



AGENS

Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi



ANAV
ASSOCIAZIONE NAZIONALE
AUTOTRASPORTO VIAGGIATORI



asstra

A.S. 804

*Conversione in legge del D.L. 10 agosto 2023, n. 104,
recante “Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in
materia di attività economiche e finanziarie e
investimenti strategici”*

**Misure economiche prioritarie per il settore del
trasporto pubblico locale e regionale**

Commissioni riunite 8^a e 9^a del Senato della Repubblica

Roma, 12 settembre 2023

Si sottopongono di seguito all'attenzione di codeste spettabili Commissioni quelle che, ad avviso delle scriventi Associazioni, rappresentanti il complesso delle aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico locale e regionale nelle diverse modalità, costituiscono le misure economiche prioritarie per il settore, con l'auspicio che le stesse possano essere condivise nel corso dell'iter parlamentare di conversione del decreto legge all'esame di codeste Commissioni e possano essere concretizzate e completate anche nell'ambito della prossima manovra di bilancio. In questo senso si rappresentano gli interventi ritenuti indispensabili per garantire l'equilibrio economico-finanziario delle aziende del settore, per mettere in sicurezza le regolarità dei servizi e per consentire, anche, la realizzazione dei programmi di investimento sostenuti dallo Stato.

A) I NUMERI E IL RUOLO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Complessivamente, considerando le sue diverse modalità (trasporto su strada, trasporto ferroviario, metropolitane, tram, ecc.) il settore del trasporto pubblico locale e regionale in Italia genera ogni anno oltre **11 miliardi di euro di fatturato** e trasporta oltre **5,5 miliardi di passeggeri per 2 miliardi di corse-Km** complessive sulle diverse modalità attraverso poco meno di **900 gestori** titolari di contratti di servizio/atti di affidamento, in forma singola o aggregata, e oltre **114.000 addetti** (dati Osservatorio Nazionale TPL – Relazione annuale 2019-2020).

Lo sviluppo dei sistemi di mobilità collettiva e, in particolare, del trasporto pubblico locale e regionale, rappresenta una **componente imprescindibile per il raggiungimento di una mobilità realmente sostenibile** ed una **leva fondamentale per la ripresa e lo sviluppo economico** del Paese.

Gli impatti del Covid-19 e della crisi energetica

L'emergenza sanitaria per il Covid-19 ha avuto un impatto relevantissimo sull'assetto finanziario, economico, organizzativo e gestionale del sistema di trasporto pubblico regionale e locale. Il crollo della domanda ha raggiunto nel periodo del lockdown del 2020 livelli superiori al 90% rispetto ai valori normali, con una perdita di ricavi da traffico su base mensile di oltre 250 milioni di euro. Il crollo della domanda e le conseguenti perdite di ricavi da traffico e redditività delle imprese del settore sono proseguiti per tutto il 2020, ma anche nel successivo biennio 2021-2022 e a tutt'oggi non sono ancora stati recuperati i livelli di domanda e di ricavi da traffico pre Covid.

Secondo le nostre stime, avvalorate dai dati di monitoraggio periodico pubblicati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la **perdita di passeggeri** si è attestata mediamente al **55%** nell'anno **2020** rispetto ai livelli antecedenti al Covid, tra il **35%** e il **30%** nel **2021** e nel **1° trimestre 2022**, ed è attualmente ancora lungi dall'essere riassorbita. Alcune misure di prevenzione del contagio, come la sospensione delle attività e vendita a bordo dei titoli di viaggio, hanno inoltre alimentato

pratiche evasive con effetti in termini di perdita di ricavi ancor più rilevanti: **1.626 mln €** la **perdita quantificata** dall'Osservatorio nazionale TPL per il **2020**, tenendo conto anche dei costi cessanti per la riduzione dei servizi nel periodo del lockdown, dei benefici fiscali e degli ammortizzatori sociali straordinari causa Covid, nonché dei costi emergenti per sanificazioni, controlli, ecc.; **1.569 mln €** la perdita quantificata dal predetto Osservatorio per il **2021**; **300 mln €** la perdita stimata, secondo le nostre rilevazioni, per il **primo trimestre 2022** fino alla dichiarazione di cessazione dello stato di emergenza in data 31 marzo 2022 e al contestuale venir meno dei limiti al riempimento massimo dei mezzi. Ma la perdita di ricavi da traffico, come si diceva, sia pur con un parziale recupero, è proseguita per **tutto il 2022**, per una perdita complessiva di circa **800 mln €**, nonché **nell'anno in corso**, per un valore stimato non inferiore al 12% complessivo rispetto ai livelli antecedenti al Covid-19, per un valore di **circa 500 mln € nel 2023** e **prospettive di un pieno recupero non prima del 2025**.

Nel già difficilissimo quadro sopra descritto è esplosa nel 2022 la **crisi energetica** tuttora in atto, i cui primi segnali si erano già manifestati nell'ultima parte del 2021, che è poi deflagrata con il conflitto in Ucraina e che, purtroppo, non pare destinata a risolversi nel breve periodo. L'esplosione dei prezzi dell'energia e dei carburanti, seconda voce di costo per le imprese di TPL dopo il personale, hanno fatto lievitare i costi industriali di gestione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, con impatti pesantissimi su bilanci aziendali. Secondo le elaborazioni dei competenti Uffici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, gli incrementi di **prezzo del gasolio (+27%** nel **secondo quadrimestre 2022** rispetto all'analogo periodo del 2021) e gli incrementi di **prezzo del metano (+125%)** hanno comportato un **maggior costo per l'acquisto dei carburanti** sostenuto dalle imprese del settore di circa **120 mln € nel secondo quadrimestre 2022**. Valori pressoché analoghi si sono registrati nel primo quadrimestre 2022 e sono stimati dallo stesso Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il terzo quadrimestre di quest'anno, per un **extracosto complessivo sostenuto dalle imprese di TPL nel 2022 quantificabile in circa 280 mln €**, già al netto degli effetti delle riduzioni di accisa.

A ciò vanno a sommarsi gli effetti dell'incremento di costo dell'energia elettrica che, considerando esclusivamente il **costo dell'energia elettrica** impiegata per l'**alimentazione dei mezzi** utilizzati nei servizi di TPL, sono quantificabili in **oltre 400 mln € nel 2022**.

Ma il trend di incremento dei prezzi di carburanti ed energia è proseguito anche nel 2023 per un **extracosto complessivo** annuo gravante sulle imprese del settore stimabile in **oltre 450 mln €, in assenza, finora, di misure di sostegno da parte dello Stato**.

Al netto dei rincari dei prodotti energetici, anche **l'inflazione di fondo è ripresa nel 2022 a ritmi triplicati rispetto agli anni precedenti e mantiene un andamento preoccupante nel 2023, con previsioni elevate anche per i prossimi anni.** La conseguenza è un incremento rilevantissimo e di medio termine delle materie prime e di tutti i fattori produttivi impiegati dalle imprese per l'erogazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, con conseguente **necessità di un adeguamento inflativo dei corrispettivi di servizio rispetto ai dati economici reali**, molto differenti al rialzo rispetto alle previsioni effettuate nel 2021, e con il fine di **garantire una normale e sostenibile dinamica delle relazioni industriali.**

Le misure di sostegno sinora adottate e la necessità di rafforzarle

Nel contesto descritto **le misure specifiche di sostegno alle imprese di TPL necessitano di essere ulteriormente rafforzate:**

1. **Indicizzazione del fondo nazionale trasporti** – Alla luce delle previsioni inflazionistiche dei prossimi anni riteniamo **prioritario incrementare la dotazione annuale del Fondo nazionale TPL, attraverso un meccanismo automatico di adeguamento all'inflazione**, tenuto conto che le risorse aggiuntive stanziare con la legge di bilancio 2022 (100 mln € nel 2022, 200 mln € nel 2023, 300 mln € nel 2024 e 395 mln € annui a decorrere dal 2025) risultano del tutto insufficienti a garantire la copertura dell'incremento dei costi di natura corrente.

Per garantire il **recupero dell'inflazione pregressa e l'adeguamento all'inflazione programmata 2023** occorrerebbe incrementare la dotazione annua del FNT per **almeno 700 mln € annui.**

Occorre, altresì, vincolare le risorse aggiuntive alla rivalutazione dei corrispettivi, **anche al fine di consentire una normale dinamica delle relazioni industriali a livello nazionale in considerazione della scadenza al prossimo 31 dicembre del CCNL autoferrotranvieri** e rispetto al quale le Organizzazioni sindacali hanno recentemente formalizzato una proposta di piattaforma con una richiesta di aumento complessivo di circa il 18% e un **maggior costo a regime quantificabile per il settore stimabile in 900 mln € annui.**

Misure analoghe occorrono per garantire il finanziamento dei servizi nelle Regioni a statuto speciale;

2. **Integrazione dotazione fondo mancati ricavi Covid 19** – le ulteriori risorse stanziare con la legge di bilancio 2023 sul fondo compensazioni mancati ricavi TPL risultano del tutto insufficienti a coprire le perdite accumulate durante il periodo pandemico, con perdite non

compensate allo Stato pari a circa **500 mln € per la copertura integrale dell'annualità 2021 e ulteriori 300 mln € per ristorare i primi tre mesi del 2022**, senza tener conto che gli effetti negativi della pandemia sulla domanda di trasporto sono tuttora in corso.

È, quindi, necessario ridurre il gap tra stanziamenti e fabbisogno di copertura per ripristinare un livello minimo indispensabile di equilibrio del settore;

- 3. Integrazione dotazione fondo carburanti ed energia elettrica** – In considerazione dei trend di crescita dei prezzi di carburanti ed energia, che stanno caratterizzando anche il corrente anno, **appare imprescindibile individuare le necessarie misure eccezionali di sostegno alle imprese.**

Sono necessari ulteriori stanziamenti per garantire una **copertura adeguata dei maggiori costi legati alla crisi energetica** per il 2023, stimabili in circa **500 milioni di euro**.

- 4. Misure per accompagnare gli investimenti** – La crisi di liquidità che investe il settore del TPL richiede misure volte a **velocizzare i tempi di pagamento delle risorse in conto capitale** dallo Stato alle imprese, al fine di minimizzare il ricorso al sistema creditizio per l'anticipazione dei contributi, tenuto conto dell'attuale crescita esponenziale dei tassi di interesse.

Occorre una **congrua e strutturale iniezione di risorse in conto esercizio** per accompagnare gli ingenti e straordinari investimenti e finanziare i nuovi servizi di TPL che derivano dalla realizzazione delle nuove linee di trasporto rapido di massa.

L'art. 17 del D.L. n. 104/2023 e la necessità di risorse aggiuntive

Nel quadro descritto il decreto legge all'esame di codeste Commissioni interviene in materia di finanziamento del trasporto pubblico locale e regionale con il solo art. 17, comma 1, che si limita a modificare i criteri di riparto tra le Regioni a Statuto ordinario del Fondo nazionale TPL senza tuttavia incrementarne la dotazione né introdurre, come sarebbe indispensabile per le ragioni illustrate, in meccanismo automatico di adeguamento all'inflazione. Evidentemente occorrerebbero al predetto fine le necessarie misure di copertura finanziaria che si auspica possano essere individuate già nel corso dell'iter parlamentare di conversione del decreto in esame anche ai fini di un successivo completamento e concretizzazione nell'ambito della prossima manovra di bilancio.

Per una più immediata ed agevole illustrazione del quadro economico del settore del TPL si allegano delle slides di sintesi.

Roma, 12 settembre 2023