



**ASSETTI ORGANIZZATIVO-
GESTIONALI DEL TRASPORTO
PUBBLICO LOCALE
REPORT RILEVAZIONE**

PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

Indice

HIGHLIGHTS	5
1. TRASPORTO PUBBLICO LOCALE IN TRENINO-ALTO ADIGE	7
1.1. OFFERTA DI MOBILITÀ	7
1.2. DOMANDA DI MOBILITÀ	8
1.3. AREE A DOMANDA DEBOLE	9
1.4. RISORSE IN CONTO ESERCIZIO	9
1.5. RISORSE IN CONTO CAPITALE	10
2 ASSETTI ORGANIZZATIVO-ISTITUZIONALI	13
2.1. GOVERNANCE ISTITUZIONALE PROVINCIA DI TRENTO	13
2.2. ATTORI ISTITUZIONALI E PRINCIPALI COMPETENZE	13
2.3. IL SISTEMA DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE	14
3. CARATTERISTICHE DEI GESTORI	16

Indice tabelle

Tabella 1 - Autobus Tpl urbano per classificazione ambientale.....	7
Tabella 2 - Autobus Tpl extraurbano per classificazione ambientale	7
Tabella 3 - Treni in circolazione	8
Tabella 4 - Domanda di mobilità	8
Tabella 5 - Aree a domanda debole	9
Tabella 6 - Risorse in conto esercizio	10
Tabella 7 - Risorse in conto capitale.....	11
Tabella 8 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su gomma	11
Tabella 9 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su ferro	12
Tabella 10 - Alcune dimensioni economiche del settore.....	17

Indice figure

Figura 1 - Infrastruttura ferroviaria.....	8
---	----------

Il **Progetto ReOPEN SPL**¹, in continuità con l'esperienza svolta su impulso del Dipartimento per gli Affari Regionali e le Autonomie nel periodo 2011-2016, si pone la generale finalità di migliorare le competenze delle amministrazioni territoriali impegnate nei processi di organizzazione ed efficientamento dei servizi pubblici locali di interesse economico generale a rete, caratterizzati da complessità sia di tipo **organizzativo-istituzionale**, sia connesse all'**efficienza gestionale** e alla **razionalizzazione della spesa pubblica**. In tale contesto, INVITALIA, soggetto attuatore dell'iniziativa, raccoglie, mette a sistema, elabora e analizza dati e informazioni riguardanti la dimensione organizzativo-territoriale dei servizi² e gli aspetti economico-gestionali delle aziende attive sul territorio.

Il rapporto è frutto dell'attività di monitoraggio e rilevazione del servizio di **Trasporto Pubblico Locale (TPL)**, condotta analizzando la situazione in essere sul territorio di ciascuna regione italiana.

Gli assetti organizzativo-istituzionali della governance locale sono desunti dall'analisi della normativa regionale e dei principali atti amministrativi e pianificatori in materia di TPL adottati dagli enti territoriali competenti (regione, enti di governo per il TPL, enti di area vasta, altri enti locali). Particolare attenzione è dedicata alle caratteristiche del bacino territoriale di competenza e dei corrispondenti Enti di governo (costituzione, modelli organizzativi, operatività).

L'analisi degli assetti gestionali rappresenta, invece, la situazione degli operatori esercenti il servizio, che sono stati individuati consultando l'elenco degli associati (ASSTRA, ANAV e AGENS), i siti delle regioni italiane, i siti degli Enti di governo (se costituiti) e i siti dei comuni con più di 30000 abitanti.

Il presente documento è stato predisposto a ottobre 2019. I dati riferiti agli aspetti gestionali sono stati rilevati fra gennaio e maggio del 2019

¹ Acronimo di **Regolamentazione, Organizzazione, Pianificazione, Efficienza Nei Servizi Pubblici Locali** di interesse economico generale a rete.

² I comparti di interesse del Progetto ReOPEN SPL sono: gestione rifiuti urbani, servizio idrico integrato, trasporto pubblico locale.

Highlights

Parco mezzi

Treni > 15 anni (%)		Autobus urbani euro 0 - euro 1 (%)		Autobus extraurbani euro 0 - euro 1 (%)	
Trentino-Alto Adige	Italia	Trentino-Alto Adige	Italia	Trentino-Alto Adige	Italia
14,1	40,5	0,2	2,7	0,5	5,6

Risorse disponibili per investimenti

Risorse P.A. di Trento/Italia (%)	Risorse per abitante-mezzi su gomma		Risorse per abitante-mezzi su ferro	
	P.A. di Trento	Italia	P.A. di Trento	Italia
0,9	14,3	28	7,7	39,6

Risorse in conto esercizio

Risorse P. A. di Trento /Italia (%)	Risorse per abitante		Risorse per km ²	
	P.A. di Trento	Italia	P. A. di Trento	Italia
1	152	132	13.230	26.339

Governance istituzionale

Un ambito di dimensione provinciale per i servizi extraurbani, in cui le funzioni di EGATO sono svolte dalla Provincia di Trento, al quale si aggiungono ambiti comunali per il TPL urbano

Principali caratteristiche del settore



Alcune dimensioni del Settore

Valore produzione P. A. di Trento /Italia	Costo del personale/Valore della produzione		Gestori in perdita	
	P. A. di Trento	Italia	P. A. di Trento	Italia
0,1%	30,9%	46,3%	0%	18,1%

1. Trasporto Pubblico Locale in Trentino-Alto Adige

1.1. Offerta di mobilità

In mancanza di dati sulla classificazione ambientale degli autobus in circolazione nella sola Provincia Autonoma di Trento, sono qui riportati i valori per l'intera Regione Trentino-Alto Adige, dove sono in circolazione 0,8 autobus ogni 1000 abitanti per un totale di 1.404 vetture. Di queste, 582 effettuano il servizio di trasporto pubblico locale (TPL) urbano, avendo per il 31,4% classificazione ambientale Euro 2, Euro 3 o Euro 4 e per il 67,5% classificazione ambientale Euro 5 o Euro 6³. Inoltre, lo 0,9% degli autobus urbani è ad alimentazione elettrica. Questi dati rivelano una buona posizione del Trentino-Alto Adige nel quadro delle regioni italiane, in particolare per l'assenza di mezzi Euro 0 o Euro 1 in circolazione e per il numero superiore di mezzi elettrici rispetto al Nord est.

Tabella 1 - Autobus Tpl urbano per classificazione ambientale

Territorio	Autobus	Euro 0 – Euro 1 (%)	Euro 2 – Euro 4 (%)	Euro 5 – Euro 6 (%)	Elettrico (%)
Trentino-Alto Adige	582	0,2	31,4	67,5	0,9
Nord est	4.105	2,3	41,1	55,9	0,8
Italia	18.812	2,7	43,8	52,5	1

Fonte: PNMS (2018)

Il numero di autobus che effettua il servizio TPL extraurbano in Trentino-Alto Adige è pari a 822. Di questi, il 37,7% ha classificazione ambientale Euro 2, Euro 3 o Euro 4 e il 61,8% ha classificazione ambientale Euro 5 o Euro 6. In questo caso la regione presenta un vantaggio superiore rispetto alle altre aree considerate nel confronto, dovuto alla consistente prevalenza di mezzi meno inquinanti.

Tabella 2 - Autobus Tpl extraurbano per classificazione ambientale

Territorio	Autobus	Euro 0 – Euro 1 (%)	Euro 2 – Euro 4 (%)	Euro 5 – Euro 6 (%)
Trentino-Alto Adige	822	0,5	37,7	61,8
Nord est	4.462	3	53,5	43,5
Italia	18.812	2,7	43,8	52,5

Fonte: PNMS (2018)

Inoltre, secondo il Rapporto *Pendolaria* di Legambiente (2018), nella Provincia Autonoma di Trento sono in circolazione 57 treni. La loro età media è pari a 10,2 anni, mentre la percentuale di quelli con età superiore a 15 anni ammonta a 14,1%. In Italia, i treni in circolazione hanno età media pari a 15,4 anni e la quota di quelli con più di 15 anni corrisponde al 40,5%; nel Nord est, invece, l'età media dei treni è di 10,8 anni e la percentuale di quelli con più di 15 anni è pari al 22,6%. La P.A. di Trento mostra, dunque, un vantaggio nella quota dei treni con più di 15 anni.

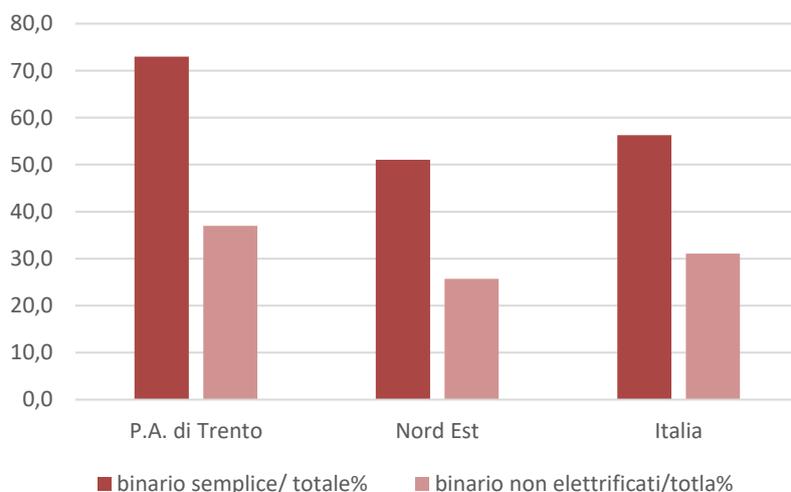
³ Il dato va letto alla luce delle disposizioni riguardanti la circolazione di mezzi inquinanti, ed in particolare: la Legge 23 dicembre 2014, n. 190, art. 1, comma 232, che vieta a partire dal 1° gennaio 2019 la circolazione di veicoli a motore categorie M2 e M3 alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 0; il Decreto-Legge 2017, n. 50, art. 27, comma 11-bis, che disciplina i contratti di servizio relativi all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico stipulati successivamente al 31 dicembre 2017 non possono prevedere la circolazione di veicoli a motore adibiti al trasporto pubblico regionale e locale appartenenti alle categorie M2 o M3, alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 0 o Euro 1. Questo dato è nettamente al di sopra sia della media nazionale (21,7%), sia della quota riferita all'area del Mezzogiorno (25,2%).

Territorio	Treni	Età media	Treni > 15 anni (%)
P. A. di Trento	57	10,2	14,1
Nord est	482	10,8	22,6
Italia	3.056	15,4	40,5

Fonte: Rapporto Pendolaria – Legambiente (2018).

La rete ferroviaria della regione, sempre secondo il Rapporto *Pendolaria*, si estende per 179 km; il 27% è a binario doppio e il 63% a binario elettrificato.

Figura 1 - Infrastruttura ferroviaria



Fonte: nostre elaborazioni su dati Legambiente 2018

1.2. Domanda di mobilità

Secondo i dati ISTAT e ACI (2017), nella P.A. di Trento il 20,6% della popolazione utilizza il TPL per motivi di studio e di lavoro. Al contrario, il numero di autovetture e motocicli sul totale della popolazione, considerato come indicatore dell'utilizzo del mezzo privato in sostituzione del trasporto pubblico, è invece pari a 1.126 ogni 1000 abitanti. Il dato sulla dotazione di autovetture e motocicli rivela che ogni persona nella P.A. di Trento possiede in media più di un mezzo privato, più di quanto avviene nel Nord est e nel resto d'Italia.

Territorio	Utilizzo TPL ⁴	Tasso di motorizzazione ⁵
P.A. di Trento	20,6%	1.026
Nord est	18,7%	778
Italia	20,4%	747

Fonte: ISTAT e ACI (2017)

⁴ La popolazione di riferimento sono gli occupati di 15 anni e più e gli studenti fino a 34 anni (inclusi i bambini che frequentano asilo nido, scuola dell'infanzia ed elementare) che sono usciti di casa per recarsi al lavoro, università, scuola e asilo. Sono considerati mezzi di TPL: treno, tram, bus, metropolitane, pullman e corriere (sono esclusi i pullman e le navette aziendali).

⁵ Autovetture + motoveicoli/Popolazione*1000 abitanti.

1.3. Aree a domanda debole

La Delibera n. 48 del 30 marzo 2017, emessa dall’Autorità di Regolazione dei Trasporti, alla Misura 2 propone i criteri di tipo territoriale che gli Enti competenti per la programmazione e pianificazione del TPL possono impiegare per l’identificazione delle aree a domanda debole. Ai sensi della Delibera, un’area può essere considerata a domanda debole se il suo territorio presenta: bassa densità abitativa:

1. densità abitativa pari o inferiore a 50 abitanti/km² (in alcuni 30 abitanti/km²);
2. basso grado di urbanizzazione: percentuale di popolazione residente in celle cosiddette rurali - ossia aventi densità inferiore a 300 abitanti/km² e 5.000 abitanti complessivi - maggiore del 50%;
3. popolazione di età elevata: percentuale di popolazione residente (stabilita dagli enti competenti⁶) di età maggiore o uguale a 70 anni;
4. quota altimetrica maggiore di 600 metri sopra il livello del mare.

Queste caratteristiche vanno inoltre considerate in combinazione con quelle così definite “temporali” e “socio-economiche”, più difficilmente e univocamente attribuibili ad un territorio. Inoltre, qualora il soggetto competente lo ritenga opportuno, può identificare e applicare eventuali ulteriori criteri di individuazione della domanda debole.

I criteri di tipo territoriale sono sintetizzati per la P.A. di Trento nella Tabella 5. Ad eccezione della popolazione over 70, tutte le altre caratteristiche sono nettamente accentuate nella provincia rispetto sia alla media del Nord est che a quella italiana. In particolare, la percentuale dei comuni montuosi è pari al 100%, il basso grado di urbanizzazione comprende l’85,3% dei comuni, mentre la bassa densità abitativa coinvolge il 46,5% di questi. Tali dati indicano un’accentuata presenza di aree a domanda debole nel territorio.

Territorio	Bassa densità ⁷ abitativa (% comuni)	Basso grado di urbanizzazione (%comuni)	Quota altimetrica 600 m + (%comuni)	Popolazione 70+ (% popolazione)
P.A. di Trento	46,5%	85,3%	100%	16,3%
Nord est	32,7%	66,5%	37,3%	17,4%
Italia	27,6%	67,7%	31,6%	14,4%

Fonte: ISTAT (2017)

1.4. Risorse in conto esercizio

Seppur in costante aumento negli ultimi anni, le tariffe applicate dalle aziende che operano nel settore del TPL in Italia si collocano fra le più basse nell’intero territorio europeo, sia in termini nominali sia in relazione al reddito disponibile⁸. Ciò contribuisce in maniera significativa al persistere di un insufficiente livello di copertura

⁶ Ai sensi della delibera ART n. 48 del 30 marzo 2017, i soggetti competenti per l’individuazione dei parametri di definizione delle aree a domanda debole sono “gli Enti con competenze nella pianificazione e programmazione dei servizi, ai sensi del decreto legislativo n. 422/1997”, ovvero, salvo specifica delega a Province e Comuni, le Regioni.

⁷ I dati si riferiscono al 2011, ultimo censimento Istat disponibile.

⁸ Ad esempio, secondo un’indagine ASSTRA, il costo del biglietto per il TPL urbano in media fra le città di Roma, Milano, Napoli e Torino è di 1,58€. In Spagna, la media fra Madrid, Barcellona e Valencia è di 1,73€; in Francia, fra Parigi e Lione, 1,90€; in Germania, in media fra Berlino, Amburgo, Colonia e Monaco di Baviera, circa 3€. La tariffa più elevata si registra nel Regno Unito: nella città di Londra il costo del biglietto si attesta a 5,50€. Cfr. Relazione annuale ASSTRA 2019, *Le aziende del Trasporto pubblico locale – Alla ricerca della giusta rotta*.

dei costi operativi con i ricavi da traffico, che si attesta mediamente poco sopra il 30%⁹; fondamentale risulta di conseguenza il ruolo dei sussidi pubblici, che consentono la copertura della restante quota parte dei costi.

Consultando il Bilancio Regionale di Previsione¹⁰, per avere indicazione delle risorse disponibili nella P.A. di Trento in materia di trasporti, risulta che per il 2018 erano in previsione 82.119.160 euro¹¹, che si traducono in 152 euro per abitante e 13.230 euro per km².

Territorio	FNT (Regioni a statuto ordinario)	Risorse complessive	Risorse per abitante	Risorse per Km ²	Risorse per abitanti/Km ²
P. A. di Trento	-	82.119.160	152	13.230	944.111
Nord est	772.542.430	1.322.449.572	110	22.767	2.124.874 ¹²
Italia	4.931.320.862	7.974.501.079	132	26.339	1.991.338 ¹³

Fonte: elaborazione su dati MIT e OpenBDAP (2018) – valori in euro.

Le risorse in conto esercizio sono generalmente ripartite nelle seguenti tipologie di servizio:

- trasporto su ferro;
- TPL;
- trasporto per vie d'acqua;
- altre modalità di trasporto¹⁴;

Nel caso del P. A. di Trento il 26,4% delle risorse complessive è stato destinato al trasporto su ferro e il 72,8 al TPL, rispetto alla media italiana che si attesta al 39% per il trasporto su ferro e al 57,9% per il TPL.

1.5 Risorse in conto capitale

Il Bilancio di Previsione (2019 per gli anni 2018-2020) riporta un investimento della P.A. di Trento nel settore dei trasporti pari a 255 euro pro capite, oltre quattro volte quanto stanziato dall'insieme delle regioni del Nord est e dalla media delle regioni italiane.

⁹ I dati disponibili al riguardo non sono univoci. Secondo quanto riportato dall'Osservatorio Nazionale sulle Politiche per il Trasporto pubblico locale nella sua Relazione al Parlamento per l'anno 2016 (dati 2015), infatti, il grado di copertura medio dei costi operativi si attesta al 37%, ma la più recente Relazione annuale ASSTRA 2019 lo segnala al 33,3%.

¹⁰ Nel rispetto del principio cardine della programmazione della gestione, le Regioni adottano ogni anno il Bilancio di Previsione finanziario, le cui previsioni, riferite ad un orizzonte temporale almeno triennale, sono elaborate sulla base delle linee strategiche e delle politiche contenute nel Documento di economia e finanza regionale.

¹¹ I dati elaborati sono stati estratti dal bilancio di previsione 2017-2019. Essi si riferiscono alla sola spesa corrente per TPL.

¹² Il risultato è ottenuto dividendo il rapporto risorse/densità abitativa per il numero di regioni corrispondenti all'area di riferimento.

¹³ Vedi nota 15.

¹⁴ In altre modalità di trasporto rientrano i costi per l'amministrazione delle attività e servizi connessi al funzionamento, utilizzo, costruzione e manutenzione dei sistemi e delle infrastrutture per le altre modalità di trasporto, diverse dal trasporto ferroviario, trasporto pubblico locale e trasporto per vie d'acqua. Comprende le spese per sistemi di trasporto aereo. Comprende le spese per la vigilanza e la regolamentazione dell'utenza, delle operazioni dei relativi sistemi di trasporto (concessione di licenze, approvazione delle tariffe per il trasporto merci e passeggeri e delle frequenze del servizio, ecc.) e della costruzione e manutenzione delle relative infrastrutture, inclusi aeroporti. Comprende le spese per sovvenzioni, prestiti o sussidi a sostegno del funzionamento, della costruzione, della manutenzione o del miglioramento delle infrastrutture e dei sistemi di trasporto. Comprende le spese per la gestione e il monitoraggio dei contratti di servizio con gli enti e le società affidatarie dei servizi di trasporto e per il monitoraggio qualitativo e quantitativo dei relativi servizi

Tabella 7 - Risorse in conto capitale

Territorio	Risorse in conto capitale (2018-2020)	Risorse pro capite
P. A. di Trento	137.704.444	255
Nord est	706.919.367	61
Italia	3.692.832.850	61

Fonte: elaborazioni su dati OpenBDAP (2018) – valori in euro.

Un'ulteriore analisi è qui proposta con riferimento al TPL su gomma, per cui vengono considerati i contributi pubblici stanziati con:

- legge di bilancio 2016 (con il DM 345/2016 sono stati ripartiti fra le regioni 352,4 milioni di euro per gli anni 2015 e 2016);
- legge di bilancio 2016 (con il DM 25/2017 sono stati ripartiti fra le regioni 150 milioni di euro per gli anni 2017-2019 per l'acquisto di mezzi adibiti al TPL);
- Fondo di Sviluppo e Coesione 2014-2020 (con delibera CIPE 54/2016 sono stati ripartiti fra le regioni 200 milioni di euro, destinati per l'80% alle Regioni del Mezzogiorno);
- due addendum (dicembre 2017 e febbraio 2018) al Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014-2020 per il rinnovo del materiale rotabile dedicato al TPL.

Va sottolineato che non è tenuta in conto la dotazione finanziaria (3,7 miliardi di euro per il periodo 2019-2033) stanziata con legge di bilancio 2017, ancora in attesa di essere ripartita con decreto interministeriale MIT di concerto con il MISE e il MEF, a favore di Regioni, Comuni capoluogo delle città metropolitane e Comuni capoluogo delle province ad alto inquinamento, così come definito dal Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile.

Tabella 8 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su gomma¹⁵

Territorio	Risorse derivate	Cofinanziamento	Risorse complessive	Risorse pro capite	Risorse derivate/ totale risorse derivate
P. A. di Trento	620.000	412.300	1.032.300	1,9	0,1%
Nord est	120.294.285	125.368.794	245.663.079	21,1	9,8%
Italia	1.222.255.951	486.420.311	1.704.655.934	28	100%

Fonte: elaborazioni su dati ASSTRA/Cassa Depositi e Prestiti (2019) – valori in euro.

Nel caso della P.A. di Trento l'unica fonte di finanziamento è il Fondo di Sviluppo e Coesione 2014-2020. Complessivamente la provincia pesa solo lo 0,1% sul totale delle risorse per investimenti in materiale rotabile su gomma stanziato per l'intero territorio nazionale. Di conseguenza, anche gli investimenti pro-capite sono, come riportato in Tabella 8, nettamente inferiori a quelli previsti per l'area del Nord est e delle regioni italiane.

La stessa analisi viene effettuata riguardo all'acquisto del materiale rotabile ferroviario, per cui sono considerati i contributi pubblici stanziati con:

- legge di bilancio 2016 (con il DM 408/2017 sono stati ripartiti fra le regioni 640 milioni di euro per il periodo 2019-2022);
- Fondo di Sviluppo e Coesione 2014-2020 (con delibera CIPE 54/2016, sono stati ripartiti fra le regioni 800 milioni di euro per il periodo 2017-2021, destinati per l'80% alle Regioni del Mezzogiorno).

¹⁵ Si noti che alcuni degli interventi pubblici, riportati in tabella, si riferiscono genericamente a mezzi adibiti per il TPL e non solo a quelli su gomma.

Anche in questo caso la P.A. di Trento rappresenta una quota irrisoria del totale nazionale degli investimenti. In termini di risorse pro capite, come riportato nella Tabella 9, queste ammontano a 8 euro, mentre per l'area del Nord est e dell'Italia si registrano rispettivamente 20 e 40 euro pro capite.

Tabella 9 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su ferro

Territorio	Risorse derivate	Cofinanziamento	Risorse complessive	Risorse pro capite	Risorse derivate/ totale risorse derivate
P. A. di Trento	2.480.000	1.649.200	4.129.200	8	0,2%
Nord est	139.724.254	93.075.209	232.799.463	20	9,7%
Italia	1.440.100.000	985.666.667	2.398.766.667	40	100%

Fonte: elaborazione su dati ASSTRA/Cassa Depositi e Prestiti (2019) – valori in euro.

Tutte le risorse disponibili per interventi in materiale rotabile su ferro, come già visto per le risorse destinate al TPL su gomma, derivano da Fondo di Sviluppo e Coesione 2014-2020.

2 Assetti organizzativo-istituzionali

2.1. Governance istituzionale Provincia di Trento

L'analisi comparata della disciplina di settore prevista dalle leggi regionali consente di individuare **tre modelli** di articolazione della governance del servizio di trasporto pubblico locale, che si differenziano sulla base del grado di concentrazione/distribuzione delle funzioni e delle competenze fra i livelli di governo.

Il **modello accentrato** prevede che **un solo livello di governo** sia competente per la pianificazione, la programmazione, il monitoraggio e l'affidamento dei servizi: l'accentramento delle funzioni può avvenire in capo alla **Regione** o a un'**Agenzia regionale ad hoc**.

Nel modello **decentrato**, la Regione rimane titolare della competenza a pianificare, programmare e monitorare il servizio e a definirne gli indirizzi tariffari, mentre **l'affidamento dei servizi**, con la gestione dei relativi contratti, può spettare alle **Province**, ai **Comuni**, agli **Enti di governo delle unità territoriali di riferimento** (ATO/Bacini) o alle **Agenzie ad hoc**, su base provinciale o di aggregazioni di Province.

Nel modello **misto**, da ultimo, le competenze per la gestione del servizio di TPL sono variamente articolate fra i livelli di governo.

Come si potrà desumere in seguito la governance della Provincia di Trento è riconducibile al modello misto. La perimetrazione del servizio di trasporto pubblico prevede **un ambito di dimensione provinciale per i servizi extraurbani**, in cui le funzioni di EGATO sono svolte dalla Provincia di Trento, al quale si aggiungono **ambiti comunali per il TPL urbano**.

L'ambito provinciale è suddiviso in **sette bacini di esercizio** corrispondenti alle vallate ed ai comprensori (1 - Fassa-Fiemme; 2 Giudicarie - Rendena - Chiese; 3 - Rovereto; 4 - Valsugana - Pinè; 5 - Primiero - Feltre; 6 - Paganella, Valli di Non, e Sole; 7 - Bacino Ferroviario).

I **Comuni** per servizi urbani si avvalgono della Trentino trasporti S.p.A. con la quale stipulano **un accordo di programma** per la gestione del TPL di propria competenza avente i medesimi contenuti dell'accordo di programma stipulato dalla Provincia e dalla Trentino Trasporti S.p.A.

2.2. Attori istituzionali e principali competenze

La **Legge Provinciale 16 luglio 1993, n. 16** (*Disciplina dei servizi pubblici di trasporto in provincia di Trento*) e la **Legge Provinciale 30 giugno 2017, n. 6** (*Pianificazione e gestione degli interventi in materia di mobilità sostenibile*) costituiscono il quadro normativo di riferimento del trasporto pubblico locale¹⁶ nella Provincia autonoma di Trento. La già menzionata normativa disciplina la ripartizione delle competenze tra i vari livelli di governo.

¹⁶I servizi pubblici di trasporto sono distinti, in relazione all'ambito territoriale nel quale si svolgono, in: a) servizi urbani: che si svolgono all'interno di aree urbane o che collegano centri abitati, anche se appartenenti a comuni diversi, purché tra gli stessi sussista una sostanziale continuità di abitato; b) servizi extraurbani: che collegano località tra le quali non sussista una continuità di abitato (art. 2 L.P.16/93).

La Provincia di Trento, in primo luogo, promuove la **mobilità sostenibile** intesa come sistema integrato e multimodale di mobilità provinciale. La strategia provinciale mira a rafforzare sempre più il trasporto pubblico locale e la mobilità individuale con minore impatto ambientale (art. 1 comma 3 L.P. 6/2017).

Alla Provincia di Trento sono attribuite competenze in materia di pianificazione, infatti, adotta il **Piano Provinciale della mobilità** (art. 2 L.P. 6/2017; ved. *Infra*). Esercita **attività di direzione e coordinamento** sulla società controllata "Trentino Trasporti S.p.A."¹⁷ che gestisce i servizi di TPL.

In tema di trasporto ferroviario, la Provincia di Trento **può stipulare convenzioni con le Ferrovie dello Stato S.p.a.** per la realizzazione di opere ed infrastrutture ferroviarie, nonché per l'acquisto di materiale rotabile, impianti fissi ed attrezzature (art. 10 L.P. 16/93). Infine, l'amministrazione provinciale **approva le tariffe** dei servizi pubblici di trasporto extraurbani (art. 21 L.16/93) e fissa le linee di indirizzo per la definizione da parte dei Comuni delle tariffe dei servizi urbani (art. 24 L. 16/93).

Quanto alle competenze dei **Comuni** individuati nel Piano provinciale della mobilità provvedono - **avvalendosi della Trentino trasporti S.p.a** - alla gestione dei servizi pubblici di trasporto urbano che si svolgono prevalentemente sul rispettivo territorio, ivi compresi i servizi funiviari che collegano strade o ferrovie e centri permanentemente abitati o fra centri abitati, nonché all'interno degli stessi. I servizi che interessano più Comuni individuati nel Piano provinciale della mobilità sono gestiti secondo le forme associative e di cooperazione (art. 22 L.P. 16/93). Inoltre, i Comuni che gestiscono i servizi pubblici di trasporto urbani **determinano annualmente le tariffe** di trasporto tenendo conto dei criteri e degli indirizzi generali indicati dalla Provincia (art. 24 L.P. 16/93).

Completa il quadro istituzionale l'**Osservatorio provinciale sulla mobilità sostenibile** (art. 10 L.P. 6/2017) che è nominato dalla Giunta Provinciale e dura in carica quattro anni. Svolge prevalentemente funzioni consultive.

Infine, è doveroso segnalare la presenza del **Manager provinciale della Mobilità** (art. 7 L.P. 6/2017), individuato (dalla Giunta provinciale, sentito l'Osservatorio provinciale sulla mobilità sostenibile) fra i dirigenti della Provincia con funzioni di coordinamento generale e non gerarchico tra settori e strumenti della mobilità. Il Manager provinciale della mobilità svolge tra l'altro le seguenti funzioni: coordina l'elaborazione di progetti specifici in materia di mobilità, in coerenza con gli obiettivi del piano provinciale della mobilità e verifica il raggiungimento degli obiettivi prefissati, ne assicura la misurazione e la successiva reportistica.

2.3. Il sistema di pianificazione e programmazione

Il principale strumento di programmazione è rappresentato dal **Piano Provinciale della mobilità** (art. 2 L.R. 6/2017) approvato dalla Provincia di Trento in coerenza con gli indirizzi del piano urbanistico provinciale, con il programma di sviluppo provinciale e in armonia con i principi del piano generale nazionale dei trasporti. Il piano ha durata corrispondente a quella del piano urbanistico provinciale e può essere aggiornato.

Il piano provinciale della mobilità individua gli strumenti per raggiungere l'obiettivo della mobilità sostenibile prevedendo, in particolare, che la struttura portante della mobilità sostenibile collettiva sia costituita dal

¹⁷ La Provincia di Trento detiene l'80,07 % del capitale, Comune Trento il 14,24 %, il resto del capitale è detenuto da Comuni, Comunità di Valle e soggetti privati.

trasporto pubblico locale, con priorità alla mobilità ferroviaria, e che la mobilità individuale privilegi le modalità a minor impatto ambientale.

Per raggiungere la predetta finalità il piano individua: gli orientamenti per lo sviluppo dei trasporti pubblici urbani ed extraurbani e delle relative infrastrutture, tenendo conto della rete dei servizi pubblici esistenti, secondo criteri di sicurezza, qualità, efficacia ed efficienza, per garantire, in particolare, il cadenzamento degli orari, la capillarità dell'offerta, l'integrazione del trasporto pubblico locale con le altre offerte di mobilità sostenibile e in particolare con il bike sharing, il car sharing, il car pooling, i taxi collettivi e i servizi a chiamata; gli indirizzi e gli interventi per l'integrazione e il coordinamento intermodale dei sistemi di trasporto; gli interventi di carattere strategico per il sistema della mobilità, quantificandone gli oneri di realizzazione e di gestione in relazione al loro volume complessivo e considerandone le esternalità positive e negative; sono considerati strategici, comunque, gli interventi di importo superiore al doppio della soglia comunitaria; le azioni per migliorare la sicurezza stradale, in particolare attraverso la riduzione del traffico automobilistico e del trasporto su gomma di merci soprattutto pericolose, spostandolo su rotaia.

Atti e Documenti di Riferimento

- Legge Provinciale 16 luglio 1993, n. 16, *Disciplina dei servizi pubblici di trasporto in provincia di Trento*;
- Legge Provinciale 30 giugno 2017, n. 6, *Pianificazione e gestione degli interventi in materia di mobilità sostenibile*;
- Il Piano della Mobilità elettrica, approvato dalla Giunta provinciale di Trento il 22 settembre 2017.

3. Caratteristiche dei gestori

Nella P. A. di Trento è stato individuato soltanto un gestore, Trentino Trasporti S.p.A., oltre il gestore del trasporto ferroviario nazionale Trenitalia S.p.A. Per tali gestori vengono riportati la tipologia di servizio offerto (gomma, ferro, per vie d'acqua)¹⁸ e l'ambito di servizio in cui opera (urbano, extraurbano), oltre che le informazioni contenute nella piattaforma Aida Bureau Van Dijk¹⁹:

- Classe dimensionale²⁰
- Composizione azionaria
- Dimensioni economiche del settore.

Trentino Trasporti S.p.A. effettua sia il servizio urbano che extraurbano, su gomma, ferro e per mezzo della funivia che collega il tratto Trento-Sardagna. La società è totalmente pubblica e di medie dimensioni. Trenitalia S.p.A. effettua invece unicamente il servizio extraurbano su ferro ed è una società di grandi dimensioni, sempre partecipata per intero dal soggetto pubblico.

Alcune dimensioni economiche riferite all'operatore Trentino Trasporti S.p.A. sono riportate nella tabella che segue. I dati riferiti a Trenitalia S.p.A. non sono inclusi nelle analisi in quanto è attivo in tutte le regioni. La società impiega 106 addetti, per un valore totale della produzione pari a 17.846 migliaia di euro. I costi totali della produzione ammontano invece a 17.480 migliaia di euro e quelli del personale sono pari a circa 5.397 migliaia di euro. Per tutte le variabili considerate il gestore Trentino Trasporti S.p.A. pesa lo 0,1% circa sul totale nazionale. Inoltre, il dato sul rapporto tra costo del personale e valore totale della produzione è pari al 30,9%, mentre per l'Italia tale rapporto si attesta al 46,3%.

¹⁸ La tipologia di servizio fa riferimento a quanto stabilito nel l'art. 3, comma 2, della L.R. 22/98, che distingue e i servizi di trasporto pubblico in relazione alle caratteristiche dell'ambiente in cui si svolgono in: a) urbani: se si svolgono nell'ambito degli aggregati urbani, senza soluzione di continuità abitativa; b) extraurbani: se collegano l'aggregato urbano con il territorio e gli insediamenti limitrofi con soluzione di continuità abitativa.

¹⁹ I dati di bilancio disponibili sono relativi all'annualità 2017.

²⁰ La ripartizione dei gestori per classe dimensionale è basata su tre parametri, ovvero numero di dipendenti, totale attivo e ricavi da vendite e prestazioni. Precisamente, per determinare la classe corrispondente devono essere rispettate almeno due delle tre condizioni elencate:

Classe dimensionale	N. Dipendenti	Ricavi	Totale attivo
Micro	< 5	< 350.000	< 175.000
Piccola	< 50	< 8.800.000	< 4.400.000
Media	< 250	< 40.000.000	< 20.000.000
Grande	>250	> 40.000.000	> 20.000.000

Tabella 10 - Alcune dimensioni economiche del settore²¹

Territorio	N. gestori	N. dipendenti	Totale valore della produzione (migliaia di euro)	Costi totali (migliaia di euro)	Costo del personale (migliaia di euro)	Costo del personale/valore della produzione	Gestori in perdita
P.A. di Trento	1	106	17.846	17.480	5.397	30,9%	0,0%
Italia	463	97.533	9.727.277	9.567.036	4.431.539	46,3%	18,1%

Fonte: elaborazioni su dati AIDA

²¹ I dati di bilancio sono a lordo di eventuali altre attività svolte dai gestori al di fuori del settore TPL.