

Il trasporto ferroviario regionale nelle prospettive del PNRR

(Leonardo Piccini e Patrizia Lattarulo, IRPET)

Struttura della presentazione

I. Il trasporto ferroviario regionale nel quadro nazionale

II. Le tendenze di medio periodo

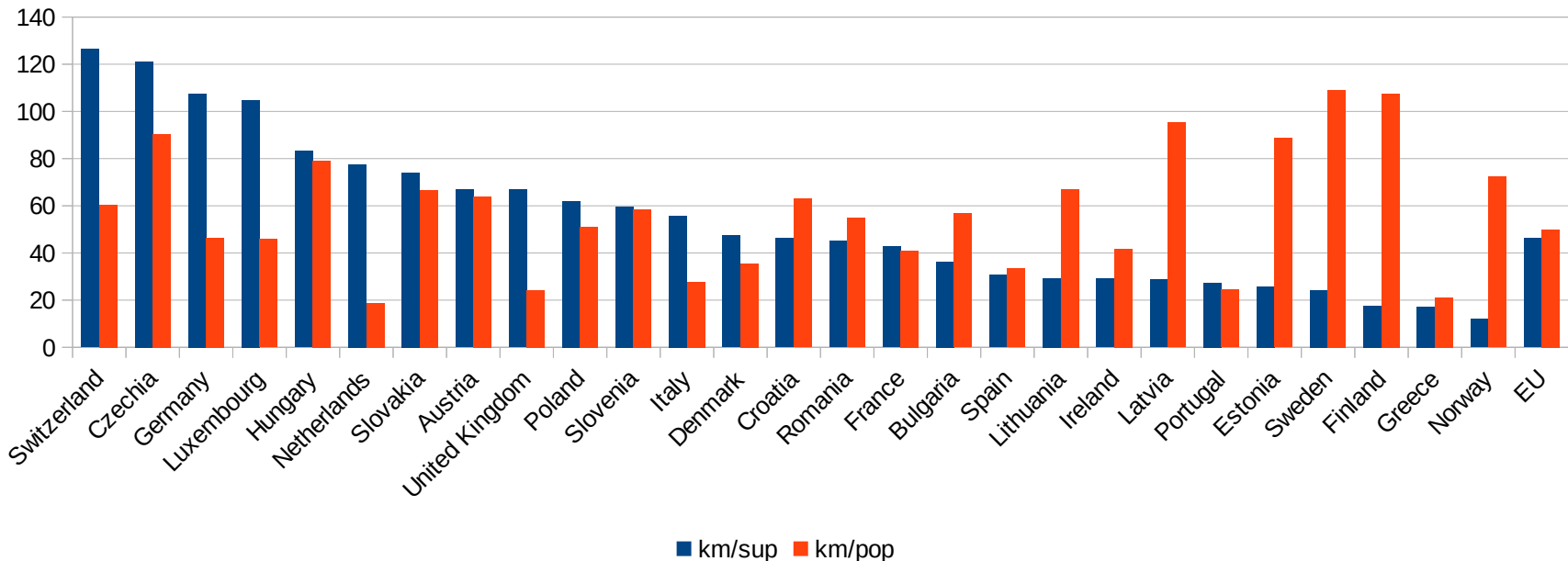
III. L'impatto del COVID

IV. Il PNRR e le strategie future

I. Il trasporto ferroviario regionale nel quadro nazionale

Il collocamento italiano nel contesto europeo

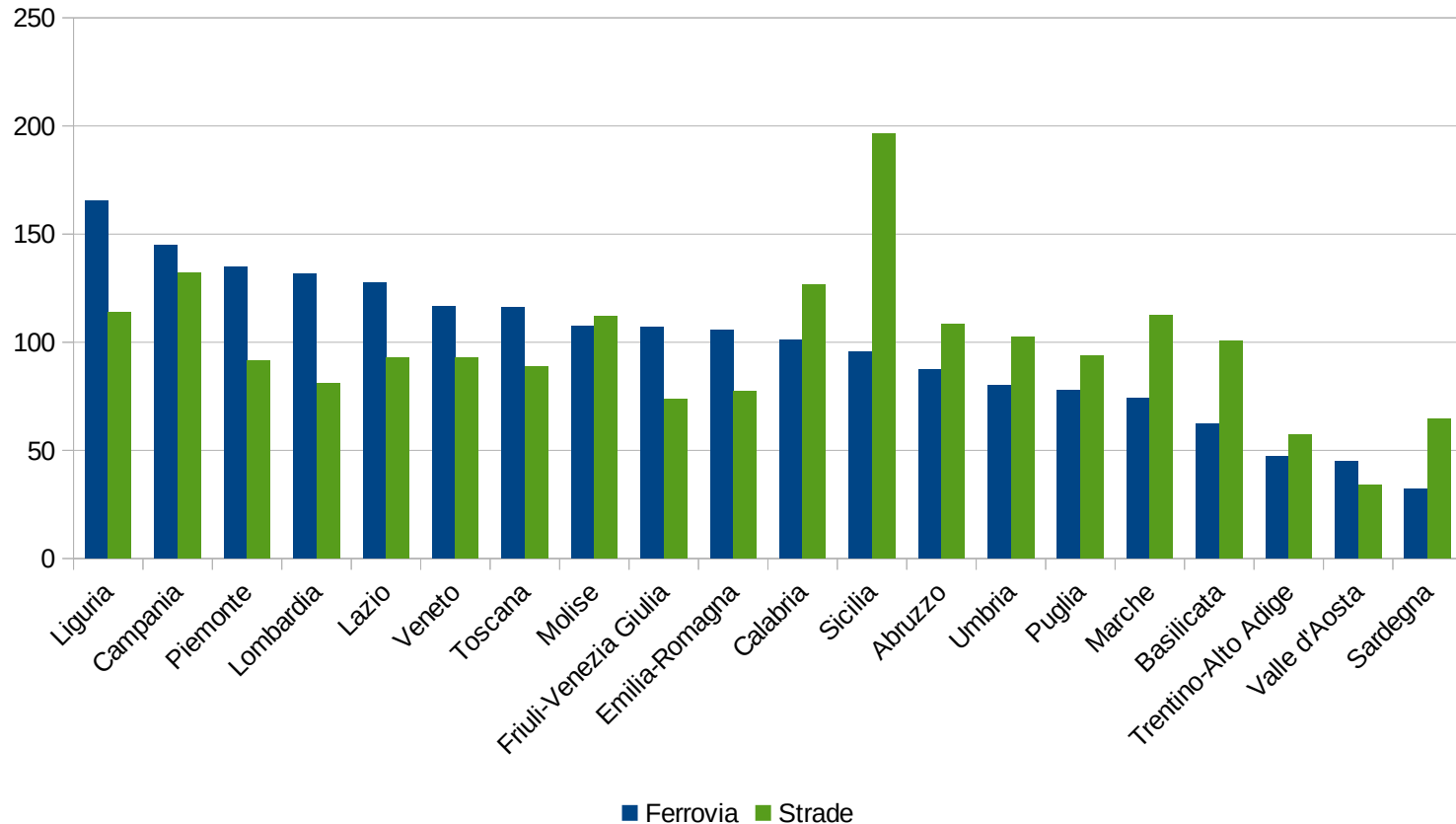
Indicatori dotazione infrastrutturale ferroviaria per i paesi europei (rete/superficie e rete/popolazione, 2019)



L'Italia si colloca su livelli medi europei per quanto riguarda la dotazione in rapporto alla superficie ma al di sotto rispetto alla dotazione su popolazione. Questo dipende dalla bassa concentrazione della popolazione.

Dotazione infrastrutturale: forte eterogeneità

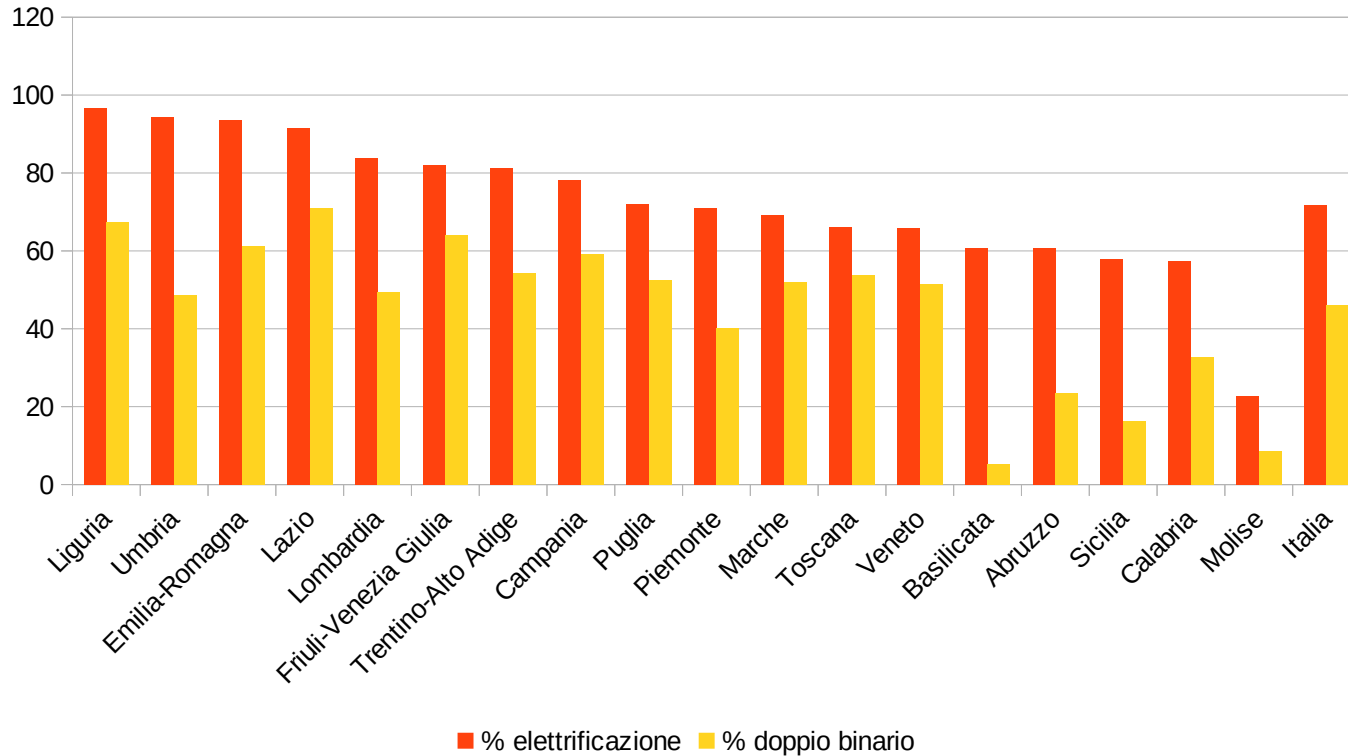
Km di strade e ferrovie per kmq (numeri indici, Italia=100)



Le Regioni, per motivi storici e orografici, presentano una certa eterogeneità in termini di dotazione ferroviaria, e sembra delinearsi un trade off rispetto alla dotazione di infrastrutture stradali

Il ritardo nell'adeguamento della rete

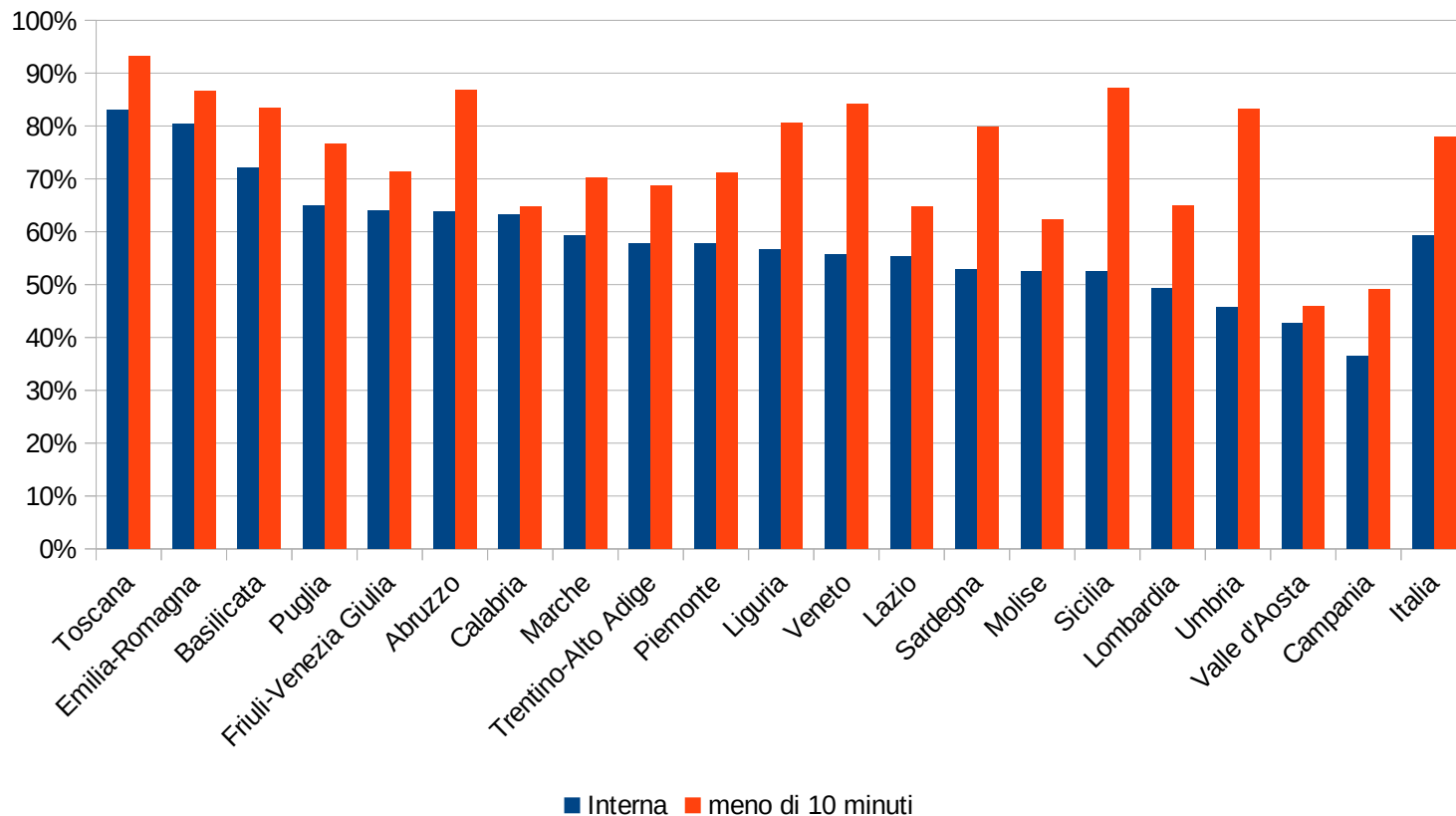
% di rete elettrificata e a doppio binario per regione



Anche in termini di adeguamento della rete (raddoppio ed elettrificazione) persiste un divario regionale, concentrato nelle regioni del sud.

Accessibilità

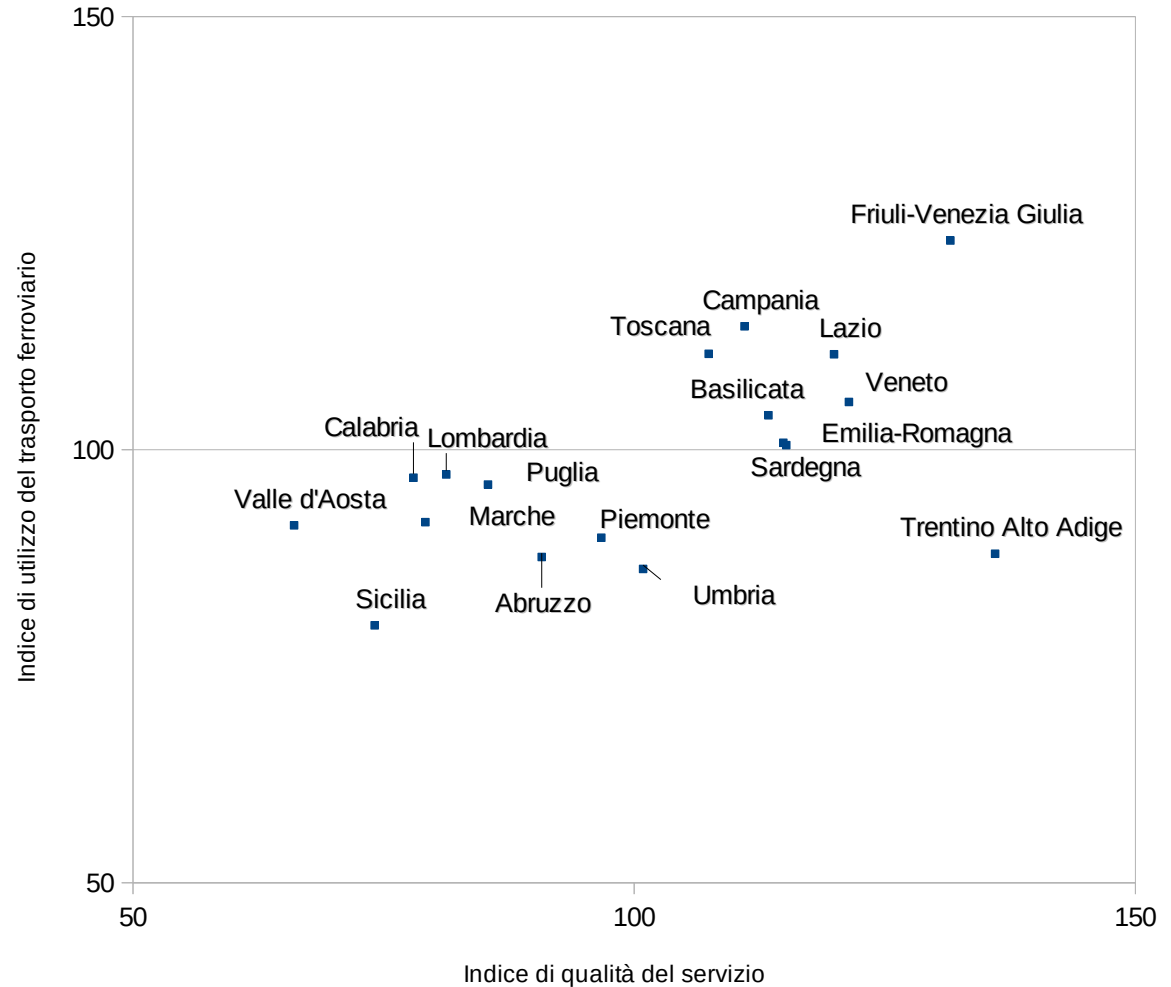
Quota di popolazione regionale per distanza dalla stazione più vicina



In termini potenziali, l'infrastruttura ferroviaria esistente sarebbe comunque capace di servire elevate quote di domanda nella maggior parte delle regioni.

La rilevanza della qualità del servizio

Utilizzo del trasporto ferroviario e indicatori di percezione della qualità del servizio nelle regioni italiane (numeri indici, media italiana=100)



Il processo di liberalizzazione

IN EU:

Anni 90 (direttiva 440/1991, direttive 18 e 19 del 1995)

Primi tentativi di creare i presupposti di un mercato ferroviario unico europeo

Separazione contabile fra gestione infrastruttura e gestione del servizio

Anni 00 (I, II e III Pacchetto Ferroviario)

Separazione fra infrastruttura e servizio - Canone di accesso alla rete

Interoperabilità delle reti - Standard uniformi di sicurezza

Gara come modalità di affidamento

Anni 10 (IV pacchetto ferroviario, 2016)

Si disciplinano anche i servizi regionali e locali

Trasparenza finanziaria - Accesso non discriminatorio alla rete e al materiale rotabile

In ITALIA:

Dal 1997 (Burlando) la materia diventa competenza regionale

Tentativi mai realmente compiuti di incentivare la concorrenza per il mercato

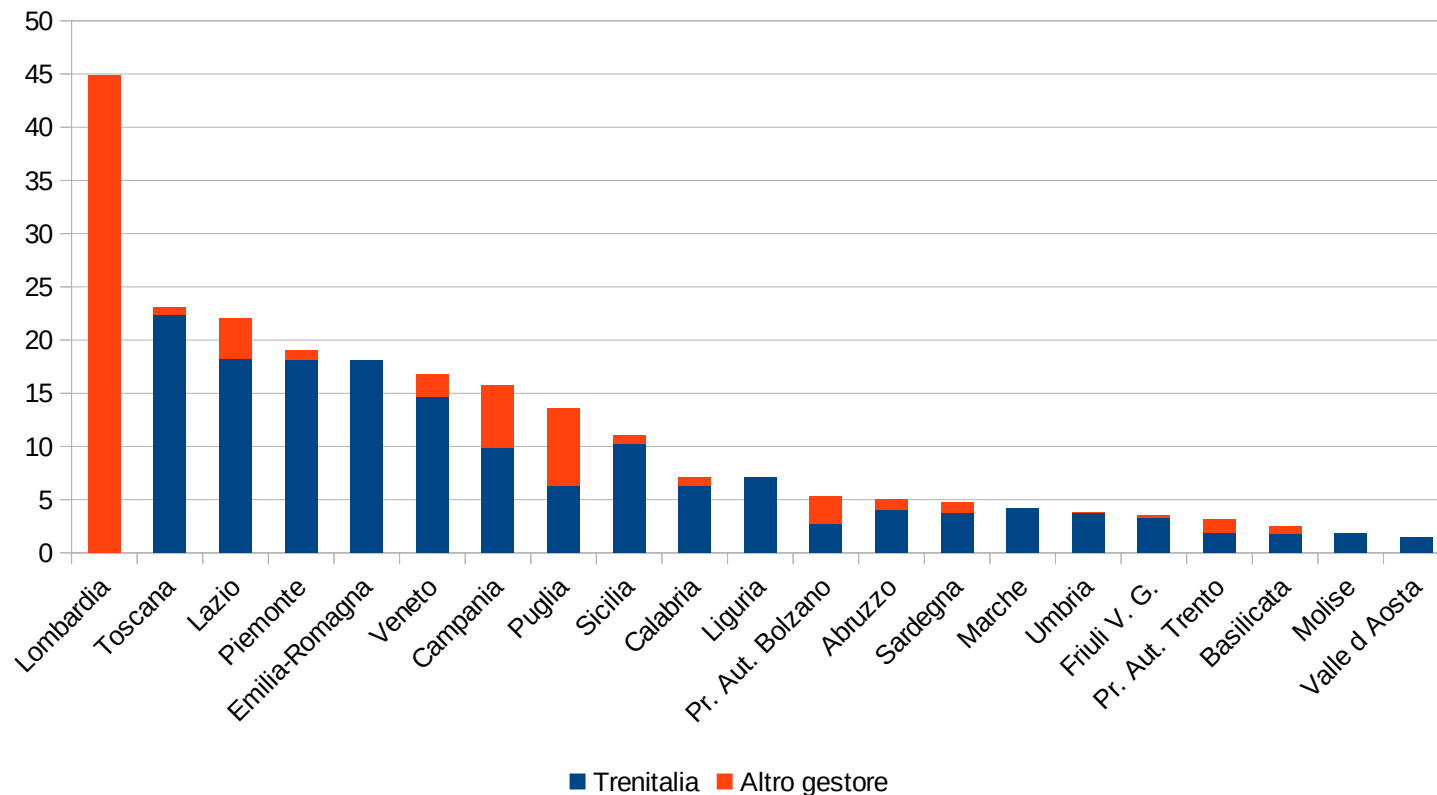
2016/2017 (TUSPL + Dlgs 50/2017) – principi non ancora attuati su bacini di mobilità

e criteri di riparto del FNT

Il trasporto ferroviario rimane ancora meno contedndibile del TPL su gomma

I gestori del servizio: prevale Trenitalia

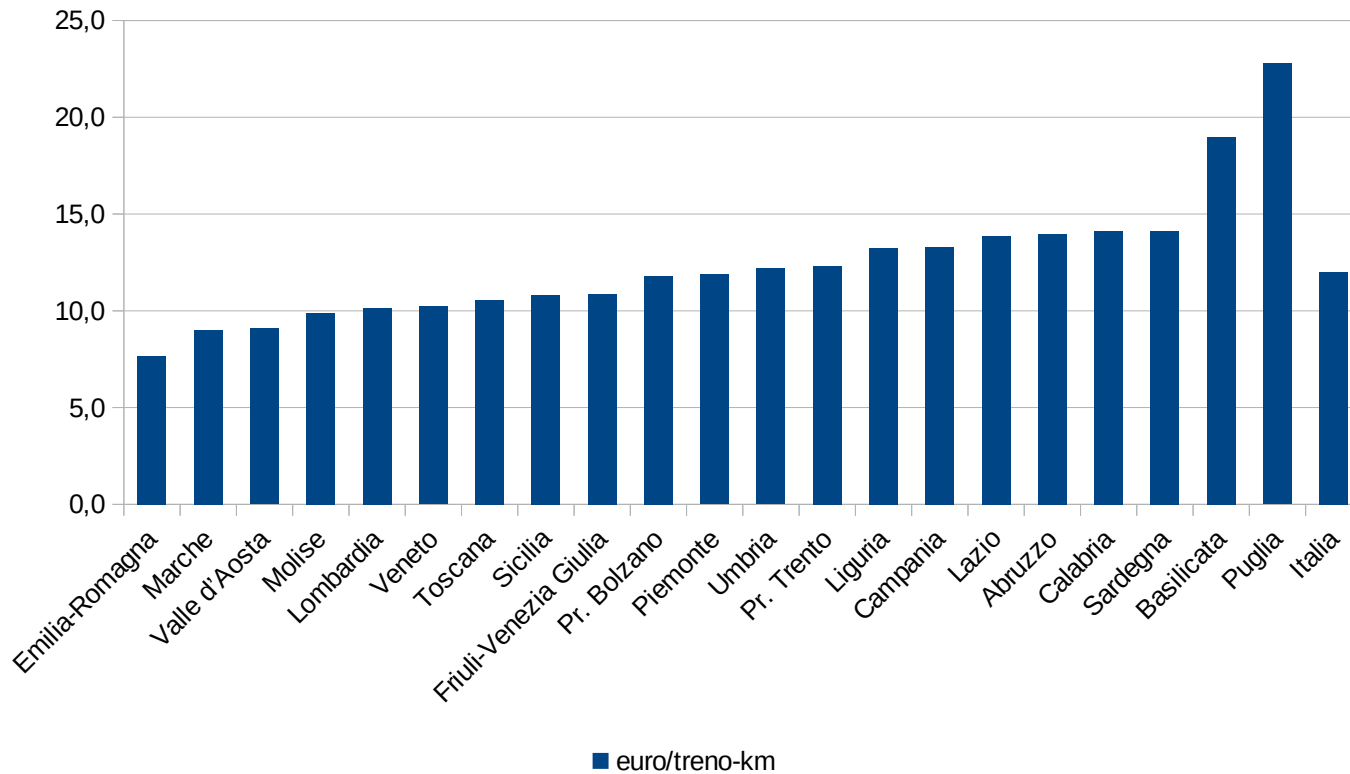
Milioni di Treni*km per regione e soggetto gestore



Il processo di apertura del mercato non è stato però finora in grado di consentire l'effettivo ingresso sul servizio regionale di una pluralità di soggetti.

Le risorse dei Contratti di Servizio

Corrispettivo medio per treno*km da Cds



Ciò si traduce anche in una certa omogeneità delle risorse rispetto ai livelli di servizio, anche a fronte di modelli di esercizio e di utenza servita molto diversi.

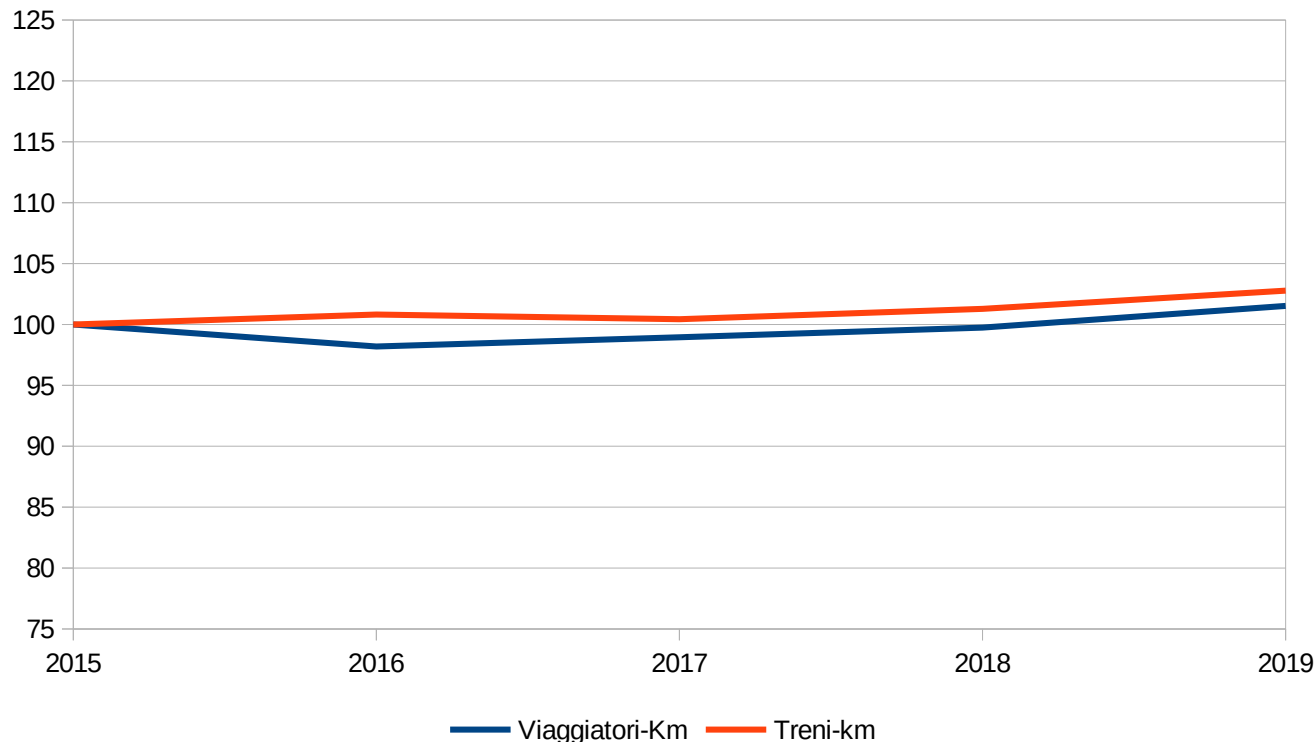
Le risorse da bilancio regionale

Regione	Risorse aggiuntive da bilancio	Regione	Risorse aggiuntive da bilancio
Lombardia	291	Trento	38
Campania	177	Liguria	19
Bolzano	128	Veneto	19
Emilia-Romagna	56	Valle d'Aosta	14
Puglia	54	Marche	8
Sicilia	48	Piemonte	2
Toscana	45	Basilicata*	1
Friuli-Venezia Giulia	44		

II. Le tendenze di medio periodo

Offerta e domanda stabili pre-Covid

Viaggiatori*km trasportati e treni*km offerti (solo Trenitalia)



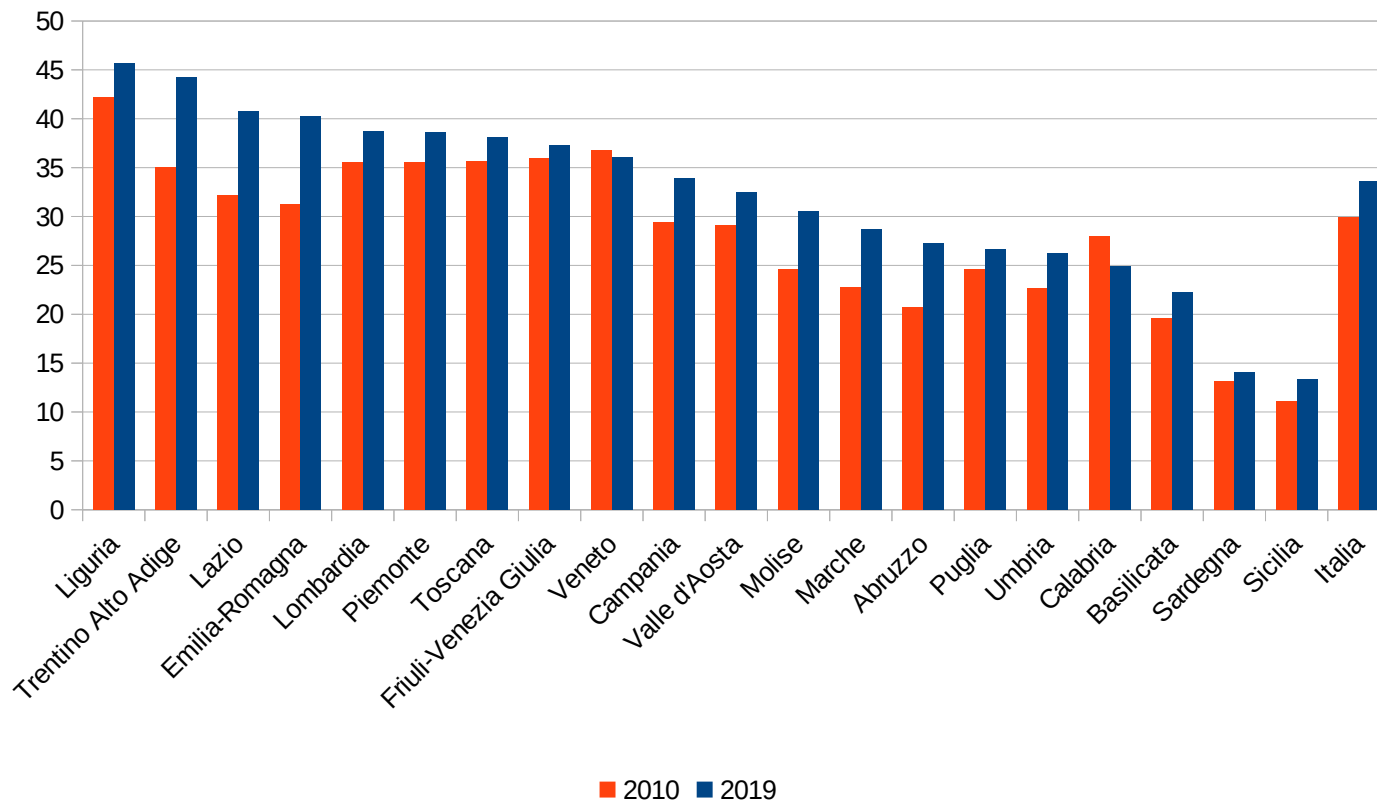
Nel periodo immediatamente precedente allo scoppio della pandemia, domanda e offerta presentavano (a livello aggregato nazionale) un trend di lieve ma costante crescita.

I trend nazionali: crescono i ricavi tariffari

		2015	2016	2017	2018	2019
Viaggiatori-km	Mln	39290	38416	39010	39450	39308
- di cui M/L percorrenza	Mln	20388	19855	20306	20596	20118
- di cui Regionale	Mln	18902	18561	18704	18854	19190
Tonnellate-km	Mln	11957	11904	11597	11020	10671
Ricavi traffico viaggiatori	Mln €	2820	2769	2963	2966	3115
- di cui M/L percorrenza	Mln €	1990	1903	2022	1987	2080
- di cui Regionale	Mln €	830	866	941	979	1035
Ricavi da CdS e da Stato	Mln €	1892	1923	2009	2040	2037
Ricavo traffico medio a viagg-km	Cent/€	7,2	7,2	7,6	7,5	7,9
- di cui M/L percorrenza	Cent/€	9,8	9,6	10	9,6	10,3
- di cui Regionale	Cent/€	4,4	4,7	5	5,2	5,4
Ricavo medio da CdS Reg.	Cent/€	10	10,4	10,7	10,8	10,6
Copertura da ricavi tariffari		30,6%	31,1%	31,8%	32,5%	33,8%

In crescita la mobilità sistemática su ferro

% di utilizzo del treno per studio e lavoro per regione (2010 vs 2019)

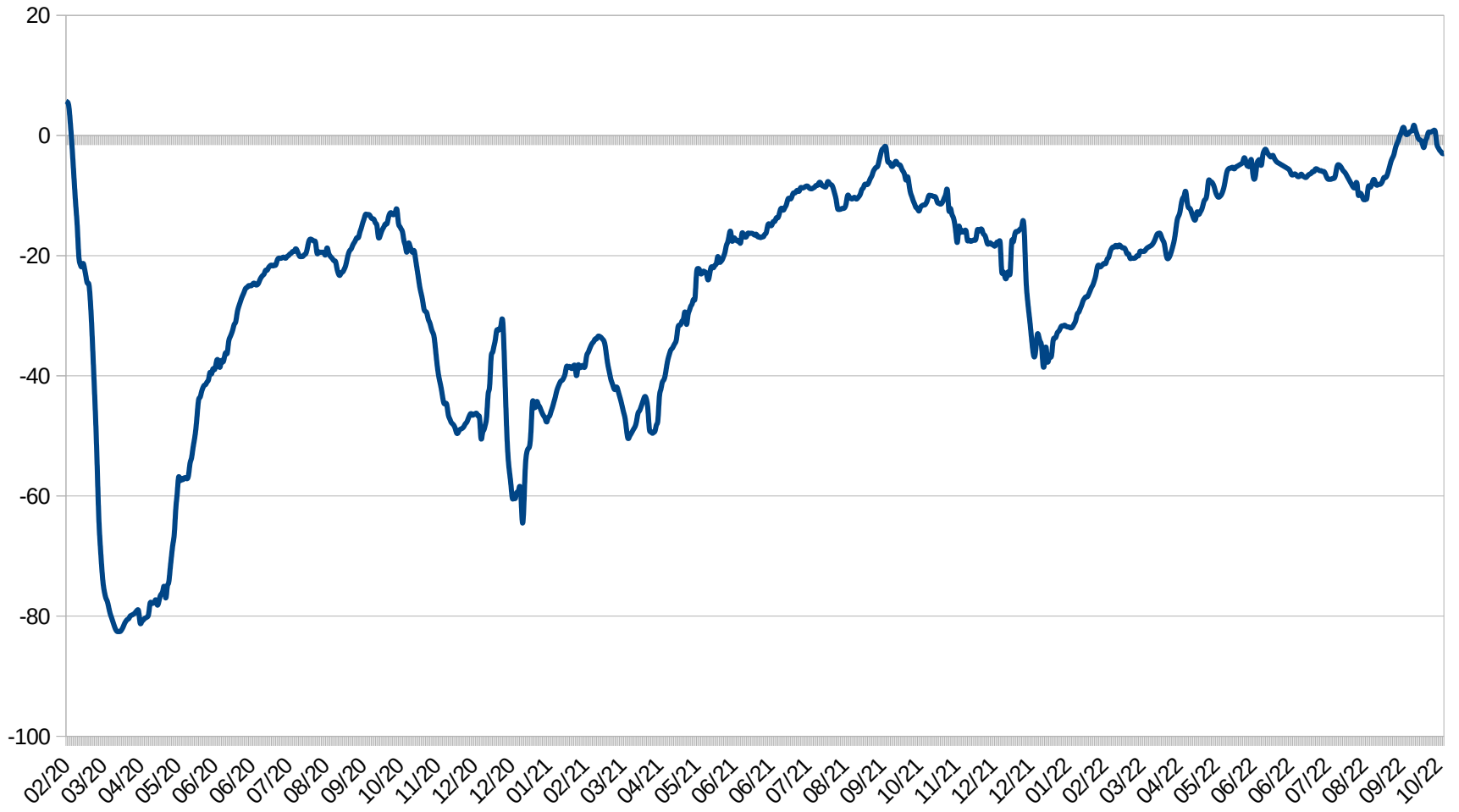


In particolare, la componente sistemática (casa/studio e casa/lavoro) su ferro risultava in crescita nell'ultimo decennio per tutte le regioni.

III. L'impatto del COVID

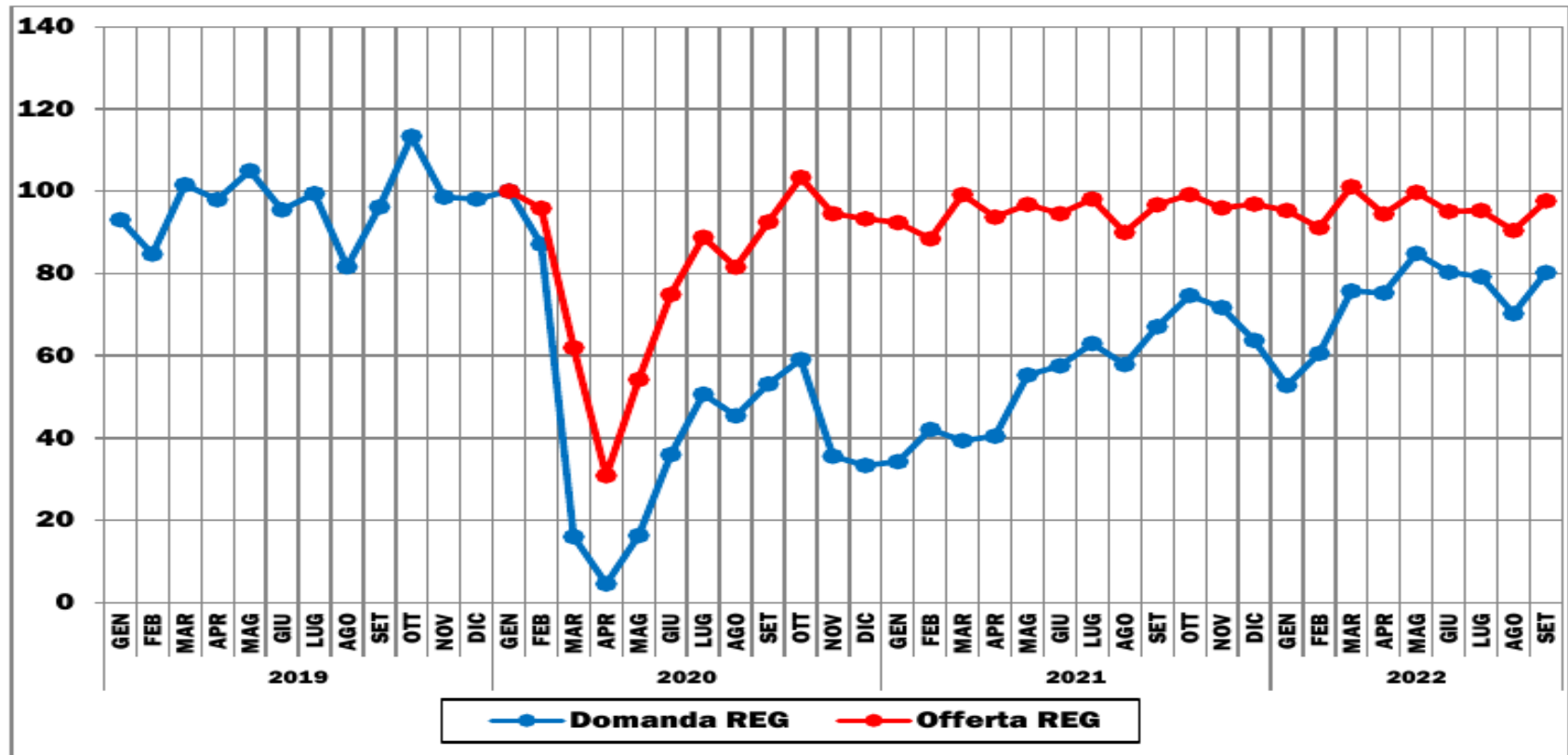
La domanda di mobilità nello scorso biennio

Indicatore di presenza nei luoghi della mobilità (Marzo 2020 – Ottobre 2022)



Il periodo pandemico: crolla la domanda

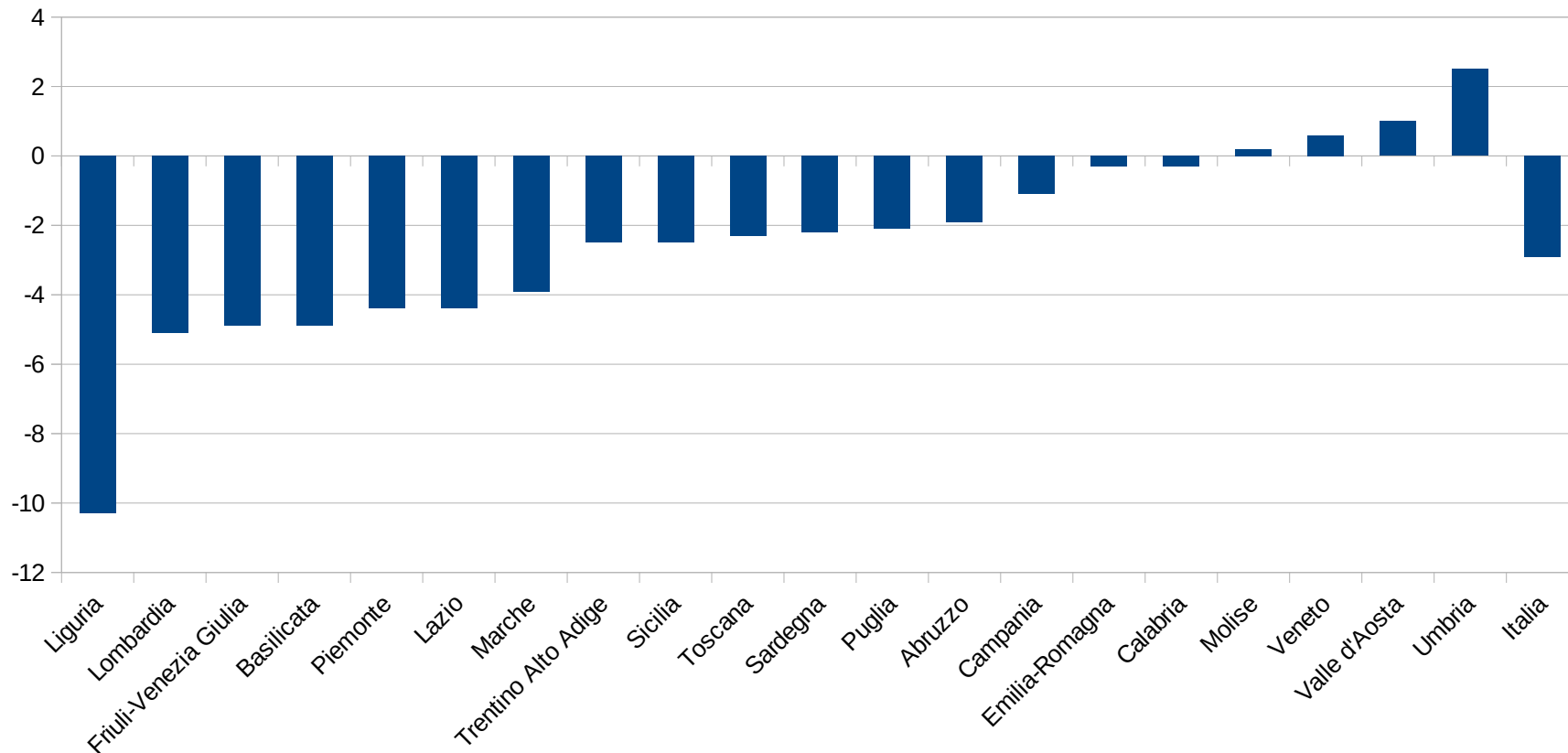
Domanda e offerta di trasporto ferroviario regionale (numeri indici, 2019=100)



Se l'offerta di trasporto regionale aveva recuperato già a fine 2020 i livelli 2019, altrettanto non è avvenuto per la domanda che presenta ancora nel 2022 un gap di circa il 30% rispetto al pre-pandemia

Diminuisce il tasso di utilizzo del TPL...

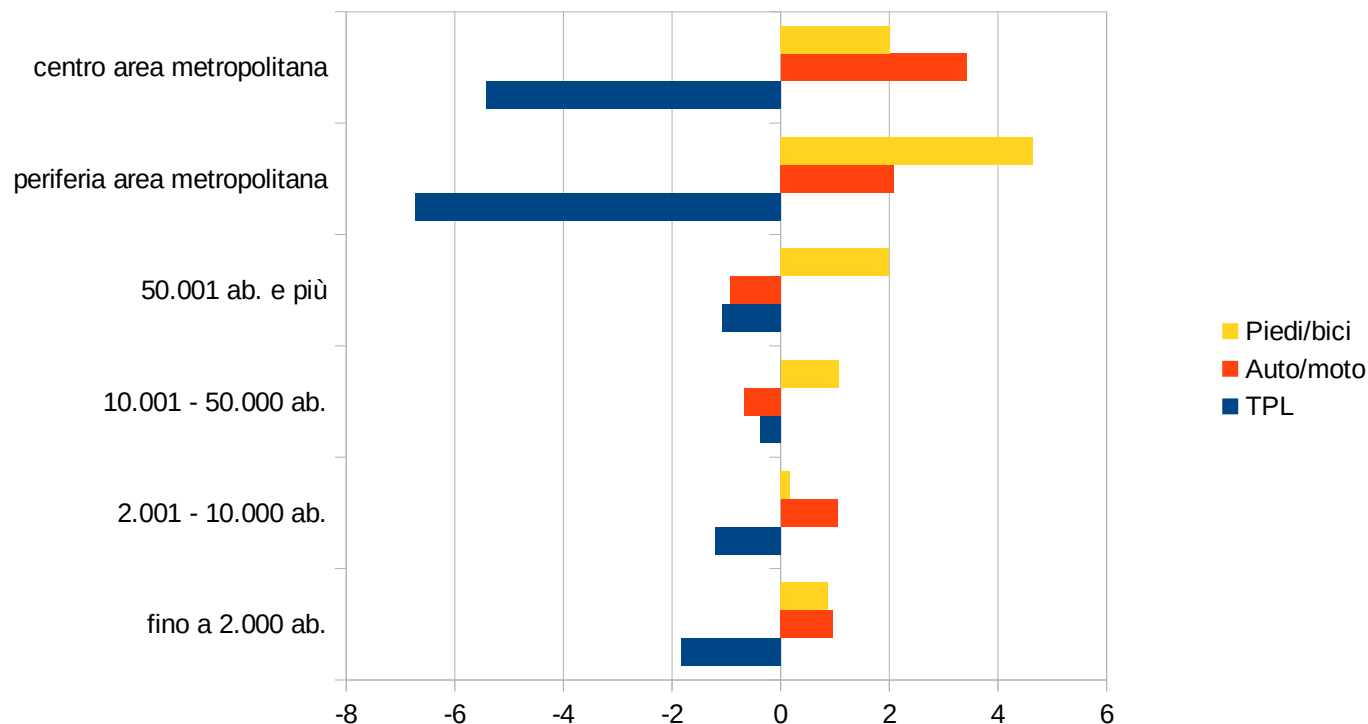
Variatione nella quota di spostamenti sistematici su TPL (2021 su 2019)



La riduzione nell'utilizzo del trasporto pubblico ha caratterizzato quasi tutte le regioni, sebbene più accentuata in quelle caratterizzate da un peso maggiore delle aree metropolitane

... a favore di modalità sostenibili?

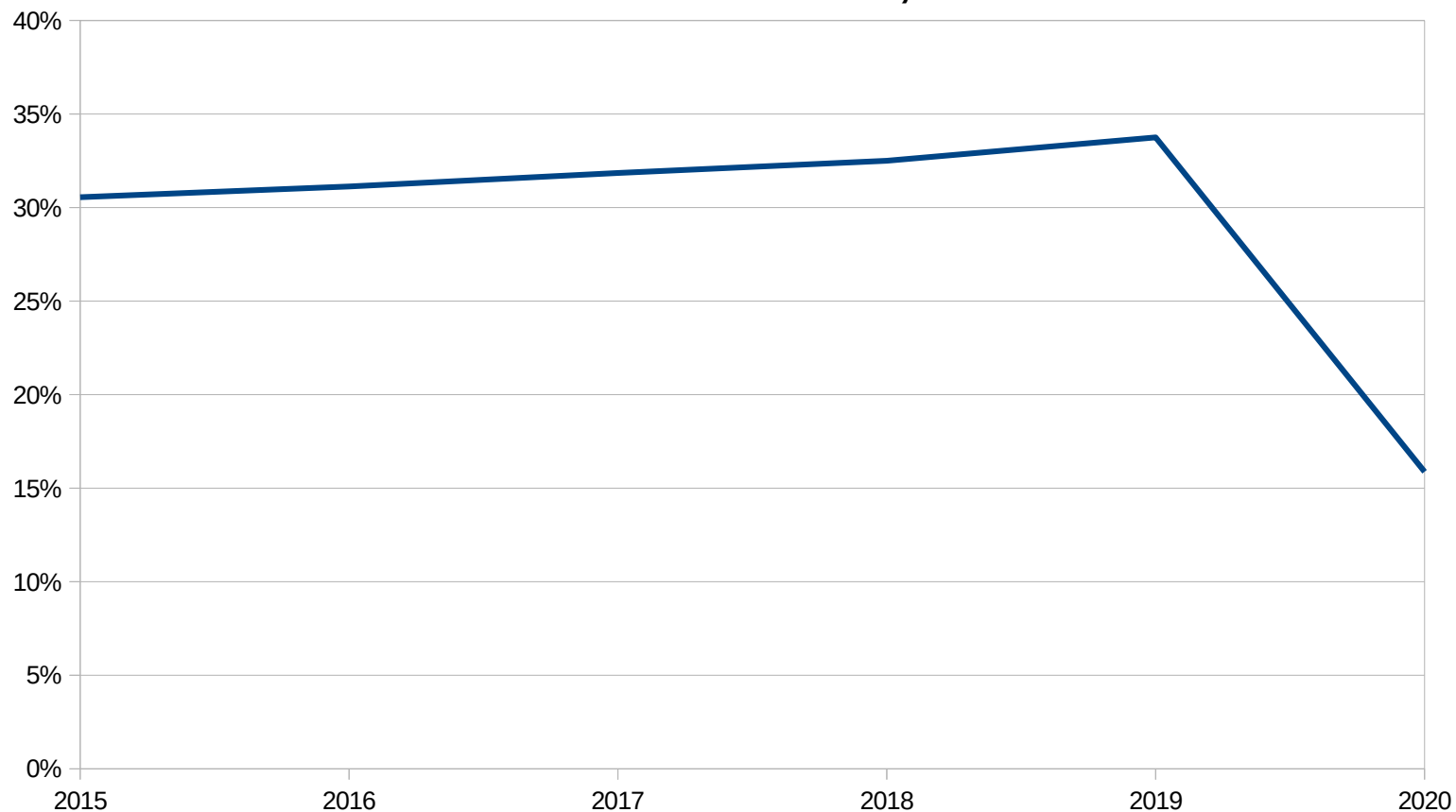
Variazione nella quota di spostamenti sistematici su TPL (2021 su 2019)



Nelle aree urbane, infatti, a fronte di una maggiore riduzione nel trasporto pubblico, cresce significativamente anche la componente di mobilità attiva: effetto desiderabile ma con implicazioni sul fronte delle entrate da tariffazione.

Quota di copertura da traffico

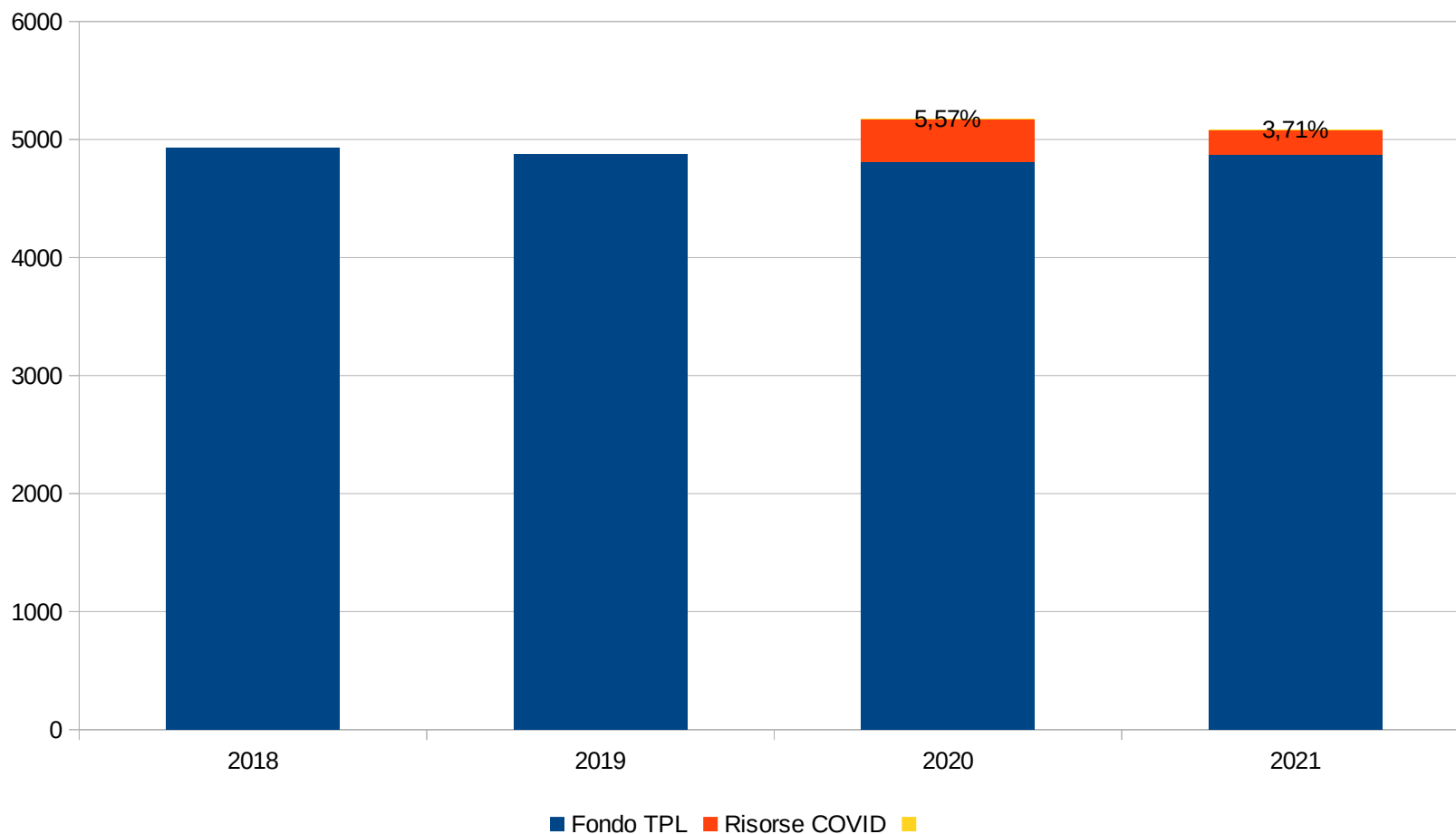
Ricavi da traffico su costi totali, trend 2015-2020



Mancano circa 670 milioni di euro di ricavi da traffico regionale

Le risorse aggiuntive

Fondo statale per il TPL delle regioni a statuto ordinario (Milioni di euro, 2018-2021)



IV. Il PNRR e le strategie future

Aumento dei ricavi

- RECUPERO DI DOMANDA:

- La persistenza (seppur ridotta) di smart working e digitalizzazione dei servizi rende difficile un recupero totale nel medio periodo.
- Tentativi di incentivare l'uso dei mezzi pubblici con agevolazioni tariffarie (bonus trasporti) o addirittura gratuità del trasporto (es. Genova, Germania), ma elasticità molto bassa (soprattutto rispetto agli utilizzatori dell'auto) e effetto netto sui ricavi da tariffazione presumibilmente negativo.

- AUMENTO DELLE TARIFFE:

- difficile implementazione in un contesto di inflazione crescente (es. Milano)
- rischio di elasticità negativa sulla domanda con conseguente effetto netto nullo

Riduzione dei costi

- RIDUZIONE DEI COSTI:

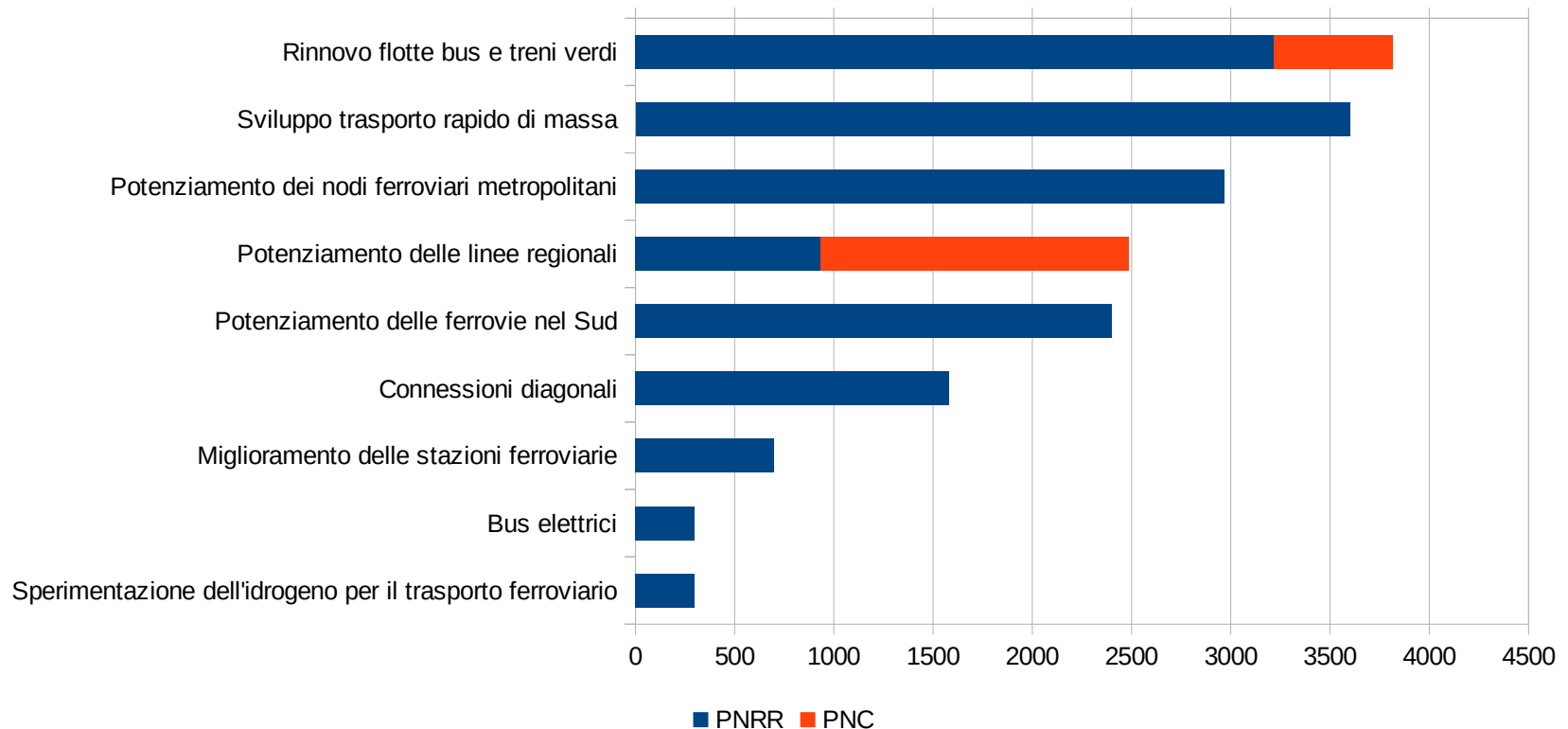
- Difficile in un contesto di costi energetici crescenti
- Riduzione/rimodulazione dell'offerta: nel periodo di più intensa restrizione della mobilità è avvenuta in modo molto ridotto (anche a causa della riduzione della capienza per esigenze di sicurezza).
- Intervento sulle tratte a domanda debole con servizi a minor costo per pass-km e integrazioni con altri servizi di trasporto.

- RISORSE PUBBLICHE PER INVESTIMENTI (PNRR e PNC):

- rinnovo flotte bus e materiale rotabile
- investimenti sulla rete ferroviaria
- investimenti sui nodi urbani e sulle stazioni
- investimenti su tramvie e trasporto di massa

Il PNRR e il PNC

Investimenti per il TPL nel PNRR e nel PNC (Mln euro)



Complessivamente 18 Miliardi di euro, pari a circa l'8% del totale dei due piani, sono dedicate al potenziamento infrastrutturale ferroviario (regionale e urbano) e all'ammodernamento del materiale rotabile.

GRAZIE PER L'ATTENZIONE!

leonardo.piccini@irpet.it