

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>44</sup>.

I **dati 2015** 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.

#### 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 2015**, 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>45</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 dell'ultimo triennio, a 395 milioni di euro, i dati complessivi 2015 relativi a contributi e servizi si assestano 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

<sup>44</sup> Si rinvia ai rispettivi capitoli di dettaglio per un'analisi più approfondita al riguardo.

<sup>45</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.

termini di bilancio e di soluzioni organizzative, per la salvaguardia del livello e della qualità dell'offerta di servizio.

Figura 156

Risorse pubbliche trasferite al TPL per segmento modale  
(Anni 2001-2015, milioni di euro)

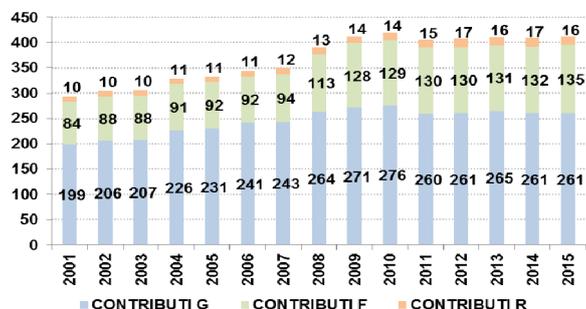
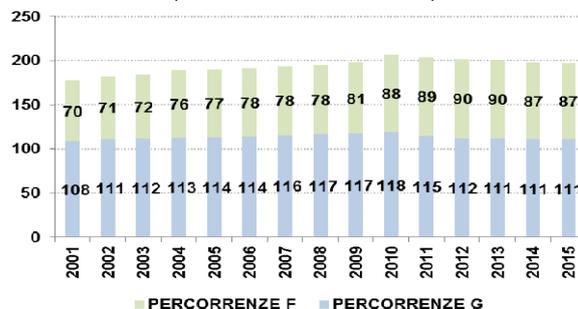


Figura 157

Trasporto autofiloviario e ferroviario in bus\*km equivalenti  
(Anni 2001-2015, milioni)



I **contributi medi per km di servizio** offerto sono pari a 1,99 euro nel 2015, con un assestarsi 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 46.700 euro per km di rete nel 2015, segna un incremento del 20% rispetto al 2009.

Figura 158

Risorse/bus\*km equivalente gomma Vs ferro  
(Anni 2001-2015)

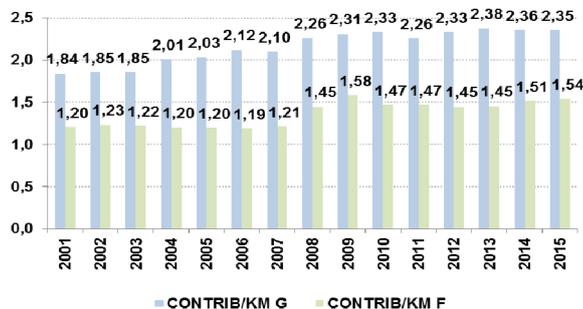
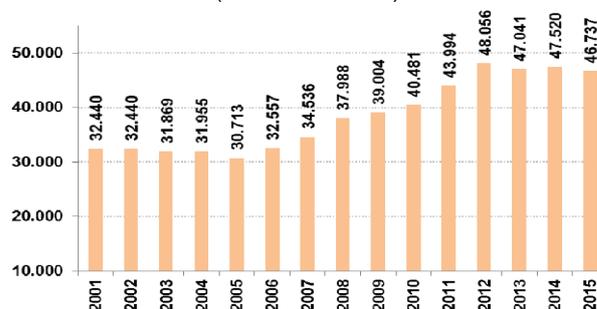


Figura 159

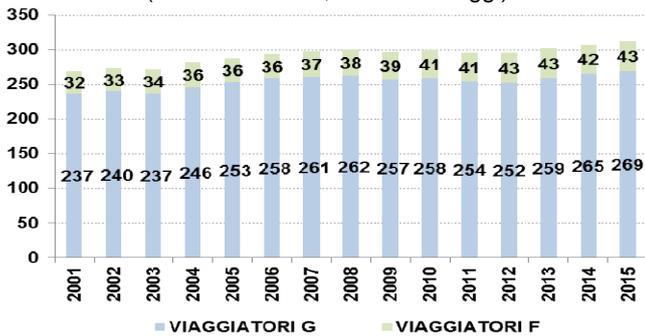
Risorse erogate per km di rete\*km  
(Anni 2001-2015)



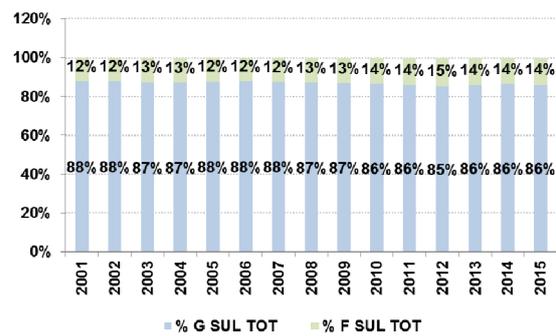
Il TPL regionale, quanto alla sua efficacia, è utilizzato da quasi **312 milioni di viaggiatori nel 2015**<sup>46</sup>, a fronte di un dato medio di periodo (2009-2015) di 301 milioni, con un incremento complessivo del 5,44% rispetto al dato 2009. La frequentazione dell'utenza gomma presenta un peso medio sul totale attestato all'89% in un rapporto di 6:1 con quella ferroviaria.

<sup>46</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 160**  
**Passeggeri trasportati gomma+ferro**  
 (Anni 2001-2015, milioni di viaggi)



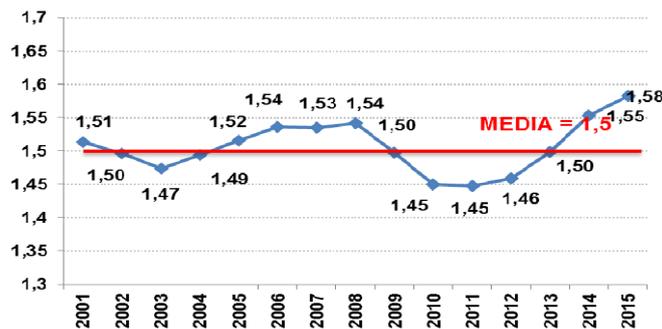
**Figura 161**  
**Composizione % passeggeri trasportati gomma+ferro**  
 (Anni 2001-2015)



(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 **1,5** nel periodo complessivo e a **1,52 nell'ultimo quadriennio**, con una punta nel **2015 pari a 1,58**.

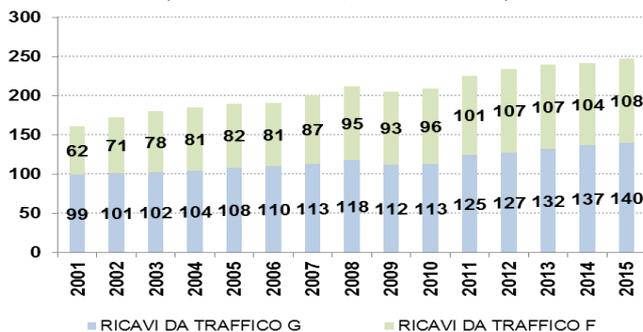
**Figura 162**  
**Coefficiente passeggeri trasportati a bus\*km equivalente**  
 (Anni 2001-2015)



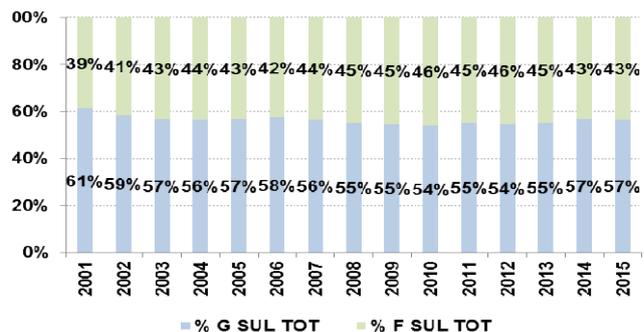
### 6.1.2 Ricavi da traffico

I **ricavi da traffico 2015** approssimano quota **248 milioni di euro**, con un contributo del ferro che si riporta ai livelli del 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 20% dal 2009** e del 2,6% nell'ultimo anno.

**Figura 163**  
**Ricavi del traffico per segmento modale**  
 (Anni 2001-2015, milioni di euro)



**Figura 164**  
**Composizione % ricavi del traffico per segmento modale**  
 (Anni 2001-2015)



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 3,3% nell'ultimo anno** e del 13,1% rispetto al dato 2008 (pre-crisi), portandosi sulla soglia di 1,25 euro/km nel 2015 (media G e F).

Figura 165

Proventi da traffico unitari per segmento modale  
(Anni 2001-2015, euro/km)

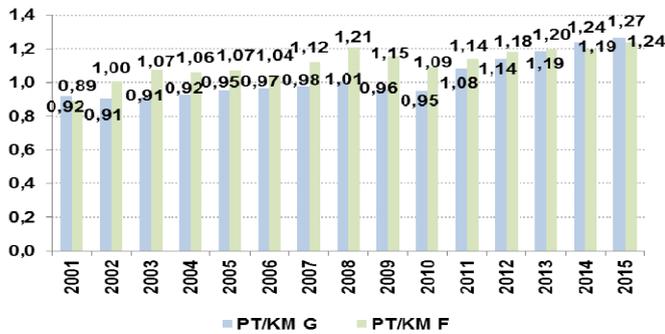
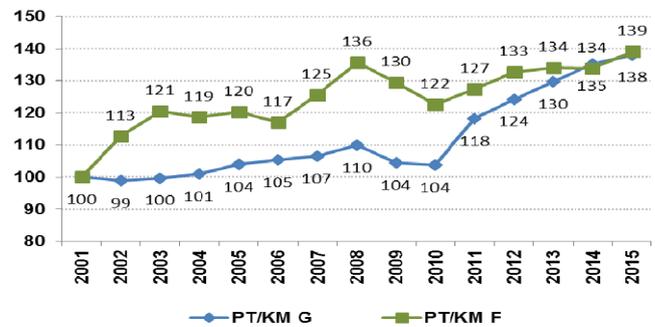


Figura 166

Livello proventi da traffico per segmento modale  
(Anni 2001-2015, base 2001=100)



### 6.1.3 Addetti, costo del personale e produttività

Il settore TPL nel 2014 impegna nel complesso **oltre 7.200 addetti**, con un andamento in diminuzione nell'ultimo quadriennio (-6,5% rispetto al 2009 e -3,4% 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**, attestandosi sul livello **2009** e con un'incidenza sul costo operativo totale in costante calo (55% nel 2009, 51% nel 2014), a riprova delle menzionate politiche di esternalizzazione dei processi che "convertono" i costi del personale in costi per servizi.

Figura 167

Totale addetti settore TPL per segmento modale  
(Anni 2001-2014)

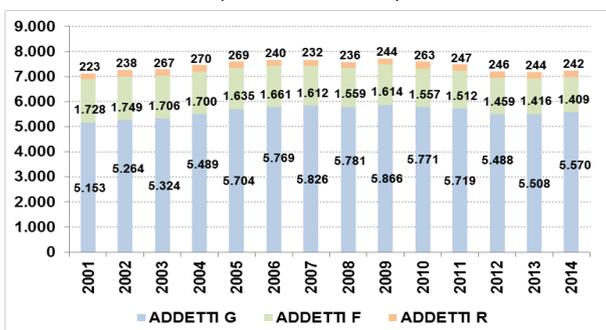


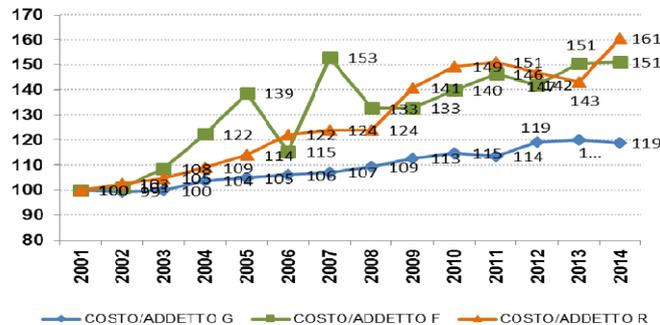
Figura 168

Costo del personale per segmento modale  
(Anni 2001-2014, milioni di euro)



Il **costo medio per addetto**, intorno ai 47.500 euro nel 2014, presenta una crescita del 7,6% dal 2009 e del 4,3% dal 2011.

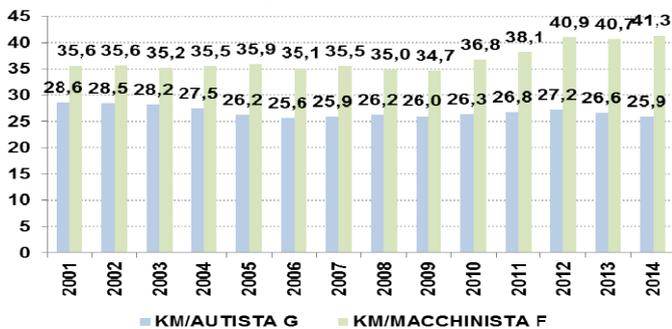
**Figura 169**  
**Livello del costo/addetto per segmento modale**  
 (Anni 2001-2014, base 2001=100)



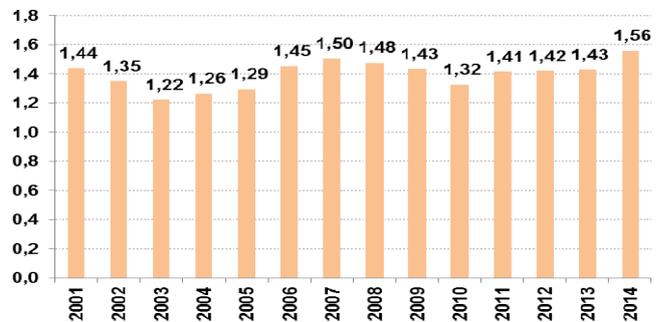
La **produttività del personale di guida** (autisti e macchinisti) presenta un dato medio **2014** pari a 41.800 km/addetto (in termini di bus\*km equivalenti), con un incremento del 6% dal 2009 e dell'1,3% dal 2011 e un andamento accelerato nel settore ferroviario, specie nell'ultimo triennio.

La **produttività del personale d'infrastruttura** si colloca come media del periodo 2012-2014 a quota 1,56 km rete/addetto, con una sostanziale stabilizzazione del dato.

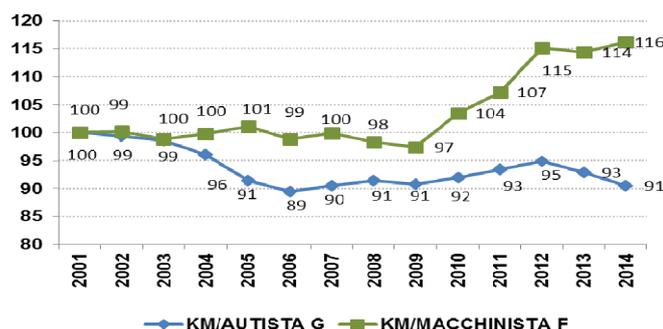
**Figura 170**  
**Produttività per addetto – trasporto Gomma Vs Ferro**  
 (Anni 2001-2014, migliaia bus\*km e treni\*km pro-capite)



**Figura 171**  
**Produttività per addetto di rete**  
 (Anni 2001-2014, km d'infrastruttura pro-capite)



**Figura 172**  
**Livello produttività addetti alla guida per segmento modale**  
 (Anni 2001-2014, base 2001=100)



### 6.1.4 Obiettivi di efficientamento

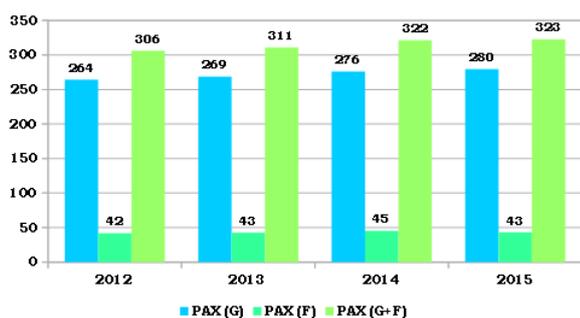
Il settore del Tpl negli ultimi anni è stato interessato da un percorso di efficientamento avviato dall'ex art. 16 bis della legge 135/2012 che ha previsto, per ripartire e trasferire alle regioni le risorse destinate al settore, criteri e modalità incentivanti la razionalizzazione e l'efficientamento dei servizi attraverso l'emanazione di un apposito decreto.

Con il DPCM<sup>47</sup> emanato in data 11 marzo 2013 sono stati stabiliti una serie di obiettivi che le Regioni avrebbero dovuto soddisfare per vedersi trasferita la completa quota di risorse del Fondo del Tpl a loro destinate.

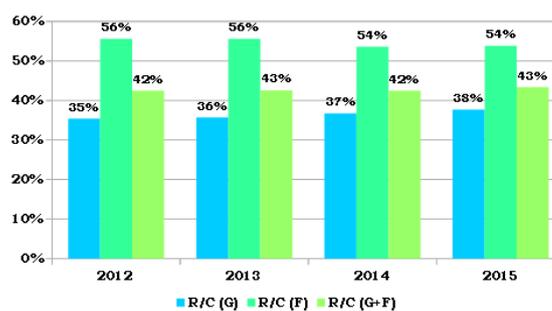
L'Osservatorio nazionale sulle politiche del Tpl, come previsto dal citato decreto, nel corso del 2015 ha proceduto alla raccolta dei dati presso le società affidatarie dei servizi di Tpl relativi agli anni 2012-2013-2014 ed ha verificato, per la nostra Regione, il completo raggiungimento di tutti gli obiettivi previsti.

Nelle seguenti figure vengono evidenziati i risultati a livello regionale e per le due modalità di trasporto. Relativamente all'annualità 2015 viene esposto un dato non definitivo in quanto l'Osservatorio non ha ancora avviato la raccolta dei dati presso le società affidatarie dei servizi.

**Figura 173**  
**Passeggeri trasportati**  
 (Anni 2012-2015)



**Figura 174**  
**Rapporto % ricavi/costi Tpl**  
 (Anni 2012-2015)



Il rapporto **ricavi da traffico/costi operativi**, determinato sulla base del **metodo di calcolo** previsto dal citato DPCM<sup>48</sup> presenta un **dato complessivo settoriale del TPL attestato sul 43%**, ben al di sopra della soglia minima del 35%. Sul fronte dei **passeggeri trasportati** il dato regionale conferma il **costante trend di crescita** oltrepassando l'obiettivo di incremento del 2,5% richiesto dal citato DPCM.

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**

<sup>47</sup>

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"

<sup>48</sup>

Art. 1, "Valutazione degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione della programmazione e gestione del complesso dei servizi di TPL anche ferroviario" (...) il soddisfacimento dell'obiettivo del progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi è 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).

**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<sup>49</sup>

I risultati conseguiti dal **settore del TPL in Emilia-Romagna** sono il frutto di un lungo e articolato **percorso di riforma e riorganizzazione**<sup>50</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 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 **oltre un milione di euro**.

<sup>49</sup> Si riportano i valori 2014, in mancanza del dato aggiornato 2015

<sup>50</sup> Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 2.1.3 "L'evoluzione del quadro normativo in materia di trasporto pubblico locale".

**Figura 175**  
**Risultati d'esercizio settoriali – Agenzie e Aziende di TPL**  
 (Anni 2007-2014, milioni di euro)

