

Capitolo 6

Considerazioni di sintesi dei settori autofiloviario e ferroviario

6 Risultati del monitoraggio in sintesi

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 economica²².

I **dati 2019** 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 2019 del settore tpl un volume complessivo di risorse pari a **oltre 415,6 milioni di euro**, a fronte di **un'offerta di servizi di circa 200 milioni di vetture*km²³**. La copertura di tale fabbisogno è stata garantita con le risorse provenienti dal Fondo Trasporti per un importo di oltre 367,5 milioni di euro e da risorse messe a disposizione dalla Regione per oltre 48 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 ad oltre 30 milioni all'anno.

²² Si rinvia ai rispettivi capitoli di dettaglio per un'analisi più approfondita al riguardo.

²³ I treni*km sono convertiti in bus*km equivalenti in base ai posti a sedere medi offerti dal materiale rotabile rispetto a quelli medi offerti dagli autobus del servizio extraurbano. Il coefficiente risultante, stimato in 4,62, è assunto come costante nell'intero periodo.

Figura 130
Risorse pubbliche trasferite al tpl per segmento modale
(Anni 2012-2019, milioni di euro)

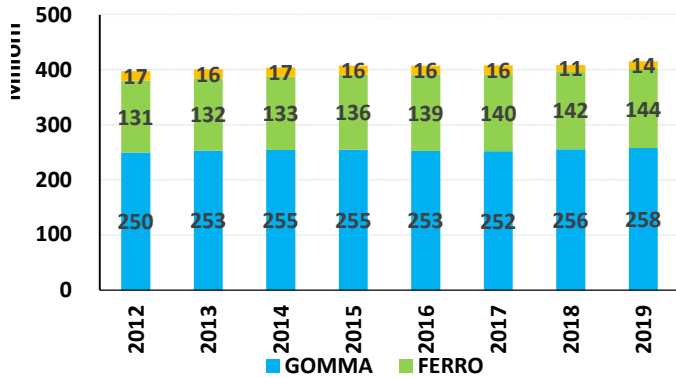
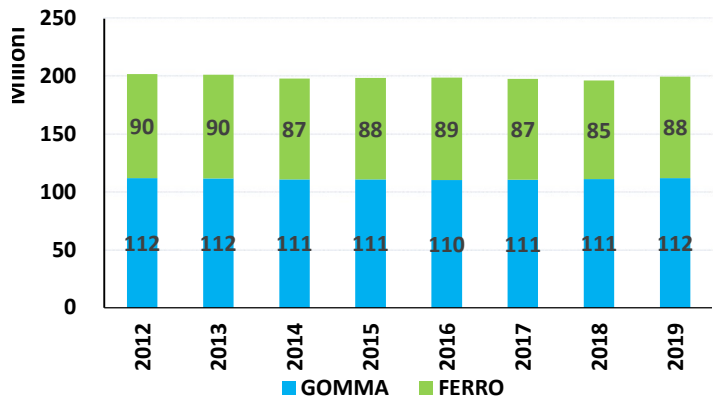


Figura 131
Trasporto autofiloviario e ferroviario in bus*km equivalenti
(Anni 2012-2019, milioni)



I **contributi medi per km di servizio offerto** sono pari a 2,01 euro nel 2019, a fronte di un risultato medio di periodo pari a 1,96 euro/km. Il valore 2018 del **corrispettivo per la gestione dell'infrastruttura**, come evidenziato nella figura seguente, risente della riduzione del corrispettivo per il Contratto di Programma con Fer Srl in quanto sono stati realizzati in "autoproduzione" degli interventi di adeguamento degli impianti di segnalamento, a fronte degli obiettivi (oggetto del richiamato Contratto), di contenimento dei costi di gestione e dell'efficientamento della rete e degli impianti. Per l'anno 2019 il dato registra un valore in rialzo rispetto all'anno precedente quantificato in 38.155 euro per km di rete a fronte del graduale completamento degli interventi.

Figura 132
Risorse/bus*km equivalente gomma Vs ferro
(Anni 2012-2019)

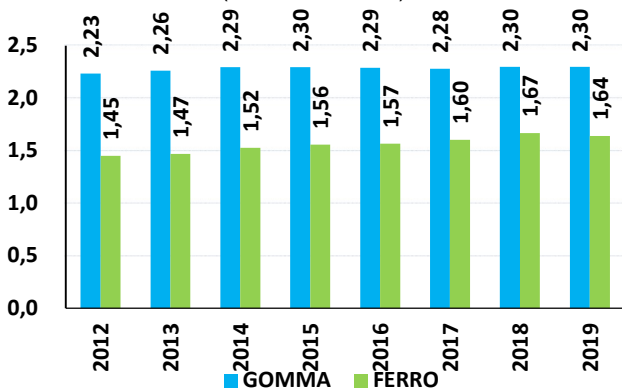
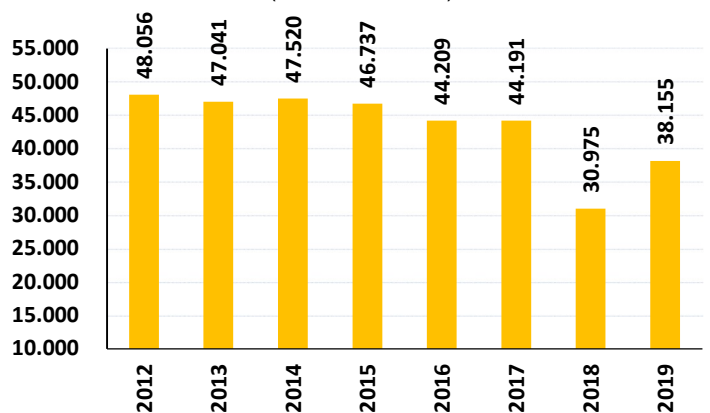


Figura 133
Risorse erogate per km di rete
(Anni 2012-2019)



Il tpl regionale, quanto alla sua efficacia, è utilizzato da quasi **358 milioni di viaggiatori nel 2019**²⁴, con un incremento del 3,7% rispetto all'anno precedente e del 18,70% rispetto al 2012. La frequentazione dell'utenza gomma presenta un peso medio sul totale attestato all'87,3%, in un rapporto di oltre 7:1 con quella ferroviaria.

Figura 134
Passeggeri trasportati gomma+ferro
 (Anni 2012-2019, milioni di viaggi)

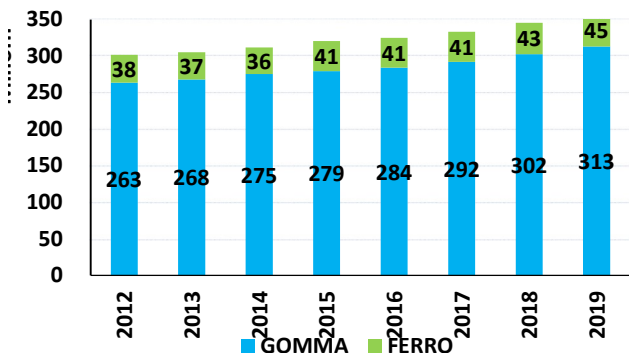
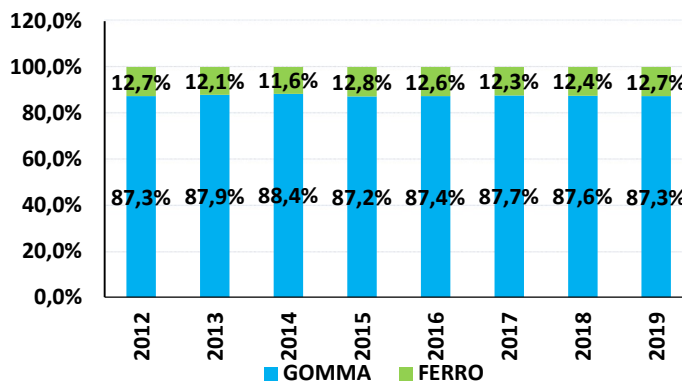


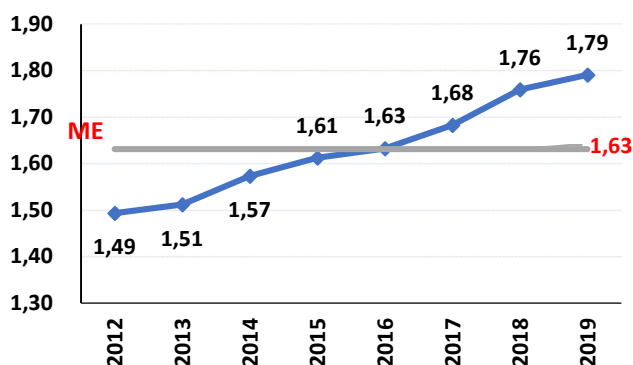
Figura 135
Composizione % passeggeri trasportati gomma+ferro
 (Anni 2012-2019)



(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 **1,63** nel periodo considerato, con una punta nel **2019 pari a 1,79**.

Figura 136
Coefficiente passeggeri trasportati a bus*km equivalente
 (Anni 2012-2019)



²⁴ 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.

6.1.2 Ricavi da traffico

I **ricavi da traffico**²⁵ **2019** approssimano circa **291 milioni di euro**: entrambe le modalità di trasporto evidenziano una buona performance rispetto all'anno precedente: 5,2% in più per il ferro e 3,7% in più per la gomma. L'**incremento complessivo** registrato nell'ultimo anno è del 4,4% e del 24,8% rispetto il valore del 2012.

Figura 137
Ricavi del traffico per segmento modale
(Anni 2012-2019, milioni di euro)

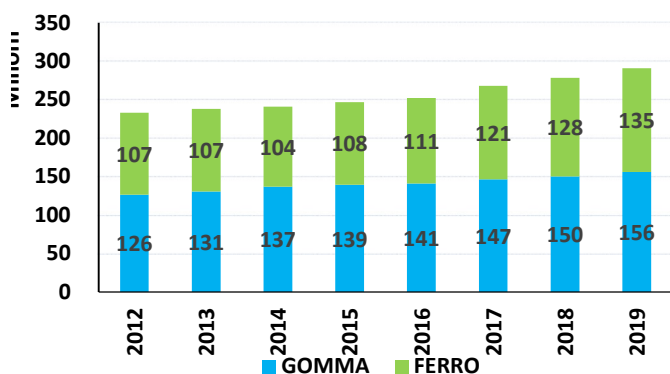
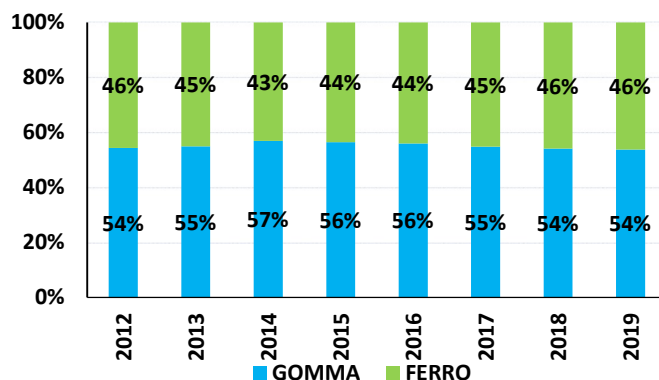
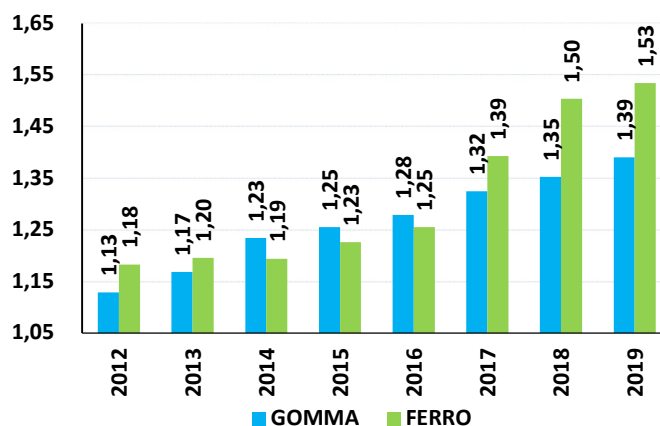


Figura 138
Composizione % ricavi del traffico per segmento modale
(Anni 2012-2019)



I **proventi del traffico a km** registrano una tendenziale crescita con un **incremento del 2,5%** nell'ultimo anno e del **26,1%** rispetto al dato 2012, portandosi sulla soglia di 1,45 euro/km nel 2019 (media G e F).

Figura 139
Proventi da traffico unitari per segmento modale
(Anni 2012-2019, euro/km)



²⁵ Il valore dei ricavi da traffico è la sommatoria degli introiti da vendita, le integrazioni tariffarie e le sanzioni.

6.1.3 Addetti, costo del personale e produttività

I dati del presente paragrafo sono esposti fino all'anno 2018 in quanto il dato consuntivo 2019 per il settore autofiloviario non è ancora disponibile. **Il settore tpl nel 2018 impegna nel complesso 7.103 addetti** e i costi del personale ammontano a circa **317 milioni di euro**, registrando un aumento del 0,11% rispetto all'anno precedente. **Il costo medio per addetto** si attesta nel 2018 a circa 44.617 euro.

Figura 140
Totale addetti settore tpl per segmento modale
(Anni 2012-2018)

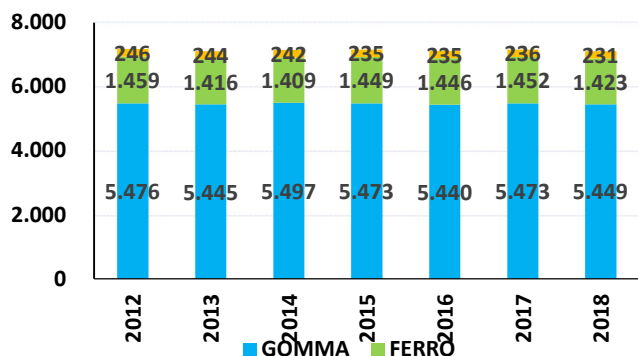
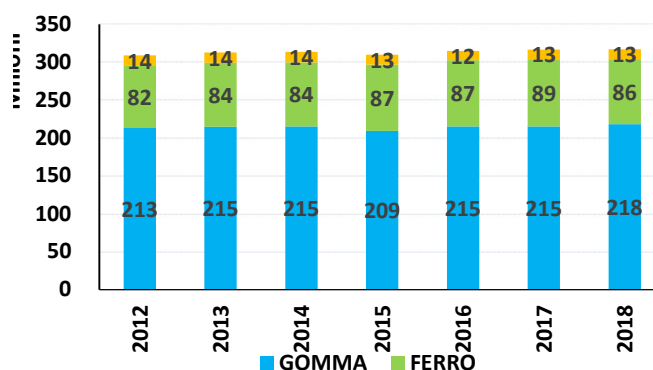


Figura 141
Costo del personale per segmento modale
(Anni 2012-2018, milioni di euro)



La **produttività del personale di guida** (autisti e macchinisti) presenta un dato medio **2018** 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 2012-2018 a quota 1,49 km rete/addetto, con una punta nel 2018 pari a 1,57 km rete/addetto.

Figura 142
Produttività per addetto – trasporto Gomma Vs Ferro
(Anni 2012-2018, migliaia bus*km e treni*km pro-capite)

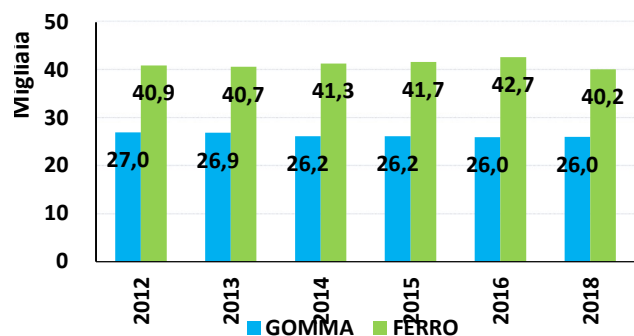
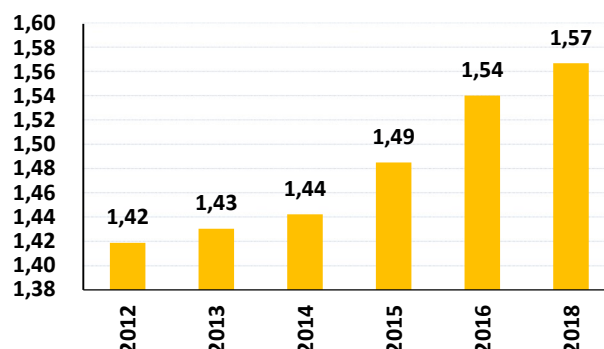


Figura 143
Produttività per addetto di rete
(Anni 2012-2018, km d'infrastruttura pro-capite)



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 del Presidente del Consiglio dei Ministri poi emanato il 11 marzo 2013²⁶.

La riforma del Fondo Tpl originariamente prevista a decorrere dal 2018 con i nuovi criteri di ripartizione descritti nell'art. 27, comma 2, del decreto-legge n. 50/2017 è stata rimandata e il decreto-legge n. 34/2020 ha stabilito che fino all'anno 2020 la ripartizione del Fondo nazionale Tpl venga effettuata applicando le modalità sancite dal citato DPCM 11/03/2013 e successive modificazioni.

Sulla base degli indicatori e dei parametri di confronto stabiliti dal nuovo DPCM 26 maggio 2017²⁷, l'Osservatorio nazionale sulle politiche del tpl, entro l'anno in corso, procederà alla **valutazione del raggiungimento degli obiettivi** che permetteranno alle Regioni adempienti di ottenere la completa assegnazione delle risorse previste per ciascun anno.

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 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.

Figura 144
Passeggeri trasportati
(Anni 2012-2018)

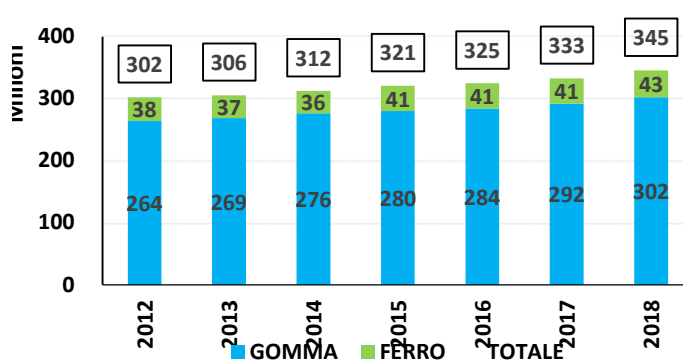
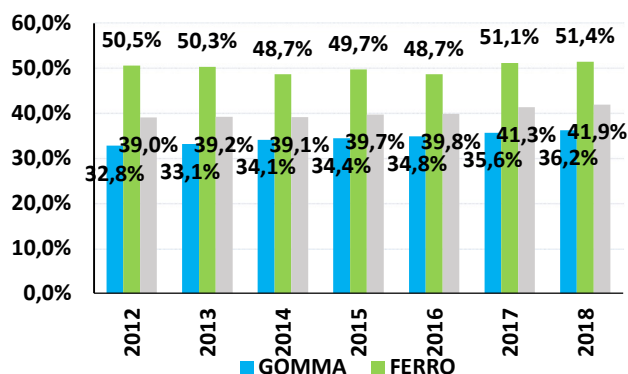


Figura 145
Rapporto % ricavi/costi tpl
(Anni 2012-2018)



²⁶ 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".

²⁷ 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".

Il rapporto **ricavi da traffico/costi operativi**, calcolato secondo le nuove modalità, presenta un **dato complessivo settoriale del tpl 2018 attestato sul 41,9%**, al di sopra della soglia minima del 35%. Sul fronte dei **passenger trasportati** il dato regionale conferma il **costante trend di crescita**, riscontrando un incremento del 2018 rispetto all'anno precedente del 3,78% e del 14,19% 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 tpl, 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.