

Le performance delle imprese di trasporto pubblico locale

2022

Intesa Sanpaolo

Laura Campanini | Direzione Studi e Ricerche

ASSTRA

Emanuele Proia | Direttore

Maurizio Cianfanelli

Elisa Meko

Teresa Pierro

SOMMARIO

EXECUTIVE SUMMARY	8
1 LA MOBILITA' IN ITALIA.....	18
1.1 La mobilità nel triennio 2020-2022.....	18
1.2 Le caratteristiche industriali del settore del trasporto pubblico locale.....	23
2 L'IMPATTO DEL COVID-19 SULLE IMPRESE TPL	28
2.1 Andamento della domanda, dei ricavi da traffico e delle tariffe.....	28
2.1.1 Andamento della domanda.....	28
2.1.2 L'impatto del covid sul settore del trasporto pubblico locale	29
2.1.3 Le tariffe	31
2.2 Misure per il settore dei trasporti contenute nei provvedimenti d'urgenza emanati nel periodo di emergenza sanitaria da covid-19	33
2.2.1 Il Fondo indennizzo ricavi da traffico.....	33
2.2.2 Servizi aggiuntivi Covid-19	36
2.2.3 Fondo nazionale trasporti	39
2.2.4 Misure di natura fiscale	39
2.2.5 Misure di sostegno in deroga alla disciplina ordinaria sugli aiuti di Stato.	41
3 IL SETTORE FRA PNRR E GUERRA RUSSO-UCRAINA.....	44
3.1 Andamento dei costi di produzione (caro energia).....	44
3.2 Investimenti - lo stato di attuazione delle politiche nazionali e le nuove risorse del PNRR.....	48
3.2.1 Il materiale rotabile su gomma	51
3.2.2 Il materiale rotabile ferroviario	58
3.2.3 Gli interventi per il potenziamento, l'ammodernamento e la sicurezza delle ferrovie	59
3.2.4 Lo sviluppo dei sistemi di trasporto rapido di massa	60
3.2.5 Il rinnovo dei mezzi navali	62
4 LA PERFORMANCE ECONOMICO-FINANZIARIA DELLE AZIENDE.....	64
4.1 I risultati di bilancio delle aziende tra il 2018 e il 2020	64
4.1.1 Il campione di analisi e la metodologia	65
4.2 La performance del settore: crescita, costi e redditività.....	66
4.3 Investimenti, indebitamento e leva finanziaria	71

4.4	La risposta delle imprese alla crisi pandemica: analisi per cluster omogenei.....	74
4.5	La performance economico-produttiva tra il 2018 e il 2020	81
4.5.1	Costi unitari.....	84
4.6	Sostenibilità e performance economico-finanziaria	87
4.8	Appendice: il campione di bilanci 2018-2020	91
4.9	Approfondimento aziende partecipate.....	94
4.10	Le stime e previsioni per il 2021 e il 2022.....	96
5	BIBLIOGRAFIA	100

INDICE GRAFICI E TABELLE

Grafico 1 – Mobilità complessiva: Numero di spostamenti (2018-2020; valore in milioni nel giorno medio feriale)	18
Grafico 2 – Mobilità complessiva: Passeggeri*km (2018-2020; valore in milioni nel giorno medio feriale)	18
Grafico 3 – Mobilità complessiva: % spostamenti ripartito per tipologia di spazio percorso (2019-2020; valore in %)	19
Grafico 4 – Mobilità complessiva: % spostamenti (solo urbani) ripartito per durata (2019-2020; valore in %).....	19
Grafico 5 – Distribuzione % degli spostamenti (2018-2020; valore in %).....	20
Grafico 6 – La dinamica dei mezzi di trasporto utilizzati nel 2021 (distribuzione % degli spostamenti sia feriali che festivi)	20
Grafico 7 - Tasso di motorizzazione (n. auto per 100 abitanti; 2019).....	21
Grafico 8 - Ripartizione modale degli spostamenti (pkm in %; 2019).....	22
Tabella 1 - Mezzo di trasporto utilizzato nei 6 mesi precedenti ad aprile 2022 e che si prevede di utilizzare nei mesi aprile-giugno 2022 e variazioni. Valori percentuali (sono possibili più modalità di risposta).....	23
Tabella 2 - I principali numeri del settore (Anno 2019).....	23
Tabella 3 - Ripartizione delle percorrenze per modalità di trasporto (anno 2019).....	24
Grafico 9 – Numero di aziende con servizio autolinee (2010-2019).....	25
Grafico 10 - Distribuzione territoriale delle aziende di TPL (%; 2019)	25
Tabella 4 - Aziende distinte per ripartizione geografica e per tipo di servizio svolto (%; 2019)	26
Grafico 11 - Distribuzione regionale delle aziende di trasporto pubblico locale e regionale (n.; Anno 2019)	26
Grafico 12 - Aziende distinte per ripartizione geografica e per numero di addetti (n.; 2019)	27
Grafico 13 – Variazione dei passeggeri trasportati (%).....	29
Tabella 5 – Quadro riassuntivo mancati ricavi Covid 19 (valori in milioni di €)	30
Grafico 14 - Evoluzione biglietto a tempo, abbonamento mensile e tasso di inflazione (numeri indici; base = 2016).....	31
Grafico 15 - Variazione % prezzi al consumo (indice NIC) confronto 2018- aprile 2022.....	32
Tabella 6 – Quadro riassuntivo stanziamenti e risorse erogate relativi ai mancati ricavi Covid-19 (valori in milioni di €).....	36
Tabella 7 – Quadro riassuntivo stanziamenti e risorse erogate relativi ai servizi aggiuntivi Covid- 19 (valori in milioni di €).....	38
Tabella 8 – Quadro riassuntivo stanziamento Fondo nazionale trasporti (valori in €) ...	39
Grafico 16 – Andamento del prezzo del gasolio auto incluso IVA (€/litro).....	45
Grafico 17 – Andamento del prezzo del metano incluso IVA (€/kg)	45
Grafico 18 – Andamento del prezzo complessivo dell'energia elettrica (€/kWh)	46

Grafico 19 – Finanziamenti in conto investimenti settore TPL: risorse globali fino al 2033 (risorse nazionali, PNRR, FNC, ecc.)	50
Grafico 20 – Composizione per tipo di motorizzazione del parco mezzi italiano adibito a tpl su gomma (dati aggiornati al 09/11/2020)	55
Grafico 21 – Composizione per fonte di trazione del parco mezzi italiano adibito a tpl su gomma (dati aggiornati al 09/11/2020).....	55
Grafico 22 – Immatricolazioni autobus tpl (n.; dati aggiornati al 09/11/2020)	56
Grafico 23 – Scenario età media del parco autobus a risorse attuali (scenario tendenziale)	57
Grafico 24 – Scenario obiettivo età media 7 anni	58
Tabella 9 – Dati a supporto delle simulazioni di rinnovo del parco autobus.....	58
Tabella 10 – Il campione oggetto di analisi rispetto al settore (2019)	65
Grafico 25 – Variazioni percentuali del valore della produzione, principali statistiche ..	67
Grafico 26 – Costo del lavoro su valore della produzione.....	67
Grafico 27 – Acquisti netti su valore della produzione	68
Grafico 28 – Costi per servizi su valore della produzione	68
Grafico 29 – Margine operativo lordo in percentuale del valore della produzione	69
Grafico 30 – Ammortamenti in percentuale del valore della produzione, principali statistiche.....	69
Grafico 31 – Margine operativo netto in percentuale del valore della produzione	70
Grafico 32 – Risultato netto rettificato sul valore della produzione	70
Grafico 33 – Indice ROE, principali statistiche sul totale del campione.....	71
Grafico 34 – Indice ROI, principali statistiche sul totale del campione.....	71
Grafico 35 – Investimenti materiali in percentuale del valore della produzione.....	72
Grafico 36 – Leva finanziaria, principali statistiche (%).....	73
Grafico 37 – Immobilizzazioni materiali sul totale delle attività, principali statistiche....	73
Grafico 38 – I debiti finanziari rispetto al valore della produzione.....	73
Grafico 39 – Principali statistiche sulle variazioni del debito finanziario, valori %	74
Grafico 40 – Costo del debito (in % debiti finanziari).....	74
Grafico 41 – Variazioni percentuali del valore della produzione per dimensione	76
Grafico 42 – Costo del lavoro su valore della produzione per dimensione	76
Grafico 43 – Acquisti netti su valore della produzione per dimensione	76
Grafico 44 – Servizi su valore della produzione per dimensione.....	76
Grafico 45 – Margine operativo lordo su valore della produzione per dimensione	76
Grafico 46 – Investimenti materiali in percentuale del valore della produzione per dimensione	76
Grafico 47 – Variazioni percentuali del valore della produzione per area geografica	77
Grafico 48 – Costo del lavoro su valore della produzione per area geografica.....	77
Grafico 49 – Acquisti netti su valore della produzione per area geografica	77
Grafico 50 – Servizi su valore della produzione per area geografica	77
Grafico 51 – Margine operativo lordo su valore della produzione per area geografica ..	78
Grafico 52 – Investimenti materiali in percentuale del valore della produzione per area geografica	78

Grafico 53 – Variazioni percentuali del valore della produzione per servizio.....	79
Grafico 54 – Costo del lavoro su valore della produzione per servizio	79
Grafico 55 – Acquisti netti su valore della produzione per servizio	79
Grafico 56 – Servizi su valore della produzione per servizio.....	79
Grafico 57 – Margine operativo lordo su valore della produzione per servizio	79
Grafico 58 – Investimenti materiali in percentuale del valore della produzione per servizio	79
Grafico 59 – Variazioni percentuali del valore della produzione per modalità di trasporto	80
Grafico 60 – Costo del lavoro su valore della produzione per modalità di trasporto.....	80
Grafico 61 – Acquisti netti su valore della produzione per modalità di trasporto	80
Grafico 62 – Servizi su valore della produzione per modalità di trasporto.....	80
Grafico 63 – Margine operativo lordo su valore della produzione per modalità di trasporto.....	81
Grafico 64 – Investimenti materiali in percentuale del valore della produzione per modalità di trasporto.....	81
Tabella 11 – Dinamica dell’offerta e della domanda per le aziende del campione.....	81
Tabella 12 – Dinamica dell’offerta e della domanda per le aziende del campione per servizio	82
Tabella 13 – Dinamica dell’offerta e della domanda per le aziende del campione per area geografica (var. % 2018-19).....	83
Tabella 14 – Dinamica dell’offerta e della domanda per le aziende del campione per area geografica (var. % 2019-20).....	83
Tabella 15 – Dinamica dell’offerta e della domanda per le aziende del campione per dimensione della città (var. % 2018-19)	83
Tabella 16 – Dinamica dell’offerta e della domanda per le aziende del campione per dimensione della città (var. % 2019-20)	84
Tabella 17 – Costi operativi unitari (in euro).....	85
Tabella 18 – Costi operativi unitari per servizio (euro, valori mediani).....	85
Tabella 19 – Costi operativi unitari per area geografica (euro, valori mediani).....	86
Tabella 20 – Costi operativi unitari per dimensione della città (euro, valori mediani)....	86
Tabella 21 – Costi operativi unitari per dimensione della città solo servizio urbano e misto (euro, valori mediani).....	86
Tabella 22 – Imprese con certificazione e senza	87
Grafico 65 – Variazioni percentuali del valore della produzione	88
Grafico 66 – Margine operativo lordo su valore della produzione	89
Grafico 67 – Margine operativo netto su valore della produzione	89
Grafico 68 – Risultato netto rettificato sul valore della produzione	89
Grafico 69 – Indice ROE	90
Grafico 70 – Indice ROI	90
Grafico 71 – Investimenti materiali in percentuale del valore della produzione.....	90
Tabella 23 – Suddivisione delle imprese per dimensione, valore della produzione (2020)	92

Tabella 24 – Suddivisione delle imprese per area geografica, valore della produzione (2020)	92
Tabella 25 – Suddivisione delle aziende per servizio effettuato, valore della produzione (2020)	93
Tabella 26 – Suddivisione dell'impresa per modalità di trasporto, valore della produzione (2020)	93
Tabella 27 – Suddivisione delle aziende per grandezza delle città, valore della produzione (2020)	94
Grafico 72 – Numero aziende partecipate pubbliche in utile o perdita e con MOL positivo (2009-2020; % aziende).....	95
Tabella 28 – Situazione delle società in utile/perdita (Anno 2020; valori assoluti e %)...	95
Grafico 73 - Evoluzione delle perdite (2011-2020; valori in milioni di €).....	95
Grafico 74 - Previsioni su valore della produzione e costi operativi (variazioni percentuali)	98
Grafico 75 - Previsione sui costi operativi (variazioni percentuali)	98
Grafico 76 - MOL (2020=100)	98
Grafico 77 – Previsioni su investimenti e ammortamenti (variazioni percentuali).....	99

EXECUTIVE SUMMARY

- In Italia, nello scenario pre-Covid, il sistema delle aziende di trasporto pubblico locale e regionale impiegava oltre **124.000 addetti**. Con circa 49.000 mezzi, venivano percorsi **oltre 1,8 miliardi di vettura-km annui e 228,6 milioni di treni-km**, trasportando più di **5,5 miliardi di passeggeri**. Il settore, nel suo complesso, produceva un fatturato di circa **12 miliardi di Euro**.

I principali numeri del settore (Anno 2019) ¹

	Intero settore
Numero Aziende	931
Numero addetti	124.000
Passeggeri trasportati	circa 5,5 miliardi
Numero Mezzi	circa 49.000
Chilometri percorsi	oltre 1,8 miliardi di vetture-km oltre 228,6 milioni di treni-km
Valore della produzione (Fatturato)	circa 12 miliardi di €

Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio Studi ASSTRA su dati Conto Nazionale delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili - anni 2019-2020 e Relazione annuale al Parlamento relativa al settore del trasporto pubblico locale nelle annualità 2019 e 2020.

- Con la diffusione della pandemia, il trasporto pubblico locale e la mobilità nel suo complesso sono stati completamente stravolti. L'indagine Audimob dell'ISFORT² ha evidenziato infatti, tra il 2019 e il 2020, una diminuzione del 21% degli spostamenti con l'auto e un **crollo del 58% degli spostamenti con mezzi pubblici**.
Nel 2021, in Italia, nonostante la campagna vaccinale, non vi è stata una ripresa uniforme della mobilità ai livelli pre-Covid. I dati congiunturali, ma provvisori di Audimob², relativi ai primi 7 mesi del 2021 - e riferiti al complesso della domanda di mobilità, sia feriale che festiva - attestano una consistente ripresa dei flussi di spostamento, seppure non siano stati ancora raggiunti i livelli pre-pandemici, ma una ripartizione modale ben lontana da quella registrata nel 2019. La mobilità privata sembra infatti riavvicinarsi velocemente ai livelli pre-Covid mentre **la mobilità collettiva risulta ancora in sofferenza** fermandosi nei primi mesi del 2021 a una quota pari al 6,1% sul totale degli spostamenti rispetto al 10,6% del 2019.
- L'entità degli effetti del Covid-19 sul settore del trasporto pubblico locale è ben visibile dall'analisi dell'andamento dei passeggeri. Il crollo dei passeggeri ha raggiunto nel periodo del lockdown una **diminuzione superiore al -90%** rispetto ai valori pre-pandemici, portando ad una perdita media nazionale pari a **- 50%**,

¹ I dati sono comprensivi di tutte le modalità di trasporto: autobus, tram, metropolitane, impianti a fune, tutte le ferrovie locali anche quelle appartenenti a Trenitalia S.p.A. nonché le imprese di navigazione lagunare e lacuale

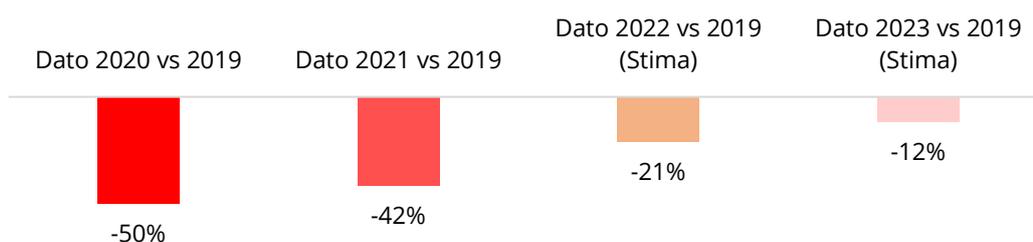
² ISFORT, 18° Rapporto sulla mobilità in Italia, 2021.

se si includono i mesi pre-covid di gennaio e febbraio, e **-68%** al netto dei mesi pre-pandemici del 2020.

Anche per il 2021, l'impatto del Covid-19 e delle misure di contenimento adottate dal Governo (es. riduzioni capienza massima dei mezzi) hanno determinato una **significativa riduzione della domanda di mobilità**, del tutto assimilabile alla riduzione dei passeggeri registrata nel 2020, anche considerando che la pandemia ha riguardato l'intero anno 2021. La riduzione dei passeggeri nel 2021, rispetto al 2019, è stata in media pari a **-42%**.

Una rilevazione³ condotta dall'Ufficio Studi di ASSTRA ha permesso inoltre, di stimare gli effetti del Covid-19 sulla domanda di TPL anche per gli anni 2022 e 2023. L'indagine ha evidenziato un livello della domanda ancora al di sotto dei livelli pre-Covid con una **diminuzione stimata, rispetto al 2019, pari a -21% per il 2022 e -12% per il 2023**.

Variazione dei passeggeri trasportati (%)



Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio Studi ASSTRA su dati aziendali.

- In base agli ultimi dati disponibili e alle stime dell'Ufficio Studi di ASSTRA, il calo dei passeggeri trasportati ha comportato **minori entrate per la vendita dei titoli di viaggio** che, tenuto conto dei costi cessanti e dei costi emergenti riconducibili all'emergenza, sono quantificabili in:
 - **nel 2020** pari a circa **1.680⁴ milioni di euro**;
 - **nel 2021** assimilabili a quelle registrate nel 2020, pari a **1.680 milioni di euro**. Per tale annualità le imprese 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.) che si sono registrate in quel periodo;

³ I dati emergono dall'elaborazione di informazioni tratte dai questionari che sono stati inviati il 3 maggio 2022 ad un campione di aziende che svolgono servizi di trasporto pubblico. Le aziende rispondenti sono state 32 e riproducono con fedeltà la struttura dell'universo del trasporto pubblico locale sia in termini di distribuzione territoriale, di classe dimensionale nonché di parametri economico-produttivi. È stato chiesto alle aziende di riportare la variazione registrata dei passeggeri 2021 rispetto al 2019 e di stimare la variazione percentuale che si avrà nel 2022 e 2023 rapportato al 2019, anno pre-Covid.

⁴ Valore complessivo risultante dai dati inseriti dalle imprese di trasporto pubblico locale sulla piattaforma dell'Osservatorio del TPL "Gestione mancati ricavi Covid-19" e dalle correzioni che le Regioni, le Province autonome e le aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico regionale hanno apportato entro il 31 marzo 2022.

- o nel **2022**, pur prevedendo una ripresa della domanda fino all'80% dei livelli pre-Covid, è possibile stimare una perdita complessiva **non inferiore a 1 miliardo di euro**.

L'intervento da parte del Governo ha permesso la completa copertura delle perdite registrate nell'anno 2020 e la parziale copertura nel 2021, grazie ai ristori erogati e alla garanzia del pagamento integrale dei corrispettivi da contratto di servizio senza l'applicazione delle decurtazioni e penali per la riduzione di percorrenze chilometriche. Di seguito il quadro riassuntivo delle perdite complessive, degli attuali stanziamenti, nonché dei fabbisogni registrati e stimati per assicurare l'equilibrio economico dei contratti di servizio di TPL per ciascuna annualità.

Quadro riassuntivo mancati ricavi Covid 19 (valori in milioni di €)

Annualità	Perdite complessive (mancati ricavi + costi emergenti - costi cessanti)	Stanziamento	Fabbisogno	Note
2020	≈ 1.680	1.837,17	0	
2021	≈ 1.680	≈ 675 (≈160 + ≈515)	≈1.005	≈160 residuo 2020, differenza fra 1.837,17 mln e ≈1.680 mln ≈515 residui servizi aggiuntivi 2021
2022	≈ 1.000	0	≈ 1.000	

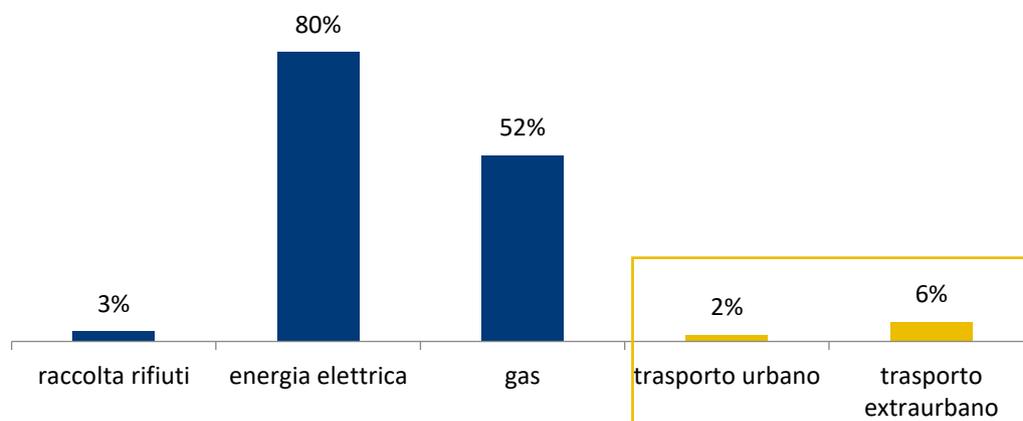
Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio Studi ASSTRA

- La lenta crescita delle tariffe del trasporto pubblico locale che si era registrata tra il 2016 e il 2019/2020⁵, subisce un brusco arresto conseguente la diffusione dell'epidemia da Covid-19.

La fase emergenziale e il conseguente crollo della domanda, registrato a partire dal 2020, e l'aumento dei costi dell'energia non hanno consentito al settore di apportare variazioni al livello delle tariffe. Il settore del trasporto pubblico non ha la possibilità, infatti, di riversare, a differenza degli altri settori delle *public utilities*, l'aumento dei costi in tariffa, come ben evidenziato nel confronto con l'andamento dei prezzi nel trasporto pubblico locale con gli **altri settori delle public utilities**.

⁵ Per l'anno 2019 non vi è stata la rilevazione dei prezzi delle tariffe, il dato quindi rilevato nel 2020 tiene conto anche e soprattutto degli aumenti avvenuti nel 2019.

Variazione % prezzi al consumo (indice NIC) confronto 2018-2022⁶



Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio Studi ASSTRA su dati ISTAT.

- Agli effetti pesanti e gravi del Covid, si aggiunge infatti l'incremento esponenziale dei costi per l'energia di trazione che sta incidendo in modo significativo sull'equilibrio economico finanziario del settore del trasporto pubblico locale. In questo contesto, dalle elaborazioni svolte, si stima che le imprese che svolgono servizi di trasporto pubblico locale, anche ferroviario, soggetti ad obbligo di servizio pubblico, **nel primo quadrimestre 2022, abbiano affrontato una spesa di circa 220 milioni di euro superiore rispetto allo stesso periodo 2020 e 2021** per l'acquisto di carburanti ed energia elettrica per trazione.

Nello specifico, dall'analisi dell'andamento dei prezzi dei principali carburanti (gasolio e metano) utilizzati per i servizi di trasporto pubblico locale, anche ferroviario, si stima che, da gennaio ad aprile 2022, si sia registrato un incremento medio, rispetto allo stesso periodo del biennio precedente, pari a circa il 27% del prezzo del gasolio⁷ e a oltre il 100% del metano⁸. Siffatti incrementi hanno determinato, per le aziende del settore, **un aumento dei costi per carburanti quantificabile in oltre 65 milioni di euro su base quadrimestrale**.

Sul fronte dell'energia elettrica, l'aumento dei prezzi ha una rilevanza particolare per alcune aziende che svolgono servizi in ambiti urbani e metropolitani. Per tali aziende si è stimata una crescita del prezzo dell'energia elettrica del 126%⁹ rispetto alla media dei primi quadrimestri 2020-2021 con **un aumento dei costi per l'acquisto pari a oltre 150 milioni di euro su base quadrimestrale**.

All'incremento dei prezzi dei carburanti si aggiunge poi l'incremento dei costi per servizi attribuibile al generalizzato aumento dei prezzi.

⁶ I prezzi al consumo per il 2022 sono relativi al mese di aprile 2022.

⁷ Elaborazioni dati e stime dell'Ufficio studi di Asstra su dati MITE <https://dgsaie.mise.gov.it/prezzi-mensili-carburanti>

⁸ Elaborazioni dati e stime dell'Ufficio studi di Asstra su dati assogasmetano <https://www.assogasmetano.it/category/prezzo-medio-nazionale/>

⁹ Elaborazioni dati e stime dell'Ufficio studi di Asstra su dati ARERA

https://public.flourish.studio/visualisation/3164861/?utm_source=showcase&utm_campaign=visualisation/3164861

- L'ammontare complessivo dei finanziamenti in conto investimenti per il settore del trasporto pubblico locale è pari ad oltre 32,4 miliardi di euro (risorse nazionali, PNRR, FNC, e altri fonti di finanziamento fino al 2033).

Secondo le stime Asstra, le nuove **risorse previste dal PNRR e dal FNC ad integrazione del PSNMS** concorrono a invertire il *trend* di invecchiamento atteso del materiale rotabile su gomma. Con circa **12.700** nuove immatricolazioni nel periodo 2021-2027, si stima che l'età media del parco autobus circolante raggiungerà nel 2026 il valore di **9,4 anni**.

La rilevante iniezione di risorse del PNRR e dal PNC sosterrà in modo determinante il recupero di un *gap* storico, ma data la vetustà del parco mezzi esistente, si stima che non consentirà, tuttavia, di completare il processo di sostituzione dei mezzi ante Euro IV secondo le tempistiche previste dalla normativa vigente.

	Mezzi in circolazione a 11/2020	Entrata in vigore divieto alla circolazione ex DL n. 121/2021	Immatricolazioni attese alla data di entrata in vigore del divieto alla circolazione	Previsioni rispetto del termine	Stima fabbisogno mezzi aggiuntivi (n. autobus)	Stima fabbisogno investimenti aggiuntivi ¹⁰ (mln €)
Euro 1	250	30 giugno 2022	3.128		-	-
Euro 2	4.999	1° gennaio 2023	4.558		441	147,3
Euro 3	10.526	1° gennaio 2024	6.373		4.150	1.386,1

Fonte: Elaborazioni dati e stime dell'Ufficio studi di Asstra

Considerando la situazione e le immatricolazioni attese, il fabbisogno aggiuntivo per raggiungere un'età media del parco autobus circolante pari a **7,2 anni al 2026** (in linea con l'età media europea che è pari a circa 7 anni), risulta pari ad **1,6 miliardi di euro**, di cui oltre 1,1 miliardi di euro a valere su risorse aggiuntive statali se si considera una quota di cofinanziamento delle imprese che varia da un minimo del 20% ad un massimo del 40% in funzione delle fonti di alimentazione dei mezzi e del tipo di servizio svolto. Una nuova iniezione di risorse di questa portata consentirebbe, pertanto, di immatricolare nel periodo 2022-2026, **5.000 autobus aggiuntivi** rispetto alle previsioni attuali.

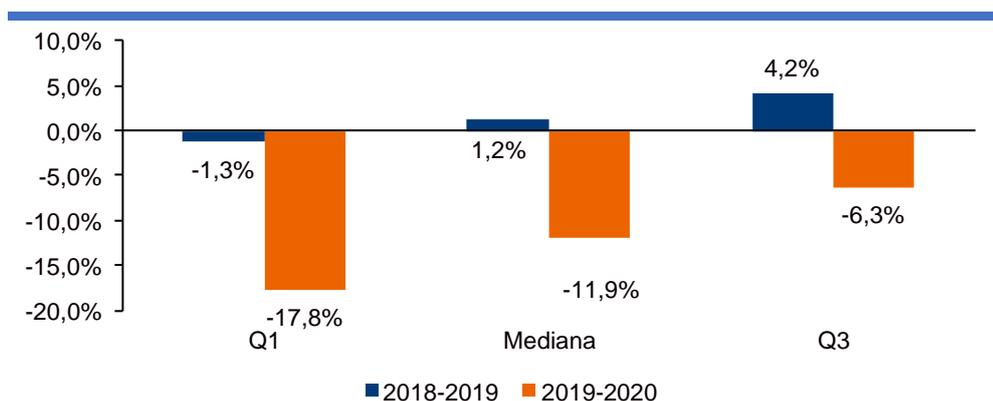
- Nella seconda parte, lo studio ha analizzato i bilanci di un campione rappresentativo di imprese¹¹ per il triennio 2018- 2020 e incrociato tali dati con indicatori economico-produttivi e sulle certificazioni in modo da verificare la performance delle aziende.

¹⁰ Periodo 2021-2023 - prezzo medio autobus elettrico (mezzo+ infrastruttura) pari a 408.000 euro e metano pari a 260.000 euro.

¹¹ L'indagine proposta si basa sui bilanci del 2018, 2019 e 2020 di 130 società che si occupano di Trasporto Pubblico Locale.

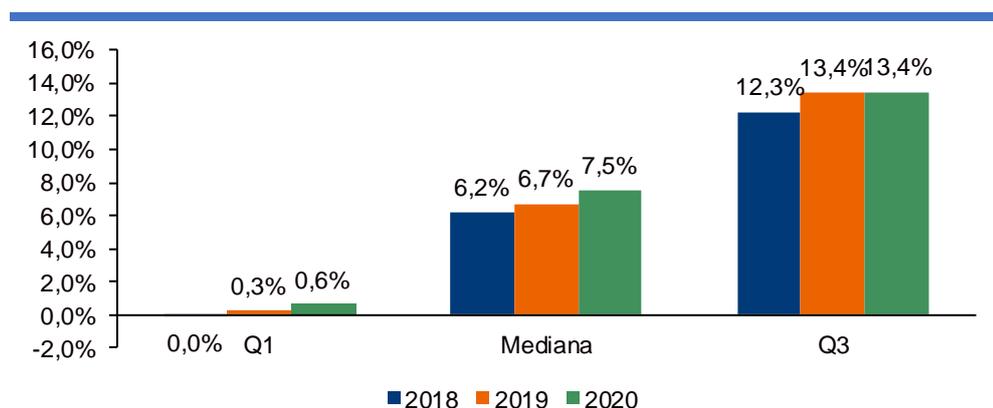
L'analisi di bilancio evidenzia che nell'anno della crisi pandemica **le imprese di trasporto pubblico locale realizzano una flessione generalizzata del proprio valore della produzione rispetto alla situazione pre-pandemica: a livello mediano la flessione è stata pari a poco meno del 12%**. Tuttavia, **le imprese del settore registrano un miglioramento dei margini operativi lordi e una sostanziale tenuta dell'equilibrio economico finanziario, grazie ai ristori introdotti e alla salvaguardia dei corrispettivi dei contratti di servizio, che non hanno subito decurtazioni legate alla parziale riduzione delle percorrenze chilometriche**. Tali misure hanno mitigato gli effetti del calo della domanda sui bilanci delle aziende. Al risultato concorre anche la positiva dinamica dei costi operativi. Il margine operativo lordo nel 2020 si attesta, quindi, al 7,5% del valore della produzione (nel 2019 era pari a 6,7%).

Variazioni percentuali del valore della produzione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Margine operativo lordo in percentuale del valore della produzione

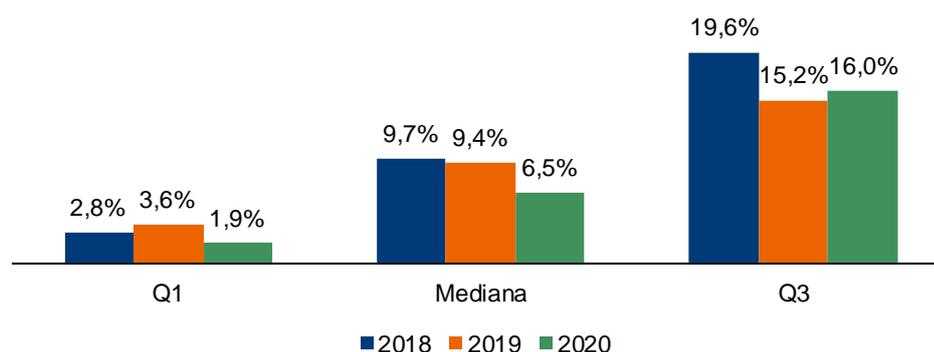


Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Sul fronte degli investimenti, i dati di bilancio confermano l'intensità dello sforzo delle aziende: nel 2018 e nel 2019 a livello mediano le imprese investono più del 9% del valore della produzione in beni materiali. **Anche nel 2020, nonostante la**

pandemia, le imprese del settore hanno continuato a investire in modo significativo. I flussi subiscono, infatti, un solo parziale rallentamento: le imprese nel 2020 hanno comunque investito il 6,5% del proprio fatturato a livello mediano.

Investimenti materiali in percentuale del valore della produzione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

L’impatto della crisi pandemica è stato diverso fra imprese che si differenziano per una molteplicità di fattori: a mostrare le flessioni dei valori della produzione più consistenti sono le aziende di minori dimensioni e le imprese localizzate al Centro Nord.

L’analisi dei dati industriali per il campione di aziende esaminate evidenzia, ancor più dei dati di bilancio, la gravità delle dinamiche. **I passeggeri trasportati si riducono di quasi il 47% tra il 2019 e il 2020:** se nel 2019 i passeggeri trasportati dalle aziende del campione erano pari a 4,6 miliardi, nel 2020 se ne perdono 2,2 miliardi.

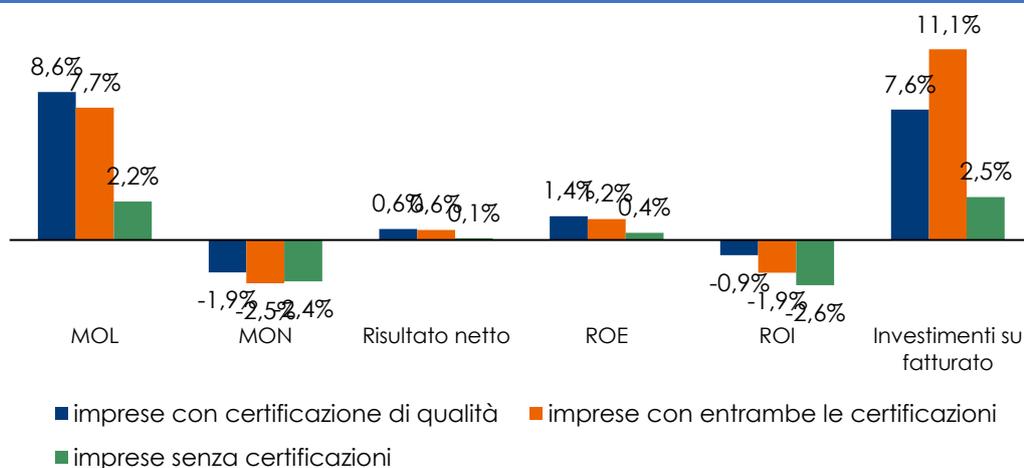
La necessità di garantire la continuità del servizio ha portato a una riduzione dell’offerta di gran lunga inferiore all’andamento della domanda: le vetture km si riducono, infatti, solo del 10% tra il 2019 e il 2020, tale flessione corrisponde a una perdita di 162 milioni di vetture km. Il numero di mezzi rimane, invece, costante.

Nel 2020 si registra una limatura dei costi operativi grazie in particolare alla positiva dinamica dei costi per acquisti netti (carburanti). Tale flessione risulta sostanzialmente allineata con la riduzione dell’offerta e in questo modo le aziende del campione riescono a conseguire costi operativi per vettura-km sostanzialmente stabili rispetto al 2019. Il costo per vettura km era pari a 3,67 euro nel 2018 e si attesta a 3,54 euro nell’anno dell’emergenza sanitaria.

Molto diverso l'impatto se si considera il costo unitario per passeggero. Inevitabilmente il crollo della domanda implica una significativa accelerazione dei costi per passeggero. A livello mediano il costo per passeggero si attesta a 4,75 euro, rispetto ai 3 euro del 2019.

- Se ci si focalizza esclusivamente **sulle imprese a partecipazione pubblica**, nel **2020**, le aziende che chiudono **in utile scendono al 76%** pur se **il 93% di loro** riescono a mantenere **un MOL positivo** dimostrando di riuscire a generare ricchezza tramite la gestione operativa e grazie ad una politica governativa che ha garantito l'integrale compensazione dei mancati ricavi da traffico e la salvaguardia dei corrispettivi dei contratti di servizio. Delle 25 aziende che chiudono in perdita, il 72% (18 aziende) registra un margine operativo lordo (MOL) positivo.
- L'analisi sul campione delle imprese ha portato una evidenza interessante. Nell'anno della pandemia, **la dotazione di certificazioni di qualità e ambientali risulta importante per la marginalità e redditività delle imprese**. Le imprese con almeno una certificazione registrano, infatti, margini stabilmente superiori alle imprese senza certificazioni. Inoltre, le imprese con certificazione di qualità hanno investito l'11% nel 2018, il 9,4% nel 2019 e il 7,6% nel 2020. Le imprese dotate di certificazione di qualità e ambientale hanno investito il 15,7% del proprio fatturato nel 2018, il 12,7% nel 2019 e il 11,1% nel 2020. Significativa risulta essere la distanza con le imprese non dotate di alcuna certificazione che hanno speso meno di 1/3 di quanto speso dalle imprese certificate sia nel 2018 sia nel 2020.

La differente performance delle imprese dotate di certificazione (2020, % del valore della produzione, valori mediani)

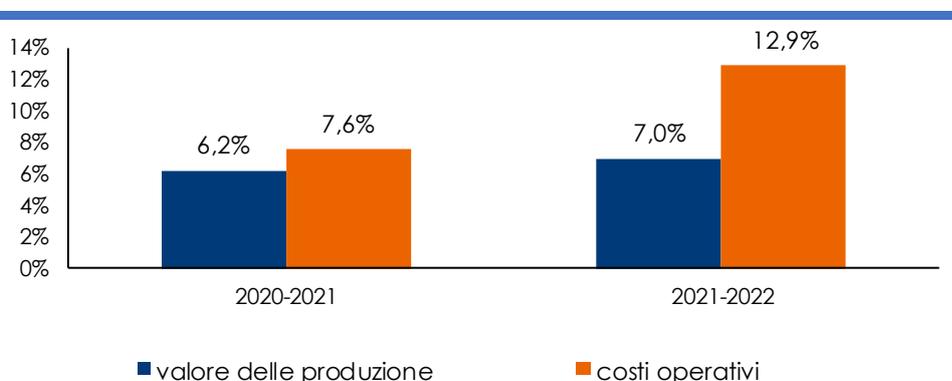


Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati ISID

- L'analisi sulla performance economico-finanziaria si conclude con i risultati del modello di previsione sviluppato dalla Direzione Studi e Ricerche di Intesa Sanpaolo in collaborazione con Prometeia sui micro-settori italiani¹² per il 2021 e il 2022.

Le **previsioni per il 2021 e il 2022** segnalano le **difficoltà di un settore** che è risultato **ancora condizionato dalle limitazioni alla mobilità**, che hanno comportato una domanda in solo parziale ripresa (in particolare nel 2021) e che è **poi strato stravolto dall'aumento dei costi energetici** e dal generalizzato incremento dei prezzi.

Previsioni su valore della produzione e costi operativi (variazioni percentuali)



Fonte: Intesa Sanpaolo Prometeia Microsettori - Marzo 2022

Nel 2021, a fronte della solo parziale ripresa della domanda, le imprese hanno potuto contare su sopravvenienze attive attribuibili ai ristori introdotti nel 2020 e liquidati (in parte) nel 2021, sulle quote di ristori che compensano parzialmente i mancati ricavi da traffico 2021 e sui finanziamenti per i servizi aggiuntivi legati al Covid. **Il valore complessivo della produzione del settore è quindi stimato accelerare del 6,2% rispetto al 2020** ma rimane ancora lontano dai volumi del periodo pre-pandemia. Sul fronte dei costi, complessivamente i costi operativi registrano una crescita del 7,6% rispetto al 2020 imputabile al sensibile incremento del costo per acquisti netti, che dal 2° semestre dell'anno risente della crescita dei prezzi dei carburanti.

Le previsioni per il 2022 sono fortemente condizionate dallo scenario internazionale che determina una sensibile accelerazione dei costi operativi per il settore. L'impatto dei rincari delle *commodity* energetiche sul TPL è rilevante alla luce dell'intensità di utilizzo diretto di tali *input* nelle proprie attività. Inoltre, anche i costi per servizi sono stimati accelerare a seguito del generalizzato aumento dei prezzi.

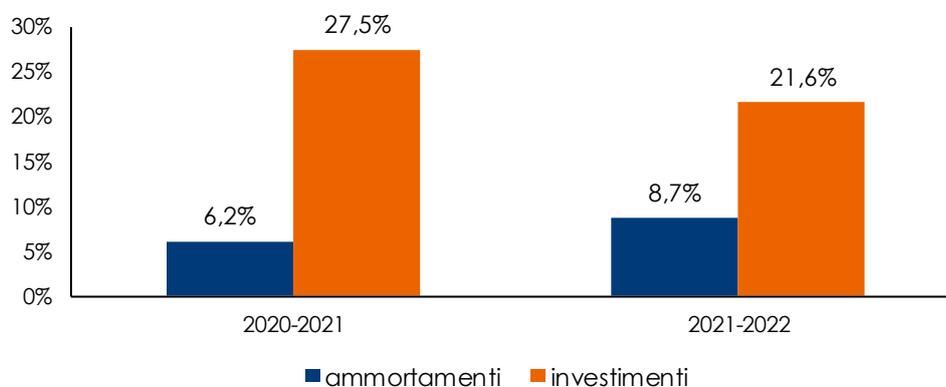
¹² Le previsioni si basano sullo scenario macroeconomico italiano di Intesa Sanpaolo di Marzo 2022.

Per le aziende di trasporto pubblico si conferma una difficoltà nel traslare a valle i rincari a differenza di quanto sta accadendo in altri comparti, **il *pass-through* è infatti fortemente limitato dall'assenza di un sistema regolatorio** che preveda meccanismi automatici di adeguamento ai costi (come previsto in altri servizi pubblici), la possibilità di agire sulle tariffe è infatti discrezionale e questo implica, inevitabilmente, un'erosione della marginalità e della redditività del settore.

Il mix di criticità, che le imprese si trovano ad affrontare nel 2022, determina una inevitabile e molto critica erosione dei margini e della redditività delle aziende con un impatto importante sugli equilibri economico finanziari.

Da segnalare come sia nel 2021 sia nel 2022, nonostante il contesto, il *trend* di crescita degli investimenti sia proseguito: le imprese nel 2021 sono stimate accelerare ulteriormente la propria spesa che dovrebbe aumentare del 21,6% rispetto al 2020. Nel 2022 la spesa per investimenti è attesa in ulteriore accelerazione e potrebbe realizzare un +27% rispetto all'anno precedente.

Previsioni su Investimenti e ammortamenti (variazioni percentuali)



Fonte: Intesa Sanpaolo Prometeia Microsettori - Marzo 2022

1 LA MOBILITA' IN ITALIA

A cura di Emanuele Proia, Elisa Meko, Maurizio Cianfanelli

Il presente capitolo restituisce da un lato una fotografia sintetica e complessiva degli effetti che gli eventi pandemici hanno determinato sulla domanda di mobilità in Italia e dall'altro evidenzia le caratteristiche industriali nonché i principali dati del tessuto produttivo delle imprese che svolgono i servizi di trasporto pubblico locale e regionale.

1.1 La mobilità nel triennio 2020-2022

Il modello di mobilità, con la diffusione della pandemia, è stato completamente stravolto. La mobilità, nel 2020, ha indiscutibilmente risentito delle misure restrittive sugli spostamenti delle persone; i volumi di mobilità in Italia, rispetto al 2019, hanno infatti registrato una flessione media del **-22,3%**, come emerso dalle indagini sulla domanda dell'Osservatorio "Audimob" sulla mobilità dei cittadini.

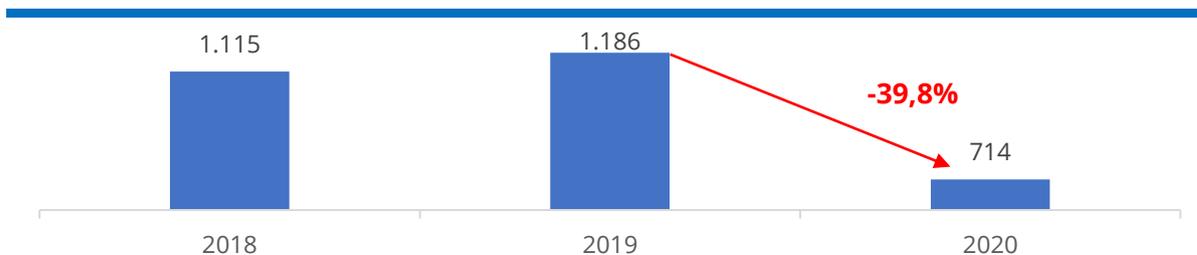
Grafico 1 – Mobilità complessiva: Numero di spostamenti (2018-2020; valore in milioni nel giorno medio feriale)



Fonte: ISFORT, 18° Rapporto sulla mobilità in Italia, 2021.

Se da una parte la riduzione degli spostamenti potrebbe sembrare contenuta rispetto alle aspettative, l'indicatore che esprime le distanze percorse (passeggeri*km) evidenzia l'eccezionalità del periodo mostrando un calo pari a quasi il **-40%** nella media annuale.

Grafico 2 – Mobilità complessiva: Passeggeri*km (2018-2020; valore in milioni nel giorno medio feriale)



Fonte: ISFORT, 18° Rapporto sulla mobilità in Italia, 2021.

La tenuta del numero degli spostamenti rispetto alle distanze percorse viene giustificata dal fatto che l'emergenza epidemiologica, con le sue restrizioni e i timori ad essa

collegati, ha sì rallentato gli spostamenti di lungo raggio ma in parte intensificato quelli di corto raggio, come evidenziato nei grafici sottostanti. Tra il 2019 e il 2020 cresce la percentuale di spostamenti di prossimità e gli spostamenti brevi.

Grafico 3 – Mobilità complessiva: % spostamenti ripartito per tipologia di spazio percorso (2019-2020; valore in %)



Fonte: ISFORT, 18° Rapporto sulla mobilità in Italia, 2021.

Grafico 4 – Mobilità complessiva: % spostamenti (solo urbani) ripartito per durata (2019-2020; valore in %)



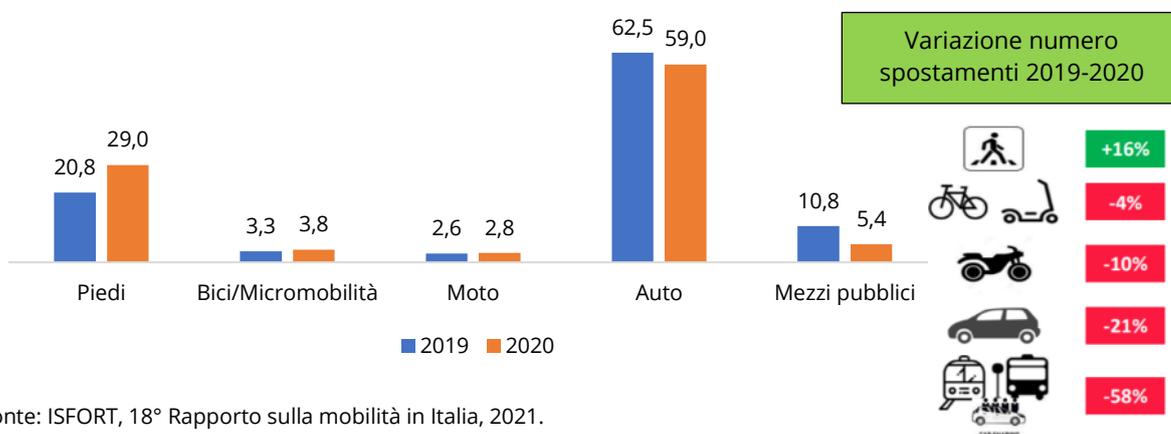
Fonte: ISFORT, 18° Rapporto sulla mobilità in Italia, 2021.

L'emergenza epidemiologica non ha cambiato solo l'intensità e le caratteristiche degli spostamenti ma anche le modalità impiegate per svolgerli.

Nel 2020, le politiche restrittive da una parte, e i timori di contagio dall'altra, hanno fatto sì che la mobilità attiva guadagnasse terreno rispetto alla mobilità privata e a quella collettiva.

L'indagine Audimob ha evidenziato infatti, tra il 2019 e il 2020 una crescita degli spostamenti a piedi del 16% contro una diminuzione del 21% degli spostamenti con l'auto e un **crollò del 58% degli spostamenti con mezzi pubblici**.

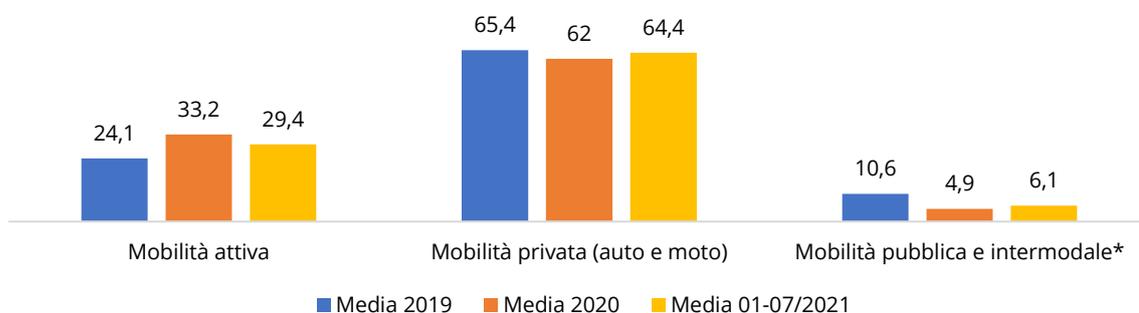
Grafico 5 – Distribuzione % degli spostamenti (2018-2020; valore in %)



Fonte: ISFORT, 18° Rapporto sulla mobilità in Italia, 2021.

Nel 2021, in Italia, nonostante la campagna vaccinale, non vi è stata una ripresa uniforme della mobilità ai livelli pre-COVID. La pandemia, infatti, sembra aver profondamente stravolto i comportamenti di mobilità dei cittadini. Se da una parte i dati congiunturali, ma provvisori di Audimob, relativi ai primi 7 mesi del 2021 - e riferiti al complesso della domanda di mobilità, sia feriale che festiva - attestano una consistente ripresa dei flussi di spostamento, seppure non siano stati ancora raggiunti i livelli pre-pandemici, dall'altra la ripartizione modale è ben lontana da quella registrata nel 2019. La mobilità privata sembra infatti riavvicinarsi velocemente ai livelli pre-COVID mentre **la mobilità collettiva risulta ancora in sofferenza** fermandosi nei primi 7 mesi del 2021 a una quota pari al 6,1% sul totale degli spostamenti rispetto al 10,6% del 2019.

Grafico 6 – La dinamica dei mezzi di trasporto utilizzati nel 2021 (distribuzione % degli spostamenti sia feriali che festivi)



Fonte: ISFORT, 18° Rapporto sulla mobilità in Italia, 2021.

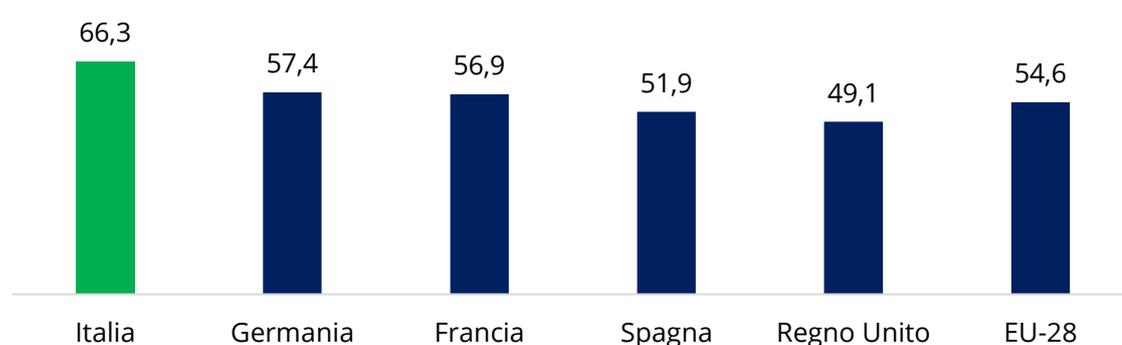
*è inclusa tutta la mobilità intermodale, compresi gli spostamenti con tratte in bicicletta (anche prevalenti)

Nonostante l'applicazione delle regole di distanziamento con la regolare sanificazione dei mezzi e l'evidenza che nei mezzi pubblici non vi fosse un aumento statistico di

contagio il mezzo privato è stato percepito come la modalità di spostamento, insieme a quella attiva, più sicura rispetto alla mobilità collettiva, penalizzata dalla paura dell'affollamento. La popolazione conferma quindi, anche nel periodo di pandemia, la propria preferenza all'auto privata.

Preferenza confermata anche dall'indicatore che tiene conto del numero di autovetture ogni 100 abitanti (**tasso di motorizzazione**) che **nel 2020** raggiunge il valore di **66,6 vetture ogni 100 abitanti**. Nel confronto europeo, l'Italia mostra il valore tra i più alti. Nel 2019, il Paese registrava un tasso di motorizzazione di 66,3, contro un valore medio europeo pari a 54,6.

Grafico 7 - Tasso di motorizzazione (n. auto per 100 abitanti; 2019)



Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio Studi ASSTRA su dati EU Transport in figures. Statistical pocketbook 2021.

È doveroso però precisare che l'incidenza degli spostamenti in auto in Italia risulta in linea e anzi leggermente inferiore a quella registrata negli altri paesi europei come il Regno Unito, la Germania, etc.. Questi però, a differenza dell'Italia, svolgono buona parte degli spostamenti con mezzi pubblici con modalità quali metro, tram e treno. L'Italia, ancora carente sotto il profilo dell'infrastruttura su ferro, svolge invece gran parte degli spostamenti in modalità pubblica con l'autobus.

Grafico 8 - Ripartizione modale degli spostamenti (pkm in %; 2019)



Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio Studi ASSTRA su dati EU Transport in figures. Statistical pocketbook 2021.

Nel 2022, la ripresa della mobilità, grazie all'allentamento delle restrizioni, rischia di trovare un ulteriore ostacolo a causa degli avvenimenti internazionali che stanno determinando **l'esplosione dei costi di energia e carburanti da trazione**.

Al fine di indagare le intenzioni di mobilità degli italiani, l'Istat ha fornito delle stime sulle intenzioni di mobilità degli italiani nel periodo aprile-giugno 2022 rispetto ai sei mesi precedenti.

L'indagine ha evidenziato che **l'82,5% degli interpellati tra aprile e giugno 2022 non prevedeva di variare la frequenza degli spostamenti**, il 12,9% prevedeva un aumento e il 4,0% una diminuzione rispetto ai sei mesi precedenti. Tra coloro che intendevano variare il mezzo di trasporto per gli spostamenti abituali, **il 38,7% imputava il cambiamento all'aumento del prezzo dei carburanti**; il 23,5% ai minori rischi di infezione da Covid-19.

Anche sul piano della scelta modale, non si registrano forti cambiamenti. La variazione percentuale tra la scelta modale prevista nel periodo maggio-giugno 2022 rispetto a quelli passati registra una **leggera diminuzione nell'uso del mezzo privato (-1,66%) e un contenuto aumento nell'uso del trasporto pubblico (+8,88%)**.

Tabella 1 - Mezzo di trasporto utilizzato nei 6 mesi precedenti ad aprile 2022 e che si prevede di utilizzare nei mesi aprile-giugno 2022 e variazioni. Valori percentuali (sono possibili più modalità di risposta)

	6 mesi precedenti ad aprile 2022 (%)	aprile - giugno 2022 (%)	Variazione (%)
Automobile privata	84,3	82,9	-1,66
A piedi o altro	26,8	26,6	-0,75
Mezzi pubblici	16,9	18,4	8,88
Bicicletta/monopattino	7,4	9,4	27,03
Moto/scooter	5,1	5,5	7,84
Automobile in sharing	0,2	0,5	150
Non sa	0,4	0,5	

Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio Studi ASSTRA su dati ISTAT, La mobilità degli italiani: le intenzioni tra aprile e giugno 2022.

1.2 Le caratteristiche industriali del settore del trasporto pubblico locale

In Italia, nello scenario pre-COVID del 2019, il sistema delle aziende di trasporto pubblico locale e regionale impiegava oltre **124.000 addetti**. Con oltre 49.000 mezzi, venivano percorsi **oltre 1,8 miliardi di vettura-km annui e 228,6 milioni di treni-km**, trasportando più di **5,5 miliardi di passeggeri**. Il settore, nel suo complesso, produceva un fatturato di circa **12 miliardi di Euro**.

La Tabella seguente restituisce i principali numeri del settore del trasporto pubblico locale e regionale comprensivi di tutte le modalità di trasporto: autobus, tram, metropolitane, impianti a fune, tutte le ferrovie locali anche quelle appartenenti a Trenitalia S.p.A. nonché le imprese di navigazione lagunare e lacuale.

Tabella 2 - I principali numeri del settore (Anno 2019)

	Intero settore
Numero Aziende	931 ¹³
Numero addetti	124.000
Passeggeri trasportati	circa 5,5 miliardi
Numero Mezzi	oltre 49.000
Chilometri percorsi	oltre 1,8 miliardi di vetture-km oltre 228,6 milioni di treni-km
Valore della produzione (Fatturato)	circa 12 miliardi di €

Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio Studi ASSTRA su dati Conto Nazionale delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili - anni 2019-2020 e Relazione annuale al Parlamento relativa al settore del trasporto pubblico locale nelle annualità 2019 e 2020.

¹³ Alle 906 aziende che esplicano il servizio autolinee sono state aggiunte 19 imprese ferroviarie e/o gestori di infrastruttura, 2 aziende che esplicano esclusivamente servizio metropolitano, 2 aziende che esplicano esclusivamente servizio di navigazione interna, 2 azienda che esplica esclusivamente il servizio tranviario.

Dall'analisi delle percorrenze per modalità di trasporto emerge chiaramente la prevalenza della modalità automobilistica che assorbe oltre il 90% della produzione chilometrica complessiva.

Tabella 3 - Ripartizione delle percorrenze per modalità di trasporto (anno 2019)

Tipologia trasporto	Percorrenze	%
autolinee urbane	666.839.874	36,93%
autolinee extraurbane metropolitane	967.723.402	53,59%
Funicolari	941.020	0,05%
Tranvie	30.446.000	1,69%
Totale	1.805.640.296	100,00%
ferrovie locali (treno-km)	45.000.000	
ferrovie regionali Trenitalia (treno-km)	184.000.000	

Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio Studi ASSTRA su dati Conto Nazionale delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili - anni 2019-2020 e su dati di bilancio aziendali.

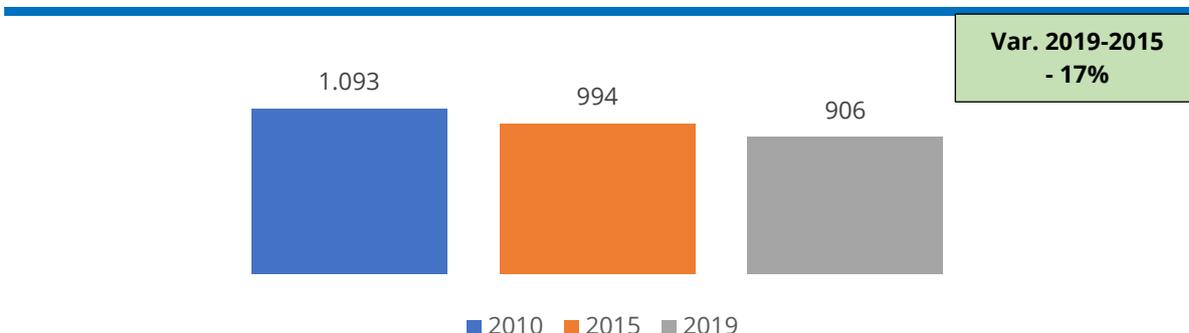
Nelle principali città metropolitane, laddove si è in presenza di più modalità di trasporto pubblico, l'azienda generalmente gestisce l'intera offerta di servizio. Tra le 931 aziende di trasporto pubblico regionale e locale, si riporta di seguito la suddivisione delle aziende per tipologia di servizio svolto, precisando che le stesse possono svolgere uno o più servizi:

- 906 aziende che esplicano il servizio autolinee;
- 30 imprese ferroviarie e/o gestori di infrastrutture ferroviarie che esplicano esclusivamente o principalmente il servizio ferroviario;
- 7 aziende che gestiscono il servizio su metropolitana;
- 8 aziende che gestiscono il servizio di navigazione interna;
- 12 aziende che esplicano il servizio tranviario;
- 14 aziende che gestiscono funicolari terrestri e aeree.

Delle aziende che esplicano il servizio di trasporto pubblico locale e regionale con il servizio autolinee si riporta di seguito l'evoluzione del numero di aziende negli anni e la loro distribuzione per tipologia di servizio e per ripartizione geografica.

Il settore ha registrato negli anni una diminuzione nel numero di aziende attraverso una riorganizzazione del servizio mediante aggregazioni societarie. Dal 2015 al 2019 le aziende sono scese da 1.093 a 906 con una diminuzione del 17%.

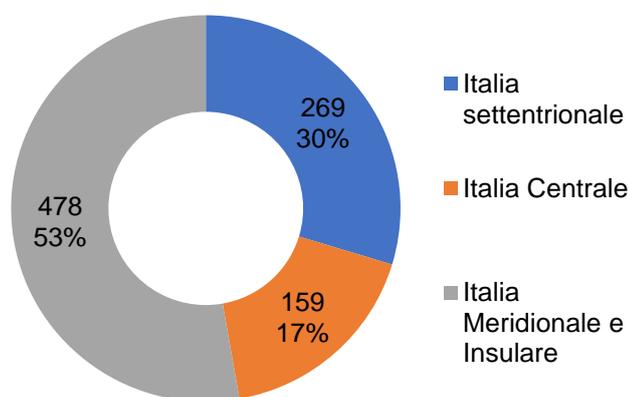
Grafico 9 – Numero di aziende con servizio autolinee (2010-2019)



Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio Studi ASSTRA su dati Conto Nazionale delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili – anni 2019-2020

Il 30% delle aziende esplica il servizio nell'Italia Settentrionale mentre il 17% nell'Italia Centrale con una prevalenza di aziende operanti a livello provinciale o addirittura regionale. Nel Sud e nelle Isole invece, vi è la presenza di realtà più frammentate con diverse aziende private a conduzione generalmente familiare.

Grafico 10 - Distribuzione territoriale delle aziende di TPL (%; 2019)



Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio Studi ASSTRA su dati Conto Nazionale delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili – anni 2019-2020

Se si osserva, inoltre, la distribuzione per ripartizione territoriale e per tipologia di servizio delle aziende si nota che le aziende che esplicano il servizio extraurbano sono più numerose (49%).

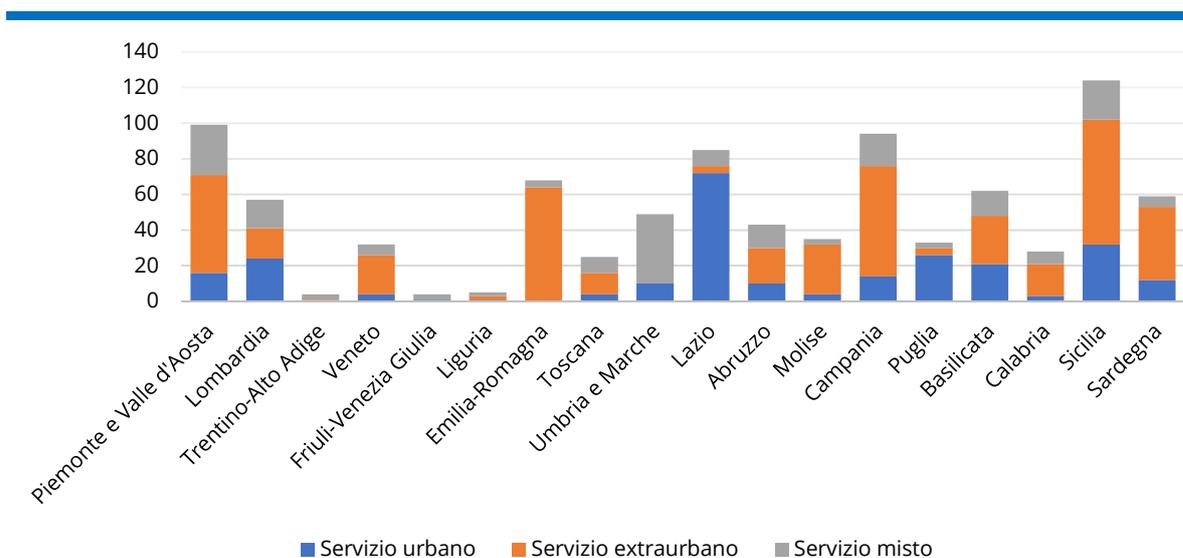
Tabella 4 - Aziende distinte per ripartizione geografica e per tipo di servizio svolto (%; 2019)

Ripartizione Geografica	Solo servizio urbano	Solo servizio extraurbano	Servizio misto
Italia Settentrionale	18%	36%	30%
Italia Centrale	34%	4%	28%
Italia Meridionale e Insulare	48%	60%	42%
Totale	28%	49%	23%

Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio Studi ASSTRA su dati Conto Nazionale delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili – anni 2019-2020

Alcune regioni, rispetto ad altre, presentano una più marcata frammentazione del servizio.

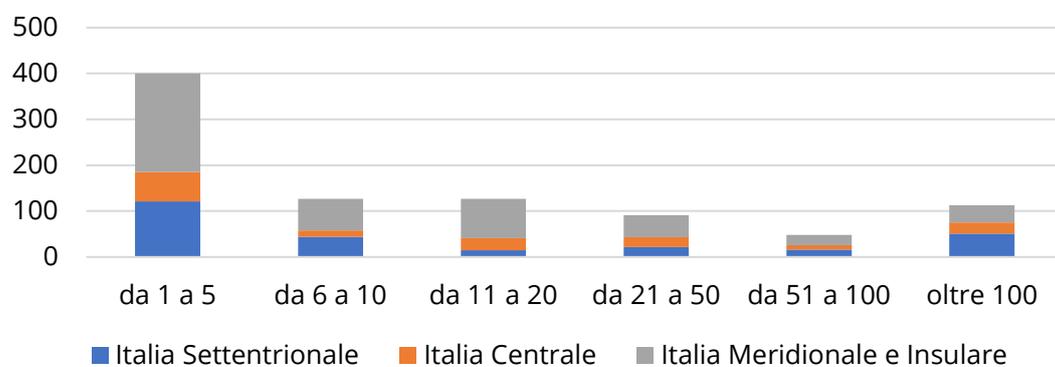
Grafico 11 - Distribuzione regionale delle aziende di trasporto pubblico locale e regionale (n.; Anno 2019)



Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio Studi ASSTRA su dati Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, Anni 2019-2020

Il settore è caratterizzato da una prevalenza di piccole-medie imprese. L'87,5% delle aziende ha un numero di addetti inferiore a 100 unità.

Grafico 12 - Aziende distinte per ripartizione geografica e per numero di addetti (n.; 2019)



Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio Studi ASSTRA su dati Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, Anni 2019-2020

2 L'IMPATTO DEL COVID-19 SULLE IMPRESE TPL

A cura di Emanuele Proia, Elisa Meko, Maurizio Cianfanelli, Teresa Pierro

2.1 Andamento della domanda, dei ricavi da traffico e delle tariffe

Nel presente paragrafo viene analizzato l'impatto che l'emergenza epidemiologica da Covid-19 ha avuto su tre elementi, domanda, ricavi e tariffe, fortemente correlati tra loro, le cui caratteristiche e andamenti condizionano significativamente **l'equilibrio economico-finanziario dei contratti di servizio di trasporto pubblico locale**.

2.1.1 Andamento della domanda

Nel 2020, il diffondersi dell'emergenza sanitaria per il Covid-19 ha comportato un impatto rilevantissimo sul settore del trasporto collettivo di persone nel suo complesso.

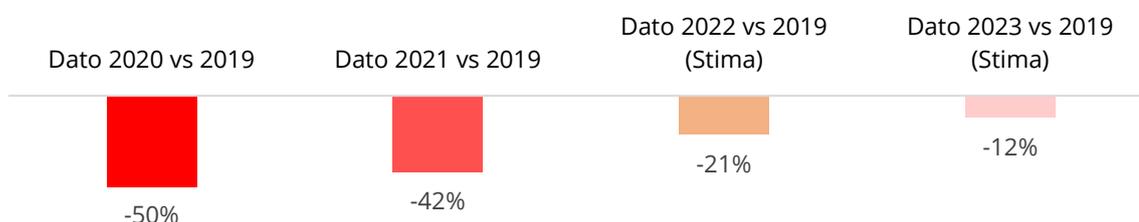
Il crollo dei passeggeri ha raggiunto nel periodo del lockdown una **diminuzione superiore al -90%** rispetto ai valori normali, portando ad una perdita media nazionale pari al **-50%**, se si includono i mesi pre-covid di gennaio e febbraio e **-68%** al netto dei mesi pre pandemici del 2020.

Anche per il 2021, l'impatto del Covid-19 e delle misure di contenimento adottate dal Governo (es. riduzioni capienza massima dei mezzi) hanno determinato una **significativa riduzione della domanda di mobilità**, del tutto assimilabile alla riduzione dei passeggeri registrata nel 2020, anche considerando che la pandemia ha riguardato l'intero anno scorso. La riduzione dei passeggeri nel 2021, rispetto al 2019, è stata in media pari a **-42%**.

Una rilevazione¹⁴ condotta dall'Ufficio Studi di ASSTRA ha permesso inoltre, di stimare gli effetti del Covid-19 sulla domanda di TPL anche per gli anni 2022 e 2023. L'indagine ha evidenziato un livello della domanda ancora al di sotto dei livelli pre-covid con una **diminuzione stimata, rispetto al 2019, pari a -21% per il 2022 e -12% per il 2023**.

¹⁴ I dati emergono dall'elaborazione di informazioni tratte dai questionari che sono stati inviati il 3 maggio 2022 ad un campione di aziende che svolgono servizi di trasporto pubblico. Le aziende rispondenti sono state 32 e riproducono con fedeltà la struttura dell'universo del trasporto pubblico locale sia in termini di distribuzione territoriale, di classe dimensionale nonché di parametri economico-produttivi. È stato chiesto alle aziende di riportare la variazione registrata dei passeggeri 2021 rispetto al 2019 e di stimare la variazione percentuale che si avrà nel 2022 e 2023 rapportato al 2019, anno pre Covid.

Grafico 13 – Variazione dei passeggeri trasportati (%)



Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio Studi ASSTRA su dati aziendali.

Nonostante il crollo della domanda registrato a partire dal marzo 2020 e la difficile ripresa ai livelli pre COVID, le aziende di trasporto pubblico hanno dovuto garantire il servizio. Se nel lockdown è stato possibile riprogrammare **progressivamente l'offerta di servizio** con riduzioni comprese tra il 25% e l'80% nei diversi contesti regionali e con punte del 100% su alcuni bacini di mobilità e tratte, in particolare extraurbane, **con la fine del lockdown, le aziende hanno dovuto riprendere il servizio al 100% e con le regole di distanziamento applicate sui mezzi integrare con servizi aggiuntivi.**

2.1.2 L'impatto del covid sul settore del trasporto pubblico locale

In epoca **pre Covid-19**, il settore del trasporto pubblico regionale e locale, attraverso la **vendita dei titoli di viaggio**, incassava a livello nazionale, ogni anno, **circa 4 miliardi di euro.**

Con la diffusione della pandemia e il conseguente crollo dei passeggeri trasportati si è registrato, da subito, un **calo proporzionale dei ricavi da traffico che ha risentito, altresì,** anche dell' **incremento dei livelli dell'evasione tariffaria**, determinato dall'interruzione e poi dalle limitazioni in alcuni territori del controllo a bordo dei titoli di viaggio e dalla sospensione dell'attività di vendita da parte degli autisti, secondo quanto previsto dalle misure per fronteggiare l'emergenza epidemiologica.

Come per i passeggeri, anche per i ricavi da traffico, la perdita non ha interessato il solo 2020 ma si è protratta, con pari intensità, nel 2021.

In base agli ultimi dati disponibili e alle stime dell'Ufficio Studi di ASSTRA, **le minori entrate per la vendita dei titoli di viaggio**, tenuto conto altresì dei costi cessanti e dei costi emergenti riconducibili all'emergenza, sono risultate:

- **nel 2020** pari a circa **1.680¹⁵ milioni di euro**,
- **nel 2021** assimilabili a quelle registrate nel 2020, pari a **1.680 milioni di euro.** Per tale annualità le imprese 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.) che si sono registrate in quel periodo.

¹⁵ Valore complessivo risultante dai dati inseriti dalle imprese di trasporto pubblico locale sulla piattaforma dell'Osservatorio del TPL "Gestione mancati ricavi Covid-19" e dalle correzioni che le Regioni, le Province autonome e le aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico regionale hanno apportato **entro il 31 marzo 2022.**

- nel **2022**, pur prevedendo una ripresa della domanda fino all'80% dei livelli pre covid, è possibile stimare una perdita complessiva **non inferiore a 1 miliardo di euro**.

Di seguito si riporta il quadro riassuntivo delle perdite complessive, degli attuali stanziamenti, nonché dei fabbisogni per assicurare l'equilibrio economico dei contratti di servizio di TPL per ciascuna annualità.

Tabella 5 – Quadro riassuntivo mancati ricavi Covid 19 (valori in milioni di €)

Annualità	Perdite complessive <i>(mancati ricavi + costi emergenti - costi cessanti)</i>	Stanziamento	Fabbisogno	Note
2020	≈ 1.680	1.837,17	0	
2021	≈ 1.680	≈ 675 (≈160 + ≈515)	≈1.005	≈160 residuo 2020, differenza fra 1.837,17 mln e ≈1.680 mln ≈515 residui servizi aggiuntivi 2021
2022	≈ 1.000	0	≈ 1.000	

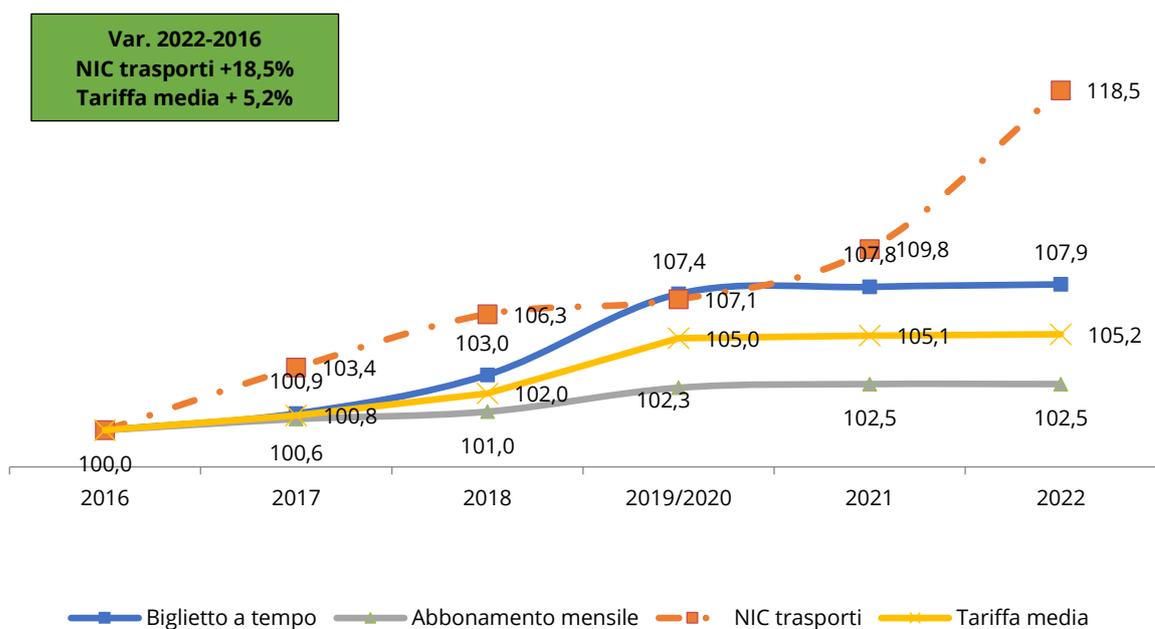
Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio Studi ASSTRA

2.1.3 Le tariffe

La lenta crescita delle tariffe che si era registrata tra il 2016 e il 2019/2020, **subisce un brusco arresto conseguente la diffusione dell'epidemia da Covid 19**.

La fase emergenziale e il conseguente crollo della domanda, registrato a partire dal 2020, non hanno consentito al settore di apportare variazioni al livello delle tariffe, diversamente, il NIC trasporti prosegue un andamento crescente, nel 2021, l'indice, aveva registrato un aumento del 9,8% rispetto al 2016, dato che, per l'aumento del prezzo dei carburanti subirà presumibilmente un aumento ulteriore nel 2022.

Grafico 14 - Evoluzione biglietto a tempo, abbonamento mensile e tasso di inflazione¹⁶ (numeri indici; base = 2016)



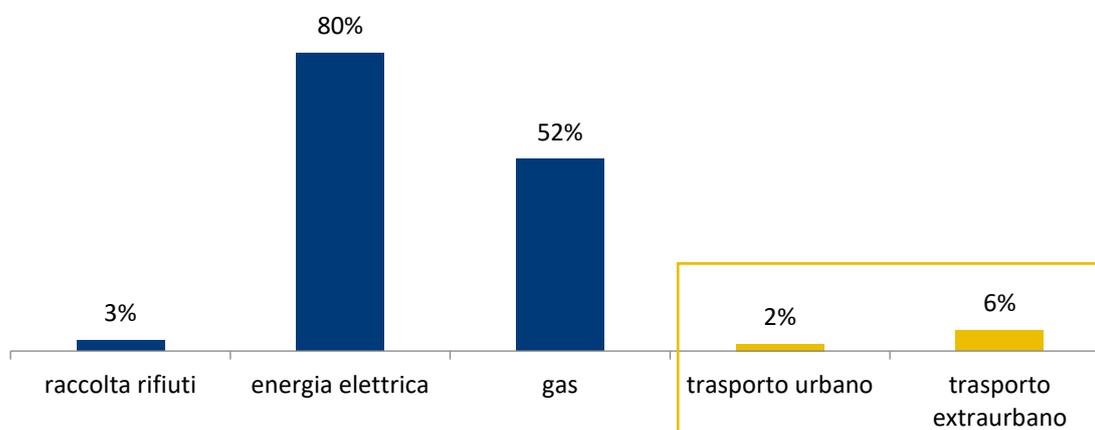
Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio Studi ASSTRA su dati ISTAT e dati riportati sui siti aziendali

Il confronto con l'andamento dei prezzi negli **altri settori delle public utilities**, evidenzia che il settore del trasporto pubblico non ha riversato in tariffa

, a differenza degli altri settori delle public utilities, l'aumento dei prezzi dovuto al caro energia registrato negli ultimi mesi.

¹⁶ L'ultimo dato disponibile NIC trasporti del 2022 è relativo ad aprile 2022. Per l'anno 2019 non vi è stata la rilevazione dei prezzi delle tariffe, il dato quindi rilevato nel 2020 tiene conto anche e soprattutto degli aumenti avvenuti nel 2019.

Grafico 15 - Variazione % prezzi al consumo (indice NIC) confronto 2018- aprile 2022¹⁷



Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio Studi ASSTRA su dati ISTAT

BUONO ABBONAMENTI SERVIZI DI TPL

Al fine di **mitigare l'impatto del caro energia sulle famiglie** in relazione ai costi di trasporto per studenti e lavoratori, tra le misure urgenti in materia di politiche energetiche nazionali, produttività delle imprese e attrazione degli investimenti, nonché in materia di politiche sociali e di crisi ucraina del DL Aiuti (Decreto-legge n. 50 del 17 maggio 2022) è stato **istituito un fondo**, presso il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, **con** dotazione pari a **79 milioni di euro per l'anno 2022**, finalizzato a riconoscere, nei limiti della disponibilità delle risorse, **un buono da utilizzare per l'acquisto di abbonamenti per i servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale ovvero per i servizi di trasporto ferroviario nazionale** (periodo di validità: a decorrere dalla data di pubblicazione in Gazzetta del decreto interministeriale di attuazione, fino al 31 dicembre 2022).

Il valore del buono è pari al 100% della spesa da sostenere per l'acquisto dell'abbonamento e, comunque, non può superare l'importo di 60 euro. Il buono è riconosciuto in favore delle persone fisiche che, nell'anno 2021, hanno conseguito un reddito complessivo non superiore a 35.000 euro.

¹⁷ I prezzi al consumo per il 2022 sono relativi al mese di aprile 2022.

2.2 Misure per il settore dei trasporti contenute nei provvedimenti d'urgenza emanati nel periodo di emergenza sanitaria da covid-19

Il presente paragrafo evidenzia ed esamina i provvedimenti adottati per contrastare l'emergenza epidemiologica da COVID-19.

2.2.1 Il Fondo indennizzo ricavi da traffico

Istituzione del "Fondo mancati ricavi Covid-19"

Con l'**articolo 200 del DL n. 34/2020** è stato istituito un fondo (c.d. "fondo indennizzo ricavi da traffico") presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS), con una dotazione iniziale di **500 milioni di euro**, destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 gennaio 2021 (inizialmente il termine era il 31 dicembre 2020, poi modificato dal DL n. 137/2020) rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio, tenuto conto dei costi cessanti e aggiuntivi sostenuti in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da Covid-19.

Con il **decreto interministeriale MIT/MEF n. 340/2020** sono state definite le modalità ed i criteri per il riparto e l'erogazione delle risorse stanziato sul fondo indennizzo ricavi da traffico. È stata inoltre disposta una prima anticipazione di risorse pari **412,47 milioni di euro**.

Primo rifinanziamento del "Fondo mancati ricavi Covid-19"

Con l'**articolo 44 del DL n. 104/2020** la dotazione del fondo indennizzo ricavi da traffico è stata incrementata di **400 milioni di euro** per l'anno 2020. Tali risorse potevano essere utilizzate, oltre che per le medesime finalità di cui al citato articolo 200 del DL n. 34/2020, anche per il finanziamento, nel limite di 300 milioni di euro, di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale.

A valere su queste risorse, con il **decreto interministeriale MIT/MEF n. 541/2020** sono stati ripartiti **100 milioni di euro**, a titolo di anticipazione, a compensazione della riduzione dei ricavi tariffari causa Covid-19 (ed un'anticipazione di 150 milioni di euro per il finanziamento dei servizi aggiuntivi resi o programmati al 31 dicembre 2020). Considerata la documentazione istruttoria inviata dalle Regioni e dalle Province autonome sui servizi aggiuntivi effettivamente resi, nel 2020 sono stati ripartiti in maniera definitiva 62,83 mln di euro per i servizi aggiuntivi.

A consuntivo, con il **decreto interministeriale MIT/MEF n. 33/2021**, le risorse residue destinate alla compensazione dei minori ricavi da traffico ex articolo 44 del DL n. 104/2020 sono risultate complessivamente pari a **237,17 milioni di euro**. In occasione del riparto di queste risorse sono stati assegnati ai soggetti beneficiari anche **87,53 milioni di euro**, in quanto residuo della dotazione iniziale del fondo indennizzo ricavi da traffico" di cui all'articolo 200 del DL n. 34/2020.

Secondo rifinanziamento del “Fondo mancati ricavi Covid-19”

Con l'**articolo 22-ter del DL n. 137/2020** la dotazione del “fondo indennizzo ricavi” è stata incrementata con ulteriori **390 milioni** di euro per l'anno 2021. Anche in questo caso, le risorse potevano essere utilizzate, oltre che per le finalità di cui al succitato articolo 200 del DL n. 34/2020, anche per il finanziamento, nel limite di 190 milioni di euro, di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale occorrenti nell'anno 2021.

Con il **decreto interministeriale MIT/MEF n. 61/2021** sono state ripartite, a titolo di anticipazione, il 50% delle risorse destinate ai servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale per l'esercizio 2021 per l'emergenza epidemiologica Covid-19 di cui all'articolo 22-ter del DL n. 137/2020 e di cui all'articolo 1, comma 816, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, nonché un'ulteriore anticipazione di **100 milioni di euro** per la compensazione dei mancati ricavi nel periodo 23 febbraio 2020 - 31 gennaio 2021.

Terzo rifinanziamento del “Fondo mancati ricavi Covid-19”

Con l'**articolo 29 del DL n. 41/2021** la dotazione del “fondo indennizzo ricavi” è stata rifinanziata per **800 milioni di euro per l'anno 2021**. Grazie a questo nuovo stanziamento, l'ammontare complessivo delle risorse del “fondo indennizzo ricavi” e attualmente destinate a compensare la riduzione dei ricavi tariffari conseguenti all'emergenza epidemiologica Covid-19 ha raggiunto l'importo di **1,837 miliardi di euro**.

Quantificazione compensazione annualità 2020 ed anticipazione 2021

Con il **decreto interministeriale MIT/MEF n. 489/2021** sono stati ripartiti **i contributi per la compensazione dei minori ricavi da traffico registrati dalle aziende TPL a seguito della rilevazione “Gestione mancati ricavi Covid-19”**; per l'annualità 2020:

- tenuto conto dei dati inseriti dalle aziende entro il 30 settembre 2021
- fermo restando che, ai fini del completamento dell'istruttoria, in tempo utile per l'impegno delle risorse stanziate, è stato ritenuto opportuno ammettere a valutazione anche i dati inseriti dalle aziende fino al 5 novembre 2021

l'importo complessivo per la compensazione dei minori ricavi da traffico, annualità 2020, era risultato pari a **1,551 miliardi di euro**. Viste le anticipazioni già riconosciute, sono stati, pertanto, ripartiti circa **700 milioni di euro** a compensazione dei minori ricavi tariffari, di cui 624,896 milioni quale saldo relativo all'esercizio 2020 e 72,654 milioni di euro quale anticipazione per l'esercizio 2021, considerato un importo anticipato per il 2020 e non utilizzato pari a 10,592 milioni di euro¹⁸.

Con il **decreto interministeriale n. 546 del 31/12/2021** è stato ripartito tra le Regioni, le Province autonome e le aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico regionale di

¹⁸ L'importo di 10,592 milioni di euro rappresenta la quota dell'anticipazione compensazione mancati ricavi, annualità 2020, non utilizzata da alcune Regioni, in quanto dalle prime elaborazioni dell'Osservatorio TPL, per alcuni soggetti beneficiari, è risultato un fabbisogno per il 2020 inferiore all'anticipazione erogata.

competenza statale il **residuo della dotazione attuale del “Fondo mancati ricavi”** ex articolo 200 del DL n. 34/2020, pari a **200 milioni di euro** (risorse stanziare dall'articolo 22 ter del DL n.m137/2020 e dall'articolo 29 del DL n. 41/2021), per la **compensazione dei minori ricavi da traffico**, al fine di tener conto anche:

- dei minori ricavi da traffico 2020, registrati dalle aziende del TPL che hanno inserito i relativi dati istruttori nella banca dati dell'Osservatorio TPL dopo il 30 settembre u.s., ovvero nel periodo 1° ottobre 2021 – 5 novembre 2021;
- delle integrazioni e correzioni, effettuate dalle aziende di TPL che hanno inserito i dati al 30 settembre 2021, trasmesse all'Osservatorio TPL nel periodo 27 ottobre 2021 – 5 novembre 2021.

Con il presente decreto le assegnazioni a compensazione dei minori ricavi tariffari per il 2020, che con il DI n. 489/2021 erano state quantificate in oltre 1,551 miliardi di euro, sono risultate, a seguito delle nuove elaborazioni del MIMS, pari a oltre **1,607 miliardi di euro**; l'importo residuo della dotazione del fondo mancati ricavi, pari a oltre **229, 74 milioni di euro**, è stato destinato, a titolo di anticipazione, a copertura del 2021.

A seguito dell'emanazione dei decreti interministeriali n. 489 e 546 del 2021, tenuto conto dei dati inseriti dalle imprese di trasporto pubblico locale sulla piattaforma dell'Osservatorio del TPL “Gestione mancati ricavi Covid-19” e delle **correzioni** che le Regioni, le Province autonome e le aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico regionale che residuano in capo alla competenza statale hanno apportato **entro il 31 marzo 2022**, l'importo a compensazione dei minori ricavi da traffico registrati dalle aziende del trasporto pubblico locale nell'esercizio 2020, è risultato pari a circa **1.680 milioni di euro**¹⁹. Pertanto, la quota dei ristori disponibili per l'annualità 2021, in quanto residuo della dotazione del “fondo indennizzo ricavi da traffico”, è stimabile ad oggi in circa **160 milioni di euro**.

Considerando i residui dei contributi per servizi aggiuntivi Covid-19 non utilizzati per il 2021, che sono quantificabili, in base alle informazioni assunte presso i competenti organi ministeriali, in poco più di 515 milioni di euro²⁰, è possibile stimare che **il fabbisogno aggiuntivo per assicurare l'equilibrio economico-finanziario dei contratti di servizio per l'annualità 2021 sia pari a circa 1 miliardo di euro** cui si aggiungono le **perdite registrate nella prima parte del 2022** che al momento non trovano alcuna misura di compensazione.

¹⁹ Dato da confermare a seguito dell'emanazione del decreto ministeriale che ripartirà in maniera definitiva i ristori “mancati ricavi Covid 19” per l'anno 2020.

²⁰ Dato da confermare a seguito dell'emanazione del decreto ministeriale che ripartirà in maniera definitiva i contributi “servizi aggiuntivi Covid 19” per l'anno 2021.

Tabella 6 – Quadro riassuntivo stanziamenti e risorse erogate relativi ai mancati ricavi Covid-19 (valori in milioni di €)

Riferimento normativo	Risorse (mln di euro)	Stato dei pagamenti (mln di Euro)
DL 34/2020 (Rilancio) art. 200 DI n. 340/2020 e DI n. 33/2021	500	500 liquidati alle Regioni
DL 104/2020 (Agosto) art. 44 DI 541/2020	100	100 liquidati alle Regioni
DL 104/2020 (Agosto) art. 44 (residui servizi aggiuntivi) DI n. 33/2021	237,17	237,17 liquidati alle Regioni
DL 137/2020 (Ristori) art. 22 ter DI n. 61/2021 e DI n. 546/2021	200	100 liquidati alle Regioni
DL 41/2021 (Sostegni) DI n. 489/2021 e DI n. 546/2021	800	697,55 liquidati alle Regioni
Stanziamento		Liquidazione alle Regioni (05/2022)
Totale	1.837,17	1.634,72

Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio Studi ASSTRA

2.2.2 Servizi aggiuntivi Covid-19

I primi finanziamenti

Nelle fasi iniziali dell'emergenza, le risorse destinate al finanziamento dei servizi aggiuntivi Covid-19 erano stanziati sul "fondo indennizzo ricavi da traffico" ex **articolo 200 del DL n. 34/2020**. Nel dettaglio:

- per il **2020**, sono stati ripartiti in maniera definitiva, con i **decreti interministeriali n. 541/2020 e 33/2021**, **62,83 mln di euro** per i servizi aggiuntivi a valere sulle risorse stanziati dall'**articolo 44 del DL n. 104/2020**;
- per il **2021**, a valere sugli stanziamenti effettuato con l'**articolo 22 ter del DL n. 137/2020**, sono state destinate, per servizi aggiuntivi Covid-19, con i **decreti interministeriali n. 61/2021 e n. 335/2021** risorse pari a **190 milioni di euro**.

Istituzione del fondo per il finanziamento dei "Servizi aggiuntivi Covid-19"

Per il **2021**:

- con il **comma 816 dell'articolo 1 della L. n. 178/2020** è stato istituito un fondo con una dotazione di **200 milioni di euro** per l'anno 2021 per consentire l'erogazione di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, occorrenti per fronteggiare le esigenze trasportistiche conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento derivanti dall'applicazione delle linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 in materia di trasporto pubblico e delle linee guida per il trasporto scolastico dedicato, ove i predetti servizi nel periodo precedente all'emergenza epidemiologica da COVID-19 abbiano avuto un riempimento superiore a quello previsto dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in vigore. Viene,

inoltre, specificato che le regioni e i comuni, nei limiti delle disponibilità del fondo, possono anche ricorrere, mediante apposita convenzione e imponendo obblighi di servizio, a operatori economici esercenti il servizio di trasporto di passeggeri su strada ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, nonché ai titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi o di autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente. Eventuali risorse residue possono essere utilizzate, nell'anno 2021, per le finalità previste dall'articolo 200, comma 1, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77 (ristoro mancati ricavi Covid-19). Le risorse sono state **assegnate con i decreti interministeriali n. 61/2021 e n. 335/2021**.

- con l'**articolo 51 del DL n. 73/2021** è previsto il rifinanziamento della dotazione del fondo di cui all'articolo 1, comma 816, della legge 30 dicembre 2020, n. 178 per un importo pari a **450 milioni di euro** per l'anno 2021. Tali risorse sono destinate al finanziamento dei servizi aggiuntivi programmati al fine di far fronte agli effetti derivanti dalle limitazioni poste al coefficiente di riempimento dei mezzi, anche in coerenza con gli esiti dei tavoli prefettizi di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri adottato ai sensi dell'articolo 2 del decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2020, n. 35. Le risorse possono essere utilizzate, nel **limite massimo di 45 milioni** di euro, per il riconoscimento di contributi in favore delle aziende di trasporto pubblico regionale o locale, nonché degli operatori economici esercenti il servizio di trasporto di passeggeri su strada ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218 ovvero dei titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi o di autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente, impiegati nell'erogazione dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico, a titolo di compensazione dei **maggiori costi** sostenuti per l'utilizzo di prodotti per la **disinfezione** delle superfici toccate frequentemente dall'utenza e per l'uso di sistemi di **sanificazione** ovvero di disinfezione dell'ambiente interno dei mezzi di trasporto, nonché per **ogni altra modalità e attività finalizzata a ridurre i rischi di contagi da Covid-19**. Le eventuali risorse residue dello stanziamento complessivo di cui al comma 1 possono essere utilizzate, nell'anno 2021, per le finalità previste dall'articolo 200, comma 1, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77 (ristoro mancati ricavi Covid-19). Le risorse sono state **assegnate con il decreto interministeriale n. 483/2021**.

Per il **2022**:

- Con l'**articolo 24 del DL n. 4/2022** è stato disposto l'incremento di **80 milioni di euro** per l'anno 2022 della dotazione del fondo di cui all'articolo 1, comma 816, della L. n. 178/2020, per il finanziamento dei **servizi aggiuntivi Covid-19 fino al 31 marzo 2022**. I soggetti beneficiari erano tenuti a rendicontare al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e al Ministero dell'economia e delle finanze,

entro il 15 maggio 2022, l'utilizzo delle risorse assegnate, attestando che i servizi aggiuntivi sono stati eserciti in misura non superiore al fabbisogno derivante dalle limitazioni poste al coefficiente di riempimento dei mezzi di cui al comma 1 e che gli stessi servizi aggiuntivi sono stati effettivamente utilizzati dagli utenti. Era, inoltre, previsto che le eventuali risorse residue dello stanziamento possono essere utilizzate, nell'anno 2022, per il potenziamento delle attività di controllo finalizzate ad assicurare che l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico locale avvenga in conformità alle misure di contenimento e di contrasto dei rischi sanitari derivanti dalla diffusione del COVID-19, nonché per le finalità previste dall'articolo 200, comma 1, del DL n. 34/2020 a compensazione dei minori ricavi tariffari.

- Con l'**articolo 36 del DL n. 50/2022** la dotazione del fondo di cui all'articolo 1, comma 816, della legge 30 dicembre 2020, n. 178 è incrementata di **ulteriori 50 milioni di euro** per l'anno 2022, al fine di consentire l'erogazione dei servizi aggiuntivi programmati relativamente al periodo compreso **tra il 1° aprile 2022 e il 30 giugno 2022**, anche in ragione della necessità di assicurare il regolare svolgimento delle attività didattiche e in coerenza con gli esiti dei tavoli prefettizi di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri adottato ai sensi dell'articolo 2 del decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2020, n. 35. Gli enti rendicontano al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e al Ministero dell'economia e delle finanze, entro il 15 settembre 2022, i servizi aggiuntivi eserciti nel periodo 1° aprile 2022 - 30 giugno 2022 ed i relativi oneri e dichiarano che, sulla base delle apposite evidenze fornite dai gestori dei servizi di trasporto pubblico locale, gli stessi servizi aggiuntivi sono stati effettivamente utilizzati dagli utenti. Viene, infine, specificato che eventuali risorse residue, sono utilizzate per la copertura di oneri sostenuti dalle regioni e province autonome per i servizi aggiuntivi eserciti nel primo trimestre 2022.

Tabella 7 – Quadro riassuntivo stanziamenti e risorse erogate relativi ai servizi aggiuntivi Covid-19 (valori in milioni di €)

Annualità 2020		
Riferimento normativo – Annualità 2020	Risorse 2020 (mln di euro)	Stato dei pagamenti (mln di Euro)
DL 104/2020 (Agosto) art. 44 DI n. 33/2021	62,83	62,83 liquidati
Annualità 2021		
Riferimento normativo – Annualità 2021	Risorse 2021 (mln di euro)	Stato dei pagamenti (mln di Euro)
DL 137/2020 (Ristori) art. 22 ter DI n. 61/2021	190	190 liquidati
L. 178/2020 (Bilancio 2021) art. 1 comma 816 DI n. 61/2021	200	200 liquidati
DL 73/2021 (Sostegni bis) art. 51 DI n. 483/2021	450	450 liquidati
Annualità 2022		
Riferimento normativo – Annualità 2022	Risorse 2022 (mln di euro)	Stato dei pagamenti (mln di Euro)
DL 4/2022 (Sostegni ter) art. 24	80	-
DL 50/2022 (DL Aiuti) art. 36	50	-
	Stanziamento 2020-2021-2022	Liquidazione 2020-2021-2022 (05/2022)
Totale	1032,83	902,83

Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio Studi ASSTRA

2.2.3 Fondo nazionale trasporti

Al fine di sostenere gli effetti negativi provocati dall'emergenza sanitaria da COVID-19 sull'equilibrio economico del contratto di servizio, nella Legge di Bilancio 2022 (Legge 30 dicembre 2021, n. 234) è stato previsto un **incremento della dotazione del Fondo nazionale** per il concorso finanziario dello Stato, agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle Regioni a statuto ordinario di cui all'articolo 16-bis, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135 **per un importo 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 e 395 milioni di euro a decorrere dall'anno 2025.**

Tabella 8 – Quadro riassuntivo stanziamento Fondo nazionale trasporti (valori in €)

	Stanziamento del fondo al netto della quota da destinare al funzionamento dell'Osservatorio²¹	Incremento previsto rispetto allo stanziamento 2021
2021 (anno di riferimento per gli incrementi)	4.873.335.362	
2022	4.973.335.362	+ 100.000.000
2023	5.073.335.362	+ 200.000.000
2024	5.173.335.362	+ 300.000.000
dal 2025 al 2034 per ciascun anno	5.268.335.362	+ 395.000.000

Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio Studi ASSTRA

2.2.4 Misure di natura fiscale

Abbuono saldo IRAP 2019 e primo acconto IRAP 2020.

L'articolo 24 del D.L. n. 34/2020 (cd. decreto Rilancio) dispone che le imprese, con un volume di ricavi non superiore a 250 milioni, non sono tenuti al versamento del saldo dell'IRAP dovuta per il 2019 né della prima rata dell'acconto dell'IRAP dovuta per il 2020.

Sospensione temporanea ammortamenti.

L'articolo 60, commi da 7-bis a 7-quinquies del D.L. n. 104/2020 (cd. decreto Agosto) introduce la possibilità, per i soggetti che non adottano i principi contabili internazionali, di non effettuare nel 2020 fino al 100% dell'ammortamento annuo del costo delle immobilizzazioni materiali e immateriali, mantenendo il loro valore di iscrizione, così come risultante dall'ultimo bilancio annuale regolarmente approvato.

La quota di costo non ammortizzata in base a tale disposizione è imputata al conto economico relativo all'esercizio successivo e con lo stesso criterio sono differite le quote successive, prevenendo quindi uno slittamento di un anno del periodo di ammortamento.

²¹ di cui all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244

Il comma 711 della Legge 30 dicembre 2021 n. 234 (Legge di bilancio 2022) interviene sulla disciplina estendendo la facoltà di non effettuare una percentuale dell'ammortamento annuo del costo delle immobilizzazioni anche all'esercizio successivo a quello in corso al 15 agosto 2020, in favore dei soggetti che nel predetto esercizio non abbiano effettuato il 100 per cento annuo dell'ammortamento medesimo.

Infine, l'articolo 3, comma 5-quinquiesdecies, del D.L. n. 228/2021 (c.d. decreto Milleproroghe) modifica la formulazione dell'articolo 60, comma 7-bis, del D.L. n. 104/2020 (cd. decreto Agosto), chiarendo che la disciplina riguardante la sospensione degli ammortamenti viene estesa al 2021 per tutti i soggetti che intendono avvalersi di tale facoltà e non più per solo quelli che nell'esercizio in corso al 15 agosto 2020 non hanno effettuato il 100 per cento annuo dell'ammortamento del costo delle immobilizzazioni materiali e immateriali.

Detassazione dei contributi e delle indennità COVID-19.

L'articolo 10-bis del D.L. n. 137/2020 (cd. decreto Ristori) prevede che i contributi e le indennità di qualsiasi natura erogati in via eccezionale a seguito dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e diversi da quelli esistenti prima della medesima emergenza, da chiunque erogati e indipendentemente dalle modalità di fruizione e contabilizzazione, spettanti ai soggetti esercenti impresa, non concorrono alla formazione del reddito imponibile e del valore della produzione, e non rilevano ai fini della deducibilità di interessi passivi e altre componenti negative di reddito.

Disposizioni temporanee in materia di riduzione del capitale.

L'articolo 6 del D.L. n. 23/2020 (cd. decreto Liquidità) sospende dal 9 aprile 2020 al 31 dicembre 2020, gli obblighi previsti dal codice civile per le società di capitali in tema di perdita del capitale sociale, in relazione alle perdite verificatesi nel corso degli esercizi chiusi entro la predetta data del 31 dicembre 2020. È inoltre specificato che per il medesimo arco temporale non operino le cause di scioglimento delle società di capitali per riduzione del capitale sociale al di sotto del minimo legale e delle cooperative per perdita del capitale.

L'articolo 1, comma 266, della legge n. 178/2020 (Legge di bilancio 2021) sostituisce integralmente l'articolo 6 del D.L. n. 23/2020, ampliandone l'ambito di applicazione. Viene confermata la disapplicazione degli obblighi previsti dal codice civile per le società di capitali in relazione alle perdite emerse nell'esercizio in corso alla data del 31 dicembre 2020, specificando che non operano le cause di scioglimento delle società di capitali per riduzione del capitale sociale al di sotto del minimo legale e delle cooperative per perdita del capitale. Viene integrata tale previsione specificando che il termine entro il quale la perdita deve risultare diminuita a meno di un terzo non è l'esercizio immediatamente successivo, bensì il quinto esercizio successivo. Inoltre, nelle ipotesi in cui la perdita riduca il capitale sociale al di sotto del minimo legale, l'assemblea è convocata senza indugio dagli amministratori e in alternativa all'immediata riduzione del capitale e al contemporaneo aumento del medesimo a una cifra non inferiore al minimo legale, può

deliberare di rinviare tali decisioni alla chiusura del quinto esercizio successivo, fino al quale non opera la causa di scioglimento della società per riduzione o perdita del capitale sociale. Le perdite emerse nell'esercizio in corso al 31 dicembre 2020 devono essere distintamente indicate nella nota integrativa con specificazione, in appositi prospetti, della loro origine nonché delle movimentazioni intervenute nell'esercizio.

L'articolo 3, comma 1-ter, del D.L. n. 228/2021 (c.d. decreto Milleproroghe) estende alle perdite emerse nell'esercizio in corso al 31 dicembre 2021 la disciplina di "sterilizzazione" prevista dal D.L. n. 23/2020. In sostanza, anche per le perdite emerse nell'esercizio in corso al 31 dicembre 2021, non si applicano alcuni obblighi previsti dal codice civile per le società di capitali a protezione del capitale sociale.

Disposizioni temporanee sui principi di redazione del bilancio

L'articolo 38-quater del D.L. n. 34/2020 (cd. decreto Rilancio) dispone che, nella predisposizione sia dei bilanci il cui esercizio chiude entro il 23 febbraio 2020 e non ancora approvati sia di quelli il cui esercizio è in corso al 31 dicembre 2020, la valutazione delle voci e della prospettiva della continuazione dell'attività di cui all'articolo 2423-bis, primo comma, numero 1), del codice civile è effettuata nel primo caso non tenendo conto delle incertezze e degli effetti derivanti dai fatti successivi alla data di chiusura del bilancio e nel secondo caso può comunque essere effettuata sulla base delle risultanze dell'ultimo bilancio di esercizio chiuso entro il 23 febbraio 2020.

Le informazioni relative al presupposto della continuità aziendale sono fornite nelle politiche contabili di cui al primo comma, numero 1) dell'articolo 2427 del codice civile. Restano ferme tutte le altre disposizioni relative alle informazioni da fornire nella nota integrativa e sulla relazione sulla gestione, comprese quelle derivanti dai rischi e delle incertezze concernenti gli eventi successivi, sulla capacità dell'azienda di continuare a costituire un complesso economico funzionante destinato alla produzione di reddito.

Bonus per le spese di sanificazione degli ambienti di lavoro

L'articolo 125 del D.L. n. 34/2020 (cd. decreto Rilancio) riconosce ai soggetti esercenti attività d'impresa un credito d'imposta pari al 60 per cento delle spese sostenute, nel 2020 e per un massimo di 60.000 euro, per la sanificazione degli ambienti e degli strumenti utilizzati, nonché per l'acquisto di dispositivi di protezione individuale e di altri dispositivi atti a garantire la salute dei lavoratori e degli utenti.

L'articolo 32 del D.L. n. 73/2021 (cd. Decreto Sostegni-bis) introduce per i soggetti esercenti attività d'impresa un credito di imposta nella misura del 30 per cento di alcune spese sostenute nei mesi di giugno, luglio ed agosto 2021 per la sanificazione e l'acquisto di dispositivi di protezione.

2.2.5 Misure di sostegno in deroga alla disciplina ordinaria sugli aiuti di Stato.

Il 19 marzo 2020, la Commissione europea ha adottato la Comunicazione COM (2020) 1863 final "Temporary Framework for State aid measures to support the economy in the current COVID-19 outbreak", cd. "Temporary Framework". Si tratta di un quadro

eccezionale e temporaneo volto a consentire agli Stati membri di adottare misure di intervento nell'economia in deroga alla disciplina ordinaria sugli aiuti di Stato. Il "Temporary Framework", nella sua prima versione ha ritenuto ammissibili sino al 31 dicembre 2020, cinque categorie di aiuti finalizzati a garantire la liquidità e l'accesso ai finanziamenti per le imprese colpite dalle misure restrittive determinate della pandemia. In particolare, gli Stati membri sono stati autorizzati a concedere:

- aiuti di importo limitato (800 000 EUR), quali sovvenzioni dirette, agevolazioni fiscali e di pagamento o altre forme;
- aiuti sotto forma di garanzie statali sui prestiti;
- aiuti sotto forma di tassi di interesse agevolati per i prestiti;
- aiuti sotto forma di garanzie e prestiti agevolati veicolati tramite enti creditizi o altri enti finanziari;
- maggiore flessibilità nell'assicurazione del credito all'esportazione a breve termine.

Il "Temporary Framework" è stato integrato e prorogato più volte:

1. il 3 aprile 2020, con la Comunicazione C(2020) 2215 final per consentire di accelerare la ricerca, la sperimentazione e la produzione di prodotti connessi alla COVID-19 e tutelare i posti di lavoro durante la pandemia (prima modifica);
2. l'8 maggio 2020, con la Comunicazione (C(2020) 3156 final), per permettere sino al 1° luglio 2021, interventi pubblici sotto forma di aiuti alla ricapitalizzazione a favore delle società non finanziarie. La Comunicazione ha introdotto inoltre la possibilità per gli Stati membri fino al 31 dicembre 2020, di sostenere le imprese in difficoltà finanziarie dovute alla pandemia fornendo loro debito subordinato a condizioni favorevoli (seconda modifica);
3. il 29 giugno, con la Comunicazione del 29 giugno 2020 (C(2020) 4509) per sostenere ulteriormente le micro e piccole imprese, le startup ed incentivare gli investimenti privati (terza modifica);
4. il 13 ottobre 2020, con la Comunicazione C(2020)7127 final, al fine di prorogare le disposizioni del Quadro fino al 30 giugno 2021, ad eccezione delle misure di ricapitalizzazione, prorogate fino al 30 settembre 2021. È stata, inoltre, inserita una nuova tipologia di aiuto di Stato ammissibile "Aiuti sotto forma di sostegno a costi fissi non coperti" che consente agli Stati membri di coprire con un aiuto concesso entro il 30 giugno 2021 una parte dei costi fissi di imprese per le quali la pandemia di Covid-19 ha comportato la sospensione o la riduzione dell'attività commerciale e un calo del fatturato di almeno il 30 % rispetto allo stesso periodo del 2019 (quarta modifica);
5. il 28 gennaio 2021, la Comunicazione C 2021/C 34/06 al fine di prorogare ulteriormente al 31 dicembre 2021 il Quadro delle misure di aiuto. Sono stati inoltre aumentati i massimali degli aiuti di importo limitato (nel limite massimo di 1,8 milioni di euro, in luogo del precedente limite di 800.000 euro) e dei costi fissi non coperti (innalzato a 10 milioni di euro per impresa, in luogo del

precedente limite pari a 3 milioni di euro), ed è stata consentita la conversione degli strumenti rimborsabili concessi nell'ambito del Quadro (garanzie, prestiti agevolati, anticipi rimborsabili) in altre forme di aiuto, quali le sovvenzioni dirette (quinta modifica);

6. il 18 novembre 2021, con la Comunicazione C(2021) 8442, al fine di prorogare ulteriormente al 30 giugno 2022 il Quadro delle misure di aiuto. Sono stati aumentati i massimali per gli aiuti di importo limitato (da 1,8 a 2,3 milioni di euro) e per il sostegno ai costi fissi non coperti dalle entrate per le imprese colpite dalla crisi (da 10 a 12 milioni di euro) e sono state introdotte due nuove misure "di accompagnamento" delle imprese per un ulteriore periodo limitato quali gli incentivi diretti per investimenti privati, ammissibili sino al 31 dicembre 2022, e le misure di sostegno alla solvibilità, ammissibili sino al 31 dicembre 2023 (sesta modifica).

Il Quadro Temporaneo non sostituisce, ma si aggiunge agli altri strumenti di intervento pubblico consentiti in via ordinaria sulla base delle norme già vigenti sugli aiuti di Stato. Pertanto, tali misure temporanee possono essere cumulate sia tra di loro sia con i regimi di aiuti ordinari consentiti, purché siano rispettate determinate condizioni e le regole di cumulo.

Il 23 marzo 2022 con la Comunicazione Com (2022) 1890 final la Commissione europea ha adottato un ulteriore quadro temporaneo sugli aiuti di Stato dedicato al sostegno dell'economia nel contesto della crisi russo-ucraina. Il nuovo quadro temporaneo prevede tre tipi di aiuti:

- Aiuti di importo limitato (Sezione 2.1): gli Stati membri potranno introdurre regimi di aiuto fino a 400.000 € per le imprese colpite dalla crisi. Non è necessario che tale aiuto sia collegato a un aumento dei prezzi dell'energia e il sostegno può essere concesso in qualsiasi forma, comprese le sovvenzioni dirette;
- Sostegno alla liquidità sotto forma di garanzie statali e prestiti agevolati (Sezioni 2.2 e 2.3): o Gli Stati membri possono concedere garanzie statali o istituire regimi di garanzia a sostegno dei prestiti bancari contratti dalle imprese;
- Aiuti destinati a compensare i prezzi elevati dell'energia (Sezione 2.4): Gli Stati membri potranno compensare parzialmente le imprese, in particolare gli utenti a forte consumo di energia, per i costi aggiuntivi dovuti ad aumenti eccezionali dei prezzi del gas e dell'elettricità. Tale sostegno può essere concesso in qualsiasi forma, comprese le sovvenzioni dirette e nei limiti e alle condizioni indicati nella scheda seguente.

3 IL SETTORE FRA PNRR E GUERRA RUSSO-UCRAINA

A cura di Emanuele Proia, Elisa Meko, Maurizio Cianfanelli, Teresa Pierro

3.1 Andamento dei costi di produzione (caro energia)

L'incremento esponenziale dei costi per l'energia di trazione sta incidendo in modo significativo sull'equilibrio economico finanziario del settore del trasporto pubblico locale, basti pensare che **i costi per materie prime** rappresentano nei bilanci aziendali **la seconda voce di costo dopo quella per il personale con un'incidenza che oggi varia dal 12% al 18%**.

In questo contesto, dalle elaborazioni svolte dall'Ufficio Studi di ASSTRA, si stima che le imprese che svolgono servizi di trasporto pubblico locale, anche ferroviario, soggetti ad obbligo di servizio pubblico, **nel primo quadrimestre 2022, abbiano affrontato una spesa di circa 220 milioni di euro rispetto allo stesso periodo 2020 e 2021** per l'acquisto di carburanti ed energia elettrica per trazione.

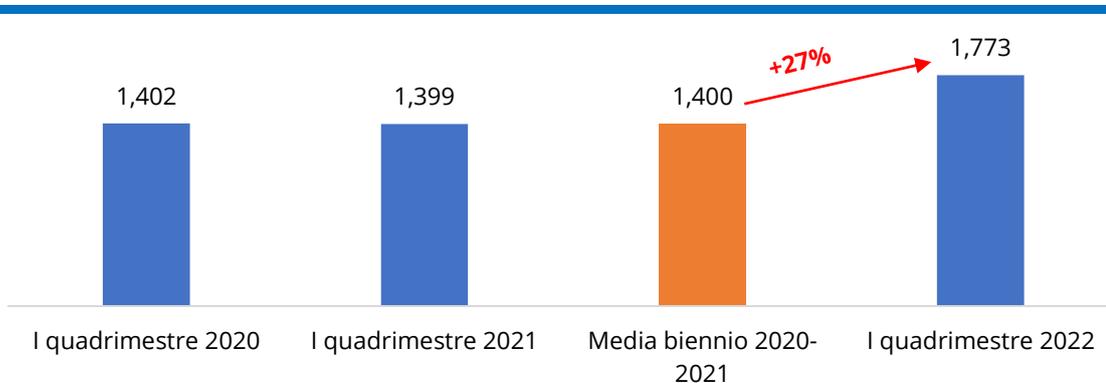
Il servizio di trasporto pubblico locale e regionale è garantito attraverso un parco autobus costituito da 42.003 mezzi, di cui 37.715 a gasolio, benzina e bifuel, 3.607 a metano e GPL, 302 elettrici e il rimanente a trazione ibrida²². Ai quali si aggiungono metropolitane, tram, treni, funivie, funicolari e navi, per raggiungere un parco mezzi di oltre 49.000 mezzi²³.

Nello specifico, dall'analisi dell'andamento dei prezzi dei principali carburanti (gasolio e metano) utilizzati per i servizi di trasporto pubblico locale, anche ferroviario, si stima che, da gennaio ad aprile 2022, si sia registrato un incremento medio, rispetto allo stesso periodo del biennio precedente, pari a circa il 27% del prezzo del gasolio e a oltre il 100% del metano. Siffatti incrementi hanno determinato, per le aziende del settore, **un aumento dei costi per carburanti quantificabile in oltre 65 milioni di euro su base quadrimestrale**.

²² Relazione annuale al parlamento relativa al settore del trasporto pubblico locale nelle annualità 2019 e 2020 con l'approfondimento e l'analisi dei dati economico-finanziari e trasportistici degli esercizi 2018 e 2019, Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale (Art.1 comma 300 L.244/2007).

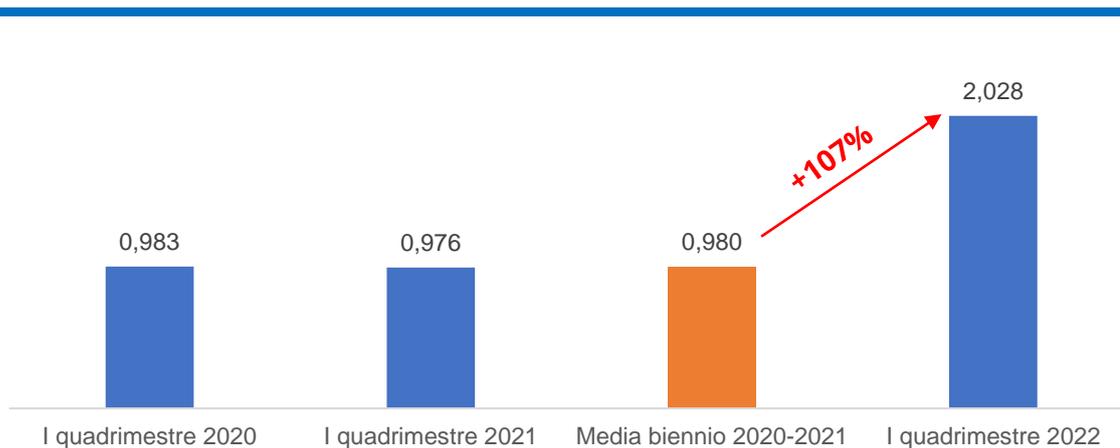
²³ Le performance delle imprese di trasporto pubblico locale - Dal miglioramento dei risultati gestionali alle sfide del futuro , Intesa Sanpaolo, ASSTRA.

Grafico 16 – Andamento del prezzo del gasolio auto incluso IVA (€/litro)



Fonte: Elaborazioni dati e stime dell'Ufficio studi di Asstra su dati MITE <https://dgsaie.mise.gov.it/prezzi-mensili-carburanti>

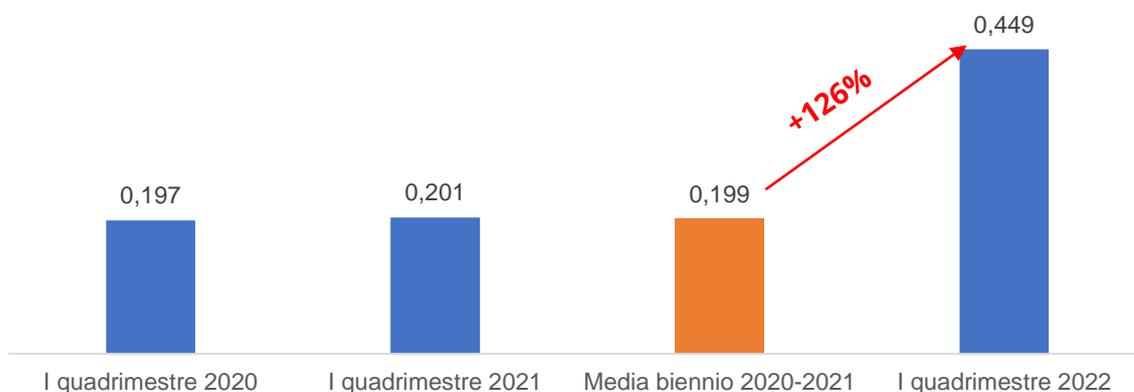
Grafico 17 – Andamento del prezzo del metano incluso IVA (€/kg)



Fonte: Elaborazioni dati e stime dell'Ufficio studi di Asstra su dati assogasmetano <https://www.assogasmetano.it/category/prezzo-medio-nazionale/>

Sul fronte dell'energia elettrica, l'aumento dei prezzi ha una rilevanza particolare per alcune aziende che svolgono servizi in ambiti urbani e metropolitani. Per tali aziende si è stimata una crescita del prezzo dell'energia elettrica del 126% rispetto alla media dei primi quadrimestri 2020-2021 con **un aumento dei costi per l'acquisto pari a oltre 150 milioni di euro su base quadrimestrale**. All'incremento dei prezzi dei carburanti si aggiunge poi l'incremento dei costi per servizi attribuibile al generalizzato aumento dei prezzi.

Grafico 18 – Andamento del prezzo complessivo dell'energia elettrica (€/kWh)



Fonte: Elaborazioni dati e stime dell'Ufficio studi di Asstra su dati ARERA

https://public.flourish.studio/visualisation/3164861/?utm_source=showcase&utm_campaign=visualisation/3164861

Nonostante la **riduzione dell'aliquota di accisa sul gasolio**, recentemente varata dal Governo con il DL 21 marzo 2022, n. 21, la misura non permette alle aziende di fronteggiare adeguatamente la crisi. Il beneficio è quantificabile in meno di 0,036 euro per litro per i veicoli di classe ambientale euro V e VI in servizio di linea che fruivano dell'accisa ridotta prevista per il "gasolio commerciale" e di 0,25 euro per litro per veicoli esclusi da tale beneficio adibiti a servizi di linea di classe ambientale fino ad euro IV e a servizi di noleggio.

La misura in questione risulta insufficiente tenuto conto che le aziende di trasporto pubblico locale, rispetto agli altri settori delle public utilities **sono impossibilitati a trasferire ai clienti e agli enti affidatari i rincari delle commodity** dovendo però garantire, allo stesso tempo, invariati i livelli di servizio.

CARO ENERGIA - PRINCIPALI MISURE DI SOSTEGNO

Riduzione delle aliquote di accisa sulla benzina e sul gasolio impiegato come carburante

L'articolo 1 del D.L. n. 21/2022 dispone dal 22 marzo 2022 e fino al 21 aprile 2022 la riduzione delle aliquote di accisa sulla benzina e sul gasolio impiegato come carburante, di cui all'Allegato 1 al Testo Unico Accise (decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, cosiddetto Testo unico accise). Le aliquote dell'accisa sono così rideterminate:

- per la benzina, la misura dell'accisa passa da 728,40 a 478,40 euro per 1.000 litri;
- per il gasolio usato come carburante, l'accisa si riduce da 617,40 a 367,40 euro per 1.000 litri.

In conseguenza di tale riduzione viene previsto che nello stesso periodo non trovi applicazione la specifica aliquota di accisa agevolata prevista per il gasolio commerciale

usato come carburante ai sensi del numero 4-bis della Tabella A allegata al Testo unico Accise (403,22 euro per mille litri).

La riduzione delle aliquote di accisa è stata confermata:

- per il periodo dal 22 aprile al 2 maggio 2022, ai sensi del DM 6 aprile 2022;
- per il periodo dal 3 maggio all'8 luglio 2022, in forza del D.L. n. 38/2022, con il quale è stata anche azzerata l'aliquota di accisa sul gas naturale usato per autotrazione, nonché ridotta al 5% la relativa aliquota IVA.

Crediti di imposta riconosciuti alle imprese a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti per l'acquisto di energia elettrica e gas naturale

L'articolo 3 del D.L. n. 21/2022 riconosce alle imprese dotate di contatori di energia elettrica di potenza disponibile pari o superiore a 16,5 kW un contributo straordinario, sotto forma di credito d'imposta, pari al 12% della spesa sostenuta per l'acquisto della componente energetica, effettivamente utilizzata nel secondo trimestre dell'anno 2022, documentato dalle relative fatture d'acquisto, qualora il prezzo della stessa, calcolato sulla base della media riferita al primo trimestre 2022, al netto delle imposte e degli eventuali sussidi, abbia subito un incremento del costo per kWh superiore al 30% del corrispondente prezzo medio riferito al medesimo trimestre dell'anno 2019. L'articolo 2 del D.L. n. 50/2022 ridetermina il predetto credito di imposta nella misura del 15 per cento.

L'articolo 4 del D.L. n. 21/2022 riconosce alle imprese diverse da quelle a forte consumo di gas naturale di cui all'articolo 5 del decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17, un contributo straordinario, sotto forma di credito d'imposta, pari al 20% della spesa sostenuta per l'acquisto del medesimo gas, consumato nel secondo trimestre solare del l'anno 2022, per usi energetici diversi dagli usi termoelettrici, nel caso in cui il prezzo di riferimento del gas naturale, calcolato come media, riferita al primo trimestre 2022, dei prezzi di riferimento del Mercato Infragiornaliero (MI-GAS) pubblicati dal Gestore del mercati energetici (GME), abbia subito un incremento superiore al 30% del corrispondente prezzo medio riferito al medesimo trimestre dell'anno 2019. L'articolo 2 del D.L. n. 50/2022 ridetermina il predetto credito di imposta nella misura del 25 per cento.

Azzeramento degli oneri di sistema per l'energia elettrica

L'art.1 del DL 17/2022 ha confermato anche per il secondo trimestre 2022, al fine di ridurre gli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico, l'azzeramento, da parte dell'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente (ARERA), delle aliquote relative agli oneri generali di sistema applicate sia alle utenze domestiche e alle utenze non domestiche in bassa tensione, per altri usi, con potenza disponibile fino a 16,5 kW che alle utenze con potenza disponibile pari o superiore a 16,5 kW, anche connesse in media e alta/altissima tensione o per usi di illuminazione pubblica o di ricarica di veicoli elettrici in luoghi accessibili al pubblico.

3.2 Investimenti - lo stato di attuazione delle politiche nazionali e le nuove risorse del PNRR

Le risorse “straordinarie” stanziare dall’Europa con il Next Generation EU (NGEU) rappresentano un’eccezionale risposta alla crisi economica-finanziaria che ha colpito gli stati membri in seguito alla pandemia Covid-19; sul territorio europeo sono in fase di attuazione investimenti e riforme per accelerare la transizione ecologica e digitale, migliorare la formazione delle lavoratrici e dei lavoratori, conseguire una maggiore equità di genere, territoriale e generazionale.

La quantità di risorse stanziare a livello europeo per rilanciare la crescita e gli investimenti ammonta complessivamente a 750 miliardi di euro, dei quali oltre la metà, 390 miliardi, è costituita da sovvenzioni a fondo perduto.

L’Italia rappresenta la prima beneficiaria, in termini di risorse ricevute, dei due principali strumenti del NGEU con:

- 191,5 miliardi di euro a valere sul **Dispositivo per la Ripresa e Resilienza (RRF)**, da impiegare nel periodo 2021-2026, di cui 68,9 miliardi sono sovvenzioni a fondo perduto;
- 13 miliardi di euro a valere sul Pacchetto di Assistenza alla Ripresa per la Coesione e i Territori d’Europa (**REACT-EU**), che assegna risorse supplementari alla politica di coesione per gli anni 2021- 2022, allo scopo di promuovere il superamento degli effetti negativi della crisi sanitaria sull’economia, sull’occupazione e sui sistemi sociali nelle regioni colpite dalla pandemia di COVID- 19 a e favorire, al contempo, la transizione verde e digitale e resiliente di economia e società.

Complessivamente sono disponibili oltre **235 miliardi euro**, considerando anche le risorse “nazionali” del **Fondo Complementare** ex decreto-legge n. 59 del 6 maggio 2021, pari a 30,6 miliardi di euro, che avranno logiche di utilizzo comparabili ai fondi europei, senza obblighi di rendicontazione. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ha il compito di ripartire ed assegnare ai soggetti attuatori risorse pari a 61,3 miliardi di euro.

Il settore del trasporto pubblico locale riveste un ruolo centrale nel PNRR italiano.

In particolare, nella missione 2 “Rivoluzione verde e transizione ecologica” e nella missione 3 “Infrastrutture per una mobilità sostenibile” sono previsti interventi per sostenere:

- il rinnovamento del materiale rotabile su gomma adibito ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale con tecnologie innovative e lo sviluppo delle infrastrutture di alimentazione;
- l’acquisto di materiale rotabile ferroviario ad alimentazione elettrica o ad idrogeno;
- il potenziamento e la messa in sicurezza delle linee regionali;
- lo sviluppo dei sistemi di trasporto rapido di massa.

Nella componente 1 della missione 1 **“Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura”** del PNRR, sono previsti investimenti per **«servizi digitali e cittadinanza digitale»** fra cui risulta anche lo sviluppo di sperimentazioni in ambito mobilità per migliorare l’efficienza dei sistemi di trasporto urbano. Nello specifico, sono stati stanziati **40 milioni di euro per incrementare la digitalizzazione del TPL favorendo lo sviluppo dei Mobility as a Service.**

A seguito di un bando pubblicato sul sito del Ministero per l’innovazione tecnologica e la Transizione Digitale (MITD), dal primo ottobre 2021 fino al 29 ottobre 2021, i Comuni capoluogo delle Città metropolitane, anche delle Regioni a statuto speciale, hanno avuto la possibilità di inviare la propria Manifestazione di interesse a entrare a far parte dei primi tre progetti pilota di servizi Mobility as a Service for Italy (MaaS). Sono pervenute in totale 13 richieste di partecipazione da parte dei Comuni, tutte ritenute ammissibili. È stato in seguito pubblicato un avviso pubblico destinato ai 13 Comuni per valutare, selezionare e finanziare tre progetti pilota finalizzati a sperimentare le soluzioni di mobilità come servizio in altrettante città “leader”. Alla data di scadenza dell’avviso, il 10 gennaio 2022, tutte le 13 città ammesse hanno presentato un progetto. Milano, Roma e Napoli sono risultati capofila per la sperimentazione del servizio.

Il 2 maggio 2022 è stato pubblicato un nuovo avviso per individuare e finanziare altri tre nuovi “progetti pilota”, di cui uno nel Mezzogiorno. Il termine entro cui i comuni capoluogo di città metropolitane interessati potevano inviare le loro proposte progettuali era fissato il 6 giugno 2022.

Comprese le risorse nazionali in conto investimenti attualmente disponibili per il settore del trasporto pubblico locale, **l’ammontare complessivo dei finanziamenti è pari ad oltre 32,4 miliardi di euro.** Nel seguito saranno analizzate nel dettaglio le fonti di finanziamento disponibili per l’acquisto di autobus e materiale rotabile ferroviario, per interventi di potenziamento, ammodernamento e per la sicurezza della rete ferroviaria, per lo sviluppo dei sistemi di trasporto rapido di massa e per il rinnovo della flotta navale.

Grafico 19 – Finanziamenti in conto investimenti settore TPL: risorse globali fino al 2033 (risorse nazionali, PNRR, FNC, ecc.)



ESTENSIONE DURATA CONTRATTI DI SERVIZIO (Art. 4, par. 4 del reg. n. 1370/2007)

In fase di conversione del DL n. 4/2022 (Sostegni ter), l'articolo 24 è stato integrato con il comma 5-bis, che consente alle autorità competenti di avvalersi della facoltà di **proroga dei contratti di servizio pubblico** di cui sono titolari le imprese di trasporto pubblico locale e regionale, prevista dall'**articolo 4, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1370/2007** del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, anche nel caso in cui il gestore dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale si vincoli ad effettuare, in autofinanziamento anche parziale e sulla base di un **piano economico-finanziario** rispettoso delle disposizioni e delle misure regolatorie vigenti, **significativi investimenti**, anche in esecuzione o ad integrazione degli interventi afferenti al **Piano nazionale di ripresa e resilienza o di altri strumenti finanziari**, orientati alla sostenibilità ambientale e al miglioramento dei servizi di trasporto dei passeggeri, aventi un **periodo di ammortamento superiore rispetto alla scadenza dell'affidamento**. In particolare, la misura chiarisce che ai fini del **calcolo dell'estensione contrattuale**, che non può in ogni caso superare il **termine massimo del 31 dicembre 2026**, si tiene conto della durata complessiva dell'affidamento, cumulativa anche di **tutti i provvedimenti adottati in conformità al predetto regolamento**.

3.2.1 Il materiale rotabile su gomma

La misura **M2C2 - 4.4.1 del PNRR** assegna oltre 2,4 miliardi di euro per il rinnovo del parco autobus regionale per il trasporto pubblico con veicoli a combustibili puliti, per il periodo 2021–2026. Parte di queste risorse, pari a 500 milioni, sono imputate a progetti già in essere e sono pertanto da ricomprendere negli investimenti del Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile. Con il **DM n. 530/2021** sono quindi definite le modalità di utilizzo di quota delle risorse di cui alla misura M2C2 - 4.4.1 del PNRR, pari complessivamente a oltre **1,9 miliardi di euro**. Con il PNRR sono previsti traguardi (intermedi e finali) che concorrono alla presentazione delle richieste di rimborso semestrale alla Commissione europea; in particolare, pena la revoca delle contribuzioni, ai soggetti beneficiari è richiesto complessivamente:

- di acquistare almeno 717 autobus ad alimentazione elettrica o ad idrogeno **entro il 31 dicembre 2024**;
- l'entrata in servizio di almeno 2.690 autobus ad alimentazione elettrica o ad idrogeno, comprensivi della quantità intermedia suddetta, **entro il 30 giugno 2026**.

Le risorse sono destinate all'acquisto di autobus ad emissioni zero con alimentazione elettrica o ad idrogeno e alla realizzazione delle relative infrastrutture di supporto, nei comuni capoluogo di città metropolitana, nei comuni capoluogo di regione o di province autonome e nei comuni con alto tasso di inquinamento da PM10 e biossido di azoto.

Le risorse "nazionali" del **Fondo complementare al PNRR**, pari a **600 milioni di euro**, sono assegnate alle Regioni e Province Autonome di Trento e Bolzano, per gli anni dal 2022 al 2026, e sono destinate all'acquisto di autobus ad alimentazione a metano, elettrica o ad idrogeno e relative infrastrutture di alimentazione, adibiti al trasporto pubblico extraurbano e suburbano; una quota massima del 15% delle risorse può essere destinata ad interventi di riconversione a gas naturale dei mezzi a gasolio Euro 4 ed Euro 5. Con il **DM n. 315/2021** i contributi sono stati assegnati ai soggetti beneficiari. Anche il piano nazionale complementare prevede traguardi intermedi e finali:

- i contratti relativi alle forniture e alle infrastrutture di supporto devono essere sottoscritti **entro il 30 settembre 2022**, pena la revoca del finanziamento
- i beneficiari dovranno realizzare il 50% del programma di forniture **entro il 31 dicembre 2024** e completare il programma **entro il 31 dicembre 2026**, pena la decadenza dal finanziamento

Le risorse "straordinarie" del PNRR andranno ad accelerare gli obiettivi di rinnovamento e di riconversione del parco autobus verso le forme di alimentazioni alternative definiti dal **Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile**, approvato con il **DPCM 1360/2019**; sono stati emanati i decreti attuativi che hanno consentito il riparto delle risorse fra i soggetti beneficiari, complessivamente pari ad oltre **3,88 miliardi di euro**, e la definizione delle modalità di erogazione, rendicontazione e monitoraggio alle Regioni,

ai Comuni ad alto inquinamento e alle Città metropolitane e ai comuni con più di 100.000 abitanti.

Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile			
Soggetti beneficiari	Regioni	Comuni ad alto inquinamento	Città metropolitane e comuni con più di 100.000 abitanti
Risorse assegnate (mld €)	2,2	0,398	1,287
1 - Approvazione del PSNMS	DPCM 1360/2019		
2 - Riparto delle risorse	DI 81 2020	DI 234 2020	DI 71 2021
3 - Modalità di erogazione, rendicontazione e monitoraggio delle risorse	DM 134 2021	DM 175 2021	DM 287 2021

Il piano strategico nazionale consente l'acquisto per il servizio urbano, con una quota di finanziamento statale pari al 60%, di mezzi alimentati a metano (compresso e liquido) e pari all'80% per i mezzi elettrici o ad idrogeno. Per il servizio extraurbano, la quota di finanziamento statale è pari all'80% per l'acquisto di mezzi a metano (compresso e liquido) e ad idrogeno. In ambito extraurbano è inoltre previsto un contributo per l'acquisto di autobus diesel e/o ibridi pari al 50%, limitatamente per il primo quinquennio, per le Regioni dove non è possibile realizzare una rete infrastrutturale di supporto per l'alimentazione dei veicoli.

Con il **DM n. 223/2020** sono stati, inoltre, ripartiti **379,9 milioni di euro** alle Regioni a statuto ordinario e a statuto speciale per il rinnovo del parco autobus, adibito ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale. Le risorse fanno riferimento per 247 milioni di euro (annualità dal 2018 al 2025) al **Fondo investimenti e sviluppo infrastrutturale del Paese** istituito con l'articolo 1, comma 140, della legge 232 dell'11 dicembre 2016 e rifinanziato dalla legge n. 205 del 27 dicembre 2017, articolo 1, commi 1072-1075 e per 132,9 milioni di euro (annualità dal 2020 al 2033) al **Fondo investimenti amministrazioni centrali** istituito con l'art 1 comma 95 della L. 145 del 30 dicembre 2018. Il decreto finanzia autobus di ogni tipologia di alimentazione, purché caratterizzati da emissione nei gas di scarico di più recente classe.

Fra le risorse già ripartite tra i soggetti beneficiari, ed in parte ancora disponibili:

- Il **DI n.345/2016** e s.m.i ha programmato il riparto delle risorse alle Regioni di cui all'articolo 1 comma 83 della Legge 27 dicembre 2013 n 147 come rifinanziate dalla Legge 23 dicembre 2014 n 190. Le risorse del Fondo Autobus ammontano

complessivamente a circa **352 milioni di euro** per gli anni 2015-2016 (227 milioni per l'anno 2015 e 125 milioni per l'anno 2016);

- Il **DM n. 25/2017** e s.m.i ha definito le procedure che consentono in via sperimentale di approvvigionarsi mediante una società specializzata (centrale unica di committenza, identificata in Consip) a valere sul fondo istituito con la legge 28 dicembre 2015 n. 208 – Articolo 1 comma 866. Sono state stanziare risorse per 50 milioni di euro per ciascun esercizio 2017 2018 2019 per un totale di **150 milioni di euro** ripartite tra le Regioni a statuto ordinario e a statuto speciale, con l'esclusione delle Province autonome di Trento e di Bolzano;
- Con la **Delibera CIPE n. 54/2016** è stato approvato il “piano operativo fondo sviluppo e coesione infrastrutture 2014-2020” che dispone **200 milioni di euro** per il rinnovo del parco rotabile su gomma; **l'80% della dotazione è destinata alle aree del Mezzogiorno e il 20% alle aree del Centro-Nord**. Con due addendum al piano operativo infrastrutture FSC 2014-2020, datati dicembre 2017 e febbraio 2018, sono stanziati ulteriori fondi per il rinnovo del materiale rotabile dedicato al TPL, per tutte le modalità: ferrovie urbane, metropolitane, sistemi tranviari, filoviari e autobus su gomma, pari rispettivamente a circa 455 e 66 milioni di euro.
- Con il **DM del 27 dicembre 2019** sono state ripartite le risorse destinate al **Ministero dell'ambiente** previste dall'allegato 1 lettera b) “mobilità sostenibile e sicurezza stradale” del D.P.C.M. 28 novembre 2018 per promuovere il miglioramento dei servizi di trasporto pubblico locale e conseguentemente la qualità dell'aria nel territorio delle Regioni del Bacino Padano. Nel dettaglio sono disponibili **180 milioni di euro** che finanziano il rinnovo della flotta su gomma ed in generale interventi di diffusione di veicoli e navi per la navigazione interna a basse e/o nulle emissioni nel trasporto pubblico locale e interventi finalizzati al controllo automatico delle restrizioni alla circolazione introdotte dai piani regionali di qualità dell'aria.
- Con l'iniziativa **REACT-EU** sono disponibili ulteriori **175 milioni di euro** per il rinnovo delle flotte del Trasporto Pubblico Locale (TPL) su gomma riservati al rinnovo delle flotte degli autobus (suburbani ed extra-urbani) nelle Regioni Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia. Le risorse consentiranno la sostituzione di circa 500 autobus con mezzi a metano e ibridi.

Le iniziative Consip

Ai sensi del comma 11, articolo 27 del DL n. 50 del 24 aprile 2017, *“per il rinnovo del materiale rotabile, le aziende affidatarie di servizi di trasporto pubblico locale, anche di natura non pubblicitaria, possono accedere agli **strumenti di acquisto e negoziazione messi a disposizione dalle centrali di acquisto nazionale**, ferma restando la destinazione dei mezzi acquistati ai predetti servizi”*. Pertanto, **le aziende di TPL hanno la facoltà**, in caso di necessità, di fare ricorso agli strumenti offerti da Consip.

Sono al momento attive sul sito Consip le seguenti iniziative:

- 1) **autobus urbani 1**, per la fornitura di mezzi che svolgono **servizi urbani**;
- 2) **autobus extraurbani 1**, per la fornitura di mezzi che svolgono **servizi extraurbani, interurbani, e turismo**.

Entrambe le procedure di gara hanno portato alla conclusione di un accordo quadro, ovvero sia uno strumento che consente di **disporre di più fornitori** e di una maggiore personalizzazione dalla fornitura. Nell'ambito dell'accordo quadro è possibile affidare i singoli contratti applicativi mediante l'utilizzo di un comparatore:

- senza la riapertura del confronto competitivo tra gli aggiudicatari mediante **“Ordinativo diretto** di Fornitura” - Opzioni di prodotto e di servizio “standard”;
- con riapertura del confronto competitivo tra gli aggiudicatari mediante **“Appalto Specifico”** - Opzioni di prodotto e di servizio “specifiche”.

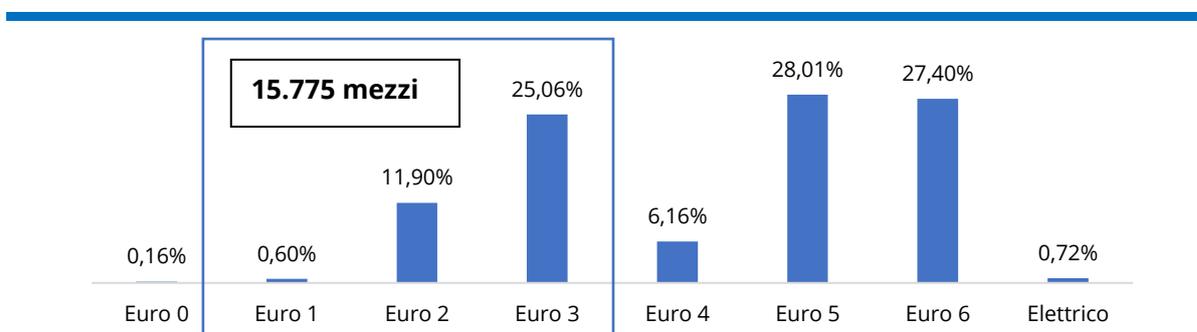
È stato, inoltre, pubblicato sul sito della Consip, il bando di gara a procedura aperta per l'affidamento di un Accordo quadro (di durata pari a 18 mesi, con possibilità di proroga di ulteriori 6 mesi) avente ad oggetto la fornitura in acquisto di **1200 autobus**, per un valore totale stimato, IVA esclusa, di **441.284.100 Euro**. La gara è suddivisa in 8 lotti ed è prevista la fornitura di autobus di diverse dimensioni (corti, medio-lunghi e lunghi) alimentati a **metano** (CNG e LNG), come riportato nella tabella seguente.

Il parco autobus circolante e scenari di rinnovo della flotta

Il parco autobus circolante adibito ai servizi di trasporto pubblico locale è costituito da **42.003 mezzi** (dati MIMS aggiornati al 09/11/2020).

I mezzi Euro 0 ancora in esercizio sono prevalentemente veicoli di interesse storico e collezionistico per cui è consentita la circolazione in deroga al divieto di circolazione dei mezzi Euro 0 in vigore dal 1° gennaio 2019. A fine 2020 il 37,5% del parco mezzi circolante (15.775 mezzi) risulta ante Euro IV.

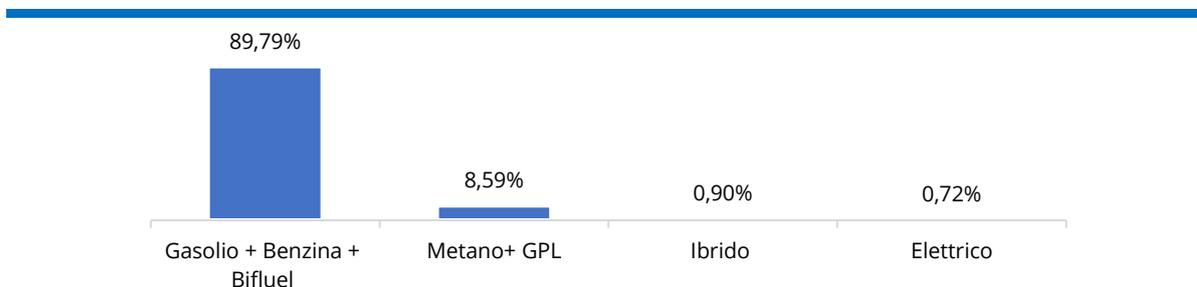
Grafico 20 – Composizione per tipo di motorizzazione del parco mezzi italiano adibito a tpl su gomma (dati aggiornati al 09/11/2020)



Fonte: Elaborazioni dati dell'Ufficio studi di Asstra su dati "Relazione annuale al parlamento osservatorio TPL annualità 2019 e 2020

Il parco mezzi risulta alimentato prevalentemente a gasolio, con circa l'89% dei mezzi. Circa 3.600 mezzi sono alimentati a metano (CNG) ed operano prevalentemente in ambito urbano. I mezzi ibridi ed elettrici rappresentano ancora una quota minoritaria rispetto al parco circolante, seppur in crescita rispetto alle precedenti annualità, rispettivamente con 369 e 302 autobus.

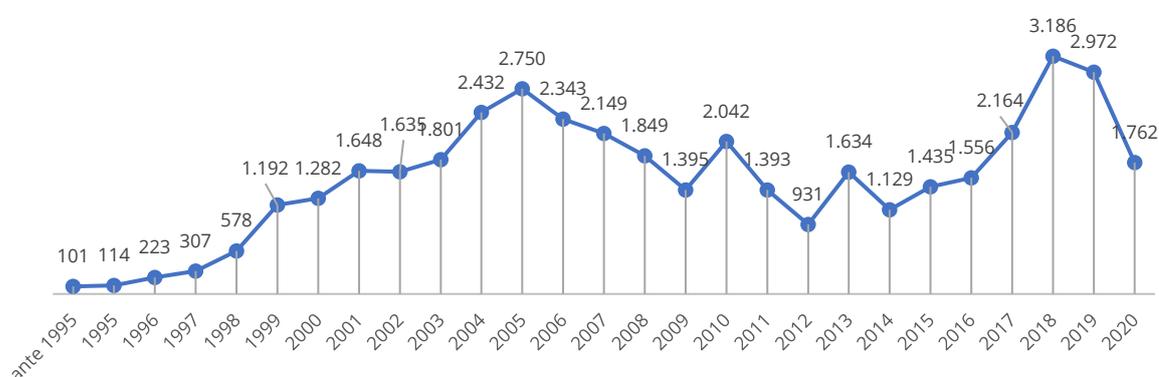
Grafico 21 – Composizione per fonte di trazione del parco mezzi italiano adibito a tpl su gomma (dati aggiornati al 09/11/2020)



Fonte: Elaborazioni dati dell'Ufficio studi di Asstra su dati "Relazione annuale al parlamento osservatorio TPL annualità 2019 e 2020

I dati sulle nuove immatricolazioni evidenziano gli effetti positivi che hanno avuto le contribuzioni pubbliche stanziare per il biennio 2015-2016, per il periodo 2017-2019 e l'attuazione del "Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile"; l'incremento dei nuovi veicoli è, difatti, legato all'incremento dei finanziamenti per il rinnovo del materiale rotabile su gomma disposto negli ultimi anni. La brusca riduzione registrata nel 2020 è presumibilmente riconducibile agli effetti della pandemia Covid-19 sul mercato degli autobus.

Grafico 22 – Immatricolazioni autobus tpl (n.; dati aggiornati al 09/11/2020)

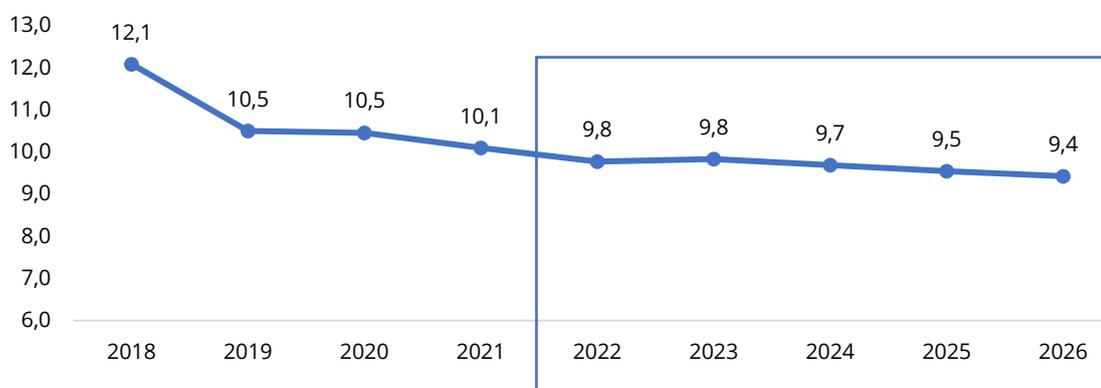


Fonte: Elaborazioni dati dell'Ufficio studi di Asstra su dati "Relazione annuale al parlamento osservatorio TPL annualità 2019 e 2020"

Le nuove **risorse previste dal PNRR e dal FNC ad integrazione del PSNMS** concorrono a invertire il *trend* di invecchiamento atteso del materiale rotabile su gomma. Con circa **12.700** nuove immatricolazioni, si stima che l'età media al 2026 raggiungerà il valore di **9,4 anni**.

Una quota rilevante delle immatricolazioni per il periodo 2021-2026 degli scenari appena rappresentati sarebbe costituita da autobus elettrici, atteso che nella simulazione si è considerato che il 50% delle risorse destinato ad autobus ad alimentazione alternativa, in ambito urbano, sia destinato al finanziamento di tale tipologia di trazione. Con riferimento alle risorse del PNRR, che finanziano l'acquisto di **autobus elettrici e ad idrogeno (e relative infrastrutture)** nei comuni capoluogo di città metropolitana, nei comuni capoluogo di regione o di province autonome e nei comuni con alto tasso di inquinamento da PM10 e biossido di azoto, le immatricolazioni considerate nei diversi scenari corrispondono ai traguardi (intermedi e finali) da rendicontare alla Commissione europea; pertanto, nelle simulazioni sono stati considerati complessivamente 2.690 nuovi mezzi entro il 30 giugno 2026.

Grafico 23 – Scenario età media del parco autobus a risorse attuali (scenario tendenziale)



Fonte: Elaborazioni dati e stime 2022-2026 dell'Ufficio studi di Asstra

Secondo le stime Asstra, le nuove immatricolazioni, seppur in forte crescita rispetto alle precedenti annualità, non consentiranno di completare il processo di sostituzione dei mezzi ante Euro IV secondo le tempistiche previste dalla normativa vigente. Si ricorda, difatti, con il Decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 (c.d. DL Infrastrutture), è stato introdotto il **divieto alla 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).

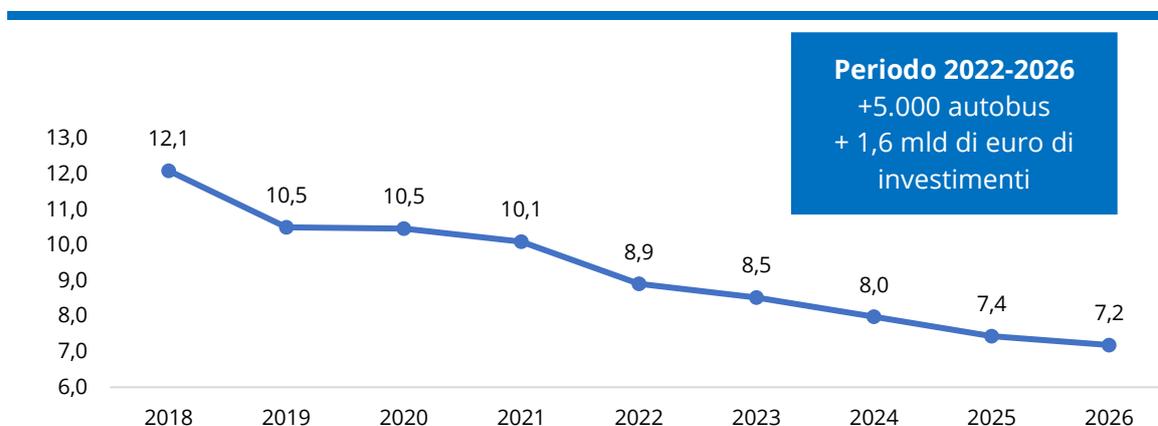
	Mezzi in circolazione a 11/2020	Entrata in vigore divieto alla circolazione ex DL n. 121/2021	Immatricolazioni attese alla data di entrata in vigore del divieto alla circolazione	Previsioni rispetto del termine	Stima fabbisogno mezzi aggiuntivi (n. autobus)	Stima fabbisogno investimenti aggiuntivi ²⁴ (mln €)
Euro 1	250	30 giugno 2022	3.128		-	-
Euro 2	4.999	1° gennaio 2023	4.558		441	147,3
Euro 3	10.526	1° gennaio 2024	6.373		4.150	1.386,1

Fonte: Elaborazioni dati e stime dell'Ufficio studi di Asstra

²⁴ Periodo 2021-2023 - prezzo medio autobus elettrico (mezzo+ infrastruttura) pari a 408.000 euro e metano pari a 260.000 euro.

Considerando la situazione e le immatricolazioni attese, il fabbisogno aggiuntivo per raggiungere un'età media del parco autobus circolante pari a **7,2 anni al 2026**, risulta pari ad **1,6 miliardi di euro aggiuntivi**, di cui oltre 1,1 miliardi di euro a valere su risorse aggiuntive statali se si considera una quota di cofinanziamento delle imprese che varia da un minimo del 20% ad un massimo del 40% in funzione delle fonti di alimentazione dei mezzi e del tipo di servizio svolto. Una nuova iniezione di risorse di questa portata consentirebbe, pertanto, di immatricolare nel periodo 2022-2026, **5.000 autobus aggiuntivi**.

Grafico 24 – Scenario obiettivo età media 7 anni



Fonte: Elaborazioni dati e stime 2022-2026 dell'Ufficio studi di Asstra

Tabella 9 – Dati a supporto delle simulazioni di rinnovo del parco autobus

Fonte di alimentazione	Prezzo stimato (periodo 2021-2026)	% cofinanziamento aziendale
Diesel	220 mila euro	≈30%
Metano (CNG e LNG)	260 mila euro	40% urbano e 20% extraurbano
Elettrico (mezzo + infr.)	Da 420 mila euro e 360 mila euro	20%

Fonte: Elaborazioni dati e stime dell'Ufficio studi di Asstra

3.2.2 Il materiale rotabile ferroviario

La misura **M2C2 – 4.4.2 del PNRR** prevede una dotazione di 800 milioni di euro per il rinnovo delle flotte del servizio pubblico regionale ferroviario con l'acquisto di treni a combustibile pulito, per il periodo 2021 – 2026. A valere su queste risorse, con il **DM n. 319/2021** sono assegnati **500 milioni di euro** per l'acquisto di treni ad alimentazione elettrica o ad idrogeno, da utilizzare per il rinnovo del materiale rotabile ferroviario

utilizzato per servizi di trasporto regionale di interesse delle regioni e province autonome. I contratti relativi alle forniture devono essere sottoscritti **entro il 30 giugno 2023**, pena la revoca del finanziamento. Inoltre, vengono fornite le seguenti specifiche: ciascuna delle Regioni e Province Autonome la cui assegnazione è superiore ai 25 milioni di euro, come da riparto di cui all'Allegato 1, dovrà acquistare almeno 2 treni entro il **31 dicembre 2024** pena la revoca del finanziamento. Tutte le altre Regioni e Province Autonome dovranno acquistare almeno 1 treno entro il **31 dicembre 2024**, pena la revoca finanziamento.

Si riportano di seguito le ulteriori risorse, destinate al rinnovo del materiale rotabile ferroviario, già ripartite fra i soggetti beneficiari:

- con il **DM n. 164/2021** sono ripartiti fra i soggetti beneficiari **169,47 milioni di euro** destinati al rinnovo del materiale rotabile ferroviario (ed eventuali forniture) utilizzato per servizi di trasporto ferroviario regionale di interesse delle Regioni a statuto ordinario e a statuto speciale, a valere per euro 80 milioni di euro con sul Fondo istituito dall'art. 1, comma 866 della Legge 28 dicembre 2015 e rifinanziato con Legge 30 dicembre 2020, n. 178, e per euro 89,47 milioni di euro sul Fondo Investimenti 2019 finanziato con Legge 30 dicembre 2018, n. 145, articolo 1, comma 95;
- con il **DM n. 408/2017** e s.m.i. sono stabilite le modalità e le procedure per l'utilizzo delle risorse stanziato sul fondo ai sensi dell'articolo 1, comma 866, terzo periodo, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, pari a **640 milioni di euro per il periodo 2019-2022**. Le risorse sono destinate esclusivamente all'acquisto del materiale rotabile ferroviario e dei relativi equipaggiamenti, in relazione all'urgente necessità di accelerare i tempi di rinnovo del parco utilizzato per i servizi di trasporto ferroviario regionale o regionale metropolitano;
- con la **Delibera CIPE n. 54/2016** è stato approvato il "Piano operativo fondo sviluppo e coesione infrastrutture 2014-2020" che dispone 800 milioni di euro (attualmente ridotto a circa **775,2 milioni di euro** a seguito della riprogrammazione delle risorse da parte di due enti beneficiari) per il rinnovo del parco rotabile ferroviario; l'80% della dotazione è destinata alle aree del Mezzogiorno e il 20% alle aree del Centro-Nord. Il Piano Operativo prevede inoltre quattro interventi, afferenti all'asse C, finalizzati al rinnovo del materiale rotabile per il sistema ferroviario metropolitano o per le ferrovie, con un investimento di **158,7 milioni di euro**.

3.2.3 Gli interventi per il potenziamento, l'ammodernamento e la sicurezza delle ferrovie

La **M3C1, investimento 1.6, del PNRR** prevede una dotazione, per il periodo 2021–2026, di 936 milioni di euro destinate al "Potenziamento delle linee regionali". Con il **DM n. 439/2021** risorse pari a **835,89 milioni di euro**, al netto dei 100,11 milioni di euro

assegnati nell'ambito del Contratto di Programma RFI-MIMS, sono ripartite e destinate alla realizzazione degli interventi di potenziamento delle ferrovie regionali.

Con il **DM n. 363/2021** sono state ripartite risorse, per gli esercizi finanziari dal 2020 al 2026, pari complessivamente a **1,55 miliardi di euro**, previste dal **Fondo complementare al PNRR** di cui all'art.1, comma 2, del D.L 6 maggio 2021, n. 59, destinate ad interventi di messa in sicurezza e potenziamento delle linee ferroviarie regionali, oltre che al rinnovo del materiale rotabile.

Con il **DM n. 364/2021** sono state definite le modalità di utilizzo delle risorse, per gli esercizi finanziari dal 2020 al 2033, pari complessivamente a **260,86 milioni di euro**, previste dal Fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, di cui all'articolo 1, comma 95, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, destinate per 205,1 milioni di euro a interventi per il potenziamento e l'ammodernamento delle ferrovie Regionali e 55,76 milioni di euro ad interventi di messa in sicurezza delle ferrovie interconnesse, e non, alla rete nazionale.

Con il **DM n. 182/2020** sono stati ripartiti **465,69 milioni di euro**, per gli anni 2020-2033, per interventi di messa in sicurezza delle ferrovie isolate dalla rete ferroviaria nazionale. Le risorse fanno riferimento al fondo di cui al comma 95, articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, finalizzato al rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e allo sviluppo del Paese.

A valere sul Fondo investimenti e sviluppo infrastrutturale del Paese istituito con l'articolo 1, comma 140, della legge 232 dell'11 dicembre 2016 e rifinanziato dalla legge n. 205 del 27 dicembre 2017, articolo 1, commi 1072-1075, sono stati ripartiti fra i diversi interventi **338 milioni di euro** per l'attrezzaggio tecnologico ed i sistemi di protezione marcia treno delle ferrovie non interconnesse alla rete nazionale; con il **DM 361/2018** le risorse stanziare sono ripartite secondo le modalità del **DM n. 30/2018**.

Con riferimento alle risorse del Fondo sviluppo e coesione di cui alla L. 23 dicembre 2014, n. 190 - articolo 1, comma 703, sono stati allocati fra i vari interventi con le **delibere CIPE n. 54/2016, n. 98/2017 e n. 12/2018** oltre **911 mln di euro** per progetti di potenziamento ed ammodernamento delle linee isolate ed interconnesse (di cui 201,8 mln di euro per le ferrovie interconnesse, 670,67 mln di euro per le ferrovie isolate e 38,61 mln di euro sia ferrovie interconnesse ed isolate) e **256,7 mln di euro** per la sicurezza delle linee ferroviarie interconnesse alla rete nazionale.

3.2.4 Lo sviluppo dei sistemi di trasporto rapido di massa

La misura **M2C2 - 4.2** "Sviluppo trasporto rapido di massa" del **PNRR** prevede una dotazione di **3,6 miliardi di euro** per lo sviluppo del trasporto rapido di massa, per il periodo 2021 - 2026 al fine di realizzare almeno 25 km di infrastrutture di trasporto pubblico entro giugno 2026. L'importo è destinato per 1,4 miliardi di euro ad interventi già finanziati a legislazione vigente e per 2,2 miliardi di euro a nuovi interventi. I nuovi

interventi cui assegnare le risorse sono stati individuati prevalentemente nell'ambito di quelli proposti dagli Enti Locali ai sensi dell'avviso n. 2 per la presentazione di istanze per accesso alle risorse destinate al Trasporto Rapido di Massa ad Impianti Fissi, pubblicato sul sito del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con il **DM n. 448/2021** le risorse sono state ripartite fra i vari interventi.

In aggiunta, a seguito dell'**avviso n. 2** per la presentazione di istanze per l'accesso alle risorse destinate al Trasporto Rapido di Massa, con il **DM n. 464/2021** sono state ripartite fra i vari interventi le risorse di cui all'articolo 1, comma 14, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, nonché quelle stanziare sul capitolo 7400, piano gestionale 1, afferenti l'articolo 1, comma 14, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, per un totale di **660,66 milioni di euro**.

Con riferimento all' **avviso n.1** per la presentazione di istanze per l'accesso alle risorse destinate al Trasporto Rapido di Massa, sono state ripartite le risorse dell'art. 1 comma 1072 della legge n. 205 del 27 dicembre 2017, con il **D.M. n. 607/2019 ed il D.M. n. 185/2020**, e dell'art. 1 comma 95 della legge n. 145 del 30 dicembre 2018, con i **DM n. 235/2020, n. 350/2020, n. 517/2020 e n. 44/2021**, per complessivi **3,59 miliardi di euro**.

A valere sulle risorse del **Fondo investimenti e sviluppo infrastrutturale del Paese**, istituito con l'articolo 1, comma 140, della legge 232 dell'11 dicembre 2016 e rifinanziato dalla legge n. 205 del 27 dicembre 2017, articolo 1, commi 1072-1075, sono destinati allo sviluppo dei sistemi di trasporto rapido di massa **1.397 mln di euro**, che sono stati assegnati con il **DM 360/2018** fra i diversi interventi.

Fra le ulteriori risorse destinate al trasporto rapido di massa, **191 milioni di euro** fanno riferimento al Fondo per migliorare l'offerta di servizi di TPL nelle aree metropolitane di cui all'articolo 1 comma 228, della legge 190 del 23 dicembre 2014 e modificato dalla legge n. 205 del 27 dicembre 2017, articolo 1, comma 1085, e sono state ripartite con il **DM 86/2018**.

Oltre **937 milioni di euro**, a valere sulle risorse del Fondo sviluppo e coesione di cui alla L. 23 dicembre 2014, n. 190 - articolo 1, comma 703, sono stati assegnati fra i vari interventi con le **delibere CIPE n. 54/2016, n. 98/2017 e n. 12/2018**.

Fra le ulteriori risorse stanziare con le ultime leggi di stabilità:

- la **legge n. 145 del 30 dicembre 2018** stanziare **900 milioni di euro** in 9 anni per il prolungamento della linea metropolitana 5 (M5) da Milano fino al comune di Monza;
- la **legge n. 160 del 27 dicembre 2019** autorizza la spesa di **828 milioni di euro** per la realizzazione della linea 2 della metropolitana di Torino (comprese le attività di progettazione e valutazione ex ante, altri oneri tecnici ed il materiale rotabile);
- la **legge n. 234 del 30 dicembre 2021** stanziare nuove risorse destinate allo sviluppo dei sistemi di trasporto rapido di massa, complessivamente pari a **4,7**

miliardi di euro, di cui 3,7 miliardi di euro sono destinati allo sviluppo delle metropolitane nelle grandi aree urbane (Torino, Genova, Milano, Roma e Napoli) e 1 miliardo di euro dedicato al trasporto rapido di massa (tramvie, busvie, ecc.) aggiuntivo rispetto agli investimenti del PNRR e a quelli ordinari di competenza del Ministero per la mobilità locale sostenibile.

3.2.5 Il rinnovo dei mezzi navali

Le risorse per il rinnovo della flotta delle unità navali sono pari complessivamente a **513 mln di euro**. Con il **DM n. 52/2018** ed il **DM 397/2019** sono stati definiti i criteri per il riparto tra le Regioni delle risorse per il **rinnovo della flotta delle unità navali** adibite ai servizi di trasporto pubblico locale. Le risorse fanno riferimento al “Fondo finalizzato all’acquisto diretto, ovvero per il tramite di società specializzate o al noleggio dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale” e al “Fondo investimenti e sviluppo infrastrutturale del Paese istituito con l’articolo 1, comma 140, della legge 232 dell’11 dicembre 2016 e rifinanziato dalla legge n. 205 del 27 dicembre 2017, articolo 1, commi 1072-1075”, e sono pari rispettivamente a **262.6 mln di euro e 250 mln di euro**, per il periodo che intercorre fra il **2017 e il 2030**.

NOVITÀ INVESTIMENTI

Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) - programmazione 2021-2027

La dotazione iniziale del Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) per il ciclo di programmazione 2021-2027, pari a complessivi 50.000 milioni di euro, è individuata dall’articolo 1, comma 177, della legge di bilancio 2021 (legge 30 dicembre 2020, n. 178), che ha disposto, in coerenza con le disposizioni di cui all’articolo 5, comma 2, del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 88, nonché con quanto previsto nel Documento di economia e finanza per l’anno 2020 – Sezione III – Programma di riforma, l’iscrizione in bilancio secondo la seguente articolazione annuale: 4.000 milioni di euro per l’anno 2021, 5.000 milioni di euro per gli anni dal 2022 al 2029, 6.000 milioni di euro per l’anno 2030. Al completamento delle risorse da destinare alla suddetta programmazione si provvede ai sensi dell’articolo 23, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196. Il comma 178 dell’articolo 1 ha, altresì, previsto che le risorse siano impiegate per obiettivi strategici relativi ad aree tematiche per la convergenza e la coesione economica, sociale e territoriale, sulla base delle missioni previste nel “Piano Sud 2030”, dando priorità alle azioni e agli interventi previsti nel Piano, compresi quelli relativi al rafforzamento delle amministrazioni pubbliche, in coerenza con i contenuti dell’accordo di partenariato europeo per i fondi strutturali e di partenariato europeo del periodo di programmazione 2021-2027 e del Piano nazionale per la programmazione e la resilienza (PNRR), secondo principi di complementarità e addizionalità delle risorse. La legge di bilancio 2022 (legge 30 dicembre 2021, n. 234) ha successivamente disposto il rifinanziamento del FSC, periodo di programmazione 2021-2027, per un importo complessivo di 23.500 milioni di

euro, in ragione di 3.000 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2028 e di 2.500 milioni di euro per l'anno 2029.

Fonte: https://www.programmazioneeconomica.gov.it/fondo-per-lo-sviluppo-e-la-coesione-3/#ElencoDelibere21_27

Fondo per la strategia di mobilità sostenibile - Fit for 55

Con il comma 392 dell'articolo 1 della legge di bilancio 2022 è stato istituito nello stato di previsione del MIMS il "Fondo per la strategia di mobilità sostenibile", con una dotazione complessiva di **2 miliardi di euro per il periodo 2023 - 2034**, al fine di contribuire al raggiungimento degli obiettivi di cui al pacchetto di misure presentato dalla Commissione europea il 14 luglio 2021 (**Fit for 55**), con la finalità di ridurre, entro l'anno 2030, le emissioni nette di almeno il 55 per cento rispetto ai livelli registrati nell'anno 1990, sino al raggiungimento, da parte dell'Unione europea, di emissioni zero entro l'anno 2050. Le risorse sono destinate al rinnovo del parco autobus del trasporto pubblico locale, all'acquisto di treni ad idrogeno sulle linee ferroviarie non elettrificate, alla realizzazione di ciclovie urbane e turistiche, allo sviluppo del trasporto merci intermodale su ferro, all'adozione di carburanti alternativi per l'alimentazione di navi ed aerei e al rinnovo dei mezzi adibiti all'autotrasporto. Con uno o più decreti interministeriali saranno definiti i criteri di riparto del Fondo, saranno individuati gli interventi ammissibili a finanziamento ed il relativo soggetto attuatore, con indicazione dei codici unici di progetto, le modalità di monitoraggio, il cronoprogramma procedurale con i relativi obiettivi, nonché le modalità di revoca.

4 LA PERFORMANCE ECONOMICO-FINANZIARIA DELLE AZIENDE

A cura di Laura Campanini

Sono passati due anni dalla diffusione della pandemia in Italia. Nel momento in cui scriviamo il Paese sta gradualmente cercando di tornare alla normalità. Tuttavia, gli impatti sulle abitudini di trasporto e sulla mobilità sono destinati a perdurare nel tempo. Gli stili di vita e di lavoro hanno, infatti, subito modifiche necessarie per far fronte all'emergenza che però perdureranno, almeno in parte. Smart working, maggior diffusione del commercio, e di molte altre attività, online hanno modificato il sistema della mobilità in modo in parte irreversibile.

Le imprese di trasporto pubblico locale si trovano ora ad affrontare una nuova emergenza. Le tensioni sui mercati dell'energia, indotte dallo scenario internazionale, sono in accelerazione. La componente energetica è, infatti, quella che sta subendo il maggior impatto del conflitto, registrando un ulteriore boom, in un contesto di forti tensioni già iniziate nella seconda metà del 2021. L'esplosione dei costi energetici sta avendo conseguenze importanti sul settore che, a differenza di altri, non riesce a trasferire gli aumenti subiti sul fronte dei prezzi/tariffe.

In questo capitolo si analizzano i bilanci di un campione rappresentativo di aziende per il triennio 2018-2020 e si presentano le stime e previsioni per il settore per il 2021 e il 2022.

4.1 I risultati di bilancio delle aziende tra il 2018 e il 2020

L'emergenza sanitaria si è innestata su un settore che era protagonista di un progressivo processo di miglioramento dei risultati gestionali; di tali tendenze abbiamo dato evidenza nei precedenti rapporti della Direzione Studi e Ricerche di Intesa Sanpaolo e dell'Ufficio Studi e Ricerche di Asstra. Nel Rapporto del 2020 avevamo evidenziato come il settore del TPL stesse da un lato proseguendo su un trend di consolidamento dei risultati e dall'altro avesse iniziato ad affrontare i problemi del suo sviluppo attraverso un rilancio degli investimenti in mezzi, infrastrutture e tecnologie. I dati di bilancio del 2018 evidenziavano, infatti, un'accelerazione nei flussi di investimento, indicatore importante per un settore con un ingente fabbisogno di rinnovare le flotte, realizzare nuove infrastrutture e investire in innovazione e sostenibilità ambientale.

Il servizio di trasporto pubblico locale è stato poi stravolto dalla pandemia: si è assistito a una riduzione drastica della mobilità e dell'uso dei mezzi collettivi e parallelamente a un aumento degli spostamenti con auto privata con conseguenze importanti sulla sostenibilità. Il crollo dei passeggeri trasportati ha comportato una riduzione in termini di ricavi da traffico. Inoltre, si sono ridotti anche i ricavi ancillari quali quelli connessi alla gestione di parcheggi e alla sosta dei veicoli su strada, alla locazione di spazi commerciali e pubblicitari. I ristori introdotti e la salvaguardia dei corrispettivi (comma 4bis art. 92 del DL 18/2020 e s.m.i) hanno mitigato gli effetti del calo della domanda sui bilanci delle aziende, garantendo il conseguimento dell'equilibrio economico finanziario. Sul fronte dei costi, da un lato i gestori hanno affrontato maggiori spese per le attività riconducibili

alla gestione dell'emergenza sanitaria (procedure di sanificazione, adozione di dispositivi di protezione individuale, screening periodici per i dipendenti ...), dall'altro nei mesi del lockdown totale hanno ridotto le percorrenze chilometriche con un impatto positivo sui costi di esercizio.

In questo capitolo del rapporto ci si pone l'obiettivo di fornire un quadro dell'impatto della pandemia sullo stato di salute delle imprese che erogano servizio di trasporto pubblico locale. L'analisi dei dati di bilancio e industriali al 2020 consente di verificare gli effetti della crisi su uno dei settori maggiormente colpiti.

4.1.1 Il campione di analisi e la metodologia

L'indagine proposta si basa sui bilanci del 2018, 2019 e 2020 di 130 società che si occupano di Trasporto Pubblico Locale. Il campione utilizzato si propone di essere il più rappresentativo possibile di un comparto che presenta molteplici sfaccettature. È stato utilizzato un campione chiuso, cioè composto da imprese incluse nella banca dati di bilanci aziendali della Direzione Studi e Ricerche di Intesa Sanpaolo in tutto il triennio. Non sono state prese in esame le aziende che nel periodo 2018-20 erano in stato di liquidazione o sono fallite o sono nate.

Nell'aggregato le società esaminate hanno realizzato nel 2020 un valore della produzione pari a circa 7,4 miliardi di euro. Nel valore della produzione sono inclusi sia i ricavi netti (6,7 miliardi), sia quelli che scaturiscono da contratti con gli Enti territoriali e altre forme di sussidi pubblici. Fra i proventi sono inclusi sia ricavi derivanti da servizi tipici di Trasporto Pubblico Locale sia da attività diverse come manutenzione, sosta, servizio scuolabus. Gli occupati complessivi sono stimati in circa 78.000 unità.

Rispetto all'universo del settore (cfr. Tab. 1) le imprese del campione rappresentano il 61% del giro d'affari complessivo e il 62% degli addetti. I servizi offerti dalle imprese del campione costituiscono il 89% dei Km percorsi e hanno trasportato l'84% dei passeggeri.

Tabella 10 – Il campione oggetto di analisi rispetto al settore (2019)

	Settore	Campione	Incidenza campione
Numero Aziende	931	130	14%
Numero addetti	124.300	76.743	62%
Passeggeri trasportati	circa 5,5 miliardi	4.6 miliardi	84%
Numero Mezzi	oltre 49.000	35.373	72%
Chilometri percorsi	circa 1,8 miliardi di veicoli-km	1,6 miliardi di veicoli-km	89%
Giro di affari (Fatturato)	circa 12 miliardi di €	7,3 miliardi di €	61%

Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati Asstra e bilanci aziendali

I bilanci danno una visione completa dello stato di salute delle imprese e consentono di focalizzare l'attenzione sia sugli aspetti economici sia su quelli finanziari e patrimoniali, offrendo una visione d'insieme sulla performance economico-finanziaria. Nella prima parte del capitolo si considerano i risultati del campione nel suo complesso con un focus sulla dinamica economico-finanziaria e un approfondimento sulla capacità di realizzare investimenti. Successivamente si conduce un'analisi per cluster omogenei: dimensione di impresa, localizzazione territoriale, tipologia di servizio offerto (urbano e/o extra-urbano) e tipologia di modalità di trasporto utilizzata (gomma e/o ferro).

Dai soli dati di bilancio non è possibile inferire alcuna valutazione sugli aspetti industriali della gestione: per tale ragione, nella seconda parte del capitolo si sviluppano un approfondimento e un incrocio con i dati a livello di singola impresa sulle caratteristiche dell'offerta. I dati di natura industriale sono di fonte Asstra.

Le elaborazioni che andiamo ad esporre sono state estratte dai bilanci di esercizio delle aziende. Si è deciso di presentare tutte le variabili considerate con i risultati ottenuti al 25°, al 50° e al 75° percentile, in quanto la presentazione soltanto delle medie potrebbe celare informazioni rilevanti.

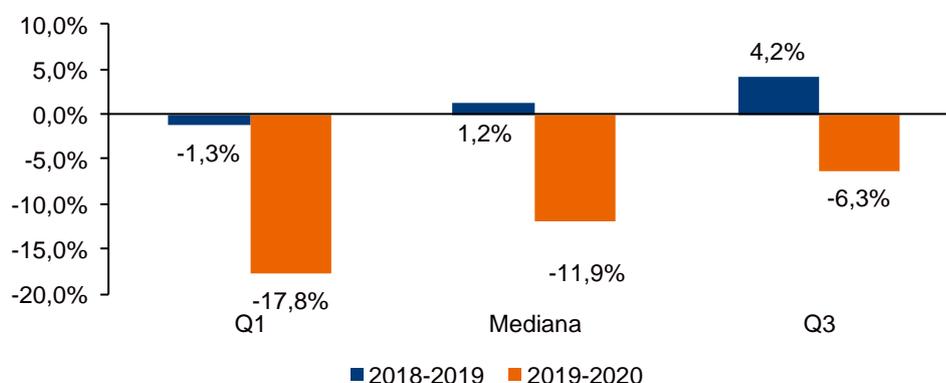
I dati di bilancio vengono infine incrociati con informazioni puntuali a livello di singola azienda sulle certificazioni ambientali ottenute dalle imprese. Tali certificazioni, pur non esaurendo il complesso legame con la qualità e la sostenibilità, risultano utili per qualificare le scelte strategiche delle imprese del campione e consentono di verificare le diverse performance economico-finanziarie delle imprese aggregate in cluster specifici.

4.2 La performance del settore: crescita, costi e redditività

Nell'anno della crisi pandemica le imprese di trasporto pubblico locale realizzano una flessione generalizzata del proprio valore della produzione rispetto alla situazione pre-pandemica. A livello mediano la flessione è stata pari a poco meno del 12%. Le imprese più colpite (75° percentile) hanno registrato una flessione superiore al 18%, mentre le imprese che hanno meglio retto alla pandemia registrano, comunque, una flessione significativa ma contenuta a meno del 6%.

Nella fase pre-pandemica, tra il 2018 e il 2019, la dinamica del valore della produzione risulta in continuità con gli anni precedenti: il valore della produzione, in termini nominali, cresce a livello mediano dell'1,2% rispetto al 2018. Le imprese meglio performanti (75° percentile) mostrano invece dinamiche più sostenute registrando un +4,2%.

Grafico 25 – Variazioni percentuali del valore della produzione, principali statistiche

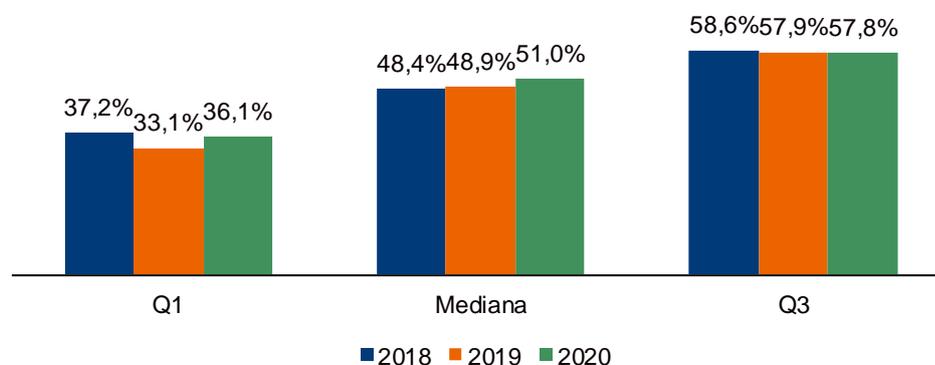


Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

L'incidenza del costo del lavoro sul valore della produzione risulta relativamente stabile alla luce della flessione importante registrata dai livelli produttivi. A livello mediano cresce di 2 punti di valore della produzione. Per le imprese con un'incidenza più bassa si assiste a un'accelerazione di 3 punti di valore della produzione nel 2020 ma considerando il triennio di analisi il peso del costo del lavoro si attesta nel 2020 su un valore inferiore rispetto a quello del 2018. Per le imprese più labour intensive l'incidenza rimane pressoché costante nel triennio e l'impatto della pandemia risulta molto limitato. La dinamica del costo del lavoro risente positivamente dell'adozione degli ammortizzatori sociali da parte di alcune imprese e della riduzione dei volumi produttivi che hanno impattato sulle componenti flessibili di tale voce di costo.

La variabilità dell'incidenza del costo del lavoro fra imprese rimane significativa: nel 2020 per il 25% delle aziende il costo è inferiore al 36,1% del valore della produzione mentre per un altro quarto delle imprese del campione è superiore al 57,8%.

Grafico 26 – Costo del lavoro su valore della produzione

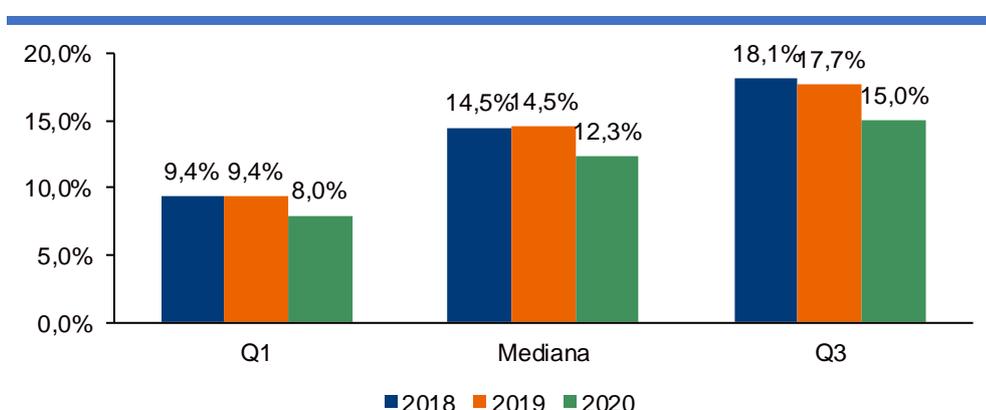


Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Gli acquisti netti nel 2020 si riducono sensibilmente trasversalmente su tutto il campione, mentre nel 2019 risultano stabili rispetto al 2018. Principale determinante di tale voce di costo è il prezzo dei carburanti che nel 2020 risulta particolarmente favorevole. Inoltre, va anche considerata la riduzione delle percorrenze chilometriche avvenuta soprattutto nei mesi di marzo e aprile.

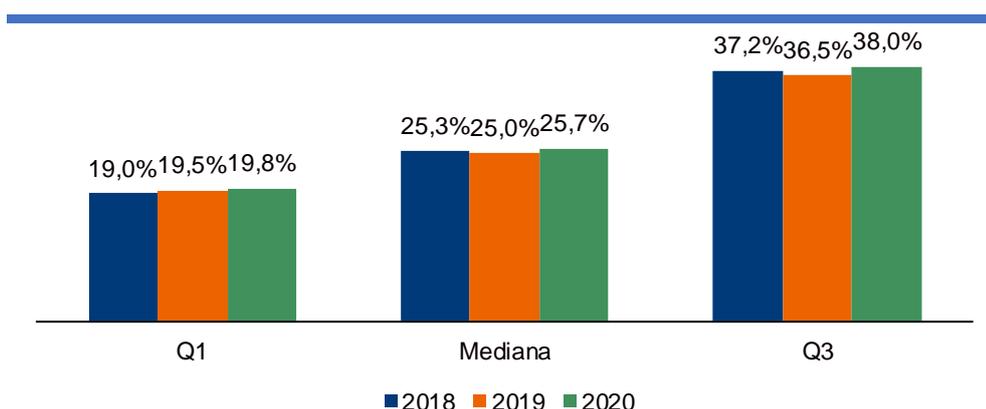
L'incidenza dei costi per servizi risulta stabile nel triennio, ad indicare la capacità delle imprese di modulare tale voce di costo con la dinamica produttiva. La flessione del valore del fatturato del 2020 trova, infatti, speculare dinamica di tale voce di costo.

Grafico 27 – Acquisti netti su valore della produzione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 28 – Costi per servizi su valore della produzione

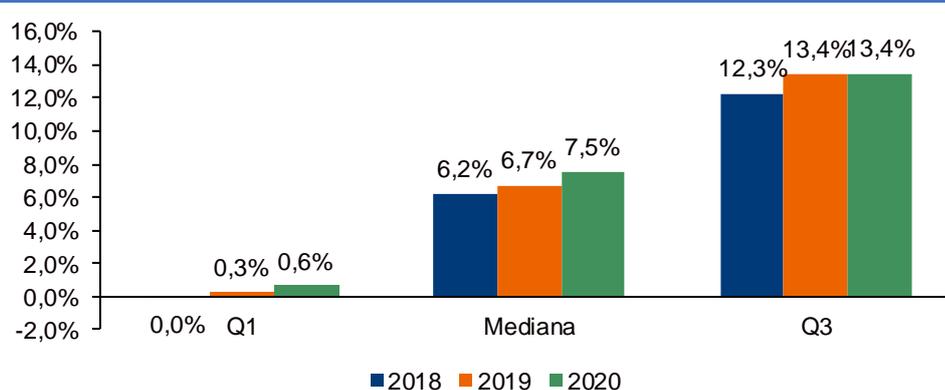


Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Il margine operativo loro risulta in crescita nel triennio esaminato. Trasversalmente su tutto il campione si rileva un progressivo miglioramento dei margini tra il 2018 e il 2020. **I ristoranti introdotti e la salvaguardia dei corrispettivi dei contratti di servizio, che**

non hanno subito decurtazioni legate alla parziale riduzione delle percorrenze chilometriche hanno pertanto garantito alle aziende la tenuta dei margini.

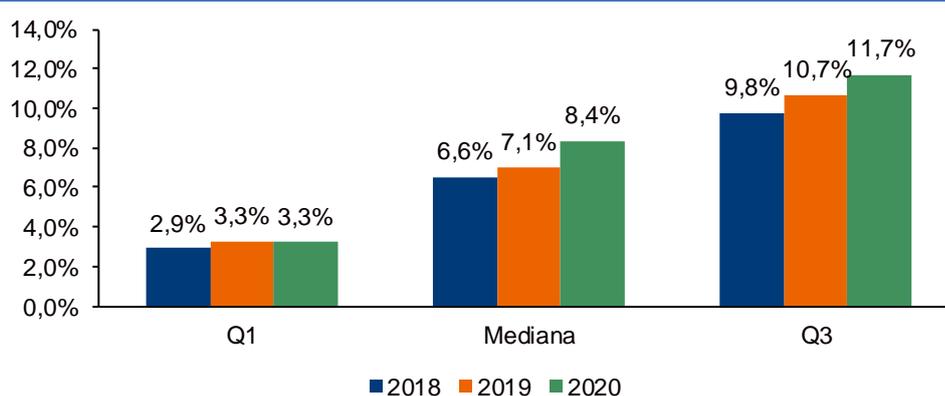
Grafico 29 – Margine operativo lordo in percentuale del valore della produzione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

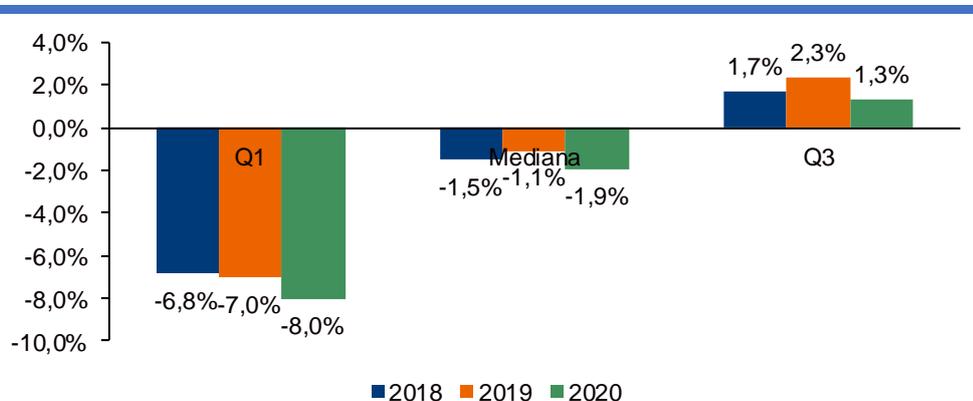
L'incidenza degli ammortamenti risulta in crescita e questo determina una flessione (modesta) del margine operativo netto trasversalmente su tutto il campione. Come si vedrà meglio in seguito, la dinamica degli ammortamenti rimane in accelerazione grazie agli investimenti fatti dalle aziende anche nell'anno della pandemia.

Grafico 30 – Ammortamenti in percentuale del valore della produzione, principali statistiche



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 31 – Margine operativo netto in percentuale del valore della produzione



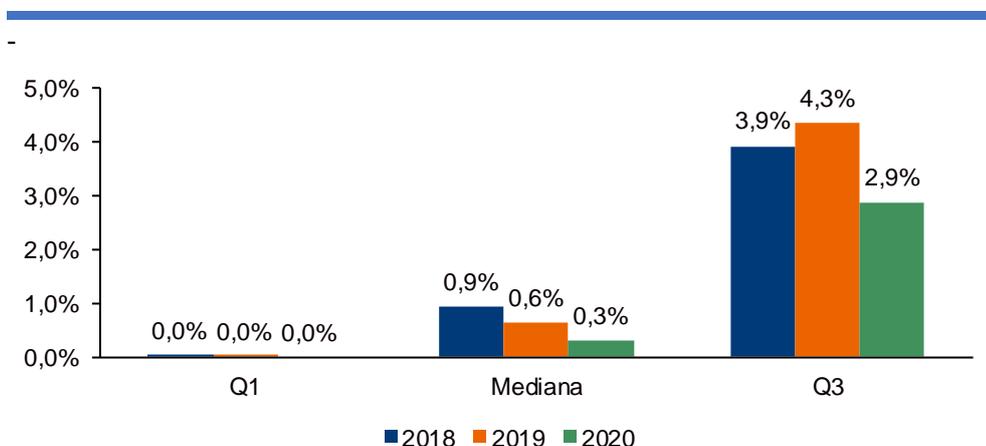
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Anche per il risultato netto si assiste a una modesta flessione. Nel 2020 più di tre quarti delle imprese del campione mostrano un risultato netto positivo. A livello mediano il risultato netto è pari a 0,3%, a livello di 75°percentile a 2,9%. Nel 2020 27 imprese su 130 chiudono con un risultato in perdita, nel 2018 le imprese in perdita sono 15, nel 2019 16.

La redditività aziendale è in calo trasversalmente su tutto il campione. Il ROE si riduce in modo sensibile per le aziende più redditizie, passando dal 7,7% al 3,8%. A livello mediano la redditività sul patrimonio netto è scesa allo 0,9% dal 2% del 2019. In ogni caso, nel triennio oltre il 75% delle imprese registra una redditività positiva, superando i risultati negativi che avevano caratterizzato gli anni precedenti.

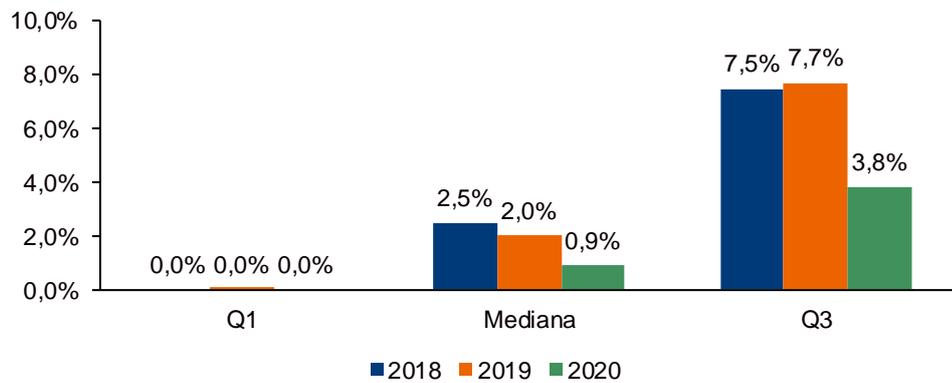
La redditività degli investimenti si riduce in maniera meno sensibile e rimane in territorio negativo per la stragrande maggioranza delle imprese.

Grafico 32 – Risultato netto rettificato sul valore della produzione



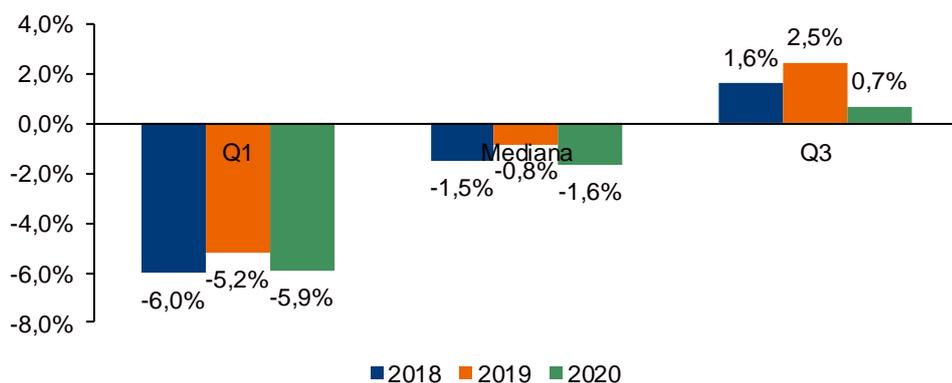
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 33 – Indice ROE, principali statistiche sul totale del campione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 34 – Indice ROI, principali statistiche sul totale del campione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

4.3 Investimenti, indebitamento e leva finanziaria

Gli investimenti rappresentano la leva fondamentale per la sostenibilità delle nostre città e la transizione verso un nuovo modello di mobilità. Nelle precedenti edizioni di questo rapporto abbiamo rilevato come dopo anni di stabilità e inadeguatezza dei flussi di investimenti dal 2018 si assiste a un positivo e auspicato rilancio della spesa in conto capitale delle aziende di TPL.

Come noto, la disponibilità di risorse aggiuntive per i rinnovi delle flotte ha tardato a manifestare i suoi effetti a causa delle procedure di acquisto degli autobus, che si è dimostrata di non immediata applicazione e che ha quindi comportato ritardi nell'approvvigionamento di nuovi mezzi. Solo dai dati di bilancio del 2018 si evidenzia l'attesa accelerazione.

I dati di bilancio del 2019 confermano l'intensità dello sforzo delle aziende: a livello mediano le imprese investono più del 9% del valore della produzione in beni materiali. Accelerano anche gli investimenti delle imprese meno propense ad investire, mentre le imprese più attive riducono l'incidenza della spesa per investimenti, che comunque rimane elevata (superiore al 15% del valore della produzione).

In questo scenario si inserisce la pandemia di Covid-19 con gli effetti dirompenti sulla mobilità e sul trasporto collettivo in particolare. Nonostante tale scenario **le imprese nel 2020 hanno comunque investito il 6,5% del proprio fatturato a livello mediano.** Le imprese più propense ad investire (75° percentile) non segnalano un rallentamento dei flussi rispetto al 2019.

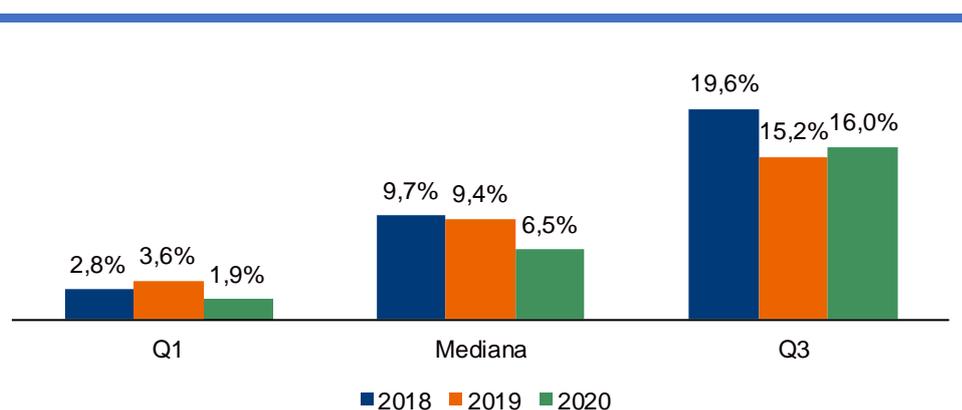
La buona dinamicità degli investimenti si rispecchia nelle immobilizzazioni materiali, che risultano in crescita nel triennio trasversalmente su tutto il campione. A livello mediano le immobilizzazioni materiali sono pari al 44,9% del totale degli attivi.

Su fronte finanziario nel triennio le aziende di trasporto pubblico locale non aumentano il proprio indebitamento. Più del 50% delle imprese riduce il proprio indebitamento. La leva finanziaria risulta in flessione. Si conferma quindi la bassa propensione delle imprese al ricorso al credito.

Cresce invece il rapporto fra debiti finanziari e valore della produzione ma ancora una volta essenzialmente a causa della negativa dinamica del denominatore.

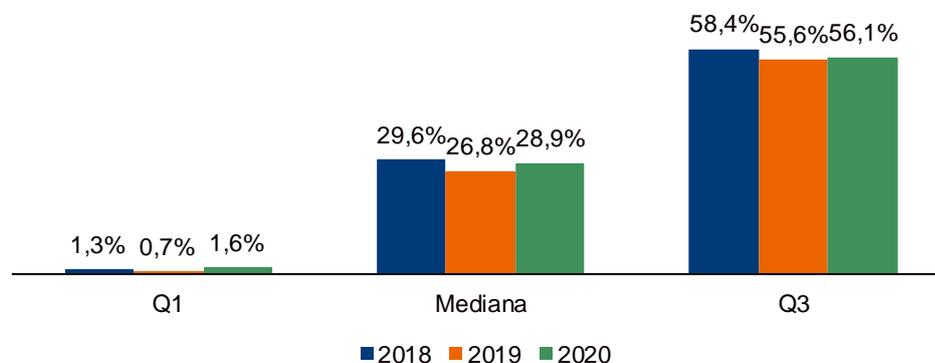
Il costo del debito risulta contenuto e in flessione: pari al 2% a livello mediano.

Grafico 35 – Investimenti materiali in percentuale del valore della produzione



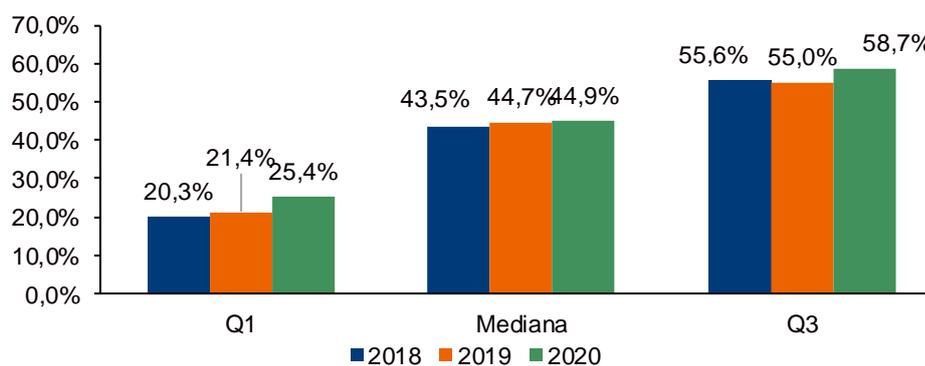
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 36 – Leva finanziaria, principali statistiche (%)



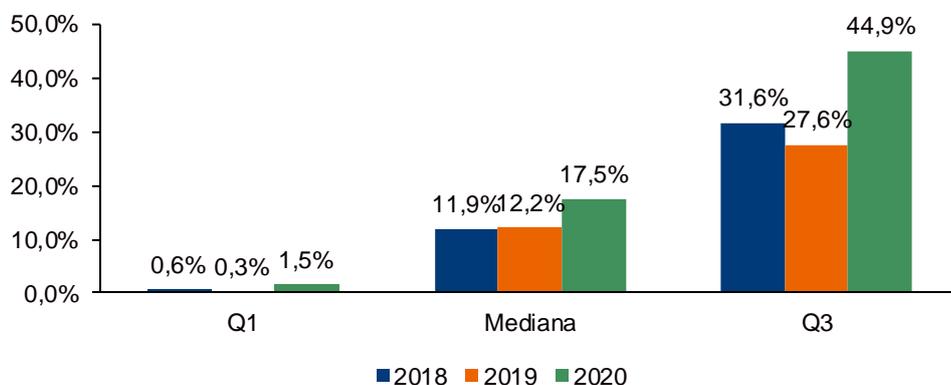
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 37 – Immobilizzazioni materiali sul totale delle attività, principali statistiche



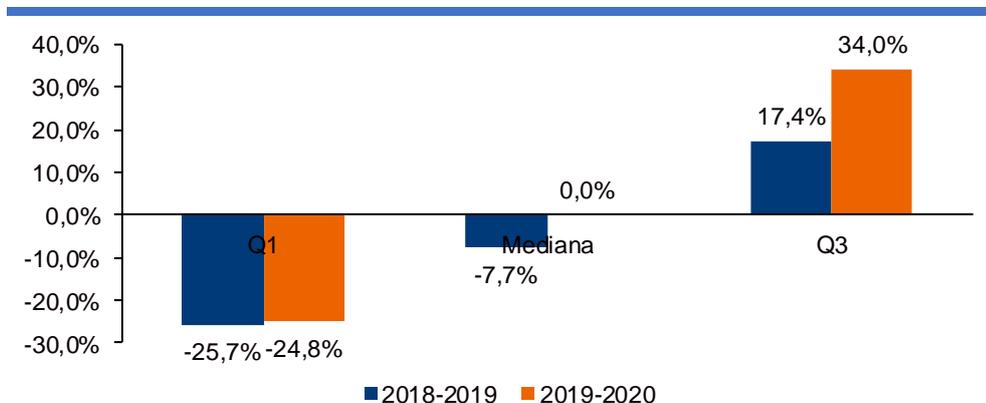
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 38 – I debiti finanziari rispetto al valore della produzione



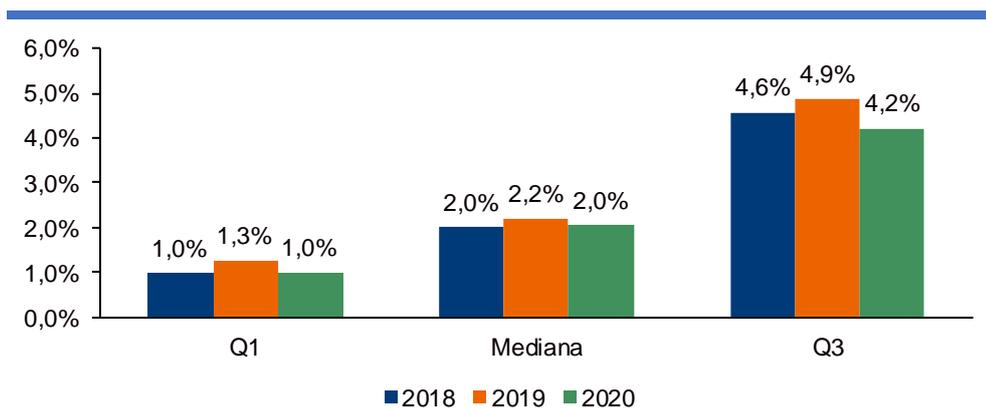
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 39 – Principali statistiche sulle variazioni del debito finanziario, valori %



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 40 – Costo del debito (in % debiti finanziari)



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Con riferimento all'indebitamento, le 130 imprese del nostro campione nel 2020 hanno un indebitamento finanziario di circa 2,4 miliardi di euro. Il debito complessivo risulta fortemente concentrato in un numero ristretto di aziende: le sei imprese con un debito superiore ai 100 milioni detengono il 59,4% dei 2,4 miliardi di debito finanziario.

4.4 La risposta delle imprese alla crisi pandemica: analisi per cluster omogenei

Le imprese che erogano il servizio di trasporto pubblico locale si differenziano per una molteplicità di fattori. Dal punto di vista dimensionale, alle imprese di grandi e medie dimensioni operanti in bacini di traffico ampi, che spesso gestiscono il servizio a livello provinciale o addirittura regionale, si affiancano imprese di dimensioni modeste, spesso a conduzione familiare. A livello geografico nel Nord e nel Centro si evidenzia una maggiore presenza di aziende di dimensioni mediamente più grandi, mentre nel Sud Italia vi è la presenza di realtà più frammentate. Inoltre, le imprese possono erogare esclusivamente un servizio di media-lunga percorrenza (extra-urbano) o solo urbano. Con riferimento al mezzo utilizzato alcune imprese gestiscono servizio esclusivamente

su gomma, con autobus, mentre altre utilizzano anche metropolitane, tramvie o funicolari. Vista l'elevata eterogeneità del campione, è utile effettuare anche analisi su cluster omogenei. La tipologia di servizio e i differenti mezzi utilizzati hanno, infatti, implicazioni importanti sugli *economics* dei diversi cluster e conseguentemente, come già evidenziato nelle precedenti edizioni di questo rapporto, le performance economiche e finanziarie risultano alquanto eterogenee.

Anche l'impatto della crisi pandemica è stato diverso. **A mostrare le flessioni dei valori della produzione più consistenti sono le aziende di minori dimensioni, localizzate al Centro Nord.** Il ferro risulta registrare un calo del valore della produzione più consistente del trasporto su gomma.

A determinare l'eterogeneità delle risposte si pongono sia elementi interni alle aziende sia aspetti esogeni legati soprattutto al meccanismo di ristoro previsto. Il meccanismo di ristoro introdotto si è, infatti, modulato sulla base della riduzione del traffico e non sulla base delle perdite effettive subite dalle aziende, pertanto le aziende maggiormente dipendenti dai sussidi che hanno registrato perdite effettive inferiori hanno ricevuto ristori maggiori. L'entità dell'impatto è legata al differente peso degli introiti da tariffa rispetto ai sussidi.

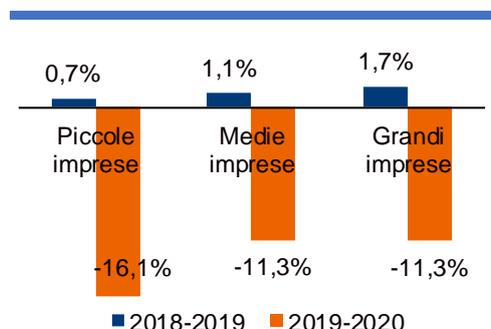
Tale prevedibile effetto trova riscontro nei dati di bilancio.

A livello dimensionale a soffrire di più sono le piccole imprese che mostrano una flessione più consistente del giro d'affari e conseguentemente una più debole performance economico-finanziaria: l'incidenza del costo del lavoro aumenta in modo più marcato rispetto alle altre classi dimensionali; anche la dinamica dei costi per servizi risulta più penalizzante, di conseguenza i margini si riducono di più rispetto alle imprese di dimensioni maggiori.

Le grandi imprese sembrano aver avuto maggiori difficoltà a ridurre l'incidenza dei propri acquisti netti. Tale tendenza si rispecchia nei margini che flettono in modo significativo.

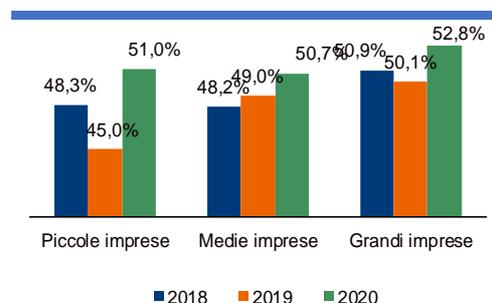
Con riferimento agli investimenti, l'impatto della crisi pandemica risulta aver rallentato di più i flussi delle aziende di medio-grandi dimensioni che convergono verso volumi di investimento simili a quelli delle piccole imprese, intorno al 7% del valore della produzione.

Grafico 41 – Variazioni percentuali del valore della produzione per dimensione



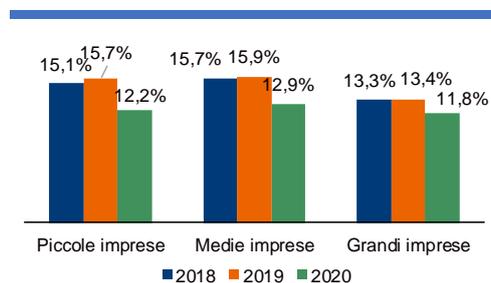
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 42 – Costo del lavoro su valore della produzione per dimensione



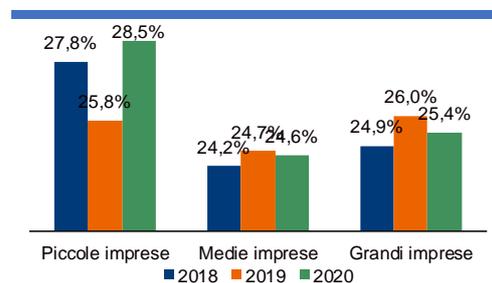
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 43 – Acquisti netti su valore della produzione per dimensione



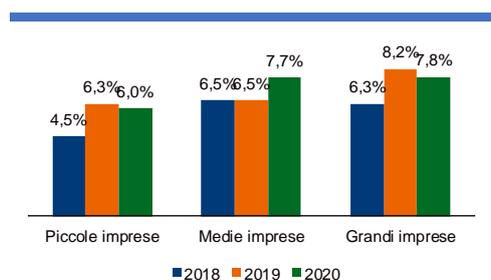
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 44 – Servizi su valore della produzione per dimensione



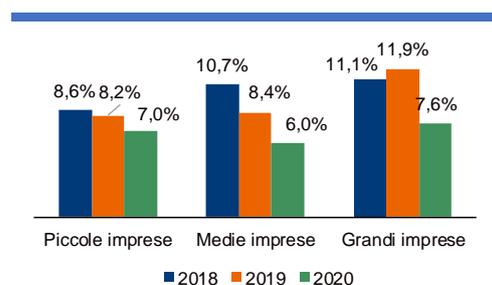
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 45 – Margine operativo lordo su valore della produzione per dimensione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 46 – Investimenti materiali in percentuale del valore della produzione per dimensione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

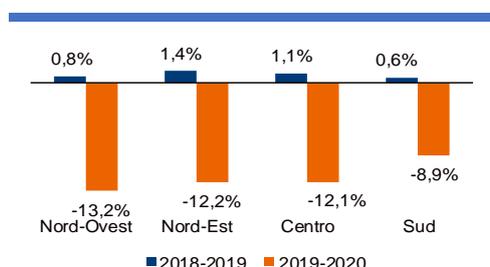
A livello geografico, le aziende del Sud sono quelle che soffrono meno della crisi pandemica: riducono, infatti, in modo meno significativo il proprio volume d'affari evidenziando una migliore tenuta dei risultati economici. Il valore della produzione crolla di oltre il 12% nel 2020 per le imprese del Centro-Nord, mentre per le aziende meridionali si registra una flessione del 9%.

L'incidenza del costo del lavoro sul valore della produzione aumenta in tutte le ripartizioni geografiche ma in modo più marcato al Nord, si riduce quindi il divario fra le diverse aree del Paese. L'incidenza del costo per acquisti netti sul valore della produzione flette in modo più sostanzioso al Centro-Sud: le imprese del Centro Italia passano da un'incidenza pre-Covid nel 2019 pari a 14,5% al 9,8%. Al Sud si passa dal 16,1% al 12,3%. Decisamente più contenuta la riduzione dell'incidenza di questa tipologia di costo sul fatturato per le imprese del Nord.

I margini risultano in crescita per le aziende meridionali, che passano da un MOL del 6,7% nel 2019 all'8% nel 2020, proseguendo sul sentiero già tracciato anche nella fase pre-pandemica.

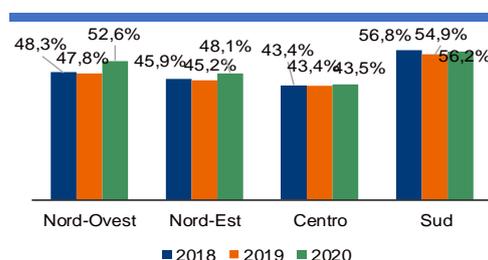
Gli investimenti risultano in flessione al Centro-Nord e stabili per le imprese del Sud che, tuttavia, continuano a registrare un flusso inferiore rispetto alle altre aree del Paese.

Grafico 47 – Variazioni percentuali del valore della produzione per area geografica



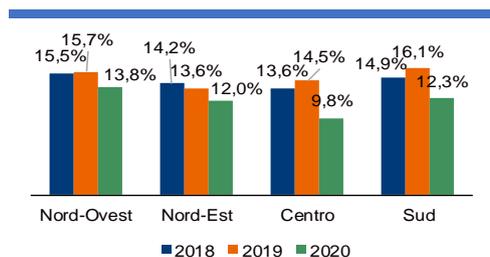
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 48 – Costo del lavoro su valore della produzione per area geografica



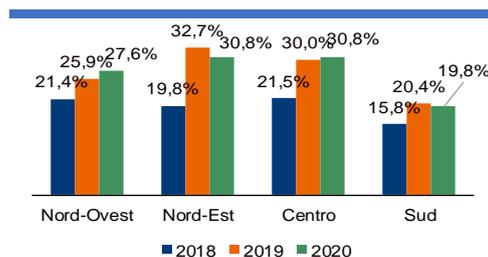
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 49 – Acquisti netti su valore della produzione per area geografica



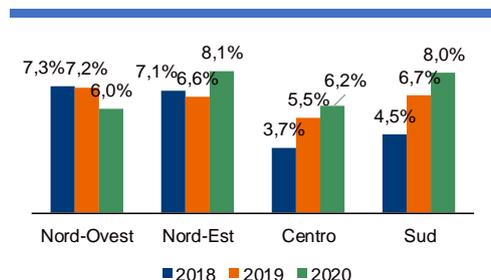
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 50 – Servizi su valore della produzione per area geografica



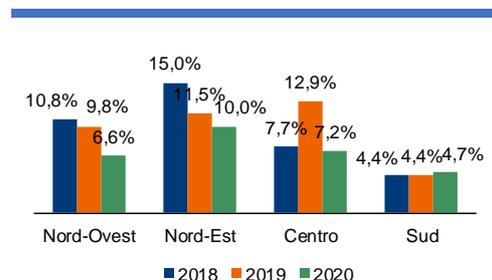
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 51 – Margine operativo lordo su valore della produzione per area geografica



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 52 – Investimenti materiali in percentuale del valore della produzione per area geografica



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

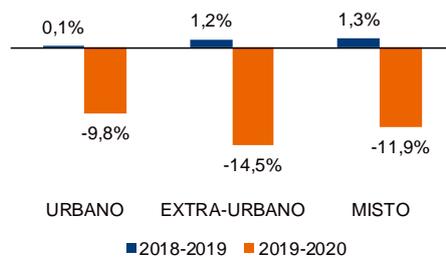
L'impatto della crisi pandemica sul servizio urbano ed extra-urbano risulta simile.

La dinamica del valore della produzione è infatti maggiormente penalizzante per le imprese che erogano solo servizio extra-urbano ma le dinamiche delle voci di costo del conto economico non ci permettono di evidenziare diversità significative fra le diverse tipologie di servizio. Rimangono quindi le differenze strutturali note fra il servizio urbano ed extra-urbano: il servizio a medio-lunga percorrenza garantisce margini, risultati e redditività superiori.

Con riferimento ai flussi di investimento nel triennio si evidenzia la sensibile decelerazione della spesa per investimenti delle imprese extra-urbane, che passano da un'incidenza della spesa per investimenti del 10,4% a livello mediano nel 2018 al 6,5% nel 2019 per poi stabilizzarsi nel 2020. La forte dinamica registrata nel 2018 risulta quindi un unicum. Gli investimenti delle imprese che erogano solo servizio urbano rimangono più stabili nel triennio e registrano una lieve flessione. Le imprese miste registrano una flessione significativa nel 2020.

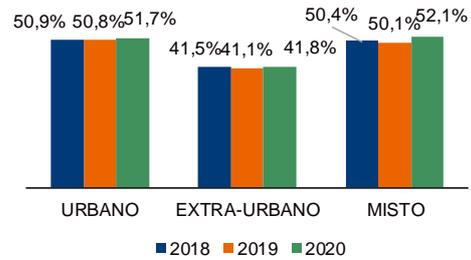
La decelerazione degli investimenti delle imprese extra-urbane si rispecchia in un alleggerimento della leva finanziaria che passa dal 21,9% al 12,7% nel triennio. In calo anche la leva delle imprese che erogano solo servizio urbano (da 48% a 39%), stabile invece la leva per le imprese miste.

Grafico 53 – Variazioni percentuali del valore della produzione per servizio



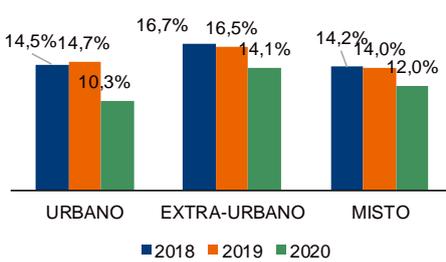
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 54 – Costo del lavoro su valore della produzione per servizio



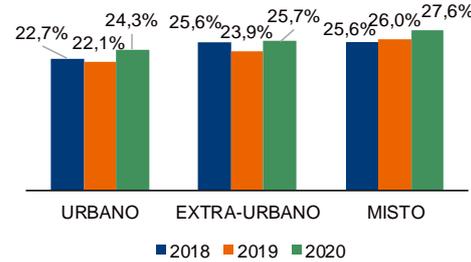
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 55 – Acquisti netti su valore della produzione per servizio



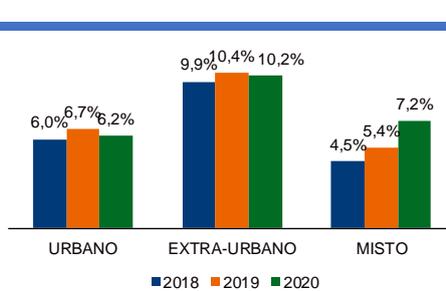
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 56 – Servizi su valore della produzione per servizio



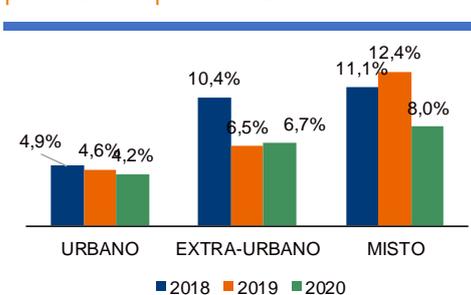
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 57 – Margine operativo lordo su valore della produzione per servizio



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

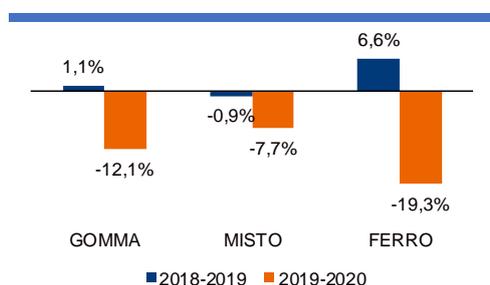
Grafico 58 – Investimenti materiali in percentuale del valore della produzione per servizio



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

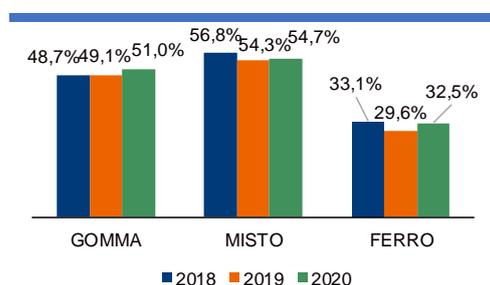
L'analisi per **tipologia di mezzo** evidenzia una maggiore difficoltà per le imprese che svolgono il servizio esclusivamente su rotaia. Tali aziende registrano una flessione più consistente del proprio giro d'affari, soffrono di più sul lato dei costi e riducono quindi i propri margini, che comunque rimangono ben superiori a quelli delle imprese che erogano servizio su gomma. A livello di investimenti, flette progressivamente la spesa delle imprese su gomma da 10,3 a 6,3.

Grafico 59 – Variazioni percentuali del valore della produzione per modalità di trasporto



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 60 – Costo del lavoro su valore della produzione per modalità di trasporto



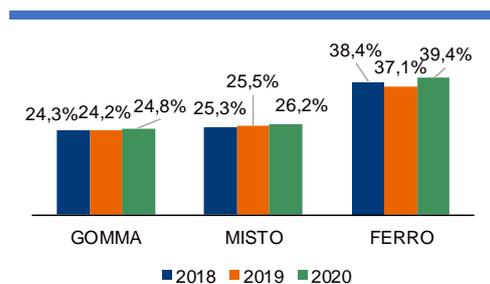
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 61 – Acquisti netti su valore della produzione per modalità di trasporto



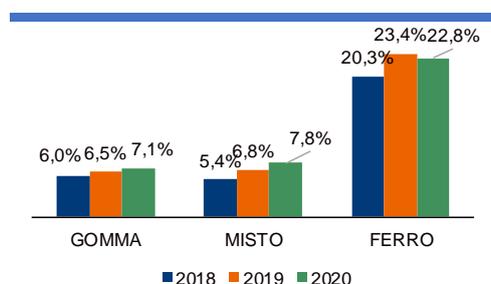
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 62 – Servizi su valore della produzione per modalità di trasporto



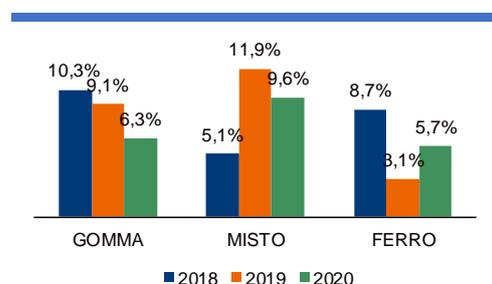
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 63 – Margine operativo lordo su valore della produzione per modalità di trasporto



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 64 – Investimenti materiali in percentuale del valore della produzione per modalità di trasporto



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

4.5 La performance economico-produttiva²⁵ tra il 2018 e il 2020

Nella fase pre-pandemica, l'offerta del servizio di trasporto pubblico locale risulta in sostanziale stasi: sia in termini di numero di mezzi sia con riferimento alle vetture-km, i dati del 2019 sono allineati con quelli degli anni precedenti. **Più dinamica risulta essere la domanda di TPL: i passeggeri trasportati salgono, infatti, del 3,3% tra il 2018 e il 2019**, consolidando il trend di accelerazione che aveva caratterizzato anche il triennio precedente, come documentato nel Rapporto del 2020.

L'emergenza sanitaria legata al Covid-19 rappresenta un punto di rottura delle dinamiche pregresse e i dati industriali confermano ed evidenziano, ancor più dei dati di bilancio, la gravità delle dinamiche. **I passeggeri trasportati si riducono di quasi il 47% tra il 2019 e il 2020:** se nel 2019 i passeggeri trasportati dalle 125 aziende del campione erano pari a 4,6 miliardi, nel 2020 se ne perdono 2,2 miliardi.

La necessità di garantire la continuità del servizio ha portato a una riduzione dell'offerta di gran lunga inferiore all'andamento della domanda: le vetture-km si riducono, infatti, solo del 10% tra il 2019 e il 2020, tale flessione corrisponde a una perdita di 162 milioni di vetture-km. Il numero di mezzi rimane, invece, costante.

Tabella 11 – Dinamica dell'offerta e della domanda per le aziende del campione

	Var. 2018-2019 (%)	Var. 2019-2020 (%)
Numero mezzi	-0,2	1,4
Vetture-km	-0,3	-9,9
Passeggeri trasportati	3,3	-46,5

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Asstra

L'analisi dei dati industriali per cluster evidenzia diverse specificità.

Con riferimento alla tipologia di servizio erogato, emerge che nel 2019 il servizio extra-urbano è quello che registra la minore dinamicità della domanda e **anche nella fase**

²⁵ Questo paragrafo si basa su informazioni che si riferiscono a 125 imprese.

pandemica le tratte extra-urbane risultano essere quelle più penalizzate in termini di perdita dei passeggeri: i passeggeri extra-urbani flettono del 47,8% tra il 2019 e il 2020, i passeggeri urbani del 42,6%.

In termini di offerta le dinamiche sono più simili tra le diverse tipologie di servizio: nel 2020 le vetture-km extra-urbane flettono del 8,8%, le vetture urbane dell'11%.

Tabella 12 – Dinamica dell'offerta e della domanda per le aziende del campione per servizio

	Var. 2018-2019 (%)	Var. 2019-2020 (%)
Urbano		
Numero mezzi	0,9	1,4
Vetture-km	-2,5	-11,0
Passeggeri trasportati	3,1	-42,6
Misto		
Numero mezzi	-0,3	0,9
Vetture-km	0,3	-10,1
Passeggeri trasportati	3,6	-46,9
Extra-urbano		
Numero mezzi	-0,1	3,3
Vetture-km	-2,1	-8,8
Passeggeri trasportati	-0,5	-47,8

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Asstra

A livello geografico, nel 2019 sono i territori del Centro-Nord a dimostrare la maggiore dinamicità sia in termini di offerta che di domanda. Le vetture-km offerte crescono dell'1,3%, il numero di mezzi dello 0,9% e i passeggeri trasportati del 4,5% nelle regioni dell'Italia centrale. Anche il Nord-Ovest mostra una crescita dei passeggeri significativa (+3,6%), mentre l'offerta risulta in lieve flessione. Più contenuta la dinamica di domanda e offerta al Nord-Est. Le regioni del Sud Italia evidenziano uno sbilanciamento tra la dinamica dei passeggeri trasportati (+0,7%) e l'offerta (-2,7% le vetture-km nell'anno rispetto al precedente). **Con la pandemia le regioni meridionali continuano a mostrare una maggiore debolezza: sia la domanda sia l'offerta evidenziano una dinamica più penalizzante rispetto a quanto registrato a livello medio nazionale.** Nelle regioni del Centro si registra una più ampia flessione della domanda, mentre l'offerta si riduce di "solo " il 6,9%. Al Nord-Ovest domanda e offerta registrano dinamiche molto simili a quelle medie nazionali, mentre al Nord-Est si registra la più significativa flessione dell'offerta e una meno drammatica decelerazione della domanda.

Tabella 13 – Dinamica dell’offerta e della domanda per le aziende del campione per area geografica (var. % 2018-19)

	Numero mezzi	Vetture-km	Passeggeri trasportati
Nord-Ovest	-0,3%	-0,8%	3,6%
Nord-Est	-1,1%	0,3%	2,0%
Centro	0,9%	1,3%	4,5%
Sud	-0,3%	-2,7%	0,7%
Italia	-0,2%	-0,3%	3,3%

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Asstra

Tabella 14 – Dinamica dell’offerta e della domanda per le aziende del campione per area geografica (var. % 2019-20)

	Numero mezzi	Vetture-km	Passeggeri trasportati
Nord-Ovest	-1,0%	-9,9%	-47,6%
Nord-Est	0,9%	-14,0%	-39,3%
Centro	1,9%	-6,9%	-49,3%
Sud	3,1%	-10,8%	-48,2%
Italia	1,4%	-9,9%	-46,5%

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Asstra

Con riferimento alla dimensione del Comune si evidenzia la buona dinamicità della domanda negli agglomerati di medie e grandi dimensioni tra il 2018 e il 2019. Le città di medie dimensioni mostrano però, nello stesso periodo, una riduzione dell’offerta. Nella fase pre-pandemica le città più piccole evidenziano un modesto calo della domanda. **Con la pandemia e il lockdown le maggiori flessioni nella domanda si registrano ancora nei comuni più piccoli.** Le città di medie dimensioni sono quelle dove la domanda si riduce di meno. In termini di offerta sono però proprio i comuni di medie dimensioni a registrare le flessioni più marcate.

Tabella 15 – Dinamica dell’offerta e della domanda per le aziende del campione per dimensione della città (var. % 2018-19)

Dimensione della città	Numero mezzi	Vetture-km	Passeggeri trasportati
Sotto i 100 mila abitanti	0,4%	0,3%	-1,8%
Tra i 250 mila e i 100 mila abitanti	0,3%	-2,4%	3,6%
Oltre i 250 mila abitanti	-0,6%	-0,1%	3,9%
Italia	-0,2%	-0,3%	3,3%

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Asstra

Tabella 16 – Dinamica dell’offerta e della domanda per le aziende del campione per dimensione della città (var. % 2019-20)

Dimensione della città	Numero mezzi	Vetture-km	Passeggeri trasportati
Sotto i 100 mila abitanti	1,6%	-6,9%	-49,3%
Tra i 250 mila e i 100 mila abitanti	0,8%	-14,0%	-39,3%
Oltre i 250 mila abitanti	1,4%	-9,9%	-47,6%
Italia	1,4%	-10,8%	-48,2%

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Asstra

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Asstra

4.5.1 Costi unitari

L’incrocio dei dati di bilancio con i dati di natura industriale consente di effettuare alcune valutazioni dell’impatto della pandemia sulla performance economico-produttiva del comparto.

Come evidenziato in precedenza, **nel 2020 si registra una limatura dei costi operativi grazie in particolare alla positiva dinamica dei costi per acquisti netti** (carburanti). Tale flessione risulta sostanzialmente allineata con la riduzione dell’offerta e in questo modo le aziende del campione riescono a conseguire **costi operativi per vettura-km sostanzialmente stabili rispetto al 2019**. Il costo per vettura-km era pari a 3,67 euro nel 2018 e si attesta a 3,54 euro nell’anno dell’emergenza sanitaria.

L’analisi per percentili evidenzia che la **sostanziale stabilità dei costi operativi unitari è trasversale su tutto il campione**. Le imprese con i minori costi operativi per vettura-km spendono 2,68 euro per vettura-km nel 2020 (2,93 nel 2018). Le aziende con i maggiori costi operativi mostrano perfino una limatura dei costi unitari (dai 5,71 euro per vettura-km del 2019 a 5,12 nel 2020).

Molto diverso l’impatto se si considera il costo unitario per passeggero. Inevitabilmente il crollo della domanda implica una significativa accelerazione dei costi per passeggero. A livello mediano il costo per passeggero si attesta a 4,75 euro, rispetto ai 3 euro del 2019. A livello di 25° percentile i costi per passeggero crescono del 59% rispetto al 2019. Identica dinamica si evidenzia per le imprese con i maggiori costi unitari, che passano da 7,13 euro per passeggero a 11,25 tra il 2019 e il 2020.

I costi unitari continuano a risultare molto differenziati fra imprese diverse e nel 2020 la differenza nei costi unitari per passeggero aumenta: tra il 25° e il 75° percentile la differenza era 5,66 euro nel 2019 e sale a 8,81. La differenza nei costi unitari per vettura-km fra 25° percentile e 75° percentile rimane invece più stabile (2,8 nel 2019 e 2,43 nel 2020).

Tabella 17 – Costi operativi unitari (in euro)

	2018	2019	2020
25° percentile			
Costo operativo per vettura-km	2,93	2,90	2,68
Costo operativo per passeggero	1,62	1,53	2,44
Valori mediani			
Costo operativo per vettura-km	3,67	3,66	3,54
Costo operativo per passeggero	3,16	3,03	4,75
75° percentile			
Costo operativo per vettura-km	5,75	5,71	5,12
Costo operativo per passeggero	6,84	7,13	11,25

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati di bilancio e Asstra

L'analisi degli indicatori di performance delle imprese clusterizzate per servizio urbano o extra-urbano evidenzia e conferma le significative differenze legate alla natura e alla tipologia di servizio e il differente impatto dell'emergenza sanitaria. **Il costo per passeggero aumenta in modo più sensibile per le aziende che erogano solo il servizio urbano** (il costo per passeggero sale a 5,17 euro nel 2020, rispetto a 3,2 euro del 2019).

I costi per vettura-km si riducono di circa l'11% sia per le imprese extra-urbane sia per le imprese urbane, mentre le imprese che erogano entrambe le tipologie di servizio evidenziano costi unitari più stabili.

A livello territoriale, i costi unitari per passeggero risultano in significativa accelerazione al Centro-Sud, dove crescono rispettivamente del 110% e dell'88%, e infatti proprio in questi territori si registrano le flessioni più consistenti della domanda.

L'analisi del campione per dimensione del comune evidenzia che i costi unitari per vettura-km flettono nei centri di medie grandi dimensioni mentre rimangono costanti nei comuni più piccoli. L'aumento del costo per passeggero è abbastanza simile fra comuni di dimensione diversa.

Tabella 18 – Costi operativi unitari per servizio (euro, valori mediani)

	2018	2019	2020
Servizio extra-urbano			
Costo operativo per vettura-km	3,07	3,05	2,68
Costo operativo per passeggero	6,87	7,51	10,26
Servizio misto			
Costo operativo per vettura-km	3,43	3,47	3,49
Costo operativo per passeggero	2,36	2,38	3,69
Servizio urbano			
Costo operativo per vettura-km	5,24	5,15	4,58
Costo operativo per passeggero	3,16	3,20	5,17

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati di bilancio e Asstra

Tabella 19 – Costi operativi unitari per area geografica (euro, valori mediani)

	2018	2019	2020
Nord-Ovest			
Costo operativo per vettura-km	4,30	3,99	3,68
Costo operativo per passeggero	2,81	2,82	4,39
Nord-Est			
Costo operativo per vettura-km	3,37	3,46	3,58
Costo operativo per passeggero	1,54	1,61	2,41
Centro			
Costo operativo per vettura-km	3,69	3,48	3,43
Costo operativo per passeggero	3,27	3,59	7,58
Sud			
Costo operativo per vettura-km	3,91	3,98	3,35
Costo operativo per passeggero	4,28	4,48	8,44

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati di bilancio e Asstra

Tabella 20 – Costi operativi unitari per dimensione della città (euro, valori mediani)

	2018	2019	2020
Sotto i 100 mila abitanti			
Costo operativo per vettura-km	4,17	3,89	3,57
Costo operativo per passeggero	4,98	5,36	8,72
Tra i 250 mila e i 100 mila abitanti			
Costo operativo per vettura-km	3,21	3,45	3,45
Costo operativo per passeggero	3,12	3,04	4,67
Oltre i 250 mila abitanti			
Costo operativo per vettura-km	3,76	3,67	4,05
Costo operativo per passeggero	1,66	1,65	2,33

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati di bilancio e Asstra

Tabella 21 – Costi operativi unitari per dimensione della città solo servizio urbano e misto (euro, valori mediani)

	2018	2019	2020
Sotto i 100 mila abitanti			
Costo operativo per vettura-km	3,43	3,45	3,48
Costo operativo per passeggero	3,33	3,50	5,90
Tra i 250 mila e i 100 mila abitanti			
Costo operativo per vettura-km	3,87	3,98	3,60
Costo operativo per passeggero	1,51	1,46	2,34
Oltre i 250 mila abitanti			
Costo operativo per vettura-km	4,58	4,73	4,14
Costo operativo per passeggero	1,50	1,40	2,00

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati di bilancio e Asstra

4.6 Sostenibilità e performance economico-finanziaria

Nella consapevolezza che l'ottenimento della certificazione testimonia l'attenzione dell'impresa alla qualità e all'ambiente ma non esaurisce il complesso legame con la qualità e la sostenibilità delle scelte strategiche delle imprese, l'analisi delle differenti performance economico-finanziarie delle imprese dotate di certificazione rispetto a quelle prive di certificazione risulta in ogni caso utile e significativa nell'identificare alcuni trend di fondo.

In questo paragrafo si presenta quindi un'analisi in cui le 130 imprese del campione vengo suddivise in tre differenti cluster: le imprese con almeno una certificazione di qualità, le imprese con almeno una certificazione ambientale e una di qualità e le imprese senza certificazione²⁶. Il 67% delle imprese del campione ha almeno una certificazione di qualità, il 35% detiene sia una certificazione di qualità sia ambientale²⁷, le imprese senza alcun tipo di certificazione sono complessivamente 38 e rappresentano il 29% del campione esaminato. Le imprese che non hanno alcun tipo di certificazione tendono a essere di minori dimensioni: al crescere del fatturato l'azienda ricorre in modo progressivamente più diffuso alla certificazione. L'adozione delle certificazioni, dati gli oneri sia monetari che organizzativi, appare quindi più diffusa nelle imprese di maggiori dimensioni.

L'obiettivo è quello di verificare la performance dei differenti cluster nel triennio 2018-2020 con particolare attenzione all'anno della crisi pandemica.

Tabella 22 – Imprese con certificazione e senza

	Numero	Incidenza sul campione	Valore della produzione		
			2018	2019	2020
Imprese con certificazione di qualità	87	66,9%	14.479.556	14.565.002	12.863.281
Imprese con entrambe le certificazioni	46	35,4%	13.227.619	13.318.811	11.727.304
Imprese senza certificazioni	38	29,2%	1.680.579	1.639.034	1.439.293

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati ISID - Intesa Sanpaolo Integrated Database

La dinamica del valore della produzione è simile nei diversi cluster analizzati. La dotazione di certificazione non risulta essere una variabile discriminante nella

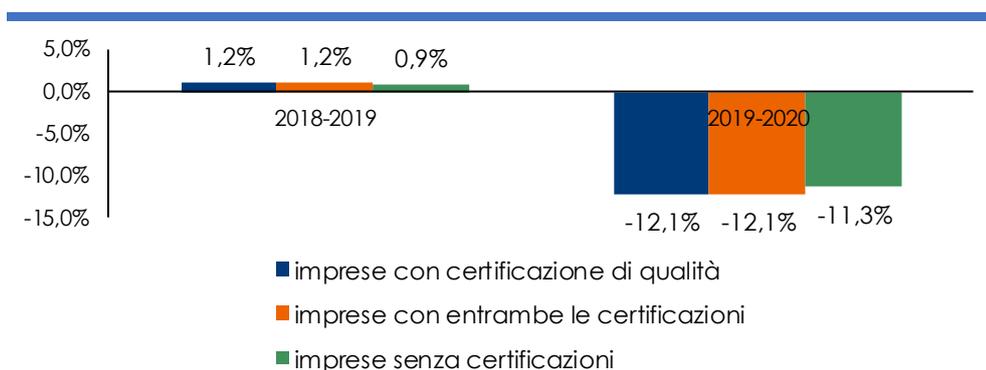
²⁶ Non si considera il cluster delle imprese con certificazione ambientale perché solo 5 imprese hanno esclusivamente la certificazione ambientale, le restanti hanno anche la certificazione di qualità.

²⁷ Certificazioni di qualità richieste nel periodo 2000-21: UNI EN 9110:2016, UNI CEI EN ISO 13485:2012, UNI EN 9100:2009, UNI EN 9110:2012, UNI EN 9120:2010, UNI EN ISO 13485:2012, UNI EN ISO 22000:2005, UNI EN ISO 3834:2006, UNI EN ISO 9001:2008, UNI EN ISO 9001:2015, FAMI-QS, FSSC 22000 versione 3, ISO 22000:2005. Richieste di certificazioni ambientali nel periodo 2000-2021: UNI EN ISO 14001:2015, ISO 20121:2012, UNI EN ISO 14001:2004, UNI ISO 20121:2013, EN ISO 14001:2015, ISO 14001:2004, ISO 14001:2004, UNI CEI EN ISO 50001:2011; Certificazione Emas.

performance relativa ai valori di produzione che, come noto, includono i ricavi da traffico e i fondi pubblici.

Le imprese prive di certificazione crescono dello 0,9% tra il 2018 e il 2019 rispetto a una crescita mediana di 1,2% realizzata dalle imprese con certificazione. Nell'anno della pandemia i tre cluster riducono i propri volumi produttivi in modo abbastanza simile: -11,3% le imprese senza certificazione e -12% le imprese con certificazione.

Grafico 65 – Variazioni percentuali del valore della produzione



Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati ISID - Intesa Sanpaolo Integrated Database

La dotazione di certificazioni risulta importante per la marginalità e redditività delle imprese. Le imprese con almeno una certificazione registrano, infatti, margini stabilmente superiori alle imprese senza certificazioni. Nel 2018 le imprese con almeno una certificazione di qualità realizzano un MOL pari al 7,1% del valore della produzione, le imprese con certificazione ambientale e di qualità evidenziano un MOL del 6,5%. Le imprese senza alcuna certificazione si attestano all'1,2%. Nel triennio si consolida la migliore performance delle imprese con certificazione. Il risultato netto risulta stabilmente superiore per le imprese con certificazione.

Anche la redditività delle imprese con almeno una certificazione è stabilmente migliore di quelle aziende che non hanno alcuna certificazione. Nel 2020 il ROE delle aziende certificate si attesta a 1,4% e 1,2% rispettivamente per le imprese con certificazione di qualità e per le aziende con entrambe le certificazioni, mentre il ROE delle imprese senza certificazione si ferma allo 0,4%. Anche il ROI evidenzia andamenti simili.

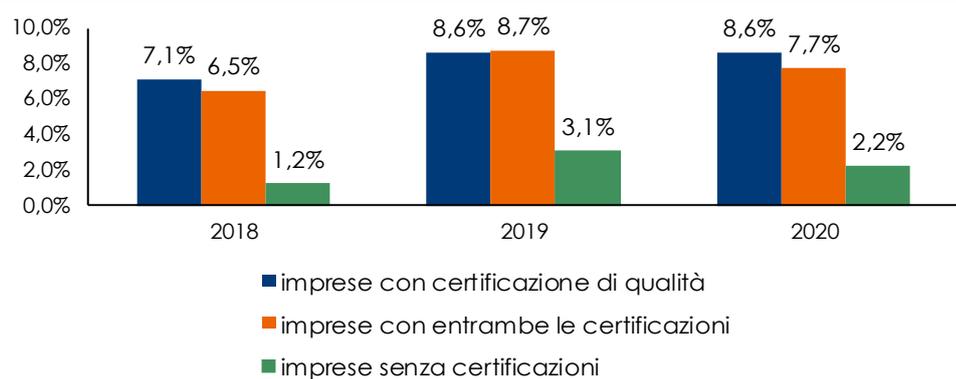
Con riferimento agli investimenti le imprese con certificazione di qualità hanno speso l'11% nel 2018, il 9,4% nel 2019 e il 7,6% nel 2020. Le imprese dotate di certificazione di qualità e ambientale hanno investito il 15,7% del proprio fatturato nel 2018, il 12,7% nel 2019 e l'11,1% nel 2020.

Significativa risulta essere la distanza con le imprese non dotate di alcuna certificazione, che hanno speso meno di 1/3 di quanto speso dalle imprese certificate sia nel 2018 sia nel 2020.

Se in generale le imprese prive di certificazione mostrano performance economico-finanziarie peggiori rispetto alle imprese che hanno investito in qualità e sostenibilità,

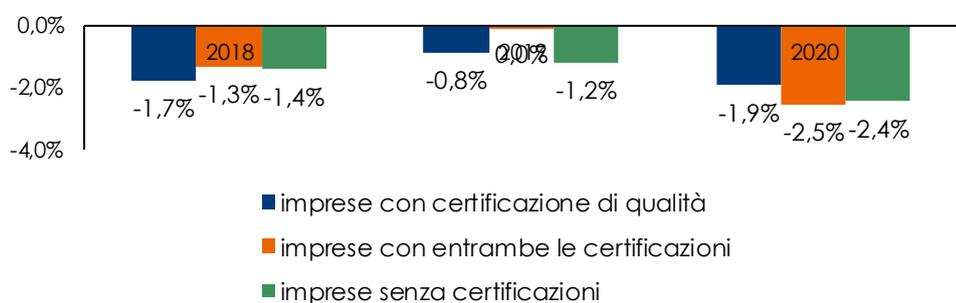
l'attenzione all'ambiente e l'adozione di certificazioni ambientali e non solo relative alla qualità sembra premiare in un'ottica di redditività e flussi di investimento. **Le imprese che hanno investito anche nella sostenibilità ambientale mostrano infatti ROE e ROI superiori e una maggiore propensione ad investire.**

Grafico 66 – Margine operativo lordo su valore della produzione



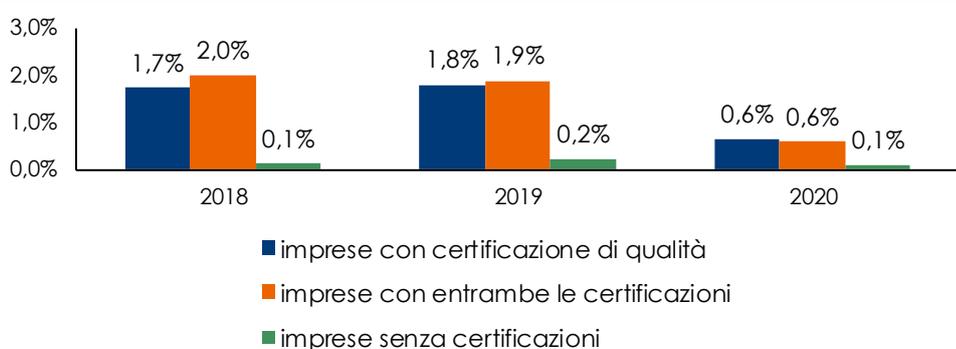
Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati ISID - Intesa Sanpaolo Integrated Database

Grafico 67 – Margine operativo netto su valore della produzione



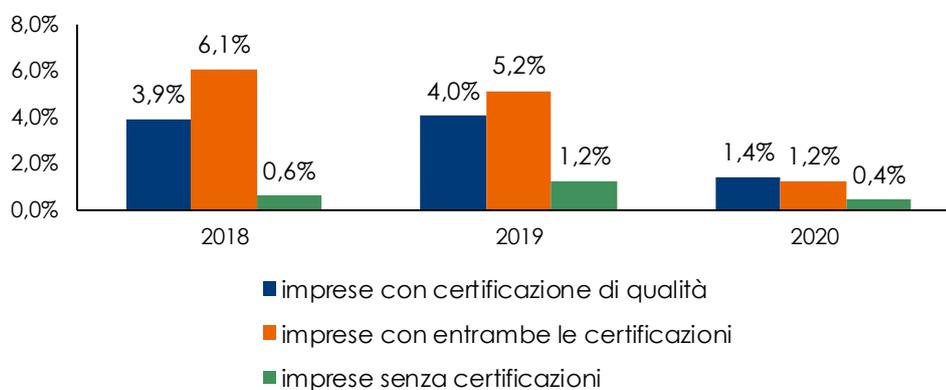
Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati ISID - Intesa Sanpaolo Integrated Database

Grafico 68 – Risultato netto rettificato sul valore della produzione



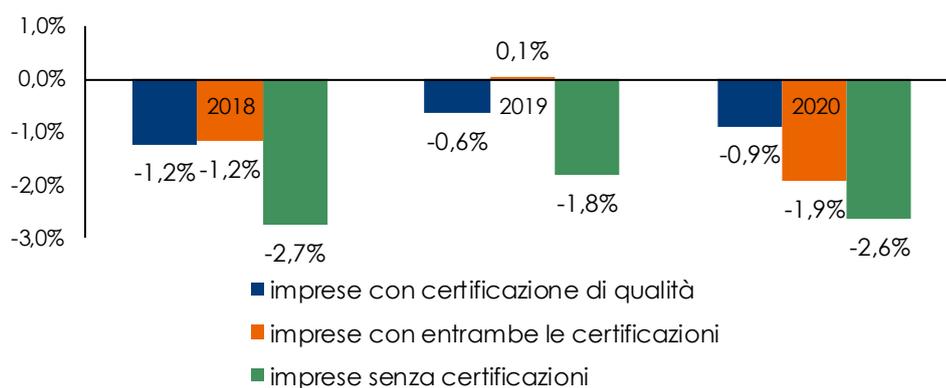
Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati ISID - Intesa Sanpaolo Integrated Database

Grafico 69 – Indice ROE



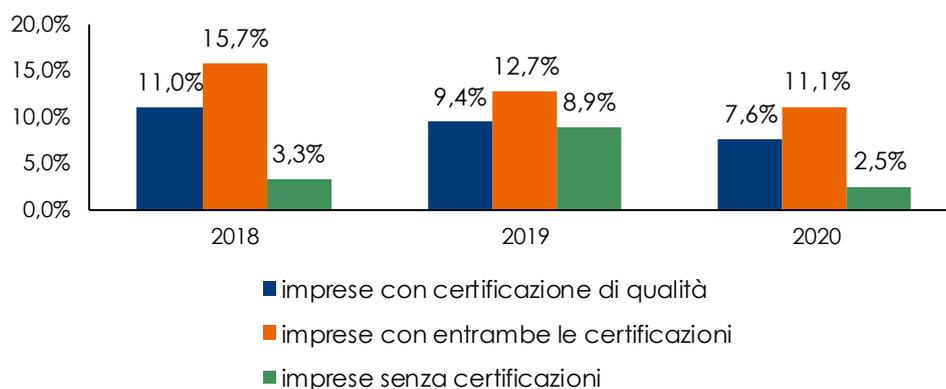
Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati ISID - Intesa Sanpaolo Integrated Database

Grafico 70 – Indice ROI



Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati ISID - Intesa Sanpaolo Integrated Database

Grafico 71 – Investimenti materiali in percentuale del valore della produzione



Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati ISID - Intesa Sanpaolo Integrated Database

4.8 Appendice: il campione di bilanci 2018-2020

Per la costruzione del database si è partiti utilizzando la lista di imprese che risultano iscritte all'Asstra e si è svolta poi un'attività di scrematura volta a eliminare le aziende che, pur essendo iscritte all'Associazione, non svolgevano attività di gestione di Trasporto Pubblico Locale nel periodo considerato. Per cercare di rendere il campione il più rappresentativo possibile, si è ritenuto opportuno considerare – e quindi aggiungere nel nostro database – altre aziende che, in base ad informazioni disponibili, risultano gestori di servizi di trasporto locale. Sono stati studiati i bilanci di esercizio (non consolidati).

I dati presentati nell'analisi di riferiscono a un campione di 130 imprese, clusterizzate in base alle seguenti dimensioni:

classe di valore della produzione: in questo caso le imprese sono state suddivise in piccole (valore della produzione nel 2020 fino a 10 milioni di euro), medie (produzione fra 10 e 50 milioni di euro) e grandi (valore della produzione superiore ai 50 milioni di euro);

collocazione geografica: il campione in questo caso è stato suddiviso in base alle principali macroaree italiane (Nord-Ovest, Nord-Est, Centro, Sud e Isole);

tipologia di servizio: urbano, extra-urbano e misto;

modalità di trasporto utilizzata: ferro, gomma e misto.

Nella tabella seguente è presentata la suddivisione delle imprese per classe di fatturato. La maggior parte delle imprese presenta valori di fatturato compresi tra i 10 i e 50 milioni: si tratta pertanto di imprese di medie dimensioni; 29 imprese su 130 hanno un fatturato superiore ai 50 milioni di euro, si tratta di grandi imprese.

Tabella 23 – Suddivisione delle imprese per dimensione, valore della produzione (2020)

Dimensione valore della produzione (euro)	Numero di imprese	Valore della produzione (EUR '000)
Meno di 10 mln - piccole imprese	43	492.897
Fra 10 e 50 mln - medie imprese	58	1.355.800
Più di 50 mln - grandi imprese	29	5.524.836
Totale	130	7.373.533

Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

A livello territoriale, le 130 aziende risultano ben distribuite fra le varie ripartizioni: 38 imprese operano nel Nord-Ovest, 25 nel Nord-Est, 32 al Centro e 35 a Sud e nelle Isole. Le imprese localizzate nelle regioni meridionali tendono ad essere di minori dimensioni rispetto alle aziende del Centro-Nord.

Tabella 24 – Suddivisione delle imprese per area geografica, valore della produzione (2020)

Area geografica	Numero di imprese	Valore della produzione (EUR '000)
Nord-Ovest	38	2.432.570
Nord-Est	25	1.412.111
Centro	32	2.096.855
Sud	35	1.431.997
Totale	130	7.373.533

Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

È interessante capire, inoltre, qual è la distribuzione delle imprese in base al tipo di servizio effettuato, se urbano, extra-urbano o misto. Come è possibile notare, più della metà del campione svolge sia trasporto urbano che extra-urbano (impresa mista). Le imprese miste hanno in genere dimensioni superiori sia alle imprese che erogano solo servizio urbano sia alle imprese urbane.

Tabella 25 – Suddivisione delle aziende per servizio effettuato, valore della produzione (2020)

Tipologia di servizio	Numero di imprese	Valore della produzione (EUR '000)
Extra-urbano	27	889.429
Misto	73	5.782.738
Urbano	30	701.366
Totale	130	7.373.533

Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Per quanto riguarda la tipologia di mezzo utilizzato, il trasporto pubblico locale italiano si muove prevalentemente su gomma e anche nel campione predominano le imprese che erogano il servizio esclusivamente attraverso autobus. I gestori che erogano il servizio esclusivamente su ferro sono solo 8 e il dato non è sorprendente dato che il servizio ferroviario regionale è gestito da Trenitalia nella maggior parte delle Regioni italiane.

Tabella 26 – Suddivisione dell'impresa per modalità di trasporto, valore della produzione (2020)

Modalità di trasporto	Numero di imprese	Valore della produzione (EUR '000)
Ferro	8	692.531
Gomma	104	2.776.174
Misto	18	3.904.828
Totale	130	7.373.533

Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Nella tabella seguente viene presentata la suddivisione delle imprese in base alla dimensione delle città. Come era possibile immaginare, gran parte del valore della produzione è concentrato nelle grandi città dove operano 27 aziende del campione, ad esse è da attribuire circa il 68% del valore della produzione complessiva.

Tabella 27 – Suddivisione delle aziende per grandezza delle città, valore della produzione (2020)

Dimensione della città	Numero di imprese	Valore della produzione (EUR '000)
Oltre i 250 mila abitanti	27	4.991.122
Tra i 250 mila e i 100 mila abitanti	31	836.251
Sotto i 100 mila abitanti	72	1.546.160
Totale	130	7.373.533

Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

4.9 Approfondimento aziende partecipate

A cura di Emanuele Proia, Maurizio Cianfanelli, Elisa Meko

Come ogni anno, parallelamente all'analisi delle performance economico- finanziarie delle aziende del settore, sia di natura pubblica che privata, viene svolto un breve approfondimento su un campione di **aziende di trasporto pubblico a partecipazione pubblica**²⁸.

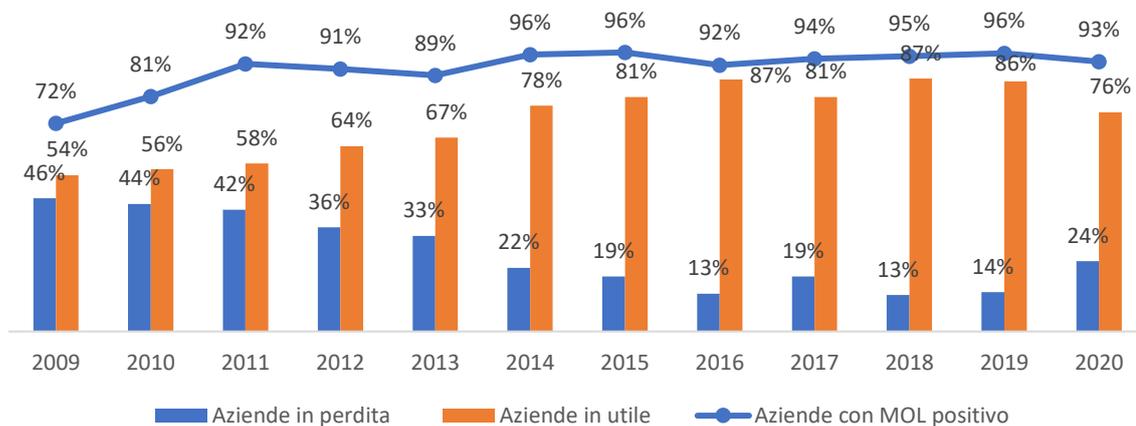
Negli ultimi anni le aziende a partecipazione pubblica, nonostante in talune e circoscritte fattispecie ci siano state criticità industriali e finanziarie, hanno registrato un consolidamento costante dei risultati economici finanziari.

I miglioramenti registrati vengono confermati, seppur con una leggera flessione, anche per il 2019, dove l'86% delle aziende chiude il bilancio in utile, mantenendo **la differenza tra utile e perdita ancora positiva** con un valore pari a 159 milioni di euro.

Con il **2020, le aziende a partecipazione pubblica in utile scendono al 76%** e comunque la maggior parte delle aziende riesce a mantenere **un MOL positivo (93%)** dimostrando di riuscire a generare ricchezza tramite la gestione operativa e grazie ad una politica governativa che ha garantito l'integrale compensazione dei mancati ricavi da traffico.

²⁸ In tutto il paragrafo 4.1.1.1 l'analisi viene svolta su un campione diverso rispetto a quello trattato nel resto del capitolo 4, rispetto a quest'ultimo vengono escluse tutte le aziende private e integrate alcune aziende pubbliche.

Grafico 72 – Numero aziende partecipate pubbliche in utile o perdita e con MOL positivo (2009-2020; % aziende)



Fonte: elaborazione ASSTRA su dati di bilancio aziendali

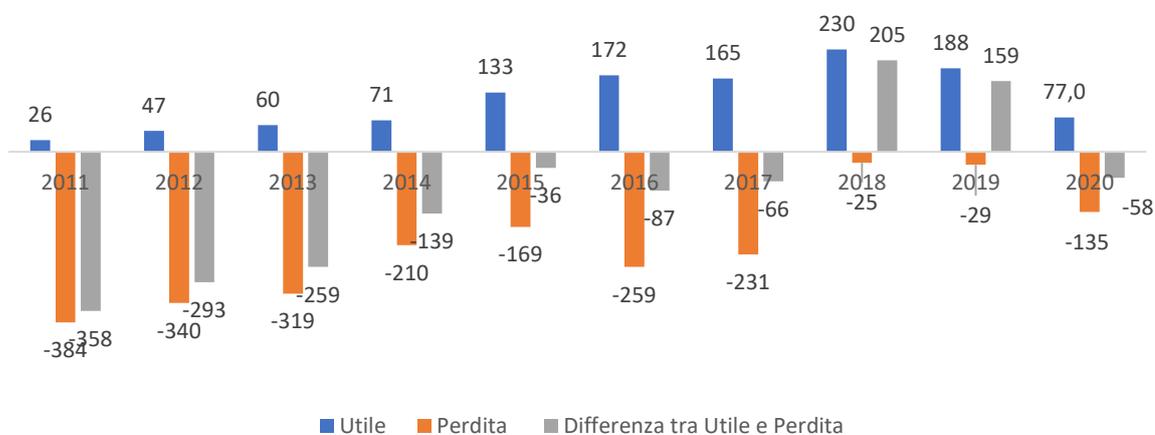
Delle 25 aziende che chiudono in perdita, il 72% (18 aziende) registra un margine operativo lordo (MOL) positivo.

Tabella 28 – Situazione delle società in utile/perdita (Anno 2020; valori assoluti e %)

Anno 2020	Valore assoluto	Valore percentuale
Numero società in utile	78	76%
Numero società in perdita	25	24%
<i>di cui con MOL positivo</i>	<i>18</i>	

Fonte: elaborazione ASSTRA su dati di bilancio aziendali

Grafico 73 - Evoluzione delle perdite (2011-2020; valori in milioni di €)



Fonte: elaborazione ASSTRA su dati di bilancio aziendali

4.10 Le stime e previsioni per il 2021 e il 2022

In questo paragrafo si presentano i risultati per il servizio di trasporto pubblico locale del modello di previsione sviluppato dalla Direzione Studi e Ricerche in collaborazione con Prometeia sui micro-settori italiani²⁹ per il 2021 e il 2022.

Nel 2021 il trasporto pubblico locale è risultato ancora condizionato dalle limitazioni alla mobilità: come evidenziato nel paragrafo 2.1.1, la domanda di servizio di trasporto passeggeri nel 2021 risulta infatti in solo parziale ripresa rispetto al 2020 e ancora lontana dai livelli pre-pandemia. L'impatto sia dei lockdown parziali sia delle modifiche nelle abitudini di lavoro e consumo continua a essere significativo.

A fronte della solo parziale ripresa della domanda, per le imprese del settore si sono realizzate sopravvenienze attive attribuibili ai ristori introdotti nel 2020 e liquidati (in parte) nel 2021. Inoltre, nel 2021 un effetto importante è riconducibile ai ristori previsti per il 2021 sia per compensare i mancati ricavi da traffico sia per finanziare i servizi aggiunti.

Il valore complessivo della produzione del settore è quindi stimato accelerare del 6,2% rispetto al 2020 ma rimane ancora lontano dai volumi del periodo pre-pandemia.

Sul fronte dei costi, complessivamente i costi operativi registrano una crescita del 7,6% rispetto al 2020: aumenta sensibilmente il costo per acquisti netti, che dal 2° semestre dell'anno risente della crescita dei prezzi dei carburanti. L'incidenza di tale voce di costo sul valore della produzione aumenta di circa 1,8 punti di valore della produzione e realizza un +26% rispetto al 2020. Decisamente più contenuti e sostanzialmente in linea con la dinamica del valore della produzione il costo del lavoro (+4,7%) e i costi per servizi (+6,1%).

Tali dinamiche portano nel 2021 a una ulteriore limatura dei margini e della redditività del comparto: il MOL si attese al 94% di quanto realizzato nel 2020.

Buone notizie sul fronte degli investimenti che, nonostante le criticità del periodo, si confermano anche nel 2021 sostenuti e in progressiva accelerazione, realizzando un +27% rispetto all'anno precedente. Gli ammortamenti sono anch'essi in crescita del 6,2% rispetto al 2020.

Con riferimento al 2022, lo scenario internazionale, con l'invasione dell'Ucraina da parte della Russia, è diventato più complesso e incerto; in questa fase risulta difficile prevedere gli sviluppi della crisi e le sue ripercussioni sul mercato dell'energia e dei carburanti e quindi le conseguenze sul settore. La componente energetica è infatti quella che sta subendo il maggior impatto del conflitto, registrando un ulteriore boom, in un contesto di forti tensioni già iniziate nella seconda metà del 2021.

²⁹ Le previsioni si basano sullo scenario macroeconomico italiano di Intesa Sanpaolo di Marzo 2022.

L'impatto dei rincari delle commodity energetiche sul TPL è rilevante alla luce dell'intensità di utilizzo diretto di tali input nelle proprie attività. Inoltre, per il settore si conferma una difficoltà nel traslare a valle i rincari a differenza di quanto sta accadendo in altri comparti, che in una logica di *pass-through* trasferiscono gli aumenti subiti sul fronte dei costi, arrivando, addirittura, a registrare un impatto positivo sui propri margini operativi lordi.

Per le aziende di trasporto pubblico il *pass-through* è fortemente limitato dall'assenza di un sistema regolatorio che preveda meccanismi automatici di adeguamento ai costi (come previsto in altri servizi pubblici), la possibilità di agire sulle tariffe è infatti discrezionale e questo implica, inevitabilmente, un'erosione della marginalità e della redditività del settore.

Da segnalare peraltro come le tensioni belliche si inseriscano in un contesto di minori preoccupazioni sul fronte della pandemia, che portano a confermare l'accelerazione della domanda di mobilità (sebbene su ritmi meno intensi rispetto a quanto ipotizzato a dicembre scorso).

Il 2022 si caratterizza quindi da un lato per un graduale recupero della domanda di mobilità delle persone, in funzione delle minori restrizioni legate all'andamento della pandemia, della ripresa dei consumi, alla buona dinamica del turismo e al generale aumento della mobilità; d'altro lato, rilevanti risultano essere gli effetti sul settore dell'aumento del prezzo dei carburanti, affiancato alle rigidità nell'adeguare i propri prezzi di vendita, elementi che comportano crescenti pressioni sul piano della marginalità e della redditività.

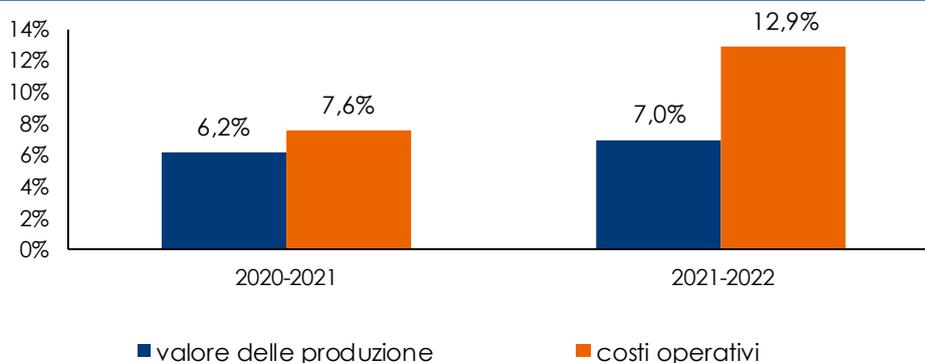
Le stime prevedono che il valore della produzione continui pertanto sul trend di crescita iniziato nel 2021; a fine 2022 il giro d'affari è stimato registrare una crescita del 7%, attestandosi su livelli simili a quelli pre-pandemia. In questo scenario si ipotizza che i mancati ricavi della prima parte dell'anno vengano opportunamente integrati da compensazioni in grado di garantire l'equilibrio economico finanziario del settore, come fatto nel 2020.

Dal lato dei costi, il complesso dei costi operativi potrebbe segnare un +12,9%. I costi per acquisti esploderanno del 41,5%, mentre costo del lavoro e servizi registreranno un 7,1% e 10,4% rispettivamente. Sul costo del lavoro inciderà il rinnovo del CCNL, mentre i costi per servizi risentiranno del generalizzato aumento dei prezzi.

Nonostante il contesto, il trend di crescita degli investimenti risulta confermato: le imprese nel 2022 sono stimate continuare sui trend precedenti accelerando ulteriormente la propria spesa per investimenti, che dovrebbe aumentare del 21,6% rispetto al 2021.

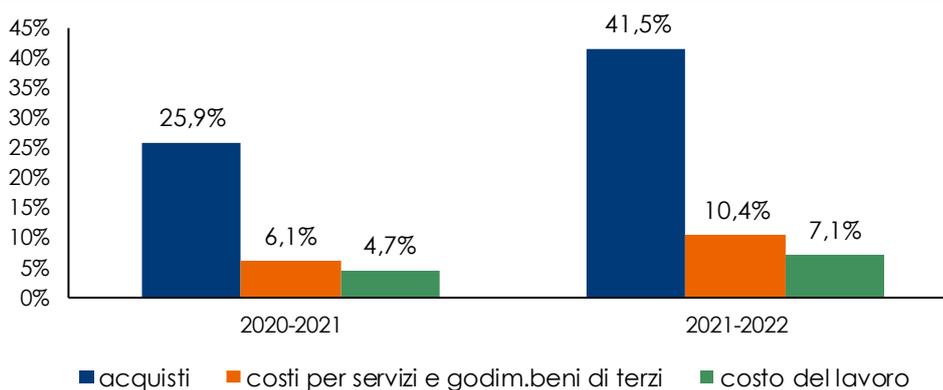
In questo scenario non si potrà che assistere a una significativa riduzione della marginalità con un numero rilevante di imprese che non riusciranno a chiudere i bilanci in nero. A livello settoriale, si stima che il MOL fletta del 56% rispetto al 2020. Sul fronte della redditività il quadro è decisamente critico.

Grafico 74 - Previsioni su valore della produzione e costi operativi (variazioni percentuali)



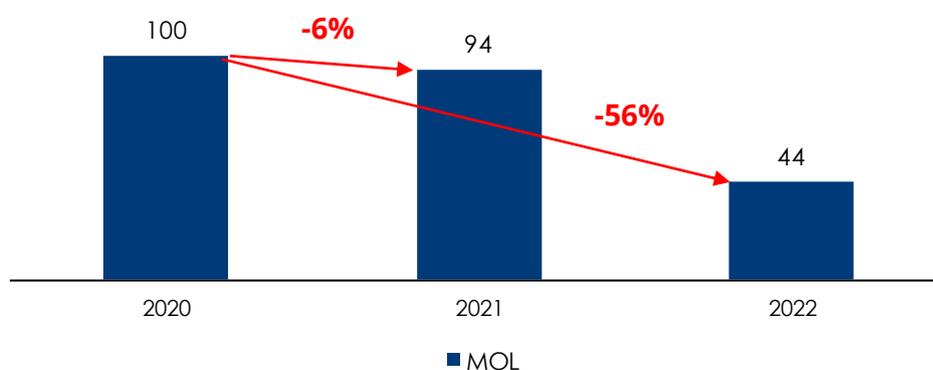
Fonte: Intesa Sanpaolo Prometeia Microsettori - Marzo 2022

Grafico 75 - Previsione sui costi operativi (variazioni percentuali)



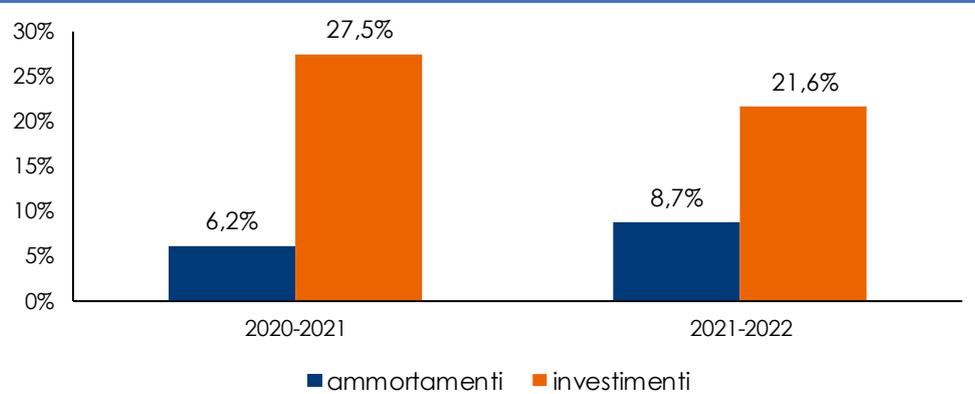
Fonte: Intesa Sanpaolo Prometeia Microsettori - Marzo 2022

Grafico 76 - MOL (2020=100)



Fonte: Intesa Sanpaolo Prometeia Microsettori - Marzo 2022

Grafico 77 – Previsioni su investimenti e ammortamenti (variazioni percentuali)



Fonte: Intesa Sanpaolo Prometeia Microsettori - Marzo 2022

5 BIBLIOGRAFIA

Ambrosetti - ASSTRA, *NEXT GENERATION MOBILITY: Le imprese della mobilità come leva per la trasformazione sostenibile e per la competitività del sistema-Paese*, dicembre 2021.

Commissione europea (2021), *Eu transport in figures. Statistical pocketbook*.

Intesa Sanpaolo – ASSTRA, *Le performance delle imprese di trasporto pubblico locale Dal miglioramento dei risultati gestionali alle sfide del futuro*, luglio 2020.

ISFORT, *18° Rapporto sulla mobilità in Italia*, 2021.

ISTAT, *La mobilità degli italiani: le intenzioni tra aprile e giugno 2022*, maggio 2022.

Legambiente, Pendolaria (2021).

Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, *Conto Nazionale delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili – anni 2019-2020*.

Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, *Verso un nuovo modello di mobilità locale sostenibile*, maggio 2022.

Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (Struttura Tecnica di missione), *Osservatorio sulle tendenze della mobilità durante l'emergenza sanitaria del COVID-19 (I trimestre 2022)*.

Osservatorio nazionale sulle Politiche del Trasporto Pubblico Locale, *Relazione annuale al Parlamento relativa al settore del trasporto pubblico locale nelle annualità 2019 e 2020 con l'approfondimento e l'analisi dei dati economico-finanziari e trasportistici degli esercizi 2018 e 2019*.

