

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>7</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

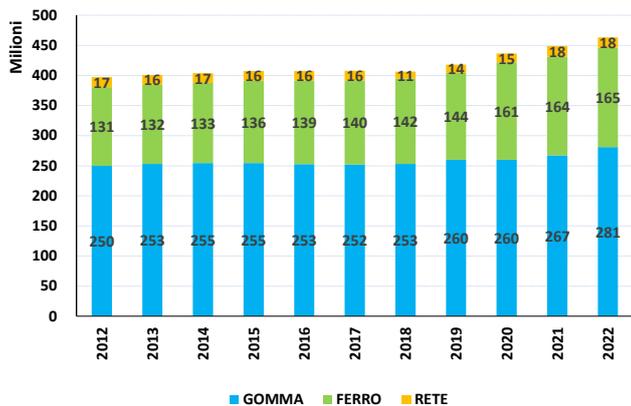
La Regione trasferisce a copertura del fabbisogno 2022 del settore tpl un volume complessivo di risorse pari a **463,5 milioni di euro** a fronte di **un'offerta di servizi di oltre 204 milioni di vetture\*km<sup>8</sup>**. Inoltre, sono state trasferite risorse statali a copertura dei servizi aggiuntivi COVID per un importo di **16 milioni di euro**. La copertura del fabbisogno regionale è stata garantita con le risorse provenienti dal Fondo Trasporti per un importo di circa 375 milioni di euro e da risorse messe a disposizione dalla Regione pari a 88,5 milioni di euro. All'interno dell'importo complessivo trasferito dalla Regione è incluso quanto destinato per l'attuazione delle iniziative di gratuità del trasporto pubblico, 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.

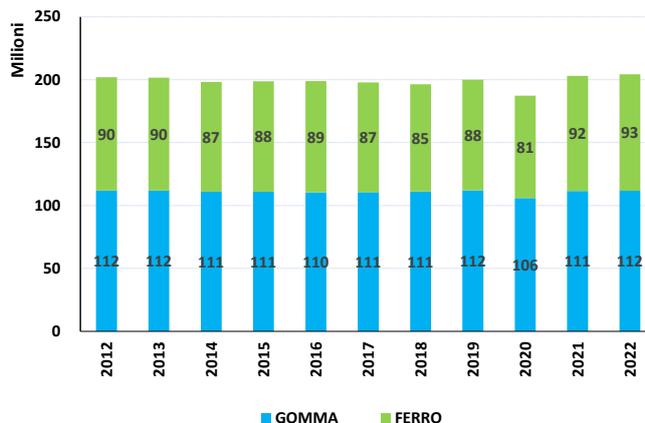
<sup>7</sup> Si rinvia ai rispettivi capitoli di dettaglio per un'analisi più approfondita al riguardo.

<sup>8</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 111**  
Risorse pubbliche trasferite al tpl per segmento modale  
(Anni 2012-2022, milioni di euro)

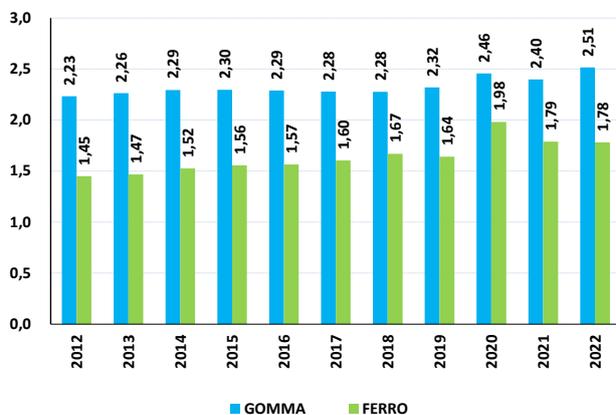


**Figura 112**  
Trasporto autofiloviario e ferroviario in bus\*km equivalenti  
(Anni 2012-2022, milioni)

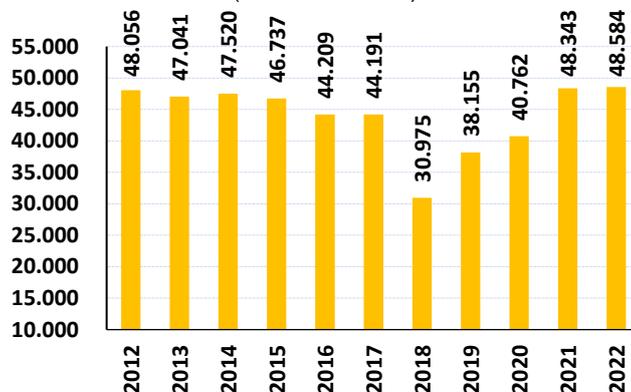


I **contributi medi per km di servizio offerto** sono pari a 2,18 euro nel 2022, a fronte di un risultato medio di periodo pari a 2,02 euro/km. Il valore 2018 del **corrispettivo per la gestione dell'infrastruttura**, come evidenziato nella figura seguente, è il più basso del periodo in quanto è stato possibile ridurre il corrispettivo per il Contratto di Programma per la realizzazione in "autoproduzione" degli interventi di adeguamento degli impianti di segnalamento. Il dato 2022 è in linea con l'anno precedente.

**Figura 113**  
Risorse/bus\*km equivalente gomma Vs ferro  
(Anni 2012-2022)

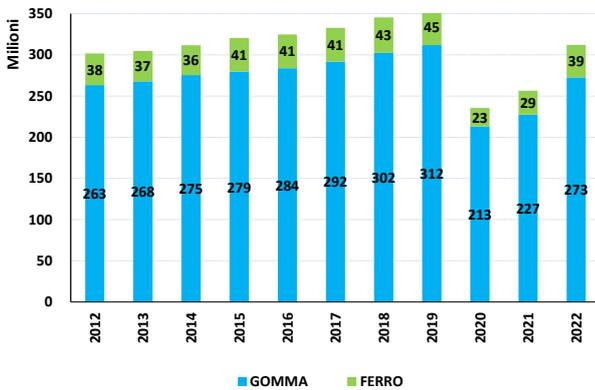


**Figura 114**  
Risorse erogate per km di rete  
(Anni 2012-2022)

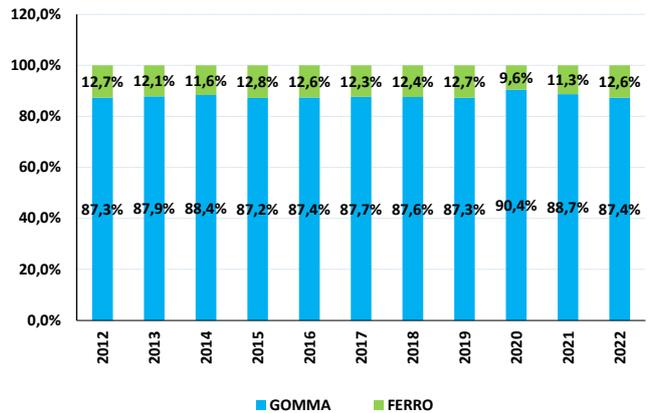


Sul fronte dell'efficacia del tpl si evidenzia **che il dato 2022 registra ancora un miglioramento rispetto l'anno precedente: dai 256 milioni di viaggiatori registrati nel 2021 si passa a 312 milioni di passeggeri del 2022**. L'incremento riguarda sia i passeggeri gomma che ferro.

**Figura 115**  
**Passeggeri trasportati gomma+ferro**  
 (Anni 2012-2022, milioni di viaggiatori)



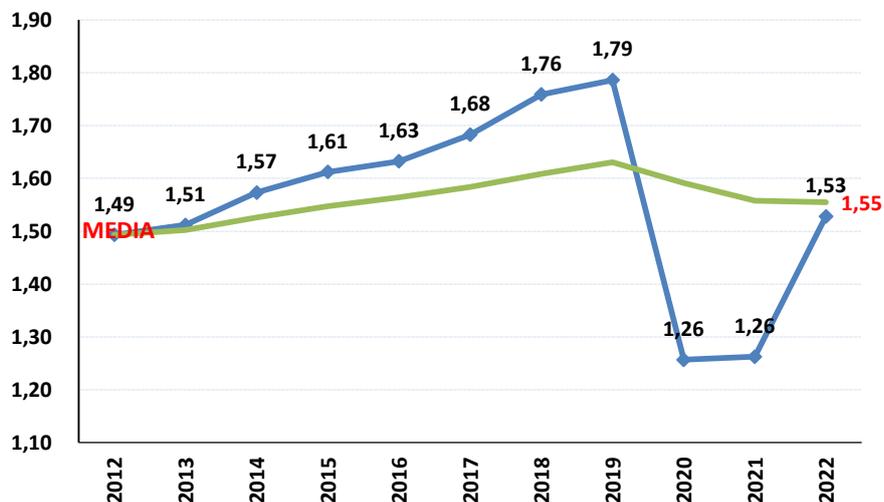
**Figura 116**  
**Composizione % passeggeri trasportati gomma+ferro**  
 (Anni 2012-2022)



(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 **1,55**.

**Figura 117**  
**Coefficiente passeggeri trasportati a bus\*km equivalente**  
 (Anni 2012-2022)



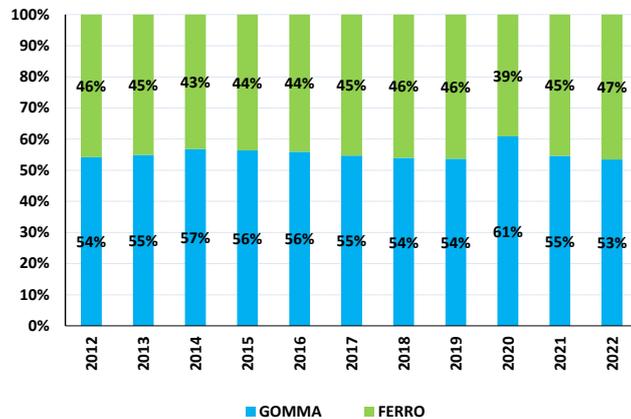
## 6.1.2 Ricavi da traffico

I ricavi da traffico<sup>9</sup> 2022 superano i **278 milioni di euro**, registrando un incremento per il ferro del 47,83% e del 41,18% per la gomma rispetto l'anno precedente.

**Figura 118**  
Ricavi del traffico per segmento modale  
(Anni 2012-2022, milioni di euro)

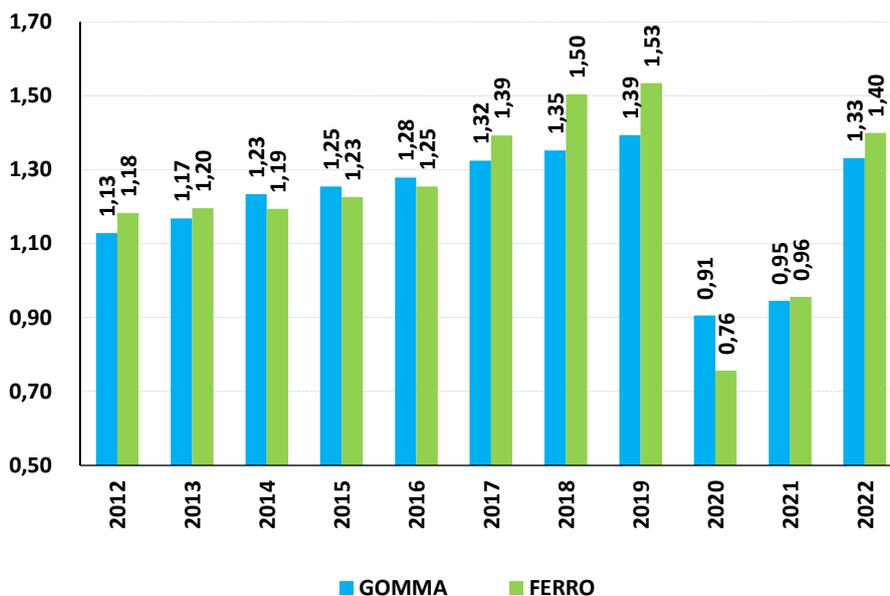


**Figura 119**  
Composizione % ricavi del traffico per segmento modale  
(Anni 2012-2022)



I proventi del traffico a km registrano un **incremento del 43,36%** nell'ultimo anno di cui il 40,83% per la gomma ed il 46,39% per il ferro.

**Figura 120**  
Proventi da traffico unitari per segmento modale  
(Anni 2012-2022, euro/km)

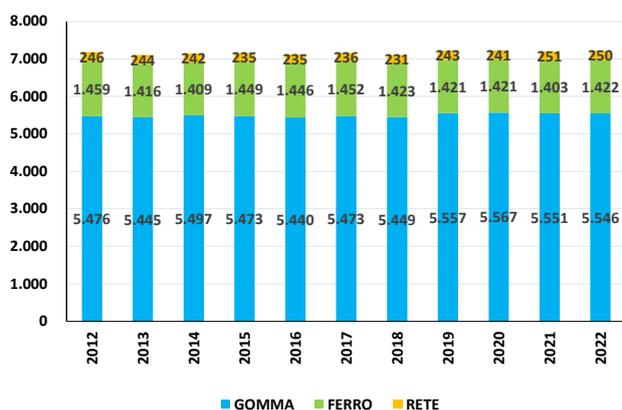


<sup>9</sup> Il valore dei ricavi da traffico è la sommatoria degli introiti da vendita, le integrazioni tariffarie e le sanzioni.

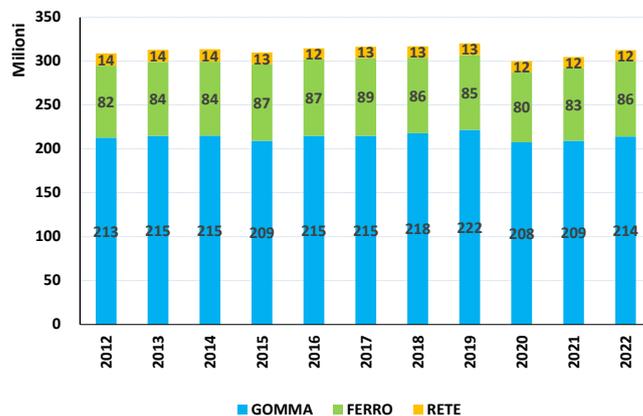
### 6.1.3 Addetti, costo del personale e produttività

Il settore tpl nel 2022 impegna nel complesso **7.218 addetti** e i costi del personale ammontano a circa **313 milioni di euro**, registrando un incremento del 2,6% rispetto all'anno precedente. Il **costo medio per addetto** si attesta nel 2022 a circa **43.330,00 euro**.

**Figura 121**  
Totale addetti settore tpl per segmento modale  
(Anni 2012-2022)



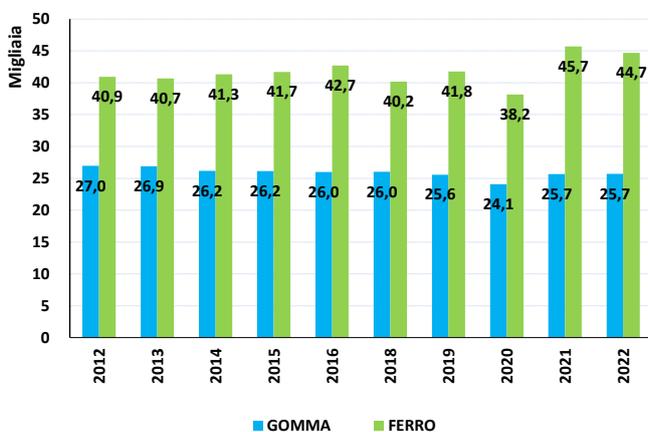
**Figura 122**  
Costo del personale per segmento modale  
(Anni 2012-2022, milioni di euro)



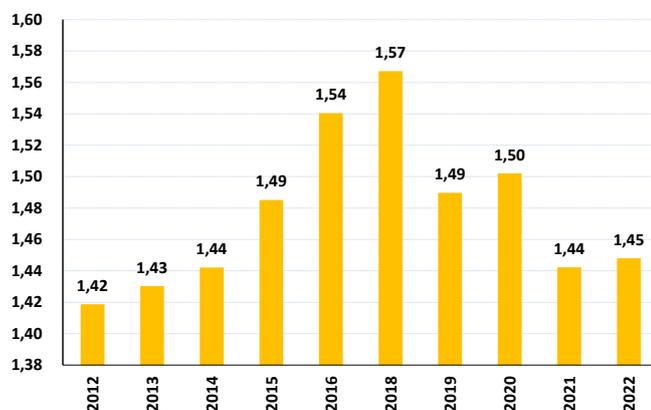
La **produttività del personale di guida** (autisti e macchinisti) presenta un dato medio **2022** di 42.592 km/addetto (in termini di bus\*km equivalenti). La produttività del settore gomma e ferro è sostanzialmente costante.

La **produttività del personale d'infrastruttura** del 2022 è sostanzialmente costante con il valore dell'anno precedente.

**Figura 123**  
Produttività per addetto – trasporto Gomma Vs Ferro  
(Anni 2012-2022, migliaia bus\*km e treni\*km pro-capite)



**Figura 124**  
Produttività per addetto di rete  
(Anni 2012-2022, 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 l'11 marzo 2013<sup>10</sup>.

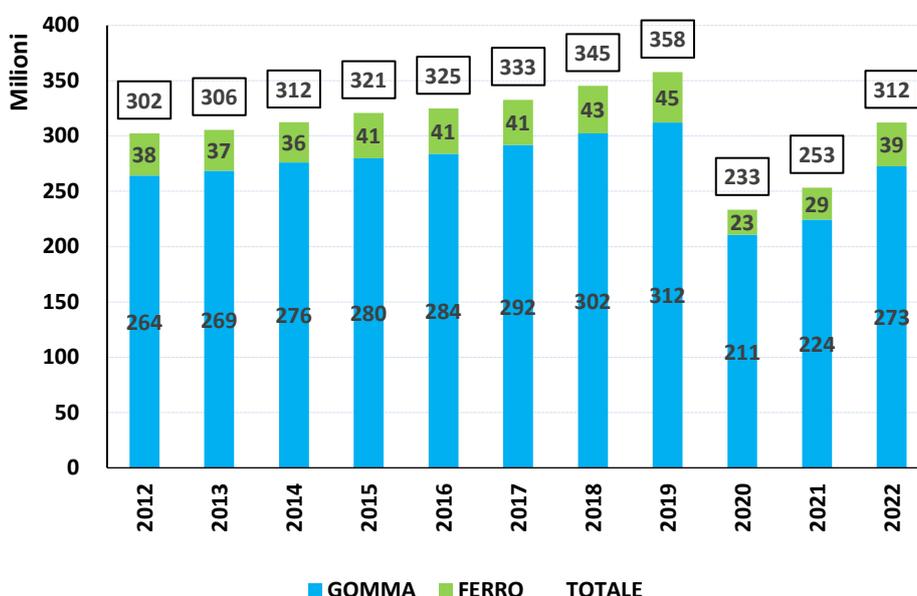
La riforma del Fondo Tpl originariamente prevista a decorrere dal 2018 con i nuovi criteri di ripartizione descritti nell'art. 27, comma 2, del decreto-legge n. 50/2017 è stata rimandata e il decreto-legge n. 34/2020 ha stabilito che fino all'anno 2020 la ripartizione del Fondo nazionale Tpl venga effettuata 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>11</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 epidemiologica.

**Figura 125**  
**Passeggeri trasportati**  
(Anni 2012-2022)

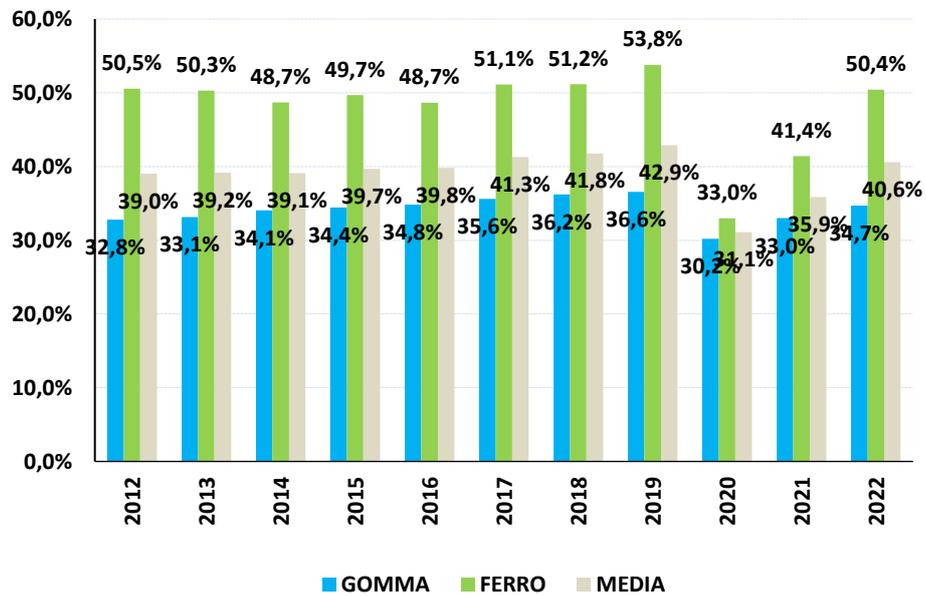


<sup>10</sup> DPCM 11 marzo 2013, "Definizione dei criteri e delle modalità con cui ripartire il Fondo Nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario".

<sup>11</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 126

Rapporto % ricavi/costi tpl  
(Anni 2012-2022)



Il rapporto ricavi da traffico/costi operativi, presenta un **dato complessivo settoriale del tpl 2022 in crescita rispetto all'ultimo biennio evidenziando un riavvicinamento ai valori pre-pandemici, attestandosi al 40,6%**, comunque al di sopra della soglia minima del 35%. Sul fronte dei **passenger trasportati** il dato regionale 2022 evidenzia una ripresa, riscontrando un incremento rispetto all'anno precedente del 23,18%.