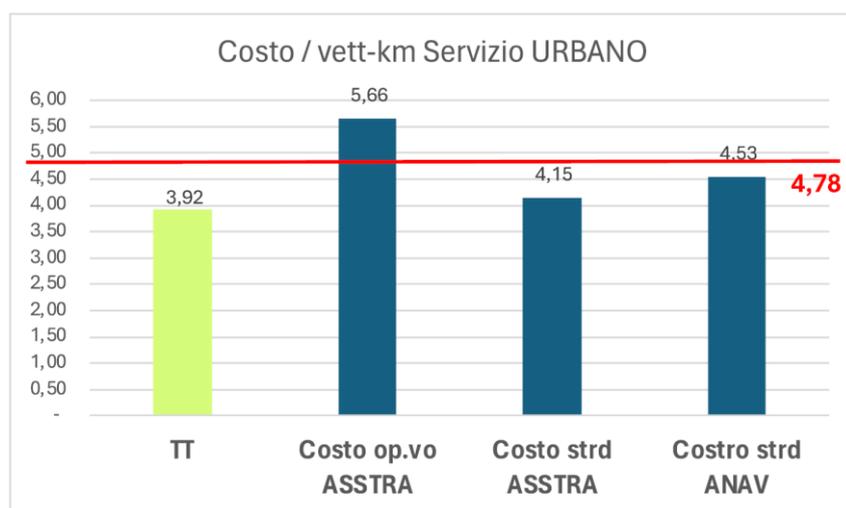
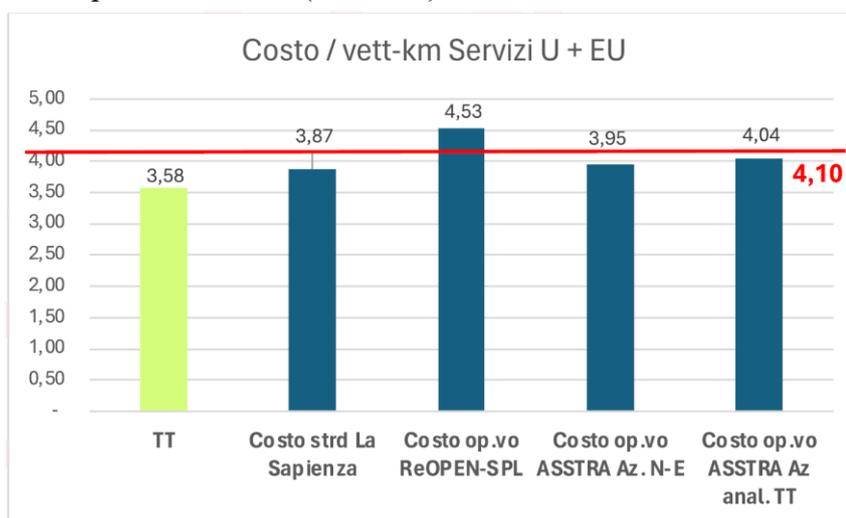
elevata soddisfazione del servizio offerto, al di sopra delle medie campionarie.

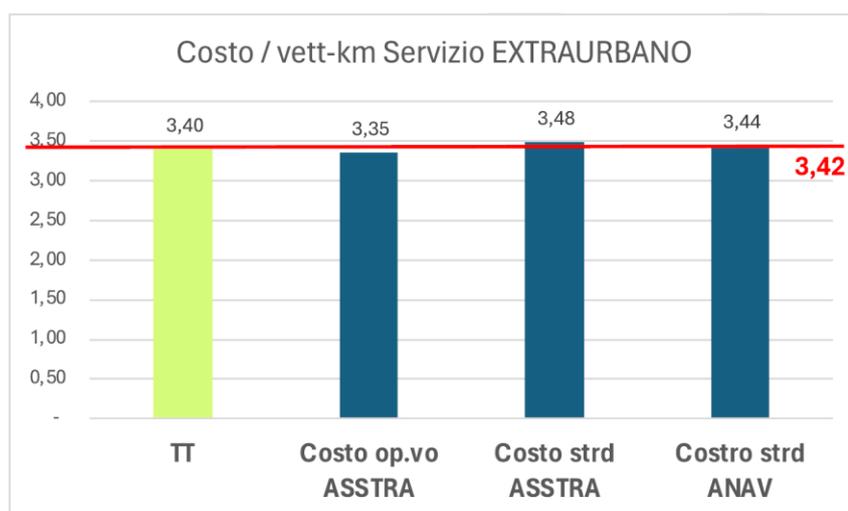
* * * * *

I grafici che seguono riproducono un confronto sintetico dei costi operativi e standard individuati attraverso l'attività di benchmarking sulla base delle diverse fonti ufficiali d'indagine (analisi empirica) e dei diversi modelli algoritmici di costo (analisi teorica). I grafici proposti illustrano i seguenti parametri economici:

- ❖ costo medio del servizio urbano ed extraurbano (U+EU);
- ❖ costo medio del servizio urbano (U);
- ❖ costo medio del servizio extraurbano (EU).

Il valore medio in figura è calcolato, come di regola, escludendo il dato relativo a Trentino Trasporti. Le figure sono presentate in ordine preferenziale, antepo- nendo il bench ritenuto più significativo e affidabile. Il confronto in ambito economico conduce alle conclusioni già sopra delineate, evidenziando la situazione di buona competitività di Trentino Trasporti verso benchmarking sia empirici sia teorici (efficienti).





La qualità del servizio è, come già peraltro evidenziato, soddisfatta per la notevole valenza che assumono gli indicatori KPI del bench.

Solo in quattro situazioni l'indicatore risulta inferiore alla media.

Di seguito si evidenziano le motivazioni che stanno alla base e giustificano tali posizioni di valore.

In primo luogo si prende in disamina il chilometraggio rapportato al numero di mezzi.

I chilometri percorsi per mezzo sono, nel caso di Trentino Trasporti S.p.a., pari a 30.840 mentre il valore medio attesta un importo pari a 37.177.

L'efficienza apparente offerta da Trentino Trasporti rispetto alla media è quindi pari al 83%; nella realtà tale dato non tiene conto della specificità del contesto in cui opera la società di gestione del servizio.

Le motivazioni atte a giustificare pienamente l'indicatore risultano le seguenti:

- in primo luogo si deve rammentare che la morfologia territoriale in cui opera Trentino Trasporti risulta contraddistinta da altimetrie particolarmente differenziate; nel complesso l'areale di riferimento risulta montuoso con tratte pianeggianti;
- in secondo luogo, richiamando quanto sopra espresso, merita ricordare che Trentino Trasporti per la morfologia territoriale della Provincia autonoma di Trento ha dovuto sensibilmente diversificare le tipologie dimensionali dei mezzi espletanti il servizio. In tal senso si ricorda la proteiforme varietà di mezzi impiegati al fine di affrontare le esigenze, peraltro molto diversificate, di domanda del servizio;
- la notevole diversificazione delle tipologie dei mezzi comporta quindi l'impiego di veicoli con lunghezze molto diverse (nel centro storico si privilegiano i mezzi lunghi otto metri, in alcune tratte mezzi da 9, in altre ancora da 10, da 12, etc.) e conseguentemente si pone la inderogabile necessità di avere corpose dotazioni di mezzi di scorta. Per semplificare e chiarire in alcuni ambiti nazionali i mezzi di trasporto sono contraddistinti da una uniformità dimensionale del parco rotabile il che crea la necessità di avere dei mezzi di scorta di una sola tipologia dimensionale. Nel caso di Trentino Trasporti il parco scorta di mezzi è molto più corposo in quanto ogni tipologia di mezzo deve trovare una congrua sostituzione in caso di necessità;
- inoltre si ricorda che l'offerta di trasporto risulta molto capillare; la rete infatti copre anche frazioni periferiche e contraddistinte da pochi abitanti il che amplifica ancor più l'impossibilità di avere uno standard dimensionale del parco rotabile;

Le motivazioni sopra espresse giustificano ampiamente il valore assunto dall'indicatore chilometraggio/numero di mezzi.

Il secondo indicatore oggetto di analisi in quanto contraddistinto da una valenza quantitativa inferiore alla media è quello del chilometraggio rapportato al numero di addetti destinati al servizio. Il chilometraggio in Provincia autonoma di Trento è pari a 26.099 km mentre la media si attesta su un valore pari a 30.723.

Anche in questo caso l'indicatore provinciale approssima l'84,9% di quello medio.

Nella fattispecie si deve rammentare che ciò trova giustificazione dal fatto che la velocità commerciale dell'extraurbano in Provincia di Trento è inferiore rispetto al valore medio. La differenza è pari al 9.9%.

Anche la velocità commerciale nell'ambito urbano in Provincia di Trento risulta risibilmente inferiore a quella media (99,1%).

Questi aspetti determinano inesorabilmente una contrazione del chilometraggio per addetto in quanto il tempo di percorrenza risulta inversamente proporzionale alla velocità commerciale.

Inoltre si deve tenere in debita considerazione che la capillarità del servizio e la presenza di molte basi quali capolinea determinano un aumento dei tempi di attesa da parte degli operatori.

Tali motivazioni giustificano in tutto e per tutto il fatto che l'indicatore in questione (chilometri totali/numeri di addetti) approssimi per difetto il valore medio preso a riferimento.

Un terzo indicatore da analizzare è quello relativo alla puntualità.

Anche in questo caso lo standard di Trentino Trasporti risulta inferiore rispetto alla media presa a riferimento.

A seguito di approfondimenti emerge che nel caso di Trentino Trasporti si assiste ad un'assoluta diligenza nel rilevare la regolarità temporale delle corse e i correlati eventuali ritardi.

Il dato difficilmente può essere omogeneizzato in quanto la rilevazione della puntualità delle corse viene effettuata con capillarità impiegando sistemi automatici di rete.

E' chiaro che tale riflessione trova conferma se si valuta con l'indicatore rubricato "soddisfazione della clientela". Infatti nell'ambito della soddisfazione della clientela si annovera sicuramente la puntualità del servizio e nel complesso gli utenti soddisfatti risultano nel novero della Provincia di Trento pari al 95% contro una percentuale media pari all'89%.

Alla luce di quanto sopra espresso si comprende pertanto che tale aspetto può ritenersi del tutto soddisfacente.

Infine, per quanto attiene i mezzi attrezzati per persone contraddistinte da mobilità ridotta nel caso del trasporto urbano si assiste ad un vero e proprio en plein per i percorsi urbani. I mezzi attrezzati risultano infatti pari al 100%.

Situazione diversa si registra invece per il trasporto extraurbano. Anche in questo caso, se si facesse una media, si assisterebbe ad un giudizio sicuramente in linea con il valore medio.

Nel complesso si ritiene pertanto che anche i fattori (KPI) contraddistinti da performances limitate a ben vedere trovano congrue motivazioni giustificative avuto riguardo alle caratteristiche intrinseche ed estrinseche proprie del servizio reso. Infatti la tipologia territoriale e la morfologia dell'ambito trentino pongono delle riflessioni ineludibili che costituiscono chiara motivazione dell'efficienza complessiva di quanto fornito alla collettività nell'ambito del servizio.

IV LA QUALITÀ DEL SERVIZIO

❖ Soddisfazione dell'utenza

Alla valutazione di natura economica dell'attuale affidamento è opportuno affiancare quella relativa alla qualità del servizio. Ciò in quanto il servizio di trasporto pubblico assume un'importanza sempre maggiore essendo uno dei sistemi da privilegiare in ottica di favorire la mobilità sostenibile.

Risulta pertanto fondamentale che il trasporto pubblico sia attrattivo e garantisca pertanto un sistema di qualità che riesca a rispondere in modo efficiente alle esigenze dei cittadini.

Al riguardo, la Società ha effettuato a marzo 2024, attraverso la società Quaeris s.r.l., un'**indagine di customer satisfaction** che ha permesso di individuare i punti di forza e le potenzialità di miglioramento del servizio offerto ed anche il livello di importanza che viene attribuito ai vari aspetti del servizio stesso.

L'indagine è stata effettuata con la somministrazione di interviste dirette presso fermate, stazioni ed autostazioni con la tecnica "face to face", ad un campione di 2.238 utilizzatori del trasporto pubblico locale sia per i servizi urbani su gomma (Trento, Rovereto, Lavis, Riva del Garda, Pergine Valsugana) e a fune (collegamento Trento-Sardagna), che per il servizio extraurbano su gomma e ferroviario (Trento-Malé-Mezzana e Trento-Bassano) nonché per gli altri servizi svolti dalla Società (skibus Monte Bondone, Primiero, Bus and Go e OnOff Trento).

La gestione dei servizi da parte della Società è stata valutata soddisfacente o molto soddisfacente (voto da 7-10 in una scala da 1 a 10) da parte del 98,2% degli intervistati.

Nello specifico, **per il servizio di Pergine Valsugana, la media di soddisfazione generale** evidenzia l'apprezzamento di tutti gli aspetti indagati, come dettagliato di seguito:

<i>aspetto del servizio</i>	<i>voto medio URBANO</i>
frequenza delle corse	8,79
coincidenze tra i servizi e intermodalità	8,23
puntualità (rispetto degli orari)	8,79
cortesia e disponibilità del personale	9,14
condotta di guida degli autisti (frenate, scossoni, curve, ecc...)	8,23
risposte alle richieste sul servizio (reclami/informazioni)	9,15
copertura del territorio servito e dislocazione delle fermate	8,93
funzionamento degli strumenti (biglietterie automatiche, App, validatrici ecc...)	8,50
facilità di reperimento delle informazioni sui percorsi e sugli orari (sito, call center, stazioni)	8,71
sicurezza personale a bordo e nelle stazioni	8,79

Tab. 18_Media soddisfazione utenti

Come si può evincere dalla tabella riportata, aspetti fondamentali quali la “frequenza delle corse”, la “puntualità”, la “copertura del territorio” e la “facilità di reperimento informazioni” hanno ottenuto punteggi molto alti.

❖ **Certificazioni**

La Società è in possesso di diverse certificazioni di qualità.

Tra queste assume particolare importanza il sistema di gestione integrato implementato in base a:

- la norma ISO 9001:2015 (qualità). Sono definiti gli standard di qualità attesi per il servizio e l'organizzazione interna e messe in atto azioni di monitoraggio e misurazione che consentono di verificare periodicamente i risultati e attivare le necessarie azioni di miglioramento;
- la norma ISO 14001:2015 (ambiente) e il Regolamento EMAS. La società intende fornire un servizio di trasporto pubblico efficace che costituisca una valida alternativa al mezzo privato e si impegna nel contenimento degli impatti e nel miglioramento delle proprie performance ambientali. Informazioni sulle prestazioni ambientali sono contenute nella Dichiarazione Ambientale EMAS disponibile sul sito internet della società;
- la norma ISO 45001:2018 (salute e sicurezza sul lavoro). A tutela dei propri dipendenti e delle persone che operano presso i siti aziendali, la società mette in atto quanto necessario per eliminare e minimizzare i rischi per la salute e sicurezza delle persone.

La Società ha inoltre adottato e pubblicato sul proprio sito internet la **Carta dei Servizi**, da ultimo aggiornata a giugno 2023, attraverso la quale l'utenza viene informata sui servizi offerti, sulle prestazioni qualitative raggiunte e sugli impegni assunti per il miglioramento, con l'obiettivo di costruire e far crescere un rapporto di collaborazione con i viaggiatori e i cittadini, per conoscere e soddisfare le necessità e le esigenze di mobilità.

Nell'ambito della cornice di valori adottata da Trentino Trasporti, relativi alla qualità del servizio, all'orientamento all'utente, al radicamento nel territorio e all'attenzione alle fasce deboli di utenza, l'attività di programmazione, gestione ed erogazione del servizio pubblico è ispirata ai principi fondamentali contenuti nel Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 30/12/1998 recante lo "Schema generale di riferimento per la predisposizione della carta dei servizi pubblici del settore trasporti", ossia:

- eguaglianza ed imparzialità
- continuità
- partecipazione e trasparenza
- efficienza ed efficacia
- rispetto ambientale.

All'interno della Carta dei Servizi sono stati individuati gli standard di servizio rispetto a vari fattori di qualità:

- puntualità, regolarità e copertura del servizio;
- sicurezza, comfort del viaggio, attenzione all'ambiente;
- servizi per persone a ridotta mobilità;
- informazioni ai Clienti;
- pulizia e condizioni igieniche dei mezzi e/o dei nodi.

Infine sono disciplinate le relazioni con il Cliente e le modalità di gestione dei reclami nonché i casi di indennizzo/rimborso del Cliente.

V. INTERVENTI INFRASTRUTTURALI - INVESTIMENTI

La Società Trentino Trasporti garantisce un costante dialogo con le strutture del Comune di Pergine Valsugana per quanto attiene la definizione di nuove fermate e la soluzione di componenti gestionali volti all'efficientamento dei percorsi in materia di mobilità.

VI. INQUADRAMENTO DEL SISTEMA DELLA MOBILITÀ

Attraverso il disciplinare di cui alla presente relazione viene affidato alla Società il servizio di trasporto pubblico urbano di linea che si svolge esclusivamente su gomma. Alla società potrà inoltre essere affidato il servizio di trasporto pubblico urbano a chiamata, se attivato, che potrà distinguersi in “trasporto a chiamata notturno” e trasporto urbano a chiamata.

Gli indirizzi per lo svolgimento del servizio sono specificatamente indicati nell’Allegato 02 “Disciplina generale per lo svolgimento del servizio di trasporto pubblico urbano su gomma” della Deliberazione consiliare.

Le modalità di svolgimento del Trasporto pubblico urbano sono intrinsecamente correlate con le dinamiche della mobilità e le modifiche infrastrutturali che interessano i territori in cui il servizio viene espletato.

VII. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO PER LA SCELTA DELLA FORMA DI GESTIONE DEL SERVIZIO

Appare rilevante se non necessario, in questa fase, ricostruire il quadro normativo di riferimento di settore ai fini della scelta della modalità di gestione dopo la scadenza dell'attuale affidamento.

Si evidenzia, al riguardo, che la Provincia autonoma di Trento ha adottato già da tempo una propria disciplina in materia di organizzazione e gestione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, in forza della competenza legislativa di tipo esclusivo o primario fondata sull'art. 8 punto 19 "assunzione diretta di servizi pubblici e loro gestione a mezzo di aziende speciali" dello Statuto Speciale (DPR 31 agosto 1972, n. 670). Ci si riferisce nello specifico alla Legge provinciale 17 giugno 2004, n. 6 "Disposizioni in materia di organizzazione, di personale e di servizi pubblici" - applicabile appunto a tutti i servizi pubblici locali di interesse economico rientranti nelle materie di competenza provinciale (ad eccezione dei settori di distribuzione di energia elettrica, distribuzione di gas naturale e gestione delle farmacie comunali, che disciplinati dalle rispettive norme di settore).

Sempre ai sensi della potestà legislativa concessa dallo Statuto Speciale, la Provincia autonoma di Trento ha emanato una specifica disciplina legislativa rappresentata dalla Legge provinciale 9 luglio 1993, n. 16 "Disciplina dei servizi pubblici di trasporto in provincia di Trento". Con tale norma si istituisce, ai sensi dell'art. 4, la società Trentino Trasporti S.p.A. avente ad oggetto:

- a) la gestione dei servizi pubblici di trasporto;
- b) la gestione dei servizi accessori o connessi;
- c) la realizzazione delle opere e degli impianti nonché l'acquisizione dei mezzi relativi ai servizi di cui alle lettere a) e b);
- d) l'apprestamento di aree e la realizzazione di strutture per il trasporto delle merci, il loro smistamento e magazzinaggio e per l'interscambio modale.

L'art. 22 della suddetta norma "Gestione dei servizi pubblici di trasporto urbani", stabilisce quanto segue:

"1. I comuni individuati nel piano provinciale della mobilità provvedono alla gestione dei servizi pubblici di trasporto urbani che si svolgono prevalentemente sul rispettivo territorio, ivi compresi i servizi funiviari che collegano strade o ferrovie e centri permanentemente abitati o fra centri abitati, nonché all'interno degli stessi.

2. I servizi che interessano più comuni individuati nel piano provinciale della mobilità sono gestiti secondo le forme associative e di cooperazione previste dall'ordinamento dei comuni.

3. Per la gestione dei servizi di cui al comma 1 i comuni si avvalgono della Trentino trasporti s.p.a. secondo le disposizioni del presente capo."

...omissis...

La L.P. 16/1993, pur costituendo un chiaro ed imprescindibile riferimento normativo in materia di trasporto pubblico, per quanto riguarda le modalità di affidamento rinvia alla normativa provinciale di portata generale. In sintesi per tale aspetto ci si attiene alla sopra citata L.P. 6/2004, quadro giuridico di riferimento per la Provincia e per gli enti locali trentini, che reca disposizioni in merito a regime proprietario e gestione di reti e altre dotazioni funzionali all'erogazione dei servizi, forme di gestione dei servizi, contenuti minimi dei contratti di servizio/disciplinari di affidamento ed altre norme puntuali relative all'operatività dei soggetti affidatari.

Per quanto rileva ai fini della presente, ovvero per la scelta della forma di gestione del servizio di trasporto pubblico urbano, si richiama l'art. 10 della L.P. 6/2004 il quale al comma 7 recita quanto segue:

“7. Gli enti organizzano i servizi pubblici nel rispetto della normativa comunitaria, tenuto conto delle caratteristiche economiche, sociali, ambientali e geomorfologiche del contesto territoriale di riferimento. I servizi pubblici possono essere gestiti in economia oppure mediante una delle seguenti forme di affidamento:

- a) a soggetti individuati attraverso l'espletamento di gare con procedure a evidenza pubblica e per periodi determinati; il periodo di affidamento ha una durata non superiore a trent'anni, rapportata anche agli investimenti che il soggetto affidatario deve realizzare; la procedura di affidamento è avviata almeno un anno prima della scadenza dell'affidamento, in modo da evitare soluzioni di continuità nella gestione del servizio; il gestore uscente resta comunque obbligato a proseguire la gestione del servizio, limitatamente all'ordinaria amministrazione, fino alla data di decorrenza del nuovo affidamento;*
- b) a soggetti individuati attraverso l'espletamento di gare con procedure a evidenza pubblica aventi ad oggetto solo l'affitto d'azienda, per periodi determinati secondo quanto previsto dalla lettera a); la procedura di affidamento è avviata almeno un anno prima della scadenza dell'affidamento, in modo da evitare soluzioni di continuità nella gestione del servizio; il gestore uscente resta comunque obbligato a proseguire la gestione del servizio, limitatamente all'ordinaria amministrazione, fino alla data di decorrenza del nuovo affidamento; al termine degli affidamenti avvenuti ai sensi di questa lettera il complesso aziendale, ivi comprese le reti, gli impianti e le altre dotazioni previste dal contratto di servizio e realizzate dal gestore uscente, è messo a disposizione del nuovo gestore assieme al personale dipendente, in applicazione dell'articolo 2112 del codice civile;*
- c) direttamente a società di capitali a capitale misto pubblico e privato nelle quali il socio privato venga scelto, con specifico riferimento alla concessione e alle attività previste dal piano industriale, attraverso l'espletamento di gare con procedure a evidenza pubblica, attribuendogli una partecipazione non inferiore al 40 per cento; in tali casi le procedure di gara prevedono che il socio privato sia scelto per un periodo da determinarsi secondo quanto previsto dalla lettera a) e che, al termine di tale periodo, la quota azionaria del socio privato sia riacquistata dall'ente pubblico o sia trasferita a un soggetto privato individuato con l'espletamento di una nuova gara; il bando prevede criteri per la determinazione del prezzo per il riacquisto o per il trasferimento della quota al termine del predetto periodo;*
- d) direttamente a società di capitali a capitale pubblico, a condizione che l'ente o gli enti pubblici titolari del capitale sociale esercitino sulla società un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi e che la società realizzi la parte più importante della propria attività con l'ente o gli enti pubblici che la controllano;*
- e) direttamente ad aziende pubbliche o a enti pubblici economici costituiti dagli enti titolari del servizio secondo i rispettivi ordinamenti e che realizzino la parte più importante della propria attività con l'ente o gli enti pubblici di riferimento.”*

La normativa provinciale, declinata rispetto all'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale, risulta coerente con le disposizioni del Regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio 23 ottobre 2007 n. 1370/2007 e s.m. e i. relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e 1107/70. Il Regolamento prevede esplicitamente tra le modalità di affidamento della gestione del servizio di trasporto pubblico l'in house providing (aggiudicazione ad un “operatore interno”), al ricorrere di determinate condizioni (art. 5 par. 2).

Emergono dalle disposizioni sopra citate alcuni punti fermi:

- le forme di gestione consentite spaziano dall'auto-produzione (economia diretta, in house providing, gestione tramite ente pubblico controllato) alle forme di affidamento competitive (gara per affidamento a terzi, gestione tramite società mista previo espletamento di gara "a doppio oggetto");
- la scelta della forma di gestione di un servizio pubblico locale è rimessa alla discrezionalità dell'ente locale titolare dello stesso. Come tutte le scelte discrezionali anche questa deve essere motivata, in particolare con riferimento alle caratteristiche economiche, sociali, ambientali e geomorfologiche del contesto territoriale di riferimento (art. 10 comma 7 L.P. 6/2004);
- le varie forme di gestione ammesse sono poste, in astratto, sullo stesso piano, nel rispetto dell'autonomia istituzionale dell'ente che deve individuare nel concreto quale sia la più idonea per la gestione di quello specifico servizio nel proprio contesto. Tale impostazione è stata introdotta ab origine e successivamente mantenuta dal legislatore provinciale con le varie modifiche apportate nel tempo alla L.P. 6/2004 in coerenza con il principio di libera organizzazione delle autorità pubbliche che trova il suo fondamento nel diritto comunitario (in particolare protocollo 26 al TFUE) ed è oggi sancito anche dal Codice dei Contratti pubblici¹ all'art. 7 (Principio di auto-organizzazione amministrativa);
- tra i vari modelli di gestione del servizio di trasporto pubblico locale, l'affidamento in house trova fondamento normativo sia nella L.P. 6/2004 sia nel Regolamento comunitario 1370/2007.

Si prende atto che, a livello statale, il 31 dicembre 2022 è entrato in vigore il D.Lgs. 23 dicembre 2022, n. 201, recante il "Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica". Il Decreto si applica anche, pur con alcune norme di coordinamento² anche al trasporto pubblico locale, facendo comunque salva la normativa di fonte comunitaria data dal citato Regolamento 1370/2007.

Il Decreto introduce norme fondamentali di riforma economico-sociale della Repubblica che dunque valgono anche per le Regioni a statuto speciale e Province Autonome, compatibilmente con i rispettivi Statuti e norme di attuazione. Pertanto, ai sensi dell'art. 105 del vigente Statuto speciale per il Trentino - Alto Adige:

- a) nelle materie già normate dalla Provincia in forza della competenza esclusiva, vale la normativa provinciale;
- b) nelle materie non normate dalla Provincia, in assenza di una disciplina di adeguamento al suddetto Decreto (ad oggi non adottata), vale la normativa statale.

¹ cfr. art. 7 del DLgs D.Lgs. 31/03/2023, n. 36 (Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici).

² A livello nazionale pertanto il trasporto pubblico locale è regolato dalla normativa di settore di cui al D.Lgs. 422/1997 (c.d. Decreto Burlando) nonché dalle disposizioni di carattere generale introdotte dal D.Lgs. 23 dicembre 2022 n. 201 recante riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, secondo le norme di coordinamento di cui all'art. 32 del medesimo Decreto. Completano il quadro le norme regolatorie dell'ART.

VIII. MODALITÀ DI AFFIDAMENTO PRESELTA E RELATIVE MOTIVAZIONI

Alla luce del quadro normativo sopra delineato, in sintesi ed in linea teorica il ventaglio di possibilità per il nuovo affidamento spazia tra:

- la gestione in economia;
- l'affidamento diretto a società pubblica in house o ad ente pubblico;
- l'affidamento a terzi con gara, nelle forme della gara "pura" per l'esternalizzazione della gestione del servizio, la gara per la scelta del partner privato operativo all'interno di una Società mista, la gara per l'affitto del ramo d'azienda.

Di fatto peraltro si osserva che:

- la gestione in economia, che comporterebbe l'internalizzazione del servizio, non è, per ovvie ragioni, possibile: si pensi soltanto al peso fondamentale del fattore produttivo personale nella gestione di questo servizio, di per sé incompatibile con l'assetto organizzativo comunale; a ciò si aggiungano le serie ripercussioni sul piano occupazionale visto che il personale attualmente in servizio non potrebbe essere assunto direttamente dal Comune, stante il principio dell'accesso per concorso al pubblico impiego;
- l'affitto del ramo d'azienda del trasporto pubblico non è fattibile in quanto il Comune non ne è proprietario;
- l'affidamento diretto ad azienda pubblica o ente pubblico economico richiederebbe la costituzione di un nuovo soggetto ad hoc per la gestione del servizio, scelta questa che non solo sarebbe in contrasto con l'obiettivo a tendere di non incrementare ma casomai ridurre gli organismi gestionali esterni e che comporterebbe l'investimento di risorse pubbliche anche a titolo di capitalizzazione iniziale, ma che, soprattutto, sarebbe in aperta contraddizione con le recenti operazioni, di segno opposto, di aggregazione dei soggetti societari operanti nel settore del trasporto pubblico ("polo dei trasporti");
- la creazione di una società mista con la messa a gara del 40% del capitale sociale e dei compiti operativi di gestione del servizi, sconta lo stesso problema dell'affitto del ramo d'azienda: il Comune di Pergine Valsugana possiede solo il 0,002947% del capitale sociale di Trentino trasporti S.p.A. e dunque sarebbe necessario un progetto condiviso con il socio di maggioranza Provincia Autonoma di Trento che però ha già avviato l'iter per l'affidamento in house a Trentino Trasporti fino al 30 giugno 2034 analogamente agli altri Comuni titolari del servizio di trasporto pubblico. Di fatto dunque, la scelta si riduce all'alternativa tra gestione in house con la conferma dell'attuale gestore ed esternalizzazione totale del servizio ad un gestore privato scelto con gara (in discontinuità rispetto all'attuale affidamento). In linea generale, è possibile evidenziare alcuni vantaggi del modello in house providing, particolarmente validi per un servizio come quello del trasporto pubblico locale e in un contesto quale quello della Provincia di Trento:
- la società in house, rispetto al gestore privato, si presta maggiormente a svolgere il ruolo di soggetto attuatore delle politiche della mobilità decise dalle Amministrazioni comunali coinvolte secondo i loro strumenti di programmazione di settore, strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica... la cui attuazione avrà impatti non prevedibili a priori sul trasporto pubblico nell'arco del prossimo affidamento; assume quindi assoluto rilievo in questo servizio il vero punto di forza della gestione in house, che è la flessibilità;
- il controllo dell'operato di un gestore privato così come la gestione dell'eventuale contenzioso (la cui probabilità è assai elevata) rappresenta una componente di costo non irrilevante che va considerato nella comparazione fra i vari modelli di gestione; se già adesso l'Amministrazione garantisce, con personale dedicato, un controllo anche puntuale del servizio e

quindi ha già conoscenze e competenze necessarie per farvi fronte, probabilmente le risorse ora dedicate non sarebbero sufficienti rispetto ad un gestore esterno, sicché un eventuale elevato livello di contestazioni e contenzioso (attualmente inesistente) richiederebbe un maggiore investimento di risorse per la sua gestione;

- occorre per converso considerare che la società in house è soggetta a una serie di vincoli pubblicistici, ad esempio per quanto riguarda il reclutamento del personale e l'acquisto di beni e servizi, che se da un lato garantiscono imparzialità e trasparenza nella gestione, possono tuttavia appesantire la gestione. Si pensi anche ai ricorrenti adempimenti in materia di prevenzione della corruzione e pubblicazione e tempestivo aggiornamento di dati concernenti l'organizzazione e l'attività svolta.

Il ricorso all'affidamento tramite gara, se da un lato può consentire di recuperare margini di efficienza dal punto di vista dei costi (politiche commerciali mirate), dall'altro tende ad incanalare la gestione del servizio in schemi rigidi difficilmente plasmabili alle diverse esigenze.

La criticità del modello di affidamento ad un soggetto esterno scelto con procedura competitiva e per converso il suo successo va individuata nella capacità dell'Amministrazione di dotarsi di un nucleo di controllo sull'operato del partner privato e di prevedere in anticipo l'evoluzione futura del servizio inserendo tutte le clausole contrattuali connesse ad eventuali modifiche. L'aspetto del controllo è infatti forse il punto più delicato del processo di privatizzazione. Non c'è dubbio che l'obiettivo del privato sia quello di massimizzare i profitti e pertanto per salvaguardare la qualità del servizio è fondamentale presidiare costantemente l'operato della Società. Senza controllo la "privatizzazione" della Società porterebbe con molta probabilità ad un peggioramento della qualità del servizio a scapito della collettività amministrata a cui conseguirebbe da parte del cittadino l'abbandono dell'uso del mezzo pubblico a favore di quello privato.

Va peraltro considerato, sotto il profilo dell'analisi costi/benefici, che l'abbandono dell'attuale formula organizzativa in house a favore dell'affidamento a terzi, qualora non motivato da sicuri vantaggi in termini di convenienza economica e/o da ragioni di opportunità legate ad una precedente gestione non soddisfacente o deficitaria, comporterebbe costi di transizione rilevanti e non quantificabili a priori. Dall'analisi svolta non si ravvisano elementi a supporto della scelta di una diversa forma di gestione per il servizio in oggetto, alla luce dei risultati della gestione dei servizi da parte di Trentino Trasporti S.p.a. conseguiti nel corso dell'attuale affidamento e dell'andamento economico - finanziario della Società.

Nella scelta tra l'una o l'altra delle opzioni in campo, occorre peraltro ricordare che il trasporto pubblico locale, in quanto servizio pubblico locale a rete di rilevanza economica, in base alla Legge provinciale 16 giugno 2006, n. 3, deve essere organizzato per ambiti territoriali ottimali, definiti dalla Provincia Autonoma di Trento d'intesa con il Consiglio delle Autonomie locali (art. 13 comma 6).

L'art. 13-bis prevede che l'ambito territoriale ottimale coincide con l'intero territorio provinciale per il trasporto pubblico locale extraurbano, che è gestito dalla Provincia tramite affidamento diretto a Trentino trasporti S.p.A., attualmente fino al 30 giugno 2024 (delibera G.P. d.d. 28 giugno 2019 n. 970).

Gli ambiti territoriali ottimali per la gestione del trasporto pubblico locale urbano vanno invece individuati tramite l'intesa prevista dall'articolo 13, comma 6.

Attualmente la Società gestisce in house il servizio urbano per i seguenti Comuni, oltre a quelli presenti nel Piano d'area:

- Trento
- Pergine Valsugana
- Arco (capofila), Riva e Nago-Torbole (gestione associata “Alto Garda”).
- Lavis.

Alla luce di quanto descritto, qualora il Comune di Pergine Valsugana, optasse per l'esternalizzazione a terzi, dovrebbe espletare una gara unicamente per questo ambito territoriale. Dovrebbe, in altre parole, effettuare una gara da solo, in modo avulso dal sistema del trasporto pubblico provinciale complessivo come sopra delineato, che invece è incentrato, come si è visto, su una Società di sistema in house, istituita quale strumento operativo e servente già avviato e consolidato sul territorio provinciale. Tale scelta, nel contesto del sistema di trasporto pubblico provinciale, si profila evidentemente come anti-economica e potenzialmente foriera di ricadute negative sia sull'utenza che sulla gestione.

Occorre evidenziare infatti che l'utenza del trasporto pubblico locale del Piano d'area è costituita, oltre che dai residenti, dai pendolari che gravitano su Pergine Valsugana. La fitta rete di relazioni tra la città e il bacino d'utenza che viene a crearsi, è garantita in modo significativo anche dal servizio di trasporto pubblico che, nelle intenzioni, dovrebbe diventare principale punto di riferimento per le politiche di mobilità sostenibile.

In questo contesto, l'aspetto fondamentale per garantire un servizio di livello per l'utenza è, oltre alla velocità commerciale, agli orari e alla qualità in generale del servizio, quello di poter contare su **un sistema integrato in termini di politica del servizio, di gestione, di tariffazione e bigliettazione**. Tale sistema può certamente essere garantito **da una regia unica e da un unico vettore**, come dimostra l'esperienza di questi anni, **mentre non lo è altrettanto facilmente in presenza di un servizio frammentato e gestito da soggetti diversi**. Lo sviluppo dell'integrazione modale e tariffaria consente infatti di ottimizzare i tempi complessivi di viaggio e quindi di recuperare livelli adeguati di competitività rispetto ai mezzi di trasporto privati.

Vari esempi concreti dimostrano il rapporto virtuoso di reciproca interazione tra servizio extraurbano e servizio urbano.

Si ricorda che per le tratte comprese nel territorio amministrativo del Comune possono essere utilizzati i mezzi extraurbani.

Risulta pertanto evidente che ogni progetto relativo alla politica del trasporto nel Piano d'area e nelle aree che gravitano su di esso non può prescindere **da una visione complessiva del servizio in un'ottica di ottimizzazione del servizio di trasporto pubblico nel suo complesso**, gestibile in quanto subordinato ad un'unica regia e affidato ad un unico vettore e ad una coordinata attività di programmazione ed organizzazione che consente efficienza e produttività dei turni di lavoro del personale.

Anche in termini gestionali è decisiva per la qualità del servizio una regia unica sul sistema di trasporto pubblico. Si pensi all'individuazione delle fermate, alla gestione delle tabelle degli orari sulle fermate condivise tra urbano ed extraurbano, alla gestione (pulizia e manutenzione) delle pensiline, delle paline e degli strumenti di comunicazione agli utenti³.

Vantaggi di una gestione unitaria ci sono anche dal punto di vista della tariffazione e delle bigliettazione dove è fondamentale che gli utenti possano fare riferimento ad un unico gestore. L'integrazione tariffaria che dà diritto, con il medesimo titolo di viaggio, all'utilizzo di tutti i sistemi di trasporto operanti sul territorio e che rappresenta uno dei principali incentivi all'utilizzo della mobilità collettiva in sostituzione di quella individuale, sebbene non impossibile da realizzare in

una rete a gestori multipli, è fortemente favorita da un contesto a vettore unico. Si possono fornire, anche in questo caso, esempi concreti di come sia possibile utilizzare i mezzi del servizio extraurbano utilizzando un titolo di viaggio urbano (biglietto o abbonamento) o la carta a scalare valida su ogni mezzo di trasporto pubblico gestito dalla Trentino trasporti S.p.A..

Un altro aspetto da considerare è relativo alle ricadute sulla gestione in ipotesi di affidamento di un ramo del servizio attuale ad un vettore diverso.

Considerati i dati dimensionali del contesto in cui si inserisce la gestione del servizio in oggetto, si intuisce la necessità di garantire delle economie di scala che, in una ipotesi di frammentazione, andrebbero perdute. È il caso ad esempio del parco rotabile e delle dotazioni tecniche che il servizio urbano del presente piano d'area condivide con il servizio urbano di Trento e dell'Altogarda. L'unicità del parco rotabile (suddiviso per criteri dimensionali, capacità, alimentazione, motorizzazioni, attrezzature per il trasporto di utenti diversamente abili), di proprietà di Trentino trasporti S.p.A., consente di attingere, per le necessità di sostituzione delle risorse tecniche (guasti, manutenzioni, sinistri, ecc...) ad un'unica quota di risorse tecniche di riserva. Ciò consente di realizzare una significativa economia da un punto di vista della gestione delle sostituzioni.

Un altro esempio è la gestione dell'officina di Trentino trasporti S.p.A. che si occupa attualmente dei mezzi dei servizi urbani ed extraurbani. Nell'ipotesi di una suddivisione si dovrebbero evidentemente suddividere anche gli addetti dovendo così moltiplicare ed integrare gli organici (riduzione della produttività pro capite del singolo tecnico, favorita ora da lavorazioni su vasta scala) per fronteggiare la frammentazione delle richieste di intervento ed alle esigenze di formazione e necessaria specializzazione tecnica (tecnici specializzati in centralina elettronica, motoristi, impiantisti ecc...).

L'organizzazione unica del trasporto, urbano ed extraurbano, consente di utilizzare al meglio le risorse necessarie per l'espletamento dei servizi anche per quanto riguarda il personale viaggiante. Il fatto di poter disporre di un bacino di autisti di grandi dimensioni consente infatti alla Società di fronteggiare le scoperture che si vengono a creare per assenze o per la difficoltà a reperire nuove risorse umane sul mercato del lavoro.

Le argomentazioni sin qui svolte portano a sostenere l'inopportunità, qualunque sia la modalità di affidamento prescelta, di innescare una frammentazione del sistema attuale che, soprattutto dal punto di vista dell'utenza, porterebbe ad un peggioramento del servizio e ad una percezione negativa e disarticolata che potrebbe rallentare l'acquisizione di nuove quote di utenza al trasporto pubblico. Se si ritiene che l'affidamento tramite gara sia la soluzione migliore in termini di guadagno di efficienza è però assolutamente necessario che in gara venga messo l'intero servizio e che il bacino di riferimento sia quello provinciale e non quello locale. Questa opzione non è attualmente in campo dal momento che, come si è detto, la Provincia autonoma di Trento ha in previsione l'affidamento in house a Trentino trasporti S.p.A. fino al 31.12.2034.

Si osserva peraltro che anche la maggior parte delle Regioni italiane ha optato per un affidamento del servizio a livello provinciale e dunque sovra-comunale.

Anche sul piano normativo a livello nazionale la dimensione degli ambiti considerata ottimale, per i servizi a rete in generale⁴ è quella provinciale, in quanto idonea a realizzare

⁴ Nel quadro normativo statale, in generale, anche il trasporto pubblico locale è soggetto alle disposizioni previste dall'art. 3-bis del D.L. 138/2011, conv. con modificazioni dalla L. 148/2011, in base al quale le Regioni devono delimitare i bacini ottimali all'interno dei quali organizzare i servizi ed individuare i relativi enti di governo, tenendo conto che l'organizzazione dei servizi di rango urbano coincide con una funzione fondamentale dei comuni (D.L. 78/2010 art. 14 co. 27 lett. b)). La dimensione degli ambiti o bacini territoriali ottimali di norma deve essere non

economie di scala attraverso il superamento reale della frammentazione delle gestioni. Nello specifico per quanto riguarda il trasporto pubblico locale, il D.L. 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla L. 21 giugno 2017, n. 96 prevede all'art. 48, che, ai fini dell'affidamento della gestione, la regione o la provincia autonoma – come nel nostro caso - determini i bacini di mobilità in base alla quantificazione o alla stima della domanda di trasporto pubblico locale e regionale, riferita a tutte le modalità di trasporto che intende soddisfare; tali bacini sono determinati tenendo conto delle caratteristiche socio-economiche, demografiche e comportamentali dell'utenza potenziale, della struttura orografica, del livello di urbanizzazione e dell'articolazione produttiva del territorio di riferimento e comprendono un'utenza minima di 350.000 abitanti ovvero inferiore solo se coincidenti con il territorio di enti di area vasta o di città metropolitane.

Accanto alle sopra esposte argomentazioni, occorre considerare anche che, allo stato, non vi sono riscontri oggettivi circa l'appetibilità sul mercato dell'affidamento del servizio nel nostro contesto territoriale. Infatti, in adempimento di uno specifico obbligo previsto dalla normativa di settore – segnatamente l'art. 7 paragrafo 2 del Regolamento (CE) 1370/2007 - la Provincia autonoma di Trento, anche per conto degli altri enti locali affidanti, quindi anche il Comune di Pergine Valsugana, ha provveduto a pubblicare sulla GUCE l'avviso di pre-informazione relativo all'aggiudicazione in house del servizio per altri 10 anni a decorrere dal 1° luglio 2024. All'interno dell'avviso erano indicati i dati dimensionali e le altre informazioni essenziali sul servizio, compreso il valore economico, al fine di mettere gli operatori privati potenzialmente interessati nelle condizioni di valutare l'eventuale partecipazione alla procedura di affidamento. Non sono pervenute in questo periodo, sulla base dell'avviso, né richieste di maggiori informazioni né manifestazioni di interesse da parte di soggetti privati interessati a subentrare a Trentino trasporti S.p.A..

In conclusione si ritiene, per tutte le motivazioni espresse, che non vi siano ragioni per procedere all'espletamento della gara per il solo trasporto pubblico locale di Pergine Valsugana e che la soluzione preferibile, nell'attuale contesto, sia quella di continuare ad avvalersi della Società di sistema in house Trentino trasporti S.p.A.. confermando l'orientamento già espresso nell'Avviso di preinformazione pubblicato nel 2023. Nonostante le motivazioni di cui ai paragrafi precedenti portino già ad esprimere una netta preferenza per la continuità della gestione in house da parte di Trentino Trasporti S.p.A., la scelta dell'Amministrazione è supportata anche da elementi di confronto di natura economica atti a dimostrare che il modello gestionale prescelto per il trasporto pubblico urbano, oltre ad essere quello che nel contesto locale è maggiormente idoneo a realizzare i fini sociali ed a promuovere lo sviluppo economico e civile della collettività amministrata, è anche economicamente sostenibile.

Da un punto di vista economico, un parametro significativo da prendere in considerazione per raffronto è quello del costo chilometrico.

Analizzando il periodo di affidamento si osserva il seguente andamento:

inferiore almeno a quella del territorio provinciale e si possono individuare specifici bacini territoriali di dimensione diversa da quella provinciale, motivando la scelta in base a criteri di differenziazione territoriale e socio-economica e in base a principi di proporzionalità, adeguatezza ed efficienza rispetto alle caratteristiche del servizio, anche su proposta dei comuni interessati. Le funzioni di organizzazione dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica, di scelta della forma di gestione e di affidamento della gestione e relativo controllo sono esercitate unicamente dagli enti di governo degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei cui gli enti locali partecipano obbligatoriamente.

	2019	2020	Var. % 20/19	2021	Var. % 21/20	2022	Var. % 22/21	2023	Var. % 23/22
Costo chilometrico standardizzato per il trasporto urbano	3,419	3,478	1,72	3,345	-0,13	3,652	9,17	3,294	-9,80

Tab.19_Costo chilometrico

Tab.20_grafico costo chilometrico Trentino Trasporti S.p.A. _servizio svolto con mezzi urbani

Quello del costo chilometrico è un dato importante che tuttavia andrebbe indagato unitamente alla quantità e tipologia delle prestazioni rese. Inoltre lo stesso costo si differenzia notevolmente a seconda della velocità commerciale del mezzo, *driver* fondamentale che dipende da condizioni esogene al contesto dell'impresa. In considerazione del fatto che il fattore produttivo lavoro incide per questa tipologia di servizio per oltre il 50% sul totale dei costi, è evidente che quanto più alta è la velocità commerciale dell'autobus quanto più bassi tendono ad essere i costi per chilometro.

Stante quanto premesso, nell'impossibilità di procedere autonomamente a questa verifica, in quanto la stessa non può basarsi unicamente sui dati di bilancio consultabili in Camera di Commercio, ma richiederebbe, diversamente, di acquisire dalle Società stesse una serie di informazioni e dati sulla cui diffusione si incontrano spesso degli ostacoli, ci si è avvalsi di un'analisi effettuata da ASSTRA (associazione di categoria che rappresenta le aziende pubbliche operanti nel trasporto pubblico) e da Intesa San Paolo dal titolo "Le performance delle imprese di trasporto pubblico locale 2022", disponibile per la libera consultazione.

L'analisi, per quanto riguarda la performance economico-finanziaria e produttiva, si basa sull'elaborazione di dati relativi al periodo 2018-2020 forniti da un campione di 130 aziende rappresentative delle diverse realtà nazionali che si occupano di trasporto pubblico locale.

Poiché la serie storica relativa al parametro di confronto in argomento è ferma al 2020, si è ritenuto di aggiornare il dato per gli esercizi 2020-2022 sulla base degli indici dei prezzi FOI (senza tabacchi), dal momento che il 2020 non è pienamente significativo essendo influenzato, come noto, dagli effetti dell'emergenza pandemica sanitaria Covid 19.

		2019	2020 (indicizz.FOI)	2021 (indicizz.FOI)	2022 (indicizz.FOI)	TT 2022	TT - ASSTRA (con indicizzazione)
servizio urbano	vett-km	5,15	5,13	5,23	5,66	3,652	-2,01

Tab. 21 benchmark costo standard

Ciò premesso, considerando il 2022, ultimo esercizio disponibile per il confronto, si rileva che, a livello mediano del campione considerato, il dato di 5,66 euro, risulta superiore a quello di Trentino trasporti che, per quanto riguarda il servizio urbano di Pergine Valsugana si attesta sui 3,652 euro.

Questo valore peraltro non tiene conto dei costi di ammortamento, considerati invece nell'indagine citata, che incidono per circa il 8,4% (dato 2020 fonte ASSTRA) a livello mediano. Tuttavia, considerando il costo standard relativo all'intera Società ed aggiungendo a tale valore i

costi di ammortamento sopracitati, il dato di Trentino Trasporti risulta inferiore.

L'analisi ha evidenziato l'elevata efficienza della Società il cui costo unitario si è dimostrato sempre inferiore rispetto alle fonti di comparazione.

IX. ASSETTO PROPRIETARIO E DI CONTROLLO DI TRENTINO TRASPORTI S.P.A. RISPETTO DEI REQUISITI GIURIDICI PER LA CONFIGURAZIONE “IN HOUSE PROVIDING”

Al fine di confermare l'affidamento diretto del servizio di trasporto pubblico urbano a Trentino trasporti S.p.A., occorre verificare, accanto alla sussistenza delle condizioni di efficacia, efficienza ed economicità della gestione, anche il rispetto dei requisiti prescritti dall'ordinamento interno e comunitario per la configurazione del modello in house providing, presupposto per la legittimità dell'affidamento diretto di servizi.

Come è noto, questo modello, in base alla normativa oggi vigente, costituita in via generale dall'art. 10 L.P. 6/2004 comma 7 lett.d) e dalla corrispondente norma statale di cui all'art. 16 del D.Lgs. 19 agosto 2016, n. 175 (Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica - TUSP), nonché con specifico riferimento al trasporto pubblico locale, dall'art. 5 par. 2 del Regolamento CE 1370/2007, postula la presenza contemporanea di tre requisiti:

a) *quanto alla compagine sociale*: la totale assenza di capitali privati non è *condicio sine qua non* per la compiuta integrazione del modello della società in house; è infatti ammessa, purché prevista espressamente da disposizioni di legge, la presenza minoritaria e marginale di soci privati, senza poteri di veto e/o influenza determinante sulla società;

b) *quanto al controllo pubblico (c.d. controllo analogo)*: ogni Amministrazione socia deve poter esercitare sulla società “in house” un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi, situazione che può dirsi avverata qualora essa eserciti una influenza determinante sia sugli obiettivi strategici che sulle decisioni significative della persona giuridica controllata. In caso di società in house pluripartecipata - come Trentino trasporti S.p.A. - le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatori esercitano congiuntamente il controllo su una persona giuridica qualora siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- gli organi decisionali della persona giuridica controllata sono composti da rappresentanti di tutte le amministrazioni aggiudicatrici o enti aggiudicatori partecipanti. Singoli rappresentanti possono rappresentare varie o tutte le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatori partecipanti;

- tali amministrazioni aggiudicatrici o enti aggiudicatori sono in grado di esercitare congiuntamente un'influenza determinante sugli obiettivi strategici e sulle decisioni significative di detta persona giuridica;

- la persona giuridica controllata non persegue interessi contrari a quelli delle amministrazioni aggiudicatrici o degli enti aggiudicatori controllanti;

c) *quanto all'attività prevalente*: ai sensi dell'art. 16 del TUSP “gli statuti delle società in house devono prevedere che oltre l'ottanta per cento del loro fatturato sia effettuato nello svolgimento dei compiti a esse affidati dall'ente pubblico o dagli enti pubblici soci” e “la produzione ulteriore” rispetto a questo limite di fatturato, “che può essere rivolta anche a finalità diverse, è consentita solo a condizione che la stessa permetta di conseguire economie di scala o altri recuperi di efficienza sul complesso dell'attività principale della società.”

Come già anticipato in premessa della relazione, l'assetto societario e la governance di Trentino trasporti S.p.A. rispondono pienamente al suddetto modello, come di seguito specificato.

❖ La compagine sociale pubblica

Il comma 9 quinquies dell'art. 10 della L.P. 6/2004 - introdotto dalla L.P. 19/2016 - prevede

espressamente che “nel trasporto pubblico locale è ammessa la partecipazione di capitali privati alla società in house, nel rispetto del diritto dell'Unione europea, quando la percentuale di capitale pubblico ammonta almeno al 99,99 per cento e la liquidazione della quota residuale in mano privata è troppo onerosa”. Su questa base giuridica, lo statuto di Trentino trasporti S.p.A., all'art. 4 prevede la Società sia “a capitale prevalentemente pubblico, non sussistendo da parte dei soci privati forme di controllo, potere di veto o esercizio di un'influenza determinante sulla stessa ai sensi dell'art. 16 comma 1 del D.Lgs. 175/2016 e ss. mm. e ii. nonché in conformità della previsione del comma 9 quinquies dell'articolo 10 della Legge provinciale 17 giugno 2004, n. 6”.

La compagine sociale di Trentino Trasporti, infatti, come si evince nella tabella che segue, è composta quasi interamente da soci pubblici (71).

La compagine sociale, al 31/12/2023, è così composta:

<i>AZIONISTA</i>	<i>AZIONI (n)</i>	<i>VALORE NOMINALE (€)</i>	<i>%</i>
Provincia Autonoma di Trento	25.316.857	25.316.857,00	80,0413
Comune di Trento	4.502.961	4.502.961,00	14,2365
Comunità Valle di Sole	31.971	31.971,00	0,1011
Comunità Valle di Non	20.490	20.490,00	0,0648
Comunità della Paganella	204	204,00	0,0006
Comunità delle Giudicarie	1.536	1.536,00	0,0049
Comunità di Primiero	409	409,00	0,0013
Comunità territoriale della Valle di Fiemme	831	831,00	0,0026
Comun General de Fascia	417	417,00	0,0013
Comunità della Valle di Cembra	460	460,00	0,0015
Comune di Pergine Valsugana	932	932,00	0,0029
Comune di Dimaro Folgarida	15.159	15.159,00	0,0479
Comune di Malé	10.000	10.000,00	0,0316
Comuni Piano d'area della Vallagarina	3.043	3.043,00	0,0096
Altri Comuni	63.383	63.383,00	0,2005
Totale partecipazione enti pubblici	29.968.653	29.968.653,00	94,7483
Privati diversi	441	441,00	0,0014
Totale partecipazione soci privati	441	441,00	0,0014
Trentino Trasporti/azioni proprie	1.660.644	1.660.644,00	5,2503
TOTALE	31.629.738	31.629.738,00	100

Tab. 22 compagine sociale

I 9 azionisti privati, che detengono complessivamente 441 azioni, corrispondenti allo

0,0014% non partecipano da diversi anni alle assemblee societarie manifestando così disinteresse alla gestione della Società. Non è stato possibile, per diverse motivazioni, rilevare le rispettive azioni così come operato in precedenza per tutti gli altri azionisti privati. Sebbene la partecipazione di questi capitali privati non invalidi la configurazione di società in house di Trentino trasporti S.p.A., l'assemblea straordinaria del 29 giugno 2021 ha deliberato una modifica dello statuto volta a portare la percentuale di capitale pubblico al 100% introducendo una causa di esclusione dalla compagine in caso di reiterata mancata partecipazione ingiustificata alle assemblee..

Nell'assemblea ordinaria del 6 maggio 2024, essendosi verificati i presupposti di cui all'art. 5 dello statuto, è stata approvata l'esclusione dei soci privati dalla compagine, con conseguente riduzione del capitale sociale da deliberarsi in una successiva assemblea straordinaria.

❖ **Controllo analogo**

L'attuazione del requisito del c.d. "controllo analogo" nel caso di Trentino trasporti S.p.A., è garantita da specifiche previsioni dello statuto sociale nonché, per rinvio e più dettagliatamente, dalla **Convenzione per la governance di Trentino trasporti S.p.A. quale società di sistema ai sensi degli articoli 33 comma 7ter e 13 comma 2 lettera b) della Legge provinciale 16 giugno 2006, n. 3.**, predisposta e approvata dalla Provincia con la condivisione del Consiglio delle Autonomie locali e successivamente sottoscritta dai soci pubblici affidanti.

L'art. 33 dello statuto prevede che gli enti pubblici soci esercitino congiuntamente, mediante uno o più organismi, il controllo analogo che si concretizza in speciali poteri di indirizzo, vigilanza e controllo sulla società, al fine di assicurare il perseguimento della sua missione, la sua vocazione non commerciale e la conformità del servizio prestato all'interesse pubblico degli enti pubblici partecipanti. Tali poteri speciali sono ulteriori rispetto ai diritti spettanti in qualità di soci ai sensi del codice civile.

Le indicazioni provenienti dall'organismo incaricato del controllo analogo sono vincolanti per l'organo di amministrazione e per l'assemblea dei soci che sono tenuti a darvi attuazione.

Coerentemente, sempre in base allo statuto, è previsto che l'organo di amministrazione (attualmente composto di 5 membri) "ha la facoltà di compiere tutti gli atti che ritenga necessari ed opportuni per l'attuazione ed il raggiungimento degli scopi sociali, esclusi soltanto quelli che la legge e lo statuto riservano all'assemblea e nel rispetto del controllo analogo anche congiunto esercitato dalle amministrazioni pubbliche socie. Al fine di consentire altresì l'esercizio del potere di controllo analogo, l'organo amministrativo ha il dovere di attenersi alle direttive dell'organismo previsto dall'art. 33" dello statuto "in merito agli obiettivi gestionali e alle modalità per la loro attuazione e di fornire le informazioni richieste affinché lo stesso possa svolgere le funzioni di indirizzo, vigilanza e controllo ad esso attribuiti".

L'art. 33 in esame prevede poi che le modalità di nomina, composizione ed i criteri di funzionamento degli organismi incaricati del controllo analogo sono disciplinati mediante convenzione tra i soci o patto parasociale, che devono garantire il controllo effettivo di ogni singolo socio sul servizio afferente al proprio territorio e forme di delega del controllo, coerenti con il Regolamento comunitario n. 1370/2007 in capo al socio finanziatore per quanto concerne gli investimenti.

La Convenzione di Governance prevede quali sedi di coinvolgimento di tutti i soci pubblici nella supervisione sulla gestione della Società l'Assemblea di coordinamento ed il Comitato di indirizzo. Più in dettaglio:

- l'**Assemblea di coordinamento** cui partecipano tutti i rappresentanti degli enti soci, composta da un rappresentante per ciascun ente socio parte della convenzione, sede nella quale si svolge la consultazione tra i soci pubblici circa le scelte strategiche e le politiche inerenti al servizio affidato alla società. Competono in particolare all'assemblea di coordinamento la nomina dei membri elettivi del comitato di indirizzo nonché l'approvazione delle linee guida per quest'ultimo;
- il **Comitato di indirizzo** composto da sette membri, di cui tre in rappresentanza della Provincia Autonoma di Trento e quattro in rappresentanza degli enti locali e precisamente il Presidente del Consiglio Autonomie Locali o suo delegato e tre componenti designati uno dal Comune titolare del servizio pubblico di linea ordinario (urbano) di maggior peso specifico tra quelli assegnati alla società - ossia il Comune di Trento -, uno dagli altri Comuni titolari di servizio pubblico di linea ordinario, da scegliere tra i Comuni capofila in presenza di convenzioni per la gestione del servizio a livello sovracomunale, ed uno da tutti gli altri Comuni. Le competenze del comitato di indirizzo riguardano sia funzioni di controllo analogo che funzioni di indirizzo nei confronti della società e segnatamente:

a) un'attività di indirizzo ex ante, tramite:

- l'esame preventivo dei piani industriali o strategici della società, ovvero l'indicazione alla stessa degli obiettivi strategici, da sottoporre all'assemblea di coordinamento;
- l'approvazione preventiva delle operazioni di competenza dell'assemblea ovvero del consiglio di amministrazione anche quando si tratti di operazioni di competenza dell'assemblea straordinaria delegate per statuto al consiglio di amministrazione;
- la formulazione di atti di indirizzo/pareri vincolanti riguardanti aspetti dell'attività che presentano una significativa incidenza sul servizio affidato (strumentale e/o pubblico), con particolare riferimento al modello organizzativo aziendale, all'articolazione della struttura organizzativa e (secondo i termini stabiliti dalle condizioni generali di servizio), ai piani di attività annuali e/o pluriennali;
- le modalità di svolgimento dell'attività con riferimento al grado di esternalizzazione di processi e attività e alla definizione delle modifiche alle condizioni generali allegate a questa convenzione o delle nuove condizioni generali ed all'individuazione dei livelli delle prestazioni nei confronti dei soci e - ove previsto - il relativo sistema tariffario (che unitamente alle compensazioni pubbliche di esercizio, servizio e tariffario deve comunque garantire la copertura dei costi);
- le operazioni di trasferimento, investimento, cessione, acquisizione o comunque comportanti la movimentazione o l'impegno di una rilevante entità patrimoniale.

b) nell'attività di vigilanza sulla società, attraverso l'assunzione di informazioni mediante:

- l'acquisizione dalla società di relazioni sulle attività svolte di maggior rilievo;
- l'esercizio di un potere ispettivo e/o di interrogazione sui documenti e atti societari riconosciuto a ciascuno dei membri, con particolare riferimento agli aspetti della gestione che attengono allo svolgimento del servizio affidato (strumentale o pubblico) ed alle condizioni di esercizio dell'attività in house;
- la comunicazione periodica delle informazioni attinenti il contenzioso giudiziale e stragiudiziale, le modifiche dei contratti di lavoro aziendali;
- la ricognizione periodica dei dati relativi al conferimento di incarichi esterni per importi superiori a 40.000,00 euro IVA escl., pubblicati ai sensi della disciplina sulla trasparenza;

c) nell'attività di controllo ex ante ed ex post sulla società, svolta mediante la verifica di qualsiasi attività di particolare rilevanza sociale e, nella specie:

- l'acquisizione della proposta di investimenti, budget preventivo per la spesa gestionale e report trimestrali della contabilità gestionale analitica;
- la valutazione del budget e del costo del servizio assumendo a riferimento elementi standard (ove disponibili) e/o elementi di benchmarking;
- la valutazione delle prestazioni fornite e degli obiettivi raggiunti rispetto a quelli attribuiti o, in alternativa, previsti dal budget di esercizio e dai piani previsionali;
- l'approvazione del progetto di bilancio di esercizio della società;
- la verifica della conformità dell'attività svolta dalla società ai requisiti richiesti dalla legge per l'esercizio "in house providing" e alle finalità del servizio pubblico.

Dal momento che il **Comitato di indirizzo** è il cardine della funzione di controllo analogo, **la presenza di un componente anche in rappresentanza del Comune di Pergine Valsugana assume particolare importanza** in quanto garantisce la supervisione effettiva sulla gestione del servizio pubblico affidato.

Non inficia l'esercizio del controllo analogo congiunto la previsione, all'interno della Convenzione di governance, di un **ruolo differenziato per il socio di maggioranza, ossia la Provincia autonoma di Trento**. La Società infatti, mentre risponde ai singoli Enti affidanti circa l'adempimento delle previsioni delle rispettive convenzioni/disciplinari di servizio, è soggetta alle direttive della Giunta provinciale finalizzate ad assicurare un'organizzazione interna per la gestione coordinata delle partecipazioni societarie, con riferimento in particolare alle linee strategiche orientate ad assicurare sinergie operative tra le società del "gruppo Provincia", la valutazione e l'analisi dei bilanci e la predisposizione del bilancio consolidato, lo svolgimento dei compiti propri del capogruppo, il coordinamento degli statuti delle società controllate dalla Provincia e del loro sistema di governo, il coordinamento dell'attività delle società controllate per un efficace perseguimento degli obiettivi strategici della Provincia). Inoltre, in considerazione dell'accorpamento, con la fusione societaria, dell'attività di gestione del patrimonio funzionale del trasporto pubblico con l'erogazione del servizio, alla Provincia autonoma di Trento è riservato un ruolo distinto dagli altri soci anche sul fronte degli investimenti, in quanto ente promotore e finanziatore, ai sensi della legge di settore (L.P. 16/1993 e ss. mm. e ii.), peraltro con forme di coinvolgimento degli altri soci, attraverso il Comitato di indirizzo.

❖ **Attività prevalente**

Quanto al requisito dell'attività prevalente, Trentino trasporti S.p.A. svolge unicamente attività riconducibili al servizio pubblico affidato dagli enti soci. In ogni caso, in base allo statuto, la Società – come prescritto dalla normativa - è vincolata a realizzare più dell'80% del proprio fatturato nello svolgimento dei servizi affidati dagli enti pubblici soci.

X. CONCLUSIONI

Dall'analisi svolta non si rilevano motivazioni per rivedere la scelta circa la gestione in house del trasporto pubblico locale, in quanto questo modello si è dimostrato adeguato alla realizzazione delle politiche della mobilità urbana decise dall'Amministrazione ed estremamente adattabile ai cambiamenti introdotti e prevedibili durante il prossimo periodo alla luce delle importanti opere di trasformazione urbanistica e viabilistica programmate.

I risultati della gestione mostrano un livello di servizio adeguato alle esigenze dell'Amministrazione e degli utenti, come confermato anche dalle recenti analisi di customer satisfaction.

Sussistono, in conclusione, i presupposti giuridici e di convenienza economica, in termini di costi e benefici, per rinnovare per un ulteriore periodo l'affidamento in house del trasporto pubblico urbano e turistico alla Società di sistema Trentino trasporti S.p.A..