



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

**Assessore alle infrastrutture e all'ambiente**

Via Vannetti, 32 - 38122 Trento  
Tel. 0461493202- Fax 0461493203  
e-mail: [ass.infrastruttureambiente@provincia.tn.it](mailto:ass.infrastruttureambiente@provincia.tn.it)  
pec: [ass.infrastruttureambiente@pec.provincia.tn.it](mailto:ass.infrastruttureambiente@pec.provincia.tn.it)

Preg.mo Signore  
**Rodolfo Borga**  
Consigliere provinciale  
Gruppo consiliare Civica Trentina  
S E D E

e, p.c., Preg.mo Signore  
**Ugo Rossi**  
Presidente  
Provincia Autonoma di Trento  
S E D E

Preg.mo Signore  
**Bruno Dorigatti**  
Presidente  
Consiglio provinciale di Trento  
S E D E

Trento, **15 APR. 2015**

Prot. n. A039/2015/202374 /2.5-2013-1091

OGGETTO: interrogazione n. 1178, avente ad oggetto: "*Tratta della Valsugana: quali costi di gestione?*", presentata dal cons. Borga.

In riferimento all'interrogazione in oggetto, si comunica quanto segue.

**Punti a, b e c.**

Per la manutenzione dei Minuetto Trentino Trasporti Esercizio ha fatto esercizio di subentro in contratto già in corso tra Trenitalia ed Alstom.

Trenitalia ha un contratto in essere con Alstom ("Full Service") fino ad aprile 2016 per circa 100 Minuetto, con un addendum di 10 Minuetto opzionati sulla flotta di Trentino trasporti. Il contratto in parola non prevede da parte Alstom l'assunzione del ruolo di ECM (ruolo attinente il "controllo" delle operazioni manutentive), che Trentino trasporti esercizio ha invece affidato ad Alstom, non disponendo del personale abilitato alla funzione.

Trentino Trasporti Esercizio, nell'ambito del contratto con Alstom sopra citato, eroga all'impresa di manutenzione circa 3,5 euro a treno/km, considerando manutenzione ed ECM.

Il sito di Via F.lli Fontana risulta ad oggi necessario ma non adeguato in prospettiva: con sentenza del Tribunale di Trento 1048/2013, intentata dai proprietari di edifici lungo Corso Buonarroti per immissioni di rumore e fumi, fu fissata una pesante limitazione alla operatività (dalle 22.30 alle 7.00) del sito, con la inibizione all'utilizzo dei binari più vicini alle abitazioni, limitazione che a tutt'oggi permane e rispetto alla quale non sono attivabili misure di mitigazione se non consistenti nella limitazione delle operazioni di utilizzo del sito stesso.

Entro il 2024, alla chiusura dello stipulando contratto di servizio PAT-Trenitalia, Trentino Trasporti spa si certificherà come "officina per la manutenzione corrente dei DMU", in un adeguato sito di rimessaggio/manutenzione corrente ragionevolmente localizzato in prossimità della partenza dei treni (es. Scalo Filzi). Questo secondo un assetto finale che costituisca la miglior soluzione organizzativo/economica, considerando che l'attuale sito di rimessaggio di Via F.lli Fontana risulta inadeguato per quanto riguarda gli accessi, le dimensioni, l'infrastruttura e l'inserimento logistico in area residenziale e gli impatti da emissione acustica.

Il sito di rimessaggio presso Filzi potrà eventualmente assumere anche funzione di sito manutentivo, quantomeno corrente, qualora non risulti conveniente l'accentramento anche di tale funzione presso l'officina ferroviaria di Gardolo dei materiali FTM a scartamento ridotto.

#### **Punti d ed e.**

Nel 2008 si è proceduto alla sottoscrizione del primo contratto di servizio (ai 1.389.000 km/anno, precedentemente "statali", divenuti "provinciali" per effetto dell'accordo quadro sul subentro del 2006, P.A.T. ha aggiunto nel corso del contratto un ulteriore milione di km, ovvero servizi aggiuntivi, circa).

I dati evidenziano un andamento quindi crescente, sia in termini di chilometri percorsi sia del relativo contributo finanziario a carico del bilancio provinciale, in considerazione della progressiva attivazione/sostituzione, obbligatoria ex lege, della Provincia nella programmazione e nel finanziamento dei servizi ferroviari locali di cui alla norma di attuazione (D.P.R. 587/87 come integrato dal D. Lgs. 174/2001).

In termini assoluti, il pagamento iva inclusa a Trenitalia è stato il seguente:

- anno 2008: euro 12.000.000 ca
- anno 2009: euro 28.000.000 ca
- anno 2010: euro 30.000.000 ca
- anno 2011: euro 30.600.000 ca
- anno 2012: euro 30.100.000 ca
- anno 2013: euro 29.900.000 ca
- anno 2014: euro 30.300.000 ca,

somme del tutto coerenti con il costo a catalogo nazionale ed evidentemente inferiori a quelle spese dalla vicina Provincia di Bolzano che, rispetto ai circa 2,2 mln di treni/km anno affidati da PAT a Trenitalia, sin dal 2009 (e sino a tutto il 2014) ha affidato circa 3 mln di treni/km alla medesima per una spesa conseguentemente superiore a quella della Provincia di Trento.

Dei circa 30 mln di euro annui, la "quota Valsugana" si attesta su circa 18 mln.

La considerazione che nel tempo la Provincia di Trento, nel settore ferroviario su rete nazionale, aveva investito risorse non destinate ad una ricaduta in termini di fatturato sul territorio provinciale (in quanto a beneficio non del sistema locale ma di una società, Trenitalia appunto, con sede extraprovinciale), unitamente alla considerazione che Trenitalia aveva, dal 2008, imposto (a tutte le Regioni) un "catalogo" (tariffario, inteso come corrispettivi) delle prestazioni appunto alle Regioni subentrate allo Stato (D.lgs. 422/97), ossia di un tariffario non negoziabile che portò ad

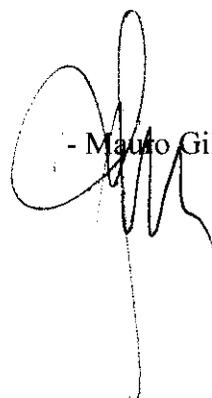
erogazioni verso Trenitalia incrementate di circa il 30 % rispetto a quanto precedentemente devoluto dallo Stato per la medesima produzione. Scelte alternative non erano praticabili, tenuto conto del mercato ferroviario "chiuso", in cui l'azienda nazionale incumbent risultava agevolata anche da pronunce del Garante che gli attribuivano la proprietà degli assets -tutti i treni del trasporto regionale acquisiti con contributo statale e che a rigore dovevano considerarsi beni essenziali da porre a disposizione di qualunque affidatario pro tempore anche diverso da Trenitalia.

In un contesto privo di rappresentazione di contabilità analitica per direzione regionale (proprio in questo contesto nasce la procedura di infrazione 2012: l'UE chiedeva allo Stato come fossero state calcolate le "compensazioni" economiche che Trenitalia, affidataria diretta, aveva esposto alle Regioni, considerato che il regolamento 1370/2007 all'art. 5 ne prevede il calcolo secondo procedure comparative, in Italia assenti per quanto detto), ha condotto la Giunta provinciale a compiere i passi decisivi per una "autoproduzione" progressiva dei servizi ferroviari locali, con il conseguente beneficio di pagare l'effettivo costo di produzione di questo contesto provinciale (e non media dei costi nazionali), e di non pagare l'utile di impresa ad una propria impresa affidataria in house (Trentino trasporti esercizio spa).

Rispetto allo scenario di autoproduzione ipotizzato (tutti i 1.200.000 treni/km precedentemente eserciti da Trenitalia sulla Valsugana in capo a Trentino trasporti esercizio) si è avviato un processo di confronto con il gruppo Fs, che ha condotto ad un assetto "misto" (che vedesse non esclusa in toto Trenitalia), che comporta che il 50% della produzione circa sulla Valsugana sia effettuato da Trenitalia a catalogo, ed il restante 50% da Trentino trasporti esercizio.

Nell'esercizio 2015 e successivi sino al 2020 la quota suddetta resta fissata contrattualmente nel 50% della produzione, negli ultimi 3 anni del contratto pluriennale (2022-2024) la quota del 50% viene aumentata sino a consentire, a chiusura del contratto novennale con Trenitalia (2016-2024), di trasferire a Trentino trasporti esercizio l'intera produzione della Valsugana.

Distinti saluti.

  
- Mauro Gilmozzi -