

COMUNICAZIONE PERIODICA INTERNA DI FORMAZIONE E INFORMAZIONE DEL SINDACATO SLM-FAST/CONFISAL EMILIA ROMAGNA
Pronti – Via A. Algardi, 09 – Bologna - Email: pronti@sindacatofast.it - Tel: 051.233924 - www.slm.sindacatofast.it/pronti

SPECIALE

MONITORAGGIO TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE PASSEGGERI EMILIA ROMAGNA

Abbiamo voluto dedicare il primo numero del 2021 ad una edizione speciale, non perché mancassero argomenti, tra crisi di Governo, pandemia, crisi economica, rinnovo contrattuale, ecc... ma ad un anno dalla nascita della società TRENITALIATPER ovvero della cessione del personale Trenitalia e Tper alla NewCo, volevamo cogliere l'occasione anche per fissare nella storia per fare un'ultima analisi sulla gestione pre-TRENITALIATPER approfittando del "Rapporto annuale di monitoraggio della mobilità e del trasporto pubblico locale" che a partire dal 2002, in attuazione di quanto stabilito dall'art. 8 della Legge Regionale n. 30 del 1998, la Regione Emilia Romagna

elabora per fornire informazioni, parametri e indicatori che consentano di valutare le azioni e i programmi regionali in questo ambito, oltre che di presentarne i relativi risultati. Dall'edizione 2009 il Rapporto annuale si è aperto anche a tutti gli altri settori del trasporto e della mobilità, diventando il "monitoraggio della mobilità regionale" e offrendo un quadro sempre più completo sulle diverse aree di intervento in cui opera la Regione.

Quest'anno il monitoraggio ha una doppia valenza:

- * è l'ultimo dell'era ante-Covid19;
- * nel settore ferroviario sarà l'ultimo prima dell'avvio il 01-01-2020 della società TRENITALIATPER (il contratto di servizio è decorso dal 01-06-2019).



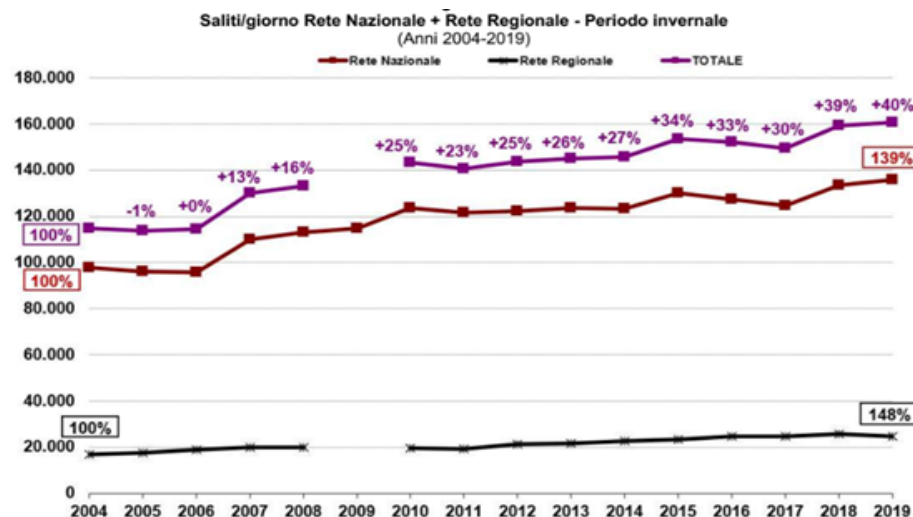
Per cui questo monitoraggio fungerà da parametro per confronti futuri sia rispetto al post pandemia e sia per valutare rispetto ad efficienza, efficacia ed economicità la NewCo TRENITALIATPER rispetto alla precedente gestione consorziale Trenitalia e Tper per quanto concerne il trasporto ferroviario regionale di persone. E' inoltre comunque un'occasione sintetizzando estremamente per partecipare ai lavoratori tutti il quadro di gestione economico-legislativo rispetto al trasporto ferroviario regionale.

IL SETTORE FERROVIARIO



LA DOMANDA, VIAGGIATORI SALITI:

I viaggiatori che quotidianamente sono saliti nel 2019 sui treni del trasporto regionale all'interno della regione Emilia-Romagna, sono risultati nel "giorno feriale medio invernale", in base alle rilevazioni acquisite, circa **160.500**. Nell'intero arco dell'anno sono mediamente quantificabili in circa **49.800.000**. Come si evince dal 2004 il trend di utenti è in continua e costante crescita:



LA DOMANDA, VIAGGIATORI SALITI:

Qui sotto le linee ferroviarie con le medie di utenti saliti nei giorni feriali e nei week end, sia invernali che estive:

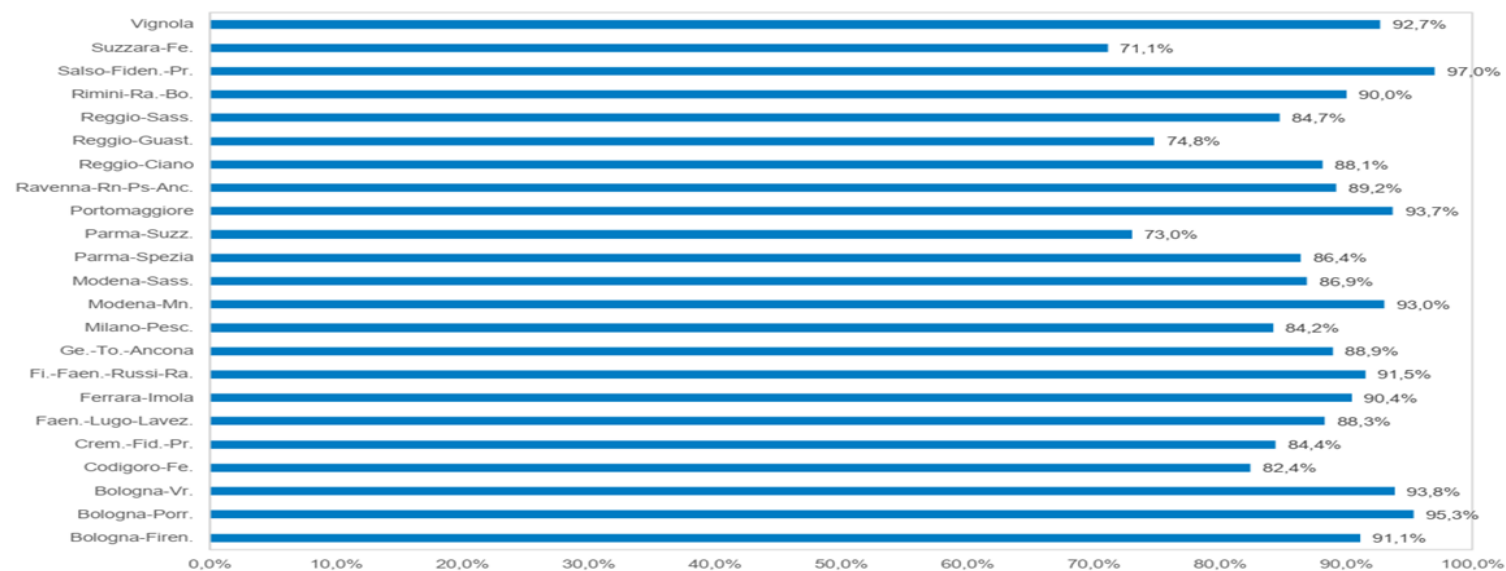
Confronto Media Saliti/-discesi/giorno Rete Ferroviaria - Periodo invernale
(Lunedì/venerdì - Sabato - Domenica 2019)

LINEE FERROVIARIE	LV INVERNO 2019		SAB INVERNO 2019		DOM INVERNO 2019		CONFRONTI	
	MEDIA LV	MEDIA SAB	MEDIA DOM	SAB/LV	DOM/LV			
Bologna - Piacenza - Milano	35.930	27.723	22.632	77%	63%			
Parma - Borgo val di Taro - La Spezia	2.915	2.041	1.365	70%	47%			
Bologna - Rimini - Ancona	32.745	20.786	14.929	63%	46%			
Cremona - Fidenza	498	338	35	68%	7%			
Bologna - Ferrara - Padova	17.236	11.051	8.366	64%	49%			
Bologna - Verona	9.586	7.217	4.078	75%	43%			
Ferrara - Ravenna - Rimini	6.311	4.492	2.982	71%	47%			
Bologna - Castelbolognese - Ravenna	5.158	3.367	2.237	65%	43%			
Piacenza - Stradella	701	522	431	74%	62%			
Fidenza - Salsomaggiore Terme	1.672	1.345	433	80%	26%			
Bologna - Porretta Terme	11.044	7.007	3.649	63%	33%			
Faenza - Lugo - Lavezzola	471	355	1	75%				
Bologna - Firenze	5.343	3.423	2.334	64%	44%			
Faenza - Borgo S. Lorenzo - Firenze	924	1.001	760	108%	82%			
Modena - Mantova - Verona	5.262	4.051	1.506	77%	29%			
Ferrara - Poggio Rusco - Suzzara	1.682	1.169		70%				
Bologna - Casalecchio - Vignola	6.773	5.180	1.447	76%	21%			
Parma - Brescia	200	152		76%				
Modena - Sassuolo	3.020	2.055	182	68%	6%			
Reggio Emilia - Sassuolo	1.894	1.384		73%				
Reggio Emilia - Guastalla	2.235	1.709		76%				
Reggio Emilia - Ciano d'Enza	2.333	1.669		72%				
Bologna - Portomaggiore	3.317		930	62%	28%			
Parma - Suzzara	2.124	2.052		80%				
Ferrara - Codigoro	1.134							
Totale complessivo	160.506	112.438	68.294	70%	43%			

Confronto Media Saliti/-discesi/giorno Rete Ferroviaria - Periodo estivo
(Lunedì/venerdì - Sabato - Domenica 2019)

LINEE FERROVIARIE	LV ESTATE 2019		SAB ESTATE 2019		DOM ESTATE 2019		CONFRONTI	
	MEDIA LV	MEDIA SAB	MEDIA DOM	SAB/LV	DOM/LV			
Bologna - Piacenza - Milano	31.596	23.521	22.967	74%	73%			
Parma - Borgo val di Taro - La Spezia	2.623	2.303	2.094	88%	80%			
Bologna - Rimini - Ancona	30.710	24.461	22.463	80%	73%			
Cremona - Fidenza	276	135	42	49%	15%			
Bologna - Ferrara - Padova	12.676	9.854	7.651	78%	60%			
Bologna - Verona	7.452	4.777	3.267	64%	44%			
Ferrara - Ravenna - Rimini	7.163	6.849	6.368	96%	89%			
Bologna - Castelbolognese - Ravenna	4.135	3.187	2.518	77%	61%			
Piacenza - Stradella	684	446	461	65%	67%			
Fidenza - Salsomaggiore Terme	731	758	449	104%	61%			
Bologna - Porretta Terme	8.560	5.108	3.050	60%	36%			
Faenza - Lugo - Lavezzola	201	137	2	68%	1%			
Bologna - Firenze	5.000	3.277	2.045	66%	41%			
Modena - Mantova - Verona	3.308	2.193	1.146	66%	35%			
Faenza - Borgo S. Lorenzo - Firenze	680	784	648	115%	95%			
Ferrara - Poggio Rusco - Suzzara	626	519	26	83%	4%			
Parma - Brescia	192	93		48%				
Modena - Sassuolo	1.963	1.403	290	71%	15%			
Reggio Emilia - Sassuolo	703	481		68%				
Reggio Emilia - Guastalla	1.035	746		72%				
Bologna - Portomaggiore	4.111	2.170	645	53%	16%			
Parma - Suzzara	868	601		69%				
Ferrara - Codigoro	448	274		61%				
Bologna - Casalecchio - Vignola	3.814	2.787	676	73%	18%			
Reggio Emilia - Ciano d'Enza								
Totale complessivo	129.555	97.225	76.807	75%	59%			

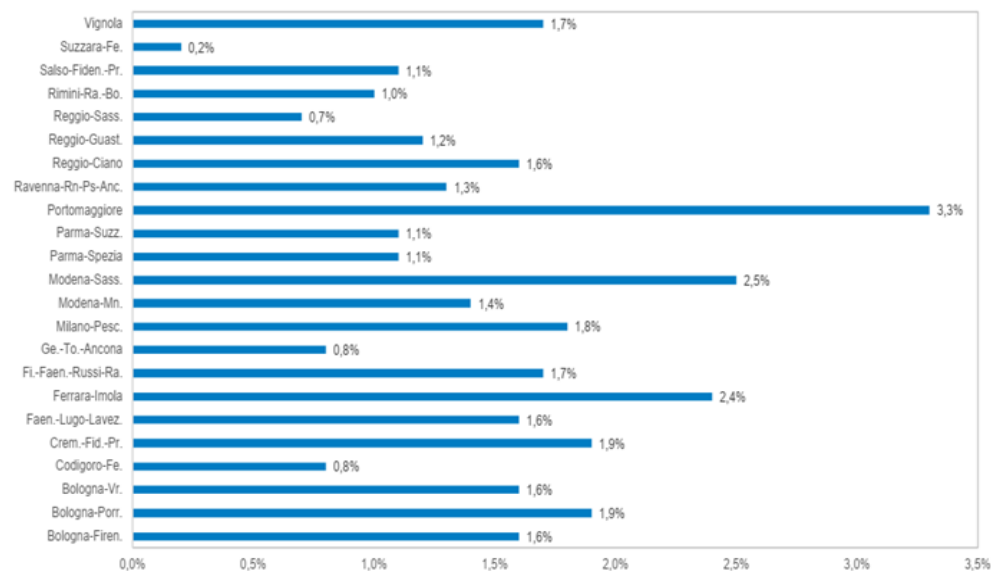
PUNTUALITÀ PER DIRETTRICE, RITARDI ENTRO I 5 MINUTI:



AFFIDABILITA'

Nel 2019 sono circolati **269.157 treni** e ne sono stati **soppressi**, durante tutto l'arco dell'anno, 4.359 pari a circa il 1,6% dei treni programmati, dei quali il 75% totalmente.

I motivi delle soppressioni sono riconducibili principalmente per il:

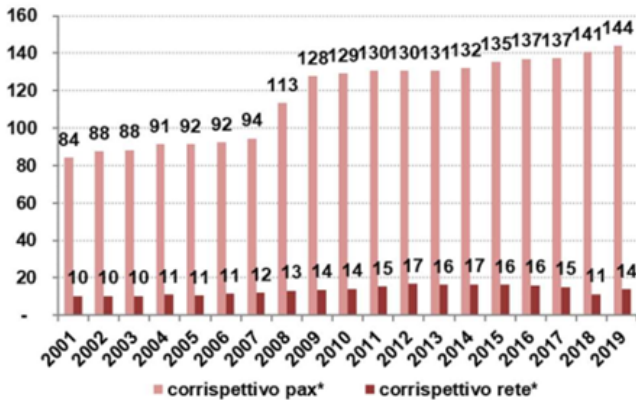


- 56% a problemi dell'Impresa ferroviaria (ad es. mancanza di personale, indisponibilità/guasto di materiale rotabile, problemi di circolazione);
- 19% a forza maggiore;
- 14% a sciopero;
- 11% a problemi legati all'infrastruttura (ad es. lavori programmati, guasto dell'infrastruttura).

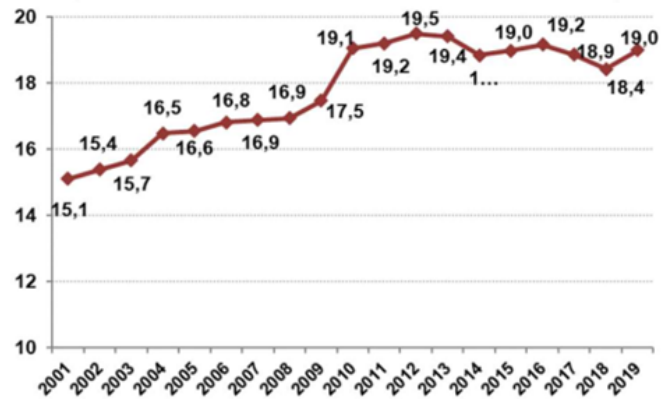
Bologna-Portomaggiore influenzata da esondazione fiume Idice.

Con l'avvento del nuovo contratto di servizio nel giugno 2019, il cui valore di partenza è pari a 155 mln €/anno, cambia anche il calcolo del riconoscimento inflattivo, riconoscendo l'inflazione programmata dell'anno di riferimento, definita nel NADEF dell'anno precedente, sul corrispettivo unitario treno*km.

Corrispettivi trasporto passeggeri e gestione infrastruttura
(Anni 2001-2019, milioni di euro)



Servizi di trasporto passeggeri
(Anni 2001-2019, milioni di treni*km + bus*km)



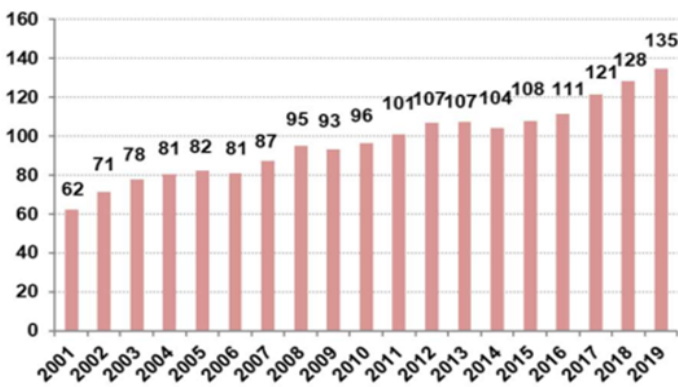
Rispetto al dato contrattuale, il **corrispettivo effettivamente erogato** al CTI, (poi TrenitaliaTper Scarl dal 1° giugno 2019) nel periodo 2002-2019 risulta decurtato per gli scostamenti accertati tra impegni sottoscritti e servizio offerti sul piano quantitativo (ad es., corse soppresse) e qualitativo (ad es. difformità in materia di puntualità e regolarità delle corse, pulizia dei mezzi e delle stazioni).

Le risorse trattenute, a parziale compensazione dei disagi sofferti, sono pressoché integralmente **restituite agli utenti** in diverse forme: incrementi del servizio, abbonamenti mensili gratuiti (per almeno il 50% delle riduzioni di corrispettivo dal 2013, L.R. n. 9), operazioni tariffarie d'incentivazione all'utilizzo dei servizi, acquisto di nuovo materiale rotabile.

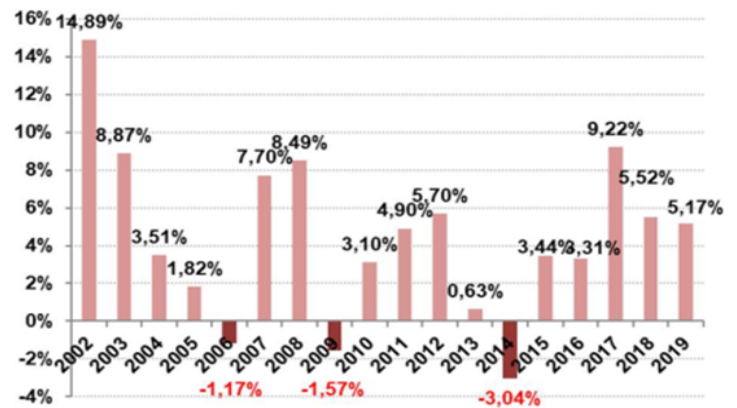
PROVENTI DA TRAFFICO:

I **proventi** del traffico del trasporto passeggeri superano stabilmente quota **100 milioni di euro dal 2011** e toccano i **135 milioni di euro nel 2019**, in esito a importanti manovre tariffarie (2008, 2010, 2011, 2013, 2014 e 2016) intervenute nella logica dell'uniformazione alle tariffe obiettivo individuate dalla Regione (vedi sistema regionale STIMER/Mi Muovo al capitolo 5, unificazione tariffe e loro indicizzazione all'inflazione) e **al forte potenziamento delle campagne anti-evasione**.

Proventi del traffico trasporto passeggeri
(Anni 2001-2019, milioni di euro)



Variaz. % annua proventi traffico trasporto passeggeri
(Anni 2002-2019)



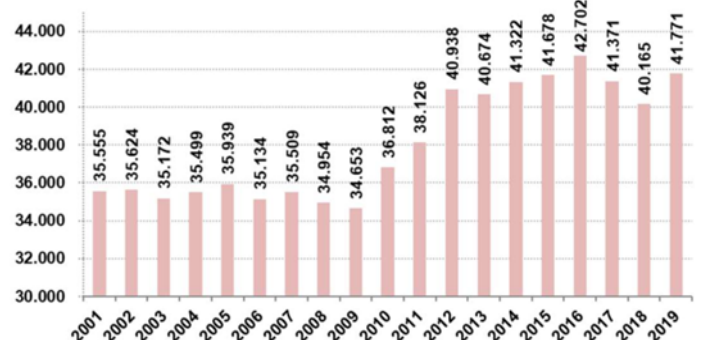
ADDETTI E PRODUTTIVITA' MACCHINISTI:

Il settore ferroviario, nel suo complesso (passeggeri e rete regionale), occupa **1.674 addetti**, di cui il trasporto passeggeri compreso il personale impiegatizio si attesta a **1.421 unità**.

Il dato sul **personale di macchina** presenta un andamento correlato alla dinamica e alla riorganizzazione dell'offerta (servizi treno Vs bus sostitutivi), attestandosi sulle 455 unità nel 2019.

La **produttività pro capite**, stabile sino al 2009, è in decisa crescita nell'ultimo quinquennio, portandosi oltre i **41.000 treni*km dal 2012**, probabilmente riconducibile all'introduzione dell'equipaggio ad Agente Solo prima e al CCNL AF/FS del 2012 poi.

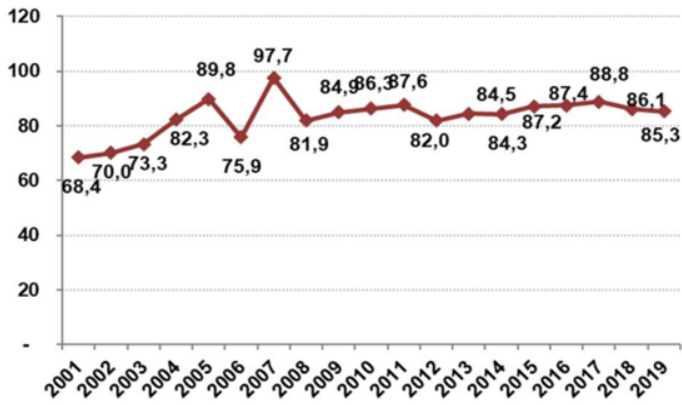
Produttività dei macchinisti del trasporto passeggeri
(Anni 2001-2019)



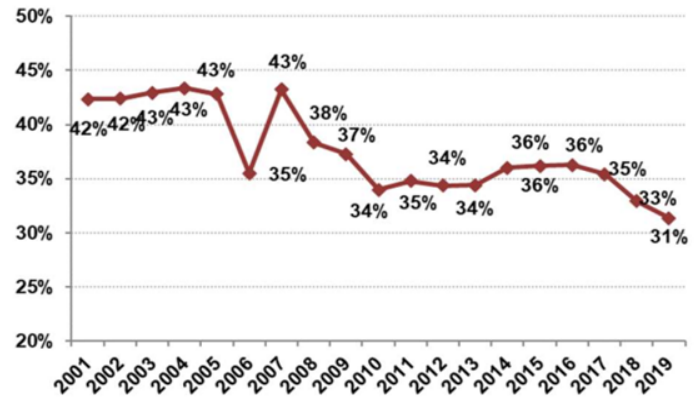
COSTO DEL PERSONALE:

Il costo del personale (lordo IRAP), si è attestando sugli **85,3 milioni di euro nel 2019**, con un costo pro-capite di 60.000,0 euro.

Costo totale del personale del trasporto passeggeri
(Anni 2001-2019, milioni di euro)

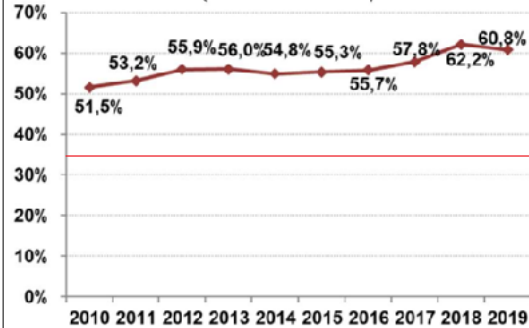


Rapp. % costo personale e costo operativo aziendale
(Anni 2001-2019)



EFFICACIA – EFFICIENZA - ECONOMICITÀ

Rapporto ricavi da traffico Vs "Costi operativi"
(Anni 2010-2019)



Il rapporto **ricavi da traffico/costi operativi**, determinato sulla base del **metodo di calcolo** adottato a livello di monitoraggio nazionale e riferito al periodo temporale esaminato in tale ambito (2010-2019), presenta un valore prossimo al 61% nel 2019 con un **dato medio attorno al 55%**, ben al di sopra della soglia minima del 35% individuata, con riguardo ai costi operativi veri e propri, dal D.Lgs. 422/97 e s.m.i.

CONCLUSIONI

Sebbene IL servizio di trasporto ferroviario regionale in Emilia Romagna nell' anno 2019 fosse oggetto delle ristrutturazioni per l' avvio della NewCo TRENITALIA TPER scarl (che poi avrebbe gestito il servizio dal 01 gennaio 2020), la gestione si è attestata al 61% nel rapporto ricavi da traffico (biglietti) e costi operativi, contro un minimo di Legge del 35%.

Ovvero a fronte di circa 221.000.000 di euro di costi operativi, con 135.000.000 di introiti da bigliettazione si sono coperti il 61% dei costi operativi, contro il limite minimo imposto per legge del 35% (nel caso sarebbero stati 77.000.000 di euro). Per chiarezza, qualora non si rispettasse il limite del 35% ricavi da biglietti/costi operativi, andrebbero riprogrammati i servizi (cancellati i meno redditizi) e ridotto il costo operativo (tra cui il costo del personale).

Estrapolando dall' impatto del costo del personale (31%) rispetto al totale di costi operativi aziendali (costo operativo e costi conto capitale), emergono costi complessivi per circa 269.000.000 di euro a fronte però di entrate per circa 279.000.000 tra introiti da corrispettivi (144Mln) e da tariffa (135Mln), pertanto non solo il servizio si è dimostrato efficace, efficiente ed economico ma se fosse stata una società a se, sarebbe stata in utile.

TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE PASSEGGERI EMILIA ROMAGNA anno 2019 - COSTI E INTROITI



- COSTI OPERATIVI COMPLESSIVI
- INTROITI DA TARIFFA/BIGLIETTI
- CORRISPETTIVI PUBBLICI
- MARGINE ANTE IMPOSTE

SCENARIO:

Proprio ove è più rilevante nei bilanci la "dipendenza" del trasporto ferroviario passeggeri dall' introito da traffico/biglietti nella fase pandemica con il drastico calo dei passeggeri ha messo (e sta mettendo) a più dura prova le realtà —più virtuose— (tra cui l' Emilia Romagna) i cui contratti di servizio si reggono su maggior introiti da biglietti piuttosto che da corrispettivi pubblici, le prospettive di tornare a simili entrate da biglietti sarebbero di attendere almeno il 2022 se non il 2023 (visti slittamenti immunità di gregge) tenendo conto anche delle mutate abitudini business nonché del lavoro agile massicciamente introdotto nell' organizzazione del lavoro di molte aziende, novazioni che probabilmente impatteranno stabilmente sulla mobilità.

