

**Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti per l'affidamento “in house providing“, a TRENTINO TRASPORTI S.p.A., dei servizi di trasporto pubblico extraurbano e ferroviario ai sensi dell'articolo 5, par. 2, del Reg. (CE) n. 1370/2007 e dell'articolo 10 della legge provinciale 17 giugno 2004, n. 6, per il periodo dal 1 gennaio 2025 al 31 dicembre 2034.**

**(Relazione di affidamento)**

## INDICE

1. Premessa: l'attuale affidamento
2. I risultati della gestione negli anni 2019-2023
  - 2a) Costi e ricavi
  - 2b) Dati dimensionali
  - 2c) La Qualità del servizio
3. La futura gestione del servizio di trasporto pubblico extraurbano e ferroviario in Provincia di Trento
  - 3a) Investimenti previsti
  - 3b) Personale
  - 3c) Indicatori di qualità/efficacia/efficienza e trasparenza
4. Quadro normativo di riferimento per la scelta della forma di gestione del servizio
5. Modalità di affidamento prescelta e relative motivazioni
6. 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"
7. Conclusioni

Nel dare atto che con il provvedimento di cui questa relazione costituisce allegato parte integrante e sostanziale si procede all'affidamento in house anche dei servizi aeroportuali, meglio dettagliati anche nella motivazione nella deliberazione stessa, si evidenzia che questa relazione è esplicativa del quadro normativo, dei risultati della gestione, del nuovo affidamento, delle motivazioni relativamente al trasporto pubblico locale (TPL) il cui esercizio, per quanto qui rileva, costituisce la pressoché totale missione della società.

## 1. **PREMESSA: L'ATTUALE AFFIDAMENTO**

Con deliberazione n. 970 di data 28 giugno 2019 la Giunta provinciale ha affidato la gestione dei servizi di trasporto (TPL) extraurbano su gomma e ferroviario (da esercitarsi sulla Ferrovia Trento - Malè e in parte sulla Ferrovia della Valsugana) e dei servizi aeroportuali, nonché la realizzazione degli investimenti relativi alle reti, agli impianti e alle altre dotazioni del trasporto a Trentino Trasporti S.p.A.; l'affidamento è avvenuto ai sensi dell'articolo 10 della legge provinciale 17 giugno 2004 e dell'art. 5, par. 2 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e per la durata dal 1° luglio 2019 sino al 30 giugno 2024. Con il medesimo provvedimento la Giunta provinciale ha approvato il disciplinare di affidamento che è stato sottoscritto in data 10 settembre 2019 (n. di raccolta 45812). Tale affidamento è stato poi prorogato fino al 31 dicembre 2024 con deliberazione n. 819 di data 7 giugno 2024 e conseguente stipulazione dell'Atto aggiuntivo n. di raccolta 47694 di data 24 giugno 2024.

I servizi sopra evidenziati sono gestiti mediante la forma di affidamento prevista dall'art. 10, comma 7, lett. d), e comma 9, della legge provinciale 17 giugno 2004, n. 6 (Disposizioni in materia di organizzazione, di persone e di servizi pubblici) e cioè direttamente da parte di 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. Trattasi, in altri termini, di gestione "in house providing".

Il servizio di trasporto pubblico locale in Provincia di Trento costituisce un sistema integrato disciplinato da una specifica legge provinciale, - legge provinciale 9 luglio 1993, n. 16 " (Disciplina dei servizi pubblici di trasporto in provincia di Trento)" -, in attuazione della quale la Provincia ha costituito la società per azioni Trentino Trasporti S.p.A. per la gestione dei servizi pubblici di trasporto (art. 4 l.p. 9 luglio 1993, n. 16). Alla predetta società, oltre alla Provincia hanno aderito Comuni e Comunità di Valle per l'affidamento di servizi di trasporto urbano. È stata sottoscritta una specifica Convenzione per la *governance* (il cui schema è stato approvato con deliberazione della Giunta provinciale n. 233 di data 22 febbraio 2019) che garantisce il controllo analogo e paritario nei confronti della Società.

Per la gestione del trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, lo strumento di sistema operativo individuato dalle pubbliche amministrazioni del Trentino che costituiscono il c.d. "sistema Provincia" (Provincia, Comuni e Comunità di Valle) è Trentino Trasporti S.p.A., società di sistema provinciale ai sensi dell'articolo 33 della legge provinciale 16 giugno 2006, n. 3, che possiede i requisiti per l'affidamento diretto di servizi pubblici secondo il modello in house providing, in conformità all'ordinamento comunitario e a quello provinciale sopra richiamato, con particolare riferimento all'esercizio del controllo analogo sulla società. A tale riguardo la normativa comunitaria di riferimento e precisamente il Regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio n. 1370/2007 del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, prevede la facoltà da parte dell'autorità competente di affidare i servizi in parola ad un "operatore interno" cioè ad un soggetto su cui l'autorità esercita un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi.

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.

L'affidamento in parola, come evidenziato, è prossimo alla scadenza (31 dicembre 2024): è quindi necessario procedere agli adempimenti conseguenti a quanto a suo tempo deciso in merito alla gestione del trasporto pubblico locale (TPL) e quanto ad esso connesso, per quanto di competenza della Provincia autonoma di Trento.

Nel corso degli ultimi anni gli enti affidanti, Provincia e Comuni, hanno operato per allineare le varie scadenze degli affidamenti, nella prospettiva di poter assumere congiuntamente una decisione sulle modalità di gestione nella convinzione che il trasporto pubblico vada gestito unitariamente sull'intero bacino provinciale, consapevoli che l'ambito unico consente di conseguire dei benefici sia in termini organizzativi, sia di servizio che economici.

La gestione del servizio da parte di un unico gestore sul territorio provinciale, infatti, consente di ottenere delle economie di scala grazie, ad esempio, all'ottimizzazione dell'allocazione dei mezzi e alla conseguente minimizzazione del numero dei veicoli di riserva, in modo da poter contare su un sistema integrato in termini di politica del servizio, di gestione, di tariffazione e bigliettazione.

Nel contesto appena descritto (gestione del servizio da parte di un unico gestore sul territorio provinciale ed allineamento delle scadenze dei vari affidamenti), la Provincia autonoma di Trento nel corso dell'anno 2023 ha condiviso con le principali Amministrazioni comunali che hanno affidato il

servizio TPL a Trentino Trasporti S.p.A. (Trento, Rovereto, Pergine Valsugana, Arco e Lavis), in tempo utile per assumere decisioni in merito alla prevista scadenza dell'affidamento, l'opportunità di procedere anche per il periodo successivo con la medesima modalità dell'affidamento in house alla predetta società di sistema. In ragione di ciò, in ottemperanza a quanto previsto dalle disposizioni vigenti - art. 7 del Regolamento CE n. 1370/2007- la Provincia autonoma di Trento ha trasmesso sia per proprio conto che per conto dei menzionati Comuni, l'Avviso di pre-informazione per un nuovo affidamento in house alla menzionata società per un periodo di 10 anni. L'avviso di pre-informazione è stato pubblicato sulla Gazzetta ufficiale della Comunità europea il 4 luglio 2023. L'avviso assolve ad una funzione pro concorrenziale e di trasparenza, per consentire ai soggetti potenzialmente interessati, diversi dal gestore uscente, di essere posti nella condizione di conoscere in anticipo le principali caratteristiche dei servizi da aggiudicare. A tale proposito si rileva che entro il termine previsto (un anno dalla data di pubblicazione dell'avviso di pre-informazione) non sono pervenute manifestazioni di interesse né richieste di informazioni da parte di operatori privati e pertanto non vi sono elementi oggettivi per ritenere che vi siano soggetti potenzialmente interessati a subentrare alla gestione del servizio.

## **2. I RISULTATI DELLA GESTIONE NEGLI ANNI 2019-2023**

Ai fini della conferma della scelta dell'affidamento in house del servizio, opzione indicata nell'Avviso di pre-informazione, si è ritenuto necessario analizzare anzitutto l'andamento della gestione da parte di Trentino Trasporti S.p.A. nel corso dell'attuale affidamento, incluso negli esercizi sociali 2019-2023. Premessa necessaria, che consente una corretta e contestualizzata lettura e valutazione di quanto di seguito riportato, è l'evidenza che l'affidamento in essere si è svolto nel corso di un periodo particolare, contraddistinto nella parte centrale dalla pandemia Covid-19 (2020 - 2021) e in quella immediatamente successiva (2022) dalla spinta inflazionistica, causata in particolare dalle forte tensioni sulle materie prime, come la fornitura di carburanti. Tali situazioni congiunturali sfavorevoli 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. La dinamica appena illustrata, peraltro, ha interessato tutte le aziende del settore, come evidenziato, tra gli altri, dallo studio ASSTRA - Intesa San Paolo del 2022.

### **2a) Costi e ricavi**

Il primo e più importante tra i dati economici rilevanti ai fini dei costi di produzione è il [costo del personale](#), in considerazione della forte incidenza di questo fattore produttivo sul totale dei costi di produzione (nel 2023 pari al 54,89%). Di seguito sono quindi forniti alcuni dati con riferimento in

particolare alla consistenza dell'organico aziendale e ai relativi costi:

Consistenza dell'organico aziendale- Tab.1

PERSONALE (valori medi)	DIRIGENTI	IMPIEGATI	PERSONALE 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

Costi del personale Tab.2

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

**Nel periodo considerato il costo del personale è aumentato complessivamente del 5%.**

Tuttavia, l'analisi del costo del personale, al netto di voci quali il rinnovo della contrattazione collettiva di primo e secondo livello, il riconoscimento della retribuzione ordinaria delle giornate di lavoro effettivo anche per i giorni di ferie godute, il supporto finanziario per il caro bollette, il riconoscimento dell'anzianità di servizio pregressa, l'accantonamento per il riconoscimento di 24 minuti di "agente unico" e la riduzione dell'anzianità media dal 2019 al 2023, evidenziano 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 che la Società si trova a fronteggiare, secondo un fenomeno evidente anche a livello nazionale, 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 rarefazione della disponibilità di manodopera si avverte 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:

*Costi delle materie prime- Tab.3*

2019	2020	variazione 20/19	2021	variazione 21/20	2022	variazione 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%

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.

*Costi del carburante - Tab.4*

	2019	2020	2021	2022	2023	variazione 2023/2019
<i>costi carburante e metano trazione</i>	10.923.976	7.910.399	10.594.462	15.183.482	13.296.510	21,72%

Per quanto riguarda i [costi per servizi](#), l'aumento registrato nel periodo 2019-2023 è del **26,30%**.

All'interno della voce ha particolare impatto il costo per l'affidamento di servizi a terzi, incrementato del 62%. Nel periodo di riferimento, infatti, il ricorso a terzi si è dimostrato l'unica soluzione possibile per soddisfare una domanda di servizi in costante aumento a fronte della sempre maggiore e crescente difficoltà di reperimento di personale viaggiante, dinamica, come ricordato, comune a livello nazionale. Anche su questa voce hanno inciso i costi dipendenti dalla pandemia Covid - 19 (sanificazioni, servizi integrativi).

Costi per servizi e affidamenti a terzi - Tab.5

	2019	2020	2021	2022	2023	variazione 2023/2019
spese per servizi	25.833.450	26.390.008	29.086.436	31.746.646	32.620.156	26,27%
di cui costo affidamento a terzi	8.775.606	10.180.807	11.364.252	13.209.434	14.229.509	62,15%

Relativamente alle **entrate** è necessario evidenziare che i ricavi della gestione si articolano in entrate tariffarie derivanti dal servizio extraurbano su gomma, dal servizio ferroviario sulla Ferrovia Trento - Malè e da quello sulla Ferrovia Trento - Bassano del Grappa.

Nel periodo di riferimento l'andamento degli **introiti** è stato il seguente:

Entrate da tariffa - Tab.6

settore	2019	2020	2021	2022	2023
Extraurbano gomma	6.288.156	3.677.033	4.190.910	5.317.768	6.019.755
FTM	1.293.382	617.197	729.792	1.013.183	1.225.900
FTB	947.333	462.197	556.226	616.161	622.406

Dopo il calo del 2020, dovuto all'emergenza sanitaria, gli introiti si stanno riallineando ai valori del 2019.

Di seguito le tabelle relative al grado di copertura dei servizi

Grado di copertura - Tab. 7

**SERVIZIO EXTRAURBANO SU GOMMA**

	CONSUNTIVO 2019	CONSUNTIVO 2020	CONSUNTIVO 2021	CONSUNTIVO 2022	CONSUNTIVO 2023
costi del personale	29.918.325,00	26.748.290,00	29.940.120,00	30.533.637,00	30.266.168,00
costi della produzione	18.802.040,00	18.341.566,00	21.919.052,00	23.713.918,00	23.395.804,00
<b>TOTALE COSTI CARATTERISTICI</b>	<b>48.720.365,00</b>	<b>45.089.856,00</b>	<b>51.859.172,00</b>	<b>54.247.555,00</b>	<b>53.661.972,00</b>
<b>TOTALE INTROITI DA UTENZA</b>	<b>6.288.156,00</b>	<b>3.677.033,00</b>	<b>4.190.910,00</b>	<b>5.317.768,00</b>	<b>6.019.755</b>
Grado di copertura complessivo	12,91%	8,15%	8,08%	9,80%	11,22%

**SERVIZIO FERROVIARIO TN-MALÈ - MARILLEVA**

	CONSUNTIVO 2019	CONSUNTIVO 2020	CONSUNTIVO 2021	CONSUNTIVO 2022	CONSUNTIVO 2023
costi del personale	5.342.732,00	5.086.244,00	5.321.743,00	5.444.275,00	5.522.426,00
costi della produzione	2.157.892,00	2.750.434,00	3.144.456,00	3.294.844,00	2.938.466,00
<b>TOTALE COSTI CARATTERISTICI</b>	<b>7.500.624,00</b>	<b>7.836.678,00</b>	<b>8.466.199,00</b>	<b>8.739.119,00</b>	<b>8.460.892,00</b>
<b>TOTALE INTROITI DA UTENZA</b>	<b>1.293.382,00</b>	<b>617.197,00</b>	<b>729.792,00</b>	<b>1.013.183,00</b>	<b>1.225.900,00</b>
Grado di copertura complessivo	17,24%	7,88%	8,62%	11,59%	14,49%

**SERVIZIO FERROVIARIO TN-BASSANO**

	CONSUNTIVO 2019	CONSUNTIVO 2020	CONSUNTIVO 2021	CONSUNTIVO 2022	CONSUNTIVO 2023
costi del personale	2.678.138,00	2.508.184,00	2.575.838,00	2.415.035,00	2.290.853,00
costi della produzione	5.610.948,00	5.185.911,00	5.618.581,00	5.922.282,00	5.687.039,00
<b>TOTALE COSTI CARATTERISTICI</b>	<b>8.289.086,00</b>	<b>7.694.095,00</b>	<b>8.194.419,00</b>	<b>8.337.317,00</b>	<b>7.977.892,00</b>
<b>TOTALE INTROITI DA UTENZA</b>	<b>947.333,00</b>	<b>462.197,00</b>	<b>556.226,00</b>	<b>616.161,00</b>	<b>622.406,00</b>
Grado di copertura complessivo	11,43%	6,01%	6,79%	7,39%	7,80%

#### GRADO DI COPERTURA SETTORE EXTRAURBANO COMPLESSIVO

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>COSTI TOTALI</b>	64.510.075,00	60.620.629,00	68.519.790,00	71.323.991,00	70.100.756,00
<b>INCASSI TOTALI DA UTENZA</b>	8.528.871,00	4.756.427,00	5.476.928,00	6.947.112,00	7.868.061,24
<b>% COPERTURA</b>	<b>13,22%</b>	<b>7,85%</b>	<b>7,99%</b>	<b>9,74%</b>	<b>11,22%</b>

Come si può notare, il grado di copertura si sta riallineando ai valori pre Covid, nonostante una sostanziale invarianza delle tariffe. Accanto agli introiti tariffari, le entrate della Società sono costituite dai contributi in conto esercizio erogati dagli enti affidanti.

I **contributi in conto esercizio** hanno subito le seguenti variazioni nel periodo di riferimento (gli importi sono comprensivi dei contributi erogati dallo Stato per emergenza Covid-19 e per incremento costo carburanti):

Settore	2019	2020	2021	2022	2023
Extraurbano gomma	42.270.363	40.030.112	47.228.038	49.267.032	33.131.262
FTM	11.426.000	10.773.384	12.014.828	12.402.927	11.226.739
FTB	7.297.375	7.049.234	7.624.417	7.911.325	7.554.742

L'andamento in aumento dei contributi di esercizio, in particolare negli anni 2021 e 2022, è dovuto principalmente alla necessità di coprire i minori incassi dovuti alla pandemia Covid-19 e l'aumento dei costi legati alle materie prime.

Si evidenzia che il 2023 registra una diminuzione dei contributi dovuta a una sopravvenienza attiva registrata dalla Società (a seguito della vendita di un immobile alla Provincia).

#### **2b) Dati dimensionali**

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

#### PERCORRENZE

##### Servizio extraurbano

Il settore extraurbano su gomma si compone di circa 140 linee su tutto il territorio provinciale per un numero complessivo di circa 2.800 corse che si svolgono in un giorno ferial tipo.

Queste le percorrenze negli anni 2019-2020-2021-2022-2023

<b>Km</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
svolti in via diretta	13.212.022	11.159.936	13.500.433	13.605.801	13.832.678
in subaffidamento	1.679.832	1.500.549	2.370.330	2.094.656	2.384.979
<b>TOTALI</b>	<b>14.891.854</b>	<b>12.653.485</b>	<b>15.870.763</b>	<b>15.700.457</b>	<b>16.217.657</b>

#### Servizio ferroviario Trento -Malè -Marilleva

La linea ferroviaria ha una lunghezza di 66 km a binario unico (scartamento ridotto). I km totali programmati sono pari a: 795.000

#### *percorrenze effettive*

<b>Km</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Km ferroviari	812.707	648.019	789.202	770.214	778.968

Si rammenta che nel periodo preso sopra a riferimento, il servizio è stato oggetto di interruzioni (sia per cause legate al Covid-19 sia per interruzioni programmate per lavori), ma è stato comunque garantito, come illustrato nella tabella di seguito riportata, che indica il riepilogativo dei km percorsi dai servizi sostitutivi:

<b>Km</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Km autosostituzioni	115.852	96.990	36.789

#### Servizio ferroviario Trento-Bassano

La linea ferroviaria ha una lunghezza di 95,7 km a binario unico (su rete nazionale). I km totali programmati sono pari a 502.000, svolti da Trentino Trasporti (tale linea è cogestita da Trenitalia Spa per ulteriori 690.000 km circa)

#### *percorrenze effettive*

<b>Km</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Km ferroviari	499.996	399.135	389.858	263.032	284.987

Si rileva che sulle percorrenze effettive ha notevolmente inciso la problematica legata ai “bordini” dei treni Minuetto, che ha comportato la soppressione di servizi ferroviari e la sostituzione con autobus,

come illustrato nella tabella di seguito riportata, che indica il riepilogativo dei km percorsi dai servizi sostitutivi

<b>Km</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Km autosostituzioni	338.496	684.612	536.741

## PASSEGGERI

Nel periodo interessato dall'affidamento in corso l'andamento dei **passengeri** è stato il seguente:

<b>settore</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Extraurbano gomma	21.316.912	10.658.456	14.315.435	16.642.594	17.914.073
FTM	3.024.949	1.542.724	1.921.474	2.409.841	2.680.556
FTB	1.043.903	553.268	636.187	855.726	884.132

Come per gli introiti, anche per i passeggeri si rileva che dopo la diminuzione avvenuta nel 2020 a seguito dell'emergenza sanitaria, i cui effetti hanno interessato anche gli anni 2021 e 2022, i valori si stanno progressivamente riallineando a quelli del 2019.

## IL PARCO MEZZI

### Parco mezzi autoservizio

La legge provinciale n. 16 del 1993 prevede che la Provincia assegni contributi per investimenti.

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 9 m alimentato a gasolio, classe emissioni Euro 6.

Il parco mezzi della Società alla data del 31.12.2023 risulta così composto

<b>SERVIZIO</b>	<b>in contingente</b>	<b>extra contingente</b>	<b>totale</b>
extraurbano	476	2	478
urbano	213	2	215
<b>totale</b>	<b>689</b>	<b>4</b>	<b>693</b>

Relativamente al tipo di alimentazione/classe delle emissioni, la situazione aggiornata al 31.12.2023 è

la seguente

SERVIZIO	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%

Per quanto concerne l'anzianità media dei mezzi del contingente si riportano di seguito i valori alla data del 31.12.2023

SERVIZIO	unità	anzianità media (anni)
veicoli urbani	213	9,38
veicoli extraurbani	476	9,52
totale	689	9,48

#### Parco mezzi ferroviario

Con riguardo al materiale rotabile ferroviario di proprietà di Trentino trasporti, al 31.12.2023 l'età e il numero dei mezzi rotabili in esercizio sono i seguenti:

LINEA TRENTO-MALE'-MEZZANA	
Anno	Tipologia
2005	n° 6 elettrotreni (EMU) Alstom
2006	n° 8 elettrotreni (EMU) Alstom
1994	n° 4 elettrotreni (EMU) Ansaldo Firema
1964	n° 1 locomotore

LINEA VALSUGANA (1)	
Anno	Tipologia
2005	n° 6 complessi DMU Alstom "Minuetto"
2008	n° 4 complessi DMU Alstom "Minuetto"

LINEA VERONA-BRENNERO (2)	
Anno	Tipologia
2014	N° 2 elettrotreni (EMU) Stadler "Flirt"

(1) N° 3 "Minuetto" in locazione a Trenitalia

(2) N° 2 elettrotreni "Flirt" in locazione a Trenitalia

A completamento dell'analisi dei risultati della gestione economica, si ritiene opportuno fornire un quadro delle [principali voci di bilancio](#) relative a Trentino Trasporti S.p.A. relativo agli esercizi 2019-

2023, come evidenziate nello stato patrimoniale riclassificato con metodo finanziario e nel conto economico riclassificato a valore aggiunto

Stato Patrimoniale riclassificato con metodo finanziario - ATTIVO

<b>ATTIVO</b>	<b>2019</b>	<b>%</b>	<b>2020</b>	<b>%</b>	<b>2021</b>	<b>%</b>	<b>2022</b>	<b>%</b>	<b>2023</b>	<b>%</b>
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
<b>TOTALE ATTIVO</b>	<b>€ 217.206.300</b>	<b>100,00</b>	<b>€ 241.543.261</b>	<b>100,00</b>	<b>€ 236.357.723</b>	<b>100,00</b>	<b>€ 226.022.731</b>	<b>100,00</b>	<b>€ 212.997.626</b>	<b>100,00</b>

Stato Patrimoniale riclassificato con metodo finanziario - PASSIVO

<b>PASSIVO</b>	<b>2019</b>	<b>%</b>	<b>2020</b>	<b>%</b>	<b>2021</b>	<b>%</b>	<b>2022</b>	<b>%</b>	<b>2023</b>	<b>%</b>
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
<b>TOTALE DEBITI VERSO TERZI</b>	<b>€ 145.145.468</b>	<b>66,82</b>	<b>€ 169.473.993</b>	<b>70,16</b>	<b>€ 164.279.434</b>	<b>69,50</b>	<b>€ 153.935.291</b>	<b>68,11</b>	<b>€ 140.900.721</b>	<b>66,15</b>
<b>PATRIMONI NETTO</b>	<b>€ 72.060.832</b>	<b>33,18</b>	<b>€ 72.069.268</b>	<b>29,84</b>	<b>€ 72.078.289</b>	<b>30,50</b>	<b>€ 72.087.440</b>	<b>31,89</b>	<b>€ 72.096.905</b>	<b>33,85</b>
<b>TOTALE PASSIVO</b>	<b>€ 217.206.300</b>	<b>100,0</b>	<b>€ 241.543.261</b>	<b>100,0</b>	<b>€ 236.357.723</b>	<b>100,0</b>	<b>€ 226.022.731</b>	<b>100,0</b>	<b>€ 212.997.626</b>	<b>100,0</b>

Conto economico riclassificato a valore aggiunto

	<b>2019</b>	<b>%</b>	<b>2020</b>	<b>%</b>	<b>2021</b>	<b>%</b>	<b>2022</b>	<b>%</b>	<b>2023</b>	<b>%</b>
Valore della produzione	€ 111.989.276	100,0	€ 100.564.062	100,0	€ 111.407.481	100,0	€ 121.434.191	100,	€ 122.068.054	100,0
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

Dai dati sopra riportati, emerge che la Società nel periodo di riferimento ha sempre chiuso i bilanci in

utile. Anche il 2023 registra una [chiusura positiva del bilancio per € 9.464](#).

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.

## **2c) La Qualità del servizio**

Nell'analizzare e dare conto dei risultati della gestione dell'attuale affidamento, oltre che dalla valutazione di natura economica, non si può prescindere dalla qualità del servizio e quindi dai dati relativi alla soddisfazione dell'utenza e dalle certificazioni ottenute dalla Società a dimostrazione del costante impegno adottato per il rispetto dei disciplinari di affidamento del servizio e per garantire la soddisfazione delle esigenze e delle aspettative degli utenti, 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.

### Soddisfazione dell'utenza

Prendere atto del grado di soddisfazione dell'utenza significa valutare la qualità del servizio, elemento rilevante e determinante per la diffusione dell'utilizzo del servizio di trasporto pubblico quale sistema di spostamento da privilegiare anche in ottica di favorire la mobilità sostenibile.

Per rilevare la soddisfazione dell'utenza nel corso del mese di marzo 2024 Trentino Trasporti ha effettuato [un'indagine di customer satisfaction](#) attraverso la società Quaeris s.r.l. che ha consentito di individuare i punti di forza e le potenzialità di miglioramento del servizio offerto oltre che 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 il servizio extraurbano su gomma e ferroviario (Trento-Malé-Mezzana e Trento-Bassano) che per i servizi urbani su gomma (Trento, Rovereto, Lavis, Riva del Garda, Pergine Valsugana) e a fune (collegamento Trento-Sardagna).

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

Di seguito alcuni dati di sintesi come ripresi dagli esiti dell'indagine che sono stati messi a disposizione dell'Amministrazione provinciale

## Dati di sintesi

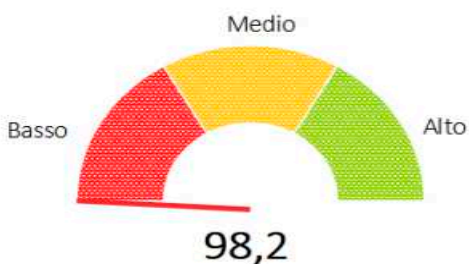


### L'INDICE GENERALE DI SODDISFAZIONE

è calcolato in base alla risposta ad una domanda diretta:  
 «Secondo una scala che va da 1 (per nulla soddisfacente) a 10 (molto soddisfacente), come giudica complessivamente il servizio prestato da TPL Linea?»  
 Il valore è espresso da 0 a 100 e considera le persone che danno una valutazione uguale o maggiore di 7.

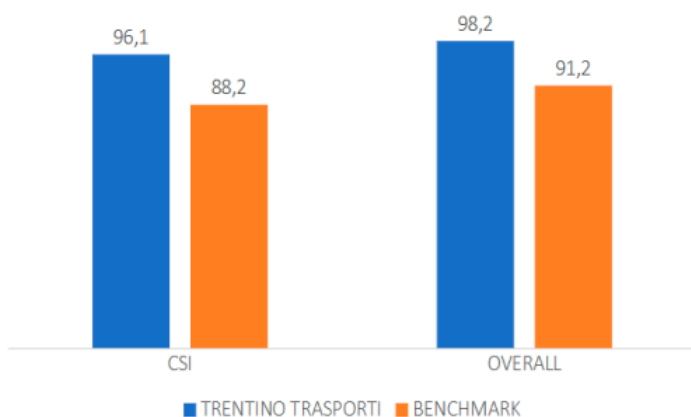
### L'INDICE SINTETICO DI SODDISFAZIONE

è costruito tramite 2 fasi:  
 1. definizione per ogni item analizzato dell'indice di soddisfazione (quota di clienti soddisfatti – valutazione maggiore o uguale a 7 su scala da 1 a 10);  
 2. ponderazione di tali indici di soddisfazione per l'importanza del singolo item misurata in base alle percezioni dei clienti.  
 Il valore risultante da queste fasi è espresso su una scala che va da 0 a 100 e sintetizza così i valori di soddisfazione e di importanza attribuiti ai fattori di analisi in un unico valore.



Nello specifico, per il servizio extraurbano e ferroviario, l'indagine ha riportato i seguenti risultati

## Dati di benchmark



Il dato di benchmark è calcolato sulle attività di Customer Satisfaction compiute presso 6 aziende del Nord Italia.

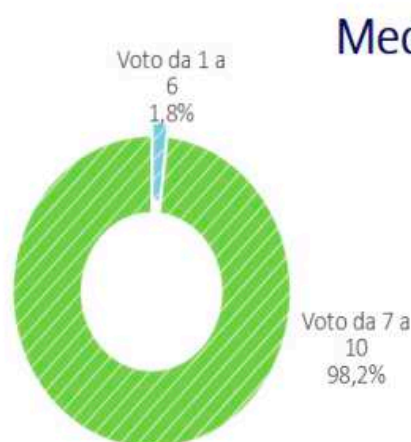
## Dati di sintesi: Confronto

	Totale Urbano	Urbano Trento	Urbano Rovereto	Urbano Riva del Garda	Urbano Lavis	Urbano Pergine
INDICE DI SODDISFAZIONE SINTETICO	99,0	99,2	99,4	98,7	96,5	85,7
INDICE DI SODDISFAZIONE GENERALE	98,6	98,6	99,6	100	100,0	80,3

	Totale Extraurbano	Extraurbano Zona 1	Extraurbano Zona 2	Extraurbano Zona 3	Extraurbano Zona 4	Extraurbano Zona 5	Extraurbano Zona 6
INDICE DI SODDISFAZIONE SINTETICO	94,5	94,3	100,0	99,9	81,9	96,8	100,0
INDICE DI SODDISFAZIONE GENERALE	98,0	96,6	100,0	100,0	95,4	98,4	99,4

## Valutazione generale del servizio

Secondo una scala che va da 1 (per nulla soddisfacente) a 10 (molto soddisfacente), come giudica complessivamente il servizio prestato da TRENINO TRASPORTI?



Voto	%
Voto 1	0,0
Voto 2	0,0
Voto 3	0,0
Voto 4	0,2
Voto 5	0,3
Voto 6	1,3
Voto 7	12,8
Voto 8	49,6
Voto 9	31,6
Voto 10	4,2

## Indici di soddisfazione: Servizi Extraurbani



Soddisfazione	Totale Extraurbano	Extraurbano Zona 1	Extraurbano Zona 2	Extraurbano Zona 3	Extraurbano Zona 4	Extraurbano Zona 5	Extraurbano Zona 6
Frequenza delle corse	88,3	77,8	100,0	100,0	73,8	84,9	100,0
Coincidenze tra i servizi e intermodalità	92,8	93,7	100,0	100,0	77,3	91,3	100,0
Puntualità intesa come rispetto degli orari	93,9	94,9	100,0	99,5	80,4	98,4	100,0
Cortesia e disponibilità del personale	97,3	99,1	100,0	100,0	89,9	100,0	100,0
Condotta di guida degli autisti (frenate, scossoni, curve, etc.)	97,1	96,6	100,0	100,0	90,3	100,0	100,0
Risposte alle richieste sul servizio (ad esempio reclami/informazioni)	96,1	91,8	100,0	100,0	79,8	97,1	100,0
Copertura del territorio servito e dislocazione delle fermate	95,8	99,1	100,0	100,0	83,8	100,0	100,0
Funzionamento degli strumenti (biglietterie automatiche, App, validatrici, etc.)	93,1	95,7	100,0	100,0	76,3	96,6	100,0
Facilità di reperimento delle informazioni sui percorsi e sugli orari (sito, call center, stazioni)	95,3	96,6	100,0	100,0	83,3	100,0	100,0
Sicurezza personale a bordo e nelle stazioni	95,3	97,4	100,0	100,0	83,6	99,2	100,0

## Indici di soddisfazione: Servizi Ferroviari

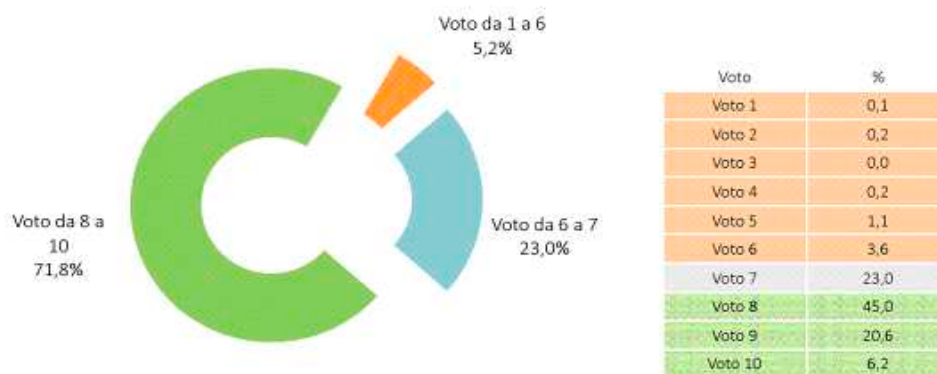


Soddisfazione	Totale Ferroviario	FTM	FTB
Frequenza delle corse	80,6	90,8	64,0
Coincidenze tra i servizi e intermodalità	85,6	91,3	75,6
Puntualità intesa come rispetto degli orari	81,9	92,9	64,0
Cortesia e disponibilità del personale	92,9	96,4	87,1
Condotta di guida degli autisti (frenate, scossoni, curve, etc.)	95,6	98,6	90,7
Risposte alle richieste sul servizio (ad esempio reclami/informazioni)	90,8	97,1	73,7
Copertura del territorio servito e dislocazione delle fermate	88,4	95,7	76,2
Funzionamento degli strumenti (biglietterie automatiche, App, validatrici, etc.)	84,4	92,2	71,1
Facilità di reperimento delle informazioni sui percorsi e sugli orari (sito, call center, stazioni)	90,2	97,2	78,6
Sicurezza personale a bordo e nelle stazioni	92,1	97,2	83,7

Analoga indagine di customer si è svolta nel 2017 durante il precedente affidamento: questi i principali indici di soddisfazione rilevata

Totale interviste realizzate	Indice Sintetico di soddisfazione	Indice Generale di soddisfazione
N = 2.231	86,6	94,8

	Totale	Urbano Trento	Urbano Rovereto	Servizio su gomma	Alto Garda	FTM	FTB
INDICE DI SODDISFAZIONE SINTETICO	86,6	85,5	84,8	88,6	89,0	83,0	90,2
INDICE DI SODDISFAZIONE GENERALE	94,8	94,4	94,5	94,3	99,3	91,8	97,0



Media voto: 7,97

**Gli indici della recente indagine sono migliori rispetto a quella precedente del 2017**

## Certificazioni

Come più sopra evidenziato, le certificazioni che la Società ha conseguito o mantenuto nel tempo sono indicatori significativi dei risultati della gestione nel periodo di affidamento.

Di seguito si elencano le principali.

### *Sistema di gestione sicurezza – esercizio ferroviario linea nazionale*

Nell'ultimo trimestre 2022 la Società ha iniziato l'iter per l'aggiornamento del Certificato Unico di Sicurezza a seguito della conclusione del progetto di aggiornamento della documentazione di Sistema in conformità ai requisiti previsti dal Regolamento UE 762/2018. Iter che si è concluso nel mese di aprile 2023, ottenendo così l'aggiornamento del Certificato di sicurezza per la linea Trento – Borgo Valsugana – Bassano del Grappa.

### *Sistema di gestione sicurezza – esercizio ferroviario linea isolata ferrovia Trento-Malè- Mezzana*

Nel corso del 2023 è proseguita l'attività di attuazione di quanto disposto dal sistema di gestione della sicurezza dell'esercente sulla linea isolata. Nel mese di dicembre è stato presentato il piano annuale della sicurezza per l'anno 2024, che definisce obiettivi e progetti atti a realizzare miglioramenti ai processi previsti dal sistema di gestione e misure per migliorare le aree di criticità individuate da ANSFISA (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali), integrando quelli già presentati negli anni precedenti.

### *Sistema di gestione sicurezza – certificazione manutenzione materiale rotabile sulla FTM*

Nel corso del 2021 la Società ha conseguito la certificazione di Soggetto Responsabile della Manutenzione (Certified Entity in Charge of Maintenance) in conformità alla Direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio e al regolamento di esecuzione (UE) 2019/779 della Commissione. Pertanto ora dispone di un Sistema di Gestione della Manutenzione che garantisce la sicurezza del Materiale Rotabile in Servizio sulla Ferrovia Trento – Malè – Mezzana.

Ogni anno la Società è sottoposta a visita di sorveglianza per il mantenimento della certificazione di Soggetto Responsabile della Manutenzione.

La visita di sorveglianza ha sempre dato esito positivo non essendo stata rilevata alcuna “non conformità”.

La Società aveva già conseguito una Attestazione di SRM nel 2019, in conformità alle Linee Guida ANSF del 16/10/2015, quindi rispettando le regole nazionali.

### *Sistema di gestione integrato 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".

### Certificazione ANSF

L'accesso di un'impresa ferroviaria a un'infrastruttura ferroviaria per effettuare servizi di trasporto merci, passeggeri o garantire la sola trazione è consentito se essa è titolare di un certificato di sicurezza unico. Il certificato di sicurezza unico fornisce la prova che l'impresa ferroviaria ha posto in essere un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è in grado di operare in modo sicuro nell'area di esercizio prevista. Il certificato specifica il tipo e la portata delle attività ferroviarie in oggetto e l'area di esercizio. Nel corso del 2019 l'istruttore dei capitreno ha ottenuto la certificazione presso ANSF e per la prima volta dall'inizio del servizio sulla linea nazionale è possibile erogare la formazione al personale AdT in piena autonomia, senza ricorrere necessariamente ai centri di formazione esterni.

## Carta dei servizi

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.

### **3. La futura gestione del servizio di trasporto pubblico extraurbano e ferroviario in Provincia di Trento**

I servizi affidati alla Società saranno i seguenti relativamente al settore TPL

- A) servizio di trasporto pubblico extraurbano su gomma;
- B) servizio ferroviario Trento-Malè-Mezzana;
- C) servizio ferroviario Trento-Bassano del Grappa.

oltre ai servizi aeroportuali e agli investimenti relativi alle reti, agli impianti e alle altre dotazioni del trasporto .

I servizi, affidati ai sensi dell'art. 10 della l.p. 6/2004 e del Regolamento (CE) 23 ottobre 2007, n. 1370 , saranno svolti secondo le modalità indicate nel "DISCIPLINARE DI AFFIDAMENTO", allegato quale parte integrante e sostanziale al provvedimento di Giunta di cui anche questa relazione costituisce allegato.

### 3a) Investimenti previsti

L'affidamento del servizio di trasporto pubblico, in particolare dell'esercizio dei relativi servizi, si inserisce in un quadro ben più ampio di "know how" e competenze di Trentino Trasporti.

La Società, infatti, ha assunto un ruolo cruciale nella realizzazione o nella collaborazione alla realizzazione di opere strategiche di rilievo per lo sviluppo del trasporto pubblico locale e di impatto sulla relativa gestione, anche relativamente al servizio a favore di altri Enti ( es: Comune di Trento, Comune di Rovereto).

Si ricorda che gli interventi in infrastrutture e materiale rotabile per il trasporto pubblico sono finanziati al 100% dalla Provincia attraverso l'erogazione di contributi in conto capitale direttamente alla Società. Sono altresì previsti finanziamenti statali per materiale rotabile autoservizio e ferroviario (ad esempio, fondi PNRR, PNC, fondi olimpici).

Di seguito le principali opere in corso di realizzazione da parte della Società o in collaborazione con la stessa:

- **opere di ricarica dei bus elettrici (cabine e charger) nell'ambito del progetto nazionale di transizione energetica finanziato dallo Stato**: il progetto prevede due linee di finanziamento con fondi complementari PNRR e con fondi PNRR, con cui è stata riprogettata la linea 17 Trento – Lavis – Zambana (BRT Bus rapid transit urbano per il collegamento veloce tra Trento- Lavis e Zambana) e prevista la elettrificazione delle linee urbane 7 e 15, con relative infrastrutture di ricarica a Gocciadoro e al nuovo carcere di Trento.
- **infrastrutture funzionali alle olimpiadi invernali 2026 Milano – Cortina**, per le quali sono interessati i territori della Valle di Fiemme. Si fa riferimento, in particolare, nell'ambito del progetto del Bus Rapid Transit (BRT) che prevede il potenziamento dei servizi in termini di

frequenza e capacità nelle Valli di Fiemme e Fassa, alla realizzazione di un nuovo hub intermodale a Cavalese (che rappresenta uno dei principali nodi logistici di interscambio funzionale al progetto Bus Rapid Transit) e alla realizzazione dei depositi bus e logistica di Penia e Sen Jan (sono gli altri due siti logistici individuati per il BRT). A Sen Jan verrà realizzato il nuovo deposito bus dotato di officina manutenzione, postazioni di ricarica elettrica dei bus e distributore a metano. A Penia, nel Comune di Canazei, invece verrà ampliato il deposito bus esistente e saranno realizzate le postazioni di ricarica elettrica dei bus.

- **Hub di interscambio della mobilità presso l'area ex Sit nel Comune di Trento.** E' stato approvato l'accordo di collaborazione tra la Provincia, il Comune di Trento e Trentino trasporti S.p.A. che definisce i rapporti e le azioni coordinate tra le parti per la realizzazione dell'opera pubblica che dovrà ricollocare nell'area Ex Sit, la nuova autostazione bus extraurbani attualmente posta nella storica sede in via Pozzo. Il progetto si pone il fine di sviluppare l'area ex SIT quale polo intermodale cittadino ed elemento di riqualificazione urbana.
- **Polo interscambio Rovereto:** la Società è stata coinvolta nell'elaborazione del progetto finalizzato all'approntamento della continuazione del sottopasso ferroviario dalla stazione ferroviaria a via Zeni. Tale struttura nasce quale connessione urbana fondamentale per ricucire due brani cittadini posti rispettivamente ad est e ad ovest della linea ferroviaria. Nell'ambito dell'areale posto ad ovest della stazione dei treni troverà edificazione e sviluppo il nuovo polo intermodale per il quale la Provincia ha già delineato specifica linea contributiva e di finanziamento.

Trentino Trasporti su questo versante è impegnata nella chiusura degli accordi patrimoniale con l'ente ferroviario, atto quest'ultimo preliminare per poter poi dar corso alla definitiva progettazione e conseguente appalto delle opere funzionali all'intermodalità.

- La Società, infine, ha avviato una proficua attività di collaborazione con i Comuni di Riva del Garda e di Cles finalizzata, anche per le necessarie valutazioni e decisioni che competono a questi ultimi in tema di modifiche al PRG, allo **spostamento del deposito/officina di Riva del Garda e dell'area di rimessaggio degli autobus a Cles.**

Come per il TPL su gomma, anche in ambito ferroviario la Società è impegnata nella realizzazione di

opere strategiche di rilievo per lo sviluppo del trasporto pubblico locale. Le principali in corso di esecuzione sono le seguenti:

- costruzione della **nuova officina per la manutenzione dei treni** i cui lavori, per il conseguente avvio, sono stati consegnati all'Appaltatore nella primavera del 2023; la nuova Officina assume ancor più carattere strategico per la manutenzione dei treni della FTM in vista della prevista dismissione dell'officina esistente, incompatibile con i lavori del bypass ferroviario di Trento;
- **opere ferroviarie relative alla FTM legate al nuovo bypass ferroviario di Trento** da parte di RFI: Trentino Trasporti ha stipulato direttamente con RFI la convenzione per regolare i rapporti relativi alla realizzazione delle opere. L'ipotesi condivisa con Provincia e Comune di Trento prevede lo spostamento preventivo della Ferrovia Trento – Malè ad ovest delle opere anticipate, che potranno quindi essere realizzate mantenendo la Ferrovia Trento-Malè in esercizio per la maggior parte del tempo necessario alle opere relative al bypass.

Da evidenziare in ambito ferroviario il tema relativo alla **elettrificazione della linea ferroviaria della Valsugana**: è indubbio il valore di disporre nel breve - medio termine (2026) di una tratta elettrificata sino a Borgo Valsugana, tenuto conto che questa consente di connettere con il resto della rete regionale elettrificata, e soprattutto con la linea del Brennero (e relativo traffico anche straniero da nord, e da sud), la zona turistica dei laghi di Caldonazzo e Levico e la terza città del Trentino (Pergine Valsugana) con l'"hub" di Trento.

In merito all'elettrificazione della linea Trento - Bassano sono state previste due fasi. Una prima attiene all'elettrificazione da Trento fino a Borgo Valsugana Est; la seconda consiste nel completamento dell'elettrificazione fino a Bassano del Grappa o nella valutazione delle alternative possibili per l'utilizzo di altre tipologie di trazione (protocollo Provincia - RFI approvato con deliberazione n. 471 del 17/04/2020).

Per la prima fase di elettrificazione, la Ferrovia della Valsugana resterà chiusa da fine febbraio 2025 a fine dicembre 2025.

### **3b) Personale**

Accanto agli importanti investimenti sopra descritti, il prossimo futuro vedrà ancora impegnate la Provincia e la Società nel mettere in campo azioni per favorire il **reclutamento del personale viaggiante**. A fronte della strutturale difficoltà di reclutamento del personale (soprattutto autisti) che colpisce il settore del TPL in tutto il territorio nazionale, la Società ha istituito una nuova modalità di reclutamento e

formazione del personale per il settore dell'autoservizio denominata "Trentino Trasporti Academy", che ha come obiettivo la selezione di una platea di aspiranti conducenti, non provvisti delle patenti richieste per la conduzione dei mezzi per il TPL né della carta di qualificazione del conducente, da inserire in un percorso di formazione e abilitazione che possa concludersi con l'assunzione e l'inserimento nell'organico aziendale.

Il progetto si propone di formare un congruo numero di nuovi conducenti, agevolandoli e sostenendoli nell'acquisizione delle abilitazioni necessarie e offrendo loro un ulteriore percorso di formazione sull'organizzazione aziendale.

L'obiettivo è poter contare su una consistenza certa dell'organico costruendo "in casa" il personale viaggiante e garantendo il core business aziendale, attraverso un investimento in formazione e supportando i candidati selezionati nel sostenimento dei costi per l'acquisizione della patente D+CQC.

Alla previsione iniziale di inserimento di 10 unità, a seguito dell'elevato numero di candidature pervenute, sono stati ben 32 (di cui 7 donne) gli ammessi al percorso di inserimento in azienda. Dopo l'assunzione a tempo determinato di gennaio 2024, a fine estate erano 17 (di cui 2 donne) coloro che hanno terminato il percorso di acquisizione delle abilitazioni previste e il training formativo e che quindi già svolgono mansioni di guida sul servizio urbano di Trento a tempo indeterminato in figura professionale di Operatore di esercizio.

Entro l'autunno si prevede ancora l'inserimento in figura professionale di altri 7 autisti (di cui 2 donne) e che la percentuale di coloro che raggiungeranno il medesimo traguardo entro i tempi previsti sarà prossima al 90%. Tra i punti di forza che hanno permesso un tale afflusso di candidature e azzerato chiaramente la dispersione, il contratto di assunzione e la formula di contratto a part time verticale che ha permesso di concentrare l'impegno richiesto in alcuni giorni della settimana lasciando così spazio ad altre esigenze di conciliazioni e lavorative.

Dopo il successo della prima edizione si è riaperto il bando promosso da Trentino Trasporti per la formazione (e successiva assunzione) di 30 nuovi autisti, perseguendo l'obiettivo di ampliare e qualificare ulteriormente l'organico. Trentino Trasporti Academy offre infatti a giovani uomini e donne di almeno 21 anni l'opportunità di iniziare una carriera nel mondo del trasporto pubblico trentino, anche se privi di patente professionale D e di abilitazione quale la Carta di Qualificazione del Conducente (CQC).

### **3c) Indicatori di qualità/efficacia/efficienza e trasparenza**

Nello svolgimento di servizi pubblici l'attività di misurazione, monitoraggio e, quindi, valutazione del servizio reso, risulta di fondamentale rilievo sia lato ente affidante, sia per parte affidatario che, infine,

per parte utente.

In quest'ottica, tenuto comunque conto dei diversi ambiti e profili di operatività che caratterizzano le prestazioni aziendali in sé stesse, ma anche in rapporto al territorio orograficamente molto complesso e alla popolazione serviti, nel disciplinare di affidamento, si prevede, quale elemento innovativo rispetto al precedente, la misurazione da parte della Società, di specifici indicatori legati alle condizioni minime di qualità (CMQ) oltre a indicatori legati all'efficacia/ efficienza del servizio, come di seguito riportati.

#### **Indicatori CMQ:**

- 1) Indicatore affollamento mezzi di trasporto
- 2) Indicatori affidabilità
- 3) Indicatore puntualità del servizio
- 4) Indicatori informazioni all'utenza prima e durante il viaggio
- 5) Indicatore accessibilità rete vendita
- 6) Indicatore accessibilità validatrici
- 7) Indicatore accessibilità emettitrici
- 8) Indicatore pulizia giornaliera
- 9) Indicatore pulizia periodica
- 10) Indicatore di comfort (climatizzazione mezzi)
- 11) Indicatore disponibilità servizi PMR
- 12) Indicatore trasparenza
- 13) Indicatore integrazione tariffaria
- 14) Indicatore contrasto evasione tariffaria
- 15) Indicatore sostenibilità ambientale

Dato il carattere innovativo della previsione e allo scopo di consentire un percorso graduale che porti alla definizione di obiettivi specifici, non esclusivamente limitati al mero mantenimento della qualità ma, ove possibile, anche migliorativi rispetto al target attuale correlato allo specifico contesto territoriale in cui opera la società e all'evoluzione del contesto economico sociale, per il primo biennio di validità del nuovo disciplinare tali indicatori saranno misurati ma non valutati. A partire dal terzo anno di operatività, sarà effettuata una individuazione puntuale degli obiettivi che la società si impegnerà a raggiungere e delle conseguenze per il mancato raggiungimento degli stessi

#### **Indicatori efficacia/efficienza**

Costo operativo per vett-km  
Costo operativo per posto-km  
Costo del lavoro totale per numero di addetti totali  
Produzione per numero di addetti operativi  
Produzione per numero di addetti totali  
Efficienza della rete di trasporto di superficie  
Ricavi da traffico per vett-km  
Coverage Ratio  
Velocità commerciale (programmata)

Gli indicatori saranno misurati annualmente da parte della società.

Alcuni indicatori saranno disponibili ad esito dell'implementazione del nuovo M.I.T.T.

## Trasparenza

Trentino trasporti è tenuta ad assicurare l'accesso alle informazioni da parte delle organizzazioni a tutela degli utenti e dei consumatori.

Sul sito internet di Trentino trasporti e della PAT entro il 30 giugno di ogni anno saranno pubblicati i risultati degli indicatori di efficacia e efficienza e delle CMQ di cui sopra rilevate nell'anno precedente.

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

La ricostruzione del quadro normativo di riferimento e del perimetro da esso delineato entro il quale è possibile muoversi è presupposto per una corretta scelta della modalità di gestione del servizio di TPL successivo a quello in corso.

L'articolo 8, punto 19 dello Statuto Speciale di autonomia (DPR 31 agosto 1972, n. 670) attribuisce alla Provincia autonoma di Trento una competenza legislativa di tipo esclusivo o primario in materia di organizzazione e gestione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica. In virtù di tale competenza, La Provincia da tempo ha adottato una propria compiuta disciplina in materia. Ciò è avvenuto dapprima con la *legge provinciale 9 luglio 1993, n. 16* ("Disciplina dei servizi pubblici di trasporto in provincia di Trento"), quindi con la *legge provinciale 17 giugno 2004, n. 6* - applicabile a tutti i servizi pubblici locali di interesse economico rientranti nelle materie di competenza provinciale (eccetto distribuzione di energia elettrica, distribuzione di gas naturale e gestione delle farmacie comunali, disciplinati dalle rispettive norme di settore) e quindi anche del trasporto pubblico.

Per quanto riguarda le modalità di affidamento, la l.p. 16/1993 rinvia alla normativa provinciale di portata generale costituita, nella fattispecie dalla l.p. 6/2004.

Le disposizioni recate dalla l.p. 6/2004, che costituiscono quadro normativo di riferimento in materia di organizzazione e gestione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica non solo per la Provincia ma anche per gli Enti locali trentini, attengono al 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 qui rileva, l'art. 10, comma 7 della l.p. 6/2004, premesso che 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* declina poi le modalità di gestione del servizio.

La predetta disposizione stabilisce che 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 ad evidenza pubblica e per periodi determinati anche in relazione agli investimenti previsti e comunque non superiori a trent'anni; in questa fattispecie rientrano anche le procedure di partenariato pubblico-privato contrattuale;
- b) a soggetti individuati attraverso l'espletamento di gare con procedure ad evidenza pubblica aventi ad oggetto solo l'affitto d'azienda, per periodi determinati secondo quanto previsto dalla lettera a);
- 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 e per un periodo da determinarsi secondo quanto previsto dalla lettera a) attraverso l'espletamento di gare con procedure a evidenza pubblica, attribuendogli una partecipazione non inferiore al 40 per cento (cd. partenariato pubblico-privato istituzionalizzato);
- 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 (cd. in house providing);
- e) direttamente ad aziende pubbliche o ad 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.

Rispetto all'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale, la normativa provinciale, è coerente con le disposizioni *del Regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio 23 ottobre 2007 n. 1370/2007* 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).

Dalle disposizioni sopra citate emergono 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 pubblici 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 ritiene poi utile precisare quanto sancito dal Consiglio di Stato – Sez. V con la sentenza n. 1671/2024 del 20.02.2024 nonché dal TAR del Lazio sez. V, 15/7/2024 n. 14395, che ha previsto che nel settore del trasporto pubblico locale l'in house providing è una modalità ordinaria di affidamento dei servizi, perfettamente alternativa al ricorso al mercato.

## 5. MODALITÀ DI AFFIDAMENTO PRESCELTA E RELATIVE MOTIVAZIONI

Alla luce del quadro normativo sopra delineato, **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).

Le altre alternative non sono utilmente e proficuamente percorribili in ragione della loro incompatibilità con l'assetto organizzativo della Provincia (gestione in economia), con il disegno di razionalizzazione, accorpamento e riduzione degli enti strumentali (affidamento diretto ad Azienda pubblica o ente pubblico economico che implica la necessità di costituzione di un nuovo soggetto) e con i presupposti che consentirebbero il ricorso alla cessione del ramo d'azienda e la creazione di una società mista con la messa a gara del 40% del capitale sociale e dei compiti operativi di gestione del servizio.

**L'affidamento del servizio TPL in house providing presenta maggiore convenienza e maggiori vantaggi rispetto al ricorso al mercato-outsourcing.**

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 dall'Amministrazione e 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*. Questo aspetto è particolarmente decisivo in un contesto nel quale sono programmati numerosi interventi infrastrutturali;
- 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 servizio TPL è servizio che va a vantaggio della collettività **l'affidamento in house consente di meglio perseguire gli obiettivi di universalità, socialità e qualità della prestazione.**

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 i servizi 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.

In un contesto ordinamentale di sostanziale equi-ordinazione tra i vari modelli di gestione dei servizi pubblici locali disponibili, l'amministrazione è chiamata ad effettuare una scelta per l'individuazione della migliore modalità di gestione rispetto al contesto territoriale di riferimento.

A tale proposito è necessario ricordare che nel tempo gli attuali Enti affidanti (Provincia e Comuni) hanno operato (anche mediante l'allineamento delle varie scadenze degli affidamenti), con la finalità di assumere congiuntamente una decisione sulla modalità di gestione del servizio di trasporto pubblico nella ferma convinzione che questo debba essere gestito unitariamente sull'intero bacino provinciale, consapevoli che l'ambito unico consente di conseguire dei benefici sia in termini organizzativi, di servizio che economici.

La gestione unitaria del servizio di TPL sull'intero bacino provinciale presuppone una gestione integrata dei servizi su gomma extraurbano ( di competenza della Provincia) e urbano ( di competenza dei Comuni).

In tal senso l'affidamento in house al medesimo gestore consente di ottimizzare i tempi complessivi di viaggio e quindi di recuperare livelli adeguati di competitività rispetto ai mezzi di trasporto privati.

Come più sopra evidenziato il servizio TPL deve essere gestito in modo unitario sull'intero bacino provinciale. Ciò presuppone una visione complessiva del servizio in un'ottica di ottimizzazione del servizio di trasporto pubblico nel suo complesso. Non solo ottimizzazione del servizio ma anche servizio di qualità per l'utenza che è possibile perseguire solo nella misura in cui la sua gestione è subordinata ad un'unica regia e affidata ad un unico vettore e ad una coordinata attività di programmazione ed organizzazione che consente efficienza e produttività dei turni di lavoro del personale.

*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.*

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 utenti.

La scelta in house permette di inoltre di conseguire i seguenti vantaggi oggettivi in particolare riguardo ad una maggiore flessibilità nella gestione di situazioni di emergenza, come si è ampiamente appurato