



19 novembre 2021



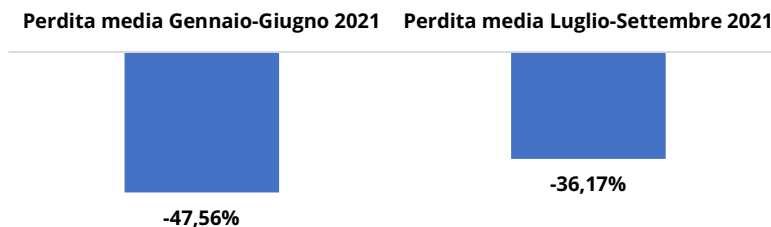
AS 2448 “Bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024”

1. L’equilibrio economico-finanziario del trasporto pubblico locale per l’anno 2021

Anche per il 2021 l’impatto del Covid-19, e delle misure di contenimento adottate dal Governo (es. riduzioni capienza massima dei mezzi), ha comportato una cospicua **contrazione dei ricavi da traffico**, tale da compromettere l’equilibrio economico-finanziario delle imprese operanti nel settore del TPL.

Un’indagine Asstra¹, in corso di svolgimento, ha rilevato per il **primo semestre 2021 (gennaio-giugno)**, nel confronto con i dati pre Covid-19, una riduzione del **47,56%** dei ricavi tariffari; per il **trimestre luglio-settembre**, si è registrata una debole ripresa, con valori ridotti del **36,17%** rispetto allo stesso periodo del 2019.

Mancati ricavi tariffari 2021 (%; vs 2019) - DATI NON DEFINITIVI



¹ Indagine Asstra - Campione di 36 Aziende TPL

Considerato un valore complessivo dei ricavi da traffico pre Covid-19 pari a circa 4 miliardi di euro, **si stima che la riduzione degli introiti da bigliettazione per il 2021 sarà pari a circa 2 miliardi di euro.**

Dallo schema di decreto che ha raggiunto l'intesa nella Conferenza Unificata del 3 novembre u.s. e che ripartisce i contributi alle Regioni, alle Province autonome ed alle aziende in capo alla competenza statale per la compensazione dei minori ricavi da traffico registrati dalle aziende del TPL nell'esercizio 2020, è risultato un ammontare complessivo di **risorse per assicurare l'equilibrio economico dei contratti di servizio, annualità 2020, pari a 1,551 mld di euro**; come specificato nello schema di decreto che ha raggiunto l'intesa nella Conferenza Unificata del 3 novembre u.s., le elaborazioni sono state svolte sulla base dei dati inseriti dalle aziende che hanno rispettato il termine per la compilazione della rilevazione "Mancati ricavi Covid-19" del 30 settembre 2021.

A fronte di uno stanziamento complessivo di risorse finalizzate al ristoro dei mancati ricavi pari a **1,837 miliardi di euro**, risulterebbe quindi disponibile un residuo di oltre **285 milioni di euro per l'annualità 2021.**

Si prevede, inoltre, che agli stanziamenti suddetti andranno ad aggiungersi ulteriori risorse, prudenzialmente stimate in circa **300 milioni di euro** in seguito alle interlocuzioni intercorse con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, inizialmente destinate all'espletamento dei servizi aggiuntivi di Trasporto pubblico locale al 31 dicembre 2021 da esercire per l'emergenza epidemiologica COVID-19 e non utilizzate.

Si stima, pertanto, un **fabbisogno aggiuntivo per assicurare l'equilibrio economico dei contratti di servizio, annualità 2021, pari a circa 1,4 miliardi di euro.**

Le analisi per il 2021 restituiscono, quindi, un quadro peggiorativo rispetto al 2020 atteso che:

- ✓ Per i primi mesi del 2020, ovvero prima dell'inizio dell'emergenza e del primo lockdown, gli introiti tariffari non hanno subito riduzioni rispetto all'annualità precedente;
- ✓ Per il 2021 le imprese TPL non hanno beneficiato dei costi cessanti del 2020, *in primis* degli ammortizzatori sociali e delle riduzioni del costo per la trazione (gasolio, metano, energia elettrica, ecc.), oltre che dei benefici fiscali.

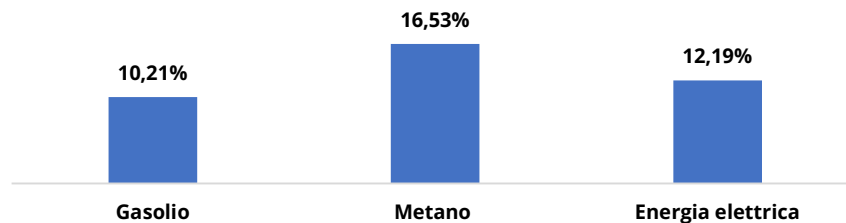
2. Incremento prezzi dei prodotti energetici (gasolio, metano ed energia elettrica ad uso autotrazione)

Negli ultimi mesi, il prezzo dei prodotti energetici e delle materie prime sta registrando una crescita esponenziale. L'andamento dei prezzi dei vettori energetici (*in primis* gasolio, metano

ed energia elettrica) riveste particolare importanza per il settore del TPL: la voce relativa ai costi per la trazione è seconda nei conti aziendali solo al costo del personale.

Un'indagine Asstra², ancora in corso di svolgimento, ha registrato un incremento per il trimestre luglio/agosto/settembre 2021 rispetto allo stesso periodo delle annualità 2019 e 2020 pari al **10,21%** per il gasolio, al **16,53%** per il metano ed al **12,19%** per l'energia elettrica.

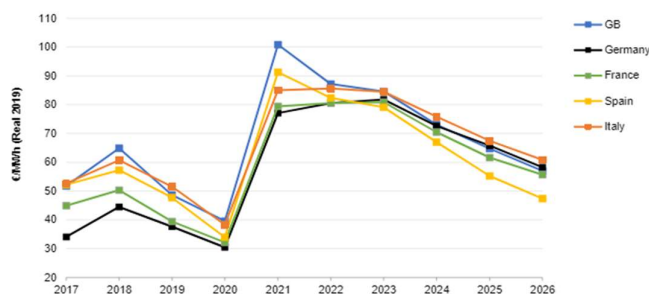
**Incremento prezzo prodotti energetici - Confronto
Luglio/Agosto/Settembre 2021 vs stesso periodo
2019/2020 (%) - DATI NON DEFINITIVI**



Con riferimento alle aspettative per i prossimi mesi, si prevedono incrementi ancora più significativi per il IV trimestre 2021 e per i periodi successivi.

Secondo uno studio S&P Global - “The Energy Transition And What It Means For European Power Prices And Producers: September 2021” – si prevede che i prezzi dell'energia elettrica in Italia rimarranno superiori a quelli degli altri paesi europei a causa della predominanza dell'energia termica e della crescente dipendenza dalle importazioni. Si aspetta un forte **rimbalzo dei prezzi dell'energia elettrica a decorrere dal 2021**, trainato dall'aumento dei prezzi del gas e del carbone, con valori superiori ai 60 €/MWh nel periodo 2022-2026, come rappresentato nel grafico seguente.

S&P Global Platts' Baseload Power Evolution (€/MWh, Real 2019)



Note: The chart shows S&P Global Platts' forecasted average daily spot prices. These price assumptions are different from S&P Global Ratings' price assumptions and we do not use them in our base-case assumptions, but they provide a good indication of future power prices. Source: S&P Global Platts.

Copyright © 2021 by Standard & Poor's Financial Services LLC. All rights reserved.

² Indagine Asstra - Campione di 17 Aziende TPL

La Commissione Europea, con il documento Com(2021) 660 final del 13 ottobre 2021, in risposta all'aumento dei prezzi dell'energia, ha affrontato la questione al fine di definire una serie di misure d'intervento e di sostegno per gli Stati membri. Le aspettative dei mercati per le materie prime energetiche indicano che con ogni probabilità gli aumenti odierni dei prezzi sono temporanei; è stato stimato che tale effetto potrebbe protrarsi anche nei primi mesi del 2022. Ad esempio, i **prezzi del gas all'ingrosso** rimarranno verosimilmente alti durante i mesi invernali e **inizieranno a calare da aprile 2022**, assestandosi tuttavia su livelli superiori alla media degli ultimi anni.

Occorre, pertanto, che si intervenga con misure compensative o di abbattimento del costo al fine di mitigare gli effetti generati dal rincaro dei prodotti energetici sui bilanci aziendali.

Il rincaro dei prezzi sta, inoltre, avendo **effetti di rilievo in termini inflattivi**. Secondo le stime preliminari ISTAT, nel mese di ottobre 2021 l'indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC), al lordo dei tabacchi, registra un aumento dello 0,6% su base mensile e del 2,9% su base annua (da +2,5% del mese precedente). La analisi confermano che l'ulteriore accelerazione, su base tendenziale, dell'inflazione è in larga parte dovuta, anche nel mese di ottobre, ai prezzi dei beni energetici (da +20,2% di settembre a +22,9%).

In un contesto caratterizzato dal forte rialzo dei tassi di inflazione occorre evidenziare che molti contratti di servizio non presentano meccanismi di **indicizzazione del corrispettivo a tutela dell'equilibrio economico-finanziario**. A riguardo, risulta di fondamentale importanza l'inserimento all'interno della legge di bilancio dello Stato per il 2022 della disposizione legislativa che incrementa la dotazione del fondo nazionale trasporti per importi pari a 100 milioni di euro per l'anno 2022, 200 milioni di euro per l'anno 2023, 300 milioni di euro per l'anno 2024, 350 milioni di euro per l'anno 2025 e 400 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2026. Si auspica che tale misura possa consentire di conservare, a parità di servizi svolti, il valore reale delle risorse del fondo, evitando la relativa perdita del potere di acquisto conseguente all'incremento generale del livello dei prezzi.

3. Agevolazioni energetiche energivore settore TPL

Già oggi **gli operatori del TPL risultano fra i maggiori consumatori di energia elettrica nelle grandi città**, dove sono in esercizio sistemi di trasporto rapido di massa alimentati ad energia elettrica (linee ferroviarie, metropolitane, tramviarie e filoviarie) che contribuiscono in maniera decisiva ogni giorno a trasportare milioni di passeggeri.

In prospettiva i consumi di energia elettrica del settore sono destinati ad aumentare ulteriormente; sono infatti disponibili ingenti contributi pubblici volti a finanziare lo **sviluppo dei sistemi di trasporto su gomma alimentati a energia elettrica** ed il **potenziamento dei trasporti rapidi di massa (metropolitane, tramvie, ecc.)**.

A fronte di tanto è di tutta evidenza che il settore del trasporto pubblico locale dovrebbe beneficiare delle agevolazioni di cui godono le aziende a cui è riconosciuto lo **status di energivore**, in quanto settore ad alta intensità di lavoro, ad alto valore territoriale e sociale, settore chiave per le sfide ambientali ed importante moltiplicatore di PIL e occupazione.

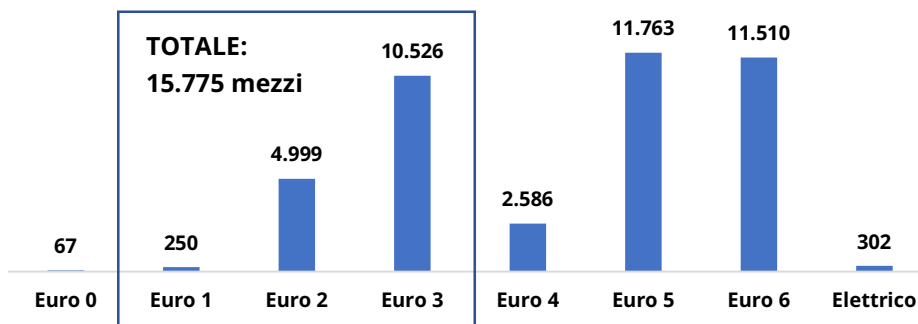
Trattasi di una possibilità non preclusa ab origine dalla direttiva 96/2003/CE, che all'art. 17 contempla la possibilità di riconoscere il beneficio alle "imprese" (senza limitazioni di sorta), come definite all'art. 11, laddove per "entità commerciale" si intende "tutte le attività di produttore, di commerciante e di prestatore di servizi (...)" (art. 11, par. 2). Deve, tuttavia, evidenziarsi come tale operazione, concretizzandosi in una "modifica degli aiuti esistenti" ai sensi del paragrafo 3 dell'art. 107 TFUE, deve ottenere la preventiva autorizzazione da parte della Commissione.

4. Divieto alla circolazione di autobus Euro 1, Euro 2, Euro 3

Il Decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 (c.d. DL Infrastrutture) ha previsto, in fase di conversione, una norma che **vieta la circolazione**, su tutto il territorio nazionale, di veicoli a motore delle categorie M2 e M3 (autobus), adibiti a servizi di trasporto pubblico locale, alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento **Euro 1** a decorrere dal **30 giugno 2022**, **Euro 2** a decorrere dal **1° gennaio 2023** e **Euro 3** a decorrere dal **1° gennaio 2024**, con l'esclusione per particolari caratteristiche di veicoli di carattere storico o destinati ad usi particolari.

Vista l'attuale composizione del parco autobus, al fine di mantenere gli attuali livelli di servizio, la norma determina l'obbligo di sostituzione di 250 autobus Euro I entro la fine di giugno 2022, di 4.999 mezzi Euro II entro la fine del prossimo anno e 10.526 mezzi Euro III entro la fine del 2023, per complessivi **15.775 mezzi**.

Composizione del parco autobus TPL (n. mezzi; 2020)



Fonte: Dati MIMS - Bozza "RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO OSSERVATORIO TPL annualità 2019 e 2020 in fase di approvazione"

Considerati gli attuali stanziamenti per il rinnovo del materiale rotabile su gomma e relative infrastrutture di alimentazione per il periodo 2019-2023, che ammontano complessivamente a 1,76 mld di euro, l'acquisto di 15.775 mezzi, ad un prezzo medio unitario di 400 mila euro (comprensivo del mezzo di trasporto e delle relative infrastrutture), richiede un **fabbisogno aggiuntivo di 2,66 mld di euro** per il biennio 2022-2023, considerato un cofinanziamento aziendale pari al 30%. Sono evidenti le difficoltà legate alla sostituzione di un numero così rilevante di mezzi nei prossimi due anni, considerato che il prezzo di acquisto più elevato per i mezzi ad alimentazione alternativa rispetto agli autobus a gasolio riduce, a parità di risorse, il tasso di sostituzione dei mezzi.

Vale la pena anche segnalare che mentre per il servizio urbano la scelta verso l'autobus a trazione elettrica è un processo che si sta strutturando all'interno dei piani di sostituzione del parco mezzi, in ambito extraurbano si riscontrano maggiori difficoltà in termini di presenza su tutto il territorio nazionale di una **rete sufficientemente capillare** per l'approvvigionamento del metano. Tale situazione rende maggiormente difficoltoso il percorso di sostituzione dei vecchi mezzi.

Occorre, inoltre, tenere in considerazione le **difficoltà per la filiera produttiva** di assicurare la produzione di un numero così rilevante di autobus in breve tempo.

La diffusione di bus elettrici determina, inoltre, **una importante previsione di incrementi di potenza richiesta alla rete di distribuzione dell'energia elettrica** (fino a +10% della attuale potenza delle reti per trasporto su gomma - presso depositi, *opportunity charge*) e talvolta le variazioni nei Piani di sviluppo dell'elettrificazione del TPL non appaiono allineati con le tempistiche necessarie per la realizzazione degli investimenti di sviluppo/potenziamento delle reti e degli impianti elettrici. Si ritiene che tale aspetto debba essere considerato anche in relazione al contestuale incremento dei consumi elettrici legato allo sviluppo della mobilità elettrica privata (colonnine di ricarica in aree pubbliche o in aree private). La complessità della realizzazione degli investimenti di potenziamento della rete elettrica in contesti fortemente urbanizzati, a causa della difficoltà di reperimento delle aree per la realizzazione dei nuovi impianti primari o secondari (Cabine di trasformazione) e del rilascio delle autorizzazioni, potrebbe rallentare lo sviluppo dell'elettrificazione del TPL. **Occorre velocizzare l'iter di autorizzazione degli interventi di sviluppo/potenziamento della rete e degli impianti di distribuzione dell'energia elettrica.**

È necessario, altresì, prevedere una politica incentivante a sostegno degli investimenti per la **riqualificazione energetica degli impianti** del trasporto pubblico locale (depositi e officine) da attuare, ad esempio, attraverso le tecnologie che consentano una produzione di energia da fonti rinnovabili, al fine di soddisfare la domanda crescente di energia elettrica attesa nei prossimi anni.

5. Fondi rotativi TPL

In Italia si riscontra un evidente gap finanziario fra le risorse attuali e quelle necessarie ad allineare il parco mezzi e le infrastrutture ai livelli dei principali paesi europei. Tale criticità, abbinata alle difficoltà che molti operatori riscontrano, anche a causa della crisi generata dal Covid-19, nell'ottenere supporto finanziario da soggetti privati per attuare gli investimenti, rende necessario lo sviluppo di nuove soluzioni, complementari a quelle esistenti. Si ritiene, pertanto, di primaria importanza prevedere lo **sviluppo di nuovi strumenti finanziari a carattere rotativo**, in conformità alle disposizioni del Regolamento UE n.1060 del 24 giugno 2021, a valere su risorse europee (Fondo ESIF), progettati **su misura per il Tpl** e riservati all'acquisto di autobus adibiti esclusivamente ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale a metano, elettrici o ad idrogeno e alla realizzazione delle relative infrastrutture di alimentazione.

Gli Strumenti Finanziari rotativi consentiranno alle aziende del TPL di **velocizzare il processo di rinnovo del parco mezzi** in modo da poter disporre di una flotta moderna, più efficiente e a minore impatto ambientale, in grado di contribuire, oltre al miglioramento dell'efficienza operativa, anche agli obiettivi europei di **riduzione delle emissioni in atmosfera** definiti dalla Comunicazione della Commissione Europea COM (2021) 550 final del 14 luglio 2021 recante " *'Fit for 55': delivering the EU's 2030 Climate Target on the way to climate neutrality*" che ha individuato una serie di proposte affinché l'UE possa conseguire l'obiettivo di ridurre le emissioni nette di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990, diventando il primo continente climaticamente neutro entro il 2050, in modo equo, competitivo ed efficiente in termini di costi.

6. Difficoltà approvvigionamento urea per autobus Euro VI

Si evidenzia la difficoltà di approvvigionamento per gli operatori TPL sul mercato dell'**urea**, l'additivo necessario al funzionamento dei moderni motori diesel per l'abbattimento dei Nox; in assenza dell'additivo, la centralina del veicolo impedisce l'accensione del motore, rendendo quindi impossibile l'utilizzo del mezzo. Alle **difficoltà di approvvigionamento** si accompagna anche un conseguente rilevantissimo **aumento del costo**, che ha raggiunto incrementi del **+250%**. Tale problematica risulta particolarmente significativa in quanto potrebbe mettere a rischio la normale erogazione dei servizi di trasporto con autobus, con particolari ripercussioni sulla mobilità delle persone.

7. Crisi di liquidità delle imprese del trasporto pubblico locale

Ad acuire le difficoltà economico-finanziarie legate ai mancati ricavi tariffari conseguenti alla riduzione dei passeggeri trasportati, concorrono i ritardi, in alcuni casi pluriennali, nei processi approvativi dei decreti attuativi e delle relative determinazioni di pagamento delle

contribuzioni pubbliche che stanno comportando problematiche rilevanti dal punto di vista finanziario, ovvero **mancanza di liquidità** anche per quelle aziende che in periodo pre-covid si caratterizzavano per performance soddisfacenti.

Occorre, pertanto, intervenire per **velocizzare e semplificare le procedure di impegno e di spesa delle risorse** in conto investimenti ed in conto esercizio, fondamentali per assicurare liquidità al settore, soprattutto in questa fase caratterizzata da una riduzione significativa degli introiti tariffari.

A titolo di esempio, le risorse liquidate, come anticipazione, per la compensazione dei mancati ricavi tariffari Covid-19 risultano pari al 50% degli stanziamenti, ovvero 937,17 milioni di euro, a fronte di una dotazione complessiva di 1,837 miliardi di euro.