

Deliberazione n. 3/2003

REPUBBLICA ITALIANA

La

Corte dei conti

In

Sezione di controllo per la provincia di Bolzano nell'adunanza del 26 settembre 2003;

visto il DPR n. 305/1988 e successive modifiche e integrazioni;

visto l'art. 3 della legge 14 gennaio 1994, n. 20;

visto il Regolamento per l'organizzazione delle funzioni di controllo della Corte dei conti (Deliberazione n. 14/2000 delle Sezioni riunite);

vista la deliberazione n. 1/2003 del 27 gennaio 2003 di questa Sezione con la quale è stato approvato il programma di controllo successivo sulla gestione per l'anno 2003 concernente tra l'altro l'indagine in tema di GESTIONE DEL SISTEMA DEI TRASPORTI DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO per il biennio 2001 - 2002;

vista la relazione conclusiva di detta indagine, presentata dal magistrato istruttore;

visto l'annesso fascicolo istruttorio;

vista l'ordinanza di data 25 settembre 2003 con la quale il Presidente della Sezione ha convocato il Collegio per il giorno 26 settembre 2003 alle ore 9.30;

udito il relatore Consigliere dott. Luigi Polito ed esaminati gli atti, i documenti, le controdeduzioni ed chiarimenti dell'Amministrazione;

DELIBERA

di approvare, con le modifiche ed integrazioni apportate, l'unita relazione in tema di gestione del sistema dei trasporti della Provincia autonoma di Bolzano.

La deliberazione e l'unita relazione verranno trasmesse:

- al Consiglio Provinciale di Bolzano;

- alla Giunta Provinciale di Bolzano, anche ai fini di cui all'ultima parte del 6° comma dell'art. 3 della legge 14.1.1994, n. 20.

Così deciso in Bolzano nella camera di consiglio del 27 settembre 2003.

IL PRESIDENTE
dott. Glauco de Seta

IL CONSIGLIERE RELATORE

dott. Luigi Polito

IL CONSIGLIERE

dott. Enrico Marinaro

CORTE DEI CONTI
SEZIONE DI CONTROLLO
BOLZANO

RELAZIONE sul sistema del trasporto
pubblico locale in ALTO ADIGE
per il biennio 2001-2002

Indice

Premessa

L'intervento normativo

Il contratto di servizio pubblico

Indirizzi Programmatori

Organizzazione generale

Le aziende di trasporto

Introduzione

Ø 1 Consistenza parco rotabile

Ø 2 I servizi di linea ed i servizi di cui all'art. 2 della lp. 16/85

Ø 3 Il patrimonio aziendale

- Ø 4 Dati consuntivi delle aziende per centri di costo
- Ø 5 I programmi d'esercizio autorizzati
- Ø 6 I livelli tariffari ed i passeggeri trasportati
- Ø 7 Le concessioni rilasciate alle imprese di trasporto
- Ø 8 Autostazioni ed infrastrutture di servizi passeggeri
- Ø 9 La convenzione relativa al Sistema Informativo Integrato
- Ø 10 I contributi alle imprese di cui all'art. 12 c. 1 lp 16/85
- Ø 11 I contributi ordinari in contro d'esercizio
- Ø 12 I contributi in conto spese d'investimento
- Ø 13 Analisi del bilancio
 - Ø 13.1 I costi di gestione
 - Ø 13.2 Analisi del personale
 - Ø 13.3 Analisi dei costi del personale
 - Ø 13.4 I ricavi d'esercizio
 - Ø Indicatori economici
 - Ø 13.5 I contributi ordinari d'esercizio integrativi
- Ø 14 I ricavi relativi all'esercizio 2001
- Ø 15 Lo stato del contenzioso
- Ø 16 I costi standard
- Ø 17 I controlli dell'Ufficio Provinciale
- Ø Conclusioni

Premessa

La presente indagine è stata programmata dalla Sezione di controllo di Bolzano con deliberazione n. 1/2003 e trova fondamento nelle norme di controllo successivo sulla gestione di cui all'art. 3 comma 4 della legge n. 20/94.

Oggetto dell'indagine è l'approfondimento del settore del Trasporto Pubblico Locale (TPL) per la Provincia Autonoma di Bolzano per gli esercizi 2001-2002, i cui obiettivi sono la più completa, veritiera ed oggettiva rappresentazione della gestione delle imprese, le valutazioni del perseguimento degli sviluppi del settore e l'assicurazione di un' offerta rispondente alle esigenze della domanda, anche con l'ausilio di indicatori tecnici di carattere economico - finanziario.

Le valutazioni di efficienza, efficacia ed economicità nonché le norme di controllo internazionali INTOSAI si confermano quali strumenti operativi praticabili onde accertare, nell'ambito del settore dei trasporti della Provincia Autonoma di Bolzano, se siano state attuate politiche atte a raggiungere i più elevati livelli di efficienza produttiva, economica e di efficacia dell'offerta e vendita dei servizi, vive il metodo degli indicatori tecnici imperniati sulla costruzione di rapporti che permettono di utilizzare e confrontare differenti configurazioni di prodotti e di fattori.

Il settore dei trasporti locali nella Provincia Autonoma di Bolzano è un punto nevralgico sia per la competitività che per la qualità di vita dei cittadini; esso si presenta in continua evoluzione ed adattamento al fine di soddisfare le esigenze provenienti dagli utenti, la cui mobilità individuale ricopre tutto l'arco della giornata ed è strettamente connessa ad una forte attesa di qualità dei servizi offerti.

E' la mobilità dei cittadini, dunque, lo strumento di misura che incentiva il potenziamento e la razionalizzazione dei servizi di trasporto associata all'esigenza di dinamicità e vivibilità avvalendosi di strumentazione tecnologica ed informatica all'avanguardia, con il riconoscimento dell'importanza di ridurre l'inquinamento atmosferico, argomento verso cui la Provincia ha sempre dimostrato particolare sensibilità.

L'intervento normativo

La fonte normativa principale del settore dei trasporti è senz'altro riconducibile alla L.P. 2.12.1985 nr. 16 ("Disciplina dei servizi di trasporto pubblico di persone".)

La Provincia Autonoma di Bolzano ha competenza primaria nel regolamentare e gestire il settore dei trasporti ai sensi dell'art. 8 c. 1 nr. 18 del DPR n. 670/1972, (Statuto Speciale d'Autonomia.)

Con la legge provinciale 2 dicembre 1985 nr. 16 risulta disciplinato in modo puntuale e completo il servizio di trasporto pubblico di persone che si svolge sul territorio provinciale per quanto attiene l'affidamento (artt.1,2 e 6), il contenuto del rapporto (artt. 4 e 5), la durata dello stesso (art.6), le ipotesi di decadenza, rinuncia o revoca e i relativi effetti (art.7), le diverse modalità di intervento contributivo, (artt. 14,15,17) gli orari e le tariffe. Nel dettaglio di cui all'art. 6 c. 6 della L.P. 16/85, quale comma aggiunto dall'art. 32 c. 1 della L.P. 11/2002, si

precisa che la legge stessa disciplina e costituisce "contratto di servizio", i cui standard di qualità e regolarità saranno definiti con Deliberazione di Giunta Provinciale e pubblicazione sul B.U. della Regione.

Va precisato che la suddetta normativa non contrasta con quella comunitaria contenuta nel Regolamento n. 1191/69/CEE, che nelle Disposizioni generali di cui all'art. 1 prevede la facoltà di escludere dalla gestione del servizio imprese con attività limitata alla fornitura di servizi urbani, extraurbani o regionali, principio confermato anche nella modifica n. 1893/91 CEE ed osservato dalla Provincia con l'attribuzione di diritti speciali anche a mezzo di concessioni, che si riconferma essere la modalità operativa anche per il controllo effettuato per il 2001-2002.

A questo proposito la Provincia Autonoma di Bolzano ha già elaborato un "contratto di servizio pubblico" che, come regolamentato nella legge n. 422/97, dovrebbe incrementare il rapporto ricavi/costi fino a raggiungere un coefficiente pari al 35%, fornire alla collettività servizi sufficienti e conformi a norme di continuità, regolarità, capacità e qualità, anche a tariffe e condizioni particolari per talune categorie di passeggeri e percorsi, superare l'assetto monopolistico introducendo il ricorso a regole concorsuali per la scelta dei gestori, secondo l'iter amministrativo osservato dalla Giunta Provinciale e da rendere ufficiale entro l'estate 2003 con applicazione dal gennaio 2004. Il suddetto contratto dovrebbe portare alla certezza finanziaria ed alla copertura di bilancio dei contratti di servizio; inoltre dovrebbe venire a cessare la necessità di interventi straordinari a ripiano di disavanzi, in quanto le aziende dovrebbero essere responsabili dei risultati in bilancio.

La legge 16/85 risulta essere in qualche modo riformatrice avendo regolamentato e aggiornato con successive modifiche ed integrazioni, la materia relativa all'organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale attuando una netta separazione tra le competenze della Provincia e quelle delle imprese che hanno compiti di gestione nei limiti delle risorse disponibili, fermo restando, per le stesse, i relativi disavanzi non coperti da contributi a loro carico.

Pur risultando, quindi, anche per l'esercizio 2001 una gestione di natura concessoria e contributiva, essa si rivela essere efficace in quanto già negli atti concessori rinnovati annualmente si sono delineati, individuati e confermati i punti di cui all'art. 19 del D.Lgs. 422/1997.

Indirizzi programmatori

In linea generale una più ampia programmazione è lo "Scenario di Riferimento" cioè il piano pluriennale dei trasporti a cui appartiene lo "Scenario di Piano" ; in esso si

propone una scansione temporale circa progetti ed interventi nel settore provinciale dei trasporti a breve-medio (2002-2007) ed a lungo periodo (2007-2014). Le valutazioni tecniche, economiche ed ambientali, agiscono da supporto nelle priorità del piano, come d'ambito d'azione del decisore pubblico.

Il mix di misure si compone di scelte tra l'offerta di trasporto (sicurezza delle infrastrutture, potenziamento servizi di trasporto pubblico); la gestione della domanda di mobilità dei passeggeri, la tariffazione di infrastrutture viarie, il potenziamento di reti ferroviarie.

La Pianificazione dei trasporti in Provincia di Bolzano è affidata al Piano Provinciale del Trasporto che riassume dati e proiezioni fino al 2014; nella programmazione sono precisati interventi pluriennali quali il completamento dell'aeroporto di Bolzano, la riattivazione della ferrovia della val Venosta, le barriere antirumore lungo la ferrovia del Brennero, il progetto di un nuovo Centro Intermodale di Brunico, i bus priority (accesso ai nodi) accordi ÖÖB – FS per il trasporto integrato, il programma pluriennale autobus a metano.

In questo ambito si inserisce una programmazione annuale in funzione delle necessità delle aziende e delle disponibilità di bilancio per l'erogazione di contributi per investimenti e d'esercizio previsti per legge.

In particolare la Provincia sta già operando circa la rimessa in esercizio della linea ferroviaria Merano-Malles (sospeso da FS nel 1990) che si estende per 60 km, lungo 17 stazioni a copertura demografica di 70.000 abitanti ad integrazione del servizio SAD Trasporto Locale Spa con 8 linee - 82 corse giornaliere tra le 5-22 con tempi di percorrenza di 105 minuti.

Inoltre l'Ente Provincia partecipa ed interviene finanziariamente nel potenziamento dei servizi Bolzano – Merano e nel Servizio Metropolitano Bolzano-Ora con la riqualificazione delle stazioni e delle fermate, l'orario cadenzato, il rinnovo dei rotabili, il potenziamento della linea ferroviaria della Pusteria Fortezza-Brunico-S.Candido con cadenzamento orario ai 60 minuti la velocizzazione dei servizi e la valutazione delle fermate da mantenere in essere.

Nel Trasporto provinciale locale l'attenzione viene rivolta ai centri intermodali, ai bus priority (accesso ai nodi) ed agli impianti in sede fissa, alla gestione della domanda dei passeggeri con InfoMob e la "piattaforma Informatica" per lo sviluppo di sistemi di informazione all'utenza.

Organizzazione generale

Anche per il controllo effettuato per gli anni 2001-2002, il soggetto regolatore di tutto il TPL resta l'Ente Provincia che con decreti dell'Assessore competente in materia, mediante concessioni ed autorizzazioni, rinnovate annualmente, affida i servizi di trasporto alle singole imprese del settore.

L'intera rete dei trasporti altoatesina serve una popolazione di 462.542 abitanti, copre, oltre al trasporto su strada di circa 3000 km su gomma, anche il trasporto su ferro con 217 km. di rete ferroviaria attuato da Trenitalia, comprensiva della linea del Brennero fino a Salorno, della Val Pusteria da Fortezza a San Candido e della linea Bolzano-Merano; mentre il trasporto funiviario con i suoi 950.000 km convenzionali* comprende la funivia ed il treno del Renon, la cremagliera Caldaro-Mendola e dal 2002 anche la funivia di San Genesio.

* calcolo dato da un algoritmo nella cui formula si considera lunghezza, inclinazione, dislivello, pendenza dell'impianto (v. decreto 11.03.2002 n. 40/38.3)

Le aziende di trasporto su gomma

Il settore del trasporto locale su gomma nella provincia di Bolzano viene esplicito da tre aziende cui si aggiunge un Consorzio di concessionari che riunisce 23 imprese minori.

Le imprese titolari del servizio di trasporto su gomma si identificano nella SAD-, Trasporto Locale Spa, SASA Spa, (Società Autobus Servizi d'Area) e ALM Srl (Autolinee Lana Merano).

La SAD Trasporto Locale Spa è l'impresa di maggiori dimensioni, copre il 50,56% dell'intera area del trasporto su gomma e gestisce in posizione di quasi monopolio il traffico extraurbano; della sua gestione fanno parte gli impianti funiviari e ferroviari del Renon, la funicolare della Mendola e dal 2002, dopo l'intervento provinciale sul suo ammodernamento, anche la struttura funiviaria di San Genesio.

Essa gestisce, inoltre, il SII (Sistema Informativo Interaziendale) voluto ed interamente finanziato dalla Provincia.

Si tratta di un sistema con cui micro computer, installati a terra e a bordo delle vetture, effettuano la lettura magnetica dei dati presenti sui documenti di viaggio all'atto dell'obliterazione.

In tempo reale si registrano informazioni relative all'ora, alla stazione di partenza e di arrivo, i km percorsi, i passeggeri trasportati, gli introiti, i ricavi da ripartire tra i concessionari, la compensazione degli obblighi tariffari, il credito residuo di una carta valore.

Tale rilevazione si associa ad un sistema di controllo satellitare installato a bordo delle vetture in grado di definire all'istante in quale punto della rete, quale linea si trovi a percorrere ogni singolo utente. L'esito è una puntuale rilevazione capillare e costante monitoraggio sull'utenza ai fini dell'ottimizzazione dell'offerta e della gestione dei servizi stessi, rendendo possibile lo sviluppo di studi e proiezioni sempre attuali ed aggiornate, concernenti la domanda ed il grado di soddisfazione del trasporto pubblico.

La SASA Spa Società Autobus Servizi d'Area si è trasformata in Spa nel 2001 e le relative azioni sono ripartite tra i Comuni di Bolzano (53,34%), Merano (33,32%) e Laives (13,34%); essa svolge prevalentemente servizio di trasporto collettivo di persone urbano a Bolzano e Merano, suburbano a Bolzano-Laives-Bronzolo, Laives-Vadena ed in misura minore extraurbani sia a Bolzano che Merano.

(Si allegano tabelle descrittive delle percorrenze chilometriche SASA per l'anno 2001 e 2002 e le relative linee esercitate).

La ALM srl Autolinee Lana-Merano gestisce servizi di tipo suburbano ed extraurbano nei percorsi Lana – Postal – Foiana - Marlengo - Merano – Lagundo – Parcines.

Il Consorzio di concessionari riunisce 23 aziende di medio-piccole dimensioni che operano in modo capillare nelle valli minori con servizio extraurbano, servizi aggiuntivi di cui all'art. 2 L.P. 16/85 e servizi di noleggio.

Anche per l'esercizio 2001, soggetto al controllo di tali aziende non sono stati forniti dati ufficiali relativi ai bilanci aziendali e loro consuntivi, secondo modelli stabiliti dall'Assessore Provinciale, pur essendo tenute esse a comunicare tutti i dati necessari per la determinazione del contributo integrativo.

Risulta pertanto difficile, se non impossibile, ai fini del controllo, dare valutazioni di efficienza ed economicità della relativa gestione aziendale.

Introduzione

In ordine al questionario, quale allegato alla nota istruttoria n. 1 sulla gestione dei trasporti in ambito provinciale, inoltrato all'Assessorato ai Trasporti della Provincia Autonoma di Bolzano in data 04.10.2002 prot. 1569, e di cui si allega copia, si procede a rappresentarne i contenuti e le relative imprescindibili considerazioni oggettive.

Con l'ausilio di una tabella riassuntiva delle coordinate più importanti per l'elaborazione dei dati economico – finanziari è stato possibile dare lettura e rappresentazione delle realtà aziendali.

Si precisa che la documentazione finanziaria e contabile completa riguarda l'esercizio 2001 mentre alcuni dati economici riguardano anche l'esercizio 2002; solo in pochi casi, quindi, si è potuto procedere nella comparazione biennale.

1. Consistenza parco rotabile

Come da allegate tabelle relative al punto 1, fornita dall'Ufficio Trasporti, il parco rotabile su gomma è così ripartito:

- La SAD ha una dotazione di n. 247 autobus di cui n. 220 in servizio extraurbano e n. 27 in servizio urbano ed 1 autobus di nuovo acquisto;
- la disponibilità media degli autobus è di n. 211,97 tra quelli extraurbani e di n. 25,22 negli urbani;
- l'età media del parco rotabile è di 7, 5 anni;
- La SASA nel 2001 ha una consistenza di n. 129 mezzi di cui n.105 in servizio urbano, 16 in servizio interurbano ed 8 in servizio suburbano, n. 54 veicoli del totale viaggiano con un motore "Euro 2" a basso impatto ambientale e 18 a "metano" a salvaguardia dell'ambiente con la riduzione dell'inquinamento atmosferico; l'età media dei veicoli è di anni 6 e mesi 8;
- L'ALM attesta a 16 il suo parco rotabile con n. 2 veicoli nuovi ed un'età media di quasi 7 anni;
- Il Consorzio a cui sono associate 23 imprese, ha un parco di n. 94 veicoli di cui n. 4 nuovi nel 2001, attestandosi l'età media in 7 anni.

Per l'anno 2002 lo sviluppo del parco rotabile presenta la seguente situazione:

la SAD possiede n. 246 veicoli e 1 obsoleto, con età media più alta in 8,5 anni;

la SASA si attesta a n.130 veicoli, n. 106 urbani, n. 15 interurbani e n. 9 suburbani;

- n. 54 si riconfermano con un motore Euro 2

- n. 26 i veicoli alimentati a metano;

L'età media si è leggermente abbassata in 6 anni, 4 mesi e 28 giorni;

l' ALM conferma n.16 veicoli di cui n.1 nuovo acquisto e n. 1 obsoleto, con età media di 7 anni;

Il Consorzio aumenta il suo parco di 5 unità portando a n. 99 il monte veicoli con età media di 7,5 anni.

L'intero parco rotabile ha un'età media molto bassa anche se in leggero rialzo rispetto al 2000 con un età media totale di poco sopra i 7 anni per il 2001, mentre alla fine del 2002, essa era di 7 anni, 7 mesi e 25 giorni, confermandosi, comunque, tra i parchi rotabili più nuovi d'Italia; rimante facilmente intuibile che il settore dei trasporti locali presta molta attenzione all'ammodernamento nonché alla sicurezza degli utenti ed, in particolare, alla tecnologia.

I mezzi sono forniti di computer di bordo con sistema di controllo satellitare, allestimenti per portatori di handicap, con la predisposizione di appositi spazi provvisti di cinture di sicurezza, pedane elettriche, pianali ribassati, comunicazioni in voce a terra per i non vedenti.

L'attenzione della Provincia verso un più contenuto bilancio provinciale finalizzato al risparmio di denaro pubblico, anche sul relativo capitolo 61147, destinato agli investimenti, focalizza gli interventi per la sostituzione dei mezzi laddove essi raggiungono l'età massima di 12 anni.

2. I servizi di linea ed i servizi di cui all'art. 2 della LP 16/85

La documentazione prodotta rappresenta i servizi effettuati ed organizzati sia di linea svolti direttamente dalla SAD sia da terzi per conto di questa tramite i noleggiatori, sia il servizio di assuntoria ovvero trasporto alunni.

Lo svolgimento di questo servizio non crea concorrenza con ruolo del concessionario d'area titolare del servizio pubblico, bensì lo integra. Esso riguarda servizi aggiuntivi ed integrativi quali skibus, servizi estivi, sperimentali e bus navetta che si collocano al di fuori dei servizi minimi.

Per i servizi sopra delineati è prevista una procedura in base all'art. 2 comma 3 della L.P. 16/85 secondo cui l'Ente o il Comune interessato identifica il servizio da intensificare, o sperimentare, presenta una richiesta corredata di una convenzione tra ente ed il concessionario, in cui precisa l'impresa o le imprese identificate, la durata, il percorso, l'orario a cui attenersi. Solo in un momento successivo viene emanato il decreto di autorizzazione previsto.

Nella convenzione si trovano, inoltre, specificati la corresponsione della differenza tra il costo del servizio ed i proventi del traffico, compresi i contributi provinciali.

Il risultato di questa rilevazione si può così rappresentare:

- i servizi di cui all'art. 2 di competenza 2001, svolti dalla SAD si sono localizzati prevalentemente nelle zone turistiche e sciistiche dell'Alto Adige (val d' Ega, val Sarentino, val Gardena, val Badia, val Venosta) compresi i

servizi integrativi estivi per un totale di km. 312.841 ed un costo di L. 1.776.695.125;

- servizi svolti da terzi per km. 245.552 e costi di L. 1.162.239.070;
- servizi svolti da Silbernagl km. 99.403 per L. 485.475.983.

Su tali importi è intervenuta la Provincia contribuendo per L. 1.260.667.930 pari al 36,8% del totale.

Per il 2001 si procede a rilevare le seguenti vetture km:

- Servizi di linea SAD km. 9.793.148;
- Tramite terzi km. 173.842;
- Servizi di linea art. 2 SAD km. 312.841;
- Tramite terzi (noleggiatori) km. 245.552;
- Servizi in sede propria km. 950.000.

Ai sensi dell'art. 2 l'esercizio 2002 presenta il seguente preventivo:

- Servizi di linea SAD tot. 10.023.699 km;
- servizi svolti da SAD per km. 254.738 e L. 1.577.082.298;
- servizi svolti da terzi per km. 130.554 e L. 633.929.266;
- servizi svolti da Silbernagl per km. 42.577 e L. 233.575.877;
- servizi in sede propria km. 950.000.

3. Il patrimonio aziendale

In base alla lettura dei libri dei cespiti allegati ai bilanci delle 3 aziende, di cui si allegano i prospetti riassuntivi, si evince la tipologia di beni in cui gli investimenti si sono indirizzati nel corso dell'esercizio 2001. (si veda tabella).

Tab. n. 3

PATRIMONIO AZIENDALE 2001						
	Immobil. ni 2000	Cespiti 2001	Alienazioni 2001	Immobil.ni 2001	F.do Amm.to 2000	Quote amm. To 2001
SAD	L. 130.558.405.661	L. 3.710.185.910	L. 1.527.516.887	L. 132.741.074.684	L. 112.234.892.173	L. 8.166.697.577
SASA	L. 59.723.340.970	L. 3.780.742.878	L. 1.991.108.056	L. 61.512.975.792	L. 44.684.208.132	L. 6.561.579.222
ALM	L. 7.654.287.457	L. 1.047.155.242	L. 405.097.151	L. 8.296.345.548	L. 6.326.809.932	L. 837.900.991
CONSORZIO	L. 30.683.761.484	L. 1.048.000.000	L. 266.490.000	L. 31.465.271.484	L. 20.129.597.742	L. 3.401.645.782
	F.do Amm.to 2001	Fondo contr. 2000	Contr. 2001	Utilizzo fondo contr. 2001	Fondo contr. 2001	
SAD	L. 118.874.072.860	L. 16.918.446.837	L. 2.571.660.007	L. 6.669.650.035	L. 12.820.456.809	
SASA	L. 49.254.679.298	L. 12.970.170.077	L. 2.646.520.015	L. 4.023.891.865	L. 11.592.798.227	
ALM	L. 6.759.613.772	L. 1.247.109.071	L. 696.721.380	L. 509.038.799	L. 1.427.863.930	
CONSORZIO	L. 23.264.753.524	L. 9.313.558.273	L. 733.600.000	L. 2.368.299.812	L. 7.678.858.461	

L'azienda SAD ha investito in attrezzature tecniche, commerciali, software, vetture nonché investimenti tecnologici per la gestione del SII.

Nell'esercizio 2001 si rilevano investimenti per L. 3.710.185.910 di cui L. 3.657.701.250 ammesso al 70% di contributo ed il rimanente di L. 1.086.041.243 pari al 30% considerato ammortamento.

Anche la SASA rispetto all' esercizio 2000 ha ridotto drasticamente gli investimenti, che si caratterizzano in attrezzature tecniche, commerciali, costi di ricerca, software e autobus per un totale di L. 3.780.742.878 di cui L. 2.646.520.015 per contributi pari al 70% previsto, anche alla luce di un più contenuto bilancio provinciale la cui disponibilità finanziaria governa la programmazione di cui all'art. 15 della lp. 16/85.

l'ALM ha effettuato investimenti per L. 1.047.155.242 di cui L. 996.445.260 ammesse a contribuzione.

Il Consorzio ha investito nell'acquisto di 2 vetture ed il contributo è stato proporzionato a norma di legge per la quota del 70% previsto.

4. Dati consuntivi delle aziende per centri di costo

Nell'analisi dei bilanci aziendali 2001 relativi a costi, ricavi e contributi di cui si allegano tabelle riassuntive, emerge quanto segue:

Tab. 4 sad

SAD 2001	servizi extraurbani (escluso art.2) (1)	servizi art.2 (2)	tot. trasporto su gomma	trasp. in sede propria (3)	tot. Servizi di trasporto
costi di gestione	L. 39.331.627.510	L. 2.718.192.950	L. 42.049.820.460	L. 3.461.543.115	L. 45.511.363.575
costi d'esercizio	L. 43.746.482.480	L. 2.938.934.195	L. 46.685.416.675	L. 3.839.394.436	L. 50.524.811.111
ricavi d'esercizio	L. 19.569.141.737	L. 2.938.934.195	L. 22.508.075.932	L. 2.187.489.031	L. 24.695.564.963
contributi	L. 20.378.122.642		L. 20.378.122.642	L. 1.425.822.016	L. 21.803.944.658

La SAD, la cui specialità sono i servizi extraurbani, presenta i costi di gestione, d'esercizio ed in proporzione anche i contributi provinciali più rilevanti, a cui si associano i servizi di trasporto in sede propria. Questi ultimi sono relativi al trasporto funiviario e funicolare da essa gestito, compresi nei 950.000 km convenzionali.

Tab. 4 Sasa

SASA 2001	servizi extraurbani (escluso art.2) (1)	servizi urbani escluso art.2 (2)	tot. Servizi escluso art. 2 (3)	servizi art. 2 (4)	tot. Servizi di trasporto
costi di gestione	L. 6.964.411.728	L. 19.699.420.007	L. 26.663.831.735	L. 291.788.625	L. 26.955.620.360
costi d'esercizio	L. 8.959.768.582	L. 24.500.245.973	L. 33.460.014.555	L. 351.592.093	L. 33.811.606.648
ricavi d'esercizio	L. 4.198.650.289	L. 10.390.323.774	L. 14.588.974.063	L. 351.592.093	L. 14.940.566.156
contributi	L. 3.178.857.877	L. 10.233.888.243	L. 13.412.746.120		L. 13.412.746.120

NOTE

(1) km extraurbani percorsi sono stati n. 1.557.649; il servizio viene corrisposto a L. 4.471/km. a fronte di un ricavo di L. 2.695/km.

(2) km. urbani sono stati n. 3.684.901 a L. 5.346/km ed un ricavo km. di L. 2.820.

(3) complessivi km. 5.242.550

(4) km. 48.315 ai sensi dell'art. 2 (servizi aggiuntivi, integrativi) ad un costo di L. 6.040/km ed un ricavo di 7.277/km.

Solo nel caso dei servizi di cui all'art. 2 i ricavi sono in grado di coprire i costi di gestione mentre sia nei servizi urbani che extraurbani essi intervengono al 56% dei costi.

ALM	servizi extraurbani escluso art. 2 (1)	servizi urbani (escluso art.2)	totale servizi di trasporto (escl. art.2)	servizi di cui all'art. 2	tot. servizi di trasporto
costi di gestione	L. 3.961.690.247		L. 3.961.690.247		L. 3.961.690.247
costi d'esercizio	L. 4.714.642.753		L. 4.714.642.753		L. 4.714.642.753
ricavi d'esercizio	L. 1.861.225.494		L. 1.861.225.494		L. 1.861.225.494
contributi	L. 2.317.405.945		L. 2.317.405.945		L. 2.317.405.945

Tab. 4 alm

Anche per l'ALM si è proceduto al rapporto ricavi/costi al km. ottenendo un costo km. del servizio di L. 4.879 al km. mentre i ricavi coprono il 47% dei costi con L. 2.292 /km.

Per la SAD assume rilevanza l'esito tra ricavi/costi; i ricavi totali d'esercizio ricoprono il 54,2% dei costi di gestione ed il 48,8% dei costi d'esercizio.

I ricavi tariffari ammontano al 56,3% del totale ricavi d'esercizio ed i contributi intervengono sui costi d'esercizio, come previsto dall'art. 14 L.P. 16/85, per il 43,1% in favore di compensazioni tariffarie di cui si tratterà più ampiamente al paragrafo 13.

Le rilevazioni per i centri di costo SASA che copre per $\frac{3}{4}$ il servizio urbano, i ricavi d'esercizio sono stati pari al 55,4% dei costi di gestione ed al 44,1% dei costi d'esercizio.

I ricavi relativi alle vendite e prestazioni sono stati il 59,1% di tutti ricavi d'esercizio ed i contributi previsti per legge sono ammontati al 39,6% di essi.

Anche l'ALM riassume così la situazione per centri di costo:

i ricavi si attestano al 47% dei costi di gestione ed al 39,4% dei costi d'esercizio. I ricavi per vendite e prestazioni ammontano al 69,8% dei ricavi totali ed i contributi d'esercizio sono il 49,1%.

Per il Consorzio i ricavi totali derivati da vendite di biglietti in tariffa ordinaria, carta valore ed abbonamenti ammonta a oltre 3,7 mld. e su tale importo interviene il contributo della Provincia ripartito proporzionalmente tra le singole imprese.

Il rapporto medio tra i ricavi/costi per il 2001 rileva una copertura media per le 3 aziende di trasporto su gomma del 43,9% mentre al netto della contribuzione provinciale, esso si attesta al 27,06%, ben al di sotto rispetto al 35% fissato dal Decreto Legislativo n. 422 del 1997. A seguire, però, ci sono diverse considerazioni, una tra tutte il mancato ricavo per il trasporto gratuito degli studenti (n. 6.815.900 pari a 21,4%) sul totale passeggeri trasportati per il 2001 (n. 31.912.564) che in altre realtà regionali ed anche estere è a pagamento.

<u>SAD 2001</u>	%	<u>SASA 2001</u>	%	<u>ALM 2001</u>	%
ric. Tariff./ceserc.	27,53	ric. Tariff./ceserc.	26,13	ric. Tariff./ceserc.	27,54

Se si considerano i proventi diretti più le eventuali competenze per il trasporto degli studenti, rispetto al totale dei costi rilevati, la percentuale si attesterebbe al 38,68%, e quindi al di sopra del 35% di cui al D.Lgs. n. 422/97.

5. I programmi d'esercizio autorizzati

La Giunta Provinciale approva annualmente il programma di intervento nel settore dei trasporti pubblici di persone, in cui rientrano i programmi d'esercizio autorizzati, i decreti assessorili relativi alla gestione della politica tariffaria, degli orari e dei percorsi, tutte le aziende ed il Consorzio e le eventuali variazioni che subiscono i percorsi (p.es: causa lavori, ecc...); le fermate o gli orari stessi nonché i programmi di investimento ed interventi a sostegno delle imprese di trasporto da individuare negli interventi finanziari distinti per capitoli di spesa.

Nel corso dell'esercizio 2001 risultano emanati n. 101 decreti e n. 82 per l'anno 2002. I più corposi, forniti quale allegato dall'Ufficio Trasporti, risultano i decreti di approvazione orario dei servizi urbani ed extraurbani, invernale ed estivo, in Bolzano e Merano e tutti i percorsi di linea extraurbani, suddivisi per concessionario, linea e relativo orario.

Tali decreti sono riassunti nel prospetto degli orari a disposizione degli utenti.

Se da un certo punto di vista l'emissione di questi provvedimenti è l'espressione ufficiale della competenza dell'Ufficio Trasporti e, quindi, è da riferirsi all'attività amministrativa dello stesso, dall'altra, essa si rivela quale strumento con cui le aziende concessionarie si sentono tutelate e protette nell'esercizio della loro attività istituzionale e nelle variazioni dettate da imprevisti non dipendenti dalla loro volontà.

In nessun modo è rilevabile la presenza della Provincia nei consigli di amministrazione delle aziende essendo impegnata soltanto nella pianificazione e programmazione degli obiettivi nell'ambito del trasporto pubblico provinciale.

6. I livelli tariffari ed i passeggeri trasportati

Le modalità di svolgimento dei servizi svolti dalle aziende risultano dall'orario provinciale dei servizi di trasporto pubblico della provincia. Le imprese sono tenute

ad esporlo nelle autostazioni ed in corrispondenza delle stazioni e delle fermate nella forma disposta dall'ufficio provinciale competente.

Inoltre, tra i vari obblighi d'impresa, vi è quello fissato ai punti 4 e 5 dell'art. 5 della L.P. 16/85 in cui si forniscono alla Provincia le informazioni relative ai passeggeri trasportati a tariffa preferenziale o speciale, ordinaria ed i relativi introiti.

L'ultimo aggiornamento tariffario risale al 1° gennaio 2002, in concomitanza con l'entrata in vigore dell'Euro, ed è stato pubblicato sul Bollettino Ufficiale di cui si allega prospetto (tariffe).

Queste sono il risultato di un modello innovativo nell'erogazione dei servizi del trasporto pubblico, poiché con un unico titolo di viaggio, grazie ad una gestione informatizzata, è possibile circolare sui mezzi urbani, extraurbani, treni, funicolari e funivie.

Si tratta del Sistema Tariffario Integrato, già illustrato nella precedente relazione, caratterizzato da soluzioni personalizzate, trasparenti, di facile di utilizzo, con particolare attenzione alle tariffe agevolate per categorie speciali (anziani, militari) o preferenziali (studenti e lavoratori pendolari). Si ritiene di precisare che si tratta di tariffe legate alla sola percorrenza chilometrica ed all'effettivo uso del documento di viaggio, che esulano dunque dal fattore tempo.

Gli studenti della scuola dell'obbligo, in particolare, dispongono di scuola-pass "a vista" a tariffa zero su un percorso minimo casa-scuola di 2,5 km, il cui archivio percorsi e viaggi autorizzati si trova registrato presso le segreterie degli istituti.

In base alle tabelle fornite dall'Amministrazione provinciale sono stati elaborati i dati dalle aziende relative ai passeggeri trasportati (vedi allegata tabella 2001/2002 ed i passeggeri km. in tabella 6.1.1 excel)

Tab.2001/2002

Servizi Trasporto Locale - Passeggeri Totale su gomma esclusi servizi di sede fissa			
	2001	2002	%
biglietti ordinari	3.166.944	2.715.563	-14,25
carta valore	7.822.871	7.013.960	-10,34
abbonamenti extraurbani	5.130.697	5.222.964	1,80
abbonamenti urbani	6.123.337	6.261.689	2,26
carta settimanale	287.299	278.738	-2,98
carta di area			
carta turistica	2.259.189	2.187.732	-3,16

totale parziale	24.790.337	23.680.646	-4,48
studenti	6.815.900	7.000.636	2,71
totale generale	31.606.237	30.681.282	-2,93

In un confronto biennale 2001/2002 i passeggeri trasportati su gomma hanno subito la flessione negativa più incisiva nei biglietti ordinari (- 14,25 %) e nella Carta Valore (- 10,34%) mentre quella generale finale è stata del 2,9%. L'incentivo positivo riguarda gli abbonamenti urbani ed extraurbani (rispettivamente + 2,26% e +1,80%).

Tab.6.1.1

PASSEGGERI KM su gomma (escuso SEDE FISSA e TRENITALIA)						
	2000	%	2001	%	2002	%
Biglietti ordinari	33.965.272	15,00	29.917.646	12,83	25.648.625	11,32
Carta valore	55.001.535	24,29	53.115.107	22,78	48.926.979	21,60
Abb. Extraurbano	79.142.997	34,95	75.481.772	32,37	77.822.058	34,35
Abb. Urbano	9.516.240	4,20	12.246.674	5,25	12.523.378	5,53
Carta settimanale	881.686	0,39	3.160.879	1,36	2.828.172	1,25
Carta Area		0,00		0,00		0,00
Somma parziale	178.507.730	78,82	173.922.078	74,58	167.749.212	74,04
Studenti	47.969.049	21,18	59.285.970	25,42	58.809.929	25,96
TOTALE	226.476.779	100,00	233.208.048	100,00	226.559.141	100,00
		0		-2,97		-0,04

Come si può facilmente rilevare dai dati della tabella sopra compilata relativa ai passeggeri km, in un confronto con il 2000, la Carta Settimanale risulta la tipologia di biglietto meno venduta ed il suo trend nel corso dei 3 anni non ha superato il 2% con una media dell' 1%.

- Ø Il traffico passeggeri km relativi al trasporto su gomma, nel triennio 2000-2002, riporta comunque un trend negativo medio del 3,01%, complice anche la stagione invernale meteorologica favorevole, che invitava all'uso di altri mezzi in alternativa a quelli pubblici.
- Ø Rilevante invece la percentuale relativa all' Abbonamento Extraurbano dei "passeggeri km" che nel triennio ha mantenuto la percentuale media più alta

(33,9%) quale rappresentazione di una realtà altoatesina di incisivo pendolarismo.

Il ricorso alla soluzione dell'abbonamento da parte dell'utente, che necessita del costante e conveniente uso del trasporto pubblico, risulta vantaggioso per la percorrenza continuativa sugli stessi tragitti, avendo tale documento la durata annuale ed essendo nominativo. Inoltre i documenti di viaggio acquistati, oltre i 50€, abbattano della metà i loro costi nel percorso chilometrico.

Su banda magnetica del biglietto vengono memorizzate le fermate di partenza e di destinazione del percorso stabilito, ma è ipotizzabile accedere ad una fermata diversa e l'obliteratore provvederà a calcolare la corsa sulla distanza realmente effettuata.

Nell'ambito del Sistema Tariffario Integrato, a cui anche le FS aderiscono con una convenzione già dal 1994, con il relativo coordinamento degli orari, si può raggiungere Innsbruck o Trento in treno con servizio intercity ed eurocity senza corrispondere il prezzo relativo al supplemento.

Una convenzione tra il SII e la rete urbana di Innsbruck VVB, rende possibile l'uso dei mezzi pubblici in città con la sola obliterazione d'entrata, per 24 ore, a tariffa integrata riservandosi il relativo rimborso, in seguito ad accordi tra Enti.

Passeggeri trasportati per ferrovia											
1995	%	1998	%	1999	%	2000	%	2001	%	2002	%
1.362.381	100	2.235.124	+ 61	2.609.695	+ 86	2.828.159	+ 92	2.670.334	+ 106	2.585.440	+ 103
	+ 0		+ 61		+ 192		+ 208		+ 196		+ 190

Tabella 6.1

Come si evince dall'analisi dei dati nell'arco del quinquennio, l'uso del trasporto su ferro da parte degli utenti, soprattutto all'interno del trasporto integrato, con la percorrenza di quasi 3 ml. di utenti, ha visto quasi raddoppiare i passeggeri rispetto al 1995, anno in cui l'integrazione tariffaria è entrata in funzione nelle ferrovie registrando n. 1.362.381 passeggeri.

Alla luce dei singoli dati, invece, l'uso del trasporto ferroviario si è incentivato, di anno in anno e presenta un incremento da +61% a + 103%. Trenitalia copre una rete ferroviaria in provincia di Bolzano lunga 217 km. suddivisa tra la linea del Brennero (fino a Salorno), Bolzano - Merano, e la linea della Val Pusteria da Fortezza a San Candido.

Tale dato, messo in relazione con i dati passeggeri riportati, ha posto in evidenza un percorso medio utente pendolare nel 2001 di 13.422 km e 13.544 km. nel 2002.

Ciò significa una percorrenza media di 60 km. al giorno A/R per un lavoratore e di 67 km. per uno studente sia nel 2001 che nel 2002.

I dati in tabella 6 ab, allegata, sono il risultato dell'elaborazione dei dati forniti dal SII che rappresenta la distribuzione dei passeggeri-km tra le singole aziende e per tipologia nel biennio 2001-2002.

La lettura della tabella presenta per tutto il trasporto pubblico locale una sostanziosa diminuzione dei passeggeri km in concomitanza ad una proporzionata flessione di passeggeri trasportati sopra esposti.

Nello specifico segue l'analisi, per azienda, di cui si è ritenuto tenere in considerazione il dato relativo alla caratteristica e specificità di settore coperto dal servizio:

PASSEGGERI KM. FRAZIONATI TRA LE AZIENDE DI TRASPORTO 2001/2002

	2001	2002	2001	2002	2001	2002	2001	2002	2001	2002
	SAD		SASA		ALM		CONSORZIO		TRENITALIA	
Biglietti ordinari	17.853.706	15.159.392	3.326.989	2.883.434	1.864.083	1.758.790	6.872.868	5.847.009	4.112	3.208
Carta valore	27.786.317	25.988.606	15.617.249	14.006.081	2.861.496	2.673.305	6.850.045	6.258.987	27.426.380	21.504.352
Abb. Extraurbano	46.135.770	47.297.446	11.245.494	12.259.037	3.087.947	3.040.966	15.012.561	15.224.609	76.343.143	77.901.527
Abb. Urbano	53.632	66.192	12.036.580	12.294.094	151.570	158.580	4.892	4.512	46.758	43.510
Carta settimanale	1.955.330	1.715.801	219.591	162.700	22.548	32.902	963.410	916.769	0	37.318
TOTALE	93.784.755	90.227.437	42.445.903	41.605.346	7.987.644	7.664.543	29.703.776	28.251.886	103.820.393	99.489.915

-
3,79

-
1,98

-
4,05

-
4,89

-
4,17

- la SAD che gestisce prevalentemente il servizio extraurbano riporta il dato relativo più corposo ed in aumento del 2,5% rispetto al 2001;
- la SASA la cui prevalente attività si svolge su traffico urbano in Bolzano e Merano nonché suburbano Bolzano - Laives - Bronzolo, presenta un trend positivo del traffico urbano del 2,14% e del 9% su quello extraurbano;
- l' ALM in abbonamento extraurbano ha un minueno in negativo dell'1, 5%;
- il Consorzio nell'abbonamento extraurbano, servizio che caratterizza ogni impresa associata, presenta un trend positivo dell' 1, 41%;
- Trenitalia presenta il dato più rilevante extraurbano in aumento del 2%.

In un confronto generale finale, pur riscontrandosi piccole percentuali in aumento all'interno delle singole tipologie di documenti di viaggio, il trend totale dei passeggeri trasportati nel biennio 2001-2002, lascia emergere un dato negativo che varia da - 1,98 per la SASA al - 4,89% per il Consorzio fino ad diminuzione media totale del 18,8% di passeggeri-km, compreso Trenitalia.

7. Concessioni rilasciate alle imprese di trasporto

Come specificato nella parte relativa al paragrafo 5, nel corso del 2001 in base alla documentazione riprodotta dal competente ufficio alle aziende di trasporto sono state rilasciate concessioni di linea così ripartite:

- SAD Trasporto Locale Spa: n. 37 concessioni extraurbane a copertura di 1888 km. di rete;
- Consorzio: n. 36 concessioni con 808 km. di rete;
- SASA Spa: n. 6 concessioni di cui n. 2 urbane (Bolzano e Merano) n.1 extraurbana Bolzano-Merano e n. 3 suburbane con 198 km. di rete;
- ALM: sono riconosciute n. 4 concessioni extraurbane in zona Lana e Merano con 52 km. di rete;

Tali concessioni subiscono un rinnovo annuale con un decreto che ribadisce i criteri di idoneità tecnica e finanziaria dell'impresa identificandone la durata, l'elenco dei servizi assegnati e la modalità di svolgimento.

Su tali provvedimenti c'è la facoltà da parte dell'Assessore competente di pronunciarsi con un decreto di decadenza qualora il titolare della concessione sia stato soggetto a sanzioni amministrative, non dia corso ai provvedimenti adottati dall'Amm.ne provinciale a norma della L.P. 16/85 e non ottemperi agli obblighi derivati.

Inoltre l'Ente Provincia può intervenire sul concessionario con un provvedimento di revoca della concessione, qualora vengano meno i motivi di interesse pubblico.

Una particolare attenzione merita il Consorzio dei concessionari, le cui concessioni ricoprono circa 808 km di rete.

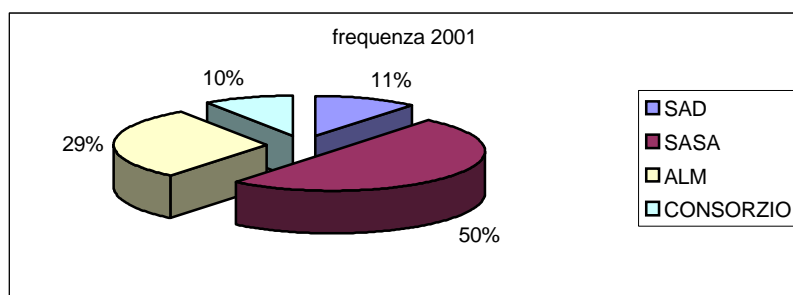
Nei servizi offerti dalle singole imprese associate si tenga presente la capillarità di essi nella realtà altoatesina di natura alpestre, costituita di valli minori difficilmente accessibili; a ciò si aggiunga il fatto che tali imprese, per lo più di piccole dimensioni, hanno l'opportunità di essere operative sul mercato, di creare occupazione e rispondere alle esigenze di un'utenza altrimenti esclusa.

Una possibile comparazione di natura economica è data dal rapporto vetture km/km rete, che sottolinea l'intensità di utilizzo della rete, la frequenza, ovvero il numero dei passaggi delle vetture sulla rete.

Questo dato economico è presente e valutabile sul biennio 2001-2002; il confronto praticamente porta a far coincidere i dati rilevati.

Tab. 6.2 (2001)

Intensità di utilizzo della rete 2001			
	<i>vetture/km</i>	<i>km. di rete</i>	<i>frequenza</i>
SAD	10.916.991	1.888	5.782
SASA	5.242.550	198	26.478
ALM	811.970	52	15.615
CONSORZIO	4.093.829	808	5.067



Nel dettaglio, di cui in tabelle e grafici allegati 2001 e 2002, la rete dell' Azienda SASA che soddisfa un'utenza di circa 98.000 abitanti in Bolzano, 34.500 a Merano, 15.000 a Laives e 2.500 a Bronzolo per un totale di circa 150.000 abitanti, è quella maggiormente percorsa.

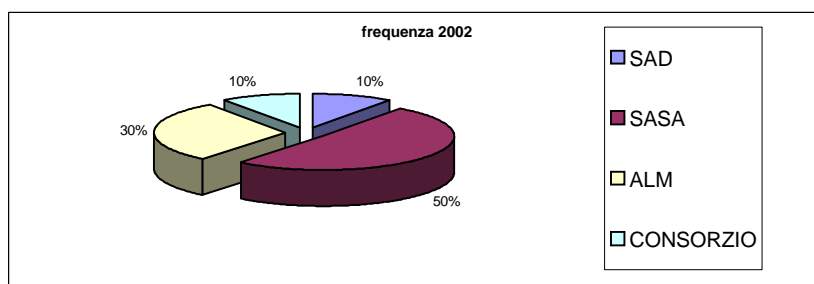
Ne consegue che la SASA è l'azienda di trasporto maggiormente frequentata e fornisce il suo servizio ad 1/3 dell'utenza di tutta la Provincia, concentrata nel traffico di tipo urbano e solo marginalmente in quello suburbano.

Tab. 6.2 (2002)

Intensità di utilizzo della rete 2002			
	<i>vetture/km</i>	<i>km. di rete</i>	<i>frequenza</i>
SAD	10.916.991	1.888	5.782
SASA	5.242.550	198	26.478
ALM	811.970	52	15.615
CONSORZIO	4.093.829	808	5.067

Appare rilevante evidenziare la particolarità del cadenzamento orario di un servizio di linea urbano come quello della SASA, scandito tra i 10 e 15 minuti tra una corsa e l'altra, nell'arco della giornata, elemento che non può che trovare conferma nell'esito rappresentato.

Anche l'ALM mantiene alta la frequenza sulla rete in quanto i km rete ad essa associati sono



bassi a fronte di un discreto dato vetture/km.

La SAD ed il Consorzio, invece, rilevano uniformemente le frequenze più basse, poiché forniscono un servizio extraurbano, in presenza di alto dato vetture/km ma percorrenze più lunghe, nonché con cadenza oraria ben diversa da quella offerta dal servizio urbano ed effettuando necessariamente passaggi di rete inferiori.

8. Autostazioni ed infrastrutture di servizi passeggeri

Ai fini di migliorare l'efficienza, l'economicità dei servizi di trasporto pubblico e della gestione delle imprese di trasporto, l'art. 9 della L.P. 16/85 regola i modi in cui la Provincia può individuare aree comunali ad uso impianto di stazione e, sentito il comune interessato, procedere alla modifica del piano urbanistico. Tali aree hanno lo scopo di integrare i servizi o la circolazione degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone. Sulla base di apposite convenzioni ne viene affidata la gestione ad imprese che esercitano o erogano servizi di trasporto locale di persone. E' il caso della convenzione stipulata tra l'Amministrazione provinciale, la STA Spa (Strutture e Trasporto Alto Adige, la cui ragione sociale è la gestione di complessi immobiliari, impianti ed infrastrutture connesse al trasporto pubblico, privato e per conto terzi) e le Ferrovie dello Stato e che ha per contenuto l'uso gratuito da parte delle FS di una fermata treni in orario, anche a richiesta, sulla tratta ferroviaria Bolzano - Merano localizzata a Bolzano Sud in corrispondenza dell'edificio Fiera. La tratta viene concessa in comodato dalla Provincia con decorrenza 01.09.1999 a tempo indeterminato e la STA Spa ne cura la gestione, la custodia, la manutenzione ordinaria e straordinaria.

9 La convenzione relativa al Sistema Informativo Integrato

Come è stato già preso in esame, il SII è un sistema di rilevazione dati relativi alla domanda ed all'offerta del trasporto pubblico dei servizi assegnati in concessione nonché quelli speciali in assuntoria.

Tale incarico è stato affidato alla SAD Spa tramite convenzione stipulata con la Provincia nel 1981, in cui si autorizza l'impresa all'acquisto del materiale di consumo necessario, apparecchiature contabili di controllo e software, a comunicare informazioni e documenti all'Ufficio Trasporti, alla perforazione dei dati relativi all'emissione tessere e biglietti a corse multiple ed all'elaborazione dei dati ai fini statistici. La SAD, inoltre, predispone entro il 31 gennaio successivo all'esercizio finanziario di riferimento un rendiconto annuale della gestione corredato di una relazione sull'andamento della gestione stessa.

In un' ulteriore convenzione tra la SAD integrata dal Consorzio, ALM e ACT (attuale SASA Spa) sin dal 1989 si specifica la gestione unitaria delle informazioni aziendali, l'uniformità e la comparabilità dei dati delle attività di interesse comune alle imprese di trasporto, ed i relativi costi sono ripartiti proporzionatamente tra i concessionari.

10. Contributi alle imprese di cui all'art. 12, comma 1 L.P. 16/85

Si tratta di interventi contributivi approvati con delibera di Giunta per lo sviluppo di programmi comuni a più imprese di trasporto, con contributo pari al 100% delle spese ammesse per progettazione, costruzione, ristrutturazione di impianti tecnici ed infrastrutture di notevole rilevanza ai fini della gestione, organizzazione e funzionalità dei servizi di trasporto.

Beneficiaria di tale contributi per l'anno 2001 è la STA - Strutture Trasporto Alto Adige Spa sulla base di un piano di finanziamento quadriennale per la riattivazione della linea ferroviaria Merano-Malles che rientra tra le infrastrutture di notevole rilevanza con copertura del 100% dei costi.

Tab. n.10-12 (2001)

Contributi su investimenti 2001			
	<i>infrastrutture varie</i>	<i>parco rotabile</i>	<i>linea Merano-Malles</i>
SAD		L. 3.056.000.000	
SASA	L. 805.000.000	L. 2.617.000.000	
ALM		L. 279.000.000	
CONSORZIO		L. 1.762.000.000	
STA	L. 133.000.000		L. 24.908.000.000
TOTALE	L. 938.000.000	L. 7.714.000.000	L. 24.908.000.000

Gli altri investimenti 2001, coperti da contributo provinciale al 70% e autorizzati con decreto assessorile riguardano l'azienda SASA per la costruzione di un impianto di compressione e distribuzione di metano per autotrazione presso il deposito di Merano (L. 805 ml.) e l'impresa STA per lavori di risanamento della copertura di autorimessa di Bolzano e l'asfaltatura del piazzale dell'autorimessa di Merano a carattere di urgenza ed indifferibilità per motivi di sicurezza (L. 133 ml.) tutti tesi a migliorare l'efficienza delle gestioni aziendali e soddisfare al meglio l'utilizzo dei servizi da parte degli utenti.

Ai sensi degli artt. 1, 3, 12 e 15 della LP 16/85 e successive modifiche, nell'ambito del programma annuale di

intervento nel settore dei trasporti di persone, la Giunta Provinciale determina i contributi sulle spese d'investimento in base alla disponibilità di bilancio sul capitolo 61147.

Essi vengono concessi, esaminata l' apposita domanda inoltrata all'Ufficio Trasporti da parte del concessionario e corredata delle fatture originali d'acquisto dei beni.

Anche per l'anno 2002, l'Assessorato ai Trasporti interviene contributivamente al 100% per il progetto di riattivazione della linea ferroviaria Merano-Malles; a ciò si aggiungono interventi a completamento dell'agibilità dell'aeroporto di Bolzano entrato in funzione dal marzo 1999, in cui la Provincia aderisce in partecipazione strategica con le società operanti.

Tab. n.10-12 (2002)

11. I contributi ordinari in conto esercizio

Sulla base dell'art. 14 della L.P. 16/85 nonché sui dati consuntivi della gestione delle aziende di trasporto, vengono disposti da parte dell'Amm. ne provinciale i contributi in conto esercizio che trovano copertura finanziaria nel capitolo 61105.

Si tratta di interventi autorizzati con delibere di Giunta in cui si fissano l'ammontare del contributo ed una uniforme modalità di erogazione rispettivamente sia per la SAD, la SASA,

l'ALM ed

Contributi su investimenti 2002		
STA		
linea Merano-Malles	€	29.484.440,00 L. 57.089.836.639
aeroporto di Bolzano	€	1.800.000,00 L. 3.485.286.000
abd -airport bolzano dolomiti	€	4.219.560,00 L. 8.170.207.441
aaa-Air Alps Aviation	€	251.000,00 L. 486.003.770
TOTALE	€	35.755.000,00 L. 69.231.333.850

il

Consorzio.

Essi vengono erogati sotto forma di rate mensili, nel corso dell'esercizio, in misura aggiornata al 90% dell'ammontare dell'ultima deliberazione prevista al comma 6 dell'art. 17 della stessa legge.

In base alla legge provinciale 16/85, i contributi utilizzati a compensazione del minore l'introito degli obblighi tariffari che le aziende concessionarie hanno applicato su tariffe speciali

o preferenziali affinché esso pareggi con quello derivante dall'applicazione della tariffa ordinaria.

Si specifica, nel dettaglio, che per il Consorzio l'intervento avviene direttamente e proporzionalmente ripartito tra le singole imprese associate.

Tab. 11 (2001)

Contributi ordinari d'esercizio (art.14 Lp. 16/85 e successive modifiche) anticipazioni 2001		
	importi delibera 5093/00	90%
SAD	L. 7.819.256.905	L. 7.037.331.215
SASA	L. 5.226.810.523	L. 4.704.129.471
ALM	L. 571.155.455	L. 514.039.910
CONSORZIO	L. 3.520.359.895	L. 3.168.323.906
TOTALE	L. 17.137.582.778	L. 15.423.824.500

Tab. 11 (2002)

Contributi ordinari d'esercizio (art.14 Lp. 16/85 e successive modifiche) anticipazioni 2002			
	importi delibera 4132/01	90% espresso in Euro	90% espresso in Lire
SAD	€ 4.150.923,90	€ 3.735.831,51	L. 7.233.578.478
SASA	€ 2.792.101,81	€ 2.512.891,63	L. 4.865.636.674
ALM	€ 297.749,18	€ 267.974,26	L. 518.870.524
CONSORZIO	€ 1.780.285,34	€ 1.602.256,81	L. 3.102.401.786
TOTALE	€ 9.021.060,23	€ 8.118.954,21	L. 15.720.487.462

La tabella riporta dati analoghi per l'esercizio 2001 e rappresenta anche per l'anno 2002 gli interventi contributivi che si riconfermano sostanzialmente nel loro complesso; tali dati si presentano sia in valuta di Lire, sia aggiornati in Euro, come previsto dall' 01.01.2002.

Nel confronto tra i due esercizi il contributo, almeno in sede di anticipazioni, e previa verifica finale al momento del saldo, non ha subito rilevanti variazioni: ciò a significare che la tipologia tariffaria offerta dalle aziende e dal Consorzio si è riconfermata tale anche per il 2002.

12. I contributi in conto spese d'investimento di cui all'art. 17 L.P. 16/85

La documentazione amministrativa riprodotta dal competente Ufficio Trasporti della Provincia Autonoma

di Bolzano relativa ai contributi sulle spese d'investimento e finalizzata a promuovere il potenziamento ed il rinnovo dei mezzi per l'anno 2001 assegna contributi sul capitolo di competenza 61147 a mezzo delibere di Giunta. Tanto a fronte di una richiesta ripartita tra le aziende ed il Consorzio per un quantitativo totale di n. 26 mezzi per circa 11 mld. di Lire, di cui il 38,4% destinati all'azienda SASA, il 34,6% alla SAD, il 3,8% all'ALM ed il 23,2% al

Consorzio. L'intervento provinciale comune è il 70% dell'importo, considerandosi il rimanente 30% quale ammortamento.

Un' ulteriore delibera, sempre ad incidere sul capitolo 61147, assegna inoltre contributi per lavori di risanamento ed adeguamento delle strutture per motivi di sicurezza che, per l'anno 2001, ammontano a quasi 1 mld.in lire.

13. I bilanci aziendali

I bilanci aziendali riportano voci relative a costi di gestione (personale, di produzione, altre spese), costi d'esercizio (oneri finanziari, sopravvenienze passive, quote di ammortamento), ricavi (vendite e prestazioni, compensazioni per obblighi tariffari, contributi da altri enti, titoli di viaggio non utilizzati) altri ricavi (proventi finanziari, plusvalenze, altri proventi, maggior contributo per differenza esercizio 2000) rimborsi (in particolare relativa all'indennità di bilinguismo), contributi integrativi d'esercizio (rientra in quest'ultima voce la maggiorazione dell' 1% prevista dal calcolo del costo standard di cui si precisa al punto 16).

Le voci sono suddivise per competenza provinciale ovvero per servizi in cui interviene la provincia a contribuire e coprire le spese e per la parte relativa alla competenza aziendale dove l'azienda fornisce servizi di noleggio e ricavi per oneri finanziari, imposte sul reddito ed oneri straordinari che non hanno determinato variazione dei contributi erogati negli esercizi precedenti di cui all'art. 17 c. 2 e ricavi diversi da quelli previsti in detrazione dei costi 17 c. 4. Queste voci riguardano introiti aziendali che si possono considerare utili o guadagni per l'azienda.

13.1 I costi di gestione

Per quanto riguarda i criteri adottati per la ripartizione tra le diverse attività si sottolinea che:

- Ø più dell'80% dei costi sono imputati direttamente in contabilità generale e paghe alle singole attività (servizi di linea, servizi di area, servizi in sede propria, servizi informativi interaziendali). In particolare per quanto riguarda i costi del personale, circa il 95% è imputato direttamente classificandosi il personale stesso per tipo di attività già a livello di elaborazione delle paghe.

Nella tabella sotto sono rappresentati questi costi evidenziandosi la ripartizione del personale non imputato direttamente, proporzionalmente al numero di dipendenti assegnati alle diverse attività.

Per gli altri costi (escluse le spese generali) non imputati direttamente si utilizzano i criteri indicati nella seguente tabella.

Descrizione	Criteri di ripartizione
Benzina/autoveicoli di servizio	chilometri
Pneumatici/autoveicoli di servizio	chilometri
Materia manutenzione/autoveicoli di servizio	chilometri

Vestiario	n. addetti
Servizio manutenzione/autoveicoli di servizio	chilometri
Servizio pulizia immobili industriali	mq
Servizi assicurativi/autoveicoli di servizio	n. autoveicoli
Consumi/gas/acqua/energia elettrica	mq
Gasolio riscaldamento	litri consumati (magazzino)
God. Beni di terzi/locazione imm.ind.	mq
Tasse di circolazione/autoveicoli di servizio	n. autoveicoli
Imposte/IVA indetraibile	in base al peso delle singole voci interessate (consumi, serv. Assicurativi, tasse di circolazione, contratti leasing per autoveicoli di servizio) sul totale

Per la valutazione economica della gestione, sono stati utilizzati n. 3 indicatori: (1) il coefficiente d'esercizio, (2) il coefficiente parziale d'esercizio, (3) il grado di incidenza dei contributi.

Tab. 4 tot.

<u>SAD 2001</u>	%	<u>SASA 2001</u>	%	<u>ALM 2001</u>	%
-----------------	---	------------------	---	-----------------	---

ric.		ric.		ric.	
Tariff./c.eserc.	27,53	Tariff./c.eserc.	26,13	Tariff./c.eserc.	27,54

Il coefficiente

d'esercizio è costituito dal rapporto ricavi/costi totali di gestione ed esunti dal conto economico ed esprime la misura in cui i ricavi ricoprono i costi.

Il coefficiente medio risultante è del 43,9%, in cui i ricavi totali concorrono a coprire le spese di gestione.

Il coefficiente parziale d'esercizio è il rapporto ricavi tariffari/costi totali cioè la misura con cui i ricavi per prestazioni e servizi (introiti del traffico) contribuiscono alla copertura dei costi, che, come rilevato in tabella n. 4 tot., è un dato medio del 27,06%, ben al di sotto del 35% previsto dal D.Lgs. 422/1997. Si precisa che non presenta ricavo il trasporto relativo agli studenti che è gratuito e che registra il 21,4% di tutti passeggeri; si tratta di una realtà che attesterebbe il coefficiente sopra menzionato al 38,68%.

Tab. I.C. 2001

Incidenza contributi 2001			
	<i>Contributi in conto d'esercizio</i>	<i>ricavi tot. + contributi c.eserc.</i>	%
SAD	L. 21.803.944.658	L. 46.499.509.621	46,89
SASA	L. 13.412.746.120	L. 28.353.312.276	47,31
ALM	L. 2.317.405.945	L. 4.178.631.439	55,46

Per quanto attiene al grado di incidenza dei contributi, quale rapporto tra i contributi in conto d'esercizio/ricavi totali+contributi conto esercizio, la tabella li quantifica in un coefficiente medio del 49,8% ovvero l'intervento per il 2001 si quantifica in circa la ½ del totale per le 3 aziende.

I bilanci aziendali 2001 si ripartono in costi della gestione caratteristica ovvero consumi, servizi, oneri diversi, tributari finanziari, sopravvenienze passive e soprattutto spese per il personale.

La voce relativa ai costi e consistenza del personale delle aziende richiede un'analisi particolareggiata poiché la sua incidenza sui costi è rilevante sia in termini economici che finanziari, a cui non ci si può sottrarre, regolamentati da contratti di settore, comprensivi di indennità di bilinguismo, TFR e straordinari.

I costi di gestione nel loro complesso restano, comunque, soggetti ad interventi contributivi da parte della PAB come in tabella rappresentato.

Tab. G.C. C. 2001

Grado di copertura costi di gestione con contributi 2001			
	<i>Contributi in conto d'esercizio</i>	<i>costi totale di gestione</i>	<i>%</i>
SAD	L. 21.803.944.658	L. 42.049.820.460	51,85
SASA	L. 13.412.746.120	L. 26.966.289.371	49,74
ALM	L. 2.317.405.945	L. 3.961.690.247	58,50

Il grado di copertura dei costi di gestione con i contributi in conto d'esercizio riporta una media del 53,4% a coprire i costi totali di gestione del trasporto su gomma per l'esercizio 2001.

I costi di gestione, comprensivi delle quote di ammortamento, si identificano nei costi totali d'esercizio.

13.2 Analisi del personale

Anche per quanto riguarda i dati economico finanziari relativi al personale delle 3 aziende di trasporto su gomma, si è ricorsi alla lettura dei consuntivi di bilancio certificati dal 1996 per la SAD e dal 2001 per la SASA e l'ALM, da cui si desumono i costi e la consistenza.

Il personale delle aziende concessionarie del trasporto pubblico viene identificato ed articolato in 4 tipologie come rappresentato:

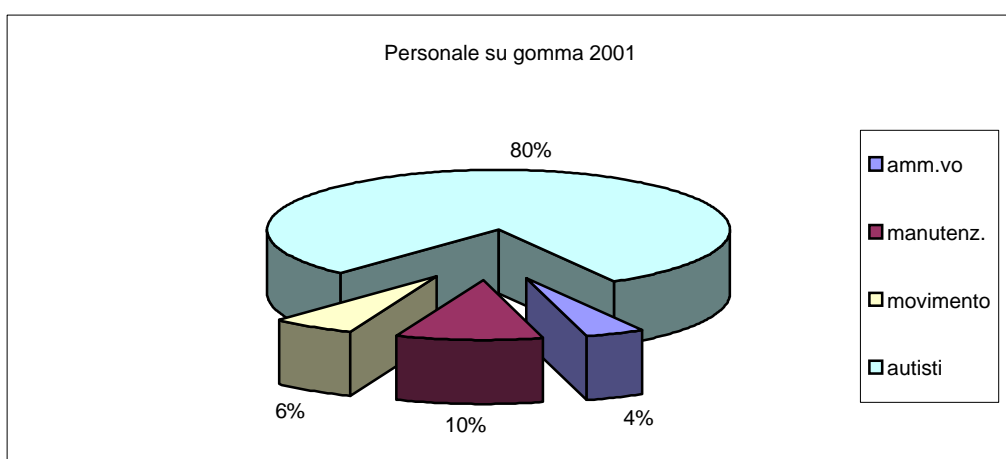
tab. 13.3 (tot.)

Incidenza del personale ANNO 2001										
	<i>amm.vo</i>	<i>%</i>	<i>manutenz.</i>	<i>%</i>	<i>movimento</i>	<i>%</i>	<i>autisti</i>	<i>%</i>	<i>totale</i>	<i>%</i>
SAD	13,62	4,08	35,46	10,63	19	5,69	265,61	79,60	333,69	100,00
SASA	14,82	5,32	44,5	15,98	19,92	7,15	199,24	71,55	278,48	100,00
ALM	4,37	11,92	5,59	15,24	2,45	6,68	24,26	66,16	36,67	100,00
CONSORZIO	10	7,30	4	2,92	0	0,00	123	89,78	137	100,00
	42,81		89,55		41,37		612,11		785,84	

il personale amministrativo, gli addetti alla manutenzione, gli addetti al movimento ed il personale conducente in cui rientrano gli autisti per il servizio su gomma.

Da precisare, a proposito del personale amministrativo, che rimane escluso dal rapporto economico tutto il personale SII e da quello finanziario la voce di retribuzione dell'indennità di bilinguismo.

Si sottolinea inoltre una differenza strutturale ed operativa tra il traffico urbano e quello extraurbano; per la natura stesse delle aziende di trasporto nonché del Consorzio, è evidente che il personale maggiormente incisivo tra le diverse tipologie presenti, siano i conducenti degli autobus che rappresentano fino al 90% del personale del Consorzio ed il 66% quello dall'ALM con una media dell' 80% (vedi grafico seguente).



Da sottolineare, nella fattispecie, la corposa presenza del personale di manutenzione per l'azienda SASA, dovuta al fatto che il servizio urbano, essendo necessariamente penalizzato nella velocità, richiede controlli, verifiche ed interventi sui consumi in generale e sullo stato d'usura dei mezzi. A questo proposito, nell' applicazione del progetto di benchmarking, rientrano le aree che prevedono una riduzione dei costi del personale non conducente del movimento, sinergia tra Bolzano e Merano con la realizzazione di un'unica centrale operativa a Bolzano e un incremento dell'efficienza del personale d'officina onde ridurre il costo di manutenzione/chilometro.

Nel settore dei trasporti complessivamente trovano occupazione nel 2001 circa 786 unità.

Tab. 13.3

Incidenza del personale su gomma ANNO 2001										
	amm.vo	%	manutenz.	%	movimento	%	autisti	%	totale	%
SAD	12,13	4,08	31	10,43	17,5	5,89	236,49	79,59	297,12	100,00
SASA	14,82	5,32	44,5	15,98	19,92	7,15	199,24	71,55	278,48	100,00
ALM	4,37	11,92	5,59	15,24	2,45	6,68	24,26	66,16	36,67	100,00
CONSORZIO	10	7,30	4	2,92	0	0,00	123	89,78	137	100,00
	41,32		85,09		39,87		582,99		749,27	

Al fine di delineare una situazione economico-finanziaria incisiva, si è ritenuto elaborare le informazioni rapportandole al servizio su gomma, che resta comunque la tipologia di servizio che identifica e caratterizza il trasporto pubblico locale che si quantifica in 749,27 unità.

Dall'elaborata tabella emerge che la SAD e la SASA sono le aziende che gestiscono il maggior numero di autisti.

Un'altra interessante rilevazione di natura economica, quale coefficiente di utilizzo delle risorse, rispetto al capitale, per la produzione del servizio, pone in relazione la quantità di vetture di ogni singola azienda ed i suoi dipendenti, nonché il personale conducente su gomma.

Tab.13.4

Utilizzo delle risorse 2001 <i>dipendenti/vetture</i>						
	vetture	dipend.	nr.	vetture	autisti	nr.
SAD	247	333,69	1,35	247	236,49	0,96
SASA	129	278,48	2,16	129	199,24	1,54
ALM	16	36,67	2,29	16	24,26	1,52
CONSORZIO	94	137	1,46	94	123	1,31

Il dato più sfavorevole è rappresentato dall'azienda SAD ove la relazione vettura/dipendenti, ed il divario è ancora maggiore tra vetture/autisti, non raggiunge il rapporto 1:1

Come precisato nella relazione SAD sulla gestione per l'esercizio 2001, il personale conducente di questa azienda risulta sotto organico e quello presente risponde appena alle esigenze rispetto alle vetture possedute. Questo rapporto va inoltre integrato con altri elementi che ne influenzano l'esito, quali la cessione in comodato gratuito ad altri concessionari di una piccola quota di autobus e la necessaria manutenzione ordinaria dei mezzi che ciclicamente sono ricoverati in officina.

Da una prima considerazione emerge che tale gestione non lascia spazio agli imprevisti o alle situazioni di emergenza, anzi "carica" ancora di più l'autista di situazioni come lo "straordinario" o di più frequenti turni festivi.

Per completezza, va soggiunta la difficoltà, sempre sottolineata dall'azienda, di reperire il personale qualificato, bilingue e situato in sede locale rispetto alla linea di percorrenza del servizio; ciò vale soprattutto nell'ambito di rete provinciale coperta dal servizio SAD.

Un ulteriore parametro di natura efficiente è la valutazione riferita alla produttività del lavoro, cioè la percorrenza media annua per unità calcolata con riferimento a vetture/km ed al numero dei dipendenti totali nonché a quella dei soli autisti.

Tab. n. 13.5

Produttività media del lavoro 2001					
	<i>vetture km</i>	<i>dipendenti</i>	<i>autisti</i>	<i>km.x unità</i>	<i>km.x autisti</i>
SAD	9.966.991	333,69	236,49	29.869	42.146
SASA	5.242.550	278,48	199,24	18.826	26.313
ALM	811.970	36,67	24,26	22.143	33.469
CONSORZIO	4.093.829	137	123	29.882	33.283

Come si evince dalla tabella sia la SAD che il Consorzio hanno percorso una media km per ogni singolo dipendente di quasi 30.000 nel 2001, ovvero circa 577 km alla settimana per la SAD su 1888 km di rete, e per il Consorzio su 808 km. di rete.

Il personale SASA ha una produttività media di 360 km alla settimana con 52 km/gg., cioè 1/4 della lunghezza rete (198 km.).

ALM produce per ogni circa 604 km/settimana ed 86 km/gg. per una lunghezza rete di 52km.

Il rapporto tra le vetture-km ed il personale conducente consente di valutare il corretto impiego del personale viaggiante rispetto al volume del servizio e quindi l'efficienza della turnazione.

La SAD risulta l'azienda maggiormente sfavorita nei turni/uomo poiché gli autisti percorrono un elevato n. di km. anche alla luce della lettura della tabella 13.4 in cui il l'utilizzo risorse autisti è pari allo 0,96.

La SASA, invece, presenta il rapporto vetturekm/autisti più favorevole risultando il rapporto turni uomo più efficiente, sempre considerando il servizio urbano offerto, che, nella sua tipologia, rende necessario un ricambio più attento nelle risorse umane al fine di svolgere un servizio in cui si presta attenzione anche alla sicurezza dell'utente, evitandosi di sottoporre il conducente a intensi turni di guida.

13.3 Analisi dei costi del personale

Tab. 13

Incidenza costi del personale servizi su gomma 2001			
	<i>costi personale</i>	<i>costi di gestione</i>	<i>%</i>
SAD	L. 21.980.917.944	L. 42.049.820.460	52,27
SASA	L. 19.343.451.871	L. 26.966.289.371	71,73
ALM	L. 2.723.310.870	L. 3.961.690.247	68,74

Anche per quanto riguarda l'anno in esame, le spese relative agli stipendi per il personale incidono su quelle di gestione mediamente per il 64,24%.

Si tratta, senza dubbio della spesa più corposa ed incisiva che accomuna tutti e 3 i bilanci aziendali raggiungendo essi i 2/3 dell'ammontare complessivo dei costi di gestione.

Costo medio del lavoro per dipendente e tipologia 2001					
	<i>manutenzione</i>	<i>movimento</i>	<i>autisti</i>	<i>amministrativo</i>	<i>media x azienda</i>
SAD	65.440.044	74.562.833	72.951.134	75.697.026	72.162.759
SASA	67.652.485	67.320.391	67.724.203	101.069.269	75.941.587
ALM	68.449.028	76.449.498	70.062.667	110.677.167	81.409.590
MEDIA PONDERATA	67.180.519	72.777.574	70.246.001	95.814.488	76.504.646

Tab.13.2 a

La tabella economica sopra rappresentata riporta i dati relativi al costo medio di un dipendente delle 3 aziende suddiviso per tipologia, compreso il personale SAD "in sede propria" che presta servizio come conducente di strutture funiviarie e funicolari.

Come si può notare, il personale amministrativo gode della retribuzione media migliore in tutte le casistiche aziendali.

Rileva, a questo proposito, il personale amministrativo dell'azienda ALM, il cui stipendio lordo medio annuo risulta di oltre 110 milioni di lire, nonché il personale addetto al movimento ed alla manutenzione, la cui media si scosta di non poco da quella delle altre 2 aziende.

Va tenuto presente inoltre, come segnalato dall'Ufficio Provinciale, anche della caratteristica della specializzazione del personale che in aziende minori, come l' ALM, è più qualificato e quindi maggiormente retribuito, oltre al fatto che le incombenze di natura amministrativa sono simili in tutte le aziende, indipendentemente dalla loro dimensione.

Nella categoria degli autisti è l'azienda SAD che elargisce una retribuzione media maggiore.

Costo medio del lavoro per dipendente e tipologia - Servizi su gomma 2001					
	<i>manutenzione</i>	<i>movimento</i>	<i>autisti</i>	<i>amministrativo</i>	<i>media x azienda</i>
SAD	65.897.786	74.562.833	73.607.314	75.697.026	72.441.240
SASA	67.652.485	67.320.391	67.724.203	101.069.269	75.941.587
ALM	68.449.028	76.449.498	70.062.667	110.677.167	81.409.590
MEDIA PONDERATA	67.333.100	72.777.574	70.464.728	95.814.488	76.597.472

Tab. 13.2 b

La tabella che precede riporta i dati ripartiti solo per i servizi su gomma, ma il risultato non apporta nessuna variazione circa i costi medi generali delle tipologie del personale che, anzi, coincidono. Naturalmente le singole tipologie di costi relativi al personale vengono elaborate nel rispetto dei singoli contratti di settore.

13.4 I ricavi d'esercizio

Sempre in tema di consuntivo di bilancio, si analizza la voce finanziaria relativa ai ricavi d'esercizio che si scorpora in ricavi della gestione caratteristica, quali ricavi da vendite e prestazioni, compensazioni per obblighi tariffari, contributi da altri enti, titoli di viaggio non utilizzati ed altri ricavi quali proventi finanziari, plusvalenze, sopravvenienze attive, altri proventi, maggior contributo esercizio 2000 e decontribuzione INPS 1999.

Anche nell'analisi dell'efficienza economica relativa ai ricavi, si è ritenuto rappresentare la situazione per il solo trasporto su gomma.

Con l'ausilio di alcune tabelle è possibile fare qualche considerazione di ordine economico:

SAD 2001	%	SASA 2001	%	ALM 2001	%
ric. totali/costi eser.	48,21	ric. totali/costi eser.	44,19	ricavi totali/costi eser.	39,48

Innanzitutto i ricavi d'esercizio in media per le 3 aziende ammontano al 43,9% dei relativi costi. In particolare i ricavi derivati da servizi e prestazioni, ovvero dalla vendita dei documenti di viaggio ammontano al 63,5% del monte ricavi; tale percentuale comprende sia biglietti a tariffa ordinaria, sia preferenziale o speciale del puro trasporto su gomma.

Un altro indice economico è il ricavo medio per unità di servizio ovvero il costo al km delle prestazioni offerte dalle aziende così riassunte:

Tab. 13.6

Ricavo medio per unità di servizio			
	<i>traffico viaggiatori</i>	<i>Vetture km.</i>	<i>L./km</i>
SAD	L. 13.908.582.057	10.916.991	L. 1.274
SASA	L. 8.833.729.287	5.242.550	L. 1.685
ALM	L. 1.298.366.426	811.970	L. 1.599
CONSORZIO	L. 3.740.216.923	4.093.829	L. 3.548

Come si evince dall'esame dei dati nel rapporto tra il traffico viaggiatori ovvero gli introiti per prestazioni e le relative vetture-km per l'anno 2001, risulta un ricavo medio uniforme per le 3 aziende mentre il Consorzio triplica i ricavi/km.

Tab. 13.7

Ricavo da traffico viaggiatori / ricavi totali 2001			
	<i>ricavi traffico viaggiatori</i>	<i>ricavi totali</i>	%
SAD	L. 13.908.582.057	L. 22.508.075.932	61,79
SASA	L. 8.833.729.287	L. 14.940.566.156	59,13
ALM	L. 1.298.366.426	L. 1.861.225.494	69,76

I ricavi relativi al traffico viaggiatori, ovvero relativi alle vendite di servizi e prestazioni nel 2001 del trasporto su gomma, viene percentualizzato in media al 63,5%, introiti sui quali le aziende possono fare affidamento. La differenza viene integrata dai contributi per

Ricavo per viaggiatore trasportato su gomma 2001			
	<i>ricavo traffico viaggiatori</i>	<i>nr. viaggiatori trasportati</i>	<i>Lire</i>
SAD	L. 13.908.582.057	6.541.039	2.126
SASA	L. 8.833.729.287	12.843.820	688
ALM	L. 1.298.366.426	1.393.475	932

compensazione tariffaria, proventi finanziari e sopravvenienze attive.

Tab. 13.8

Un'ulteriore rilevazione di natura finanziaria emerge dalla risultanza dei ricavi traffico viaggiatori/n.utenti trasportati che ogni singola azienda ha ottenuto nel 2001. Il rapporto ottenuto richiede alcune valutazioni:

- La SAD nonostante riporti introiti maggiori e la quantità dei viaggiatori trasportati sia medio alta, presenta elevato il rapporto ricavo/utente e propone il ricavo più sostanzioso;
- La SASA riduce gli introiti tariffari del 37% rispetto a SAD, raddoppiando l' affluenza utenti evidenziando il rapporto ricavo/utente molto basso;
- L' ALM ed il Consorzio sono similmente uniformi nel rapporto ricavi/utenti attestandosi sulla media a L. 900/utente.

13.4 Indicatori economici

Ulteriori indicatori di natura economica atti a dare una più completa rappresentazione della gestione aziendale per i servizi di trasporto su gomma, sono i ricavi ottenuti per ogni viaggiatore trasportato; qui è stato compreso anche il Consorzio poiché, anche per esso sono dati economici documentati.

Tab. 13.9 (2001)

	Numero viaggiatori trasportati	Vetture km	km
CONSORZIO	4.213.894	4.093.829	1,03
ALM	1.335.748	811.339	1,65
SASA	12.240.370	5.320.470	2,30
SAD	6.208.910	10.023.699	0,62
	Numero viaggiatori trasportati	Vetture km	km
Numero viaggiatori per vettura km 2001			

Tab. 13.9 (2002)

Numero viaggiatori per vettura km 2002			
	nr viaggiatori trasportati	Vetture km.	km
SAD	6.208.910	10.023.699	0,62
SASA	12.240.370	5.320.470	2,30
ALM	1.335.748	811.339	1,65
CONSORZIO	4.213.894	4.093.829	1,03

Dalle sopra indicate tabelle emerge che i dati ottenuti dal confronto 2001/2002 circa il numero dei viaggiatori presenti sulle vetture/km sono alquanto uniformi; inoltre risulta sempre elevato il dato di percorrenza dell' azienda SASA, in quanto, come più volte sottolineato, la relativa frequentazione dell'utenza è più alta.

Tab. 13.10 (2001)

Percorso medio viaggiatori 2001			
	<i>viaggiatori km</i>	<i>viaggiatori trasportati</i>	<i>Km</i>
SAD	93.784.755	6.541.039	14,34
SASA	42.445.903	12.843.820	3,30
ALM	7.987.644	1.393.475	5,73
CONSORZIO	29.703.776	4.318.542	6,88
TRENITALIA	103.820.393	2.670.334	38,88

Il percorso medio dei viaggiatori incorpora anche il trasporto su ferro con Trenitalia, rileva la presenza media di utenti/km e posto in relazione con i dati del 2002, fa scaturire le seguenti considerazioni:

Tab. 13.10 (2002)

Percorso medio viaggiatori 2002			
	<i>viaggiatori km</i>	<i>viaggiatori trasportati</i>	<i>Km</i>
SAD	90.227.437	6.208.910	14,53
SASA	41.605.346	12.240.370	3,40
ALM	7.664.543	1.335.748	5,74
CONSORZIO	28.251.886	4.213.894	6,70
TRENITALIA	99.489.915	2.584.440	38,50

- a fronte di una diminuita utenza nel 2002 del 2,6% circa sui viaggiatori trasportati, la lunghezza km percorsa dai passeggeri crea similitudine in tutte le aziende, ma, soprattutto, si rileva nel trasporto extraurbano sia per la SAD che per Trenitalia;
- nella rilevazione economica effettuata il dato appare uniforme nel biennio confermando un pendolarismo sia su gomma sia con Trenitalia; l'utente pendolare quindi fa uso del servizio integrato alternativamente sia su gomma sia su rotaia;
- la SASA, invece, nell'esito ottenuto non poteva che rilevare la quota più bassa, poiché all'interno di una percorrenza urbana l'utente è presente su lunghezze minori.

13.5 I contributi ordinari d'esercizio integrativi

Rientrano in questa voce di intervento provinciale i contributi integrativi finalizzati a compensare gli obblighi di servizio pubblico; essi vengono determinati nella misura del 90% della differenza tra costi dei servizi d'area e servizi di interesse comune, al netto di

ammortamenti, oneri finanziari e straordinari, nonché sulla base di un costo standard per vettura/km in coerenza con gli orari provinciali.

Inoltre tale calcolo dipende dal volume dell'offerta dei servizi di linea, oltre che dal meccanismo del costo unitario delle imprese in confronto al costo unitario SAD che non può superare la differenza tra i costi unitari riconosciuti nell'esercizio precedente.

Contributi ordinari d'esercizio integrativi (art.17 Lp. 16/85 e successive modifiche) anticipazioni 2001		
	importi delibera 5093/00	90%
SAD	L. 25.083.768.902	L. 22.575.392.012
SASA	L. 10.774.523.306	L. 9.697.070.976
ALM	L. 1.791.263.424	L. 1.612.137.082
CONSORZIO	L. 6.722.974.122	L. 6.050.676.710
TOTALE	L. 44.372.529.754	L. 39.935.276.780

Tab. art.17 (2001)

Per l'esercizio 2001 le anticipazioni risultano disposte con la delibera della Giunta Provinciale n. 520/2001 ed ammontano a poco meno di 40 mld di Lire. Il relativo conguaglio contributivo effettuato in sede di anticipazioni 2002 evidenzia un importo a saldo di 4,5 mld. circa, pari all' 8,2% della spesa ammessa, sulla base della sola documentazione giustificativa esibita dalle aziende.

Tab. art.17 (2002)

Contributi ordinari d'esercizio integrativi (art.17 Lp. 16/85 e successive modifiche) anticipazioni 2002			
	importi delibera 4132/01	90% espresso in Euro	90% espresso in Lire
SAD	€ 14.175.394,26	€ 12.757.854,84	L. 24.702.651.591
SASA	€ 6.019.123,78	€ 5.417.211,41	L. 10.489.183.937
ALM	€ 1.009.784,63	€ 908.806,17	L. 1.759.694.123
CONSORZIO	€ 4.145.065,20	€ 3.730.558,68	L. 7.223.368.855
TOTALE	€ 25.349.367,87	€ 22.814.431,10	L. 44.174.898.506

La tabella per l'anno 2002 esprime i valori contabili sia in Euro che in Lire.

Dal confronto tra i due esercizi, emerge che tali contributi nell'anno 2002 hanno avuto un incremento, in sede di anticipazioni dell' 11%.

14 I ricavi relativi all'esercizio 2001

Si richiamano le considerazioni espresse nei paragrafi n. 4 e n. 13.

15 Lo stato del contenzioso

In merito alle controversie di natura giuridica tra l'amministrazione provinciale e le aziende concessionarie del servizio, nel periodo di rilevazione, allo stato della documentazione, non risultano cause promosse dalle parti né è in atto alcuna vicenda contenziosa.

Diversi, invece, anche se di scarsa incisività, sono i dati concernenti l'utenza ed i gestori per il 2001 che riguardano la sola azienda SAD e che sono così riassunti:

Km. percorsi	Passegg. Trasp.	Incidenti	Importi
10.279.832	6.541.039	7	€ 64.000

Nella considerazione dei km SAD sono in prevalenza di natura extraurbana, su una lunghezza rete di quasi 1900 km., l'incidenza dei sinistri è del tutto irrilevante, (1: 1.500 km circa) così come il relativo importo dei risarcimenti. La relazione rispetto ai passeggeri trasportati incide mediamente con rapporto 1: 935.000.

16. I costi standard

Si tratta di importi definiti annualmente con deliberazione di Giunta Provinciale, la quale si esprime entro il mese di settembre dell'anno successivo all'esercizio considerato, in base all'art. 17 c. 5 della L.P. n. 16/85.

Gli importi sono fissati proporzionalmente per la SAD, la SASA, l'ALM ed il Consorzio in base al costo effettivo desunti dai bilanci d'azienda.

Il calcolo avviene considerando il costo standard unitario, il costo unitario effettivo ed il costo standard riconosciuto con la seguente modalità:

- Ø il costo unitario effettivo, estrapolato dal consuntivo di bilancio dell'esercizio precedente, viene incrementato del tasso d'inflazione (2,7% per il 2001) costituendo così il costo unitario standard.
- Ø esso viene moltiplicato per le vetture/km determinando il costo standard, che, se superiore al costo effettivo, viene ridotto fino ad una differenza dell'uno per cento (1%).

Ciò comporta, in base alla procedura di calcolo sopra descritta, che le aziende i cui costi effettivi superino i costi standard, non solo non accedono al "bonus" dell'1%, ma vengono "penalizzate" in quanto la base d'incremento per il calcolo inflazionario dell'esercizio successivo non avverrà sul costo unitario effettivo, bensì su quello standard.

Questo fatto dovrebbe creare l'incentivo nelle aziende ad ottimizzare le risorse, risparmiare sui costi e fornire, conseguentemente, positivo riflesso anche sul risparmio della pubblica amministrazione, risultando ridotti i relativi contributi elargiti.

Per l'anno 2001 solo all'azienda SAD è stato riconosciuto il "bonus" come rilevato in base al tasso inflazione al 2,7%:

SAD	SASA	ALM	Consorzio
3.880	4.871	4.628	3.667

Per l'esercizio 2002 tali costi non sono ancora stati definiti ma essi saranno sottoposti ad una nuova quantificazione, ai sensi della deliberazione della G.P. n. 4579/2001, ovvero verranno determinati esclusivamente in base all'andamento del tasso d'inflazione.

17. I controlli dell'Ufficio Provinciale

L'Ufficio Trasporto locale di persone, facente parte della ripartizione 38 Traffico e Trasporti della Provincia Autonoma di Bolzano, effettua controlli relativi all'organizzazione del servizio, al coordinamento degli orari e delle tariffe dei servizi di trasporto, all'esame dei bilanci certificati delle aziende per la valutazione dei contributi in conto esercizio, al controllo dei libri relativi ai cespiti ai fini dell'evoluzione nel tempo del fondo d'investimenti e della determinazione dei contributi sulle quote di ammortamento.

La verifica comprende la corretta computazione dell'indennità di bilinguismo, l'applicazione del contratto per gli autoferrotramvieri, gli investimenti ai fini dell'anticipazione del 90% di cui all'art. 16 della L.P. 16/85 e della quantificazione del relativo saldo.

In questa fase si aggiornano i dati desunti dai controlli finanziari ed in base agli importi definitivi documentati dalle aziende viene effettuato il relativo conguaglio.

A vantaggio dell'intero settore del trasporto locale sia in termini legislativi che in termini contabili e gestionali, l'ufficio risulta il maggior garante dell'efficienza delle imprese di trasporto avvalendosi degli strumenti amministrativi insiti nelle proprie competenze.

Inoltre con il prezioso ausilio del SII, con cui è collegato in rete, valuta, in costante verifica e supervisione, la situazione organizzativa e l'efficacia del sistema dei trasporti in cui trovano attuazione energie e sinergie concatenate e mirate. La possibilità di disporre di questo monitoraggio in tempo reale, consente di attuare interventi tempestivi e collaborativi a seguito dell'esame dei presupposti indispensabili per una valutazione di efficienza, efficacia ed economicità.

Conclusioni

L'organizzazione del sistema dei trasporti in provincia di Bolzano nonché l'intervento contributivo in favore delle aziende operanti "in loco" costituiscono l'assetto e l'intelaiatura del T.P.L. La stessa legge provinciale 16/85 e successive modifiche ed integrazioni viene considerata quale "pietra miliare" del trasporto pubblico nella provincia di Bolzano; essa prevede interventi contributivi ed incentivi con le modalità descritte; il sistema concessorio,

applicato con rinnovo annuale, si riconferma anche per il controllo effettuato sugli esercizi 2001 – 2002.

L'attuazione del D.Lgs. 422/97 di cui all'art. 18, come già ribadito in occasione della precedente relazione, con l'apertura del sistema dei trasporti locali alla concorrenza, pare ancora lontano; l'amministrazione stessa ha manifestato una certa perplessità, più volte emersa in termini colloquiali, rappresentata dal fatto che le imprese minori, tra quelle appartenenti al Consorzio, sarebbero destinate a non vedersi rinnovare l'esercizio della loro attività, in quanto non sufficientemente concorrenziali; e ciò a discapito di un servizio attualmente ritenuto operativo con incisiva capillarità.

Inoltre, a livello nazionale, è emerso che, laddove tale modalità concorrenziale tra le imprese è stata applicata, essa non avrebbe dato esiti soddisfacenti. La Provincia Autonoma, perciò, alla luce delle considerazioni sopra esposte, ha assunto, in quest'ambito un atteggiamento di cautela.

Si ritiene, comunque, che la previsione legislativa circa l'attuazione di un regime di concorrenza debba essere sempre tenuta presente laddove se ne realizzino i presupposti economici e tecnici.

La legge 16/85 e successive modifiche ed integrazioni, appare in qualche modo riformatrice quanto alla disciplina della gestione e strutturazione delle aziende di trasporto locali, anche se tra le stesse non sussiste – per le ragioni sopra precisate - una vera e propria concorrenza, ma un'integrazione di servizi a copertura orografica su tutto il territorio provinciale, sia su gomma che su ferro, funicolare e funiviario.

Rispetto a quanto segnalato nella relazione precedente, tutte le aziende di trasporto si sono munite della "carta dei servizi" come prevedono i parametri di qualità fissati nel DPCM del 30.12.1998.

L'Ente Provincia, inoltre, ha già predisposto una bozza del "contratto di servizio" allineandosi con la normativa 422/97, anche se il comma 1 dell'art. 32 della L.P. n. 11 del 26.07.2002 ad integrazione dell'art. 6 in aggiunta al c. 6 della stessa L.P. disciplina e ravvisa già nell'atto del rinnovo concessorio il contenuto di un contratto di servizio.

Nel corso dell'estate 2003 la sopraccitata stesura contrattuale, dietro esplicita richiesta dell'Assessore ai Trasporti, sarà presentata e sottoposta all'esame della Giunta Provinciale affinché si concretizzi l'attuazione del D. Lgs. 422/97. L'amministrazione prevede inoltre di renderla operativa entro il settembre 2003 o, al più tardi, nel gennaio 2004.

Contestualmente verranno sottoposti all'esame ed approvazione della giunta in base all'art. 6 c. 6 della L.16/85, i propedeutici elementi qualificanti; uno tra questi concerne la

“ricontrattatazione”, con SAD e gli altri concessionari, dei contenuti circa la convenzione relativa alla gestione del SII omogeneizzandone e ridistribuendone la partecipazione degli stessi.

Sarà cura dell'amministrazione provinciale inviare quanto prima a questa Corte, a titolo di completezza, i contenuti di entrambi i documenti.

L'Ufficio Trasporto Locale di persone appartiene alla ripartizione 38 “Traffico e Trasporti” ed è strutturato con competenze che prevedono:

- stesura del piano provinciale dei trasporti ed il piano annuale di intervento sul settore dei trasporti pubblici di persone nei limiti dello stanziamento di bilancio;
- provvidenze e concessioni per il trasporto locale;
- determinazione e coordinamento di orari e tariffe dei servizi di trasporto;
- acquisto e gestione di automezzi per servizi speciali di trasporto;
- licenze di taxi e autorizzazioni del servizio di noleggio con conducente
- struttura ed adeguamento della rete ferroviaria provinciale
- servizi di trasporto in assuntoria in base alla L.P. n. 60/76

Con la deliberazione di Giunta Provinciale n. 4579/2001, il settore ha predisposto un nuovo metodo di calcolo del contributo integrativo, a partire dall'esercizio 2002, che prescindere dalla cosiddetta “forbice” nella determinazione dei costi standard delle aziende e si baserà invece solo sull' andamento del tasso d'inflazione.

La struttura provinciale competente è in continuo costante aggiornamento sulla realtà del servizio pubblico tramite il rilevamento automatizzato SII, che vanta di creare i presupposti per poter predisporre tutte le variazioni organizzative mirate al solo fine di soddisfare il grado di esigenza della mobilità del cittadino, intensificando o sopprimendo linee, riducendone le corse o variandone il percorso; è questo il caso dei servizi integrativi o sperimentali con nuova modalità di esercizio, di cui all'art. 2 della L.P. 16/85.

A questo proposito il SII propone anche un servizio da cui lasciare emergere il grado di soddisfazione dell'utenza, che fornisce informazioni o permette di effettuare reclami; tutto ciò a mezzo centralino, ma anche con mezzi tecnologici comodi e moderni come il sito internet www.sii.bz.it, oppure via e – mail con il “Servizio Assistenza Clienti”, nonché in linea diretta con l'assessorato ai trasporti della Provincia.

Il settore si è dimostrato sensibile ed attento allo sviluppo nell'ambito del sistema dei trasporti, e principalmente quanto all'efficienza di questi ultimi, e vi provvede con interventi e modalità innovativi, anche grazie ai corposi capitoli di bilancio che permettono di intervenire con

aggiornate tecnologie vantaggiose per tutti i cittadini della Provincia e per le utenze maggiormente interessate, onde perseguire i più alti livelli di qualità.