

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 economica⁷.

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 2023 del settore tpl un volume complessivo di risorse pari a circa **492,9 milioni di euro** a fronte di **un'offerta di servizi di oltre 204,1 milioni di vetture*km⁸**. La copertura del fabbisogno regionale è stata garantita con le risorse provenienti dal Fondo Trasporti per un importo di circa 381,3 milioni di euro e da risorse messe a disposizione dalla Regione pari a 111,6 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.

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

⁸ 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 224
Risorse pubbliche trasferite al tpl per segmento modale
(Anni 2012-2023, milioni di euro)

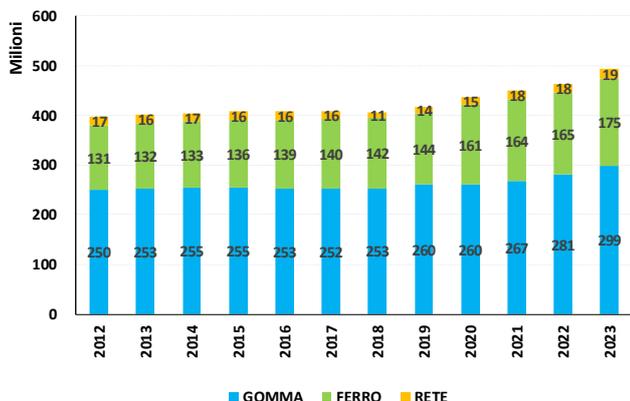


Figura 225
Trasporto autofiloviario e ferroviario in bus*km equivalenti
(Anni 2012-2023, milioni)



I **contributi medi per km di servizio offerto** sono pari a 2,32 euro nel 2023, a fronte di un risultato medio di periodo pari a 2,05 euro/km.

Figura 226
Risorse/bus*km equivalente gomma Vs ferro
(Anni 2012-2023)

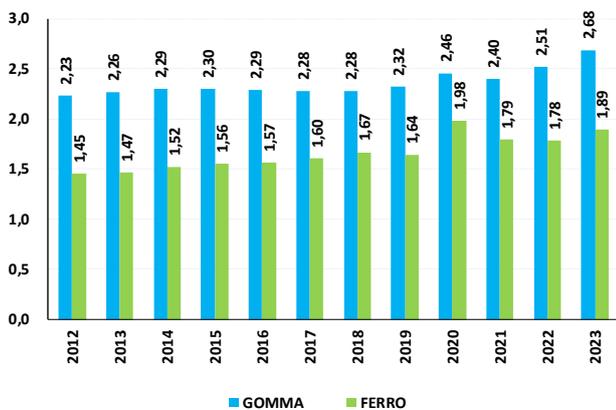
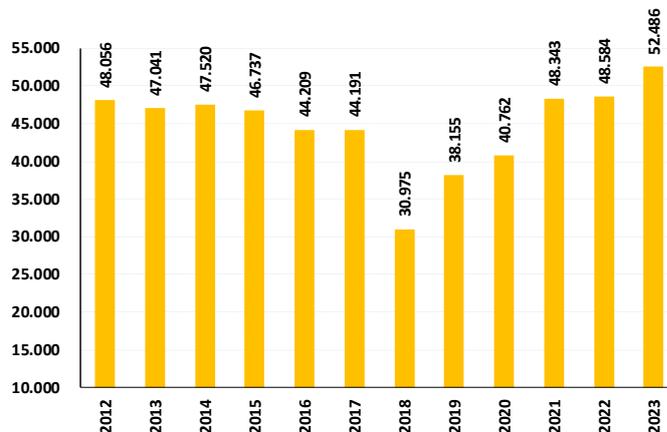


Figura 227
Risorse erogate per km di rete
(Anni 2012-2023)



Sul fronte dell'efficacia del tpl si evidenzia che il dato 2023 registra ancora un miglioramento rispetto l'anno precedente: dai 312 milioni di viaggiatori registrati nel 2022 si passa a circa 362,9 milioni di passeggeri del 2023. L'incremento riguarda sia i passeggeri gomma che ferro.

Figura 228
Passeggeri trasportati gomma+ferro
 (Anni 2012-2023, milioni di viaggiatori)

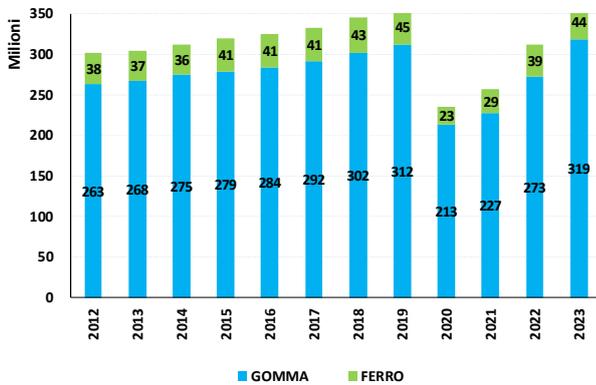
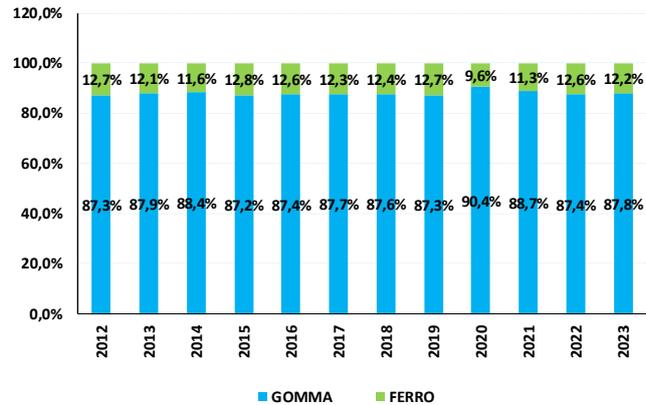


Figura 229
Composizione % passeggeri trasportati gomma+ferro
 (Anni 2012-2023)



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

6.1.2 Ricavi da traffico

I ricavi da traffico⁹ 2023 si attestano a circa 303 milioni di euro, registrando un incremento per il ferro del 14,26% e del 4,16% per la gomma rispetto l'anno precedente. Il settore gomma si sta avvicinando ai livelli pre-Covid mentre il settore ferroviario ha superato il valore 2019 del 9,78%.

Figura 230
Ricavi del traffico per segmento modale
 (Anni 2012-2023, milioni di euro)

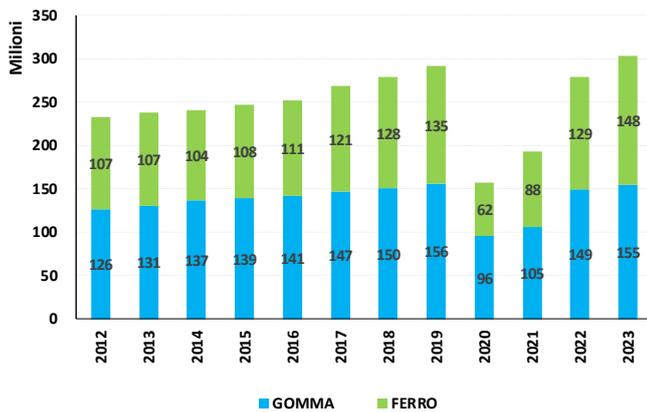
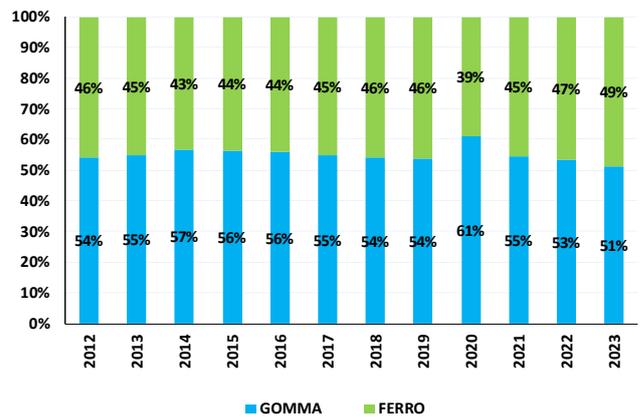


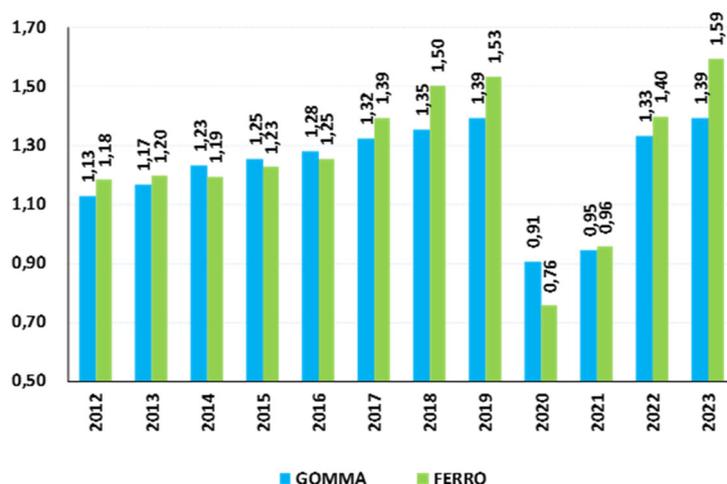
Figura 231
Composizione % ricavi del traffico per segmento modale
 (Anni 2012-2023)



I proventi del traffico a km registrano un incremento del 8,92% nell'ultimo anno di cui il 4,47% per la gomma ed il 13,99% per il ferro.

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

Figura 232
Proventi da traffico unitari per segmento modale
 (Anni 2012-2023, euro/km)



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 233
Totale addetti settore tpl per segmento modale
 (Anni 2012-2022)

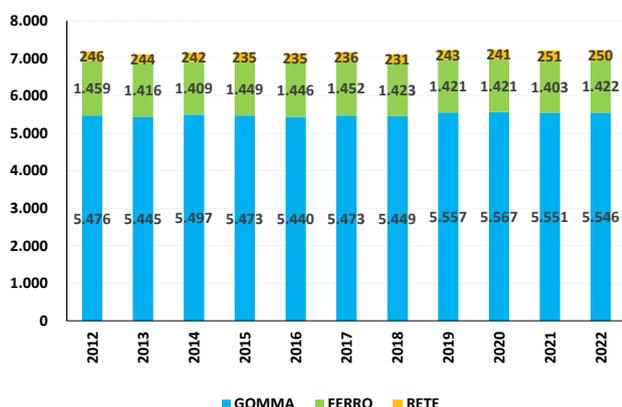
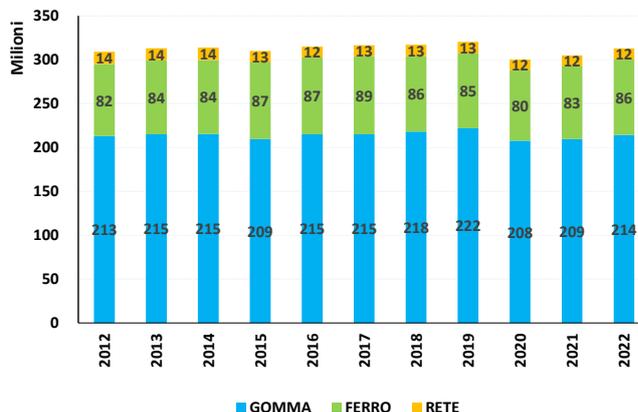


Figura 234
Costo del personale per segmento modale
 (Anni 2012-2022, milioni di euro)



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 235

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

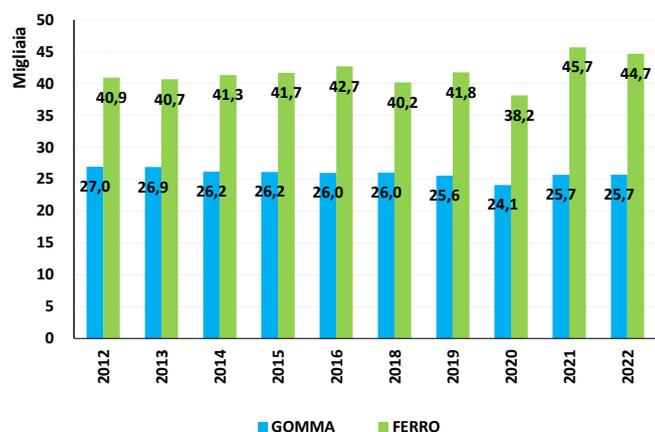
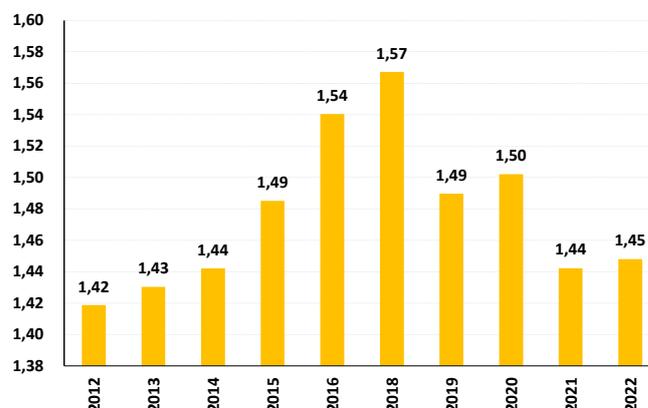


Figura 236

Produttività per addetto di rete
(Anni 2012-2022, km d'infrastruttura pro-capite)

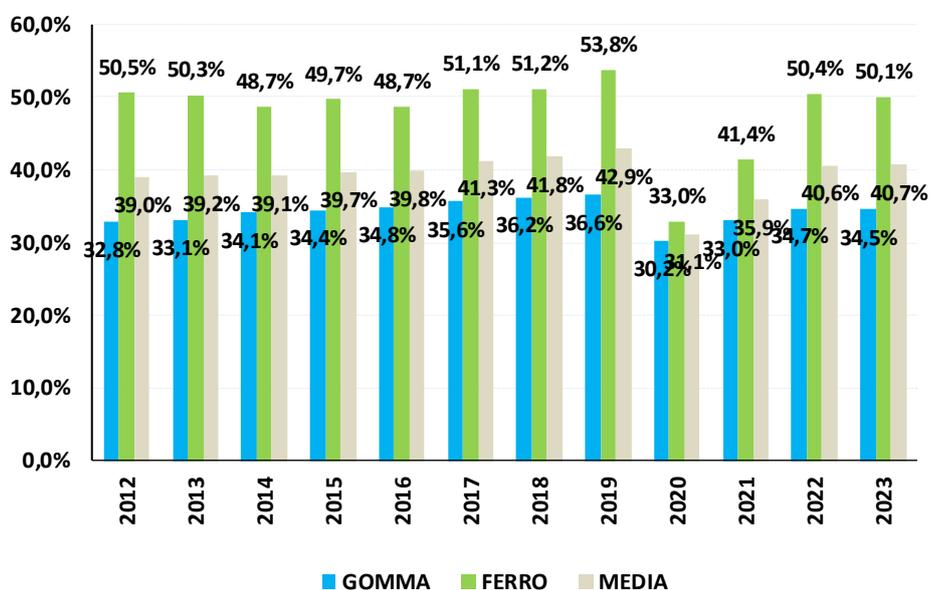


6.1.4 Obiettivi di efficientamento

Sulla base degli indicatori e dei parametri di confronto rilevati dall'Osservatorio nazionale sulle politiche del tpl, nella seguente figura vengono evidenziati i risultati raggiunti a livello regionale distinti per le due modalità di trasporto.

Figura 237

Rapporto % ricavi/costi tpl
(Anni 2012-2023)



Il rapporto ricavi da traffico/costi operativi, presenta un dato complessivo settoriale del tpl 2023 pressoché in linea con l'anno precedente attestandosi al 40,7%, comunque al di sopra della soglia minima del 35%.