

Capitolo 6

Considerazioni di sintesi dei settori autofiloviario e ferroviario

6 Monitoraggio del settore

6.1 DATI SETTORIALI CARATTERISTICI E ANALISI DI TREND DEI SETTORI AUTOFILOVIARIO E FERROVIARIO

La sintesi che segue intende offrire, sul piano tecnico-economico, un **quadro d'insieme** dei dati caratteristici **del sistema di trasporto pubblico regionale e locale** (nel seguito "TPL") messo a disposizione delle cittadine e dei cittadini della regione. Tale sistema di trasporto emerge dallo specifico contributo dei diversi **segmenti modali** che in esso sono coordinati e integrati armonicamente:

- **ferroviario**: per semplicità, nel seguito, contrassegnato con la lettera iniziale "F" e il colore verde nelle rappresentazioni grafiche;
- **autofiloviario**: per semplicità e consuetudine indentificato con il termine "Gomma", quindi contrassegnato nel seguito con la lettera "G" e il colore azzurro;
- **infrastrutture**: corrispondenti alla rete ferroviaria di proprietà della regione, e relative pertinenze, contrassegnata nel seguito con la lettera iniziale "R" e il colore giallo.

L'integrazione e il concorso, in uno sforzo sinergico, dei singoli segmenti è teso a soddisfare al meglio, in una logica sistemica, le **esigenze di mobilità** della popolazione e i diversi **obiettivi regionali** di sostenibilità ambientale, energetica, della sicurezza ed economica³³.

I **dati 2017** hanno carattere indicativo, essendo o di **natura pre-consuntiva** o stimati sulla base d'ipotesi ad hoc sugli andamenti recenti e in essere.

Analogamente, va inteso in senso orientativo il **confronto tra dato autofiloviario e ferroviario** e a maggior ragione il loro consolidamento in un indicatore unico complessivo, non potendo in questa sede - di sintesi - far emergere adeguatamente tutte le specificità delle singole modalità di trasporto pubblico collettivo.

6.1.1 Risorse, servizio offerto e passeggeri trasportati

La Regione trasferisce a copertura del fabbisogno 2017 del settore trasporto pubblico un volume complessivo di risorse pari a **oltre 408 milioni di euro**, a fronte di **un'offerta di servizi di 197 milioni di vetture*km**. La copertura di tale fabbisogno è stata garantita con le risorse provenienti dal Fondo Trasporti per un importo di oltre 353,3 milioni di euro e da risorse messe a disposizione dalla Regione per circa 55 milioni euro. All'interno dell'importo complessivo trasferito dalla Regione è incluso quanto destinato alla gestione delle infrastrutture ferroviarie regionali, nonché i trasferimenti in conto CCNL e i trasferimenti statali ex L. 2/09 (misure urgenti anticrisi).

La figura seguente evidenzia l'andamento della contribuzione regionale distinto per segmento modale e non tiene conto, per il settore gomma, dell'impegno finanziario degli Enti locali e delle loro Agenzie locali per la mobilità a sostegno dei servizi autofiloviari pari a circa euro 30 milioni all'anno.

³³ Si rinvia ai rispettivi capitoli di dettaglio per un'analisi più approfondita al riguardo.

Figura 148
Risorse pubbliche trasferite al tpl per segmento modale
 (Anni 2002-2017, milioni di euro)

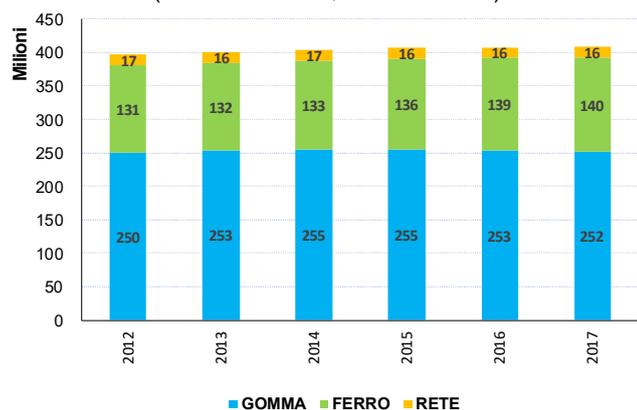
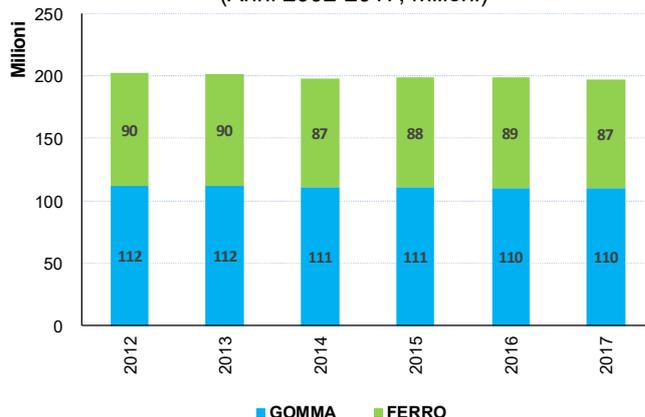


Figura 149
Trasporto autofiloviario e ferroviario in bus*km equivalenti
 (Anni 2002-2017, milioni)



I **contributi medi per km di servizio offerto** sono pari a 1,99 euro nel 2017, a fronte di un risultato medio di periodo pari a 1,94 euro/km. Il **corrispettivo per la gestione dell'infrastruttura**, pari a circa 44.200 euro per km di rete nel 2017, è sostanzialmente invariato rispetto all'anno precedente.

Figura 150
Risorse/bus*km equivalente gomma Vs ferro
 (Anni 2012-2017)

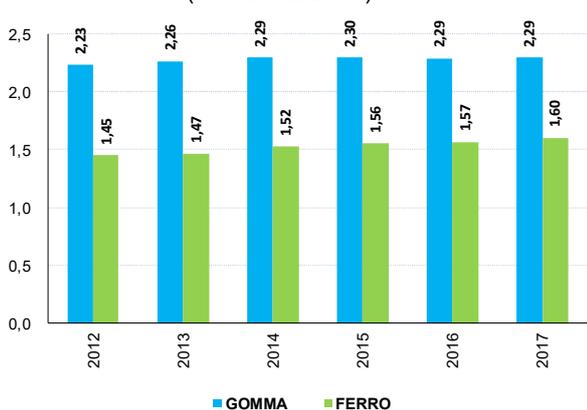
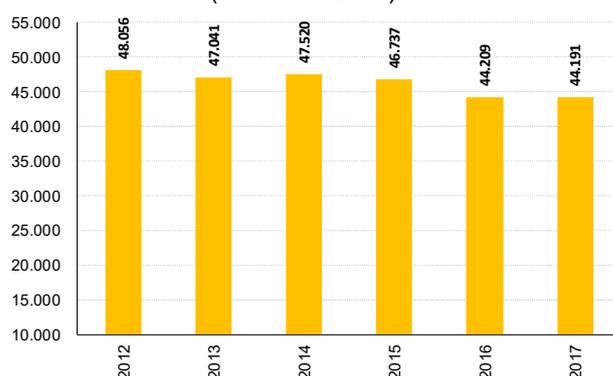
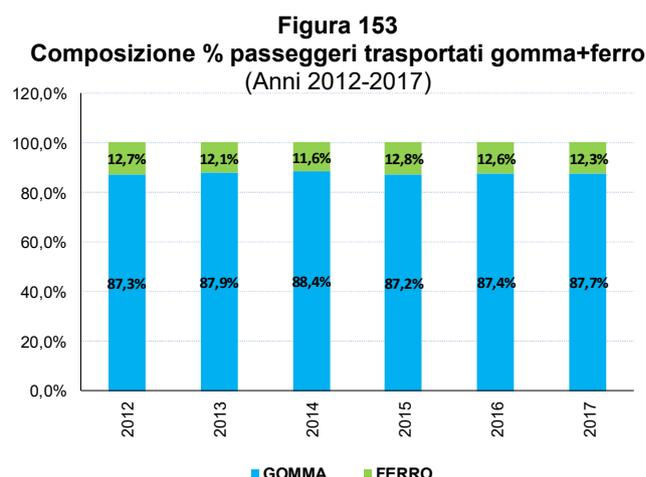
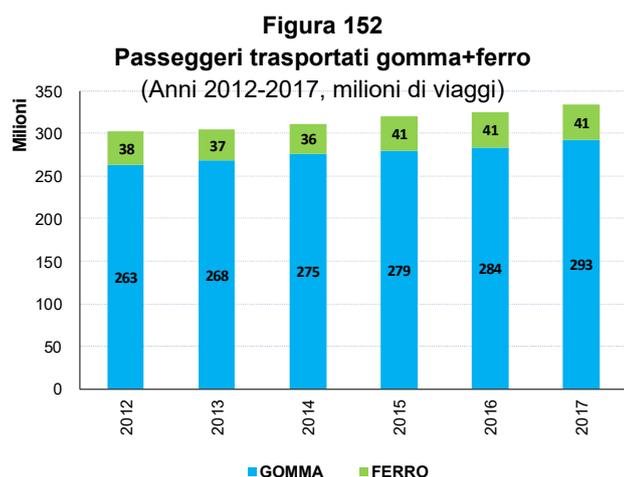


Figura 151
Risorse erogate per km di rete
 (Anni 2012-2017)



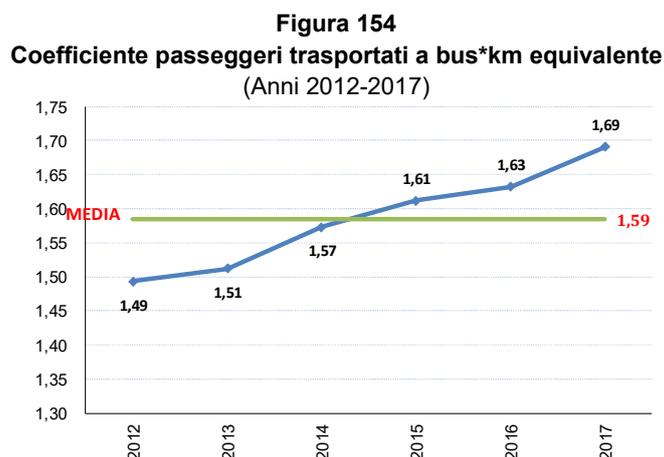
Il trasporto pubblico regionale, quanto alla sua efficacia, è utilizzato da quasi **334 milioni di viaggiatori nel 2017**³⁴, con un incremento del 2,7% rispetto all'anno precedente e del 10,57% rispetto al 2012. La frequentazione dell'utenza gomma presenta un peso medio sul totale attestato all'87,7%, in un rapporto di circa 7:1 con quella ferroviaria.

³⁴ Il dato dei passeggeri trasportati, segnatamente, deriva in parte da indagini di frequentazione e in parte da stime basate sul venduto. L'indicatore dei passeggeri*km, non essendo disponibili dati sufficientemente omogenei e significativi, non viene analizzato, pur essendo più rappresentativo del livello di effettivo utilizzo del TPL e delle distanze percorse dall'utenza sulle diverse reti modali. Tale dato evidenzerebbe, tra gli altri, la maggiore estensione media delle tratte percorse sul vettore ferroviario rispetto a quello autofiloviario.



(N.B. Il dato relativo ai passeggeri su ferro non comprende il calcolo dei passeggeri su bus sostitutivi).

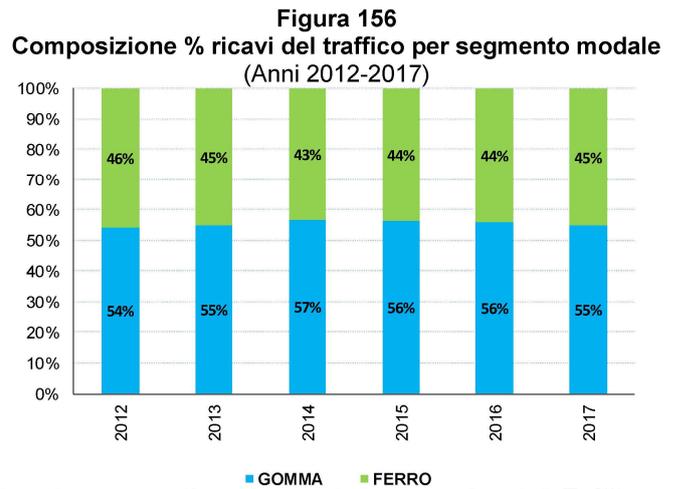
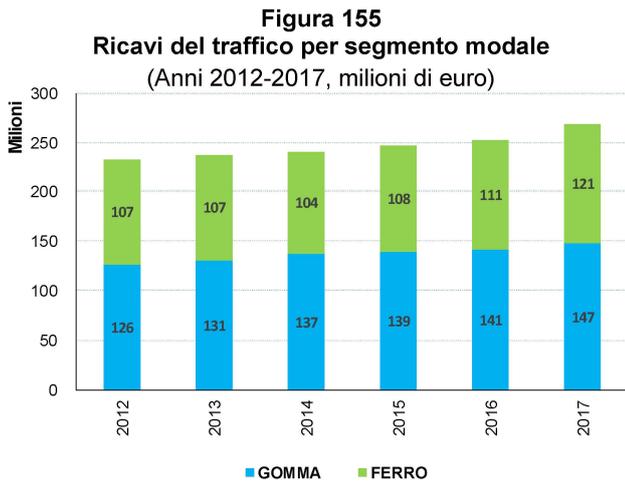
Rapportando i **passeggeri trasportati ai km di servizio offerti**, pur tenendo conto dei non superabili limiti metodologici di tale indicatore (nel rapporto, andrebbero più opportunamente considerati i dati dei pax*km e dei posti*km), si ottiene un coefficiente "indicativo" del livello di utilizzo del tpl pari in media a **1,59** nel periodo considerato, con una punta nel **2017 pari a 1,69**.



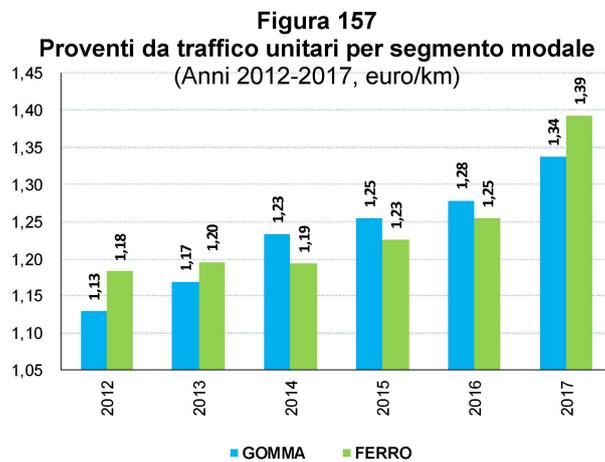
6.1.2 Ricavi da traffico

I **ricavi da traffico**³⁵ **2017** approssimano quota **269 milioni di euro**: entrambe le modalità di trasporto evidenziano una buona performance rispetto all'anno precedente: 9,2% in più per il ferro e 4,3% in più per la gomma. L'**incremento complessivo** registrato nell'ultimo anno è del 6,5% e del 15,3% rispetto il valore del 2012.

³⁵ Il valore dei ricavi da traffico è la sommatoria degli introiti da vendita, le integrazioni tariffarie e le sanzioni.

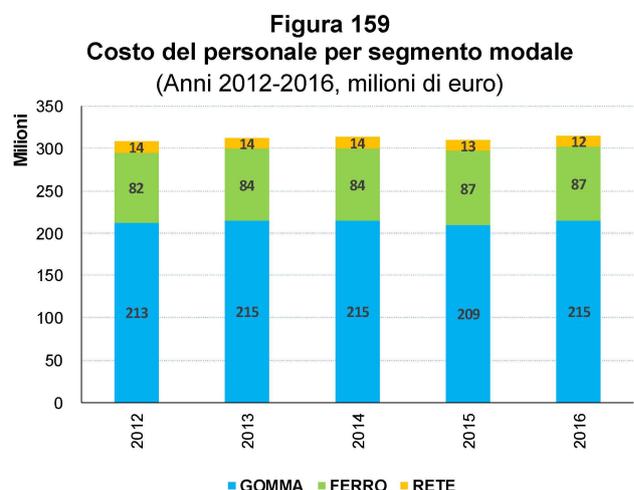
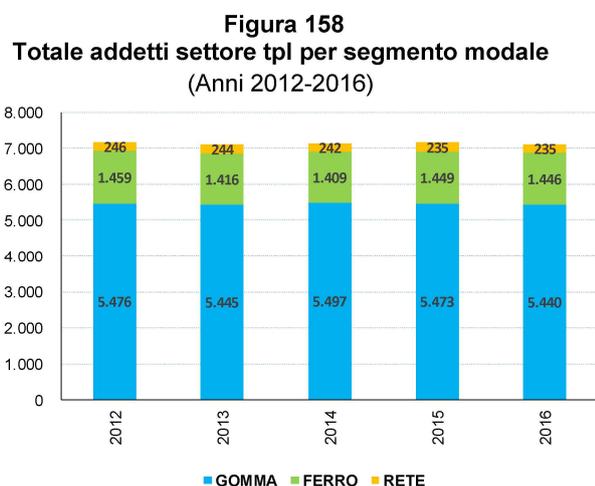


I proventi del traffico a km registrano una tendenziale crescita con un **incremento del 7,4% nell'ultimo anno e del 18,1% rispetto al dato 2012**, portandosi sulla soglia di 1,36 euro/km nel 2017 (media G e F).



6.1.3 Addetti, costo del personale e produttività

I dati del presente paragrafo sono esposti fino all'anno 2016 in quanto il dato consuntivo 2017, per il settore autofiloviario, sarà disponibile a fine 2018. **Il settore trasporto pubblico nel 2016 impegna nel complesso 7.121 addetti** e i costi del personale ammontano a circa **314,7 milioni di euro**, registrando un aumento del 1,59% rispetto all'anno precedente. Il **costo medio per addetto** si attesta nel 2016 a circa 44.200 euro.



La **produttività del personale di guida** (autisti e macchinisti) presenta un dato medio **2016** di 42.355 km/addetto (in termini di bus*km equivalenti). Nel settore ferroviario si registra un andamento in crescita nell'ultimo triennio a differenza del settore autofiloviario, che rimane sostanzialmente costante.

La **produttività del personale d'infrastruttura** si colloca come media del periodo 2012-2016 a quota 1,46 km rete/addetto, con una punta nel 2016 pari a 1,54 km rete/addetto.

Figura 160

Produttività per addetto – trasporto Gomma Vs Ferro

(Anni 2012-2016, migliaia bus*km e treni*km pro-capite)

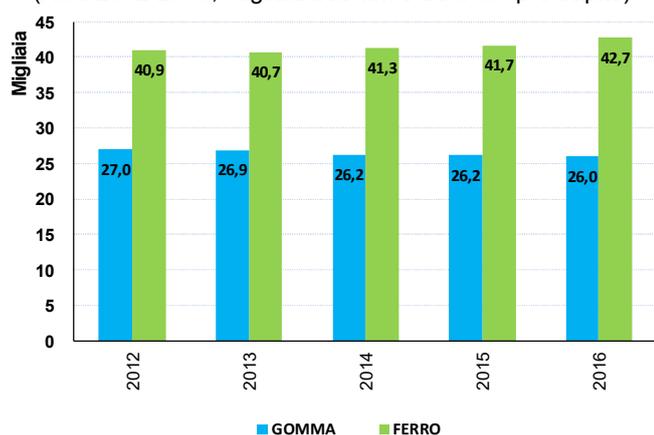
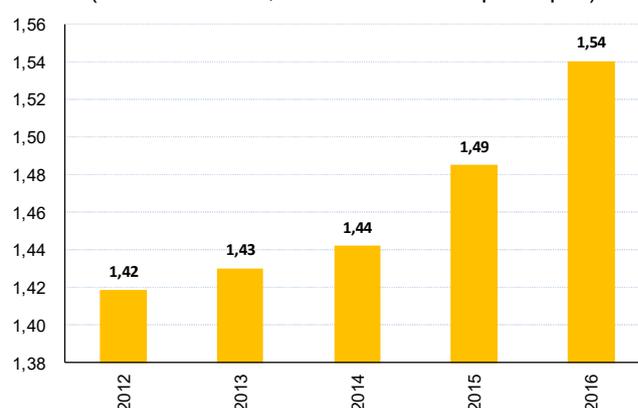


Figura 161

Produttività per addetto di rete

(Anni 2012-2016, km d'infrastruttura pro-capite)



6.1.4 Obiettivi di efficientamento

Il settore del tpl negli ultimi anni è stato interessato da un **percorso di efficientamento** avviato dall'ex art. 16 bis della legge 135/2012 che ha previsto, per ripartire e trasferire alle Regioni le risorse destinate al settore, criteri e modalità incentivanti la razionalizzazione e l'efficientamento dei servizi attraverso l'emanazione di un apposito decreto.

Gli indicatori utilizzati per la verifica del raggiungimento degli obiettivi individuati con il DPCM³⁶ 11/3/2013 sono stati oggetto di revisione nel corso del corrente anno su richiesta degli enti territoriali, che hanno evidenziato la necessità di mitigarne gli effetti per evitare che alcune Regioni, nonostante il processo di efficientamento attivato, subissero penalizzazioni e minori trasferimenti compromettendo così l'efficientamento stesso.

Sulla base degli indicatori e dei parametri di confronto stabiliti dal nuovo DPCM 26 maggio 2017³⁷, l'Osservatorio nazionale sulle politiche del tpl, entro l'anno in corso, procederà alla **valutazione del raggiungimento degli obiettivi** (2016 vs 2015) che permetteranno alle Regioni adempienti di ottenere la completa assegnazione delle risorse per l'anno 2018.

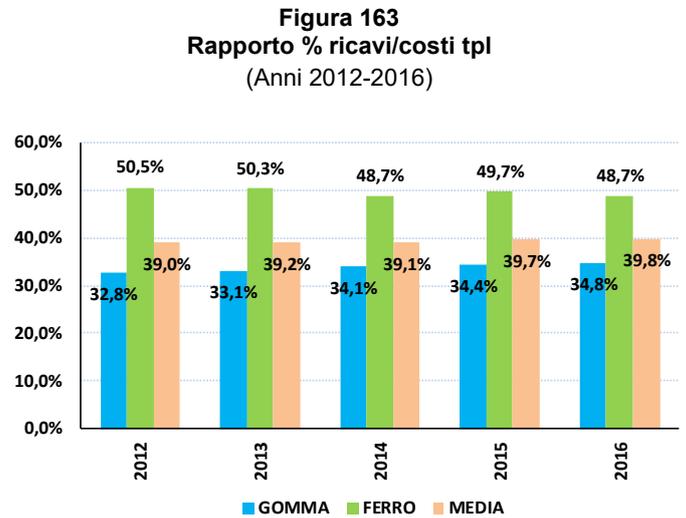
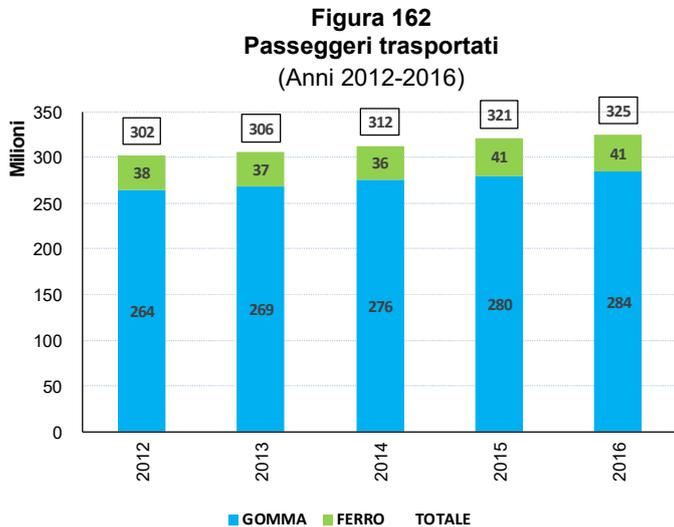
Il nuovo DPCM introduce delle **novità**: stabilisce che l'incremento del rapporto tra i ricavi da traffico e i costi operativi è verificato attraverso il rapporto tra i ricavi da traffico e la somma dei ricavi da

³⁶ DPCM 11 marzo 2013, "Definizione dei criteri e delle modalità con cui ripartire il Fondo Nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario".

³⁷ DPCM 26 maggio 2017, "Definizione dei criteri e delle modalità con cui ripartire il Fondo Nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario".

traffico e dei corrispettivi di servizio al netto della quota relativa all'infrastruttura, e che le eventuali compensazioni per le agevolazioni tariffarie concorrono alla determinazione dei ricavi.

Nelle seguenti figure vengono evidenziati i risultati positivi, seppur non ancora ufficializzati dall'Osservatorio, raggiunti a livello regionale distinti per le due modalità di trasporto che saranno valutati per il raggiungimento dei citati obiettivi.



Il rapporto **ricavi da traffico/costi operativi**, calcolato secondo le nuove modalità, presenta un **dato complessivo settoriale del tpi attestato sul 39,8%**, al di sopra della soglia minima del 35%. Sul fronte dei **passeggeri trasportati** il dato regionale conferma il **costante trend di crescita**, riscontrando un incremento del 2016 rispetto all'anno precedente del 1,28% e del 7,41% rispetto al 2012.

I risultati positivi esposti descrivono lo **sforzo di riprogrammazione, armonizzazione e integrazione dell'offerta** dei servizi di trasporto avviato, ai diversi livelli e nei diversi ambiti, **da Regione, Enti locali e loro Agenzie**.

Alle politiche d'integrazione e riprogrammazione si sono affiancati e accompagnati i processi di apertura del mercato e le misure di promozione e sostegno del tpi, così intensificando quanto già in essere e permettendo d'innescare un **percorso virtuoso di riassetto e, auspicabilmente, di ripresa del settore**, riportando crescenti livelli di domanda verso un'offerta sempre più aderente alle diffuse esigenze di mobilità della popolazione, incoraggiando una sempre più efficiente organizzazione del sistema di produzione e dei connessi processi industriali e aziendali, promuovendo la sostenibilità ambientale, sociale, economica e sul piano della sicurezza del modello di trasporto regionale.