

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 economica³⁷.

I **dati 2016** hanno carattere indicativo, essendo o di **natura pre-consuntiva** 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.

6.1.1 Risorse, servizio offerto e passeggeri trasportati

La Regione trasferisce a copertura del fabbisogno 2016 del settore Tpl un volume complessivo di risorse pari a **oltre 404 milioni di euro** a fronte di **un'offerta di servizi di 200 milioni di vetture*km**. La copertura di tale fabbisogno è stata garantita con le risorse provenienti dal Fondo Trasporti per un importo di circa 363,4 milioni di euro e da risorse messe a disposizione dalla Regione per oltre 40 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 e i trasferimenti statali ex L. 2/09 (misure urgenti anticrisi).

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 pari a circa euro 30 milioni all'anno.

³⁷ Si rinvia ai rispettivi capitoli di dettaglio per un'analisi più approfondita al riguardo.

Figura 155

Risorse pubbliche trasferite al TPL per segmento modale
(Anni 2002-2016, milioni di euro)

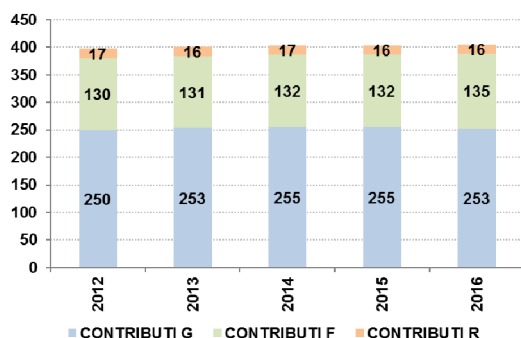
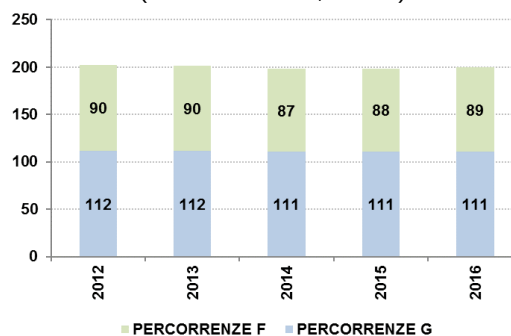


Figura 156

Trasporto autofiloviario e ferroviario in bus*km equivalenti
(Anni 2002-2016, milioni)



I **contributi medi per km di servizio offerto** sono pari a 1,96 euro nel 2016 a fronte di un risultato medio di periodo pari a 1,93 euro/km. Il **corrispettivo per la gestione dell'infrastruttura**, pari a circa 44.200 euro per km di rete nel 2016 registra una diminuzione del 5,4% rispetto l'anno precedente.

Figura 157

Risorse/bus*km equivalente gomma Vs ferro
(Anni 2012-2016)

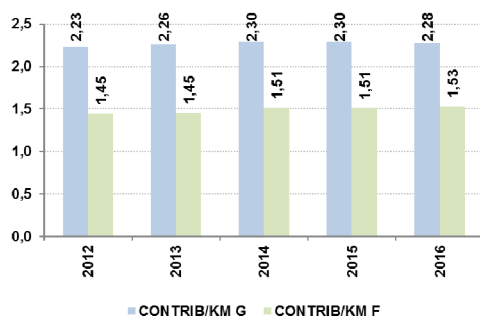
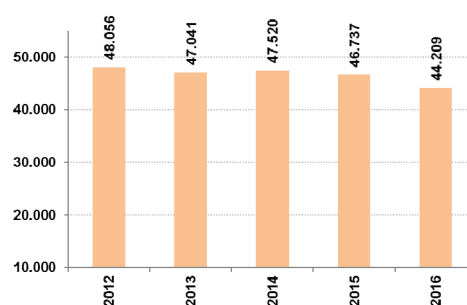


Figura 158

Risorse erogate per km di rete
(Anni 2012-2016)



Il TPL regionale, quanto alla sua efficacia, è utilizzato da quasi **324 milioni di viaggiatori nel 2016**³⁸, con un incremento dell'1% rispetto all'anno precedente e del 7,4% rispetto al 2012. La frequentazione dell'utenza gomma presenta un peso medio sul totale attestato all'87,4% in un rapporto di circa 7:1 con quella ferroviaria.

³⁸ 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 159

Passeggeri trasportati gomma+ferro
(Anni 2012-2016, milioni di viaggi)

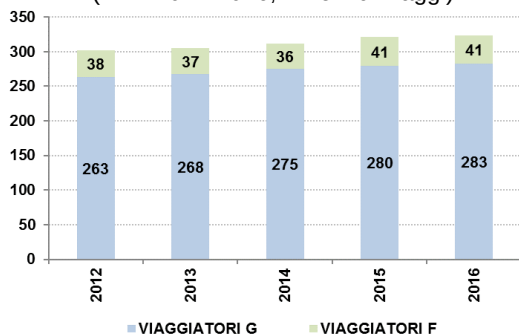
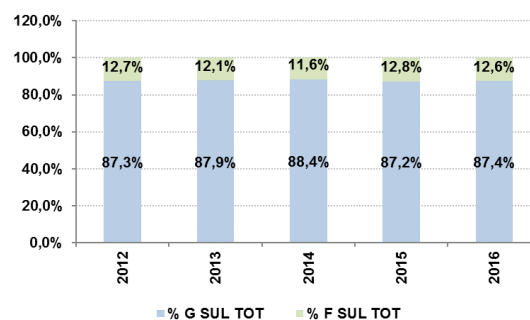


Figura 160

Composizione % passeggeri trasportati gomma+ferro
(Anni 2012-2016)

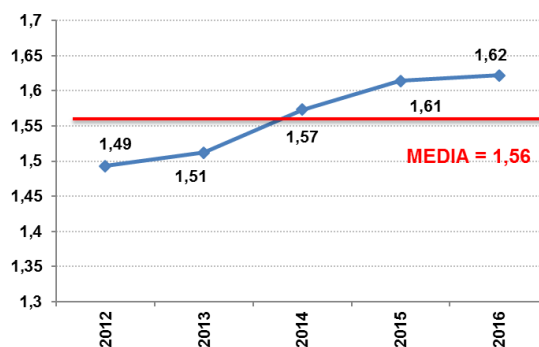


(N.B. Il dato relativo ai passeggeri su ferro non comprende il calcolo dei passeggeri su bus sostitutivi).

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, con una punta nel **2016 pari a 1,62**.

Figura 161

Coefficiente passeggeri trasportati a bus*km equivalente
(Anni 2012-2016)



6.1.2 Ricavi da traffico

I **ricavi da traffico**³⁹ 2016 approssimano quota **254 milioni di euro**: entrambe le modalità di trasporto evidenziano una buona performance rispetto l'anno precedente: 3,3% in più per il ferro e 2,9% in più per la gomma. L'**incremento complessivo** registrato nell'ultimo anno è del 3,1% e del 7,7% rispetto il valore del 2012.

Figura 162

Ricavi del traffico per segmento modale
(Anni 2012-2016, milioni di euro)

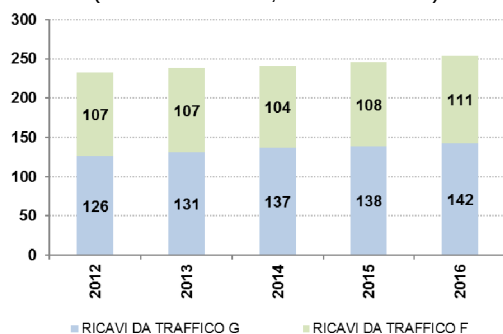
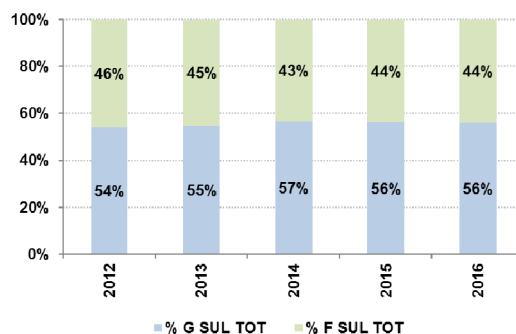


Figura 163

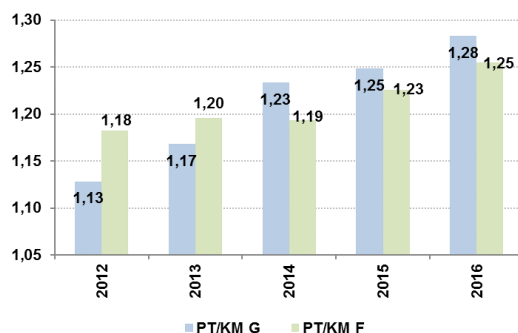
Composizione % ricavi del traffico per segmento modale
(Anni 2012-2016)



³⁹ Il valore dei Ricavi da Traffico è la sommatoria degli introiti da vendita, le integrazioni tariffarie e le sanzioni.

I **proventi del traffico a km** registrano una tendenziale crescita con un **incremento del 2,6% nell'ultimo anno** e del 10,2% rispetto al dato 2012, portandosi sulla soglia di 1,27 euro/km nel 2016 (media G e F).

Figura 164
Proventi da traffico unitari per segmento modale
(Anni 2012-2016, euro/km)



6.1.3 Addetti, costo del personale e produttività

Il settore TPL nel 2015 impegna nel complesso **7.157 addetti**, registrando un lieve calo nel periodo considerato, anche in esito alla riorganizzazione che ha interessato il settore.

Nello stesso anno i costi del personale ammontano a circa **309,8 milioni di euro**, attestandosi ad un livello di poco superiore al **2012** e registrano una diminuzione del 1,21% rispetto all'anno precedente. Il **costo medio per addetto** risulta costante nel periodo considerato, attestandosi nel 2015 a circa 43.300 euro.

Figura 165
Totale addetti settore TPL per segmento modale
(Anni 2012-2015)

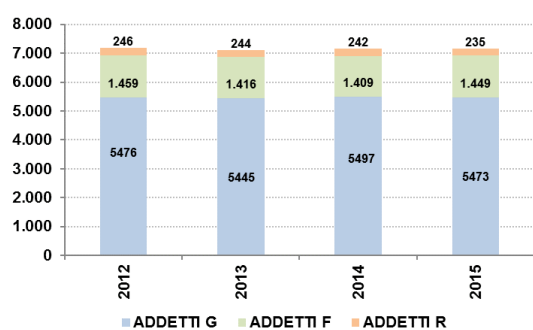
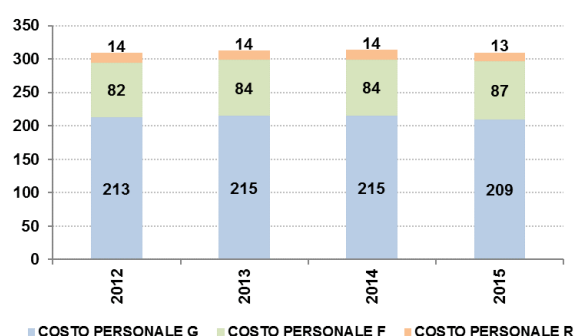


Figura 166
Costo del personale per segmento modale
(Anni 2012-2015, milioni di euro)



La **produttività del personale di guida** (autisti e macchinisti) presenta un dato medio **2015** di circa 42.300 km/addetto (in termini di bus*km equivalenti), con un lieve calo del 3,11% rispetto al dato 2012. Nel settore ferroviario si registra un andamento accelerato nell'ultimo triennio.

La **produttività del personale d'infrastruttura** si colloca come media del periodo 2012-2015 a quota 1,44 km rete/addetto, con una punta nel 2015 pari a 1,49 km rete/addetto.

Figura 167

Produttività per addetto – trasporto Gomma Vs Ferro
(Anni 2012-2015, migliaia bus*km e treni*km pro-capite)

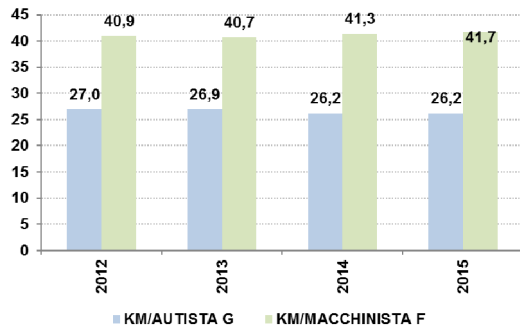
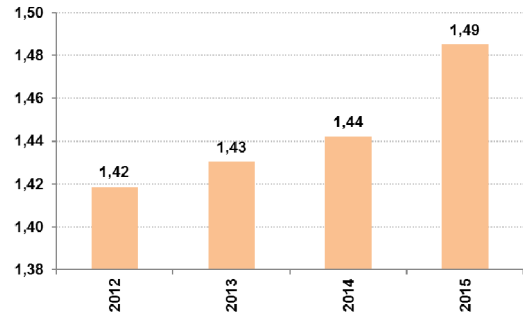


Figura 168

Produttività per addetto di rete
(Anni 2012-2015, 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.

Gli indicatori utilizzati per la verifica del raggiungimento degli obiettivi individuati con il DPCM⁴⁰ 11/3/2013 sono stati oggetto di revisione nel corso del corrente anno su richiesta degli enti territoriali che hanno evidenziato la necessità di mitigarne gli effetti per evitare che alcune Regioni, nonostante il processo di efficientamento attivato subissero penalizzazioni e minori trasferimenti compromettendo così l'efficientamento stesso.

Sulla base degli indicatori e dei parametri di confronto stabiliti dal nuovo DPCM 26 maggio 2017⁴¹ l'Osservatorio nazionale sulle politiche del Tpl, entro l'anno in corso procederà alla **valutazione del raggiungimento degli obiettivi** (2015 vs 2014) che permetteranno alle Regioni adempienti di ottenere la completa assegnazione delle risorse per l'anno 2017.

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 positivi raggiunti a livello regionale distinti per le due modalità di trasporto che saranno valutati per il raggiungimento dei citati obiettivi.

⁴⁰DPCM 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"

⁴¹DPCM 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 169
Passeggeri trasportati
(Anni 2012-2015)

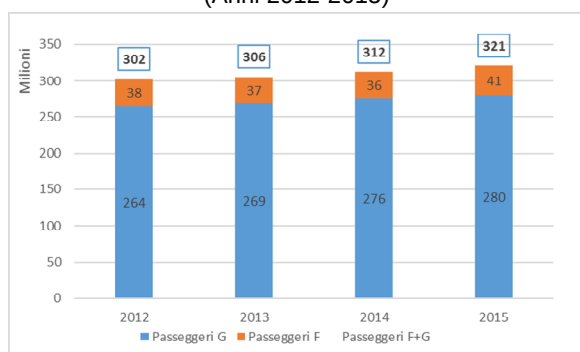
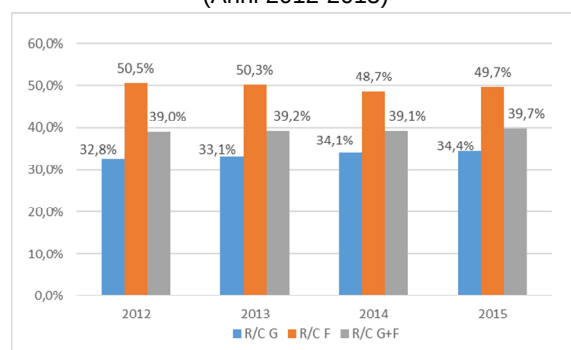


Figura 170
Rapporto % ricavi/costi Tpl
(Anni 2012-2015)



Il rapporto **ricavi da traffico/costi operativi**, calcolato secondo le nuove modalità, presenta un **dato complessivo settoriale del TPL attestato sul 39,7%**, al di sopra della soglia minima del 35%. Sul fronte dei **passeggeri trasportati** il dato regionale conferma il **costante trend di crescita**, riscontrando un incremento del 2015 rispetto all'anno precedente del 2,68% e del 6,06% rispetto al 2012.

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 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**, come evidenziato nei paragrafi precedenti, sono il frutto di un lungo e articolato **percorso di riforma e riorganizzazione** 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 altrettanti 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.

Dopo le evidenti difficoltà del sistema del TPL a conseguire il pareggio di bilancio negli anni fino al 2012, 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, dal 2013 si evidenzia un'inversione di tendenza fino a giungere nel **2016** ad un risultato di esercizio complessivo di tutto il sistema del TPL di oltre 12,5 milioni di euro.