

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 economica<sup>6</sup>.

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.

Come già evidenziato nei precedenti capitoli, i dati relativi all'annualità 2020, dove disponibili, risentono degli effetti della crisi epidemiologica e quindi occorre porre attenzione alla interpretazione dei dati.

#### 6.1.1 Risorse, servizio offerto e passeggeri trasportati

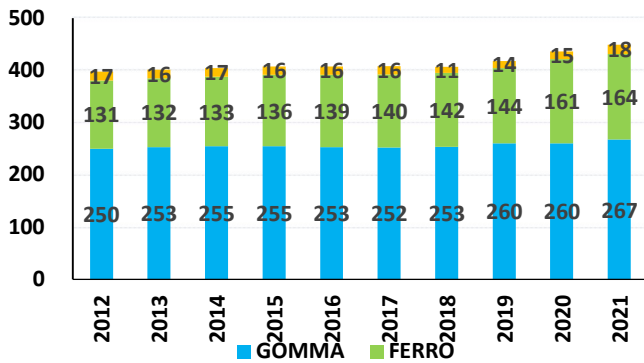
La Regione trasferisce a copertura del fabbisogno 2021 del settore tpl un volume complessivo di risorse di circa **449 milioni di euro** a fronte di **un'offerta di servizi di oltre 203 milioni di vetture\*km<sup>7</sup>**. Inoltre, sono state trasferite risorse statali a copertura dei servizi aggiuntivi COVID per un importo di **euro 31,2 milioni di euro** e, per la compensazione dei mancati ricavi registrati nel 2020 e 2021 acconti per **oltre 130 milioni di euro**. La copertura del fabbisogno regionale è stata garantita con le risorse provenienti dal Fondo Trasporti per un importo di oltre 368 milioni di euro e da risorse messe a disposizione dalla Regione per oltre 80 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.

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 che si attesta mediamente ad oltre 30 milioni all'anno.

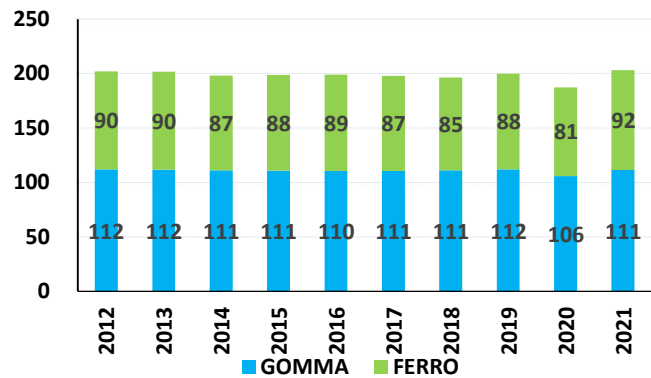
<sup>6</sup> Si rinvia ai rispettivi capitoli di dettaglio per un'analisi più approfondita al riguardo.

<sup>7</sup> 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 101**  
Risorse pubbliche trasferite al tpl per segmento modale  
(Anni 2012-2021, milioni di euro)

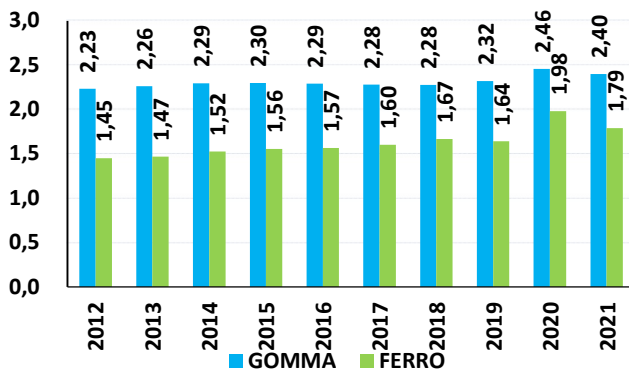


**Figura 102**  
Trasporto autofiloviario e ferroviario in bus\*km equivalenti  
(Anni 2012-2021, milioni)

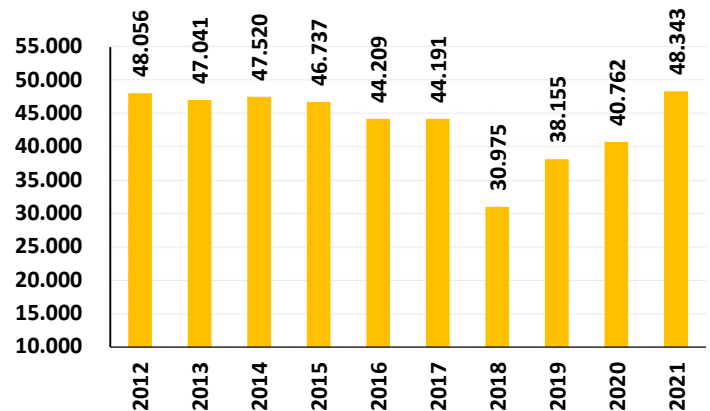


I **contributi medi per km di servizio offerto** sono pari a 2,12 euro nel 2021, a fronte di un risultato medio di periodo pari a 1,99 euro/km. Il valore 2018 del **corrispettivo per la gestione dell'infrastruttura**, come evidenziato nella figura seguente, è il più basso del periodo in quanto è stato possibile ridurre il corrispettivo per il Contratto di Programma per la realizzazione in "autoproduzione" degli interventi di adeguamento degli impianti di segnalamento. Al contrario, nell'ultimo biennio, si registrano valori in rialzo in virtù della riduzione delle entrate da tracce che ha comportato un incremento del corrispettivo.

**Figura 103**  
Risorse/bus\*km equivalente gomma Vs ferro  
(Anni 2012-2021)

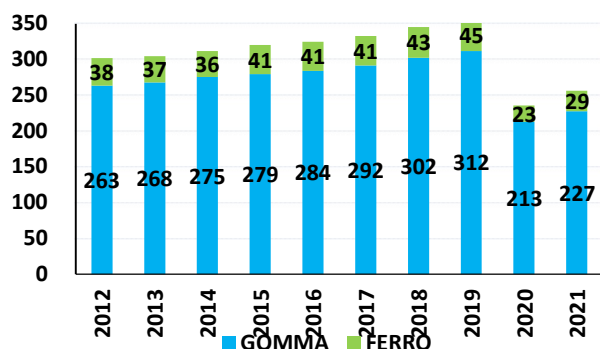


**Figura 104**  
Risorse erogate per km di rete  
(Anni 2012-2021)

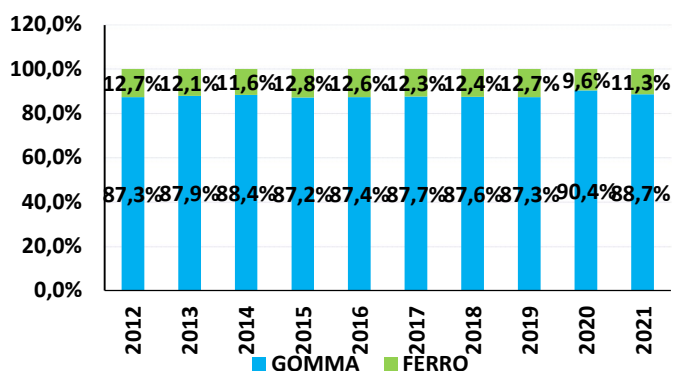


Sul fronte dell'efficacia del tpl si evidenzia **che il dato 2021 registra un miglioramento rispetto l'anno precedente: dai 236 milioni di viaggiatori registrati nel 2020 si passa a 256 milioni di passeggeri del 2021**. L'incremento riguarda sia i passeggeri gomma che ferro.

**Figura 105**  
**Passeggeri trasportati gomma+ferro**  
 (Anni 2012-2021, milioni di viaggi)



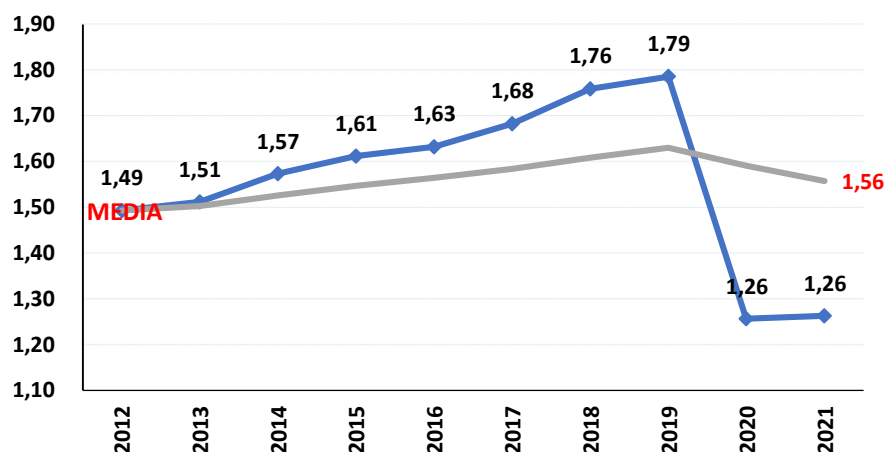
**Figura 106**  
**Composizione % passeggeri trasportati gomma+ferro**  
 (Anni 2012-2021)



(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 **1,56** nel periodo considerato ed il dato dell'ultimo biennio si attesta al 1,20.

**Figura 107**  
**Coefficiente passeggeri trasportati a bus\*km equivalente**  
 (Anni 2012-2021)



## 6.1.2 Ricavi da traffico

I ricavi da traffico<sup>8</sup> 2021 approssimano **193 milioni di euro**, registrando un incremento per il ferro del 42,21% e del 9,91% per la gomma rispetto l'anno precedente.

Figura 108

Ricavi del traffico per segmento modale  
(Anni 2012-2021, milioni di euro)

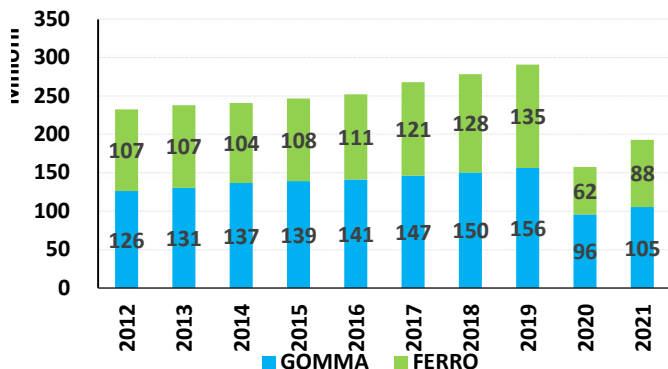
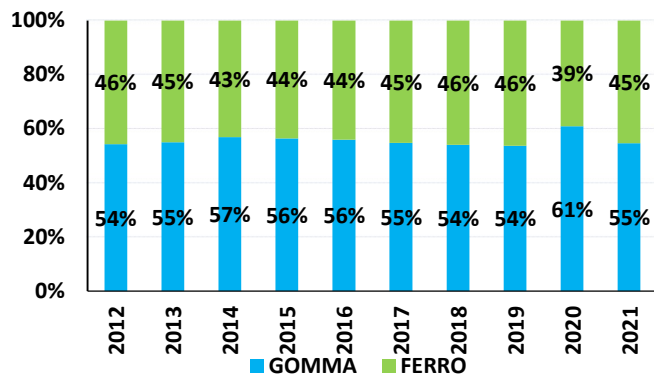


Figura 109

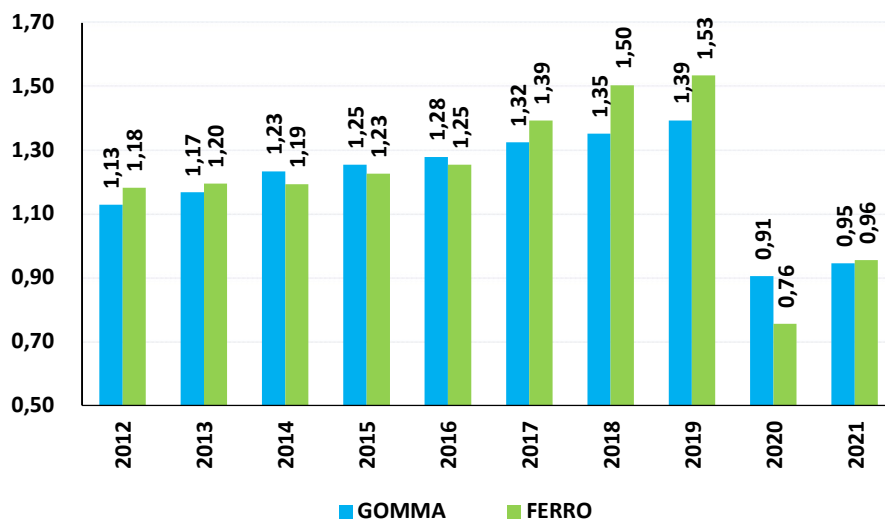
Composizione % ricavi del traffico per segmento modale  
(Anni 2012-2021)



I proventi del traffico a km registrano un incremento del **13,08%** nell'ultimo anno di cui il 4,45% per la gomma ed il 26,48% per il ferro.

Figura 110

Proventi da traffico unitari per segmento modale  
(Anni 2012-2021, euro/km)

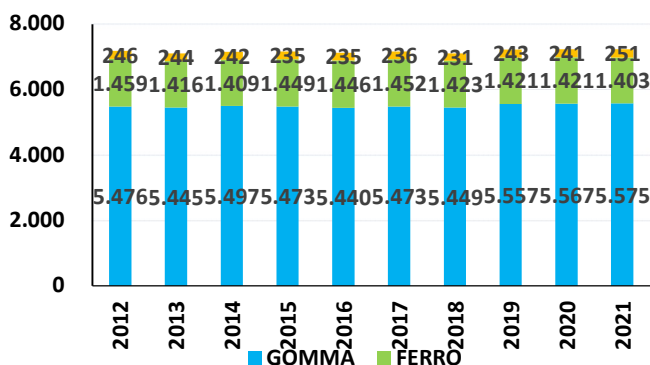


<sup>8</sup> Il valore dei ricavi da traffico è la sommatoria degli introiti da vendita, le integrazioni tariffarie e le sanzioni.

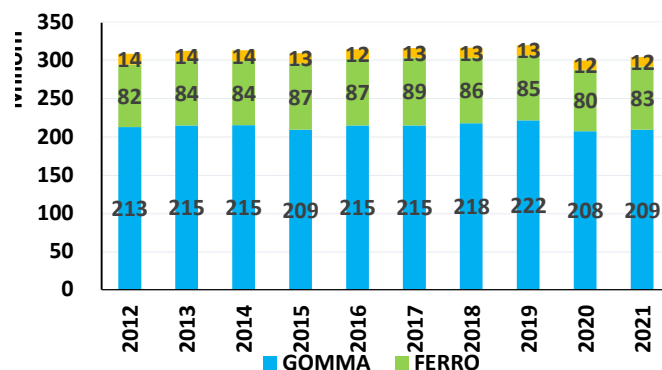
### 6.1.3 Addetti, costo del personale e produttività

Il settore tpl nel 2021 impegna nel complesso **7.229 addetti** e i costi del personale ammontano a circa **305 milioni di euro**, registrando un incremento del 1,6% rispetto all'anno precedente. Il **costo medio per addetto** si attesta nel 2021 a circa 42.161 euro.

**Figura 111**  
Totale addetti settore tpl per segmento modale  
(Anni 2012-2021)



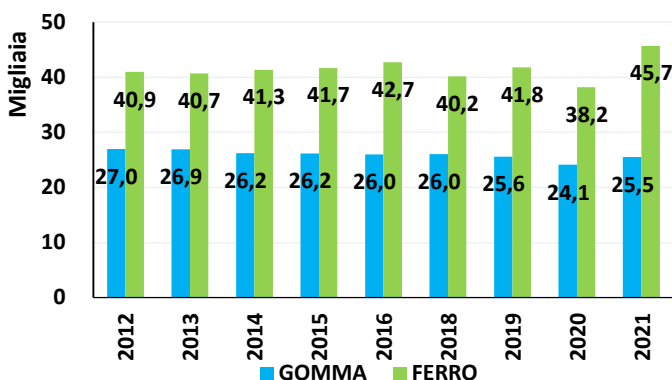
**Figura 112**  
Costo del personale per segmento modale  
(Anni 2012-2021, milioni di euro)



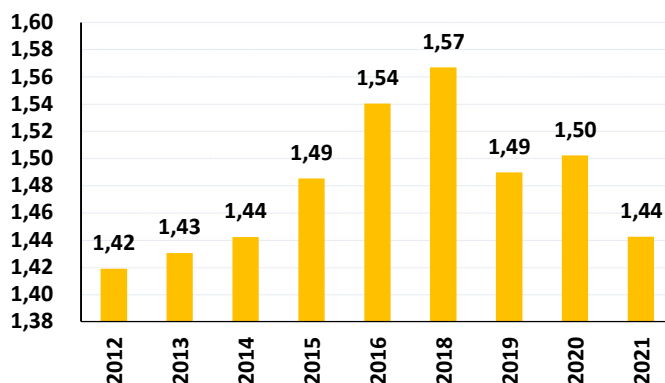
La **produttività del personale di guida** (autisti e macchinisti) presenta un dato medio **2021** di 42.279 km/addetto (in termini di bus\*km equivalenti). La produttività del settore gomma del 2021 si attesta al dato 2019 mentre il settore ferroviario evidenzia il dato più elevato del periodo considerato.

La **produttività del personale d'infrastruttura** del 2021 registra un valore in sostanziale calo.

**Figura 113**  
Produttività per addetto – trasporto Gomma Vs Ferro  
(Anni 2012-2021, migliaia bus\*km e treni\*km pro-capite)



**Figura 114**  
Produttività per addetto di rete  
(Anni 2012-2021, 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 2013<sup>9</sup>.

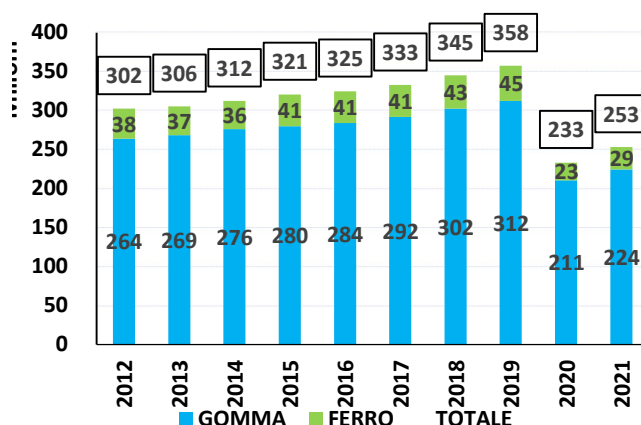
La riforma del Fondo Tpl originariamente prevista a decorrere dal 2018 con i nuovi criteri di ripartizione descritti nell'art. 27, comma 2, del decreto-legge n. 50/2017 è stata rimandata e il decreto-legge n. 34/2020 ha stabilito che fino all'anno 2020 la ripartizione del Fondo nazionale Tpl venga effettuata 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 2017<sup>10</sup>, l'Osservatorio nazionale sulle politiche del tpl, procede annualmente 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 raggiunti a livello regionale distinti per le due modalità di trasporto anche se la citata valutazione dell'Osservatorio Tpl è stata sospesa negli anni 2020 e 2021 a causa dell'emergenza epidemologica.

**Figura 115**  
**Passeggeri trasportati**  
(Anni 2012-2021)



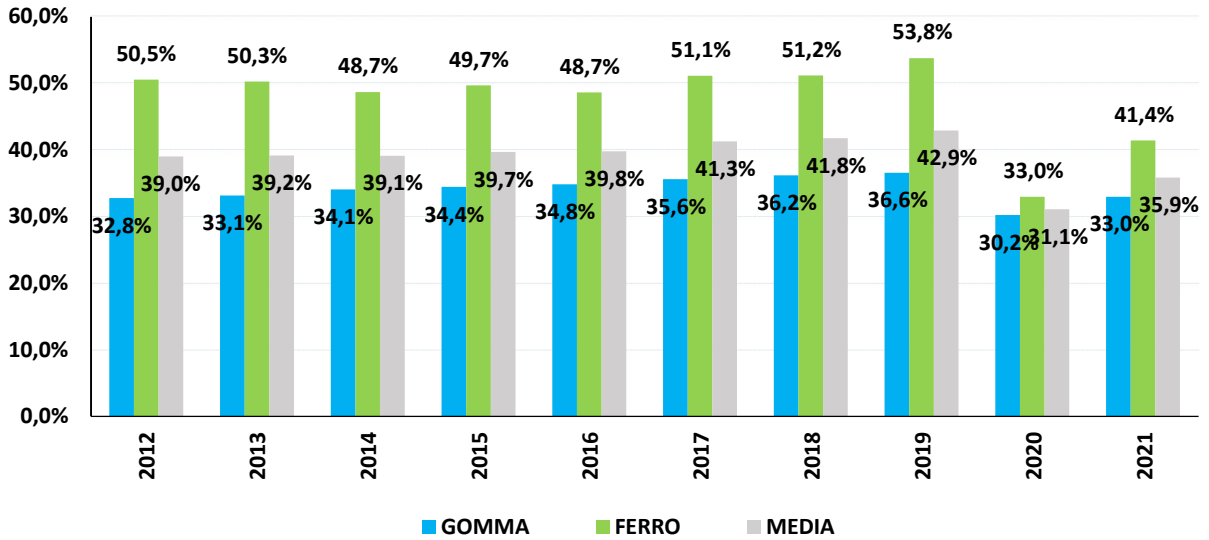
<sup>9</sup> DPCM 11 marzo 2013, "Definizione dei criteri e delle modalità con cui ripartire il Fondo Nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario".

<sup>10</sup> 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".



Figura 116

Rapporto % ricavi/costi tpi  
(Anni 2012-2021)



Il rapporto **ricavi da traffico/costi operativi**, presenta un **dato complessivo settoriale del tpi 2021 in diminuzione rispetto gli anni precedenti attestandosi al 35,9%**, comunque al di sopra della soglia minima del 35%. Tale risultato risente del calo della domanda dovuto alla crisi pandemica a cui non è seguito un corrispondente calo dei costi. Sul fronte dei **passenger trasportati** il dato regionale 2021 evidenzia una ripresa, riscontrando un incremento rispetto all'anno precedente del 8,88%.