

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 emerge dallo specifico contributo dei diversi **segmenti modali** che in esso si integrano 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 la "Gomma", quindi contrassegnato nel seguito con la lettera "G" e il colore azzurro;
- § **infrastrutture**: corrispondenti alla rete ferroviaria regionale, contrassegnata nel seguito con la lettera iniziale "R" e il colore salmone.

L'integrazione e il concorso, in uno sforzo sinergico, dei singoli segmenti è teso a soddisfare al meglio, in una logica sistemica, sia le **esigenze di mobilità** della popolazione sia i diversi **obiettivi regionali** di sostenibilità ambientale, energetica, della sicurezza ed economica<sup>52</sup>.

I **dati 2013** hanno carattere indicativo, essendo di **natura preconsuntiva** o, più spesso, essendo stati 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.

Le analisi, allo scopo di fornire indicazioni utili per il buon governo del settore e la definizione di adeguate misure programmatiche e regolatorie del periodo a venire (vedi Accordi di programma, liberalizzazione, riassetto societari e processi riorganizzativi industriali, ecc.), sono focalizzate sull'**ultimo triennio** (anni 2011-2013), ove del caso confrontati con il **2009**, preso come anno base di riferimento del periodo.

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

La Regione, con il concorso degli Enti locali e delle loro Agenzie per la mobilità e il trasporto, trasferisce al settore del TPL (in conto esercizio) un volume complessivo di **risorse pari a 412 milioni di euro nel 2013**, includendo 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). Tale ammontare di risorse è in grado di sostenere **un'offerta di servizi<sup>53</sup> pari a 201 milioni di km**.

I **contributi d'esercizio per il solo trasporto** assommano, come media dell'ultimo triennio, a 392 milioni di euro, con una **flessione dello 0,8%** rispetto al dato 2009, in presenza di un **andamento dei servizi che resta positivo**, con una crescita di periodo dell'1,6%.

Tali dinamiche sono legate, da un lato, agli effetti dei **tagli statali** sui trasferimenti e, dall'altro, in misura compensativa, allo **sforzo compiuto dalla Regione e dagli altri attori del settore**, in termini di bilancio e di soluzioni organizzative, per la salvaguardia del livello e della qualità dell'offerta di servizio.

<sup>52</sup> Si rinvia ai rispettivi capitoli di dettaglio per un'analisi più approfondita al riguardo.

<sup>53</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 nel 2009 in 4,62, è assunto come costante nell'intero periodo.

Figura 163

Risorse pubbliche trasferite al TPL per segmento modale  
(Anni 2001-2013, milioni di euro)

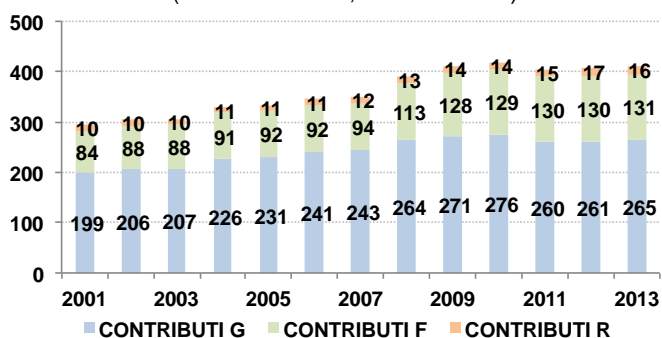
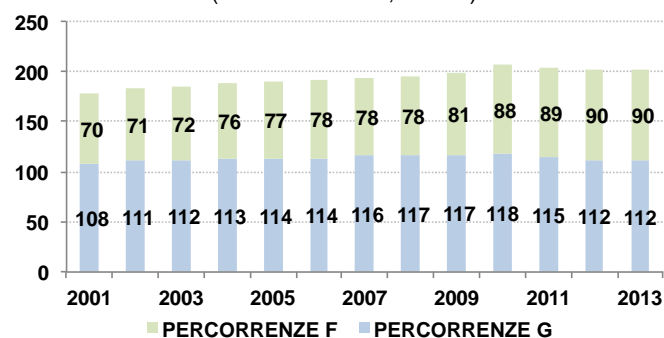


Figura 164

Trasporto autofiloviario e ferroviario in bus\*km equivalenti  
(Anni 2001-2013, milioni)



I **contributi medi per km di servizio** offerto sono pari a 1,96 euro nel 2013, con una flessione del 2,4% rispetto al 2009 (2,01 euro/km) e un incremento del 2,6% rispetto al 2011 (1,91 euro/km). Il **corrispettivo per la gestione dell'infrastruttura**, pari a circa 47.000 euro per km di rete nel 2013, segna una dinamica accelerata, con un incremento del 20,6% dal 2009 e del 6,9% dal 2011.

Figura 165

Risorse/bus\*km equivalente gomma Vs ferro  
(Anni 2001-2013)

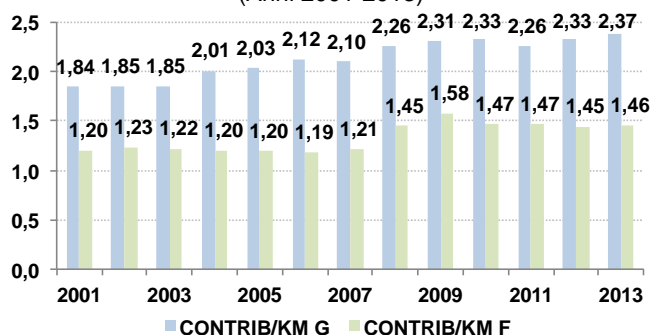
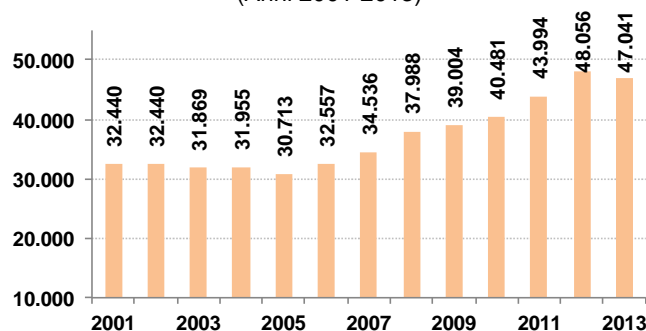


Figura 166

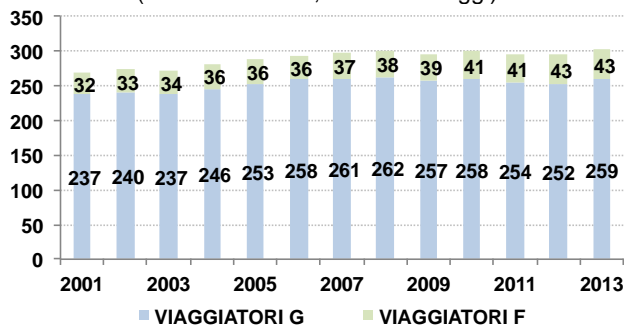
Risorse erogate per km di rete  
(Anni 2001-2013)



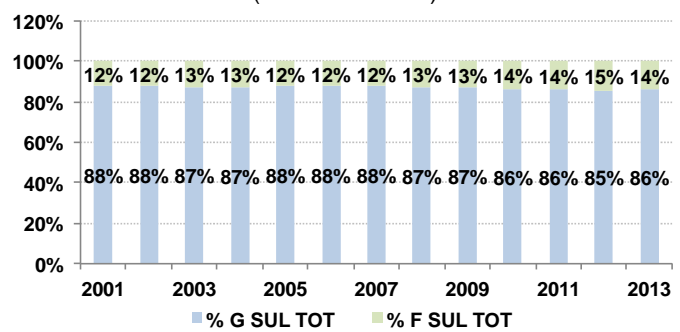
Il TPL regionale è utilizzato da oltre **301 milioni di viaggiatori nel 2013**<sup>54</sup>, a fronte di un dato medio di periodo (2009-2013) di 297 milioni, con un incremento complessivo del 12% (rispetto al dato 2001). **Nell'intervallo 2009-2013**, l'andamento pressoché costante della frequentazione totale del servizio è spiegato dal trend negativo dell'utenza gomma, il cui peso si riduce dall'87% all'85-86%, e dal trend incrementale compensativo dell'utenza ferroviaria.

<sup>54</sup> Il dato dei passeggeri trasportati, più esattamente, in parte deriva da indagini di frequentazione e in parte corrisponde al dato, stimato, delle tratte viaggiate. Non essendo disponibili dati sufficientemente omogenei e significativi, l'indicatore dei passeggeri\*km 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.

**Figura 167**  
**Passeggeri trasportati gomma+ferro**  
 (Anni 2001-2013, milioni di viaggi)



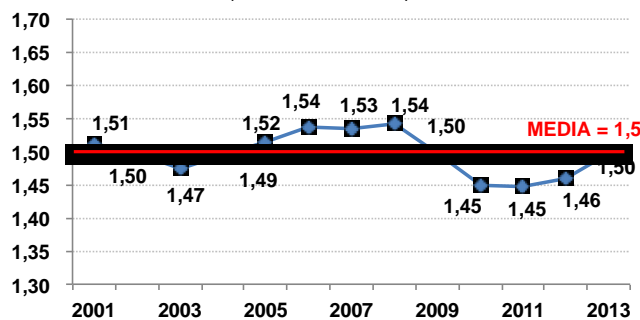
**Figura 168**  
**Composizione % passeggeri trasportati gomma+ferro**  
 (Anni 2001-2013)



(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 1,50 nel periodo complessivo e a 1,47 nell'ultimo triennio. Il **dato 2013, pari anch'esso a 1,5**, coincide con la media e col risultato registrato nel 2009.

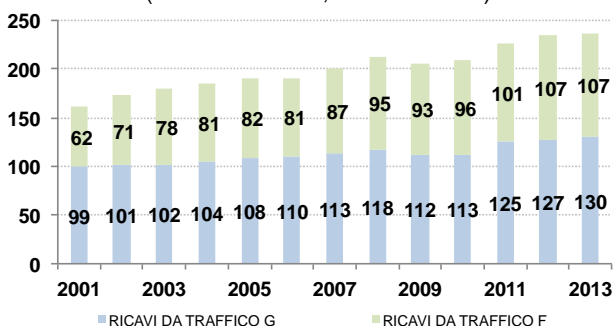
**Figura 169**  
**Coefficiente passeggeri trasportati a bus\*km equivalente**  
 (Anni 2001-2013)



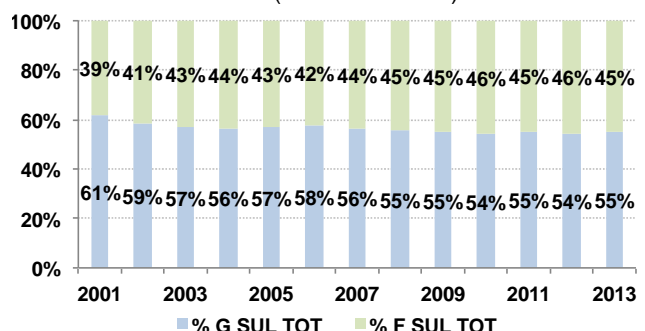
### 6.1.2 Ricavi da traffico

I **ricavi da traffico 2013** approssimano quota **237 milioni di euro**, con un contributo della gomma in calo di 3 punti percentuali ogni 5 anni. Il dato, anche in virtù delle manovre tariffarie intervenute nel periodo, in vista del completamento del sistema regionale "Mi Nuovo", registra un **incremento complessivo del 15% dal 2009** e dell'1,1% nell'ultimo anno, dove si registra una ripresa.

**Figura 170**  
**Ricavi del traffico per segmento modale**  
 (Anni 2001-2013, milioni di euro)

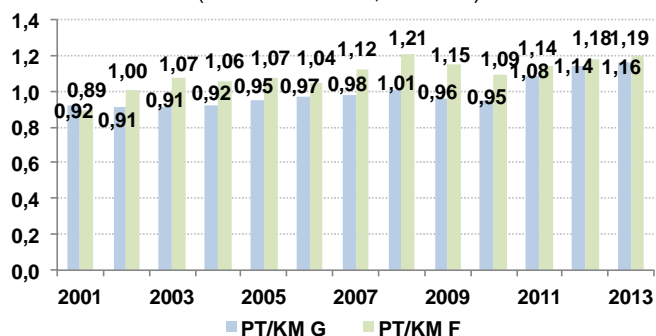


**Figura 171**  
**Composizione % ricavi del traffico per segmento modale**  
 (Anni 2001-2013)

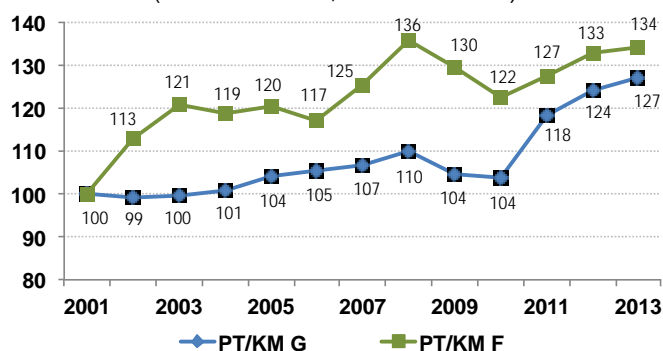


I **proventi del traffico a km**, dopo la flessione registrata nel periodo 2009-2010, invertono la tendenza e riprendono a crescere, con un **incremento dell'1,5% nell'ultimo anno** e dell'8% rispetto al dato 2008 (pre-crisi), portandosi sulla soglia di 1,18 euro/km nel 2013 (media G e F).

**Figura 172**  
Proventi da traffico unitari per segmento modale  
(Anni 2001-2013, euro/km)



**Figura 173**  
Livello proventi da traffico per segmento modale  
(Anni 2001-2013, base 2001=100)

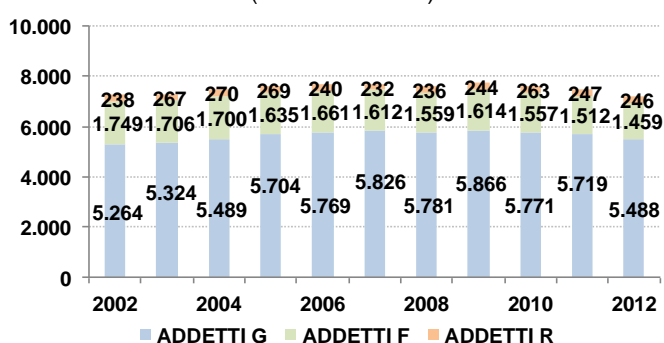


### 6.1.3 Addetti, costo del personale e produttività

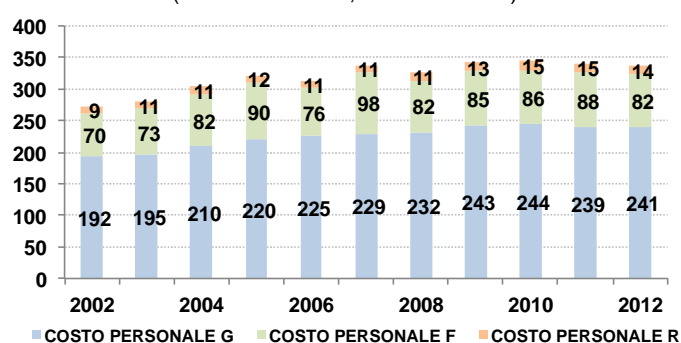
Il settore TPL nel 2012 impegna nel complesso poco meno di **7.200 addetti**, con un andamento in diminuzione nell'ultimo triennio (-6,9% rispetto al 2009 e -3,8% rispetto al 2011), in esito alla riorganizzazione che ha interessato il settore e a un uso sempre più diffuso delle politiche di esternalizzazione di segmenti del processo produttivo (in specie, relativamente alla manutenzione).

I costi del personale assorbono **336 milioni di euro nel 2012**, facendo registrare una **diminuzione dell'1,6% rispetto al 2009** e un'incidenza sul costo operativo totale in costante calo (51% nel 2012), a riprova delle menzionate politiche di esternalizzazione dei processi che convertono i costi del personale in costi per servizi.

**Figura 174**  
Totale addetti settore TPL per segmento modale  
(Anni 2002-2012)

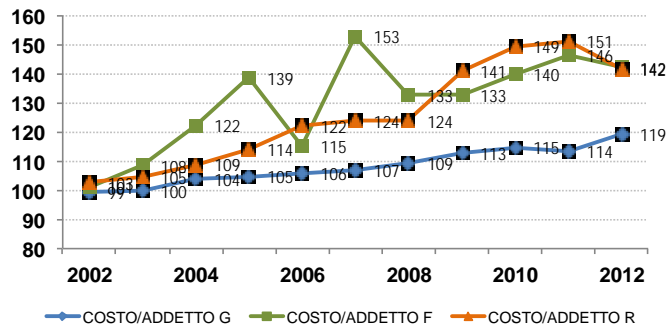


**Figura 175**  
Costo del personale per segmento modale  
(Anni 2002-2012, milioni di euro)



Il **costo medio per addetto**, attestato poco sotto i 47.000 euro nel 2012, presenta una crescita del 5,7% dal 2009 e del 2,5% dal 2011.

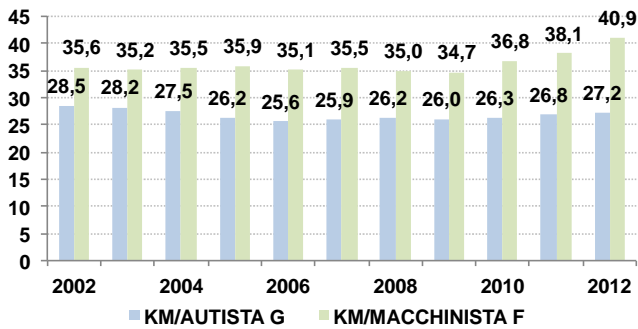
**Figura 176**  
**Livello del costo/addetto per segmento modale**  
 (Anni 2002-2012, base 2001=100)



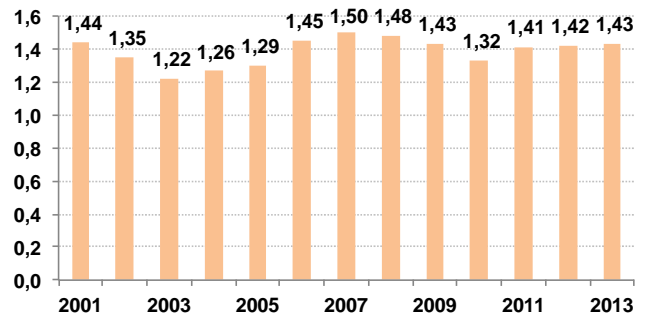
La **produttività del personale di guida** (autisti e macchinisti) presenta un dato medio **2012** pari a 44.000 km/addetto (in termini di bus\*km equivalenti), con un incremento dell'11,3% dal 2009 e del 3,6% dal 2011 e un andamento accelerato nel settore ferroviario, specie nell'ultimo triennio.

La **produttività del personale d'infrastruttura** si colloca come media di periodo (2001-2012) a 1,38 km rete/addetto, con fasi alterne di flessione e crescita/stabilizzazione.

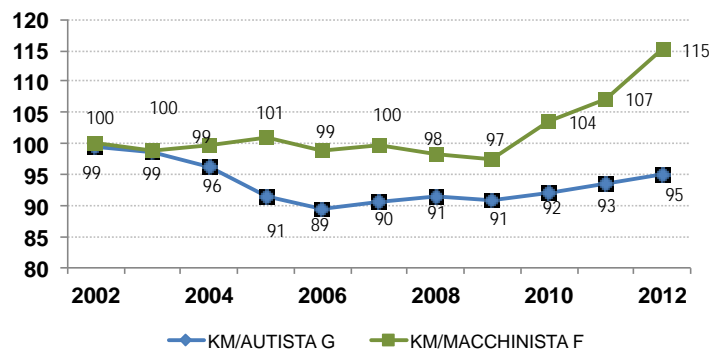
**Figura 177**  
**Produttività per addetto – trasporto Gomma Vs Ferro**  
 (Anni 2002-2012, migliaia bus\*km e treni\*km pro-capite)



**Figura 178**  
**Produttività per addetto di rete**  
 (Anni 2001-2013, km d'infrastruttura pro-capite)

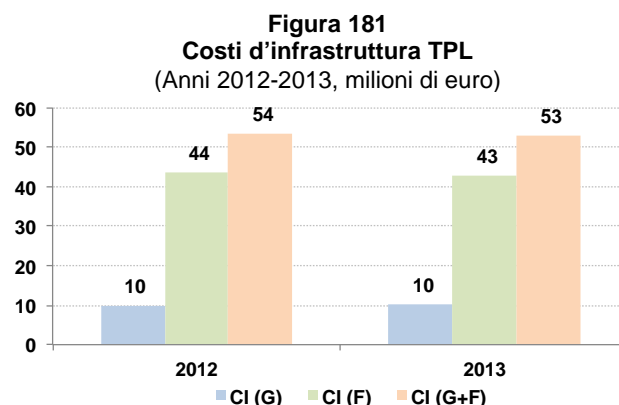
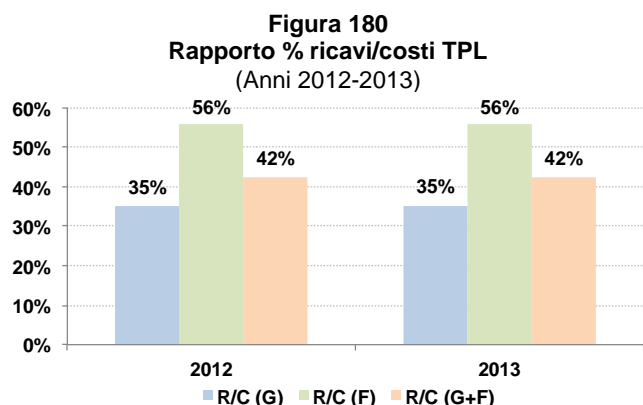


**Figura 179**  
**Livello produttività addetti alla guida per segmento modale**  
 (Anni 2002-2012, base 2001=100)



### 6.1.4 Indici di economicità del trasporto

Il rapporto **ricavi da traffico/costi operativi**, determinato sulla base del **metodo di calcolo** adottato a livello di monitoraggio nazionale<sup>55</sup> e riferito al periodo temporale esaminato in tale ambito (2012-2013), presenta un **dato complessivo settoriale del TPL attestato sul 42%**, ben al di sopra della soglia minima del 35% individuata, con riguardo ai costi operativi veri e propri, dal D.Lgs. 422/97 e smi. La figura a lato, per completezza del quadro di riferimento, riproduce l'andamento del dato dei **costi d'infrastruttura** considerati nel calcolo precedente per il periodo in esame.



Tale risultato positivo, anche in esito al quadro nazionale venutosi ad affermare, descrive lo **sforzo di riprogrammazione, armonizzazione e integrazione dell'offerta** di 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.

### 6.1.5 Il processo di riforma e riorganizzazione del settore

I risultati conseguiti dal **settore del TPL in Emilia-Romagna** sono il frutto di un lungo e articolato **percorso di riforma e riorganizzazione**<sup>56</sup> che, su impulso della Regione e con il concorso di tutti gli attori del sistema, nel quadro di una continua evoluzione normativa e involuzione delle risorse disponibili, **ha interessato i suoi diversi elementi costitutivi**: istituzionali, aziendali, produttivi.

Tale percorso, avviato con la L.R. 30/98 all'indomani del D.Lgs 422/97, di riassetto delle competenze e di decentramento amministrativo, ha visto un'**accelerazione all'inizio del 2009**, con la **L.R. 10/2008**, di riassetto delle strutture di governo e di regolamentazione dei **processi di**

<sup>55</sup> Il DPCM dell'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", all'art. 1, "Valutazione degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione della programmazione e gestione del complesso dei servizi di TPL anche ferroviario", prevede che il soddisfacimento dell'obiettivo del progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi sia verificato attraverso l'incremento, su base annua, rispetto all'anno precedente del "rapporto calcolato su base regionale tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi di servizio al netto della quota relativa all'infrastruttura" (pedaggi e canoni).

<sup>56</sup> Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 2.1.3 "L'evoluzione del quadro normativo in materia di trasporto pubblico locale".



**aggregazione aziendale e societaria** che cominciavano ad affacciarsi sul mercato (tra ATC e ACFT, con l'entrata di HERM nell'azionariato di ATCM).

I successivi anni, **2011 e 2012**, sono segnati dalla costituzione di **nuovi soggetti imprenditoriali di area vasta, START Romagna Spa e SETA Spa**, venutisi a formare mediante l'incorporazione per fusione delle aziende storiche di gestione del servizio nei diversi bacini di appartenenza (Ravenna, Rimini e Forlì e, rispettivamente, Piacenza, Modena e Reggio Emilia). Segue invece un percorso a parte la **Società TEP di Parma**, che mantiene ancora oggi la sua caratterizzazione di **Azienda storica di bacino, analogamente a FER, quale gestore dell'infrastruttura regionale**.

I processi di concentrazione delle Aziende sono concomitanti ad altrettanto profondi **processi di riorganizzazione del servizio** che, in ossequio agli indirizzi settoriali di fonte nazionale, a partire dal 2011 e con intensità crescente e trasversale nel 2013, coinvolgendo tutte le modalità di trasporto, tendono a **rimodulare l'offerta sulle aree a domanda forte e debole**, così da assicurarne una maggiore adeguatezza alle esigenze territoriali di mobilità dei cittadini e un'accresciuta economicità e sostenibilità sul piano gestionale.

Le difficoltà del sistema del TPL a conseguire il pareggio di bilancio, comunque relativamente contenute ove si consideri che nel più difficile degli anni **non raggiungono il 2% del valore totale della produzione** (corrispettivi + ricavi da traffico), che supera la soglia dei 630 milioni euro, hanno trovato nella successione cadenzata delle suddette misure settoriali un percorso virtuoso di progressivo avvicinamento al punto di equilibrio.

Come si può ravvisare nella figura che segue, infatti, lo **sbilancio** del primo biennio (2007-2008), attestato in media sui **5 milioni di euro**, registra una forte spinta positiva nel successivo (2009-2010), portandosi sulla soglia media di **1 milione di euro**, per poi ritornare in sofferenza nel triennio conclusivo (2011-2013), oltre la media dei **4 milioni di euro**, dovendo riassorbire la concomitante congiuntura negativa della riduzione dei servizi e delle risorse contributive, dal un lato, e di una forte crisi economico-sociale, dall'altro.

