



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
pec: ass.infrastruttureambiente@pec.provincia.tn.it

Preg.mo Signore
Maurizio Fugatti
Consigliere provinciale
Gruppo consiliare Lega Nord Trentino
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, **17 APR. 2015**

Prot. n. A039/2015/ *208123* /2.5-2013-1091

OGGETTO: interrogazione n. 1243, avente ad oggetto: " *Quali benefici dagli accordi dalla Provincia di Trento con Trenitalia Spa?*", presentata dal cons. Fugatti

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

Punto 1.

L'ipotesi tecnica di società mista è stata affrontata prima di avviare il percorso di certificazione di impresa ferroviaria su rete nazionale per Trentino trasporti esercizio (poi ottenuta nel corso del 2013) e plurime ragioni militavano a favore della soluzione intrapresa in luogo di costituire una new co con Trenitalia.

Tra esse anche il profilo fiscale (rilevante in ottica di uscite correnti sul patto di stabilità, se si considera che, per il trasporto pubblico locale provinciale su gomma, la peculiarità dell'affidamento in house secondo un disciplinare di concessione ai sensi della recentemente riformulata Lp 6/04, anziché contratto di servizio, comporta l'erogazione di contribuzioni che non si configurano come corrispettivi di prestazione), e la considerazione che lo schema di affidamento ad eventuale new co avrebbe "scontato" l'utile di impresa e quindi una maggiore spesa per l'ente affidante (limitandosi invece oggi PAT nell'assetto in house a garantire il pareggio gestionale in regime appunto contributivo).

D'altro canto, per il servizio ferroviario locale, la disciplina fondante risiede in norma di attuazione di rango costituzionale (il D.lgs. 174/2001), che vincola l'affidamento dei servizi ferroviari locali al solo rispetto della disciplina provinciale e comunitaria, e questa - regolamento UE 1370/2007 art. 5 - prevede, tra le altre modalità, anche l'affidamento diretto a soggetti in house.

La decisione di portare la gestione della Valsugana all'interno del sistema provinciale, per accorpare il suddetto servizio ferroviario alla gestione più generale dei servizi locali di trasporto provinciale, si pone del resto in coerenza con il favor che il decreto legge 1/2012 citato prevedeva per quelle aziende che si accorpano per servire un bacino di dimensione almeno provinciale, al fine di promuovere la crescita dimensionale delle imprese per economie di scala.

La scelta della "autoproduzione" attraverso la propria società Trentino trasporti esercizio costituisce, in effetti, il modo con cui PAT intende valorizzare, nella produzione del servizio ferroviario locale sulla Valsugana, la presenza della propria società in house Trentino trasporti esercizio spa che già esercisce la ferrovia a scartamento metrico della Trento Malè, il tutto al fine di una ottimizzazione del ramo aziendale societario nonché della governance dell'intero trasporto locale, gomma e ferro, lungo la Valsugana, ed in particolare lungo l'asse della città di Trento interessato dalle due ferrovie citate in ottica di servizio metropolitano.

Si omette in questa sede di dettagliare la complicata situazioni per quelle realtà che hanno o stanno procedendo a "fusione" di aziende locali con contratto autoferro (palesamente più performante in termini di produttività degli addetti, e tal quale applicato anche ai circa 40 addetti assunti per l'esercizio Valsugana da Trentino trasporti esercizio) e rami aziendali di Trenitalia (con contratto diverso) in termini di omogeneizzazioni a fini di miglioramento produttivo.

Punto 2.

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.

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, sostanzialmente imposto (a tutte le Regioni) un "catalogo" (tariffario, inteso come corrispettivi) delle prestazioni appunto alle Regioni subentrate allo Stato (D.lgs. 422/97). 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 (peraltro 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

Punto 3.

Tra la Provincia Autonoma di Trento e la società Ferrovie dello Stato S.p.A (oggi Trenitalia S.p.A. per la parte esercizio) è stata stipulata la Convenzione di data 18 settembre 1998 e relativo atto aggiuntivo di data 6 dicembre 1999 per la disciplina dei rapporti finalizzati alla fornitura di nuovi materiali rotabili diesel da utilizzare per il trasporto di persone sulla linea ferroviaria della Valsugana, con previsione di acquisto da parte della PAT di 6 materiali (con riserva di ulteriori 4, poi acquistati) da mettere a disposizione di F.S. per l'esercizio sulla linea Trento-Primolano e con previsione degli obblighi di custodia manutenzione ed assicurazione degli stessi da parte di F.S, nonché obbligo della medesima di immissione in servizio di 3+2 ulteriori convogli con le stesse caratteristiche.

Seguiva il contratto prot. n. 19175 del 28 giugno 2001, stipulato tra la Provincia Autonoma di Trento e ALSTOM FERROVIARIA CONSORTIUM, e poi l'atto di cessione dalla Provincia Autonoma di Trento a Trentino trasporti S.p.a del sopra citato contratto prot. n. 19175, con conseguente subentro di Trentino trasporti alla Provincia Autonoma di Trento nei diritti ed obblighi nascenti dalla sopra richiamata convenzione di data 18 settembre 1998, ed infine la messa a disposizione, con accollo degli integrali oneri manutentivi, di Trenitalia spa.

La prima fornitura dei 6 Minuetto avvenne ad un costo unitario di circa 3,5 mln, totale 20 mln, i successivi 4 ad un costo unitario di circa 5.

I treni Flirt di Stadler sono stati acquistati il 30 gennaio 2013, nell'ambito di una commessa avviata, previa ordinaria procedura di gara, da STA Bolzano, per un costo unitario di circa 8,5 mln: la caratteristica peculiare dei treni Flirt è quella della "politensione", ovvero la possibilità tecnica di viaggiare anche su rete austriaca con 15 kV.

Per entrambe le tipologie di materiali ogni onere manutentivo risulta accollato sull'utilizzatrice Trenitalia, comodataria dei citati treni.

Punto 4.

L'acquisto di treni Flirt, che a differenza di altri materiali sono policorrente, ossia possono viaggiare anche oltre confine, sono connessi alla esigenza comune alle Province di Trento Bolzano e del Tirolo di incrementare le relazioni dirette Innsbruck Bolzano Trento Rovereto, prevedendo materiali rotabili per l'intera tratta senza cambio treno.

Sulle connessioni con il Tirolo, le Assemblee legislative congiunte della Provincia Autonoma di Bolzano, del Land Tirolo e della Provincia Autonoma di Trento hanno ripetutamente sottolineato la necessità di migliorare e rendere più interessante il trasporto pubblico locale, soprattutto quello ferroviario nonché i collegamenti transfrontalieri fra l'Alto Adige ed il Land Tirolo, con l'obiettivo di arrivare a una forte crescita del numero di passeggeri.

Nella seduta congiunta del 18 aprile 2007 le assemblee legislative invitavano i propri esecutivi a verificare:

- in che modo si potrebbe introdurre nella rete euregionale un orario cadenzato per i treni nella direzione nord-sud fra Innsbruck- Bolzano-Trento-Verona, indipendentemente dai collegamenti Euro/Intercity;
- in che modo si potrebbero organizzare collegamenti ferroviari diretti fra Fortezza-Brunico-San Candido-Lienz per evitare tempi di attesa o un cambio treno alla "frontiera" e garantire un'offerta quotidiana minima di treni al mattino, a mezzogiorno e la sera.

Nella seduta congiunta del 29 ottobre 2009 le assemblee legislative chiedevano un miglioramento dei collegamenti ferroviari fra il Tirolo del nord, del sud e dell'est e fra Monaco e Verona così come il coordinamento dei sistemi tariffari. Questo, sempre presupponendo la disponibilità di treni compatibili con la rete elettrica austriaca ed italiana, prevede l'istituzione di collegamenti ferroviari transfrontalieri transitanti sulla tratta Bolzano-Innsbruck.

Da dicembre 2013 la Provincia di Bolzano ha potuto istituire la prima coppia di treni diretti Bolzano-Innsbruck e, con partenza 14 dicembre 2014 un cadenzamento orario giornaliero Lienz-Fortezza e l'obiettivo resta quello di un collegamento diretto tra Innsbruck, Bolzano e Trento con cadenzamento orario da realizzarsi entro il 2019 secondo quanto deliberato dalle tre assemblee legislative in seduta congiunta del 28 ottobre 2014.

Coerentemente con quanto sopra, due treni Flirt "trentini", da inserire nel comune "giro materiali" sopra ricordato, risultano allo stato sufficienti, e pertanto nell'ambito del prossimo contratto di servizio con Trenitalia si è previsto di inserire la indicazione di acquisizione di 6 materiali rotabili non policorrente, che hanno un costo unitario inferiore e che si affiancheranno ai 7 materiali Flirt policorrente (2 di Trentino trasporti) già in uso a Trenitalia (con previsione di ulteriori 7 con oneri in capo alla Provincia di Bolzano).

Punto 5.

Con deliberazione 1478 del 25 agosto scorso la GP ha previsto l'adeguamento e attrezzaggio del sito di Via F.lli Fontana per i Minuetto, allo scopo di supportare l'entrata in servizio del processo di manutenzione parallelamente all'acquisizione della gestione delle corse sulla Valsugana.

Il complesso degli interventi, comprensivo dei componenti riparabili, è pari a euro 3.290.000,00 e sarà completato entro giugno 2015, mentre si è già proceduto alla realizzazione stazione di rifornimento carburante, dell'acquisto del volano di componenti riparabili.

Con il completamento dell'attrezzaggio del sito di Via F.lli Fontana, di proprietà provinciale, la maggior parte delle operazioni di manutenzione, eseguite dal fornitore dei treni, Alstom, saranno eseguite a Trento e non a Bolzano.

Punto 7.

Dal dicembre 2007 le due Province hanno attivato un comune progetto di cadenzamento orario dei treni tra Brennero e Verona, con unico affidatario Trenitalia che, per intuibili esigenze organizzative di produzione, prevede giornalmente un turno di 23 materiali elettrici (con rinforzo per alcune corse sulla Brennero anche con materiali diesel Minuetto) necessari alla copertura dei servizi svolti a favore delle due Province, la qualcosa implica che il materiale di entrambe, unito a quello in asset Trenitalia, viene indistintamente utilizzato sui servizi regionali: accade così che se da un lato materiali "trentini" viaggiano in provincia di Bolzano, altrettanto si hanno corse nella tratta trentina eseguite con Flirt della Provincia di Bolzano.

Punti 8, 9, 10, 11, 12 e 13.

Trenitalia è impresa ferroviaria, che esercisce le corse ferroviarie e cura la manutenzione dei rotabili in utilizzo della stessa, e quale impresa tenuta a rendere il miglior servizio al minor costo agli Enti affidanti i servizi, persegue logiche imprenditoriali autonome e rispondenti al miglior risultato aziendale, senza che sulle scelte della stessa si possano avere decisioni altrui: nello specifico della situazione Valsugana, in una prospettiva di acquisizione dell'intero esercizio a cura di Trentino trasporti esercizio nel corso del prossimo contratto di servizio, pare ragionevole che Trenitalia mantenga l'operatività del proprio sito manutentivo a Trento in misura adeguata e sufficiente per la manutenzione che non possa svolgere altrove.

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), 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, appunto, 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.

In via generale le scelte sin qui attuate sulla Valsugana presentano un saldo assolutamente positivo per quanto concerne l'assunzione di personale: a fronte di nessun licenziamento da parte di Trenitalia (né per officina né per personale di condotta e scorta), Trentino trasporti esercizio ha assunto circa 40 nuovi addetti.

Punti 6 e 14.

Per la manutenzione dei Minuetto Trentino trasporti esercizio ha semplicemente 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.

Punto 15.

Trentino trasporti spa impiega circa 30 addetti nel settore officina, per un costo annuo pari a circa 1.000.000 di euro, che diviso per il numero di treni/km annui (980.000 circa) porta ad costo unitario di circa 1 euro/km.

Punto 16.

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. Resta comunque evidente che la "internalizzazione" anche della manutenzione per la Valsugana, insieme a quella della FTM, comporterà economie di spesa.

Punto 17.

Il tema della elettrificazione resta un profilo di assoluto interesse: fermo restando che la linea non è di proprietà provinciale, ma dello Stato, che procede alla gestione della stessa mediante concessione a società del gruppo FS, Rete Ferroviaria Italiana (RFI), pare indubbio che la elettrificazione avrebbe una valenza, oltre che ambientale, anche economica (ammonta a circa 1.600.000 annui la spesa che le imprese ferroviarie complessivamente considerate devono sostenere per i consumi di gasolio relativamente ai circa 1,2 mln di treni/km), ma si tratta di intervento (oltre che di competenza statale in primis) che richiede ingenti risorse (tra 30 e 40 mln di euro), che potrà essere eventualmente affrontato in un contesto economico finanziario non di breve periodo.

Distinti saluti.

- Mauro Gilmozzi -

