

INTESA  SANPAOLO

 asstra

Le performance delle imprese di trasporto pubblico locale

Laura Campanini

Research Department - Intesa Sanpaolo

Milano, 14 maggio 2026

I contenuti del Rapporto

- Il Rapporto, giunto alla sua **settima edizione**, è frutto di un lavoro congiunto del Research Department di Intesa Sanpaolo e dell'Ufficio Studi di ASSTRA.
- L'indice del Rapporto 2025
 - **Le dimensioni del settore**
 - **Il settore del TPL oggi**
 - **La performance economico-finanziaria e produttiva delle aziende**



QR code per accedere al Rapporto «Le performance delle imprese di trasporto pubblico locale», 2025

I numeri chiave del settore

I principali numeri del trasporto pubblico locale e regionale (2024)

	Intero settore
Numero aziende	831
Numero addetti	circa 113.000
Passeggeri trasportati	oltre 5 miliardi
Numero mezzi	circa 48.000
Chilometri percorsi	oltre 2 miliardi di vetture-km circa 224 milioni di treni-km
Giro di affari (fatturato)	circa 12 miliardi di euro

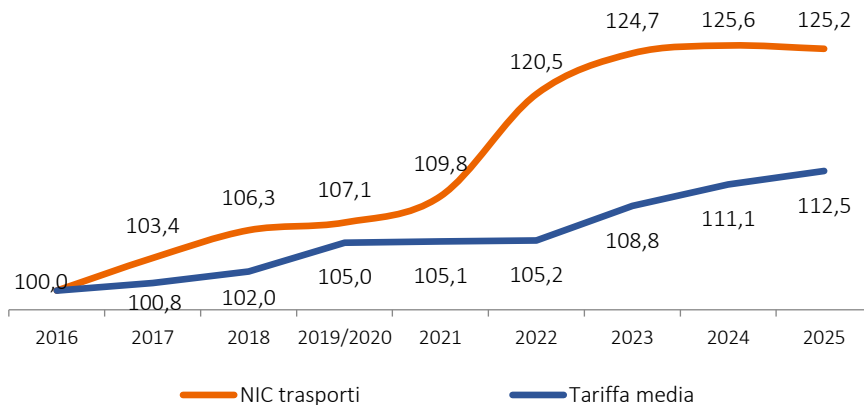
Fonte: Elaborazioni ASSTRA

Il trasporto pubblico locale è un settore cruciale per la sostenibilità ambientale e sociale delle nostre città e per la transizione verso nuovi modelli di mobilità. Le imprese hanno un ruolo essenziale nel garantire la qualità del servizio e nel realizzare e finanziare i necessari investimenti

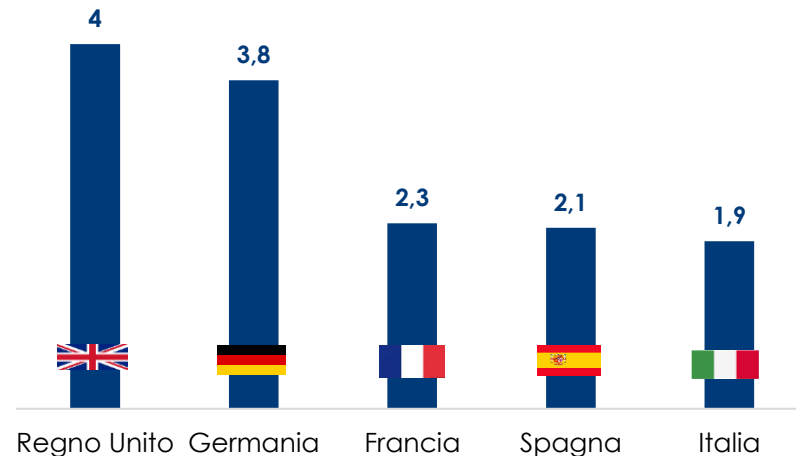
Le risorse: dinamiche tariffarie contenute

- Gli incrementi delle tariffe medie sono stati ben **al sotto del tasso di inflazione di settore**. Il prezzo degli abbonamenti registra un minore aumento rispetto ai singoli biglietti.
- Nella spesa media mensile di una famiglia per i trasporti (pari a oltre 297€), la **spesa per i servizi di trasporto collettivo pesa soltanto per il 7% (20 €)**.

Evoluzione tariffa media TPL e tasso di inflazione
(numeri indici; base = 2016)



Media biglietto singolo
(€; tariffe novembre 2025)

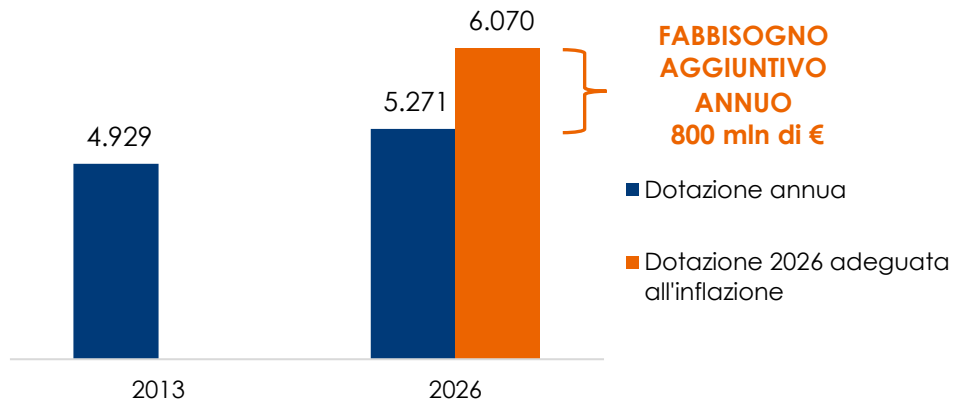


Nota: NIC aggiornato a novembre 2025.

Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati ISTAT e dati riportati sui siti aziendali

Le risorse: Fondo Nazionale Trasporti non indicizzato

Dotazione attuale FNT e adeguamento inflattivo (valori in milioni di euro)

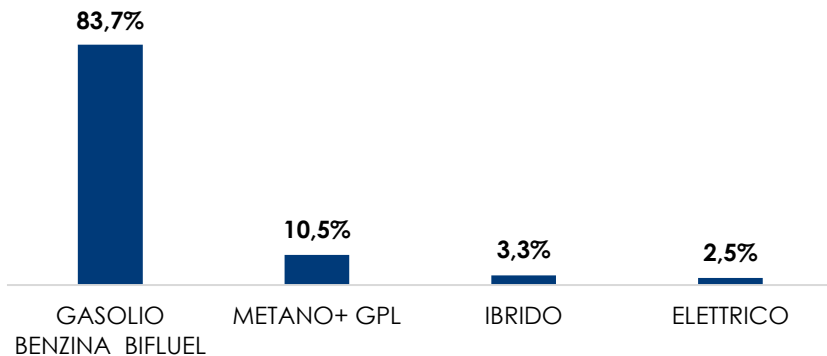


Nonostante gli incrementi programmati del FNT, la **dinamica inflattiva** e la **transizione energetica** rendono **indispensabile adeguarne la dotazione** in maniera strutturale, **per almeno 800 milioni annui.**

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

Gli investimenti accelerano e le flotte si rinnovano

Flotta bus per fonte di trazione (%; genn. 2024)

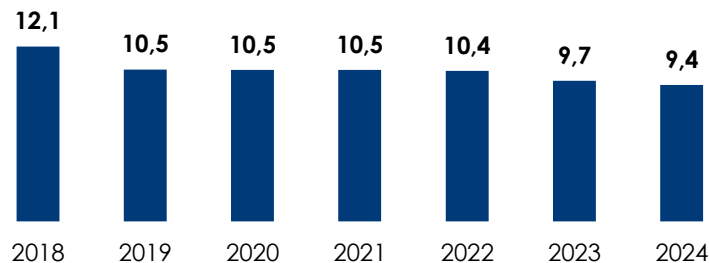


Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati MIT

- L'**età media** del parco mezzi è passata dagli oltre **12 anni** del 2018 a un valore di **9,4 anni a gennaio 2024**, in conseguenza dei rilevanti finanziamenti per il rinnovo del materiale rotabile su gomma disposti negli ultimi anni.

- A gennaio 2024, il parco autobus circolante adibito ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale era costituito da **42.381** mezzi (veicoli assicurati). La flotta su gomma è alimentata prevalentemente a **gasolio/benzina, con l'83,7% dei mezzi**.

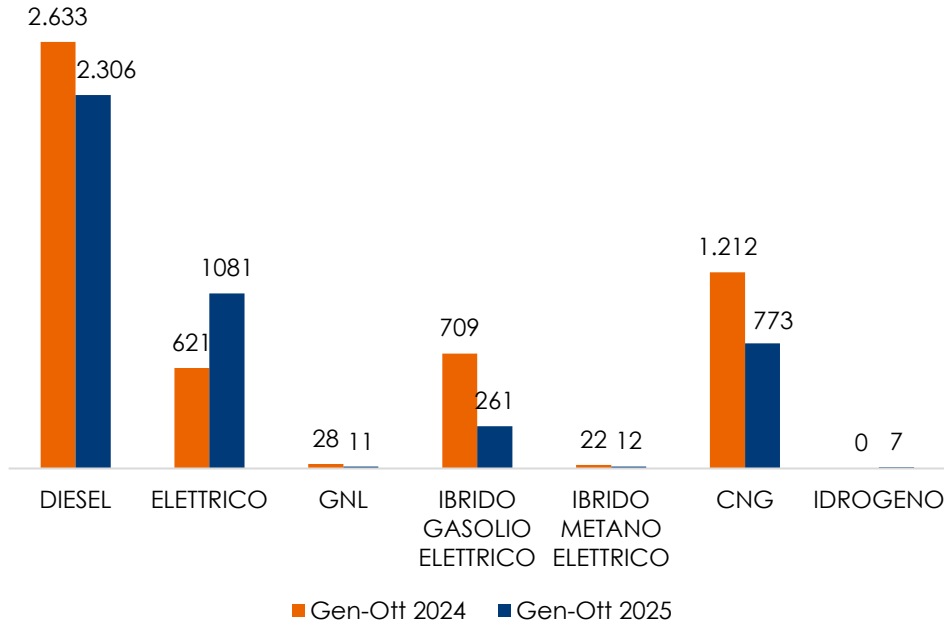
Età media flotta bus (anni; genn. 2024)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati MIT

Le nuove immatricolazioni TPL sono sempre più green..

Nuovi bus per fonte di trazione
(n. mezzi, Gennaio-Ottobre 2025vs2024)



- Trend immatricolazioni:** Ottobre 2025 segna +8,2% sul totale autobus >3,5 t (462 unità), ma il TPL cala del -13,4% rispetto al 2024. Nel **cumulato gennaio-ottobre 2025: TPL -25,4% rispetto al 2024**
- Elettificazione: Autobus Elettrici +74,1%** (1.081 nuove unità per i primi 10 mesi 2025 rispetto allo stesso periodo 2024), quota combinata nuovi elettrici + ibridi al 30,4% (vs 25,9% nel 2024). Introdotte **7 nuove unità a idrogeno** in linea con investimenti PNRR.
- Altre alimentazioni:** Calo nuovi bus a gas naturale rispetto ai primi mesi 2024 (CNG -36,2%, GNL -60,7%) e ibridi (-63,2% gasolio/elettrico, -45,5% metano/elettrico).

...con un impatto sui costi

Scenari di rinnovo della flotta bus - i maggiori costi della transizione energetica (modello ASSTRA)

SCENARI DI RINNOVO BUS*	FABBISOGNO AGGIUNTIVO ANNUO OPEX (mln €)	FABBISOGNO AGGIUNTIVO ANNUO CAPEX (mln €)
SCENARIO LIMITE Acquisto fin dal primo anno di autobus esclusivamente elettrici o ad idrogeno (emissioni 0)	560	1.060
SCENARIO TENDENZIALE Acquisto di autobus sia ad emissioni zero, ma anche ad alimentazione alternativa, in conformità alla normativa europea ed alle leggi di finanziamento nazionali	300	740
SCENARIO PROGRAMMATICO Conformità alla normativa europea, prevedendo anche l'ipotesi di immatricolazione di bus ad alimentazione tradizionale di ultima generazione.	280	690

A decorrere da 2027 sono necessari nuovi meccanismi di finanziamento, a sostegno del PSNMS, per consolidare il circolo virtuoso (abbattimento età media e innovazione tecnologica) generato dal PNRR

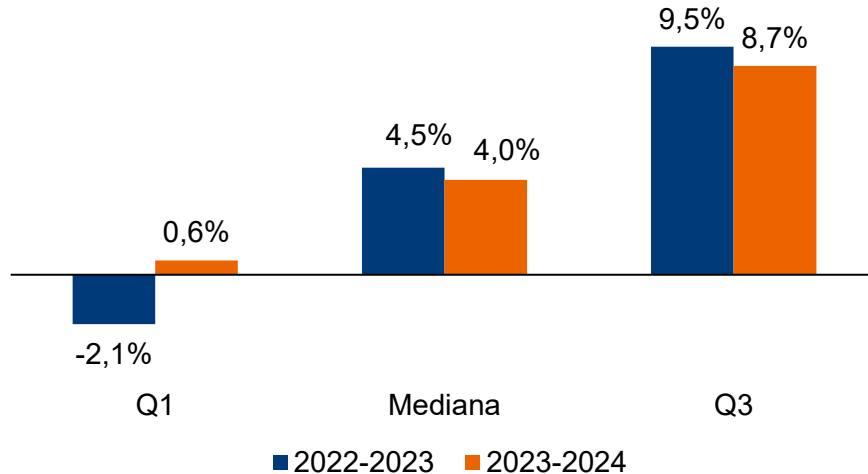
Fonte: Elaborazioni Asstra.

*Conformità alla normativa europea e una progressiva riduzione dell'età media a 7,5 anni nell'arco di 15 anni

- L'analisi di bilancio di un campione rappresentativo di imprese per il triennio 2022-2024 consente di tracciare una **fotografia sullo stato di salute delle aziende di trasporto pubblico locale** in un triennio di progressivo ritorno alla normalità, dopo gli anni della crisi pandemica ed energetica.
- Nel triennio si evidenzia un **consolidamento della ripresa della domanda post Covid**. Nel 2022 e nel 2023, la mobilità italiana ha, infatti, visto una ripresa significativa, sia in termini di spostamenti interni che di mobilità internazionale; nel 2024 la dinamica si attesta su una crescita meno significativa, stabilizzandosi. Nel periodo, la domanda di trasporto pubblico locale mostra segni di recupero importanti e anche nel 2024 continua a crescere, seppur con un ritmo più lento rispetto alle previsioni.

Il valore della produzione delle aziende del campione evidenzia un consolidamento della ripresa

Variazioni percentuali del valore della produzione

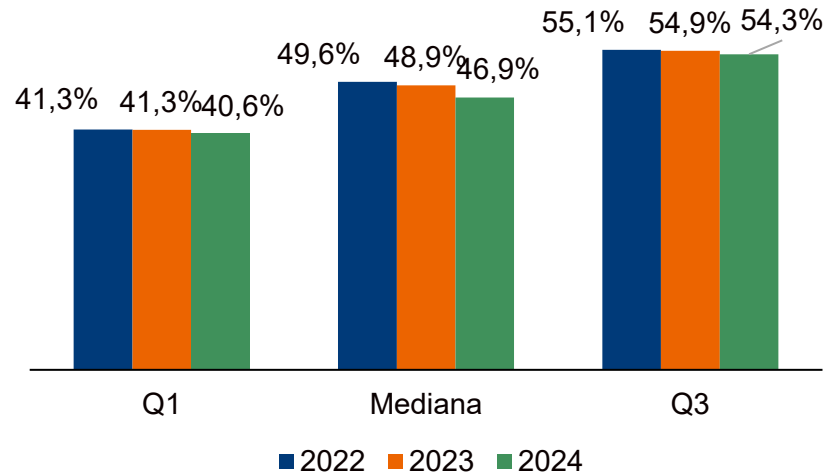


La dinamica nominale è attribuibile al recupero della **domanda di mobilità**, all'aumento dei **contributi** del Fondo Nazionale Trasporti, ai rimborsi per mancati ricavi e costi energetici. Inoltre, nel triennio si è assistito a un aumento delle **tariffe**.

Il costo del lavoro

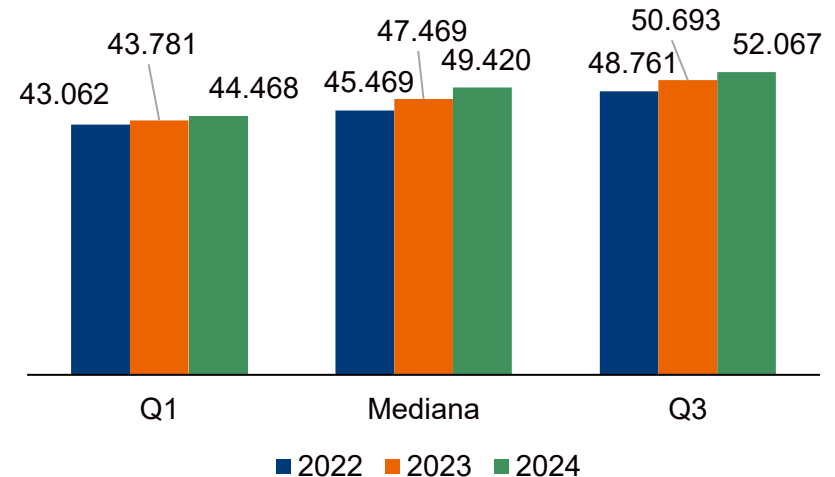
- L'incidenza del costo del lavoro sul valore della produzione risulta in calo alla luce della crescita registrata dal valore della produzione.
- **Il costo del lavoro passa da 45,5mila euro per dipendente a 49,4mila, a livello mediano.** A sostenere la dinamica vi sono gli aumenti previsti dal rinnovo contrattuale Autoferrotranvieri 2021-2023.

Costo del lavoro su valore della produzione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

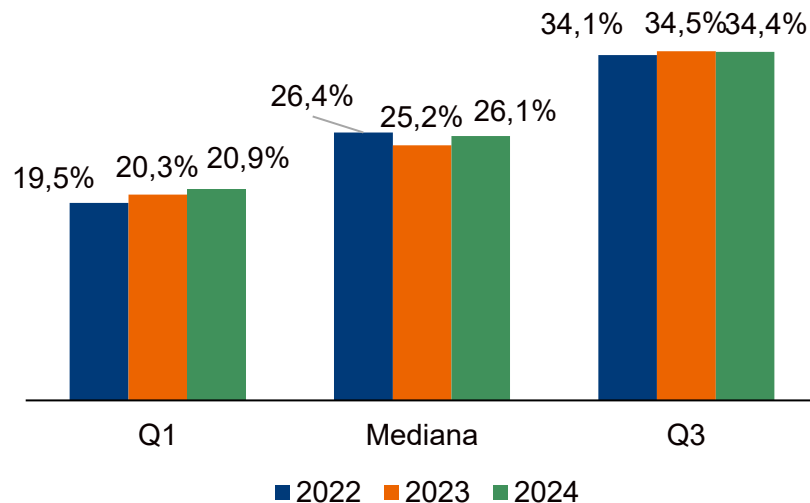
Costo del lavoro per dipendente (euro)



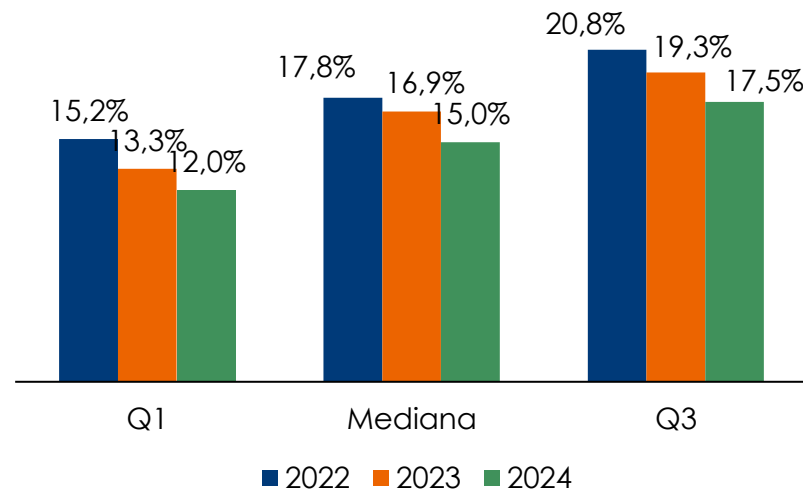
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Nel 2024 rientrano, in parte, le tensioni sui costi energetici

Costi per servizi su valore della produzione



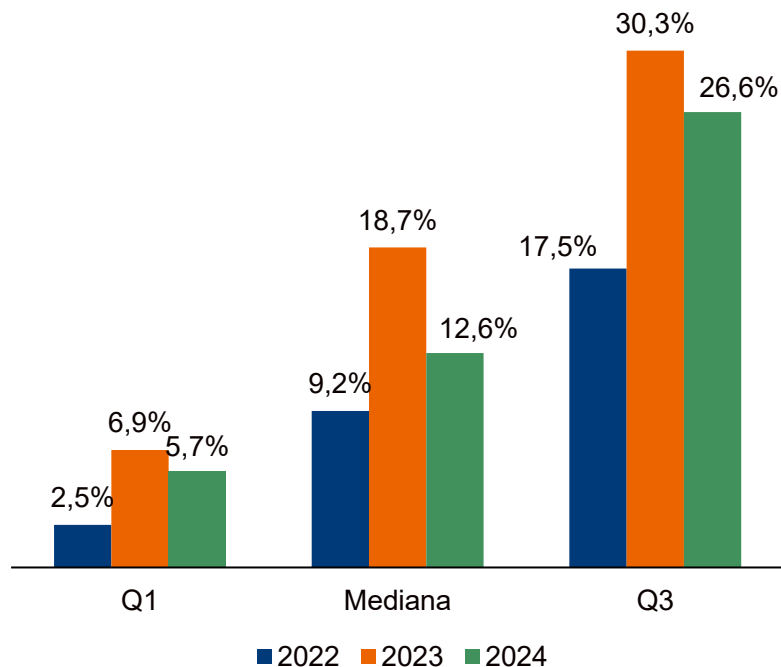
Acquisti netti su valore della produzione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Marcata accelerazione dei flussi di investimento

Investimenti materiali in percentuale del valore della produzione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

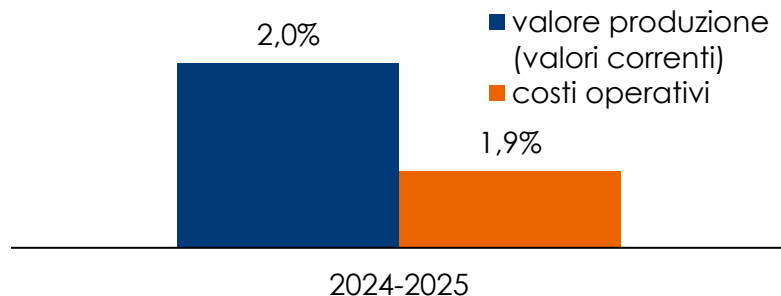
- L'ammontare è di assoluto rilievo e rispecchia la **crescente attenzione delle imprese verso investimenti che rappresentano una leva fondamentale per la sostenibilità delle nostre città e la transizione verso un nuovo modello di mobilità.**
- **Fondamentale è stato l'intervento finanziario nazionale ed europeo.** I dati di bilancio sono legati sia alla conclusione del **Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile 2019-2023** sia ai programmi di investimento previsti dal **PNRR.**

L'analisi per cluster evidenzia l'eterogeneità della performance

- La performance delle **imprese raggruppate in base alla dimensione risulta essere relativamente simile**. Le differenze che avevano caratterizzato precedenti periodi di analisi risultano, infatti, smussate. Permangono diversità strutturali nella composizione del conto economico mentre le modifiche sono relativamente simili.
- 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 52% sul valore della produzione e ogni addetto del Sud genera un giro di affari pari a 85.700 euro; al Centro-Nord il peso del costo del lavoro risulta inferiore al 47,5% a livello mediano nel 2024 e il valore della produzione per addetto è superiore a 100 mila euro. **Nel triennio il gap tende ad ampliarsi ulteriormente**.
- I dati del triennio 2022-2024 confermano la differente performance delle imprese che operano nel servizio urbano rispetto a quello **extraurbano con una migliore marginalità e redditività** di queste ultime.

Nel 2025 il settore mostra un ulteriore rafforzamento

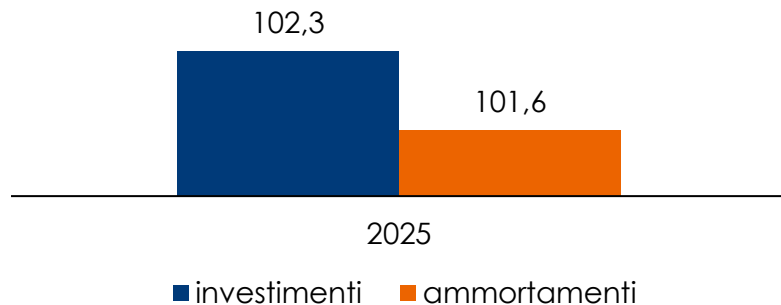
Valore della produzione e costi operativi (variazioni percentuali)



Margine operativo lordo (2024=100)



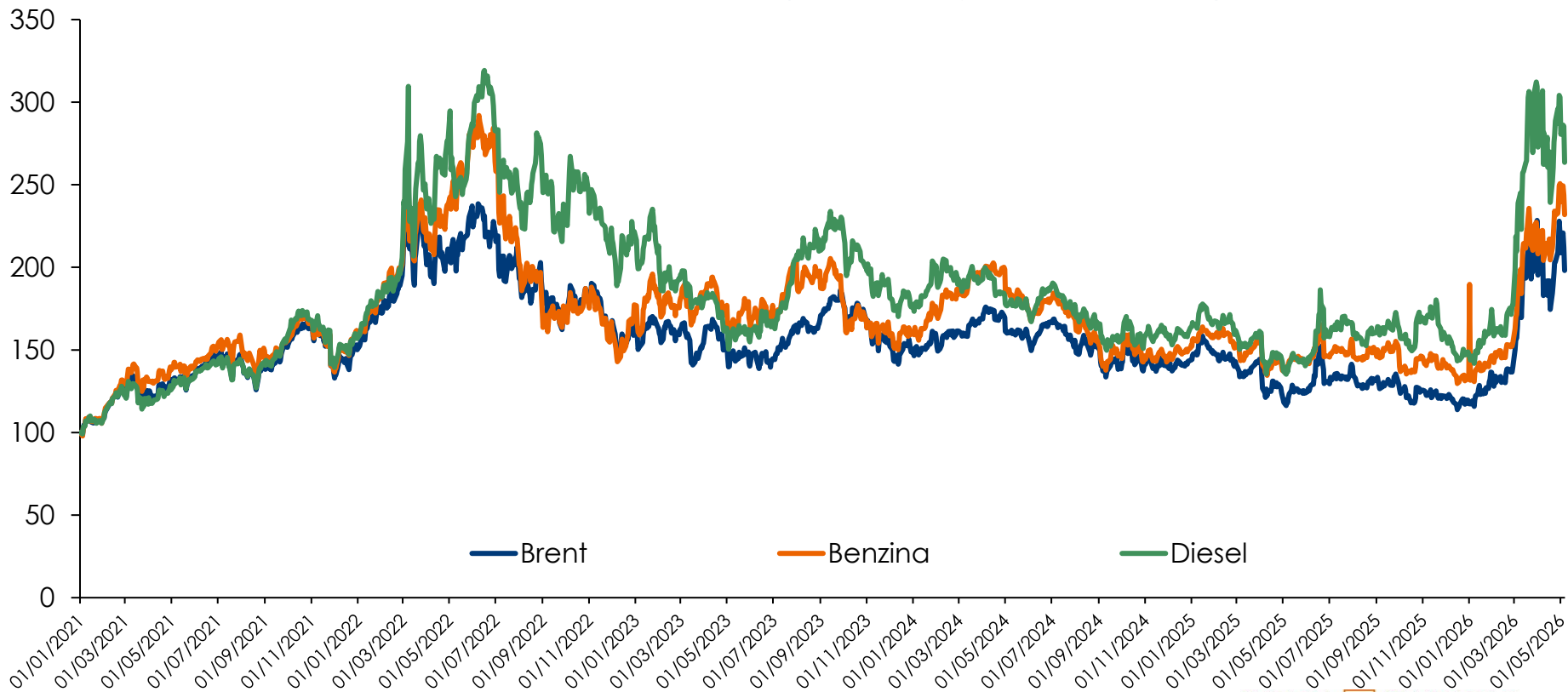
Investimenti su valore della produzione (2024=100)



Gli investimenti hanno continuato a crescere sostenuti dal PNRR

In questo quadro si inserisce il conflitto con l'IRAN e il blocco dello Stretto di Hormuz

Brent, benzina e diesel a confronto (in dollari, 1 gennaio 2021=100)



. Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Bloomberg

Punti di attenzione

- Mancato **adeguamento delle risorse pubbliche all'inflazione**.
- Criticità derivanti dai **ritardi nei pagamenti alle Regioni del FNT**.
- Finanziamento dei **maggiori costi derivanti dal rinnovo del CCNL 24-26**.
- **Rincari delle commodities energetiche e aumento dell'inflazione** con un impatto significativo sui costi operativi delle aziende.
- Incertezze sulla tenuta dei flussi di **investimento post PNRR**.

Per garantire la regolarità, la qualità del servizio e la continuità agli investimenti sono necessarie misure mirate e stabili in modo da affrontare l'aumento dei costi e l'inflazione, anche attraverso la revisione dei principi di definizione delle tariffe.

Grazie per l'attenzione!

QR code per accedere al Rapporto «Le performance delle imprese di trasporto pubblico locale», 2025



Importanti comunicazioni

Gli economisti che hanno redatto il presente documento dichiarano che le opinioni, previsioni o stime contenute nel documento stesso sono il risultato di un autonomo e soggettivo apprezzamento dei dati, degli elementi e delle informazioni acquisite e che nessuna parte del proprio compenso è stata, è o sarà, direttamente o indirettamente, collegata alle opinioni espresse.

La presente pubblicazione è stata redatta da Intesa Sanpaolo S.p.A. Le informazioni qui contenute sono state ricavate da fonti ritenute da Intesa Sanpaolo S.p.A. affidabili, ma non sono necessariamente complete, e l'accuratezza delle stesse non può essere in alcun modo garantita. La presente pubblicazione viene a Voi fornita per meri fini di informazione ed illustrazione, ed a titolo meramente indicativo, non costituendo pertanto la stessa in alcun modo una proposta di conclusione di contratto o una sollecitazione all'acquisto o alla vendita di qualsiasi strumento finanziario. Il documento può essere riprodotto in tutto o in parte solo citando il nome Intesa Sanpaolo S.p.A.

La presente pubblicazione non si propone di sostituire il giudizio personale dei soggetti ai quali si rivolge. Intesa Sanpaolo S.p.A. e le rispettive controllate e/o qualsiasi altro soggetto ad esse collegato hanno la facoltà di agire in base a/ovvero di servirsi di qualsiasi materiale sopra esposto e/o di qualsiasi informazione a cui tale materiale si ispira prima che lo stesso venga pubblicato e messo a disposizione della clientela.

Comunicazione dei potenziali conflitti di interesse

Intesa Sanpaolo S.p.A. e le altre società del Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo (di seguito anche solo "Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo") si sono dotate del "Modello di organizzazione, gestione e controllo ai sensi del Decreto Legislativo 8 giugno 2001, n. 231" (disponibile sul sito internet di Intesa Sanpaolo, all'indirizzo: <https://group.intesasnpaolo.com/it/governance/dlgs-231-2001>) che, in conformità alle normative italiane vigenti ed alle migliori pratiche internazionali, prevede, tra le altre, misure organizzative e procedurali per la gestione delle informazioni privilegiate e dei conflitti di interesse, che comprendono adeguati meccanismi di separazione organizzativa, noti come Barriere informative, atti a prevenire un utilizzo illecito di dette informazioni nonché a evitare che gli eventuali conflitti di interesse che possono insorgere, vista la vasta gamma di attività svolte dal Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo, incidano negativamente sugli interessi della clientela.

In particolare le misure poste in essere per la gestione dei conflitti di interesse tra il Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo e gli Emittenti di strumenti finanziari, ivi incluse le società del loro gruppo, nella produzione di documenti da parte degli economisti di Intesa Sanpaolo S.p.A. sono disponibili nelle "Regole per Studi e Ricerche" e nell'estratto del "Modello aziendale per la gestione delle informazioni privilegiate e dei conflitti di interesse", pubblicato sul sito internet di Intesa Sanpaolo S.p.A. all'indirizzo <https://group.intesasnpaolo.com/it/research/RegulatoryDisclosures>. Tale documentazione è disponibile per il destinatario dello studio anche previa richiesta scritta al Servizio Conflitti di interesse, Informazioni privilegiate ed Operazioni personali di Intesa Sanpaolo S.p.A., Via Hoepli, 10 – 20121 Milano – Italia.

Inoltre, in conformità con i suddetti regolamenti, le disclosure sugli interessi e sui conflitti di interesse del Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo sono disponibili all'indirizzo <https://group.intesasnpaolo.com/it/research/RegulatoryDisclosures/archivio-dei-conflitti-di-interesse> ed aggiornate almeno al giorno prima della data di pubblicazione del presente studio. Si evidenzia che le disclosure sono disponibili per il destinatario dello studio anche previa richiesta scritta a Intesa Sanpaolo S.p.A. – Industry & Local Economies Research, Via Romagnosi, 5 - 20121 Milano - Italia.

A cura di:

Laura Campanini, Research Department, *Intesa Sanpaolo*
Emanuele Proia, Elisa Meko, Maurizio Cianfanelli, ASSTRA