

## 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 salmone.

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>48</sup>.

I **dati 2014** hanno carattere indicativo, essendo o di **natura preconsuntiva** 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.

Quanto ai dati relativi alla **gestione dell'infrastruttura regionale**, nell'analisi del loro andamento di periodo non va dimenticato il forte elemento di discontinuità intervenuto all'inizio del 2012, in esito al profondo riassetto societario e organizzativo avviato nel comparto in coincidenza con la scissione dal trasporto.

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, riassetti societari e processi riorganizzativi industriali, ecc.), sono focalizzate sull'**ultimo quadriennio** (anni 2011-2014) e confrontate con il **2009**, normalmente preso come anno base e 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 415 milioni di euro nel 2014**, 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>49</sup> pari a 198 milioni di km**.

Le **sofferenze del settore** si fanno sentire, nonostante gli sforzi finanziari e riprogrammatori della Regione e delle Aziende: i contributi d'esercizio per il solo trasporto assommano, come media

<sup>48</sup> Si rinvia ai rispettivi capitoli di dettaglio per un'analisi più approfondita al riguardo.

<sup>49</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.

dell'ultimo triennio, a 395 milioni di euro, i dati complessivi 2014 relativi a contributi e servizi ritornano sui livelli del 2009, con un lieve riassetto delle quote delle due modalità di trasporto.

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.

Figura 146

Risorse pubbliche trasferite al TPL per segmento modale (Anni 2001-2014, milioni di euro)

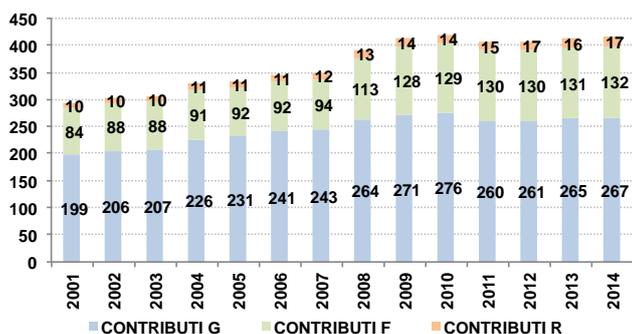
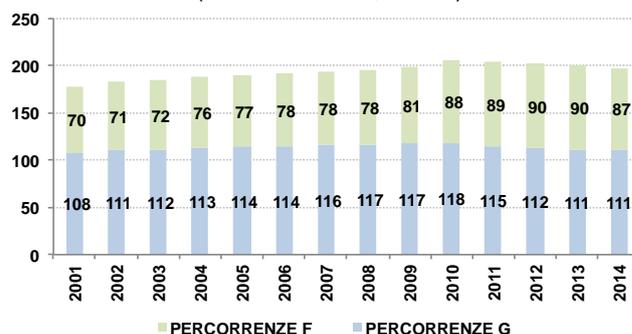


Figura 147

Trasporto autofiloviario e ferroviario in bus\*km equivalenti (Anni 2001-2014, milioni)



I **contributi medi per km di servizio** offerto sono pari a 2,01 euro nel 2014, con un ritorno anche di questo dato al livello del 2009 e un risultato medio di periodo pari a 1,97 euro/km. Il **corrispettivo per la gestione dell'infrastruttura**, pari a circa 47.700 euro per km di rete nel 2014, segna un incremento del 22% rispetto al 2009.

Figura 148

Risorse/bus\*km equivalente gomma Vs ferro (Anni 2001-2014)

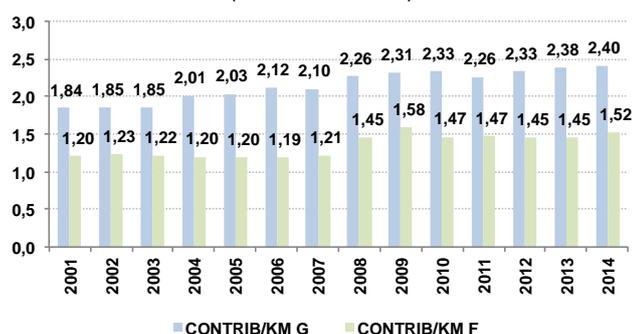
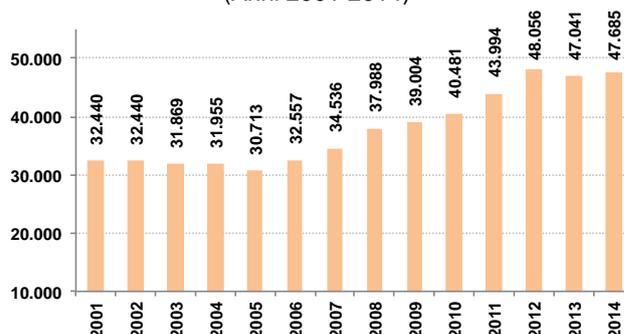


Figura 149

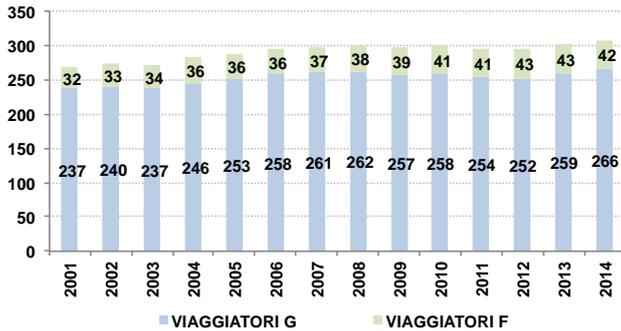
Risorse erogate per km di rete (Anni 2001-2014)



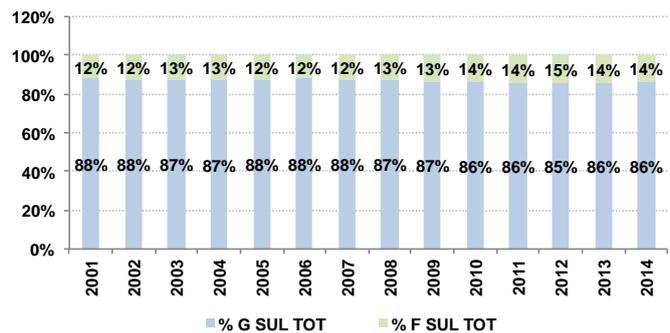
Il TPL regionale, quanto alla sua efficacia, è utilizzato da quasi **308 milioni di viaggiatori nel 2014**<sup>50</sup>, a fronte di un dato medio di periodo (2009-2014) di 300 milioni, con un incremento complessivo del 3,8% rispetto al dato 2009. La frequentazione dell'utenza gomma presenta un peso medio sul totale attestato all'86% in un rapporto di 6:1 con quella ferroviaria.

<sup>50</sup> 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.

**Figura 150**  
**Passeggeri trasportati gomma+ferro**  
 (Anni 2001-2014, milioni di viaggi)



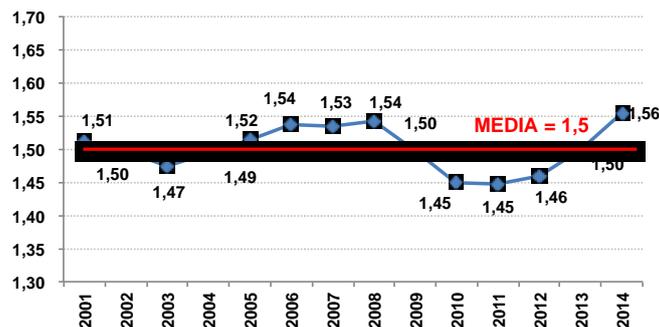
**Figura 151**  
**Composizione % passeggeri trasportati gomma+ferro**  
 (Anni 2001-2014)



(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 **1,49 nell'ultimo quadriennio**, con una punta nel **2014 pari a 1,56**.

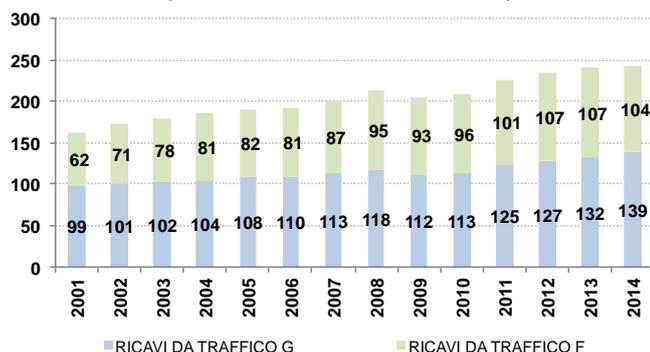
**Figura 152**  
**Coefficiente passeggeri trasportati a bus\*km equivalente**  
 (Anni 2001-2014)



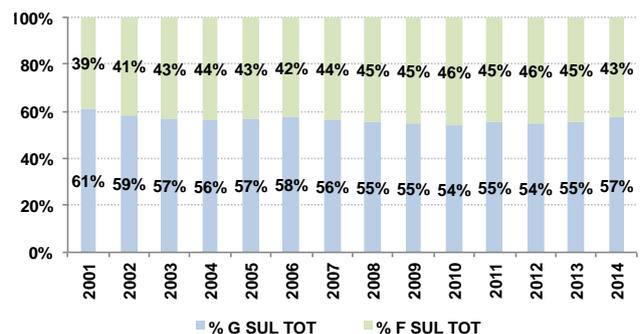
### 6.1.2 Ricavi da traffico

I **ricavi da traffico 2014** approssimano quota **243 milioni di euro**, con un contributo del ferro in calo di 2 punti percentuali rispetto al 2013. Il dato, in costante aumento, anche in virtù delle manovre tariffarie intervenute nel periodo in vista del completamento del sistema regionale "Mi Muovo", registra un **incremento complessivo del 18% dal 2009** e dell'**1,4%** nell'ultimo anno.

**Figura 153**  
**Ricavi del traffico per segmento modale**  
 (Anni 2001-2014, milioni di euro)



**Figura 154**  
**Composizione % ricavi del traffico per segmento modale**  
 (Anni 2001-2014)



I **proventi del traffico a km**, dopo la flessione registrata nel periodo 2009-2010, invertono la tendenza e riprendono a crescere, con un **incremento del 3% nell'ultimo anno** e del 12% rispetto al dato 2008 (pre-crisi), portandosi sulla soglia di 1,23 euro/km nel 2014 (media G e F).

Figura 155

Proventi da traffico unitari per segmento modale  
(Anni 2001-2014, euro/km)

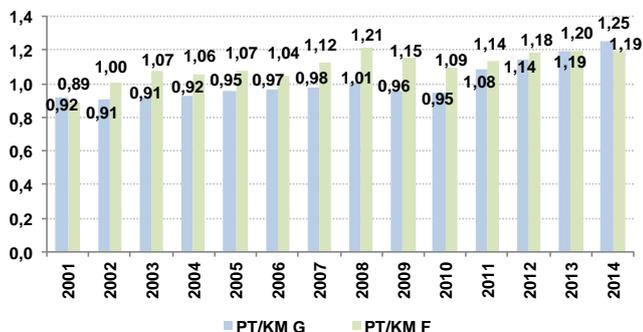
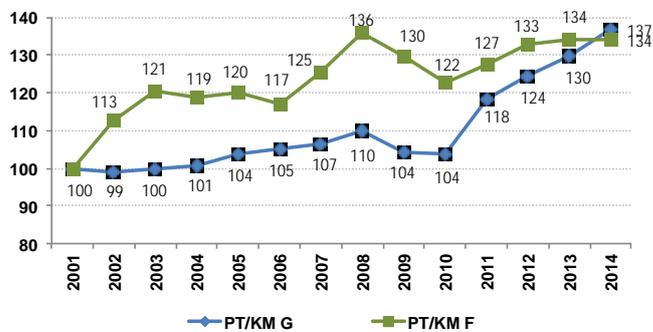


Figura 156

Livello proventi da traffico per segmento modale  
(Anni 2001-2014, base 2001=100)



### 6.1.3 Addetti, costo del personale e produttività

Il settore TPL nel 2013 impegna nel complesso poco meno di 7.200 addetti, con un andamento in diminuzione nell'ultimo quadriennio (-7,2% rispetto al 2009 e -4,1% 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 nello stesso anno assorbono **341 milioni di euro**, riportandosi sul livello 2009 e con un'incidenza sul costo operativo totale in costante calo (55% nel 2009, 51% nel 2013), a riprova delle menzionate politiche di esternalizzazione dei processi che "convertono" i costi del personale in costi per servizi.

Figura 157

Totale addetti settore TPL per segmento modale  
(Anni 2001-2013)

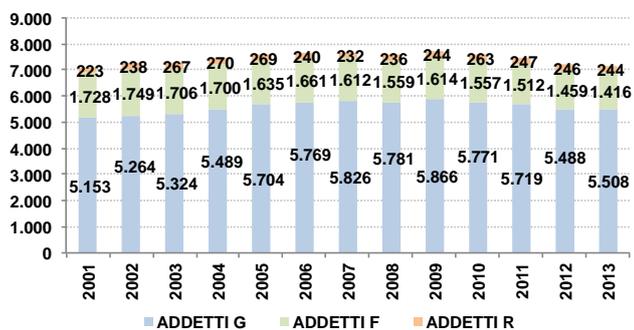
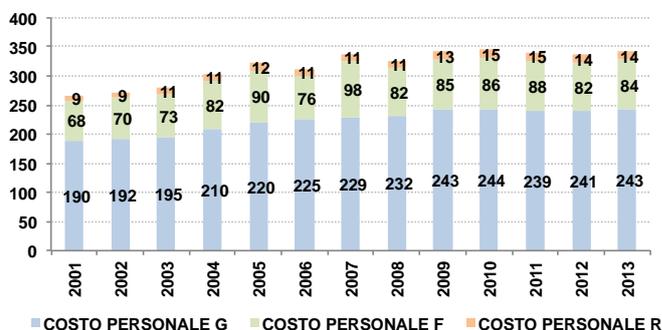


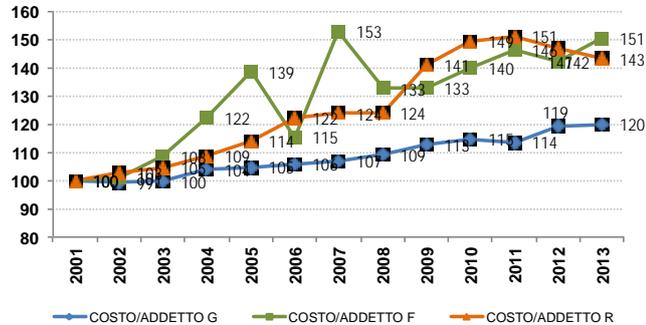
Figura 158

Costo del personale per segmento modale  
(Anni 2001-2013, milioni di euro)



Il **costo medio per addetto**, intorno ai 47.600 euro nel 2013, presenta una crescita del 7,7% dal 2009 e del 4,4% dal 2011.

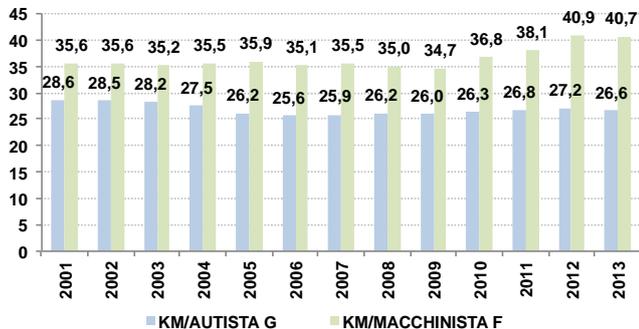
**Figura 159**  
**Livello del costo/addetto per segmento modale**  
 (Anni 2001-2013, base 2001=100)



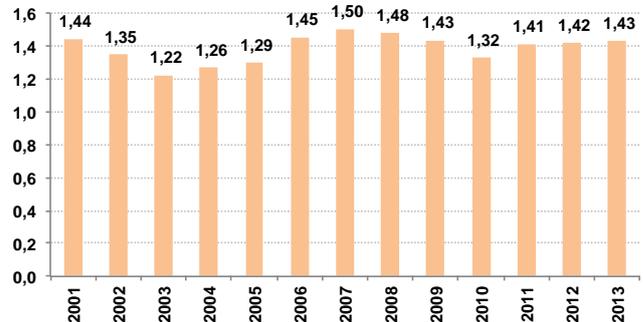
La **produttività del personale di guida** (autisti e macchinisti) presenta un dato medio **2013** pari a 43.000 km/addetto (in termini di bus\*km equivalenti), con un incremento del 9,1% dal 2009 e dell'1,6% dal 2011 e un andamento accelerato nel settore ferroviario, specie nell'ultimo triennio.

La **produttività del personale d'infrastruttura** si colloca come media del periodo 2011-2013 a quota 1,42 km rete/addetto, con una sostanziale stabilizzazione del dato.

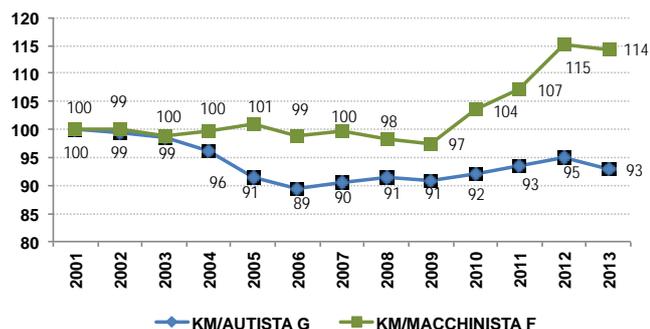
**Figura 160**  
**Produttività per addetto – trasporto Gomma Vs Ferro**  
 (Anni 2001-2013, migliaia bus\*km e treni\*km pro-capite)



**Figura 161**  
**Produttività per addetto di rete**  
 (Anni 2001-2013, km d'infrastruttura pro-capite)

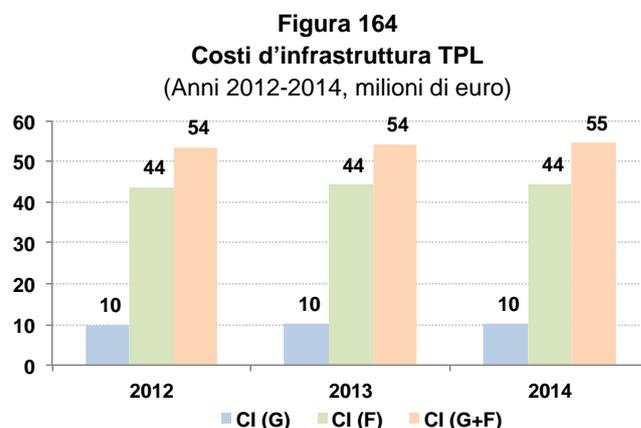
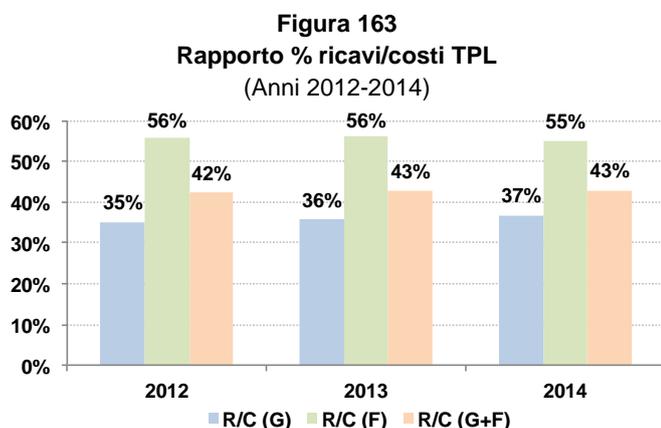


**Figura 162**  
**Livello produttività addetti alla guida per segmento modale**  
 (Anni 2001-2013, base 2001=100)



### 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>51</sup> e riferito al periodo temporale esaminato in tale ambito, 2012-2014, presenta un **dato complessivo settoriale del TPL attestato sul 43%**, 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 informativa, 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 **sforzio 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>52</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>51</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>52</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 (2012) **non raggiungono il 2% del valore totale della produzione** (corrispettivi + ricavi da traffico), che supera la soglia dei 620 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 prima forte spinta positiva nel successivo (2009-2010), portandosi sulla soglia media di **1 milione di euro**. Il risultato d'esercizio, ritornato in sofferenza nel biennio successivo (2011-2012), oltre la media dei **7 milioni di euro**, a causa della concomitante congiuntura negativa della riduzione dei servizi e delle risorse contributive, da un lato, e di una forte crisi economico-sociale, dall'altro, chiude invece il periodo in terreno positivo e per due anni consecutivi (2013-2014), con un risultato di segno più pari in media a quasi **3 milioni di euro**.

