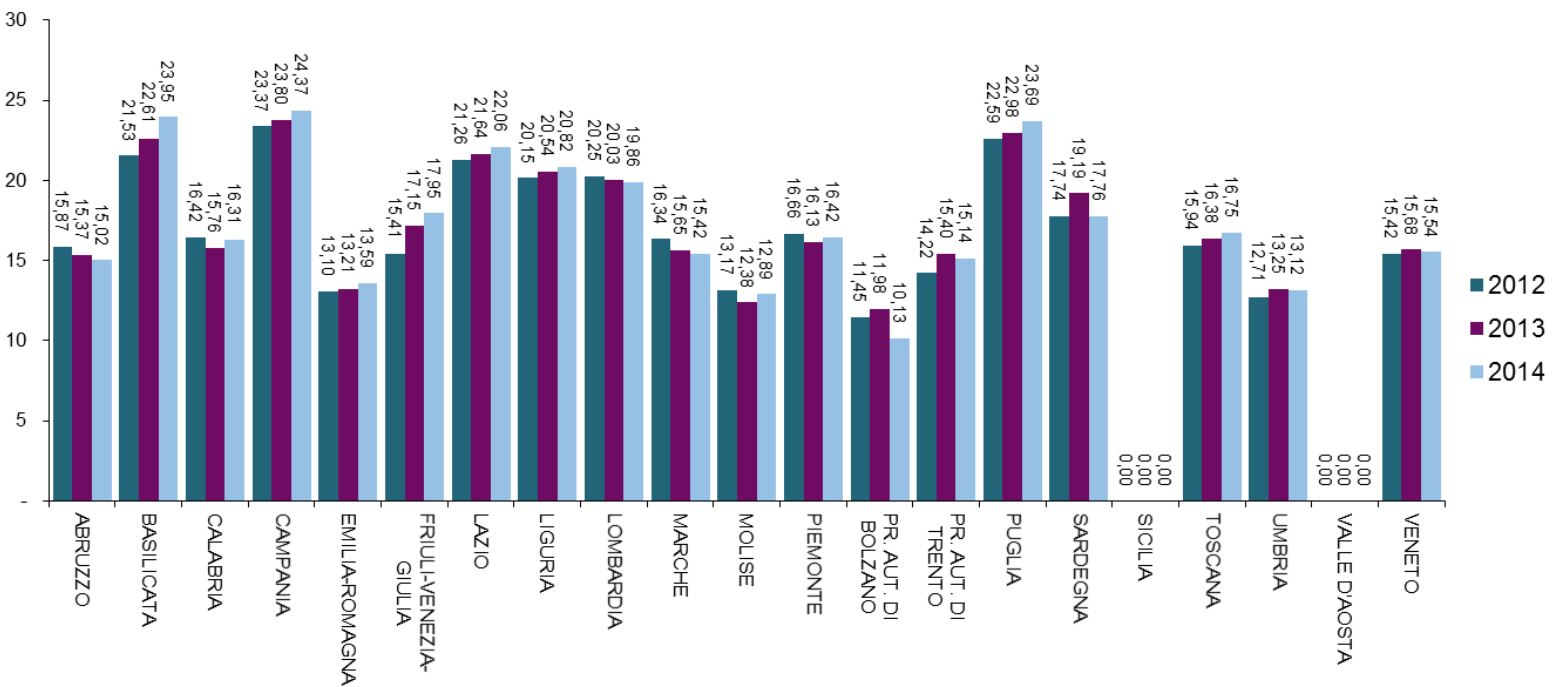
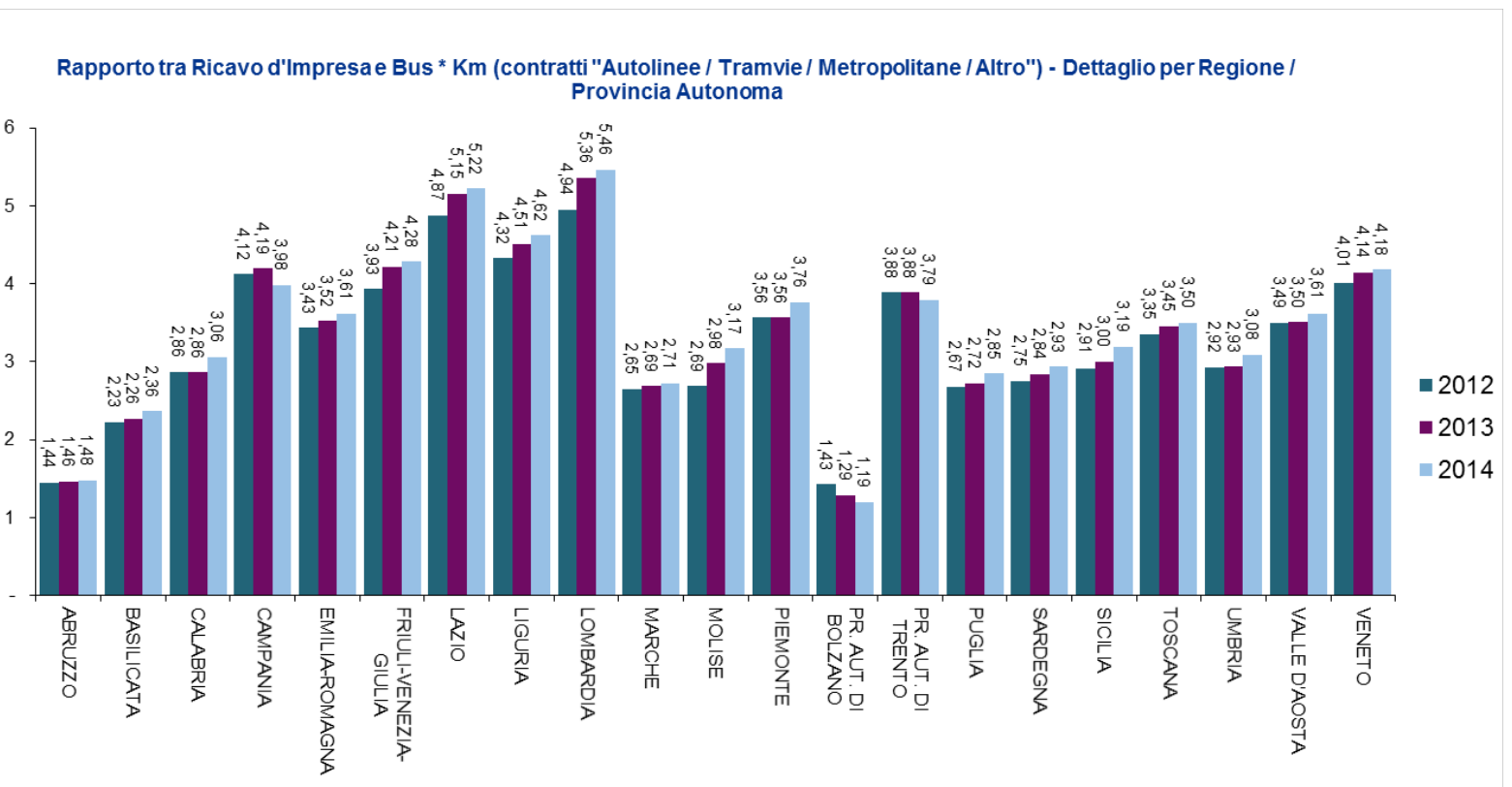


Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2015

Rapporto tra Ricavo d'Impresa e Treno* Km (contratti "Ferroviario") - Dettaglio per Regione / Provincia Autonoma



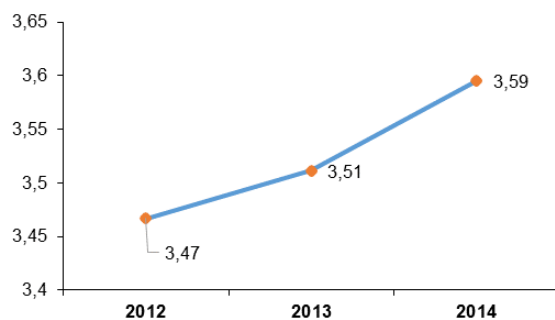
Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2015



*Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2015*

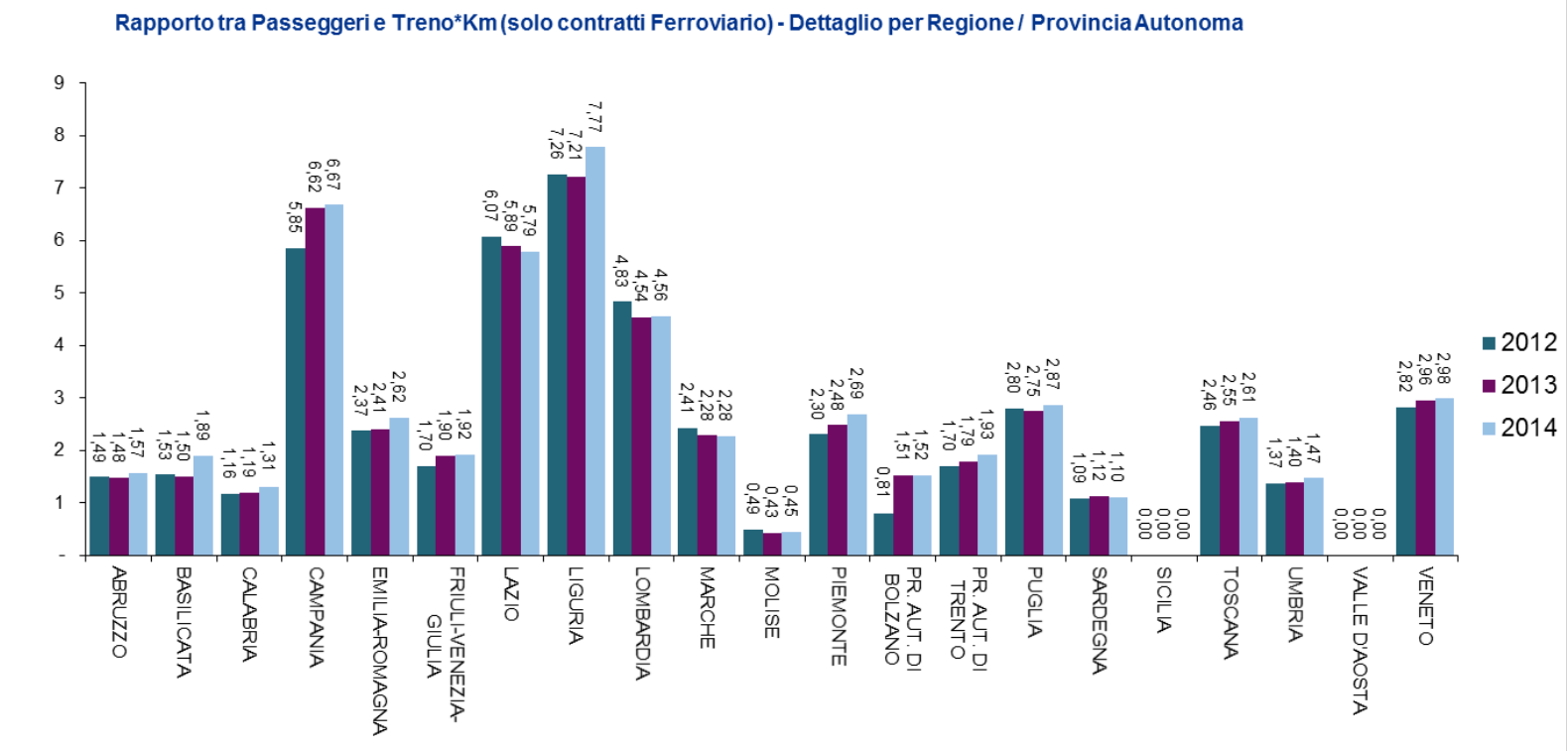
Analizzando il trend annuale del rapporto tra “Numero di passeggeri trasportati” nell’anno e i “Treni*Km” rilevati nell’anno per i contratti di trasporto ferroviario, si evidenzia un trend crescente come di seguito illustrato.

Rapporto tra Passeggeri e Treno*Km (solo contratti Ferroviario) - complessivo nazionale



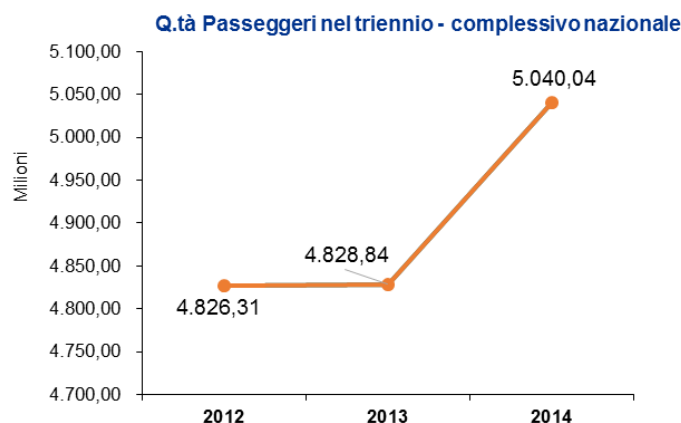
Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2015

Di seguito si riporta il trend di dettaglio a livello regionale del rapporto tra “Numero di passeggeri trasportati” nell’anno e i “Treni*Km” rilevati nell’anno per i contratti di trasporto ferroviario.



Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2015

Il “rapporto tra i ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi dei contratti di servizio al netto della quota relativa all’infrastruttura”, assieme al dato inerente al numero dei passeggeri trasportati, consente di valutare il grado di efficacia delle Regioni nel programmare i propri servizi soddisfacendo la domanda reale di trasporto pubblico mediante l’offerta più idonea.



Sostanzialmente i dati elaborati permettono di verificare se l’ente territoriale (d’intesa con gli Enti locali) stia progressivamente superando il concetto di servizio storico e dunque di spesa storica (intesa in termini di ottimizzazione dell’utilizzo delle risorse disponibili per soddisfare la domanda di mobilità pubblica).

In particolare le elaborazioni in argomento consentono di accertare, in termini di risultati globali per territorio regionale, se si siano ridimensionati, quantitativamente e qualitativamente, i servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda in parola e contestualmente implementati, quantitativamente e qualitativamente, i servizi offerti in modo insufficiente in relazione alla domanda stessa.

È opportuno evidenziare che la procedura adottata in applicazione dell’articolo 16 bis del D.L. 95/2012 non è diretta a ridimensionare le risorse attribuite a ciascuna regione a valere sul “Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri per il TPL”, bensì a verificare, mediante indicatori uniformi, su tutto il territorio nazionale, il miglior utilizzo delle stesse.

Nell’ipotesi in cui gli “indicatori” del D.P.C.M. dell’11 marzo 2013 dimostrino che il processo progressivo di “ottimizzazione” non prosegua nei termini prestabiliti a livello nazionale, al fine di incentivare la fattiva prosecuzione di tale processo, è prevista per la Regione che non raggiunga il proprio obiettivo, una “riduzione”, nel limite massimo del 10%, delle risorse attribuite a valere sul Fondo nazionale.

La verifica in parola è effettuata nel rispetto del D.P.C.M. dell’11 marzo 2013. Tuttavia le risorse non ripartite sulla base della procedura descritta continuano comunque ad essere destinate al trasporto pubblico locale e regionale delle Regioni a statuto ordinario, e sono attribuite agli stessi enti territoriali per investimenti o ammortizzatori sociali.

La tematica della redistribuzione delle risorse del “fondo” tra le varie Regioni a statuto ordinario, nel rispetto del titolo V della Costituzione, rimane nella piena competenza delle regioni stesse.

Tale tematica è stata affrontata dalla Conferenza Unificata il 5 agosto 2014 (allegato 2). La conferenza, in tali occasioni ha approvato (con l’iniziale opposizione della Regione Marche) un nuovo piano di riparto delle risorse stanziato sul “fondo” per il 2014 (allegato 2).

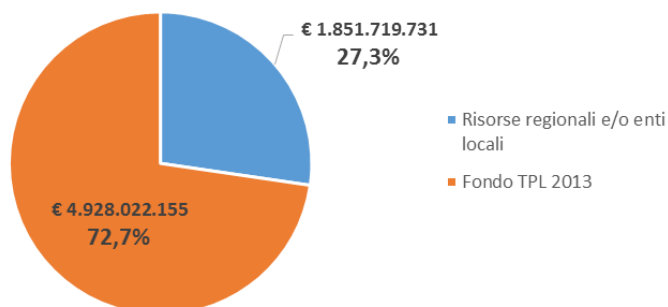
*Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2015*

Per l'esercizio 2014 tale piano di riparto è stato integralmente recepito dal Decreto ministeriale previsto dal comma 5 dell'articolo 16 bis del D.L. 95/2012 (allegato 3) in quanto non si è applicata alcuna riduzione alle singole Regioni in considerazione del fatto che gli effetti dell'efficientamento e della razionalizzazione dei servizi non erano efficacemente verificabili sul solo mese di dicembre 2013.

È interessante evidenziare che i dati acquisiti dall'Osservatorio per gli esercizi 2012, 2013 e 2014 consentono di accertare con una ottima approssimazione in che percentuale le risorse stanziata annualmente sul fondo nazionale garantiscono la copertura della spesa corrente del settore sostenuta dalle Regioni a statuto ordinario.

La percentuale di copertura del fabbisogno finanziario annuale garantita dal Fondo nazionale risulta pari al 72,7% per l'anno 2013 e al 72,35% per l'anno 2014, come illustrato nelle seguenti elaborazioni.

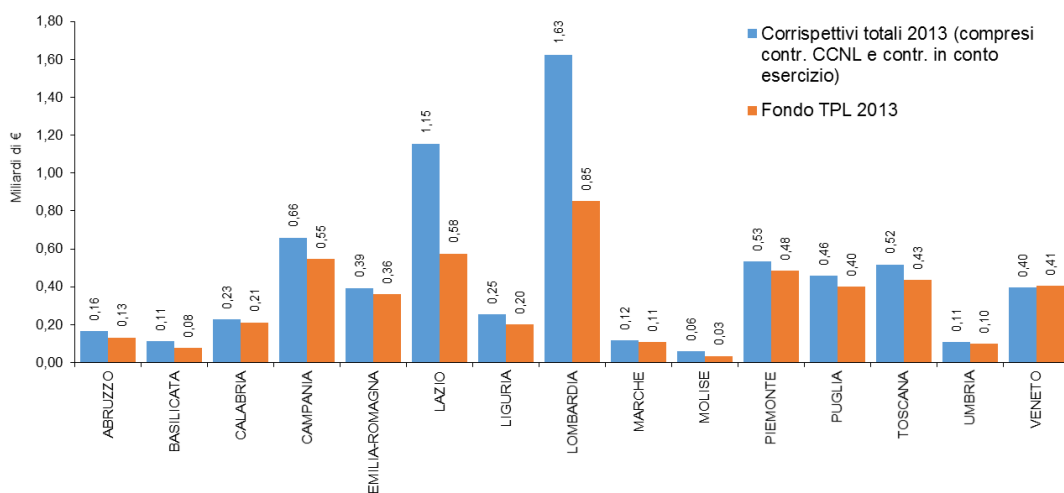
**Percentuale di copertura del fabbisogno finanziario annuale
garantita dal fondo 2013**



Il dato elaborato consente altresì di accertare, per ciascuna Regione a statuto ordinario, l'incidenza percentuale che le risorse del fondo hanno sulla copertura annuale dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale.

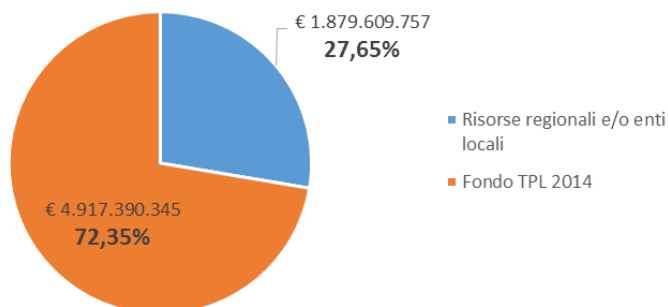
Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2015

Copertura Fondo TPL 2013 rispettivamente ai corrispettivi totali (compreso contributi CCNL e corrispettivi in conto esercizio) - Dettaglio per Regione a statuto ordinario

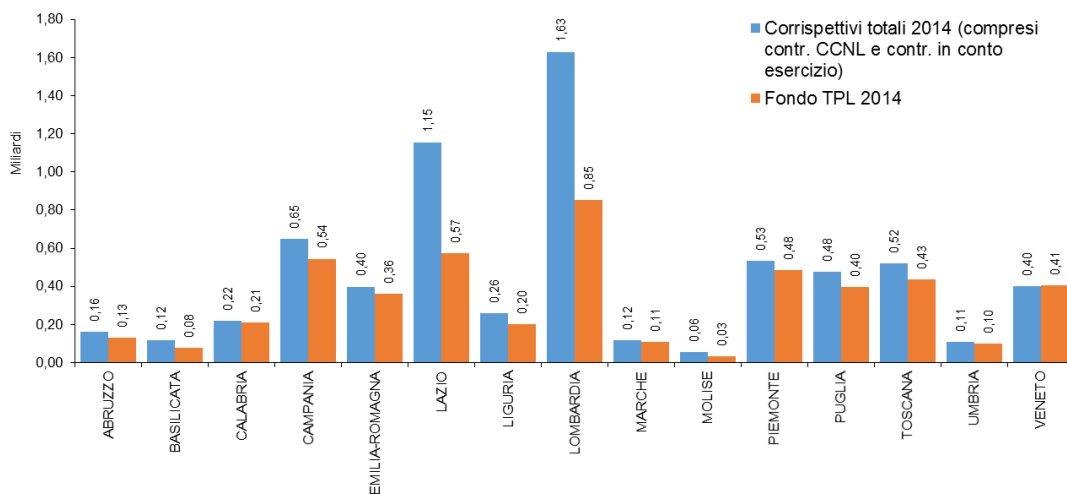


Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
 Relazione al Parlamento – anno 2015

Percentuale di copertura del fabbisogno finanziario annuale
 garantita dal fondo 2014

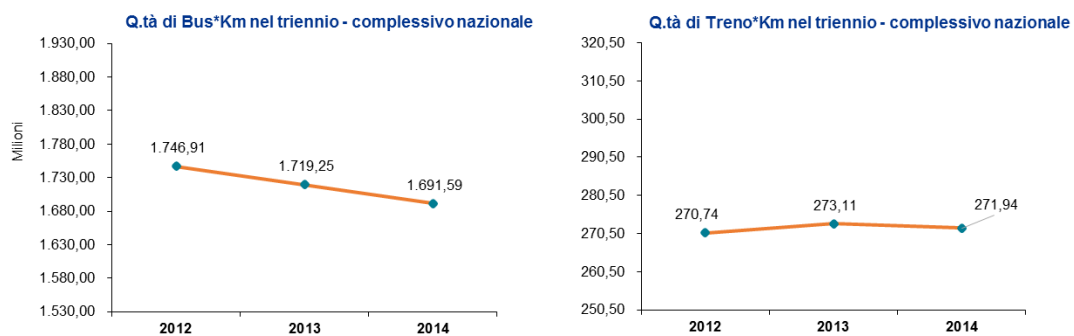


Copertura Fondo TPL 2014 rispettivamente ai corrispettivi totali (compreso contributi CCNL e corrispettivi in conto esercizio) -
 Dettaglio per Regione a statuto ordinario



Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2015

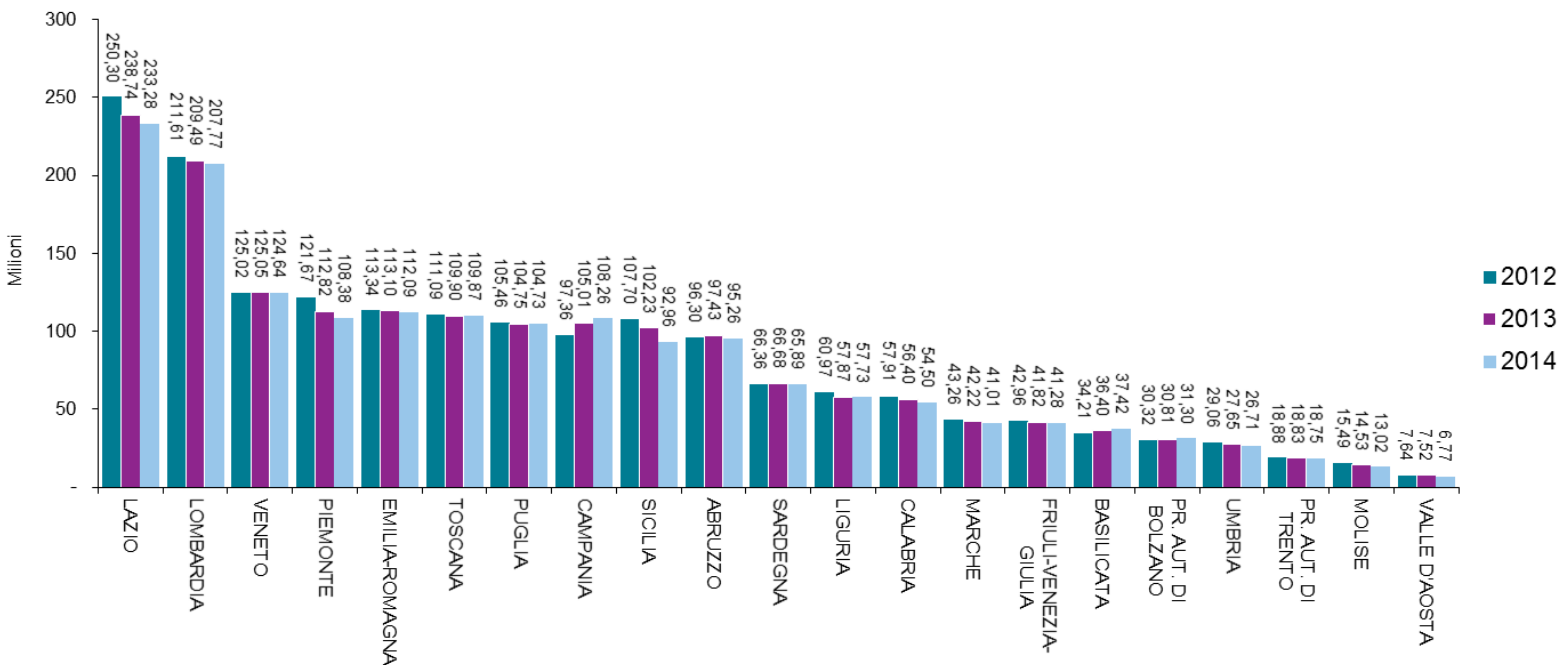
Per quanto riguarda i dati meramente trasportistici si registra nel triennio 2012-2014 una riduzione di “Bus*Km” eserciti a fronte di una sostanziale staticità nel numero di “Treni*Km” prodotti.



Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2015

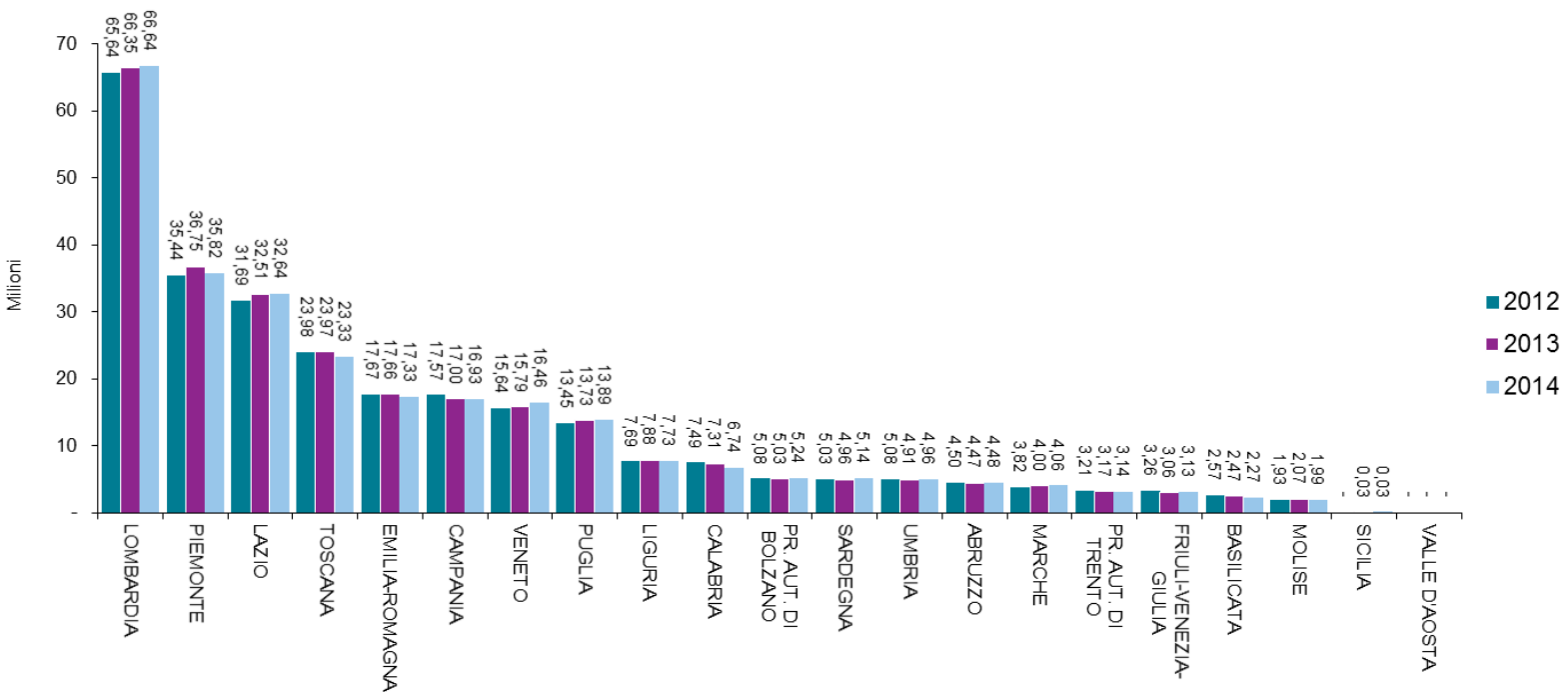
Nei grafici seguenti è possibile individuare l'andamento nel triennio di "Bus*Km" eserciti e "Treni*Km" prodotti a livello regionale.

Bus*Km Totale nel triennio - Dettaglio per Regione / Provincia Autonoma



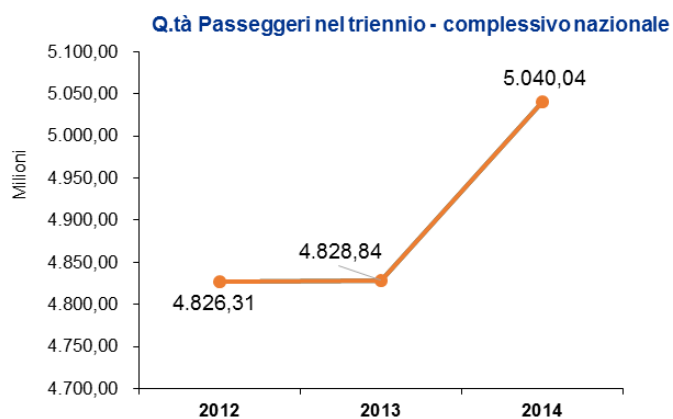
Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2015

Treno*Km Totale nel triennio - Dettaglio per Regione / Provincia Autonoma



*Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2015*

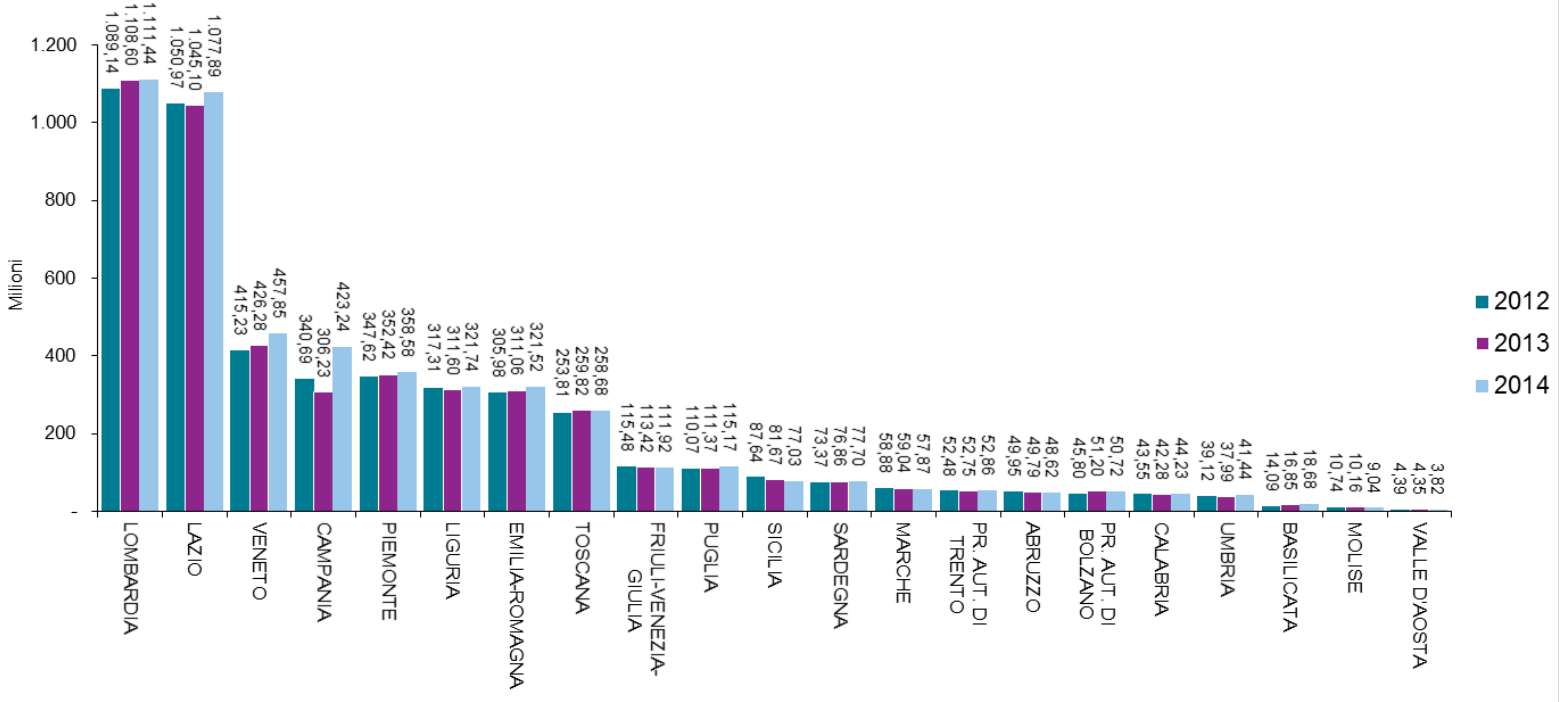
I passeggeri trasportati risultano aumentati in modo significativo dal 2013 al 2014, come evidenziato dal grafico seguente.



Nella successiva pagina viene rappresentato l'andamento nel triennio del numero di passeggeri trasportati a livello regionale.

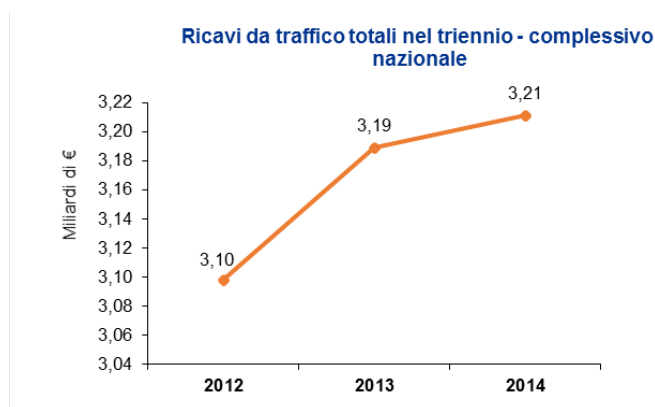
Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2015

Passeggeri nel triennio - Dettaglio per Regione / Provincia Autonoma

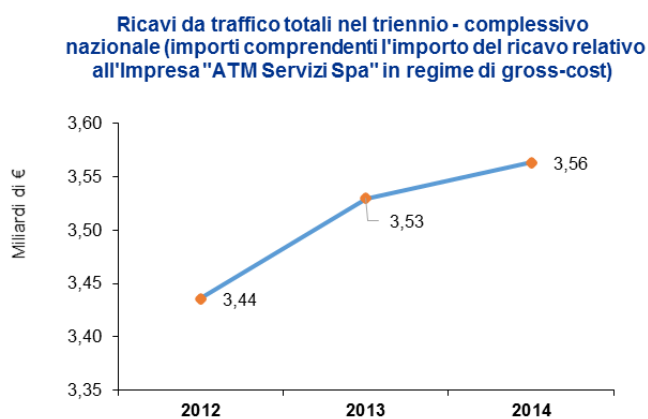


Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2015

Il dato connesso all'incremento dei passeggeri nel triennio è in qualche modo confermato dall'incremento progressivo dei ricavi da traffico.



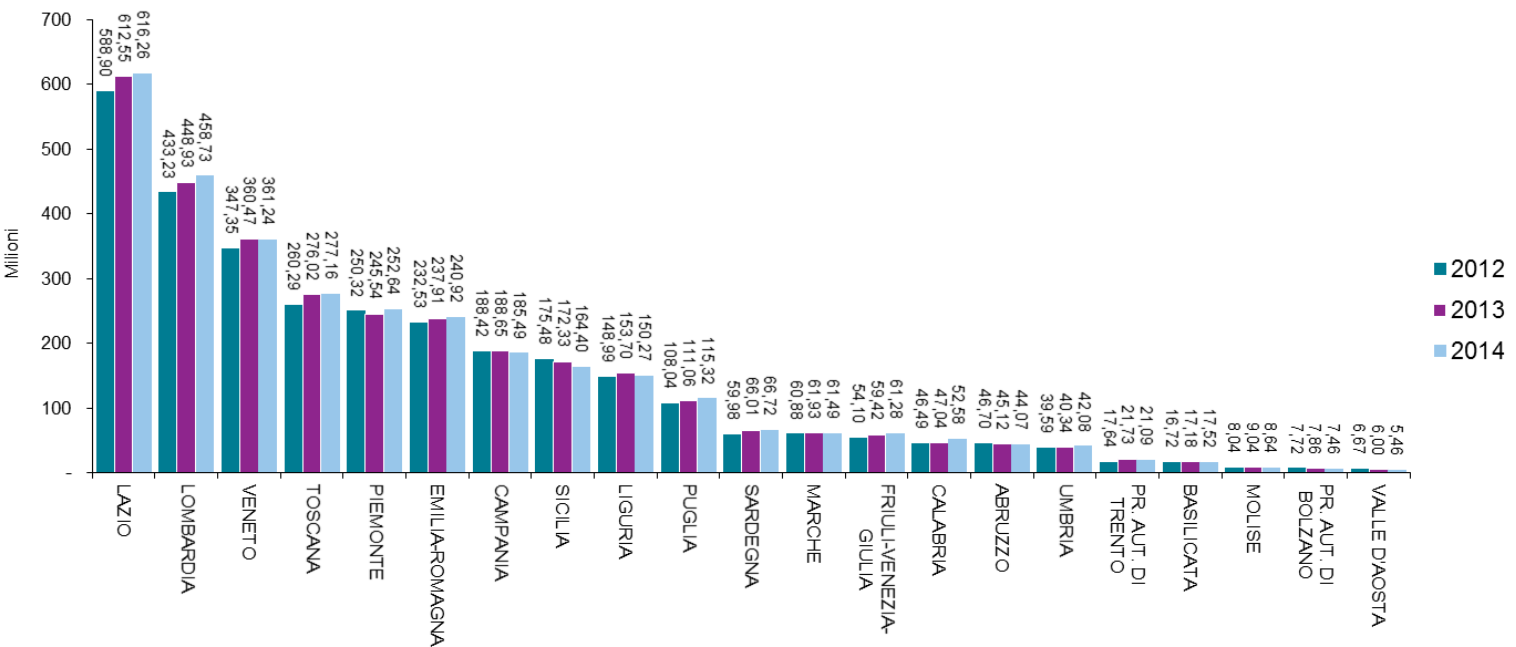
Il grafico seguente illustra l'andamento dei ricavi da traffico nel triennio considerando anche i ricavi dell'impresa ATM Servizi Spa (Regione Lombardia) in regime di *gross-cost*.



Il grafico nella pagina successiva illustra l'andamento nel triennio dei ricavi da traffico totali a livello regionale.

Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2015

Ricavi da traffico nel triennio - Dettaglio per Regione / Provincia Autonoma



Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale
Relazione al Parlamento – anno 2015

Ricavi da traffico nel triennio - Dettaglio per Regione / Provincia Autonoma

