

Le performance delle imprese di trasporto pubblico locale

Sesto Rapporto
Intesa Sanpaolo-ASSTRA
2024

EXECUTIVE SUMMARY

EXECUTIVE SUMMARY

I NUMERI DEL SETTORE

In Italia, nel 2023, il settore del trasporto pubblico locale e regionale è costituito da circa **880 imprese** che danno impiego a oltre **117.000 addetti**. Con oltre **49.000 mezzi**, vengono percorsi **circa 1,8 miliardi di vettura-km annui e oltre 225 milioni di treni-km**, trasportando più di **5 miliardi di passeggeri**. Il settore, nel suo complesso, produce 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.

I principali numeri del settore (Anno 2023)¹

	Intero settore
Numero Aziende	879 ²
Numero addetti	117.000
Passeggeri trasportati	circa 5 miliardi
Numero Mezzi	oltre 49.000
Chilometri percorsi	circa 1,8 miliardi di vetture-km oltre 225 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 dei Trasporti - anni 2022-2023 e su dati di bilancio aziendali

LA DINAMICA DELLA DOMANDA

Le imprese di TPL risentono ancora, a livello medio nazionale, di una **perdita strutturale di passeggeri rispetto al dato pre-Covid**. I dati a consuntivo confermano le previsioni delle precedenti indagini ASSTRA; la perdita media dei passeggeri trasportati, **rispetto al 2019**, è stata pari al -46% nel 2020, al -43% nel 2021, al -25% nel 2022 e al **-14% nel 2023**. Mentre **la perdita stimata per il 2024 è di circa il -3%**³. È bene evidenziare che la ripresa della domanda

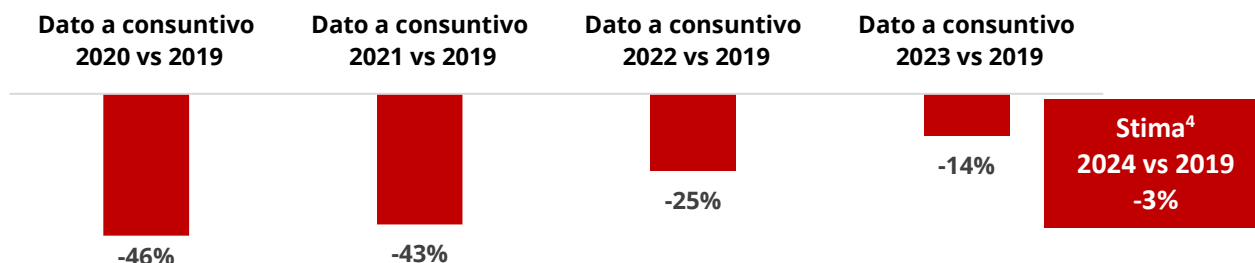
¹ I dati sono comprensivi di tutte le modalità di trasporto: autobus, tram, metropolitane, impianti a fune, tutte le ferrovie locali anche quelle appartenenti a Trenitalia S.p.A. nonché le imprese di navigazione lagunare e lacuale

² Alle 855 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, 1 azienda che esplica esclusivamente il servizio tranviario.

³ La stima è il risultato di un'indagine condotta da ASSTRA, nel mese di maggio 2024, presso le proprie aziende associate al fine di indagare la variazione dei passeggeri stimata, per l'anno 2024, rispetto al 2019. Le aziende rispondenti sono state 25 che trasportano, nel loro complesso, circa 1,7 miliardi di passeggeri (dato 2019).

ha un andamento particolarmente eterogeneo sia dal punto di vista territoriale che in base alla tipologia di servizio svolto.

Evoluzione della domanda di TPL (%; anno di confronto 2019⁴)



Fonte: elaborazioni Ufficio studi Asstra su dati da siti aziendali, bilanci di esercizio e indagine ASSTRA

LA DINAMICA DELL'OFFERTA

Le aziende, nonostante la difficile ripresa della domanda, hanno **dovuto garantire gli stessi livelli dell'offerta** al fine di assicurare il diritto alla mobilità e rispondere a principi di equità, di perequazione e di garanzia dell'erogazione del servizio nelle aree interne a bassa domanda, in ragione delle caratteristiche della domanda e socio-economiche dei territori. In alcune realtà, si stanno, altresì, registrando **aumenti dei servizi di trasporto pubblico legato**, ad esempio, **alle nuove linee di trasporto rapido di massa**.

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

Ripartizione delle percorrenze per modalità di trasporto (anno 2023)

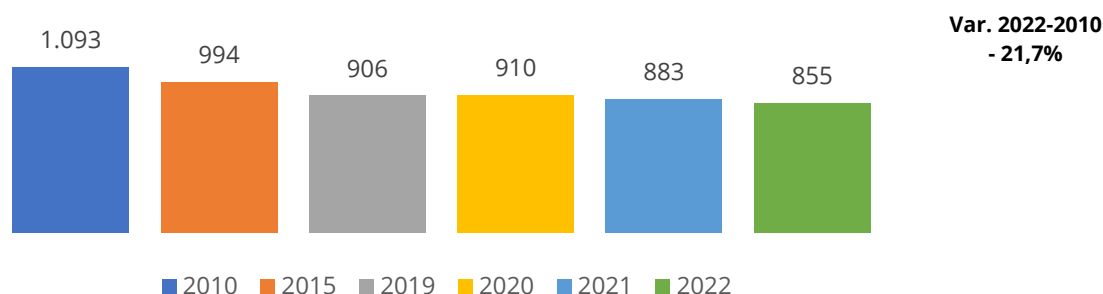
Tipologia trasporto	Percorrenze	%
autolinee urbane	665.620.000	36,93%
autolinee extraurbane	958.520.000	53,59%
Metropolitane	137.401.000	7,74%
Funicolari	897.250	0,05%
Tranvie	28.346.000	1,69%
Totale	1.790.784.250	100,00%
ferrovie locali (treno-km)	42.000.000	
ferrovie regionali Trenitalia (treno-km)	183.000.000	

Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio Studi ASSTRA su dati Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti - anni 2022-2023 e su dati di bilancio aziendali

⁴ Stima calcolata su un campione di aziende ASSTRA (25 rispondenti) vedi nota sopra.

Il settore ha registrato negli anni una **diminuzione nel numero di aziende** dovuta, in particolare, a fenomeni di **aggregazioni societarie**. Dal 2010 al 2022 le aziende sono scese da 1.093 a 855 con una diminuzione del 21,7%.

Numero di aziende con servizio autolinee (2010-2022)



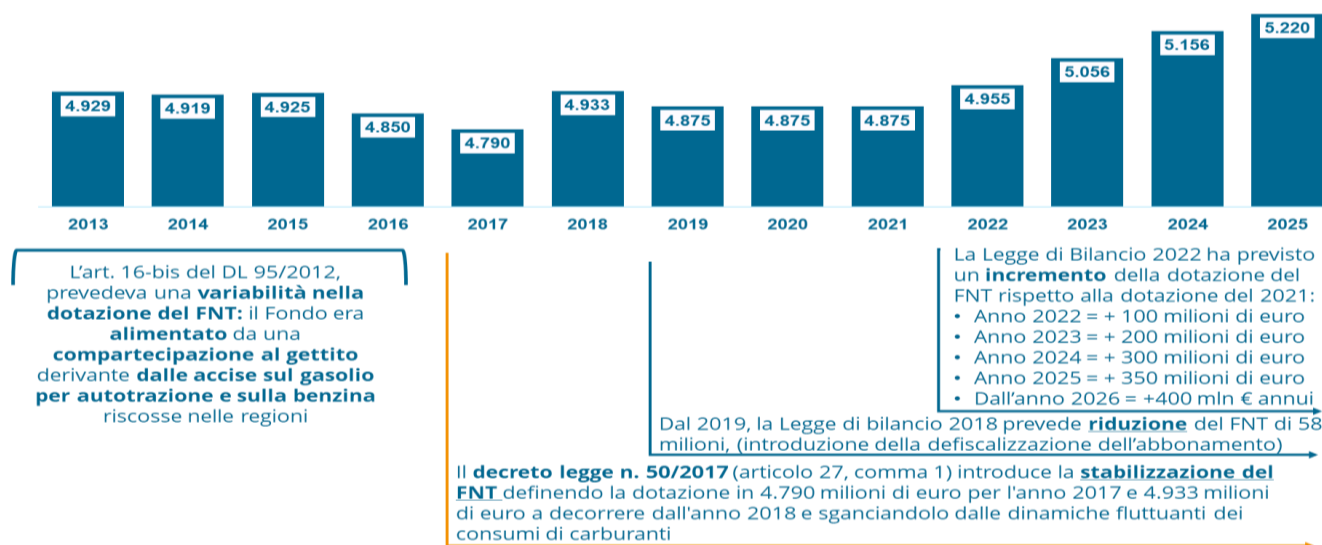
Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio Studi ASSTRA su dati Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti - anni 2022-2023

FONDO NAZIONALE TRASPORTI

Il sistema di finanziamento attuale del TPL di parte corrente, per le Regioni a Statuto Ordinario, si basa principalmente sul Fondo Nazionale Trasporti a cui si aggiungono risorse proprie di Regioni ed Enti locali.

La **consistenza del Fondo Nazionale Trasporti è stata fissata per legge, e al 2024 risulta pari a oltre 5,1 miliardi di euro** a seguito di un incremento della dotazione, previsto nella Legge di Bilancio 2022, 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**. La medesima misura prevede un incremento anche per **l'anno 2025, 350 milioni di euro, e 400 milioni di euro a decorrere dall'anno 2026**.

Dotazione del Fondo Nazionale Trasporti (valori in milioni di euro)



Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio Studi ASSTRA su dati MIT

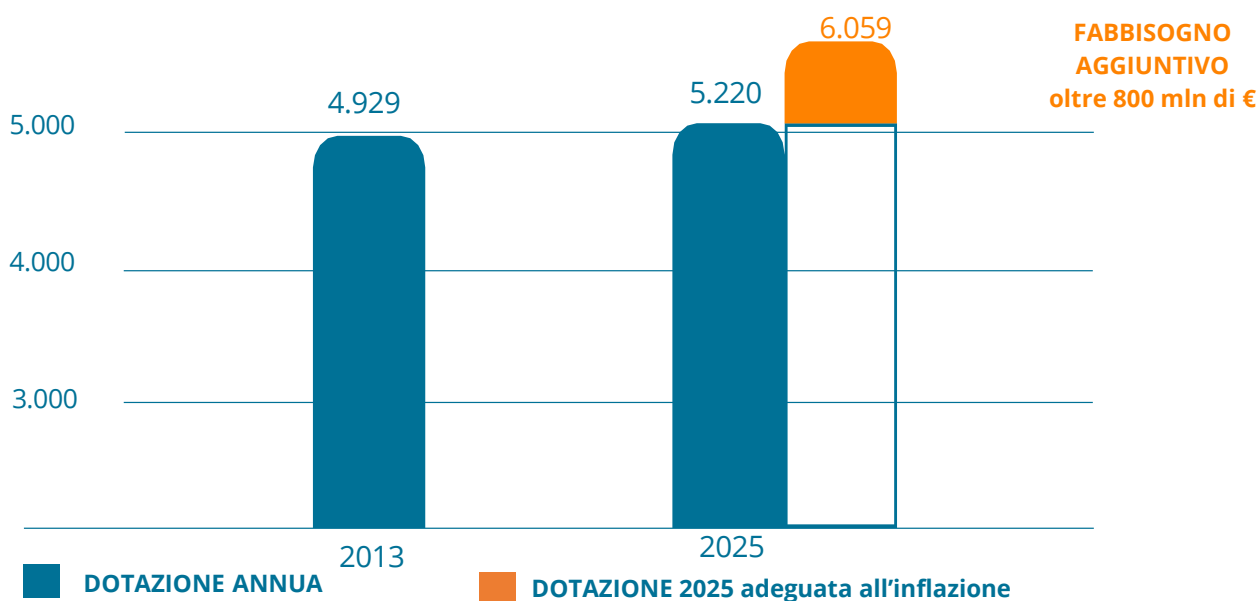
Le risorse aggiuntive previste **non consentono**, tuttavia, **il recupero della inflazione pregressa**. A partire dal 2022 la dinamica inflativa è, infatti, ripresa a ritmi elevati.

Sono, inoltre, da considerare ulteriori tre elementi destinati ad incidere in modo rilevante sulla spesa corrente del TPL:

- l'incremento dei **costi operativi e di esercizio dei nuovi mezzi ad alimentazione alternativa** progressivamente immessi nel parco rotabile, incremento riassorbibile solo nel medio/lungo periodo
- l'**aumento dei servizi** di trasporto pubblico legato, ad esempio, alle nuove linee di trasporto rapido di massa
- il **rinnovo del CCNL** autoferrotranvieri per un maggior costo che le richieste contenute nella piattaforma sindacale quantificano **in 900 mln di € annui**.

Al fine di garantire il recupero dell'inflazione pregressa e l'adeguamento all'inflazione programmata 2025, **occorrerebbe incrementare la dotazione annua del FNT per almeno 800 milioni di €** da destinare in via prioritaria alla rivalutazione dei corrispettivi.

Dotazione attuale Fondo Nazionale Trasporti e adeguamento inflattivo (valori in milioni di euro)

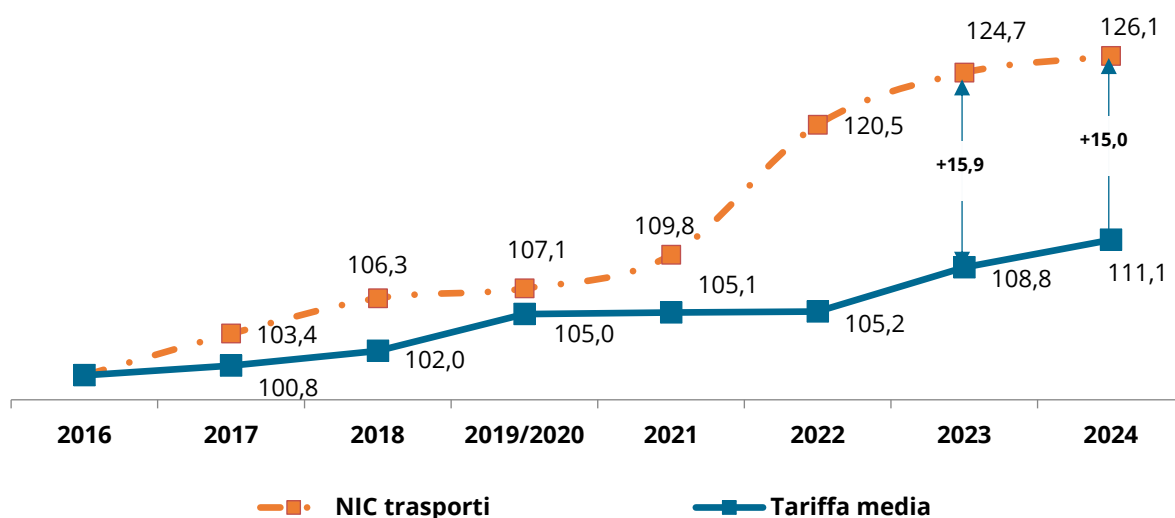


Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio Studi ASSTRA su dati MIT e andamento TIP (tasso di inflazione programmata)

LE DINAMICHE TARIFFARIE

Nonostante gli aumenti registrati negli ultimi anni, gli incrementi delle tariffe sono stati ben al sotto del tasso di inflazione di settore. La dinamica di crescita del tasso di inflazione **NIC trasporti** mostra un'accelerazione negli ultimi anni che ha portato ad un aumento dei prezzi di settore pari al **+26%** mentre la **tariffa media**⁵, indicatore di sintesi della struttura tariffaria, ha registrato, rispetto al 2016, un incremento soltanto dell'**+11%**.

Dinamiche evolutive dell'andamento dei prezzi⁶ (numeri indice; anno base 2016).



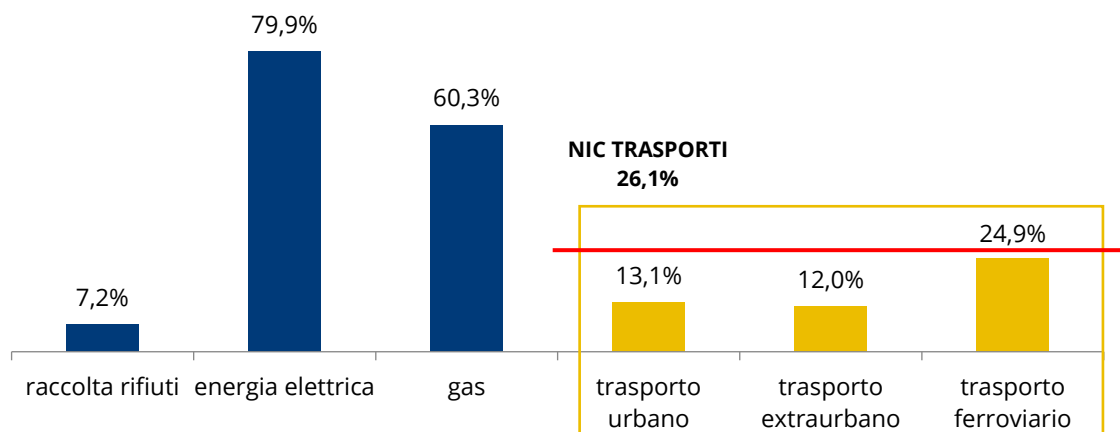
Fonte: elaborazioni Ufficio studi Asstra su siti aziendali e dati Istat

Diversamente dagli altri settori delle *public utilities*, ed in particolare per il gas e l'energia elettrica, nel settore del trasporto pubblico locale **l'aumento dei costi non è stato riversato integralmente sull'utenza**, come ben evidenziato nel confronto con l'andamento dei prezzi nel trasporto pubblico locale con gli altri settori delle *public utilities*.

⁵ La tariffa media è data dalla media delle due tariffe più utilizzate (biglietto a tempo e abbonamento mensile), ponderata con pesi relativi alla percentuale di vendita dei due titoli di viaggio.

⁶ Tariffe aggiornate a ottobre 2024; Indice NIC trasporti 2024 (dato ISTAT) calcolato come media dei valori relativi alle mensilità gennaio-settembre 2024.

Variazione % prezzi public utilities⁷ (variazione % 2016-2024).

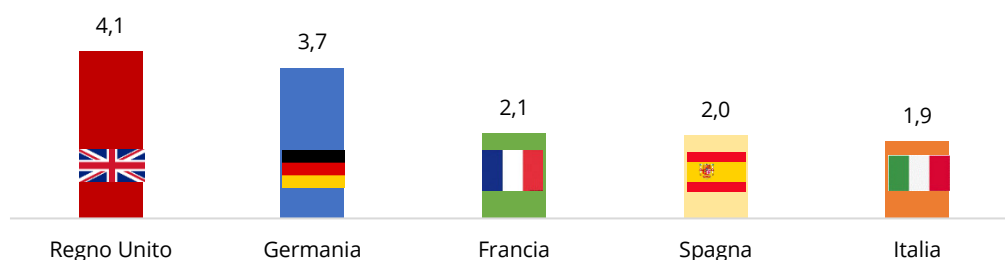


Fonte: elaborazioni Ufficio studi Asstra su dati Istat

L'analisi delle diverse **offerte tariffarie di alcune grandi città europee** evidenzia una **profonda disomogeneità** fra i diversi paesi nella definizione dei livelli e delle politiche tariffarie.

Dal confronto europeo del biglietto singolo, si evidenzia che **in Italia, il costo medio**, considerando le città di Roma, Milano Napoli e Torino, **è di 1,9 euro. In Spagna**, considerando le città spagnole di Madrid e Barcellona, il costo medio del biglietto singolo si attesta su un valore pari a **2 euro, assimilabile alle città francesi** di Parigi e Lione con **2,1 euro. In Germania**, il biglietto singolo, analizzando le città di Berlino, Amburgo, Colonia e Monaco di Baviera, presenta **un costo medio di 3,7 euro. Londra, con 4,1 euro** (con utilizzo dell'Oyster card, relativamente alla rete metropolitana zona 1-2, nelle ore di picco), presenta il costo più alto.

Media biglietto singolo ⁸ (€; tariffe novembre 2024).



Fonte: elaborazioni Ufficio studi Asstra su dati da siti aziendali

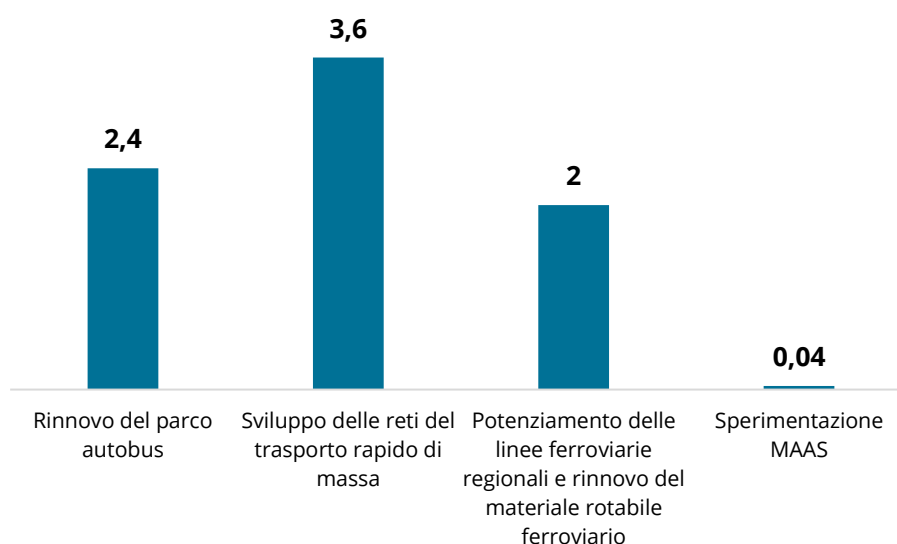
⁷ Per l'anno 2024 gli indici ISTAT relativi alle public utilities sono calcolati come media dei valori relativi alle mensilità gennaio-settembre 2024.

⁸ Per il solo Regno Unito il valore del titolo di viaggio preso a riferimento è relativo alla sola città di Londra.

GLI INVESTIMENTI

Il **piano nazionale di ripresa e resilienza** – che è entrato nel pieno della sua attuazione - ha riconosciuto la centralità del TPL nel processo di transizione ecologica del nostro Paese destinando al settore risorse per investimenti complessivamente pari ad oltre **8 miliardi di euro al 2026** per il rinnovamento del materiale rotabile, il potenziamento e la messa in sicurezza delle linee regionali, lo sviluppo dei sistemi di trasporto rapido di massa e la sperimentazione dei MAAS⁹. Ulteriori risorse di assoluto rilievo sono destinate allo sviluppo della rete ferroviaria regionale e per investimenti relativi all'alta velocità ferroviaria.

Gli investimenti del PNRR nel trasporto pubblico locale (mld euro)



Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio studi di Asstra

Le imprese TPL hanno completato gli investimenti relativi al primo quinquennio (2019-2023) di applicazione del **Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile** per il rinnovo del parco autobus, ed è urgente definire le disposizioni attuative per consentire di **avviare gli investimenti relativi al secondo quinquennio**.

Gli effetti delle importanti risorse a disposizione si riflettono sul mercato degli autobus, **che registra numeri positivi anche nei primi nove mesi del 2024, in continuità con i risultati del 2023** che era stato caratterizzato da valori superiori del **+91%** rispetto alla media delle immatricolazioni del triennio 2020-2022.

Anche per l'anno corrente si registrano variazioni percentuali positive di rilievo per quanto riguarda le immatricolazioni dei mezzi ad alimentazione alternativa. In termini totali, nel 2023, rispetto alla media del triennio 2020-2022, gli **autobus elettrici/ad idrogeno** presentano valori

⁹ 16,9 milioni aggiuntivi sono stati stanziati dal Fondo Complementare

superiori al **+208%**, gli autobus **ibridi gasolio/elettrico** un incremento pari al **+317%** ed i mezzi a **metano** valori più alti per una percentuale pari al **+163%**.

Le stime sui **fabbisogni OPEX e CAPEX per il parco autobus nei prossimi anni**, per garantire la conformità alla normativa europea a legislazione vigente (scenario tendenziale), che prevede **obiettivi ambientali sempre più sfidanti** nei prossimi anni¹⁰ nell'acquisto di autobus ad emissioni zero, soprattutto in ambito urbano, ed una progressiva riduzione dell'età media a 7,5 anni nei prossimi 15 anni (dato relativo a settembre 2022 pari a 10,3 anni) evidenziano la **necessità di un importo aggiuntivo di circa 1 miliardo di euro annuo**.

Stime risorse aggiuntive – scenari¹¹ maggiori costi della transizione energetica parco autobus (valori in mln di €)

	FABBISOGNO ANNUO OPEX (mln €)	FABBISOGNO ANNUO CAPEX (mln €)
1. SCENARIO LIMITE	560	1.060
2. SCENARIO TENDENZIALE	300	740
3. SCENARIO PROGRAMMATICO	280	690

Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio studi di Asstra

¹⁰ La Clean vehicles directive e la Heavy duty vehicles regulation hanno fissato dei target rigorosi per i prossimi anni per quanto riguarda gli acquisti di autobus puliti, che stanno guidando le politiche dei singoli Paesi europei nel processo di transizione verso le fonti di trazione innovative.

¹¹ Lo scenario limite prevede l'acquisto fin dal primo anno di autobus esclusivamente elettrici o a idrogeno (emissioni 0).

Lo scenario tendenziale prevede l'acquisto di autobus sia ad emissioni zero, ma anche ad alimentazione alternativa, in conformità alle direttive ed ai regolamenti europei (Clean vehicles directive ed Heavy duty vehicles regulation) ed alle leggi di finanziamento nazionali

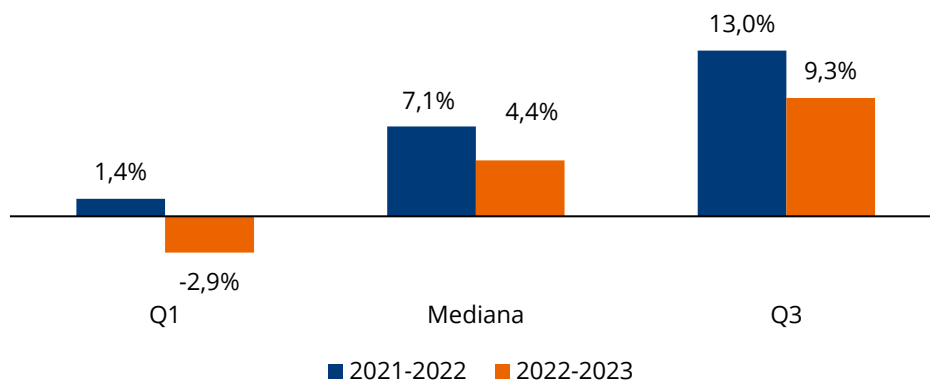
Lo scenario programmatico assicura la conformità alla normativa europea, prevedendo anche l'ipotesi di immatricolazione di autobus ad alimentazione tradizionale di ultima generazione.

LA PERFORMANCE ECONOMICO-FINANZIARIA E PRODUTTIVA DELLE AZIENDE

L'analisi di bilancio di un campione rappresentativo di imprese per il triennio 2021- 2023 consente di tracciare una fotografia degli effetti combinati della crisi pandemica e di quella energetica e di verificare la capacità di ripresa da parte delle imprese del settore del trasporto pubblico locale.

Il valore della produzione delle aziende del campione registra una accelerazione del 7,1% a livello mediano nel 2022 e una crescita del 4,4% nel 2023. Il risultato è legato sia alla ripresa della domanda di mobilità rivolta al trasporto locale sia all'aumento dei contributi imputabile alla positiva dinamica del Fondo Nazionale Trasporti e ai rimborsi per i mancati ricavi e l'aumento dei costi dell'energia.

Variazioni percentuali del valore della produzione, principali statistiche

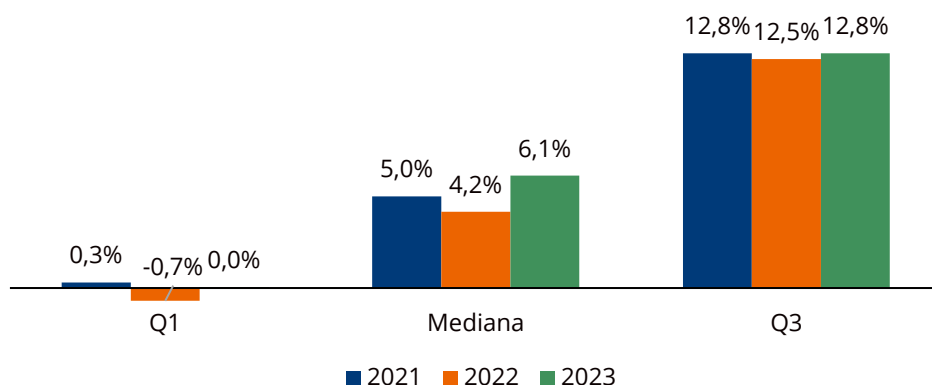


Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Nel triennio, l'incidenza del costo del lavoro sul valore della produzione risulta in calo alla luce dell'accelerazione importante registrata dal giro d'affari; l'impatto dell'aumento dei prezzi energetici è visibile nella crescita dei costi per acquisti che include la spesa per carburanti. L'impatto dei rincari delle commodity energetiche sul TPL è stato rilevante alla luce dell'intensità di utilizzo diretto di tali input nelle proprie attività.

I margini risentono della accentuata dinamica dei costi energetici: il Margine Operativo Lordo (MOL) a livello mediano si riduce al 4,2% del valore della produzione nel 2022 (rispetto al 5% del 2021) per poi salire al 6,1% nel 2023, quando le tensioni sui costi si attutiscono.

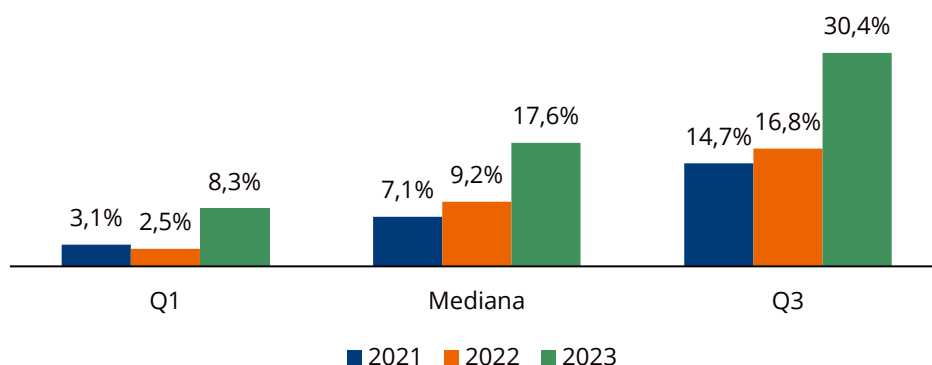
Margine operativo lordo in percentuale del valore della produzione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

I bilanci delle imprese di trasporto pubblico evidenziano una marcata accelerazione dei flussi di investimento nel triennio esaminato: nel 2023 le aziende hanno investito il 17,6% del proprio fatturato a livello mediano. I dati confermano, quindi, l'intensità dello sforzo delle aziende che dopo anni di stabilità e inadeguatezza dei flussi di investimenti, dal 2018 avviano una virtuosa accelerazione che mostra segni di rallentamento solo nell'eccezionalità del 2020.

Investimenti materiali in percentuale del valore della produzione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Rispetto al 2019 il valore della produzione del campione analizzato realizza una crescita pari al 3,4% in termini nominali. Depurando i dati dall'inflazione il valore della produzione, in valori costanti, registra un calo del 2% rispetto al dato del 2019. Il MOL risulta sostanzialmente allineato a livello mediano.

L'analisi per cluster evidenzia risultati interessanti. La variabile dimensionale risulta influire sugli investimenti delle aziende di TPL. Le imprese di maggiore dimensione sono quelle che mostrano una maggiore capacità di realizzare investimenti.

A livello territoriale si confermano significative differenze nell'incidenza del costo del lavoro sul valore della produzione e nel valore della produzione per addetto: nelle aziende localizzate nelle aree meridionali il lavoro incide per più del 50% sul valore della produzione e ogni addetto del Sud genera un giro di affari pari a 88.500 euro; al Centro Nord il peso del costo del lavoro risulta inferiore al 45% a livello mediano nel 2023 e il valore della produzione per addetto è superiore a 100mila euro. Nel triennio il *gap* tende ad ampliarsi ulteriormente.

I dati del triennio 2021-2023 confermano la differente performance delle imprese che operano nel servizio urbano rispetto a quello extraurbano, con una migliore marginalità e redditività di queste ultime.

I dati industriali mostrano una significativa ripresa della domanda di trasporto pubblico dopo la pandemia: nel 2022 i passeggeri trasportati crescono del 31% rispetto al 2021, nel 2023 l'incremento è di un ulteriore 15%. A registrare le dinamiche più accentuate risultano essere il servizio extraurbano, che nel 2022 registra un aumento dei passeggeri del 53,7% rispetto al 2021, e le imprese localizzate nelle regioni del Centro Italia. L'offerta in termini di vetture-km evidenzia una sostanziale stabilità nel triennio.

Il costo per vettura-km a livello mediano risulta pari a 3,7 euro nel 2023, stabile rispetto al 2022 e in lieve aumento rispetto al 2021. La dinamica dei costi operativi è la risultante di andamenti alquanto differenziati delle diverse voci che compongono l'aggregato (in flessione il costo del lavoro, in aumento il costo per acquisti e stabile il costo per servizi) ed evidenzia una sostanziale stabilità che si affianca alla stabilità dell'offerta. Il costo per passeggero risente invece della positiva performance registrata dalla domanda e si riduce a livello mediano da 3,6 euro a 2,9 euro.

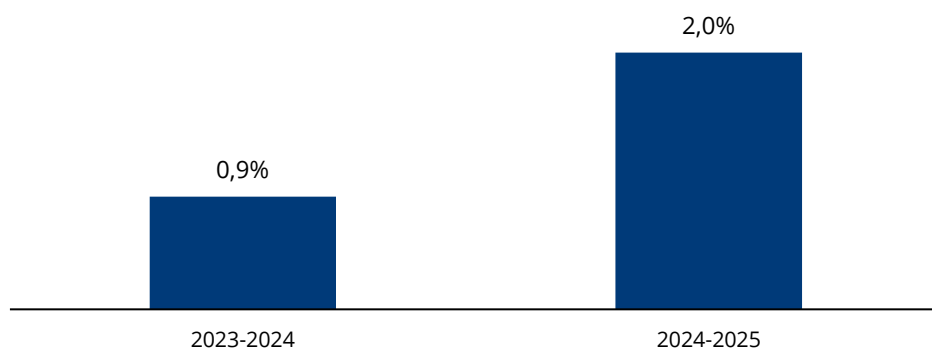
Costi operativi unitari (in euro)

	2021	2022	2023
25° percentile			
Costo operativo per vettura-km	2,9	3,0	3,2
Costo operativo per passeggero	2,1	1,7	1,5
Valori mediani			
Costo operativo per vettura-km	3,5	3,7	3,7
Costo operativo per passeggero	3,6	3,1	2,9
75° percentile			
Costo operativo per vettura-km	5,2	5,7	5,7
Costo operativo per passeggero	8,3	6,1	6,3

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati di bilancio e Asstra

Nel biennio di previsione 2024-2025, al netto della dinamica dei prezzi, la crescita del valore della produzione si attesta su valori contenuti e vicini all'1% nel 2024 e al 2% nel 2025.

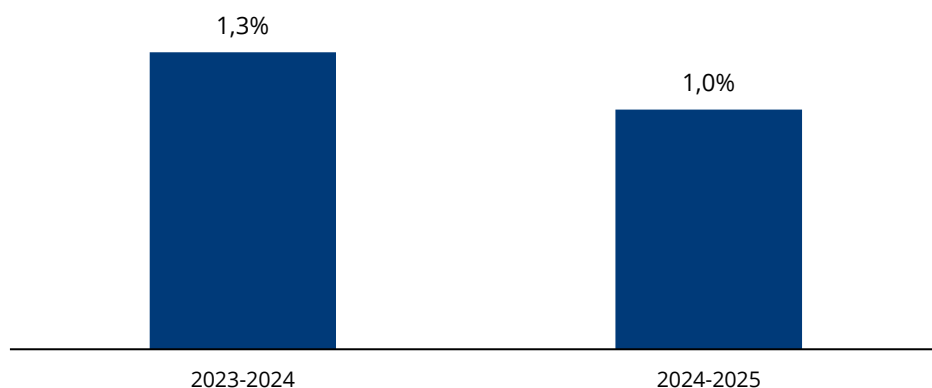
Previsioni su valore della produzione (variazioni percentuali a prezzi costanti)



Fonte: Intesa Sanpaolo Prometeia Microsettori – Settembre 2024

Sul fronte dei costi, complessivamente i costi operativi sono attesi registrare una crescita del 1,3% nel 2024 e dell'1,1 nel 2025: tale risultato è sostenuto dall'accelerazione del costo del lavoro e dall'aumento del costo per servizi, mentre la spesa per materie prime/energia dovrebbe ridimensionarsi rispetto ai valori del 2023. Tali dinamiche portano nel biennio di previsione a una crescita dei margini lordi.

Previsione sui costi operativi (variazioni percentuali)



Fonte: Intesa Sanpaolo Prometeia Microsettori – Settembre 2024

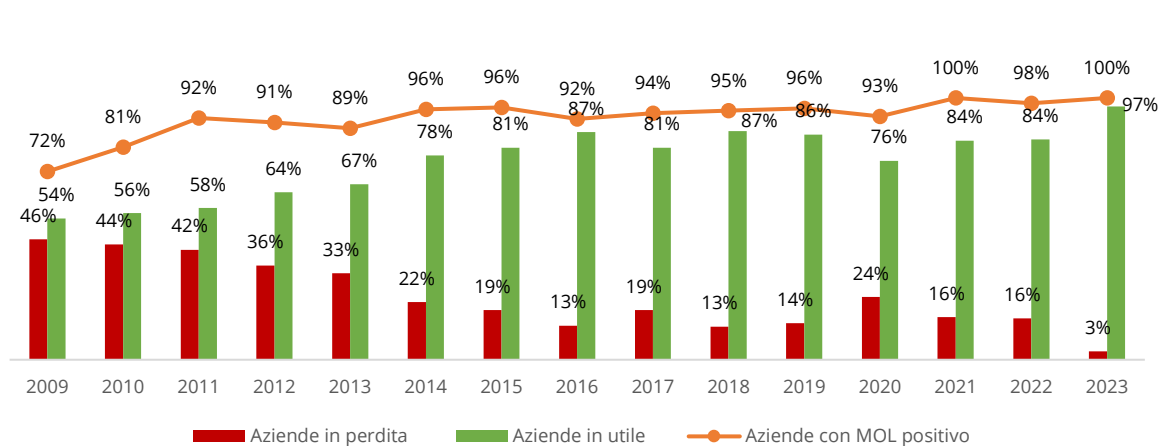
Gli investimenti, sostenuti anche dalla messa a terra dei programmi contenuti nel PNRR, dovrebbero accelerare in tutto il periodo della previsione.

FOCUS SULLE AZIENDE DI TPL PUBBLICHE

Nell'ultimo triennio anche le **aziende a partecipazione pubblica**¹², nonostante in talune e circoscritte fattispecie ci siano state criticità industriali e finanziarie conseguenti agli effetti della pandemia, hanno registrato un consolidamento costante dei risultati economico-finanziari. Infatti, dopo un leggero peggioramento registrato nel 2020, il trend positivo è ripreso negli anni successivi; **l'84% delle aziende chiude il bilancio in utile nel 2021 e ben il 97% nel 2023**, segno evidente della capacità del sistema imprenditoriale pubblico di garantire una gestione ispirata a principi di economicità, di efficacia e di efficienza, comunque sostenuta, nel periodo Covid e di tensioni inflattive, da misure previste a livello nazionale (es. ristoranti covid e carburanti) che hanno consentito di compensare quasi integralmente le perdite subite.

Su tali equilibri, tuttavia, nei prossimi anni, inciderà da un lato il consolidamento delle pressioni sui costi, in particolare gli incrementi del costo del lavoro legato al rinnovo CCNL di settore, i maggiori costi della transizione energetica e digitale e l'impennata dei premi assicurativi e dall'altro le difficoltà della finanza pubblica a stanziare risorse per indicizzare il Fondo Nazionale Trasporti e la scarsa propensione di Regioni ed Enti locali a incrementare i livelli tariffari.

Numero aziende partecipate pubbliche in utile o perdita e con MOL positivo (2009-2023; % aziende)



Fonte: elaborazione ASSTRA su dati di bilancio aziendali

¹² L'analisi viene svolta su un campione di aziende diverso rispetto a quello trattato nell'analisi della performance economica-finanziaria, rispetto a quest'ultimo vengono escluse tutte le aziende private e integrate alcune aziende pubbliche.

