

# Le performance delle imprese di trasporto pubblico locale

Settimo Rapporto  
Intesa Sanpaolo - ASSTRA  
2025

**Intesa Sanpaolo**

**Laura Campanini** | Research Department

**ASSTRA**

**Emanuele Proia** | Direttore

**Maurizio Cianfanelli**

**Elisa Meko**

# Le performance delle imprese di trasporto pubblico locale

**Settimo Rapporto  
Intesa Sanpaolo - ASSTRA  
2025**

## SOMMARIO

<b>EXECUTIVE SUMMARY .....</b>	<b>6</b>
<b>1 LE DIMENSIONI DEL SETTORE.....</b>	<b>22</b>
1.1 Le caratteristiche industriali del settore del trasporto pubblico locale .....	22
1.2 Dati domanda .....	25
<b>2 IL SETTORE DEL TPL OGGI .....</b>	<b>31</b>
2.1 Le risorse in conto esercizio .....	31
2.1.1 Le tariffe.....	31
2.1.2 I contributi in conto esercizio.....	35
2.2 Il quadro degli investimenti .....	42
2.2.1 Gli investimenti del PNRR .....	42
2.2.2 Il materiale rotabile su gomma .....	47
2.2.3 Il materiale rotabile ferroviario .....	54
2.2.4 Gli interventi per il potenziamento, l'ammodernamento e la sicurezza delle ferrovie .....	56
2.2.5 Lo sviluppo dei sistemi di trasporto rapido di massa .....	57
2.2.6 Il rinnovo dedicati al trasporto pubblico locale marittimo, lacuale, lagunare e fluviale .....	58
<b>3 LA PERFORMANCE ECONOMICO-FINANZIARIA E PRODUTTIVA DELLE AZIENDE ..</b>	<b>62</b>
3.1 Il campione analizzato .....	62
3.2 La performance del settore: crescita, costi e redditività .....	63
3.3 Investimenti, indebitamento e leva finanziaria.....	69
3.4 L'analisi per cluster omogenei .....	71
3.4.1 Analisi per dimensione di impresa .....	72
3.4.2 Analisi per territorio .....	74
3.4.3 Analisi per tipologia di servizio .....	76
3.5 La performance economico-produttiva tra il 2022 e il 2024.....	77
3.5.1 Costi unitari.....	81
3.6 Le previsioni per il 2025.....	83
3.7 Appendice: il campione di bilanci 2022-2024 .....	86
<b>4 BIBLIOGRAFIA .....</b>	<b>88</b>

## INDICE GRAFICI E TABELLE

Tabella 1 - I principali numeri del settore (Anno 2024).....	22
Grafico 1 – Numero di aziende con servizio autolinee (2010-2023).....	23
Grafico 2 - Distribuzione territoriale delle aziende di TPL (%; 2023) .....	23
Tabella 2 - Aziende distinte per ripartizione geografica e per tipologia di servizio svolto (%; 2023) .....	24
Grafico 3 - Aziende distinte per ripartizione geografica e per numero di addetti (n.; 2022) .....	24
Grafico 4 – Mobilità complessiva: Numero di spostamenti (2019-I semestre 2025; valore in milioni nel giorno medio feriale) .....	25
Grafico 5 – Mobilità complessiva: Passeggeri*km (2019-I semestre 2025; valore in milioni nel giorno medio feriale) .....	26
Grafico 6 – Mobilità complessiva: % spostamenti ripartito per tipologia di spazio percorso (2019-I semestre 2025; valore in %) .....	26
Grafico 7 – Distribuzione % degli spostamenti per modo di trasporto utilizzato (2019-I semestre 2025; valore in %).....	27
Grafico 9 – Distribuzione % degli spostamenti per modo di trasporto utilizzato e ampiezza demografica dei Comuni di residenza (2024; valore in %) .....	28
Grafico 11 - Tasso di motorizzazione (n. auto per 100 abitanti; 2022-2023) .....	29
Grafico 12 - Ripartizione modale degli spostamenti (pkm in %; 2023).....	30
Tabella 3 - Prezzi in ambito urbano, confronto 2016 e 2025 (€ e variazione in percentuale) .....	31
Grafico 13 – Dinamiche evolutive dell'andamento dei prezzi (numeri indice; anno base 2016) .....	32
Grafico 14 – Variazione % prezzi public utilities (variazione % 2016-2025).....	32
Grafico 15 – Ripartizione per voce di costo della spesa media mensile sostenuta dalle famiglie nei trasporti (anno 2024) .....	33
Grafico 16 – Media biglietto singolo (€; tariffe novembre 2025).....	33
Grafico 17 – Dotazione del Fondo Nazionale Trasporti (valori in milioni di euro).....	36
Grafico 18 – Fabbisogno aggiuntivo Fondo Nazionale Trasporti (valori in milioni di euro) .....	36
Grafico 19 – Criteri di ripartizione del Fondo Nazionale Trasporti .....	38
Grafico 20 – Gli investimenti del PNRR nel trasporto pubblico locale (mld euro).....	43
Tabella 4 - Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile (valori in miliardi di €).....	48
Grafico 21 – Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile (mln euro).....	49
Grafico 22 – Parco autobus TPL (n.mezzi; gennaio 2024).....	50
Grafico 23 – Parco autobus TPL per classe ambientale (%; gennaio 2024) .....	51
Grafico 24 – Parco autobus TPL per fonte di trazione (%; gennaio 2024).....	52
Grafico 25 – Età media del parco autobus TPL (Anni; gennaio 2024).....	53

Grafico 26 – Nuovi autobus per fonte di trazione - TPL + turistico, minibus e scuolabus (Gennaio-Ottobre 2025 – 2024 - 2023 - 2022) .....	54
Tabella 5 - Il campione oggetto di analisi rispetto al settore nel 2024.....	63
Grafico 27 – Variazioni percentuali del valore della produzione, principali statistiche ..	64
Grafico 28 – Costo del lavoro su valore della produzione.....	64
Grafico 29 – Costo del lavoro per dipendente (euro) .....	65
Grafico 30 – Acquisti netti su valore della produzione .....	65
Grafico 31 - Costi per servizi su valore della produzione .....	66
Grafico 32 - Margine operativo lordo in percentuale del valore della produzione .....	66
Grafico 33 - Ammortamenti in percentuale del valore della produzione, principali statistiche.....	67
Grafico 34 - Margine operativo netto in percentuale del valore della produzione.....	67
Grafico 35 - Risultato netto in percentuale del valore della produzione .....	67
Grafico 36 - Indice ROE, principali statistiche sul totale del campione .....	68
Grafico 37 - Indice ROI, principali statistiche sul totale del campione .....	68
Grafico 38 - Investimenti materiali in percentuale del valore della produzione .....	70
Grafico 39 - Immobilizzazioni materiali sul totale delle attività, principali statistiche ....	70
Grafico 40 - Leva finanziaria, principali statistiche (%). ....	70
Grafico 41 - I debiti finanziari rispetto al valore della produzione .....	71
Grafico 42 - Costo del debito (in % debiti finanziari).....	71
Grafico 43 - Variazioni percentuali del valore della produzione per dimensione (valori mediani).....	73
Grafico 44 - Costo del lavoro su valore della produzione per dimensione (valori mediani).....	73
Grafico 45 - Acquisti netti su valore della produzione per dimensione (valori mediani)73	73
Grafico 46 - Servizi su valore della produzione per dimensione (valori mediani).....	73
Grafico 47 - Margine operativo lordo su valore della produzione per dimensione (valori mediani).....	73
Grafico 48 - Investimenti materiali in percentuale del valore della produzione per dimensione (valori mediani) .....	73
Grafico 49 - Variazioni percentuali del valore della produzione per area geografica (valori mediani) .....	75
Grafico 50 - Costo del lavoro su valore della produzione per area geografica (valori mediani).....	75
Grafico 51 - Valore della produzione per dipendente per area geografica (000 eur, valori mediani).....	75
Grafico 52 - Margine operativo lordo su valore della produzione per area geografica (valori mediani) .....	75
Grafico 53 - Ammortamenti per area geografica (valori mediani).....	75
Grafico 54 - Investimenti materiali in percentuale del valore della produzione per area geografica (valori mediani).....	75

Grafico 55 - Variazioni percentuali del valore della produzione per servizio (valori mediani).....	76
Grafico 56 - Costo del lavoro su valore della produzione per servizio (valori mediani) .....	76
Grafico 57 - Acquisti netti su valore della produzione per servizio (valori mediani).....	77
Grafico 58 - Servizi su valore della produzione per servizio (valori mediani) .....	77
Grafico 59 - Margine operativo lordo su valore della produzione per servizio (valori mediani).....	77
Grafico 60 - Investimenti materiali in percentuale del valore della produzione per servizio (valori mediani).....	77
Grafico 61 - Dinamica della domanda per le aziende del campione.....	78
Grafico 62 - Dinamica della domanda per le aziende del campione per dimensione .....	78
Grafico 63 - Dinamica della domanda per le aziende del campione per area geografica .....	79
Grafico 64 - Dinamica della domanda per le aziende del campione per servizio .....	79
Grafico 65 - Dinamica dell'offerta per le aziende del campione .....	80
Grafico 66 - Dinamica dell'offerta per le aziende del campione per dimensione .....	80
Grafico 67 - Dinamica dell'offerta per le aziende del campione per area geografica .....	81
Grafico 68 - Dinamica dell'offerta per le aziende del campione per servizio .....	81
Tabella 6 - Costi operativi unitari (in euro).....	82
Tabella 7 - Costi operativi unitari per servizio (euro, valori mediani).....	82
Tabella 8 - Costi operativi unitari per area geografica (euro, valori mediani) .....	83
Tabella 9 - Costi operativi unitari per dimensione (euro, valori mediani).....	83
Grafico 69 - Previsioni su valore della produzione e domanda (variazioni percentuali) .....	84
Grafico 70 - Previsione sui costi operativi (variazioni percentuali) .....	84
Grafico 71 - Previsione sui costi operativi (variazioni percentuali) .....	85
Grafico 72 - Margine operativo lordo in percentuale del valore della produzione (2024=100) .....	85
Grafico 73 - Investimenti su valore della produzione (2024=100) .....	85
Tabella 10 - Suddivisione delle imprese per dimensione, valore della produzione (2024) .....	86
Tabella 11 - Suddivisione delle imprese per area geografica, valore della produzione (2024) .....	87
Tabella 12 - Suddivisione delle aziende per servizio effettuato, valore della produzione (2024) .....	87
Tabella 13 - Suddivisione dell'impresa per modalità di trasporto, valore della produzione (2024).....	87

## EXECUTIVE SUMMARY

### I NUMERI DEL SETTORE

Il settore del trasporto pubblico locale e regionale italiano è costituito da oltre **830 aziende** che danno impiego a circa **113.000 addetti**. Con una flotta di circa 48.000 mezzi, il settore produce **oltre 2 miliardi di vettura-km annui e circa 224 milioni di treni-km**, trasportando complessivamente oltre **5 miliardi di passeggeri**. L'intero comparto genera un giro d'affari di circa **12 miliardi di €**.

I principali numeri del settore (Anno 2024)

	Intero settore
<b>Numero Aziende</b>	831 <sup>1</sup>
<b>Numero addetti</b>	circa 113.000
<b>Passeggeri trasportati</b>	oltre 5 miliardi
<b>Numero Mezzi</b>	circa 48.000
<b>Chilometri percorsi</b>	oltre 2 miliardi di vettura-km circa 224 milioni di treni-km
<b>Valore della produzione (Fatturato)</b>	circa 12 miliardi di €

Fonte: Elaborazioni e stime dell'Ufficio Studi ASSTRA su dati Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti – anni 2023-2024 e su dati di bilancio aziendali e su dati extrapolati dalla Relazione annuale al Parlamento relativa al settore del trasporto pubblico locale nella annualità 2023 con l'approfondimento e l'analisi dei dati trasportistici ed economico-finanziari dell'esercizio 2022

### LA DINAMICA DELLA DOMANDA

Negli ultimi anni la domanda di mobilità complessiva in Italia (spostamenti motorizzati e non)<sup>2</sup> ha mostrato segnali di ripresa dopo la crisi pandemica, ma con caratteristiche profondamente mutate.

**Gli spostamenti complessivi<sup>3</sup> sono tornati quasi ai livelli pre-Covid**, mentre **le percorrenze chilometriche restano inferiori a quelle registrate nel 2019, segno di una mobilità sempre più frammentata e concentrata su tragitti brevi**.

Secondo le ultime elaborazioni dell'osservatorio AUDIMOB, ciò che si osserva è un vero e proprio **cambiamento del modello di mobilità** degli italiani: se da un lato gli

<sup>1</sup> Alle 807 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.

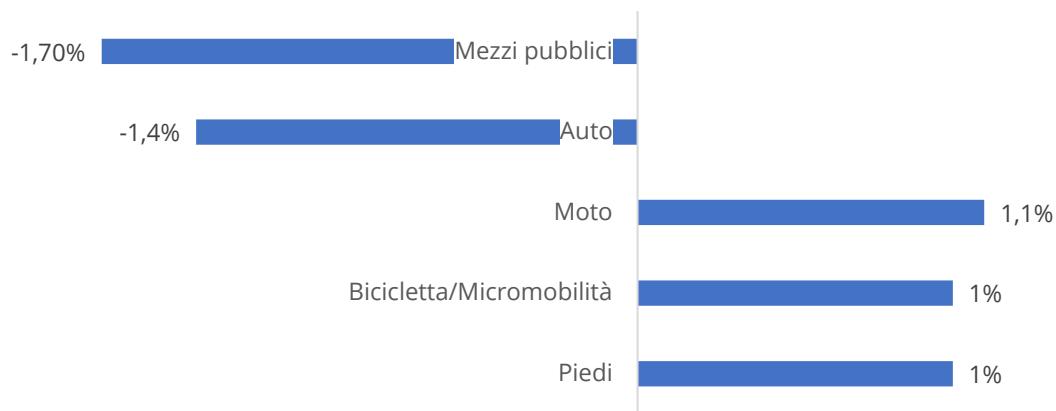
<sup>2</sup> ISFORT, 22° Rapporto sulla mobilità in Italia, 2025.

<sup>3</sup> Popolazione 14-85 anni, giorno medio feriale

spostamenti complessivi sono tornati ad avvicinare i livelli pre-Covid, dall'altro le percorrenze chilometriche totali rimangono inferiori a quelle registrate nel 2019.

Le nuove abitudini comportano **più spostamenti**, ma questi tragitti sono in media più brevi. Questo doppio fenomeno porta a un risultato ben definito: la domanda di mobilità si sta **frammentando e spezzettando in una molteplicità di spostamenti**, rendendo il quadro complessivo sempre più concentrato su tragitti a corto raggio; inoltre, la mobilità dolce (pedonale, bicicletta e micromobilità) sta conquistando quote modali. La mobilità collettiva recupera quasi completamente la significativa flessione registrata negli anni del Covid.

Evoluzione degli spostamenti (%; 2024vs2019)



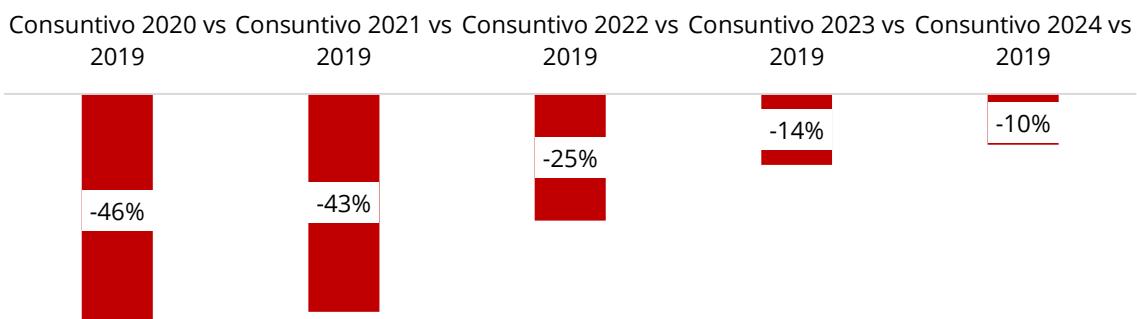
Fonte: osservatorio AUDIMOB

Se analizziamo nello specifico il settore del **Trasporto Pubblico Locale (TPL)**, è evidente come la domanda di mobilità di TPL<sup>4</sup> stia mostrando segnali di recupero, seppur con un **percorso graduale e più lento del previsto in termini complessivi, ma con dinamiche differenziate** a livello territoriale, per modalità di trasporto (automobilistico, ferroviario, ecc.) e per tipologia di servizio (urbano, extraurbano, misto).

Il *trend* degli ultimi anni è stato di progressivo miglioramento: nel 2023 la riduzione dei passeggeri rispetto ai livelli pre-covid si è attestata al -14%, mentre **i dati 2024 confermano una perdita del 10%** rispetto al 2019, diversamente dai dati previsionali che auspicavano una perdita inferiore (-3%), a conferma che la ripresa procede ma con tempi più lunghi rispetto alle previsioni.

<sup>4</sup> Indagine ASSTRA su un campione di oltre 90 società di TPL.

Evoluzione della domanda di TPL (%; anno di confronto 2019)



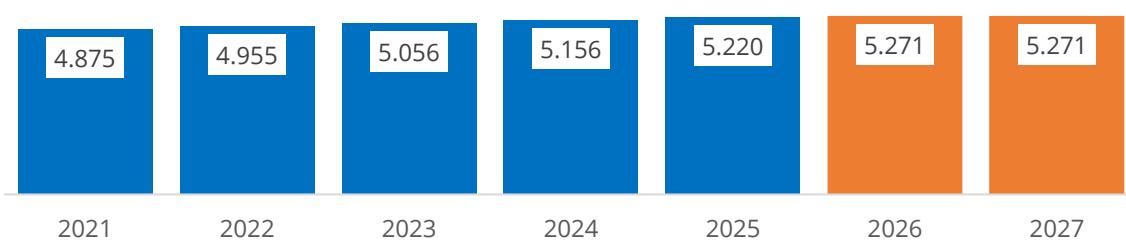
Fonte: elaborazioni Ufficio studi Asstra su dati da siti aziendali e bilanci di esercizio

## FONDO NAZIONALE TRASPORTI

Il **Fondo Nazionale Trasporti**, istituito nel 2013 per le Regioni a statuto ordinario con l'articolo 16-bis del decreto-legge n. 95/2012, ha consentito di superare la frammentazione normativa preesistente, introducendo un **meccanismo unitario di allocazione delle risorse**.

La dotazione complessiva per i prossimi anni mostra un trend in leggero aumento. Nel **2024**, le risorse hanno superato i **5,15 miliardi di euro**, per poi crescere a **5,22 miliardi di euro nel 2025**. A normativa vigente, gli stanziamenti previsti si attestano a **5,27 miliardi di euro per il 2026<sup>5</sup>** e mantengono lo stesso importo di **5,27 miliardi di euro anche per il 2027**.

Dotazione del Fondo Nazionale Trasporti (valori in milioni di euro)<sup>6</sup>



Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio Studi ASSTRA su dati MIT

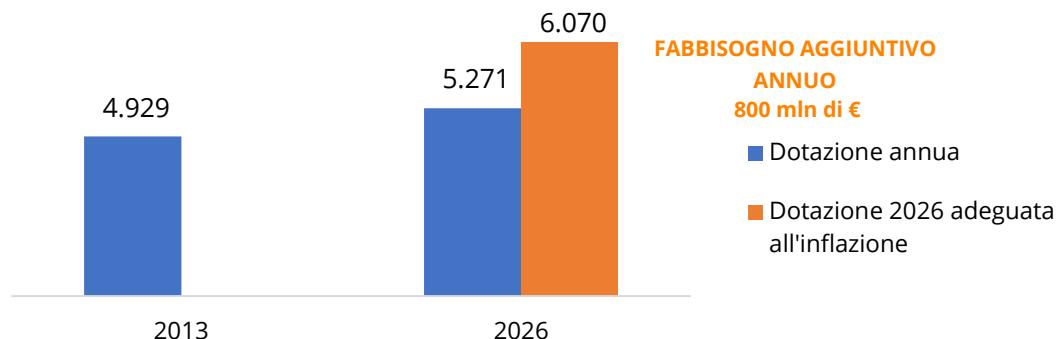
Nonostante gli incrementi programmati, il Fondo presenta una **criticità di natura strutturale** in quanto **non è stato indicizzato all'inflazione**. Tale condizione

<sup>5</sup> Si specifica che la dotazione per il 2026 non è comprensiva dei 25 milioni di euro previsti per i Giochi Olimpici e Paralimpici Invernali Milano-Cortina 2026.

<sup>6</sup> Gli importi sono al netto delle voci straordinarie (es. quota destinata allo *sharing mobility*, quota destinata alla città di Venezia, *una tantum* di 120 milioni per il 2025, 25 milioni di euro previsti per i Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano-Cortina 2026, ecc.).

determina una progressiva erosione del potere di acquisto delle risorse, con un **differenziale stimato in circa 800 milioni di euro annui**. Tale *gap* incide sull'equilibrio economico-finanziario dei contratti di servizio, anche in assenza di variazioni nella produzione chilometrica. Contestualmente, il settore è interessato da ulteriori pressioni sui costi, derivanti dalla crescita dell'**acquisto di mezzi a trazione alternativa**, caratterizzati da maggiori costi operativi, e dallo **sviluppo di nuove linee di trasporto rapido di massa**, che comportano maggiori percorrenze chilometriche.

Fabbisogno aggiuntivo Fondo Nazionale Trasporti (valori in milioni di euro)



Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio Studi ASSTRA su dati MIT

Alla luce delle considerazioni emerse, si evidenziano le seguenti **proposte prioritarie** per la stabilizzazione e lo sviluppo del settore:

### Stabilità e aumento delle risorse finanziarie

- Qualunque sia il sistema di finanziamento adottato, è cruciale per le imprese che venga assicurata la **stabilità e la strutturalità temporale** delle risorse pubbliche. Ciò deve includere adeguamenti capaci di tenere il passo con l'inflazione e un'iniezione aggiuntiva di risorse. Tali risorse aggiuntive sono necessarie per supportare e accompagnare gli ingenti e straordinari investimenti, lo sviluppo dei servizi, garantendo, contestualmente, la regolarità nei flussi dei pagamenti. È necessario incrementare la dotazione annua del Fondo di almeno **800 milioni di euro** al fine di colmare il divario generato dalla dinamica inflattiva nel periodo 2013-2025.
- Si propone di **stabilizzare i 120 milioni di euro**, attualmente previsti solo per il 2025, per compensare le Regioni che dovessero risultare maggiormente penalizzate con l'applicazione dei nuovi criteri di riparto del Fondo nazionale trasporti.

## Rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri-Internavigatori 2024-2026

- Per garantire la sostenibilità economica e finanziaria delle aziende operanti nel settore del TPL, è necessario modificare le misure introdotte con il disegno di legge di bilancio 2026 sul tema del **finanziamento del rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri-Internavigatori 2024-2026**, mantenendo la **parificazione delle accise prevista fin dal 2026**, ma **vincolando prioritariamente il maggior gettito alla copertura integrale del rinnovo**, e destinando solo le eventuali risorse residue al Fondo per l'attuazione della delega fiscale. Inoltre, occorre prevedere misure specifiche per **tutelare le aziende delle Regioni a Statuto speciale e delle Province autonome**, come Friuli-Venezia Giulia e Sicilia, dove la compartecipazione al gettito delle accise è ridotta o assente.

## Aggiornamento dei Criteri di Finanziamento e Definizione dei Servizi

- **Definizione dei LAS:** Prevedere che la definizione dei **Livelli Adeguati di Servizio (LAS)** avvenga utilizzando **dati aggiornati e maggiormente significativi**, soprattutto in relazione alla domanda reale e potenziale. Si evidenziano, infatti, diverse criticità in merito alla metodologia finora presentata, che risulta incompleta e poco rappresentativa.
- **Aggiornamento dei Costi Standard:** è necessario procedere all'aggiornamento dei **costi standard** in funzione dell'incremento generale dei livelli dei prezzi che il settore sta sostenendo a seguito delle recenti impennate inflazionistiche e delle evoluzioni tecnologiche.

## Applicazione del federalismo fiscale

- Con l'applicazione del federalismo fiscale, a normativa vigente (art. 8 della Legge n. 42/2009), il finanziamento del TPL di parte corrente non godrebbe del medesimo trattamento riservato a servizi essenziali quali, ad esempio, l'istruzione e la sanità. Al fine di mitigare potenziali elementi di squilibrio per il finanziamento del TPL è necessario intervenire su due fronti:
  - **Classificare il trasporto pubblico locale e regionale come spesa essenziale**, garantendone il finanziamento integrale dei fabbisogni standard attraverso quote specifiche del fondo perequativo.
  - Assicurare il **vincolo di destinazione** al settore delle risorse rinvenienti per ciascuna Regione dalla compartecipazione al gettito dell'IRPEF, con un divieto di distrazione per altre finalità.

## LE DINAMICHE TARIFFARIE

Nel periodo compreso tra il 2016 e il 2025, il panorama tariffario del Trasporto Pubblico Locale (TPL) ha registrato dinamiche di crescita disomogenee per i diversi titoli di viaggio. Il prezzo medio pesato del **biglietto a tempo** ha subito l'incremento più significativo, registrando una crescita del **+19,6%** (passando da 1,39€ a 1,67€). Diversamente, l'andamento del prezzo medio pesato dell'**abbonamento mensile** è stato più contenuto, con un aumento notevolmente più lento, pari a un modesto **+5,4%** (da 36,3€ a 38,2€). Questo evidenzia come i soggetti competenti in materia tariffaria abbiano cercato di tutelare maggiormente l'utenza fidelizzata che ricorre all'abbonamento.

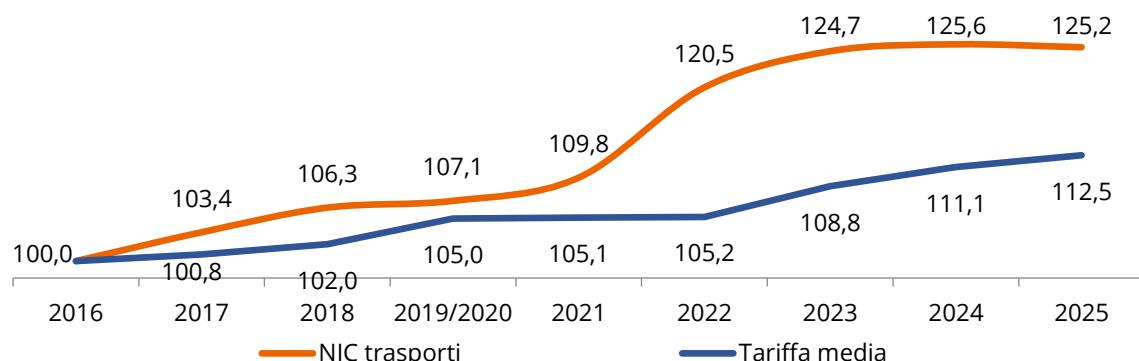
Prezzi in ambito urbano, confronto 2016 e 2025 (€ e variazione in percentuale)

	Prezzo minimo		Prezzo massimo		Prezzo medio pesato		Variazione prezzo medio 2016-2025
	2016	2025	2016	2025	2016	2025	
<b>Biglietto a tempo</b>	1,0	1,0	1,6	2,3	1,39	1,67	+19,6%
<b>Abbonamento mensile</b>	13,0	25,0	55,0	55,0	36,3	38,2	+5,4%

Fonte: elaborazioni Ufficio studi Asstra su dati da siti aziendali

Nonostante gli aumenti registrati negli ultimi anni, è fondamentale sottolineare che gli incrementi delle tariffe sono stati **ben al di sotto del tasso di inflazione** registrato dal settore. La dinamica di crescita dell'indice NIC trasporti, che misura l'inflazione di settore, mostra infatti un'accelerazione significativa che ha portato ad un aumento complessivo dei prezzi pari al **+25,2%**. Tuttavia, la tariffa media<sup>7</sup>, che sintetizza la struttura tariffaria complessiva, ha registrato, nello stesso periodo (2016-2025), un incremento fermo soltanto al **+12,5%**.

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

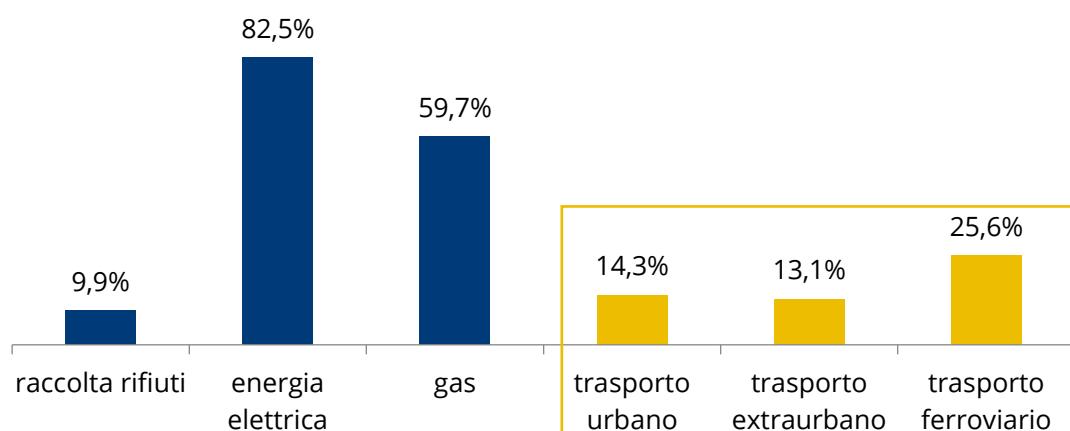


Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati ISTAT e dati riportati sui siti aziendali

<sup>7</sup> La tariffa media è data dalla media delle due tariffe più utilizzate (biglietto a tempo e abbonamento mensile)

A differenza di quanto accade in altri comparti delle public utilities<sup>8</sup>, nel settore del trasporto pubblico locale **l'aumento dei costi operativi non è stato riversato integralmente sull'utenza finale**. Tale moderazione tariffaria si riflette anche sull'impatto economico per le famiglie: non sorprende infatti constatare che, nella spesa media mensile totale di una famiglia italiana per la voce trasporto (che supera i 297€), il trasporto collettivo pesa soltanto il 7%, corrispondente a una spesa media di circa 20€ al mese.

Variazione % prezzi public utilities<sup>9</sup> (variazione % 2016-2025)



Fonte: elaborazioni Ufficio studi Asstra su dati Istat

In **tema di tariffe** sarebbe auspicabile garantire:

- una politica tariffaria caratterizzata da un **giusto equilibrio tra esigenze economiche, esigenze ambientali, ed esigenze sociali** evitando scelte di gratuità totale che potrebbero presentare criticità in termini di equità e redistribuzione del reddito nonché effetti non sostenibili dalla finanza pubblica locale e dagli attuali livelli di infrastrutturazione e di capienza;
- la piena applicazione nei contratti di servizio, anche per i contratti in essere, di **un meccanismo automatico di aggiornamento delle tariffe** (ad es. *price cap*);
- Reale **valutazione della willingness to pay** (propensione a pagare);
- Incentivazione alla redistribuzione della domanda nelle fasce di morbida attraverso **politiche tariffarie innovative e dinamiche**.

<sup>8</sup> Per l'anno 2025 gli indici ISTAT relativi alle public utilities sono calcolati come media dei valori relativi alle mensilità gennaio-ottobre 2025.

<sup>9</sup> Per l'anno 2025 gli indici ISTAT relativi alle public utilities sono calcolati come media dei valori relativi alle mensilità gennaio-ottobre 2025.

## GLI INVESTIMENTI

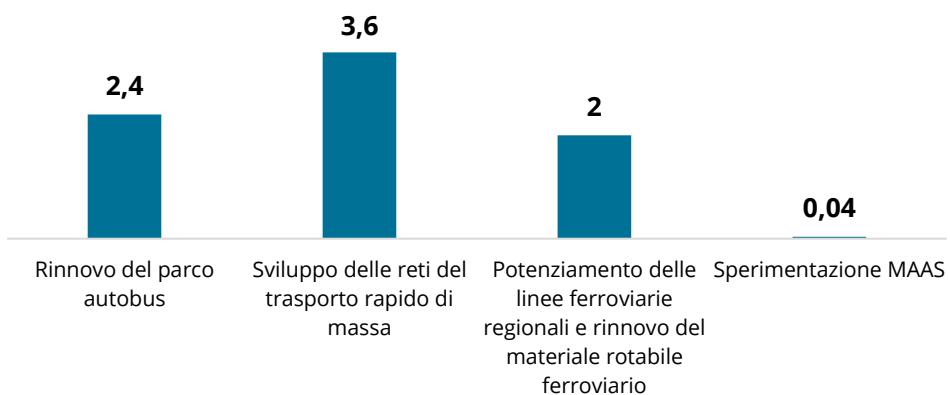
Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) sta entrando nella sua **fase conclusiva di attuazione**. Il Piano ha riconosciuto la **centralità del Trasporto Pubblico Locale (TPL)** nel processo di transizione ecologica del nostro Paese, destinando al settore risorse per investimenti complessivamente pari a **oltre 8 miliardi di euro al 2026**.

Tali fondi sono diretti al rinnovamento del materiale rotabile, al potenziamento e alla messa in sicurezza delle linee regionali, allo sviluppo dei sistemi di trasporto rapido di massa e alla sperimentazione dei MAAS (Mobility as a Service). A ciò si aggiungono ulteriori risorse di assoluto rilievo, destinate allo sviluppo della rete ferroviaria regionale e per investimenti relativi all'alta velocità ferroviaria.

Secondo l'ultima relazione della Corte dei Conti (dicembre 2025), il livello di attivazione della spesa di interesse per il Trasporto Pubblico Locale (TPL) al I semestre 2025 risulta in linea con la media complessiva del PNRR (64%). Questo buon risultato è legato all'**impegno delle aziende di trasporto pubblico locale**, che sono coinvolte attivamente come soggetti attuatori. Nello specifico, la Missione 2 ("Rivoluzione verde e transizione ecologica") ha raggiunto il **65%** di attivazione della spesa, mentre la Missione 3 ("Infrastrutture per una mobilità sostenibile") si attesta al **59%**.

Tuttavia, si prospetta una **forte pressione operativa** nei prossimi mesi. La **concentrazione della dei target nel primo semestre 2026** richiede già di per sé uno sforzo notevole per completare e rendicontare puntualmente tutti i progetti di investimento. A questa sfida si aggiunge il potenziale rischio di ritardi da parte dei fornitori, elemento che, rallentando il processo di fornitura dei nuovi mezzi, potrebbe rendere difficoltoso il rispetto delle scadenze PNRR.

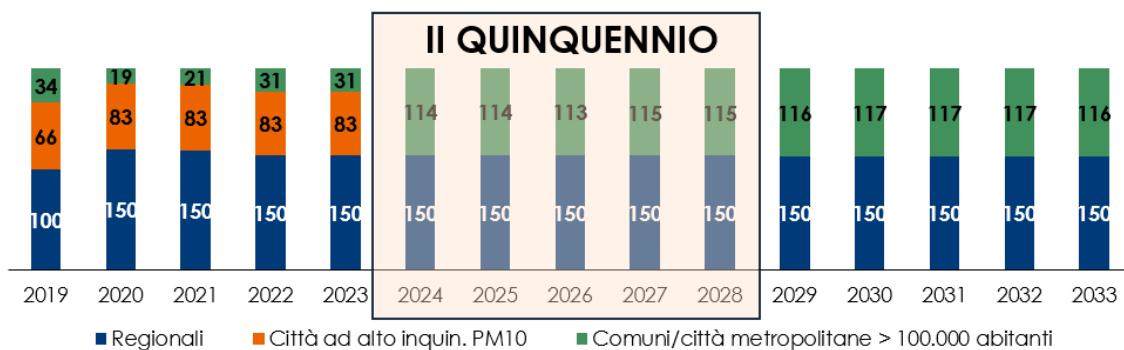
Gli investimenti del PNRR nel trasporto pubblico locale (mld euro)



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, e sono state definite le disposizioni attuative per consentire di **avviare gli investimenti relativi al secondo quinquennio**.

Gli investimenti del PSNMS (mln euro)

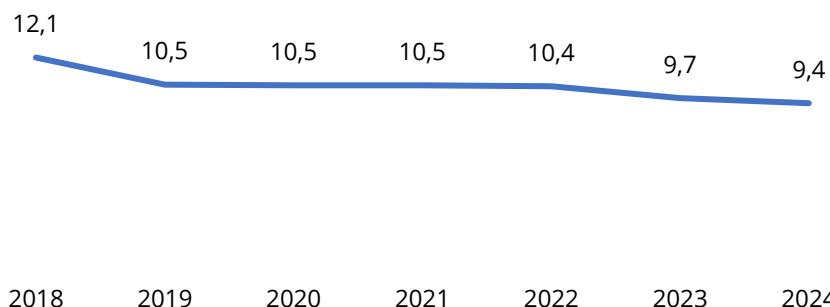


Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio studi di Asstra

Al 15 gennaio 2024, il parco autobus italiano destinato al Trasporto Pubblico Locale (TPL) conta **42.381 unità**, mantenendo una sostanziale stabilità dimensionale rispetto al 2018. Sebbene il numero complessivo dei mezzi sia rimasto pressoché invariato negli ultimi anni, la flotta ha subito una trasformazione qualitativa.

Grazie alla spinta propulsiva degli investimenti nazionali e, più recentemente, ai fondi del PNRR, l'età media del parco circolante è scesa dai 12,1 anni del 2018 ai **9,4 anni del 2024**. Questo trend positivo ha visto un'accelerazione decisiva nell'ultimo biennio, culminata nel 2023 con un volume di immatricolazioni quasi doppio rispetto alla media storica.

Età media del parco autobus TPL (Anni; gennaio 2024)



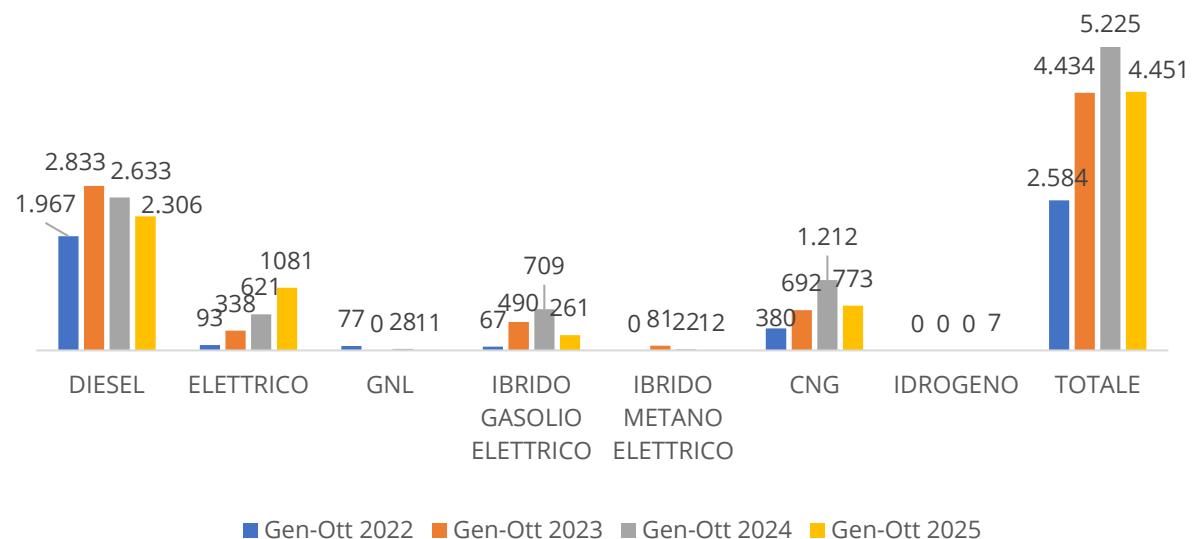
Fonte: Elaborazioni Asstra su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Sotto il profilo ambientale, ciò si traduce in una prevalenza di veicoli a basse emissioni: oltre il **75% della flotta** appartiene oggi alle classi Euro 5, Euro 6 o Elettrico, con la classe Euro 6 che da sola rappresenta quasi la metà del totale (47,21%). Tuttavia, il processo di transizione deve ancora smaltire una "coda" significativa di veicoli vetusti: circa il **19,2%** del parco è ancora classificato come ante-Euro 4.

Per quanto riguarda le fonti di trazione, il gasolio mantiene ancora una posizione dominante (circa 84%), ma la sua quota è in costante erosione a favore delle trazioni alternative. Rispetto al 2018, si registra una crescita consolidata per Metano/GPL, Ibridi ed Elettrici.

L'analisi delle dinamiche di mercato più recenti, relative ai primi dieci mesi del 2025, fotografa un settore in una fase di **complessa transizione**. Se da un lato si assiste a una contrazione generale delle nuove immatricolazioni TPL (-25,4% rispetto all'anno precedente), dall'altro emerge un radicale cambio di paradigma tecnologico. Mentre si riducono le immatricolazioni di autobus a gas (CNG e LNG) e ibridi, il comparto degli **autobus elettrici** segna un'espansione record del **+74,1%**.

Nuovi autobus per fonte di trazione - TPL + turistico, minibus e scuolabus (Gennaio-Ottobre 2025 - 2024 - 2023 - 2022)



Fonte: Elaborazione ASSTRA su dati ANFIA/Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Le stime relative ai fabbisogni di investimento (CAPEX) e di esercizio (OPEX) evidenziano la necessità di reperire risorse aggiuntive pari a **circa 1 miliardo di euro l'anno per sostenere il processo di transizione energetica della flotta autobus adibita a servizi di trasporto pubblico locale**. Tale sforzo economico è indispensabile per sostenere lo "scenario tendenziale" e garantire la conformità alla rigorosa normativa

europea (*Clean Vehicles Directive* e *Heavy Duty Vehicles Regulation*), che impone target sempre più sfidanti per l'adozione di veicoli a zero emissioni, specialmente in ambito urbano.

L'obiettivo strategico è duplice: completare la transizione ecologica e realizzare un abbattimento strutturale dell'età media della flotta, portandola al target ottimale di **7,5 anni, nell'arco di quindici anni**.

Tuttavia, si prefigura una **criticità finanziaria a partire dal 2027**. Con l'esaurimento dei fondi straordinari del PNRR, diventerà prioritario introdurre **nuovi meccanismi di finanziamento strutturale a sostegno del Piano Strategico Nazionale Mobilità Sostenibile (PSNMS)**. Solo garantendo **continuità alle risorse** sarà possibile **consolidare il "circolo virtuoso" di rinnovo tecnologico avviato con il PNRR** ed evitare che, terminata la spinta dei finanziamenti attuali, il processo di ammodernamento subisca una battuta d'arresto.

Stime risorse aggiuntive – scenari<sup>10</sup> maggiori costi della transizione energetica parco autobus (valori in mln di €)

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

Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio studi di Asstra

<sup>10</sup> 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

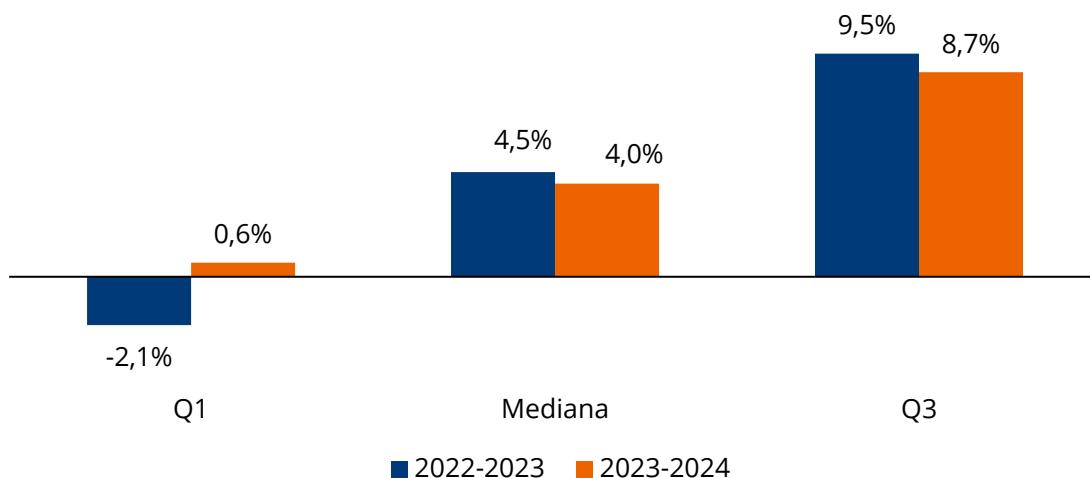
Lo scenario programmatico assicura la conformità alla normativa europea, prevedendo anche l'ipotesi di immatricolazione di autobus ad alimentazione tradizionale di ultima generazione.

## LA PERFORMANCE ECONOMICO-FINANZIARIA E PRODUTTIVA DELLE AZIENDE

L'analisi di bilancio di un campione rappresentativo di imprese per il triennio 2022-2024 consente di tracciare una **fotografia aggiornata 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 2022 e nel 2023, la mobilità italiana ha 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.

**Il valore della produzione**, a livello mediano, registra **nel 2024 una crescita del 4% rispetto all'anno 2023**, più lenta rispetto al biennio precedente. Ciò evidenzia un **consolidamento della ripresa della domanda post Covid**.

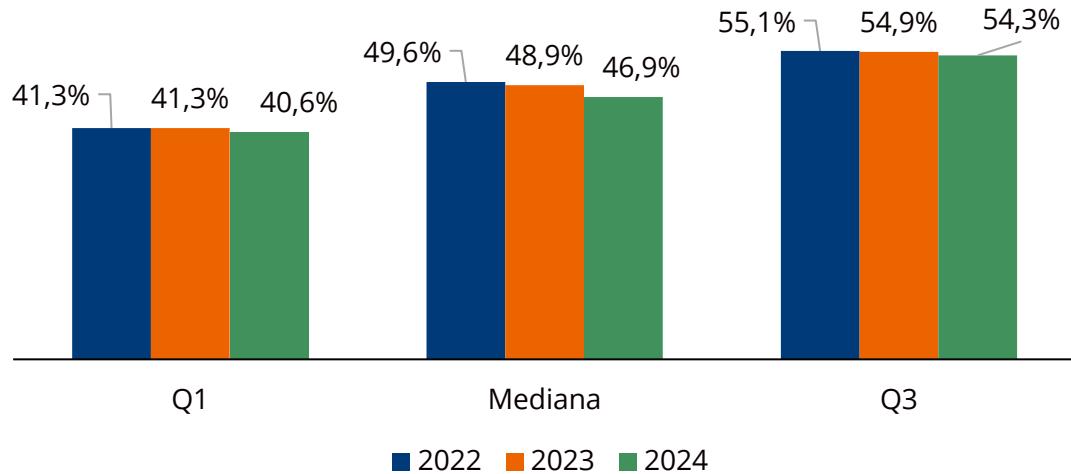
Variazioni percentuali del valore della produzione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

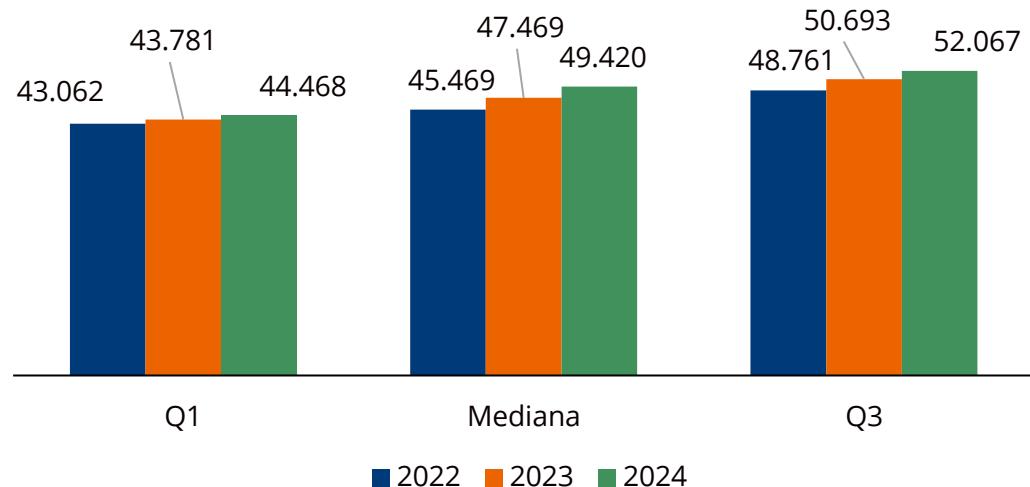
L'incidenza dei costi operativi risulta in calo grazie alla progressiva riduzione sia dei **costi per acquisti**, che **risentono dell'indebolimento delle tensioni sui costi energetici** dopo la forte accelerazione del 2021-2022, sia del costo del lavoro. L'incidenza del costo del lavoro risulta in calo a seguito della crescita registrata dal valore della produzione, mentre il costo del lavoro passa da 45,5mila euro per dipendente a 49,4mila a livello mediano.

### Costo del lavoro su valore della produzione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

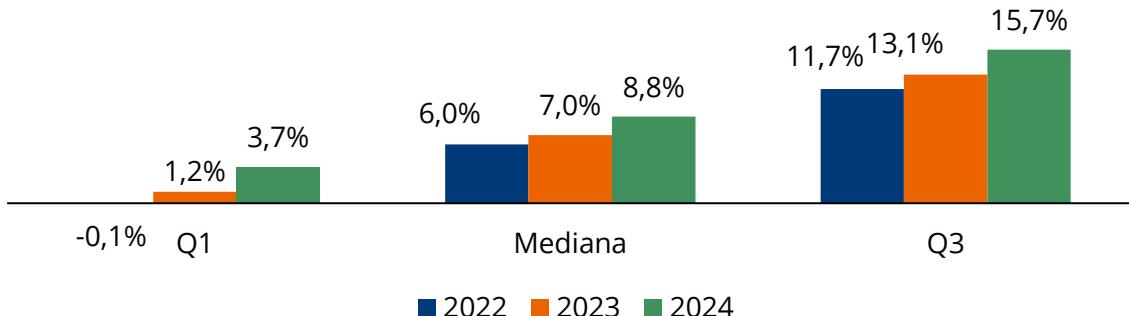
### Costo del lavoro per dipendente (euro)



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

**I margini risentono della positiva dinamica dei costi:** il MOL a livello mediano aumenta al 8,8% del valore della produzione nel 2024 (rispetto al 7% del 2023).

Margine operativo lordo in percentuale del valore della produzione

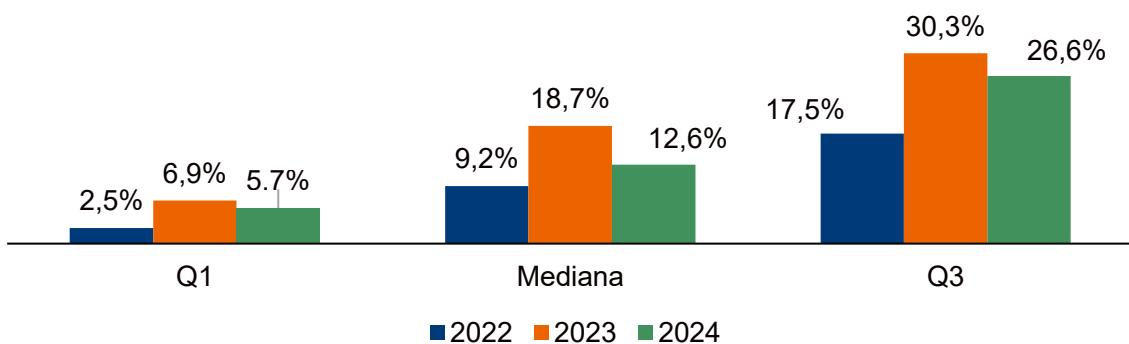


Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

L'attenzione da parte delle imprese verso gli investimenti in materiale rotabile e infrastrutture si conferma in tutto il triennio esaminato: nel 2024 le aziende hanno speso il 12,6% (a livello mediano) del valore della produzione per opere e mezzi. Sono risultati importanti e rispecchiano la **significativa attenzione sia delle imprese sia delle politiche verso investimenti che rappresentano una leva fondamentale per la sostenibilità delle nostre città e la transizione verso un nuovo modello di mobilità**.

Il 2023 rappresenta un anno particolarmente intenso per le risorse destinate agli investimenti grazie al forte intervento finanziario nazionale ed europeo. Sono in particolare le imprese di grandi dimensioni e i territori del Mezzogiorno a segnare le dinamiche più accentuate nel 2023 coerentemente con le destinazioni vincolate *ex lege*.

Investimenti materiali in percentuale del valore della produzione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

I dati industriali delle aziende del campione esaminato mostrano una significativa accelerazione della domanda di trasporto pubblico nel 2023 (+16,1% rispetto al 2022),

che risulta ancora condizionata dal ritorno alla “normalità” post pandemia. Nel 2024 il numero di passeggeri registra un ulteriore incremento del 4,8% rispetto all’anno precedente.

Nel 2023 a registrare le dinamiche più accentuate risultano essere il servizio urbano, che nel 2022 aveva registrato un aumento modesto, e le imprese più grandi. Nel 2024 una maggiore dinamicità è mostrata dalla domanda di servizio extraurbano.

L’offerta in termini di vetture-km evidenzia una sostanziale stabilità nel triennio esaminato.

Il **costo per vettura-km a livello mediano** risulta pari a **4,2 euro nel 2024**, in lieve aumento rispetto al biennio precedente. Il quadro per l’indicatore rapportato ai passeggeri è diverso e segnala una progressiva flessione dei costi unitari da imputare alla positiva dinamica del denominatore: i passeggeri aumentano più della dinamica dei costi.

Costi operativi unitari (in euro)

	2022	2023	2024
<b>25° percentile</b>			
Costo operativo per vettura-km	3,2	3,3	3,3
Costo operativo per passeggero	2,0	2,0	2,0
<b>Valori mediani</b>			
Costo operativo per vettura-km	4,0	4,0	4,2
Costo operativo per passeggero	3,9	3,6	3,7
<b>75° percentile</b>			
Costo operativo per vettura-km	5,9	6,3	6,3
Costo operativo per passeggero	7,1	6,8	6,6

Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Nel 2025 la domanda rivolta al servizio è attesa crescere del 1,1% rispetto al 2024. Le **previsioni sulla dinamica del valore della produzione** in termini nominali indicano una crescita del **2,0%**. Sul fronte dei costi, complessivamente i **costi operativi** sono attesi registrare una crescita dell'**1,9%** rispetto al 2024: tale dinamica è sostenuta

dall'accelerazione del costo del lavoro e dall'aumento del costo per servizi. Tali stime portano a una lieve crescita del MOL nel 2025, l'indicatore si attesa al 100,6% di quanto realizzato nel 2024.

Buone notizie sul fronte degli **investimenti** che, sostenuti anche dalla messa a terra dei programmi contenuti nel PNRR dovrebbero accelerare, attestandosi su un valore pari a 102 rispetto all'anno base (2024=100).

Per i prossimi anni permane una prospettiva di forte incertezza legata al quadro di finanza pubblica (Fondo nazionale Trasporti e finanziamento rinnovo CCNL autoferrotranvieri 2024-2026).

# 1 LE DIMENSIONI DEL SETTORE

*A cura di Elisa Meko, Maurizio Cianfanelli*

## 1.1 Le caratteristiche industriali del settore del trasporto pubblico locale

Il settore del trasporto pubblico locale e regionale italiano è costituito da oltre **830 aziende** che danno impiego a circa **113.000 addetti**. Con una flotta di circa 48.000 mezzi, il settore produce **oltre 2 miliardi di vettura-km annui e circa 224 milioni di treni-km**, trasportando complessivamente oltre **5 miliardi di passeggeri**. L'intero comparto genera un giro d'affari di circa **12 miliardi di €**. 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 nonché le imprese di navigazione lagunare e lacuale.

**Tabella 1 - I principali numeri del settore (Anno 2024)**

	Intero settore
<b>Numero Aziende</b>	831 <sup>11</sup>
<b>Numero addetti</b>	circa 113.000
<b>Passeggeri trasportati</b>	oltre 5 miliardi
<b>Numero Mezzi</b>	circa 48.000
<b>Chilometri percorsi</b>	oltre 2 miliardi di vettura-km circa 224 milioni di treni-km
<b>Valore della produzione (Fatturato)</b>	circa 12 miliardi di €

Fonte: Elaborazioni e stime dell'Ufficio Studi ASSTRA su dati Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti – anni 2023-2024 e su dati di bilancio aziendali e su dati estrapolati dalla Relazione annuale al Parlamento relativa al settore del trasporto pubblico locale nella annualità 2023 con l'approfondimento e l'analisi dei dati trasportistici ed economico-finanziari dell'esercizio 2022

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 831 aziende di trasporto pubblico regionale e locale, viene riportata di seguito la suddivisione delle aziende per tipologia di servizio svolto, precisando che ciascuna può svolgere uno o più servizi:

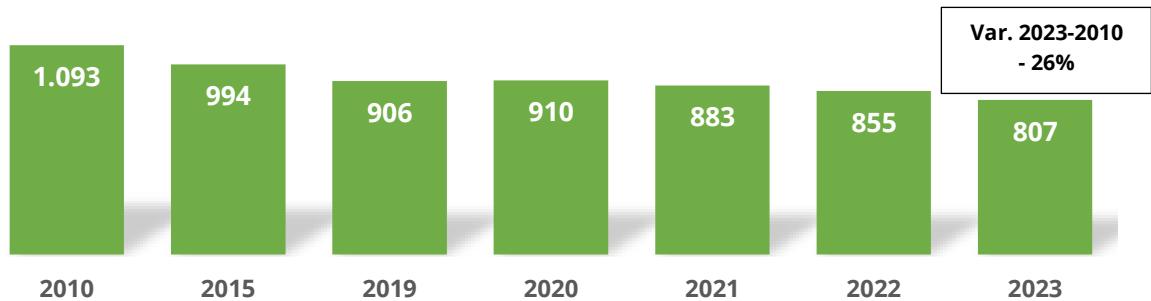
- 807 aziende che esplicano il servizio autolinee;
- 30 imprese ferroviarie e/o gestori di infrastrutture ferroviarie che esplicano esclusivamente o principalmente il servizio ferroviario;
- 7 aziende che gestiscono il servizio su metropolitana;
- 8 aziende che gestiscono il servizio di navigazione interna;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

<sup>11</sup> Alle 807 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.

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** dovuta, in particolare, a fenomeni di **aggregazioni societarie**. Dal 2010 al 2023 le aziende sono scese da 1.093 a 807 con una diminuzione del 26%.

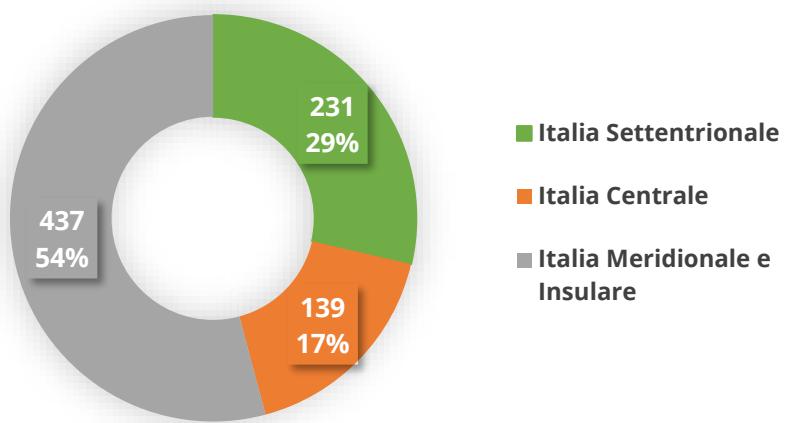
Grafico 1 – Numero di aziende con servizio autolinee (2010-2023)



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

Il 29% 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 2 - Distribuzione territoriale delle aziende di TPL (%; 2023)



Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio Studi ASSTRA su dati Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti – anni 2023-2024

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%).

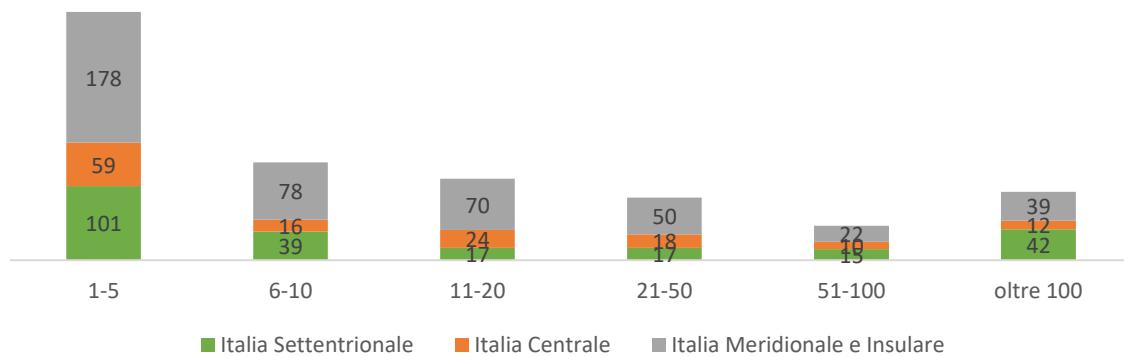
Tabella 2 - Aziende distinte per ripartizione geografica e per tipologia di servizio svolto (%; 2023)

Ripartizione Geografica	Solo servizio urbano	Solo servizio extraurbano	Servizio misto
Italia Settentrionale	15%	36%	29%
Italia Centrale	38%	2%	24%
Italia Meridionale e Insulare	47%	62%	47%
<b>Totale</b>	<b>29%</b>	<b>49%</b>	<b>22%</b>

Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio Studi ASSTRA su dati Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti – anni 2023-2024

Il settore è caratterizzato da una prevalenza di piccole-medie imprese. L'88,5% delle aziende ha un numero di addetti inferiore a 100 unità.

Grafico 3 - Aziende distinte per ripartizione geografica e per numero di addetti (n.; 2022)



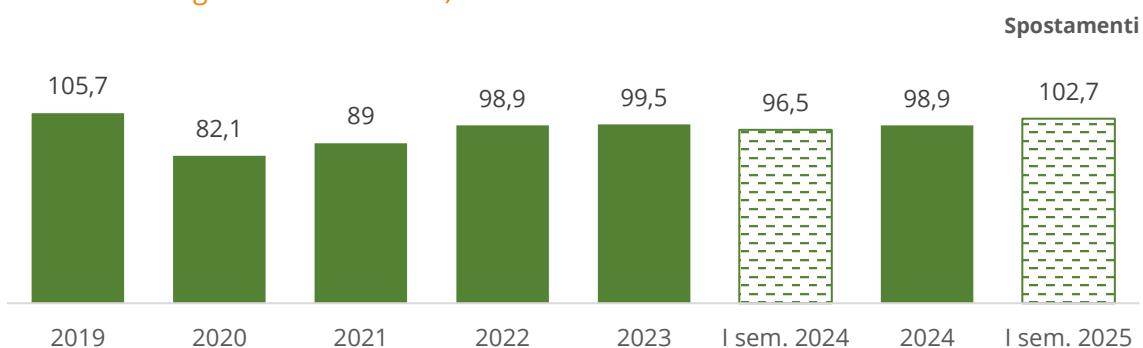
Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio Studi ASSTRA su dati Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti – anni 2023-2024.

## 1.2 Dati domanda

Negli ultimi anni la domanda di mobilità<sup>12</sup> in Italia ha mostrato segnali di ripresa dopo la crisi pandemica, ma con caratteristiche profondamente mutate. **Gli spostamenti complessivi sono tornati quasi ai livelli pre-Covid**, mentre **le percorrenze chilometriche restano inferiori a quelle registrate nel 2019, segno di una mobilità sempre più frammentata e concentrata su tragitti brevi**. Di seguito le principali evidenze:

- Ripresa del numero di spostamenti complessivi della popolazione 14-85 anni, nel giorno medio feriale: 102,7 milioni nel primo semestre 2025, +6,4% rispetto al primo semestre 2024.
- Stabilizzazione dei passeggeri\*km: -0,85% nel primo semestre 2025 rispetto al primo semestre 2024, con un divario del -20% rispetto al 2019.
- Crescita degli spostamenti brevi: 81,3% degli spostamenti fino a 10 km nel primo semestre 2025, 3 punti in più rispetto al 2024 e 6 punti in più rispetto al 2019.

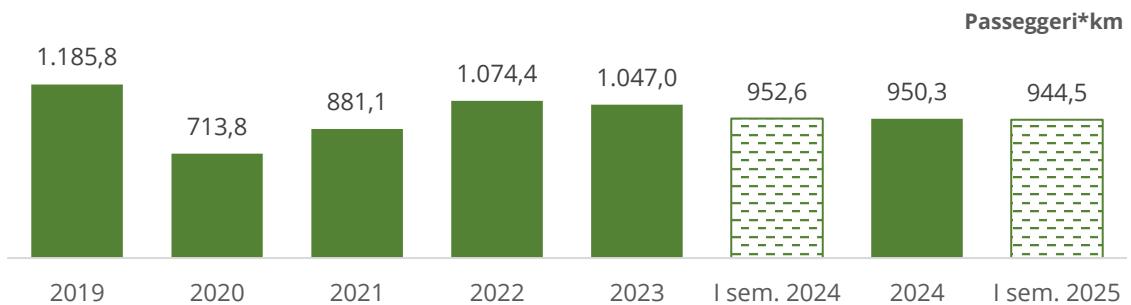
Grafico 4 – Mobilità complessiva: Numero di spostamenti (2019-I semestre 2025; valore in milioni nel giorno medio feriale)



Fonte: ISFORT, 22° Rapporto sulla mobilità in Italia, 2025

<sup>12</sup> ISFORT, 22° Rapporto sulla mobilità in Italia, 2025

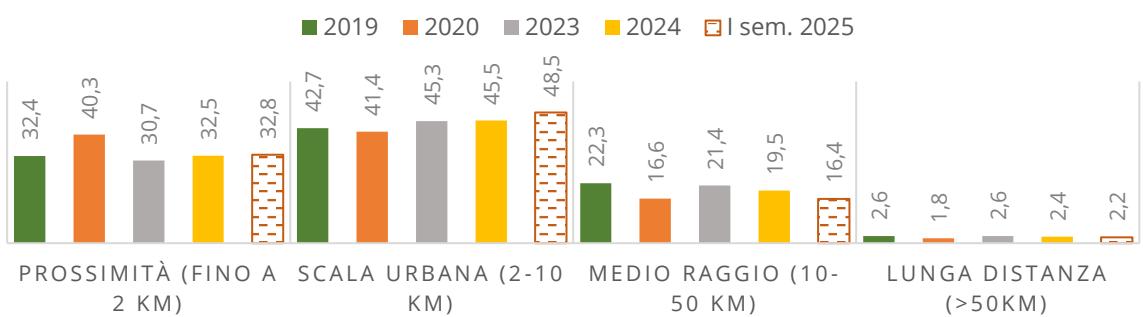
Grafico 5 – Mobilità complessiva: Passeggeri\*km (2019-I semestre 2025; valore in milioni nel giorno medio feriale)



Fonte: ISFORT, 22° Rapporto sulla mobilità in Italia, 2025

Nel primo semestre del 2025, la quota degli spostamenti entro i 10 km ha raggiunto l'81,3%, con circa un terzo concentrato entro i 2 km. Tale valore risulta superiore di circa 3 punti percentuali rispetto al 2024 e di 6 punti rispetto al 2019. Un livello analogo era stato osservato soltanto nel 2020, in corrispondenza delle restrizioni alla mobilità dovute alla pandemia di Covid-19. Al contrario, la mobilità di medio raggio si è ridotta al 16,4%, registrando una diminuzione di 3 punti rispetto al 2024, mentre la mobilità di lunga distanza (oltre 50 km) è scesa ulteriormente al 2,2%, rispetto al 2,4% del 2024 e al 2,6% del 2019.

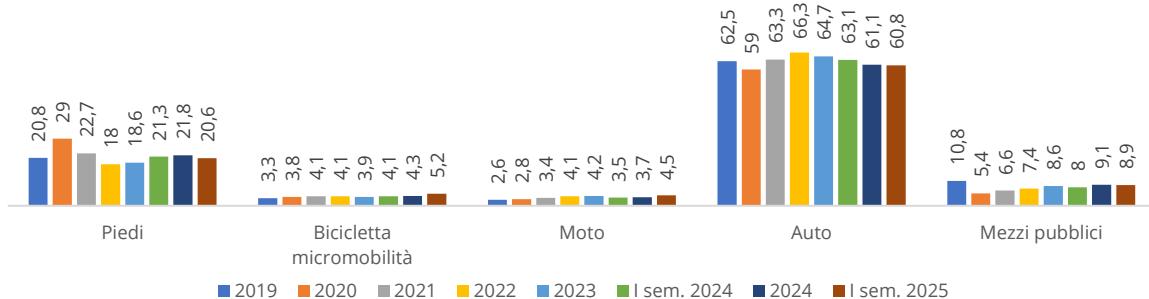
Grafico 6 – Mobilità complessiva: % spostamenti ripartito per tipologia di spazio percorso (2019-I semestre 2025; valore in %)



Fonte: ISFORT, 22° Rapporto sulla mobilità in Italia, 2025

La distribuzione modale degli spostamenti evidenzia il mancato raggiungimento delle quote pre covid per i mezzi pubblici registrando comunque un andamento graduale di ripresa. Nel primo semestre 2025, gli **spostamenti con i mezzi pubblici** costituiscono **l'8,9% degli spostamenti totali**.

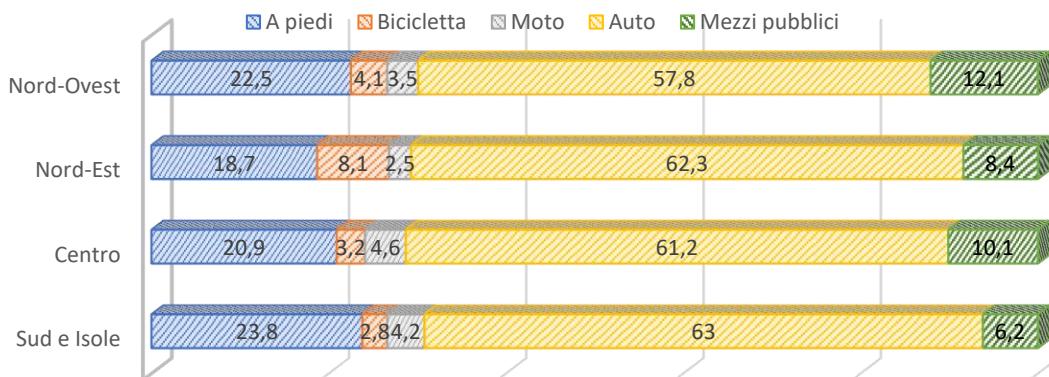
Grafico 7 – Distribuzione % degli spostamenti per modo di trasporto utilizzato<sup>13</sup> (2019-I semestre 2025; valore in %)



Fonte: ISFORT, 22° Rapporto sulla mobilità in Italia, 2025

La distribuzione modale degli spostamenti per ripartizione territoriale conferma **un significativo gap di sostenibilità tra il Nord e il Sud**.

Grafico 8 – Distribuzione % degli spostamenti per modo di trasporto utilizzato e ripartizione territoriale (2024; valore in %)



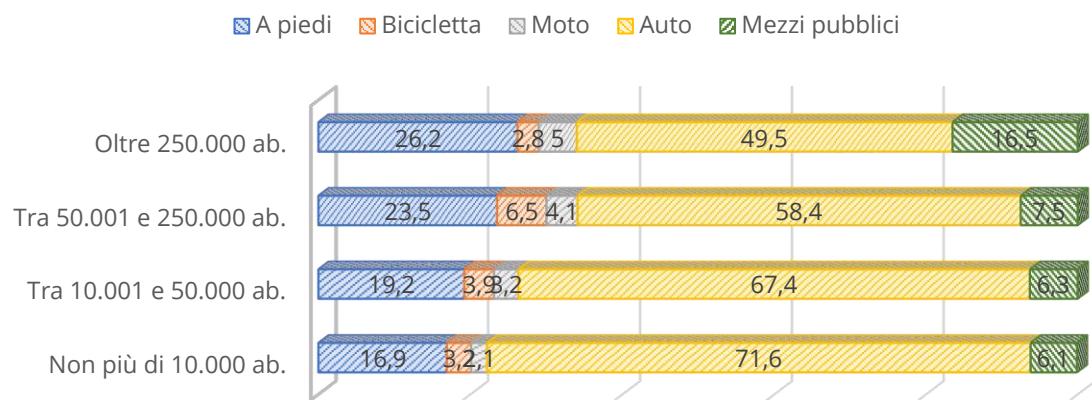
Fonte: ISFORT, 22° Rapporto sulla mobilità in Italia, 2025

Nella **segmentazione della domanda di mobilità per ampiezza dei Comuni di residenza i divari strutturali nella ripartizione modale sono ancora più pronunciati**. Gli spostamenti con i mezzi pubblici raggiungono il 16,5% degli

<sup>13</sup> Nei mezzi privati sono compresi l'auto privata con e senza passeggeri, i mezzi agricoli, l'auto a noleggio e altri mezzi privati. Nei mezzi pubblici sono compresi tutti i mezzi di trasporto collettivi, urbani (autobus urbano, metro, tram ecc.) ed extraurbani (autobus di lunga percorrenza, treno locale e di lunga percorrenza, aereo, traghetti/nave ecc.), nonché altri mezzi, anche individuali, ma a disponibilità pubblica (taxi, NCC, car sharing, piattaforme car pooling). Gli spostamenti si riferiscono sia al trasporto a compensazione economica (Tpl in generale), sia a quello interamente sul mercato (es. treni AV, segmenti del trasporto pubblico su gomma di lunga percorrenza)

spostamenti totali nei comuni con oltre 250.000 abitanti e solo il 6,1% nei comuni con non più di 10.000 ab.

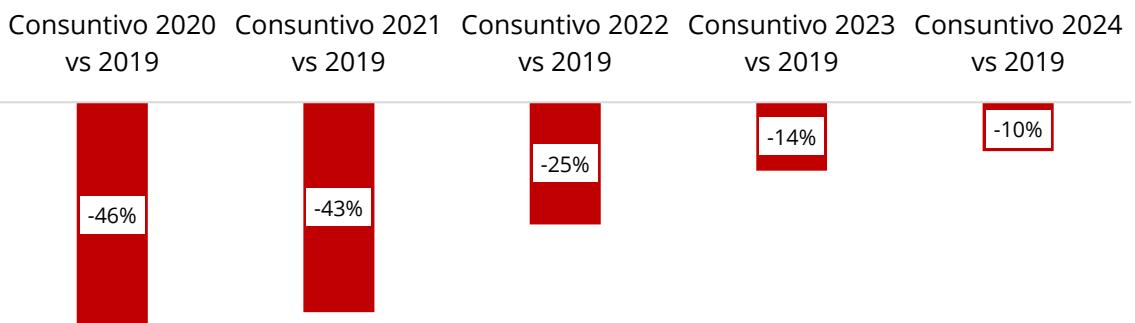
Grafico 9 – Distribuzione % degli spostamenti per modo di trasporto utilizzato e ampiezza demografica dei Comuni di residenza (2024; valore in %)



Fonte: ISFORT, 22° Rapporto sulla mobilità in Italia, 2025

Nel settore del trasporto pubblico locale, dopo le difficoltà legate alla pandemia, la **domanda<sup>14</sup>** sta mostrando **segnali di recupero, seppur con un percorso graduale**. Negli ultimi anni il trend è stato di progressivo miglioramento: nel 2023 la riduzione dei passeggeri rispetto ai livelli pre-covid si è attestata al -14%, mentre **i dati 2024 confermano una perdita strutturale del 10%** rispetto al 2019, diversamente dai dati previsionali che auspicavano una perdita inferiore (-3%), a conferma che la ripresa procede ma con tempi più lunghi rispetto alle previsioni.

Grafico 10 - Evoluzione della domanda di TPL (%; anno di confronto 2019)



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

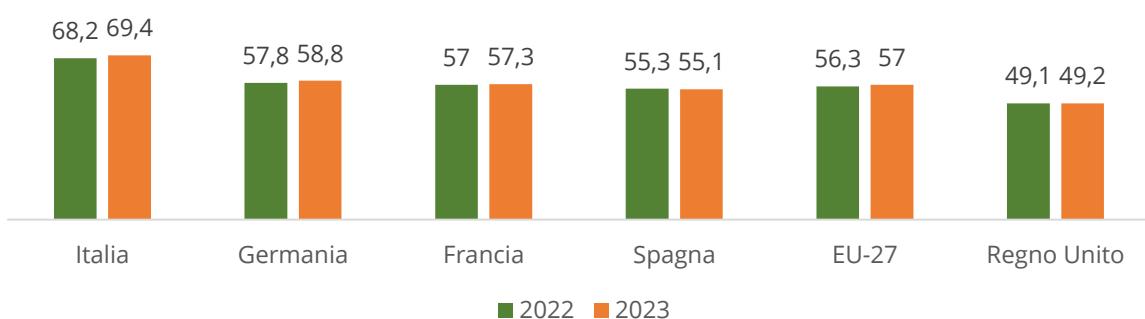
<sup>14</sup> Campione di oltre 90 società analizzato nel capitolo 4

È importante evidenziare che il **recupero della domanda non è uniforme** a livello nazionale **variando in base alle aree geografiche e alla tipologia di servizio**; in particolare, mentre in alcuni territori si registrano delle difficoltà di ripresa, in altri contesti i livelli della domanda hanno già superato i livelli del 2019.

**Per quanto riguarda il 2025**, l'andamento della domanda, seppur con analisi non direttamente confrontabili e riferite ai primi mesi dell'anno, sembra confermare la tendenza positiva registrata negli ultimi anni a livello medio nazionale. In particolare, secondo una prima stima AUDIMOB<sup>15</sup>, nel primo semestre 2025, il **numero complessivo di spostamenti giornalieri (media feriale) con i mezzi pubblici<sup>16</sup> registra un incremento del +10,3% rispetto allo stesso periodo del 2024**. Questo dato conferma che la domanda continua a crescere, segnalando un consolidamento della ripresa.

Il dominio assoluto dei mezzi privati motorizzati viene confermato anche dall'indicatore che tiene conto del numero di autovetture ogni 100 abitanti (**tasso di motorizzazione**) che **nel 2023** continua a crescere raggiungendo il valore di **69,4 vetture ogni 100 abitanti** contro un valore medio europeo pari a 57.

Grafico 11 - Tasso di motorizzazione (n. auto per 100 abitanti; 2022-2023)



Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio Studi ASSTRA su dati EU Transport in figures. Statistical pocketbook 2025

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, ecc. 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.

<sup>15</sup> ISFORT, 22° Rapporto sulla mobilità in Italia, 2025

<sup>16</sup> tutte le modalità del trasporto collettivo (bus, pullman, tram, metropolitana, treno, aereo, navigazione marina/lacuale ecc.) anche i servizi di sharing mobility e i taxi/NCC

Grafico 12 - Ripartizione modale degli spostamenti (pkm in %; 2023)



Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio Studi ASSTRA su dati EU Transport in figures. Statistical pocketbook 2025

## 2 IL SETTORE DEL TPL OGGI

*A cura di Elisa Meko, Maurizio Cianfanelli*

### 2.1 Le risorse in conto esercizio

#### 2.1.1 Le tariffe

Si riporta di seguito un confronto tra il 2016 e il 2025 del prezzo del biglietto a tempo e dell'abbonamento mensile (le tipologie di titolo di viaggio più vendute e diffuse), analizzando il prezzo più basso, quello più alto e il prezzo medio pesato<sup>17</sup>.

L'andamento differenziato delle due tipologie di titolo di viaggio evidenzia una politica pressoché diffusa tesa a fidelizzare l'utenza attraverso un minore aumento dei prezzi degli abbonamenti a fronte di un maggior incremento dei titoli di viaggio destinati agli utenti occasionali. Nel 2025, il prezzo del **biglietto a tempo** ha registrato una crescita rispetto al 2016 del **+19,6%**, mentre l'andamento del prezzo dell'**abbonamento mensile** ha mantenuto un passo più lento, con un aumento rispetto al 2016 del **+5,4%**.

Tabella 3 - Prezzi in ambito urbano, confronto 2016 e 2025 (€ e variazione in percentuale)

	Prezzo minimo		Prezzo massimo		Prezzo medio pesato		Variazione prezzo medio 2016-2025
	2016	2025	2016	2025	2016	2025	
<b>Biglietto a tempo</b>	1,0	1,0	1,6	2,3	1,39	1,67	+19,6%
<b>Abbonamento mensile</b>	13,0	25,0	55,0	55,0	36,3	38,2	+5,4%

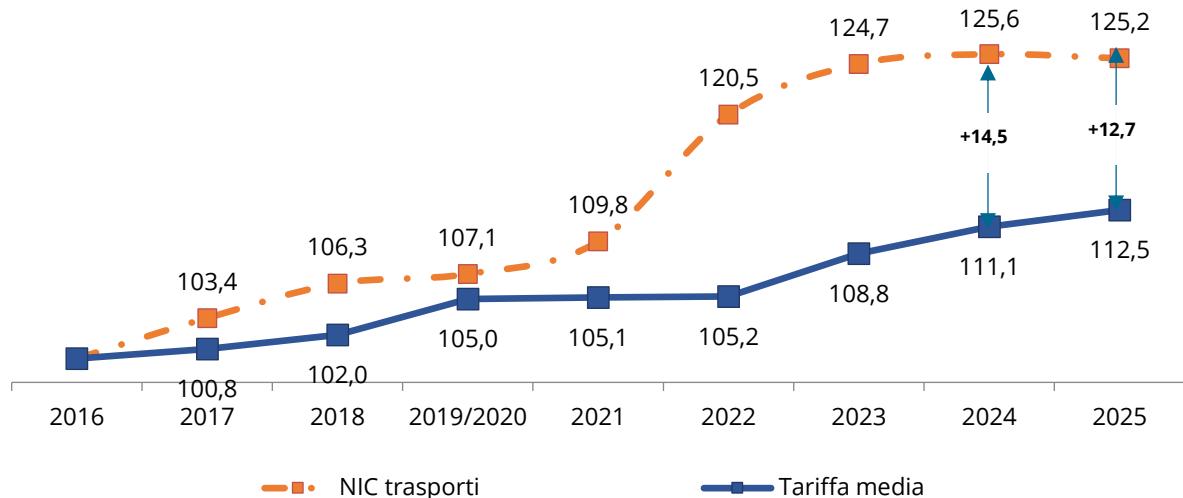
Fonte: elaborazioni Ufficio studi Asstra su dati da siti aziendali

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 **+25,2%** mentre la **tariffa media**<sup>18</sup>, indicatore di sintesi della struttura tariffaria, ha registrato, rispetto al 2016, un incremento soltanto del **+12,5%**.

<sup>17</sup> Media ponderata con i valori relativi alla popolazione residente in ciascuna città analizzata

<sup>18</sup> La tariffa media è data dalla media delle due tariffe più utilizzate (biglietto a tempo e abbonamento mensile)

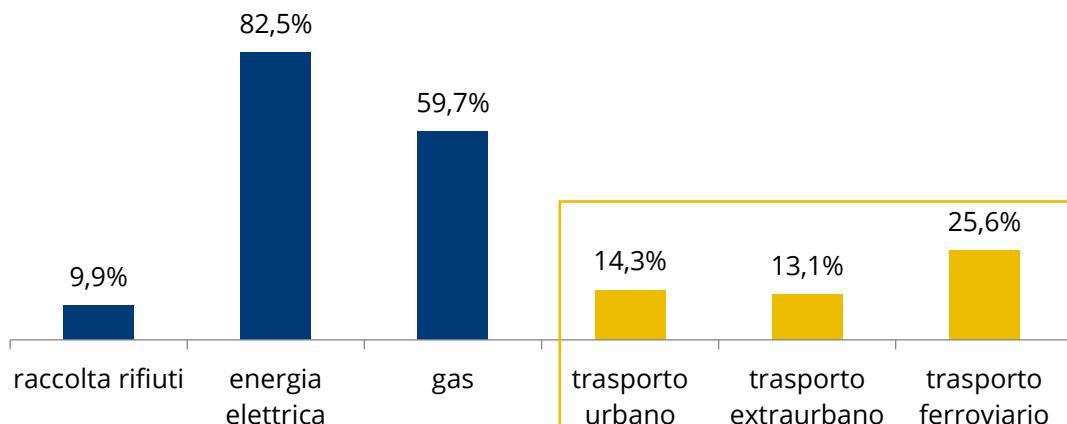
Grafico 13 – Dinamiche evolutive dell’andamento dei prezzi<sup>19</sup> (numeri indice; anno base 2016)



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

**Diversamente dagli altri settori delle *public utilities*,** 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*.

Grafico 14 – Variazione % prezzi public utilities<sup>20</sup> (variazione % 2016-2025)



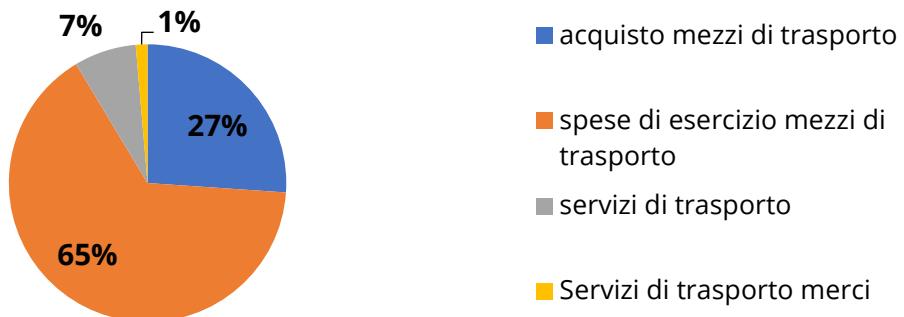
Fonte: elaborazioni Ufficio studi Asstra su dati Istat

<sup>19</sup> Tariffe aggiornate a dicembre 2025; Indice NIC trasporti 2025 (dato ISTAT) calcolato come media dei valori relativi alle mensilità gennaio-novembre 2025.

<sup>20</sup> Per l’anno 2025 gli indici ISTAT relativi alle public utilities sono calcolati come media dei valori relativi alle mensilità gennaio-ottobre 2025.

Non sorprende constatare che nella **spesa media mensile di una famiglia per la voce trasporto**, pari a oltre 297€, **le spese per servizi di trasporto pesino soltanto il 7%**, con una spesa di circa 20€ al mese.

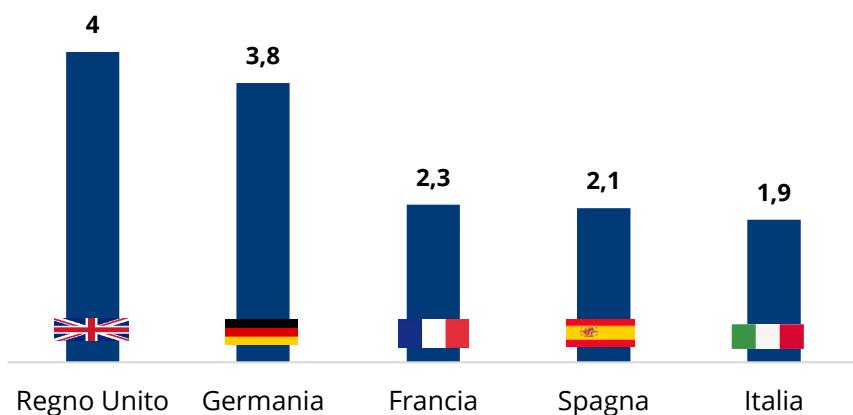
Grafico 15 – Ripartizione per voce di costo della spesa media mensile sostenuta dalle famiglie nei trasporti (anno 2024)



Fonte: elaborazioni Ufficio studi Asstra su dati ISTAT (La spesa per consumi delle famiglie, anno 2024)

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 **2,1 euro**, mentre nelle **città francesi** di Parigi e Lione ci si attesta su un prezzo medio di **2,3 euro**. **In Germania**, il biglietto singolo, analizzando le città di Berlino, Amburgo, Colonia e Monaco di Baviera, presenta **un costo medio di 3,8 euro**. **Londra, con 4 euro** (con utilizzo dell'Oyster card, relativamente alla rete metropolitana zona 1-2, nelle ore di picco), presenta il costo più alto.

Grafico 16 – Media biglietto singolo<sup>21</sup> (€; tariffe novembre 2025)



Fonte: elaborazioni Ufficio studi Asstra su dati da siti aziendali

<sup>21</sup> Per il solo Regno Unito il valore del titolo di viaggio preso a riferimento è relativo alla sola città di Londra.

### **Criteri di aggiornamento delle tariffe: Metodo del *price-cap***

La misura 27 della Delibera 154/2019, così come modificata dalla Delibera 64/2024, introduce il criterio per l'aggiornamento delle tariffe prevedendo che gli enti competenti in materia di determinazione delle tariffe dei servizi di TPL procedano all'aggiornamento delle tariffe dei servizi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico dell'impresa affidataria e/o di altri operatori interessati e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori.

Tale aggiornamento si basa sull'applicazione del metodo del *price-cap*, ed è determinato secondo la seguente formula:

$$Tt \leq Tt-1 * [1 + Ft-1 + (Qt - Qt-1)]$$

dove:

t = periodo di riferimento;

F = tasso di inflazione (ISTAT FOI o altro tasso definito nell'ambito delle normative regionali) per il periodo interessato;

Tt = tariffa media riferita al panier dei diversi titoli di viaggio vigenti, ponderata su: (i) numero di titoli di viaggio venduti per ciascuna tipologia e (ii) coefficiente di utilizzo di ciascuna tipologia di titolo di viaggio interessato;

Q = indicatore di qualità effettiva del servizio di trasporto pubblico, determinato secondo le modalità di cui al successivo punto 2.

Fermo restando l'adeguamento periodico al tasso di inflazione (ISTAT FOI o altro tasso definito nell'ambito delle normative regionali), gli enti possono prevedere l'aggiornamento delle tariffe dei servizi con metodi diversi dal metodo del *price-cap*, qualora la scelta adottata risulti maggiormente funzionale al raggiungimento degli obiettivi di miglioramento della qualità del servizio.

## 2.1.2 I contributi in conto esercizio

### 2.1.2.1 *Il sistema di finanziamento attuale – Il Fondo Nazionale Trasporti*

Il Trasporto Pubblico Locale, nelle Regioni a Statuto Ordinario, è finanziato, per la parte corrente, principalmente attraverso il **Fondo Nazionale Trasporti**. Tale Fondo, istituito nel 2013 con l'articolo 16-bis del decreto-legge n. 95/2012, ha consentito di superare la frammentazione normativa preesistente, introducendo un **meccanismo unitario di allocazione delle risorse**.

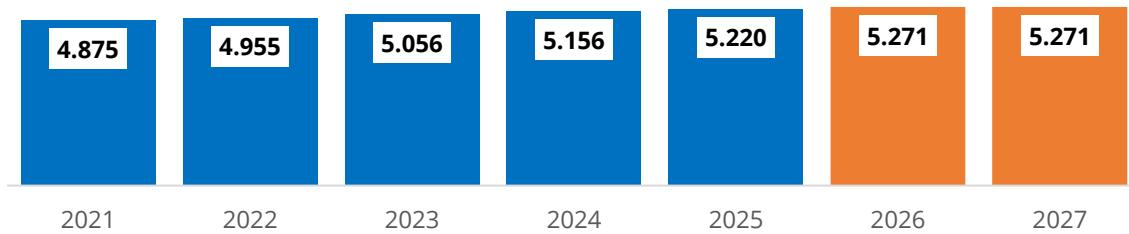
La **dotazione complessiva** del Fondo è stata fissata per legge nel 2017, mediante l'articolo 27 del decreto-legge n. 50/2017, disapplicando pertanto il precedente meccanismo di quantificazione del Fondo che era variabile ed ancorato al gettito delle accise su benzina e gasolio riscosse nelle regioni.

A partire da tale riforma, il Fondo Nazionale Trasporti ha registrato diversi incrementi:

- **Con la legge di bilancio 2022** (Legge 30 dicembre 2021, n. 234) è stato previsto un incremento della dotazione del Fondo, rispetto alla dotazione del 2021, 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**,
  - **350 milioni** di euro per l'anno **2025**,
  - **400 milioni** di euro a decorrere **dall'anno 2026**.
- **Con la legge di bilancio 2025** (Legge 30 dicembre 2024 n. 207) sono stati, altresì, previsti i seguenti incrementi:
  - **incremento di 120 mln €** esclusivamente **per il 2025** destinato **solo alle Regioni** che avrebbero **beneficiato dell'applicazione dei costi standard calcolati sul totale dei servizi e sull'intera dotazione del fondo**;
  - **incremento di 1 milione €** annui, a decorrere **dall'anno 2025**, **per la gratuità dei mezzi di trasporto pubblico** anche per i cani di assistenza per persone con disabilità o altre patologie e non solo per i cani guida delle persone non vedenti;
  - **incremento di 25 milioni** esclusivamente **per il 2026**, per il potenziamento del servizio di trasporto pubblico locale e per garantire l'accessibilità complessiva dei territori interessati dai Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano-Cortina 2026.

A seguito di tali incrementi, la **dotazione complessiva, nel 2024**, ha superato i **5,15 miliardi di euro**, i **5,22 miliardi di euro per il 2025**, e, a normativa vigente, sono previsti **5,27 miliardi per il 2026<sup>22</sup>**, e **5,27 miliardi per il 2027**.

Grafico 17 – Dotazione del Fondo Nazionale Trasporti (valori in milioni di euro)<sup>23</sup>

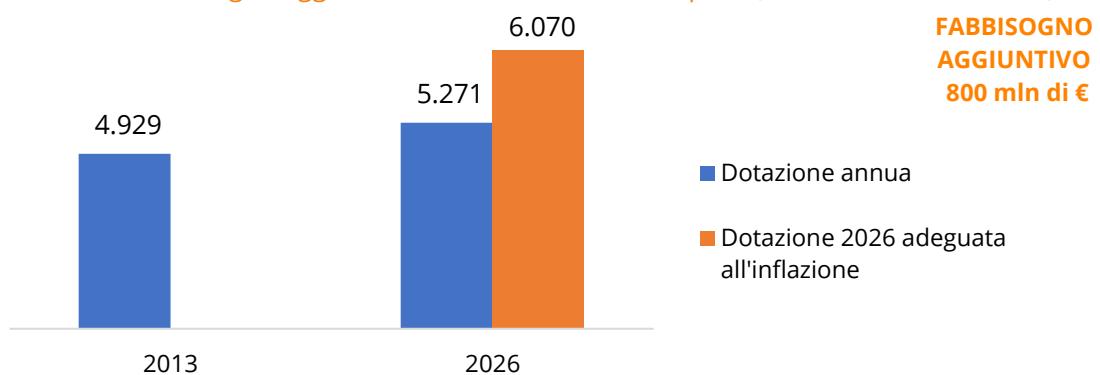


Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio Studi ASSTRA su dati MIT

Nonostante gli incrementi programmati, il Fondo presenta una **criticità di natura strutturale** in quanto **non è prevista l'indicizzazione all'inflazione**. Tale condizione determina una progressiva erosione del potere di acquisto delle risorse, con un **differenziale stimato in circa 800 milioni di euro annui**. Tale *gap* incide sull'equilibrio economico-finanziario dei contratti di servizio, anche in assenza di variazioni nella produzione chilometrica. Contestualmente, il settore è interessato da ulteriori pressioni sui costi, derivanti dalla crescita dell'**acquisto di mezzi a trazione alternativa**, caratterizzati da maggiori costi operativi e dallo **sviluppo di nuove linee di trasporto rapido di massa**.

Alla luce di tali evidenze, è fondamentale **garantire la stabilità del Fondo in termini reali** attraverso un **adeguamento dei contributi alle dinamiche inflazionistiche**.

Grafico 18 – Fabbisogno aggiuntivo Fondo Nazionale Trasporti (valori in milioni di euro)



Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio Studi ASSTRA su dati MIT

<sup>22</sup> Dotazione non comprensiva dei 25 mln di euro previsti per i Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano-Cortina 2026.

<sup>23</sup> Gli importi sono al netto delle voci straordinarie (es. quota destinata allo *sharing mobility*, quota destinata alla città di Venezia, *una tantum* di 120 milioni per il 2025, 25 milioni di euro previsti per i Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano-Cortina 2026, ecc.).

Per quanto riguarda **i criteri di ripartizione** del Fondo Nazionale Trasporti, questi sono stati definiti nel comma 2 del D.L. 50 del 2017 come segue:

- a) una quota pari al **50% del Fondo**, tenendo conto dei **costi standard** di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, **considerato il complesso dei servizi di trasporto pubblico locale** eserciti sul territorio di ciascuna regione risultanti dalla banca dati dell'Osservatorio TPL, e tenendo conto, **a partire dal 2024, dei costi di gestione dell'infrastruttura ferroviaria di competenza regionale**;
- b) una quota pari al **50% del Fondo**, tenendo conto dei **livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale**;
- c) applicando una **penalità del 15%** per servizi non affidati con procedure ad evidenza pubblica (applicata dal 2023) e, comunque, esclusivamente per gli **affidamenti diretti non conformi al Reg. 1370/2007 e s.m.i. e alle disposizioni nazionali vigenti**;
- d) mediante destinazione annuale dello **0,105% dell'ammontare del Fondo**, e comunque nel limite massimo di euro 5,2 milioni annui, alla **copertura dei costi di funzionamento dell'Osservatorio TPL**.

**Ciascuna regione non potrà ricevere risorse inferiori a quelle ricevute per l'anno 2020.**

Tuttavia, **l'applicazione del nuovo sistema di ripartizione**, sopra delineato, è stata **più volte rinviata** sia per la **mancata definizione dei livelli adeguati di servizio** sia per evitare che la **transizione dai criteri di riparto del Fondo TPL sinora utilizzati ai nuovi criteri basati su costi standard e, una volta definiti, livelli adeguati di servizio, comporti perdite rilevanti di risorse per diverse Regioni** con le inevitabili ripercussioni su quantità e qualità dei servizi offerti.

**Il regime transitorio**, applicato per gli anni 2023, 2024 e 2025, prevede pertanto che **l'applicazione del criterio dei costi standard** e dei livelli adeguati di servizio, una volta definiti, **venga applicato alla sola parte incrementale del Fondo**, attenuando gli effetti redistributivi dovuti all'applicazione dei criteri sulla dotazione integrale.

Intanto, la legge di bilancio 2025 ha prorogato al 30 giugno 2025 il termine per l'adozione del decreto ministeriale che definirà gli indicatori per determinare i livelli adeguati di servizio e le modalità di applicazione degli stessi, la cui applicazione è prevista a decorrere dal 2026.

Grafico 19 – Criteri di ripartizione del Fondo Nazionale Trasporti

	2025	2026
	<b>Dotazione complessiva 5,22 mld euro</b>	<b>Dotazione complessiva 5,27 mld euro</b>
<b>CRITERI</b>	<p>Percentuali storiche applicate alla <b>dotazione del fondo 2020</b> pari a 4,87 mld euro (Salvaguardia delle assegnazioni 2020)</p> <p><b>100% costi standard su tutti i servizi esclusivamente alle risorse incrementali</b> pari a <math>\approx</math> 350 mln euro (stanziate dalla legge di bilancio 2022)</p>	<p><b>50% Livelli adeguati di servizio (LAS) sull'intera dotazione del fondo</b></p> <p><b>50% Costi standard su tutti i servizi e sull'intera dotazione del fondo</b></p> <p><b>Clausola di salvaguardia delle assegnazioni 2020</b></p>

Si precisa che **la Conferenza delle Regioni e delle Province autonome**, il 28 novembre 2025, **ha espresso l'intesa** sul riparto 2025 del Fondo **con l'impegno del Governo ad accogliere la proposta emendativa delle Regioni al DDL Bilancio 2026**. Nello specifico, **le Regioni chiedono di prorogare il regime transitorio**, che prevede l'applicazione dei costi standard alla sola quota incrementale del fondo, **rinviare al 2027 l'applicazione dei livelli adeguati di servizio e incrementare il Fondo di 120 milioni di euro** come proposta prioritaria, **oppure di 70 milioni di euro, in alternativa**. In quest'ultimo caso, si propone di destinare alle stesse finalità anche i 50 milioni di euro, corrispondenti all'incremento strutturale del Fondo previsti dalla Legge di bilancio 2022 (Legge 30 dicembre 2021, n. 234). **Le risorse aggiuntive servirebbero a compensare le Regioni penalizzate dalla mancata applicazione dei costi standard sull'intera dotazione del Fondo rispetto alle quote storiche del 2020**.

### 3.1.2.2 Il federalismo fiscale nel TPL

Con la legge delega n. 42 del 2009 viene introdotto **il concetto di federalismo fiscale**, con l'obiettivo di migliorare l'efficienza e l'equità nella distribuzione delle risorse pubbliche.

Nel settore del TPL, la delega sul federalismo fiscale (**Legge n. 42/2009**) introduce, infatti, **importanti novità** nel sistema di finanziamento:

- L'articolo 8, comma 1, lettera c) prevede che i **decreti legislativi di attuazione della delega** devono considerare il principio per cui nella **definizione delle modalità per la determinazione dell'ammontare del finanziamento per il TPL, si tiene conto della fornitura di un livello adeguato del servizio su tutto il territorio nazionale nonché dei costi standard**;
- L'articolo 9, comma 1, lettera f) stabilisce il principio/criterio secondo il quale **le quote del fondo perequativo per le spese per il trasporto pubblico locale**

**sono assegnate in modo da ridurre adeguatamente le differenze tra i territori con diverse capacità fiscali per abitante** e, per le spese in conto capitale, tenendo conto del fabbisogno standard di cui è assicurata l'integrale copertura

- L'articolo 12, comma 1, lettera d) prevede che i decreti legislativi del Governo tengano in considerazione la disciplina di uno o più tributi propri comunale che, valorizzando l'autonomia tributaria, attribuisca all'Ente la facoltà della sua istituzione in riferimento a particolari scopi quali la realizzazione di opere pubbliche ovvero a finanziare oneri derivanti da eventi particolari quali flussi turistici e mobilità urbana.

In materia di TPL, **i decreti legislativi di attuazione della Legge n. 42/2009 non sono stati, ad oggi, ancora emanati.**

Il Governo sta lavorando sullo schema di d.lgs. recante "Disposizioni in materia di tributi regionali e locali e di federalismo fiscale regionale". Tale provvedimento, al suo Titolo IV e in attuazione di quanto previsto dalla legge delega 9 agosto 2023, n. 111, introduce alcune **disposizioni volte ad assicurare la piena attuazione del federalismo fiscale regionale secondo quanto contemplato anche in una specifica milestone del PNRR (M1C1-119)**. In particolare, l'articolo 30 dello schema di d.lgs. prevede la revisione di alcune norme del d.lgs. n. 68 del 2011 relative al federalismo regionale e **disciplina l'attribuzione alle Regioni a statuto ordinario di una compartecipazione dell'IRPEF tale da garantire annualmente al complesso delle Regioni stesse entrate corrispondenti all'ammontare dei trasferimenti statali di cui è prevista la soppressione a decorrere dal 2027. I trasferimenti da sopprimere**, come espressamente esplicitato nella Relazione illustrativa annessa al provvedimento, **includono potenzialmente anche il Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale di cui all'art. 16-bis, comma 1, del D.L. n. 95 del 2012.**

Pertanto, **l'esistenza del FNT è condizionata all'attuazione del federalismo fiscale, come stabilito dal comma 1 dell'art. 27 del DL n.50/2017, e dalla sentenza della Corte Costituzionale n.273/2013** che giustifica l'ammissibilità dell'intervento dello Stato necessario per assicurare un livello uniforme del godimento dei diritti tutelati dalla Costituzione, proprio a causa della **perdurante inattuazione della Legge n.42/2009.**

**Con l'attuazione del federalismo fiscale le risorse saranno alimentate attraverso un sistema di fiscalità decentrato** in funzione delle capacità fiscali, senza alcun vincolo di destinazione al settore del TPL, le cui **differenze territoriali saranno parzialmente compensate attraverso meccanismi perequativi**. L'entità dei fabbisogni sarà determinata in funzione dei livelli adeguati del servizio e dei costi standard.

## Il finanziamento del rinnovo CCNL Autoferrotranvieri-Internavigatori 2024-2026

Il decreto legislativo n. 43 del 28 marzo 2025 ha definito un meccanismo di **copertura finanziaria strutturale dei maggiori costi derivanti dal rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro degli Autoferrotranvieri per il triennio 2024-2026** prevedendo una revisione progressiva delle accise su benzina e gasolio, con l'obiettivo di riallinearle nell'arco di cinque anni.

Il maggior gettito derivante da questa operazione è stato destinato, in origine, a finanziare il rinnovo contrattuale, come stabilito nel **verbale d'intesa del 20 marzo 2025** tra Governo, associazioni datoriali e sindacati, che aveva previsto la **copertura integrale dei maggiori costi del contratto attraverso un meccanismo di compensazione pluriennale**.

Il disegno di legge di Bilancio 2026 introduce però una **modifica importante al meccanismo di copertura** che era stato previsto con il decreto legislativo n. 43 del 28 marzo 2025, equiparando dal 1° gennaio 2026 le accise su benzina e gasolio. La modifica comporta che **le maggiori entrate derivanti da questa equiparazione non saranno più destinate in via prioritaria al rinnovo** del CCNL Autoferrotranvieri 2024-2026, ma al Fondo per l'attuazione della delega fiscale, lasciando vincolato solo una parte del maggior gettito, derivante dalla variazione di 1,5 centesimi, anziché 5,55 centesimi.

Di fatto, ciò **riduce significativamente la copertura finanziaria per il rinnovo**, il cui costo è stimato in 270 milioni di euro per il 2025, 370 milioni per il 2026 e 510 milioni a regime dal 2027.

## PRINCIPALI EVIDENZE SUI CONTRIBUTI IN CONTO ESERCIZIO

- Qualunque sia il sistema di finanziamento del settore, per le imprese è necessario che venga garantita **la stabilità e strutturalità temporale delle risorse pubbliche** assicurando adeguamenti capaci di tenere il passo con l'inflazione ed una iniezione aggiuntiva di risorse in grado di supportare ed accompagnare gli ingenti e straordinari investimenti e lo sviluppo dei servizi, nonché **garantire la regolarità nei flussi dei pagamenti**. È necessario, inoltre, **incrementare** la dotazione annua del Fondo pari ad almeno **800 milioni di euro** al fine colmare **il divario generato dalla dinamica inflattiva** per il periodo **2013-2025**.
- **Stabilizzare i 120 milioni di euro**, previsti solo per il 2025, al fine di compensare le Regioni che possano risultare maggiormente penalizzate con l'applicazione dei nuovi criteri di riparto del Fondo nazionale trasporti.
- Prevedere che, in sede tecnica, **la definizione dei LAS** avvenga con dati aggiornati, maggiormente significativi, soprattutto in relazione alla domanda reale e potenziale. Difatti, si rilevano diverse criticità in merito alla metodologia finora presentata, ritenuta incompleta e poco rappresentativa.

- È necessario **aggiornare i costi standard** in funzione dell'incremento generale dei livelli dei prezzi che il settore sta sostenendo in seguito alle recenti impennate inflazionistiche e alle evoluzioni tecnologiche.
- Con l'applicazione del federalismo fiscale, a normativa vigente (art. 8 della Legge n. 42/2009), il finanziamento del TPL di parte corrente non godrebbe del medesimo trattamento di servizi essenziali quali ad esempio l'istruzione, la sanità; al fine di mitigare potenziali elementi di squilibrio per il finanziamento del TPL è necessario:
  - classificare il **trasporto pubblico locale e regionale come spesa essenziale**, garantendone il finanziamento integrale dei fabbisogni standard attraverso quote specifiche del **fondo perequativo**;
  - assicurare il **vincolo di destinazione** al settore delle risorse rivenienti per ciascuna Regione dalla partecipazione al gettito dell'IRPEF, con un **divieto di distrazione** per altre finalità.
- In **tema di tariffe** sarebbe auspicabile garantire:
  - una politica tariffaria caratterizzata da un **giusto equilibrio tra esigenze economiche, esigenze ambientali, ed esigenze sociali** evitando scelte di gratuità totale che potrebbero presentare criticità in termini di equità e redistribuzione del reddito nonché effetti non sostenibili dalla finanza pubblica locale e dagli attuali livelli di infrastrutturazione e di capienza;
  - la piena applicazione nei contratti di servizio, anche per i contratti in essere, di un **meccanismo automatico di aggiornamento delle tariffe** (ad es. *price cap*);
  - Reale **valutazione della willingness to pay** (propensione a pagare);
  - Incentivazione alla redistribuzione della domanda nelle fasce di morbida attraverso **politiche tariffarie innovative e dinamiche**.
- Per garantire la sostenibilità economica e finanziaria delle aziende operanti nel settore del TPL, è necessario modificare le misure introdotte con il disegno di legge di bilancio 2026 sul tema del **finanziamento del rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri-Internavigatori 2024-2026**, mantenendo la **parificazione delle accise prevista fin dal 2026**, ma **vincolando prioritariamente il maggior gettito alla copertura integrale del rinnovo**, e destinando solo le eventuali risorse residue al Fondo per l'attuazione della delega fiscale. Inoltre, occorre prevedere misure specifiche per **tutelare le aziende delle Regioni a Statuto speciale e delle Province autonome**, come Friuli-Venezia Giulia e Sicilia, dove la partecipazione al gettito delle accise è ridotta o assente.

## 2.2 Il quadro degli investimenti

### 2.2.1 Gli investimenti del PNRR

Nel quadro delle politiche europee per la ripresa economica e la resilienza, il **Quadro Finanziario Pluriennale (QFP) 2021-2027** e il **programma Next Generation EU (NGEU)** costituiscono gli strumenti di riferimento per l'attuazione delle politiche di sviluppo degli stati membri. Il QFP prevede complessivamente risorse pari a 1.074,3 miliardi di euro, articolate in sette rubriche di spesa, mentre il NGEU dispone di una dotazione straordinaria di 750 miliardi di euro, di cui 390 miliardi sotto forma di sovvenzioni. All'interno di NGEU, il Dispositivo per la Ripresa e la Resilienza (RRF) rappresenta il principale canale di attuazione, con una dotazione complessiva di 672,5 miliardi di euro, suddivisa tra prestiti e sovvenzioni.

Il **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) dell'Italia**, approvato nel 2021, è stato oggetto di successive revisioni in conformità al Regolamento (UE) 2021/241. La versione aggiornata, approvata dal Consiglio dell'Unione europea l'8 dicembre 2023, prevede un ammontare complessivo di 194,4 miliardi di euro, di cui 71,8 miliardi di sovvenzioni e 122,6 miliardi di prestiti.

Nel corso del 2024 sono state introdotte modifiche tecniche a 23 misure, approvate il 14 maggio, finalizzate all'ottimizzazione dei processi attuativi. Nel 2025 è stata proposta una ulteriore revisione, con 67 modifiche e l'inserimento di due nuove misure nell'ambito della mobilità sostenibile, nonché la rimodulazione di 107 milestone e target per garantire la realizzabilità entro il termine del 30 giugno 2026.

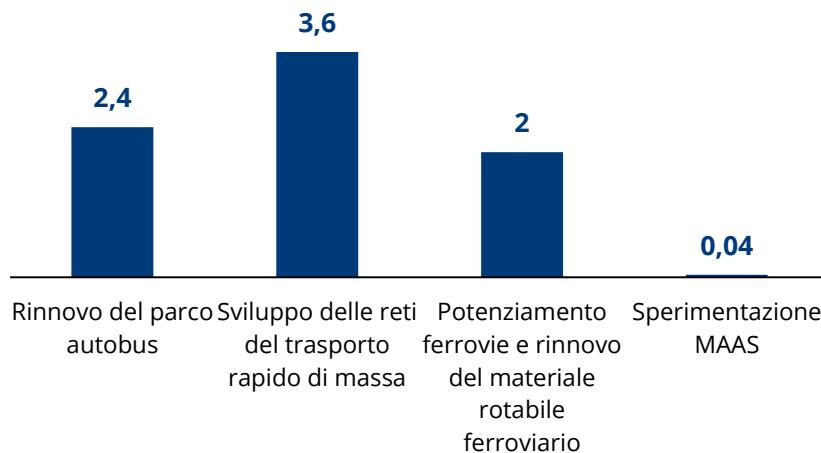
Il meccanismo di erogazione delle risorse è subordinato al conseguimento dei **traguardi e degli obiettivi concordati**. Alla data del 30 dicembre 2024 era stata presentata la richiesta di pagamento della settima rata, pari a 18,3 miliardi di euro, connessa a 67 obiettivi. Recentemente, nel mese di dicembre 2025, la Commissione europea ha comunicato la valutazione positiva al pagamento dell'ottava rata del PNRR dell'Italia, pari a 12,8 miliardi di euro, certificando il conseguimento dei trentadue obiettivi previsti, in linea con i cronoprogrammi concordati a livello europeo. La valutazione positiva dell'ottava rata certifica il trasferimento all'Italia di oltre 153 miliardi di euro complessivi dall'avvio del PNRR.

Con riferimento al **settore del Trasporto Pubblico Locale (TPL)**, il PNRR ha riconosciuto la rilevanza strategica del comparto nel processo di transizione ecologica, destinando risorse per investimenti pari a **oltre 8 miliardi di euro, cui si aggiungono oltre 20 miliardi di euro per la rete ferroviaria nazionale e regionale** nell'ambito della Missione 3.

Le misure di intervento comprendono il rinnovo del materiale rotabile su gomma mediante tecnologie a basse o zero emissioni, lo sviluppo delle infrastrutture di alimentazione, l'acquisto di materiale rotabile ferroviario elettrico o a idrogeno, il

potenziamento e la messa in sicurezza delle linee regionali, nonché la realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa. Ulteriori investimenti sono previsti per la digitalizzazione dei servizi di mobilità urbana attraverso sperimentazioni MAAS, mentre la Missione 7 (REPowerEU) ha introdotto misure specifiche per l'acquisto di treni elettrici e a idrogeno.

Grafico 20 – Gli investimenti del PNRR nel trasporto pubblico locale (mld euro)



Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio studi di Asstra

Tra gli interventi più rilevanti si annoverano l'acquisizione di circa 3.000 autobus elettrici, la realizzazione di nuove linee tramviarie e reti ciclabili urbane, nonché l'acquisto di 150 treni a zero emissioni entro il 2026, con priorità alle regioni meridionali. La ripartizione territoriale delle risorse rispetta il vincolo di destinazione di almeno il 40% alle regioni del Mezzogiorno.

Il completamento delle milestone e dei target entro le scadenze previste costituisce condizione necessaria per l'erogazione delle ultime rate e per il consolidamento degli impatti strutturali del Piano.

In tale contesto, il Fondo Complementare, istituito con il decreto-legge n. 59 del 6 maggio 2021, continua a svolgere una funzione integrativa rispetto alle risorse europee, con modalità di utilizzo analoghe ma prive di obblighi di rendicontazione.

#### 2.2.1.1 *La proposta di revisione del PNRR di novembre 2025*

Il Consiglio dell'Unione Europea ha approvato in data 25 novembre u.s. la revisione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) dell'Italia. La revisione, richiesta dal Governo italiano per adeguare il piano alle mutate condizioni economiche e operative, ha comportato la rimodulazione di numerose misure, alcune delle quali direttamente collegate al TPL.

La dotazione complessiva rimane pari a 194,4 miliardi di euro. La revisione interessa 13,5 miliardi di euro di misure e introduce interventi per imprese, agricoltura, filiera agroalimentare, connettività digitale, infrastrutture idriche ed economia circolare, oltre al rafforzamento delle politiche attive per sviluppo e occupazione.

La revisione include anche il finanziamento del comparto nazionale di InvestEU per sostenere gli investimenti strategici delle imprese e il potenziamento del materiale rotabile per il trasporto pubblico locale.

#### *2.2.1.2 L'avanzamento del Quadro Finanziario Pluriennale 2028-2034*

La **proposta per il Quadro Finanziario Pluriennale 2028-2034**, presentata dalla Commissione europea il 16 luglio 2025, definisce un bilancio complessivo di circa 1,8 trilioni di euro a prezzi 2025, con un vincolo del 35% delle spese destinato a obiettivi climatici e ambientali. L'adozione del regolamento richiede l'unanimità in Consiglio e il consenso del Parlamento europeo, mentre alcune disposizioni relative alle risorse proprie necessitano di ratifica nazionale. È stata annunciata la presentazione del primo negotiation box entro dicembre 2025, che costituirà la base per i negoziati interistituzionali e per eventuali modifiche alla proposta iniziale.

La proposta di MFF introduce una riforma strutturale significativa attraverso i National and Regional Partnership Plans, che diventano il principale strumento di programmazione e finanziamento. Questi piani integrano la logica della politica di coesione con un approccio orientato a milestone e target, simile a quello del Recovery and Resilience Facility, e consentono agli Stati membri di definire priorità nazionali e territoriali in modo più flessibile.

Contestualmente, nel testo proposto il Connecting Europe Facility III viene potenziato, con un incremento delle risorse per il settore trasporti da 25,8 miliardi a 51,5 miliardi di euro. Il regolamento CEF conferma il sostegno ai progetti della rete TEN-T e alle infrastrutture transfrontaliere, con obiettivi di interoperabilità, decarbonizzazione e resilienza. Tuttavia, non sono previste disposizioni esplicite per il trasporto urbano o per il trasporto pubblico locale. Gli interventi locali potranno beneficiare dei fondi solo se connessi a nodi TEN-T o come soluzioni di primo e ultimo miglio. Inoltre, 17,6 miliardi di euro sono destinati alla mobilità militare, riducendo la disponibilità per progetti civili e accentuando la priorità strategica della difesa.

Il nuovo Fondo europeo per la coesione economica, sociale e territoriale integra ERDF, CF, ESF+, JTF e altri strumenti in un'unica architettura. Pur non imponendo vincoli specifici per la mobilità urbana, l'articolo 5 del regolamento ERDF/CF richiede strategie di sviluppo urbano integrate, orientate alla transizione climatica ed energetica, che possono includere investimenti nel trasporto pubblico locale.

Un'innovazione rilevante è rappresentata dal programma Catalyst Europe, che introduce una linea di prestiti agevolati fino a 150 miliardi di euro, erogati tramite EIB e InvestEU, destinati a progetti strategici. Le autorità locali potranno accedere a tali risorse solo se i governi nazionali ne prevedranno il trasferimento a livello subnazionale, il che implica una forte dipendenza dalle scelte di programmazione nazionale. Inoltre, il nuovo quadro normativo consente operazioni di blending tra sovvenzioni e strumenti finanziari, con l'obiettivo di mobilitare capitale privato e ridurre il rischio degli investimenti infrastrutturali.

Secondo l'analisi UITP, il nuovo quadro offre opportunità significative ma anche sfide rilevanti. Tra le opportunità si evidenzia la possibilità di utilizzare i NRP Plans come unico canale di programmazione per negoziare risorse destinate al trasporto pubblico sostenibile, soprattutto attraverso strategie urbane integrate. Il nuovo schema di coesione consente di mantenere l'ammissibilità di investimenti in mobilità urbana e trasporto pubblico, mentre l'integrazione del Social Climate Fund garantisce risorse per misure sociali legate all'accessibilità e all'equità tariffaria. Inoltre, Catalyst Europe introduce strumenti finanziari innovativi che, se correttamente trasferiti a livello locale, possono sostenere progetti infrastrutturali di rilievo.

Le sfide riguardano principalmente l'assenza di un vincolo normativo per il finanziamento diretto del trasporto pubblico nel CEF III, che rimane focalizzato sui corridoi TEN-T e sulla mobilità militare.

Nel complesso, il MFF 2028–2034 rappresenta un incremento significativo delle risorse complessive ma non garantisce, ad oggi, un set di risorse strettamente vincolate al trasporto pubblico locale. La posizione UITP, condivisa anche da Asstra nei diversi tavoli istituzionali, è quella di garantire durante le prossime fasi negoziali, previste tra il 2026 e il 2027, l'inserimento di finanziamenti specifici per lo sviluppo della mobilità urbana e del trasporto pubblico locale e regionale.

#### *2.2.1.3 La definizione del Fondo sociale per il clima italiano e il sistema ETS2*

Il **Social Climate Fund (SCF)** rappresenta uno degli strumenti più rilevanti introdotti dall'Unione Europea per supportare il processo di transizione energetica alle nuove fonti di alimentazione. Nato nell'ambito del pacchetto "Fit for 55", il Fondo ha l'obiettivo di mitigare gli impatti sociali derivanti dall'applicazione del nuovo sistema ETS2, che estende il meccanismo di scambio delle emissioni agli edifici, ai trasporti stradali e ai carburanti. In questo contesto, il SCF si propone di sostenere famiglie vulnerabili, microimprese e utenti del trasporto, riducendo i costi legati alla decarbonizzazione e favorendo l'adozione di soluzioni sostenibili.

Per accedere alle risorse del Fondo, gli Stati membri devono completare due passaggi fondamentali: recepire la normativa ETS2 nella legislazione nazionale e presentare alla Commissione Europea i Social Climate Plans (SCP). Questi piani devono contenere misure concrete per attenuare gli effetti del carbon pricing e promuovere investimenti

in settori chiave, tra cui la mobilità. La Commissione dispone di cinque mesi per valutare ogni piano; una volta approvato, esso viene pubblicato e diventa operativo. Le prime richieste di pagamento potranno essere inoltrate a partire dal 31 luglio 2026, a condizione che siano stati raggiunti i traguardi e le milestone previste.

Il Fondo, che sarà attivo dal 2026 al 2032, mobiliterà almeno 86,7 miliardi di euro, combinando i proventi dell'ETS2 con il cofinanziamento nazionale, fissato in misura minima al 25% dei costi complessivi dei piani. Questa disponibilità finanziaria apre prospettive significative per il settore dei trasporti, in particolare per il trasporto pubblico, che è esplicitamente riconosciuto tra le misure ammissibili. Il SCF mira, infatti, a sostenere la mobilità a basse e zero emissioni, favorendo l'accessibilità e riducendo i costi di spostamento per le fasce più vulnerabili.

Il sistema ETS2 estende il principio del *cap-and-trade* ai fornitori di carburanti per edifici e trasporti stradali. In pratica, i distributori di combustibili fossili dovranno acquistare quote di emissione proporzionali alla CO<sub>2</sub> generata dai prodotti immessi sul mercato. Questo sistema comporta un incremento del prezzo dei carburanti, trasferendo il costo delle emissioni lungo la filiera fino all'utente finale. Per il trasporto su strada, l'effetto sarà diretto: l'aumento dei costi dei carburanti incentiverà la riduzione del consumo di combustibili fossili e la transizione verso modalità di mobilità a basse o zero emissioni, come veicoli elettrici, carburanti alternativi e, in modo strategico, il trasporto pubblico collettivo, che consente di abbattere le emissioni pro capite. Il sistema ETS2 prevede due fasi distinte per la sua implementazione nel settore degli edifici e del trasporto su strada. La prima fase, denominata *fase di monitoraggio*, è iniziata il 1° gennaio 2025. In questa fase, i fornitori di carburanti sono obbligati a monitorare e comunicare le emissioni associate ai combustibili immessi sul mercato. Tale obbligo è disciplinato dal Regolamento (UE) 2018/2066, che stabilisce le modalità di monitoraggio, comunicazione e verifica delle emissioni. Questa fase ha lo scopo di raccogliere dati accurati e predisporre i piani di conformità in vista dell'entrata in vigore del sistema ETS2. La seconda fase, definita *fase di mercato*, introdurrà l'obbligo per i fornitori di acquistare quote di emissione proporzionali alla CO<sub>2</sub> generata dai combustibili venduti. L'avvio di questa fase è previsto per il 1° gennaio 2028, a seguito della decisione di posticipare di un anno la data originaria (inizialmente fissata al 2027). Tale rinvio è stato adottato per consentire una transizione più graduale e ridurre l'impatto economico sui consumatori, garantendo al contempo la piena operatività del sistema.

Parallelamente all'evoluzione normativa europea, in Italia si è avviato un ampio processo di consultazione pubblica per definire le misure nazionali di accompagnamento all'introduzione del sistema ETS2 e alla predisposizione del Piano Sociale per il Clima (PSC). Il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) ha promosso diverse fasi di consultazione nel corso del 2025, coinvolgendo cittadini, istituzioni, imprese, associazioni e stakeholder. Le iniziative hanno incluso questionari online e documenti di sintesi che illustrano le proposte di intervento, come incentivi per la

mobilità sostenibile, ecobonus sociali per veicoli a basse emissioni e piattaforme per il trasporto integrato

Il Piano Sociale per il Clima (PSC) è stato completato e trasmesso alla Commissione Europea entro la scadenza del 30 giugno 2025, come previsto dal Regolamento (UE) 2023/955. Il documento, frutto di un ampio confronto con amministrazioni, territori e stakeholder, prevede investimenti complessivi pari a 9,3 miliardi di euro, articolati in misure per l'efficienza energetica degli edifici e per la mobilità sostenibile, con particolare attenzione alle fasce vulnerabili. Attualmente, il Piano è in fase di valutazione da parte della Commissione, che dispone di cinque mesi per l'approvazione formale. Una volta approvato, il PSC diventerà operativo e consentirà all'Italia di accedere alle risorse del Fondo Sociale per il Clima.

## 2.2.2 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 ricomprendersi 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 sono stati 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.

Tabella 4 - Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile (valori in miliardi di €)

Soggetti beneficiari	Regioni	Comuni ad alto inquinamento	Città metropolitane e comuni con più di 100.000 abitanti
<b>Risorse assegnate (mld €)</b>	2,2	0,398	1,287
<b>1 - Approvazione del PSNMS</b>	DPCM 1360/2019		
<b>2 - Riparto delle risorse</b>	DI 81 2020	DI 234 2020	DI 71 2021
<b>3 - Modalità di erogazione, rendicontazione e monitoraggio delle risorse (I quinquennio)</b>	DM 134 2021	DM 175 2021	DM 287 2021
<b>4 - Modalità di erogazione, rendicontazione e monitoraggio delle risorse (II quinquennio)</b>	In fase di emanazione		DM 152 2025

Fonte: Elaborazioni dell’Ufficio studi di Asstra

Grafico 21 – Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile (mln euro)



Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio studi di Asstra

Con il **DPCM 11 dicembre 2023** recante la modifica dell'art. 6 del precedente DPCM 17 aprile 2019 avente ad oggetto l'Approvazione del Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile, nelle more dell'aggiornamento complessivo del piano, è stata prevista l'integrale sostituzione dell'articolo 6 che definisce le tipologie di mezzi acquistabili a valere sulle risorse del Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile di cui all'articolo 1, commi da 613 a 615, della legge 11 dicembre 2016, n. 232; L'aggiornamento in questione tiene conto delle disposizioni introdotte dall'articolo 7-sexties del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68 e s.m.i. - che ha previsto modifiche in materia di cofinanziamento agli investimenti nell'acquisto dei mezzi da parte dei soggetti beneficiari – nonché del mutato contesto macroeconomico di riferimento, dell'evoluzione tecnologica e del grado di disponibilità di alcuni vettori energetici. In sintesi, con la modifica in questione, è prevista la possibilità di acquisto, a partire dal 2024, anche di autobus ad alimentazione elettrica destinati al trasporto pubblico extraurbano, oltre che delle forme di alimentazione già previste nella versione iniziale del DPCM (idrogeno e metano). In ambito urbano, viene mantenuta la finanziabilità per i mezzi alimentati a idrogeno, elettrici, o a metano (compresso/liquido). Viene, altresì, superata la versione iniziale dell'articolo 6 del DPCM che stabiliva specifiche quote di cofinanziamento legate alla tipologia di servizio e alla forma di alimentazione del mezzo.

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.

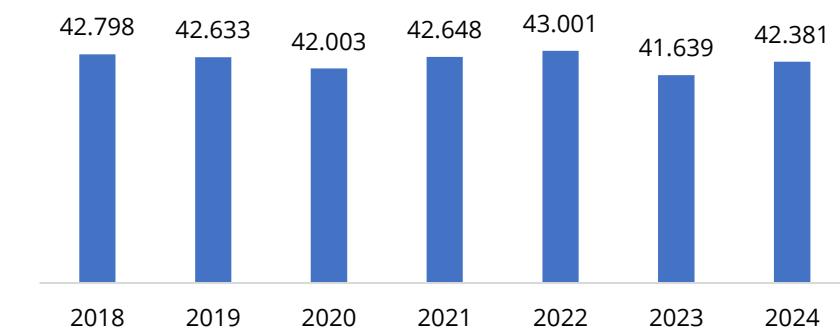
Con il **DI 256/2022** sono state ripartite le risorse relative all'acquisto di mezzi su gomma ad alimentazione alternativa per i servizi di trasporto pubblico locale, per le finalità previste dall'articolo 4, comma 3-ter del Decreto - legge n. 121 del 10 settembre 2021, convertito in legge 9 novembre 2021, n. 156. Nel dettaglio, il provvedimento assegna alle Regioni Valle d'Aosta, Marche, Abruzzo, Umbria, Molise, Friuli-Venezia Giulia, Basilicata ed alle Province autonome di Trento e Bolzano, 5 milioni di euro per l'anno 2022 e 7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2035, per un totale di **96 milioni di euro, per l'acquisto di autobus**. Le risorse sono destinate all'acquisto di autobus ad alimentazione a metano, elettrica o ad idrogeno adibiti al trasporto pubblico extraurbano e suburbano, in coerenza con le disposizioni del Piano Strategico Nazionale per la mobilità sostenibile di cui al DPCM del 17 aprile 2019.

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.

#### *2.2.2.1 Il parco autobus circolante (dati al 15/01/2024)*

Al 15 gennaio 2024, il parco autobus circolante italiano adibito al TPL (categoria M2 e M3) si attesta a **42.381 mezzi**.<sup>1</sup> Dal 2018 al 2024 il parco autobus circolante in Italia è rimasto sostanzialmente stabile, oscillando tra circa 41.600 e 43.000 unità. Nel 2018 si registravano 42.798 mezzi, valore che è rimasto pressoché invariato fino al 2022, quando si è toccato il massimo di 43.001 unità.

Grafico 22 – Parco autobus TPL (n.mezzi; gennaio 2024)

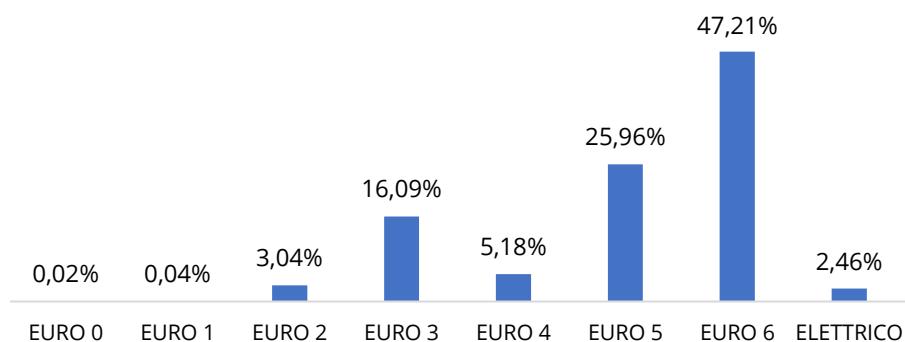


Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio studi di Asstra

Oltre il 75,63% dei mezzi circolanti è classificato Euro 5, Euro 6 o Elettrico. In particolare, la classe Euro 6 rappresenta la componente principale, coprendo da sola il 47,21% del totale.

Dall'altro lato, permane una "coda" significativa di veicoli ante Euro 4 pari al 19,2% del parco (circa 8.132 veicoli). L'analisi dettagliata mostra che la classe Euro 3 costituisce il gruppo più numeroso di veicoli *ante* Euro 4 ancora in circolazione, rappresentando il 16,09% del totale circolante.

Grafico 23 – Parco autobus TPL per classe ambientale (%; gennaio 2024)

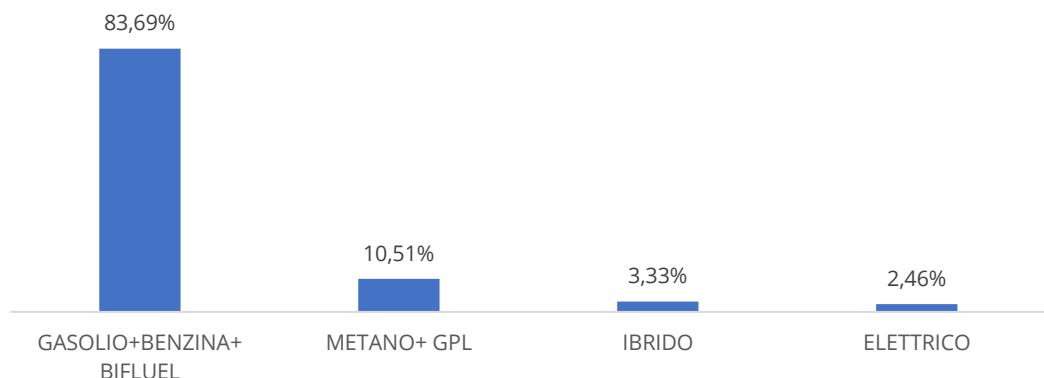


Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio studi di Asstra

Circa l'84% dei mezzi (35.470 unità) è ancora alimentato a Gasolio, Benzina o Bifuel (83,69% del totale). Questa percentuale relativa alle fonti tradizionali ha subito una riduzione del 7,94% rispetto al 2018, tenuto conto delle politiche nazionali che hanno incentivato la sostituzione del parco mezzi con autobus ad alimentazione alternativa, che risultano in crescita.

Difatti, il parco veicoli a Metano e GPL è aumentato del 2,65% rispetto al 2018, raggiungendo le 4.456 unità (10,51% del totale). Gli autobus ibridi hanno registrato l'aumento più rilevante in termini percentuali sul parco circolante tra il 2018 e il 2024 (+3,24%), arrivando a 1.413 unità (3,33%). Infine, i mezzi Elettrici (BEV) hanno visto un incremento del 2,04%, con un totale di 1.042 unità circolanti.

Grafico 24 – Parco autobus TPL per fonte di trazione (%; gennaio 2024)



Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio studi di Asstra

#### *2.2.2.2 Gli effetti sulla flotta autobus dei divieti alla circolazione (Euro 0, 1, 2, 3)*

La dinamica di dismissione dei veicoli più vetusti è stata regolata attraverso specifici provvedimenti di legge che hanno definito una serie di target in maniera graduale.

La Legge 190/2014 aveva già vietato la circolazione degli Euro 0 a partire dal 1° gennaio 2019. Successivamente, il Decreto Legge 121/2021 ha previsto la progressiva dismissione per le classi di alimentazione più vetuste: Euro 1 (dal 30 giugno 2022), Euro 2 (dal 1° gennaio 2023) ed Euro 3 (dal 1° gennaio 2024).

Tuttavia, l'impossibilità in alcuni territori di rispettare le scadenze, legate alla saturazione del mercato dei veicoli a zero emissioni e dei conseguenti ritardi nella consegna dei mezzi da parte dei fornitori, ha reso necessario prevedere una serie di deroghe legate alla necessità di assicurare la continuità e la regolarità del servizio di trasporto pubblico locale.

Di conseguenza, il Decreto Legge 132/2023 ha disposto un esonero dal divieto di circolazione per i veicoli Euro 3 ritenuti "indispensabili per la continuità e la regolarità del servizio di trasporto pubblico locale". Tale esonero è stato attuato su base regionale tramite il Decreto del Capo Dipartimento MIT n. 241 del 29 dicembre 2023.

In modo simile, il Decreto Legge 215/2023 ha previsto un esonero temporaneo (esclusivamente per l'anno 2024) anche per gli Euro 2, sempre in ragione della garanzia del servizio di trasporto pubblico locale.

### 2.2.2.3 Trend dell'Età Media

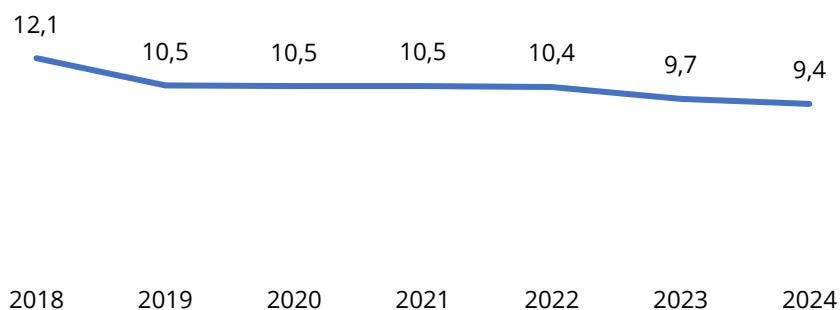
Il rinnovo dei mezzi legato agli ingenti investimenti relativi al PNRR e alle altre fonti nazionali ha prodotto un abbassamento deciso della vetustà del parco circolante. L'età media è diminuita costantemente, passando da 12,1 anni nel 2018 a **9,4 anni nel 2024**.<sup>1</sup>

Questo trend positivo è avvenuto attraverso due fasi distinte di accelerazione: la prima tra il 2018 e il 2019 (calo da 12,1 a 10,5 anni) successiva ai primi interventi di finanziamento e all'entrata in vigore del divieto di circolazione per gli Euro 0.

La seconda accelerazione, ancora più marcata, si è verificata tra il 2022 e il 2024 (calo da 10,4 a 9,4 anni), in concomitanza dell'entrata a regime del Piano Strategico Nazionale per la Mobilità Sostenibile (PSNMS) e dell'avvio degli ingenti finanziamenti straordinari del PNRR.

Il picco di immatricolazioni raggiunto nel 2023 è la prova più evidente dell'efficacia di questi finanziamenti. Nel 2023 sono stati immatricolati **4.232 mezzi**, un volume quasi doppio rispetto alla media annua di 2.794 mezzi registrata tra il 2018 e il 2022. Questo dato conferma la correlazione diretta tra l'iniezione di capitali dedicati e la capacità del sistema di rinnovare le flotte in tempi brevi.

Grafico 25 – Età media del parco autobus TPL (Anni; gennaio 2024)



Fonte: Elaborazioni Asstra su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

### 2.2.2.4 Dinamiche di Mercato e Immatricolazioni (Gennaio-Ottobre 2025)

L'analisi dei dati di immatricolazione fino a **ottobre 2025** fornisce un quadro cruciale sull'evoluzione del mercato relativo agli autobus adibiti al servizio di trasporto pubblico locale. Nel mese di **ottobre 2025**, il mercato degli autobus con massa totale a terra (ptt) superiore a 3.500 kg ha registrato un incremento complessivo del **+8,2%** rispetto a ottobre 2024 (**462 nuove unità**). Tuttavia, il comparto specifico del TPL ha segnato una flessione del **-13,4% (252 unità)**.

Il dato cumulato **gennaio-ottobre 2025** evidenzia una contrazione del numero delle immatricolazioni: il totale degli autobus immatricolati (>3,5 t) cala del **-14,8% (4.451**

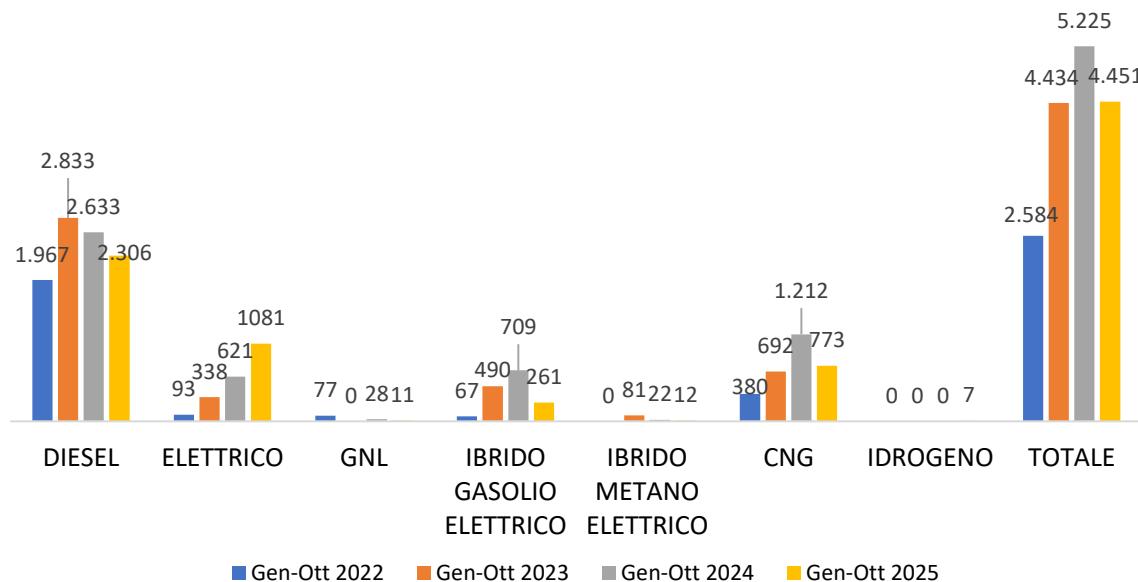
**unità contro 5.225 nel 2024).** Per gli autobus adibiti al TPL, la flessione è ancora più marcata, con un calo del **-25,4%** (**2.361 unità contro 3.166 nel 2024**).

La ripartizione delle nuove immatricolazioni per alimentazione conferma la crescita delle soluzioni a zero emissioni. Gli autobus **elettrici (BEV)** hanno registrato un incremento del **+74,1%** (**1.081 unità nel cumulato**), consolidando l'orientamento strategico del TPL verso l'elettrificazione, in linea con i requisiti europei di decarbonizzazione.

Parallelamente, si osserva una forte flessione delle alimentazioni a gas naturale: il **Metano (CNG)** scende del **-36,2%**, mentre il **GNL** cala del **-60,7%** (11 unità immatricolate). La quota di mercato degli autobus alimentati a gas si riduce al **17,6%** (dal 23,7% nel 2024).

Anche le soluzioni ibride (Gasolio/Elettrico e Metano/Elettrico) registrano cali significativi (**-63,2%** e **-45,5%**), mentre la quota combinata di veicoli elettrici e ibridi raggiunge il **30,4%** del totale immatricolazioni (rispetto al 25,9% nel 2024). Un elemento emergente è l'introduzione di **7 unità a Idrogeno (FCEV)**, segnale dell'attuazione degli investimenti legati ai fondi PNRR.

Grafico 26 – Nuovi autobus per fonte di trazione - TPL + turistico, minibus e scuolabus (Gennaio-Ottobre 2025 – 2024 - 2023 - 2022)



Fonte: Elaborazione ASSTRA su dati ANFIA/Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

### 2.2.3 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. Come confermato dalle ultime relazioni della Corte dei Conti sullo stato di attuazione del PNRR, il target (M2C2-34 bis), che prevedeva l'acquisizione della dichiarazione di verifica di conformità CE di cui all'art 15 del d.lgs. n. 57/2019 per almeno 25 treni a zero emissioni risulta completato. Al 12.12.2024 risultano consegnati 31 treni elettrici per il trasporto regionale e per i quali sono state acquisite le dichiarazioni CE di verifica di conformità.

Con il **DI n. 390/2022** viene assegnata una quota delle risorse stanziate dall'articolo 8, comma 12, del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68 (pari a **46,2 mln di euro**) agli interventi di cui all'allegato 2 del decreto ministeriale del 23 settembre 2021, n. 363 per l'acquisto di materiale rotabile ferroviario.

Con il **DM 147/2024** sono state assegnate e ripartite le risorse del PNRR a valere sul nuovo capitolo REPowerEU (Investimento 11, Missione 7), pari a complessivi **700 milioni di euro** per gli anni dal 2024 al 2026 per l'acquisto di **treni ad alimentazione elettrica o ad idrogeno** per il potenziamento delle flotte del materiale rotabile ferroviario.

Si riportano di seguito le ulteriori risorse, destinate al rinnovo del materiale rotabile ferroviario:

- 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 stanziate 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**.

#### 2.2.4 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. In attuazione della decisione del Consiglio dell’Unione Europea del 7 maggio 2024, con il Decreto MIT dell’11 marzo 2025 è stato aggiornato il target complessivo dei chilometri di linee ferroviarie regionali da potenziare, che passa a 631 km, senza variazioni nelle risorse finanziarie complessivamente assegnate. Tale revisione si rende necessaria per tenere conto dell’incremento dei costi che incide significativamente sulla realizzazione degli interventi infrastrutturali e tecnologici, e della presentazione di progettualità alternative, che hanno richiesto un adeguamento degli allegati tecnici al D.M. 439/2021 e al decreto direttoriale n. 100 del 3 marzo 2023

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. Il riparto, a seguito dell’emanazione del DM è stato oggetto di rimodulazioni accogliendo le proposte di **rimodulazione e modifica** inoltrate da alcune Regioni beneficiarie degli interventi finanziati.

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 stanziate 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.

## 2.2.5 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 e s.m.i (DM n. 345/2023 e DM n. 334/2024)** le risorse sono state ripartite fra i vari interventi.

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**.

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 stanziate sul capitolo 7400, piano gestionale 1, afferenti all'articolo 1, comma 14, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, per un totale di **660,66 milioni di euro**. Con **DI n° 97/2022**, sono state assegnate ulteriori risorse a copertura di ulteriori interventi inerenti all'Avviso 2 e per la realizzazione di nuove linee metropolitane, per complessivi **4,75 miliardi di euro**.

Si segnala, altresì, che è stato pubblicato sul sito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti **l'avviso n. 3 per la "presentazione di istanze** ai fini della programmazione degli interventi finanziabili dallo Stato in via ordinaria nel settore del Trasporto Rapido di Massa". La procedura, che si è conclusa il 30 maggio 2025, è stata propedeutica alla **programmazione ed alla verifica dell'entità delle risorse statali**, qualora si rendano disponibili, da destinare ai sistemi di trasporto di massa.

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 circa **1,3 mld 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**.

Ulteriori risorse sono state stanziate con le diverse leggi di stabilità, per un importo complessivo di oltre 16 miliardi di euro per investimenti nel trasporto rapido di massa, ripartiti fra fondi nazionali (12,7 mld di euro), Fondi sviluppo e coesione per 937 milioni di euro e Fondi PNRR "nuove opere" per 2,2 mld di euro.

## 2.2.6 Il rinnovo dedicati al traporto pubblico locale marittimo, lacuale, lagunare e fluviale

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**.

### **DIGITALIZZAZIONE: MAAS 4 ITALY**

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. Le città individuate con il secondo avviso sono Bari, Firenze e Torino.

La terza fase del progetto prevede una successiva selezione di sette territori, secondo un approccio multi-territoriale, in grado di assicurare la continuità dell'esperienza di viaggio tra città, territori e regioni diverse. I 7 territori selezionati sono la Provincia Autonoma di Bolzano e le Regioni Abruzzo, Campania, Emilia-Romagna, Piemonte, Puglia, Veneto.

In linea con le milestone europee, durante il 2023 le prime tre città pilota selezionate hanno realizzato i progetti di sperimentazione MaaS nei rispettivi territori predisponendo un documento contenente i risultati delle sperimentazioni e la valutazione degli impatti. Entro dicembre 2024, le città aggiudicatarie delle risorse stanziate dal Fondo Complementare PNRR, dovranno predisporre il medesimo documento di valutazione degli impatti. I successivi sette territori selezionati dovranno invece realizzare i progetti di sperimentazione ed elaborare il rapporto unico finale entro il primo trimestre del 2025.

Il progetto MaaS for Italy inoltre prevede la realizzazione di due Living Lab sul tema della *Cooperative, Connected and Automated Mobility* all'interno dei quali testare soluzioni innovative e integrabili nel paradigma MaaS. Le città selezionate per ospitare i Living Lab sono Milano e Torino. Tutte le attività sperimentali previste nel contesto di MaaS for Italy si concluderanno il 30 giugno 2026

Fonte: <https://innovazione.gov.it/progetti/mobility-as-a-service-for-italy/>

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

Il Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) rappresenta lo strumento nazionale principale per ridurre i divari socio-economici e territoriali, in sinergia con i fondi strutturali europei. Per il ciclo di programmazione 2021-2027, il Fondo è stato rifinanziato complessivamente per 78,1 miliardi di euro, al netto di 15,6 miliardi destinati al PNRR, con una chiave di riparto confermata pari all'80% al Mezzogiorno e 20% al Centro-Nord. Le risorse sono attuate attraverso il nuovo strumento dell'"Accordo per la coesione", introdotto dal D.L. n. 124/2023 in sostituzione dei precedenti Piani di Sviluppo e Coesione, stipulato tra il Ministro per gli Affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR e ciascun Ministro o Presidente di Regione/Provincia autonoma. Tra settembre 2023 e novembre 2024 sono stati sottoscritti tutti gli Accordi con le Regioni e Province autonome, per un valore di circa 30,6 miliardi di euro, mentre alle Amministrazioni centrali sono state imputate risorse programmatiche pari a 15,1 miliardi, destinate alla definizione di Accordi specifici. Nel 2025 è stata avviata la fase operativa con la firma dei primi 7 Accordi con i Ministeri, per un importo complessivo di 3,4 miliardi di euro (2 miliardi da FSC e 1,4 miliardi di cofinanziamenti).

### **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.

### **Piano di azione nazionale per il miglioramento della qualità dell'aria**

Con la Delibera del Consiglio dei Ministri del 20 giugno 2025, pubblicata in G.U. n. 178 del 2 agosto 2025, è stato approvato il Piano di azione nazionale per il miglioramento della qualità dell'aria 2025-2027, in attuazione delle Direttive europee e delle sentenze

della Corte di Giustizia UE sul superamento dei limiti di inquinanti atmosferici. Il Piano, elaborato dalla Cabina di regia presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri ai sensi dell'art. 14 del decreto-legge n. 131/2024, con il coinvolgimento delle Regioni e delle amministrazioni competenti, ha una durata di 24 mesi dalla pubblicazione, prorogabile di ulteriori 24 mesi, e si articola in cinque ambiti di intervento: misure trasversali, agricoltura, mobilità, riscaldamento civile e azioni complementari. L'obiettivo è ridurre le emissioni, migliorare la qualità dell'aria e prevenire nuove procedure di infrazione che potrebbero comportare sanzioni economiche e riduzione dei fondi europei. Tra le principali azioni di interesse per il trasporto pubblico locale si segnalano: il programma di finanziamenti per la mobilità sostenibile (300 milioni di euro), l'incremento dei contributi Ferrobonus per il trasporto ferroviario intermodale (59,71 milioni di euro), gli incentivi per il rinnovo del parco veicolare conto terzi (34,8 milioni di euro), i finanziamenti per corsie riservate al TPL e piste ciclabili (20 milioni di euro), il programma di rinnovo della flotta autobus TPL (200 milioni di euro) e un programma aggiuntivo per città metropolitane e capoluoghi (500 milioni di euro). Tutti gli interventi dovranno essere avviati entro termini definiti, variabili tra 60 e 180 giorni dall'entrata in vigore del Piano, e saranno regolati da decreti attuativi interministeriali.

### 3 LA PERFORMANCE ECONOMICO-FINANZIARIA<sup>24</sup> E PRODUTTIVA DELLE AZIENDE

*A cura di Laura Campanini*

#### 3.1 Il campione analizzato

L'analisi di bilancio considera i risultati di un campione rappresentativo di imprese nel triennio 2022-2024. Si tratta di un periodo di sostanziale ritorno alla normalità dopo gli anni della crisi pandemica ed energetica. Nel 2022 e nel 2023, la mobilità italiana ha visto una ripresa significativa, sia in termini di spostamenti interni che di mobilità internazionale. Il 2024 è l'anno del ritorno ad una nuova "normalità" che risulta comunque condizionata dalle modifiche nelle abitudini di trasporto attribuibili alla mutata vita quotidiana e lavorativa: diffusione dello smart working, maggior utilizzo del commercio e di molte altre attività online hanno, infatti, natura "strutturale" e portano a una generalizzata minore domanda di mobilità rispetto al periodo pre-covid.

L'indagine considera i bilanci relativi a 96 società che erogano il servizio 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 del Research Department di Intesa Sanpaolo in tutto il periodo di analisi. Non sono state prese in esame le aziende che, nel periodo, hanno perso la gestione del servizio o si sono trovate in stato di liquidazione o per le quali il bilancio 2024 non risulta ancora disponibile.

Nel 2024 le società esaminate hanno realizzato un valore della produzione complessivo pari a circa 8 miliardi di euro. Nel valore della produzione sono inclusi sia i ricavi netti, sia quelli che scaturiscono da contratti con gli Enti territoriali e altre forme di sussidi pubblici. Fra i proventi sono inclusi sia ricavi provenienti da servizi tipici di trasporto pubblico locale sia da attività diverse come manutenzione, sosta, servizio scuolabus. Gli occupati complessivi sono pari a 76.400.

Rispetto all'universo del settore (cfr. tabella 1) le imprese del campione rappresentano il 67% del giro d'affari complessivo, il 68% degli addetti. I servizi offerti dalle imprese del campione costituiscono circa il 70% dei Km percorsi e hanno trasportato circa il 74% dei passeggeri.

---

<sup>24</sup> Database management Angelo Palumbo, Research department Intesa Sanpaolo

Tabella 5 - Il campione oggetto di analisi rispetto al settore nel 2024

	Settore	Campione	Incidenza campione
Numeri Aziende	831	96	12%
Numeri addetti	113.000	76.408	68%
Passeggeri trasportati	oltre 5 miliardi	3,7 miliardi	Circa 74%
Chilometri percorsi	oltre 2 miliardi di vetture-km	1,4 miliardi di vetture-km	Circa 70%
<b>Giro di affari (Fatturato)</b>	<b>circa 12 miliardi di €</b>	<b>8,0 miliardi di €</b>	<b>Circa 67%</b>

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 e tipologia di servizio offerto (urbano e/o extra-urbano).

Dai soli dati di bilancio non è possibile desumere 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.

Infine, si presentano i dati di previsione sulla performance economico finanziaria per il biennio 2025 2026.

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.

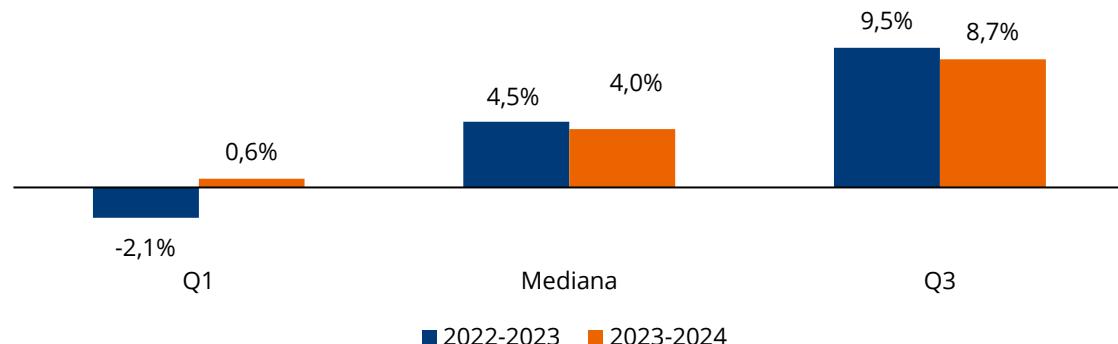
### 3.2 La performance del settore: crescita, costi e redditività

Nel triennio analizzato, **il valore della produzione aziendale è cresciuto del 4,5% tra il 2022 e il 2023 e del 4% tra il 2023 e il 2024**. La buona dinamica è attribuibile al recupero della domanda di mobilità, all'aumento dei contributi dal Fondo Nazionale Trasporti (cfr. paragrafo 2.1.2) e ai rimborsi per mancati ricavi e costi energetici. Inoltre, nel triennio si è assistito a un aumento delle tariffe (cfr. paragrafo 2.1.1).

**Il valore della produzione**, a livello mediano, registra **nel 2024 una crescita del 4% rispetto all'anno 2023**, più lenta rispetto al biennio precedente. Ciò evidenzia un consolidamento della ripresa della domanda post Covid. La crescita risulta trasversale

al campione ma con dinamiche alquanto differenziate: nel 2024, il 25% delle imprese ha, infatti, registrato una crescita superiore all' 8% del proprio giro di affari, mentre un altro 25% evidenzia dinamiche più modeste (+0,6% al 25° percentile).

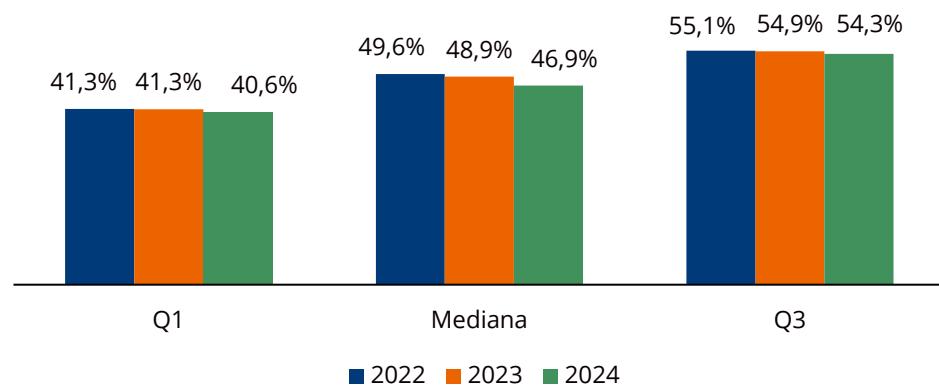
Grafico 27 – Variazioni percentuali del valore della produzione, principali statistiche



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

**L'incidenza del costo del lavoro sul valore della produzione risulta in calo** alla luce della importante accelerazione registrata dai livelli produttivi. A livello mediano il peso di tale voce di costo si riduce di 2,7 punti di valore della produzione. Per le imprese con un'incidenza più bassa (25°percentile) si assiste a una flessione più modesta di 0,7 punti di valore della produzione tra il 2022 e il 2024.

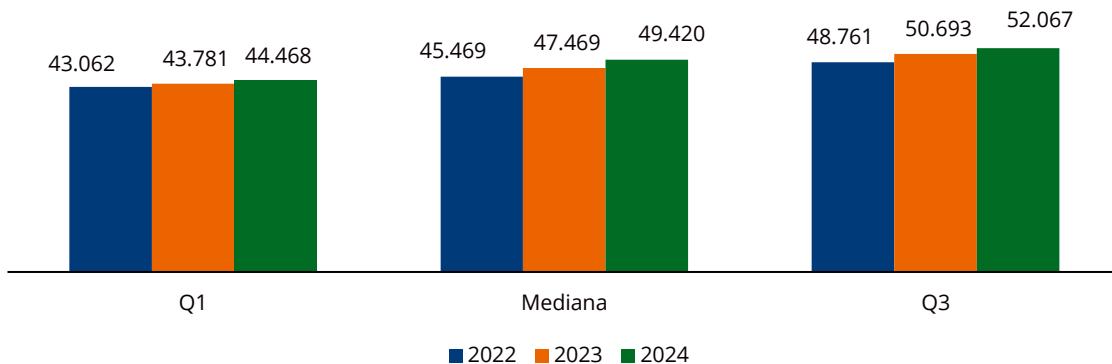
Grafico 28 – Costo del lavoro su valore della produzione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

L'analisi del costo del lavoro per dipendente offre qualche spunto aggiuntivo ed evidenzia una crescita trasversale su tutto il campione: **a livello mediano il costo del lavoro passa da 45,5mila euro per dipendente a 49,4mila euro tra il 2022 e il 2024.** A sostenere la dinamica vi sono gli aumenti previsti dal rinnovo contrattuale Autoferrotranvieri 2021-2023 e i progressivi adeguamenti automatici.

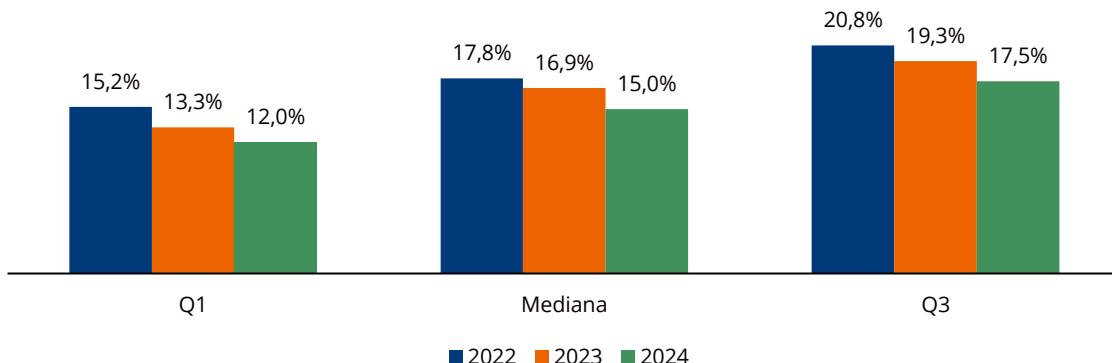
Grafico 29 – Costo del lavoro per dipendente (euro)



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Dopo l'impennata dei prezzi energetici tra il 2021 e l'inizio del 2022, si osserva una progressiva riduzione di tale voce di costo, **i costi per acquisti che includono la spesa per carburanti evidenziano, infatti, una flessione della loro incidenza scendendo al 15% nel 2024 rispetto al 17,8% del 2022**. A livello mediano si registra un calo del peso di 0,9 punti di valore della produzione nel 2023 e di 1,9 nel 2024. Nel 2021-2022, l'impatto dei rincari delle commodity energetiche sul TPL era stato rilevante alla luce dell'intensità di utilizzo diretto di tali input nelle proprie attività, come evidenziato nel rapporto 2024, ora nel triennio in esame si assiste a un ridimensionamento di tale voce di costo, che comunque rimane su valori elevati.

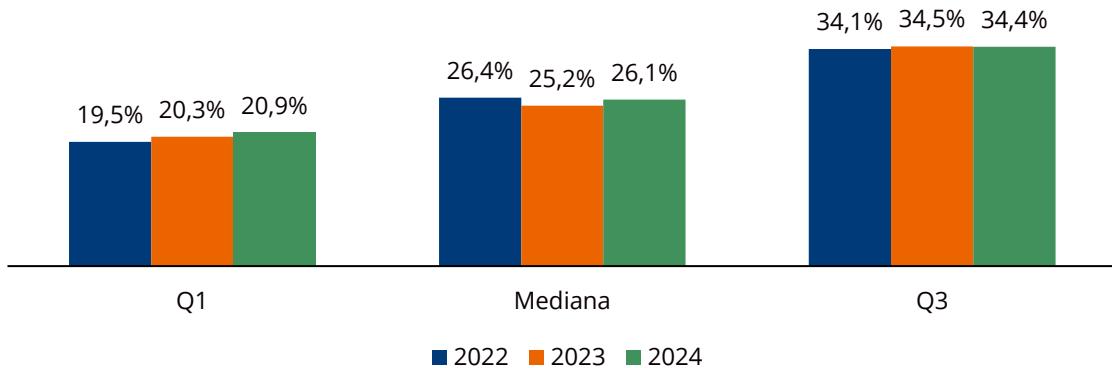
Grafico 30 – Acquisti netti su valore della produzione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

**L'incidenza dei costi per i servizi risulta stabili nel triennio**, dimostrando che le aziende sono riuscite ad adattare queste spese al proprio volume di attività, risultato ottenuto anche grazie a contratti a lungo termine, come quelli per la manutenzione, che riducono la volatilità di tali costi.

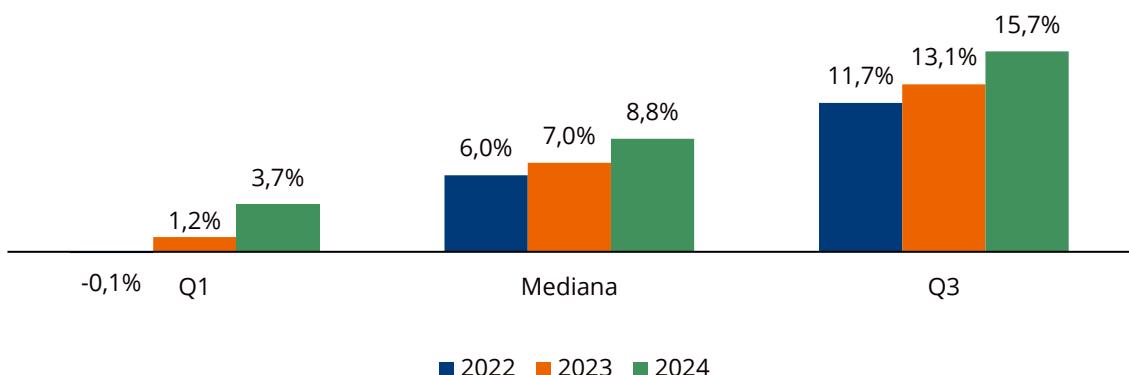
Grafico 31 - Costi per servizi su valore della produzione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

**I margini risentono della positiva dinamica dei costi: il MOL a livello mediano aumenta al 8,8% del valore della produzione nel 2024 (rispetto al 7% del 2023).** L'analisi al 25° e al 75° percentile evidenzia un trasversale miglioramento dei margini: la crescita rispetto al 2022 riguarda la gran parte delle imprese esaminate.

Grafico 32 - Margine operativo lordo in percentuale del valore della produzione

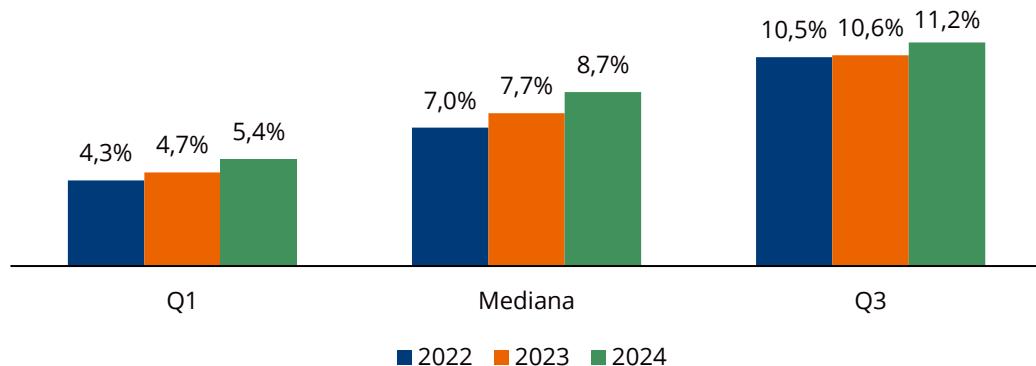


Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Il peso degli ammortamenti sul valore della produzione aumenta progressivamente nel triennio e si attesta all'8,7% del valore della produzione nel 2024. La dinamica trova spiegazione sia nella positiva performance degli investimenti sia nel ritorno alla normalità per le rate di ammortamento o che erano state sospese in fase Covid.

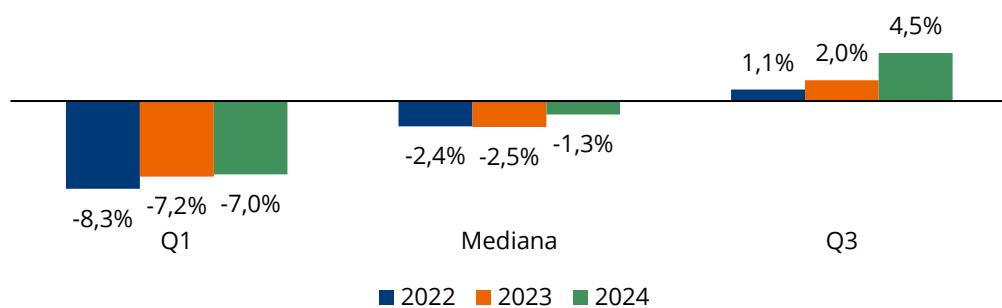
Il margine operativo netto risulta negativo e pari a -2,5% a livello mediano nel 2024, sostanzialmente stabile nel triennio.

Grafico 33 - Ammortamenti in percentuale del valore della produzione, principali statistiche



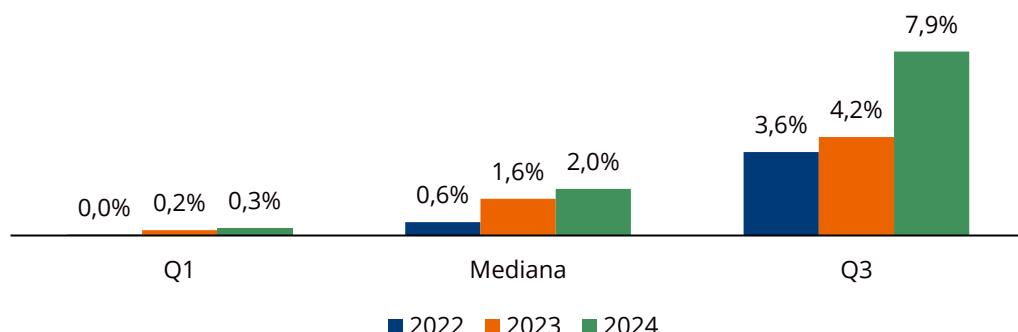
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 34 - Margine operativo netto in percentuale del valore della produzione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 35 - Risultato netto in percentuale del valore della produzione

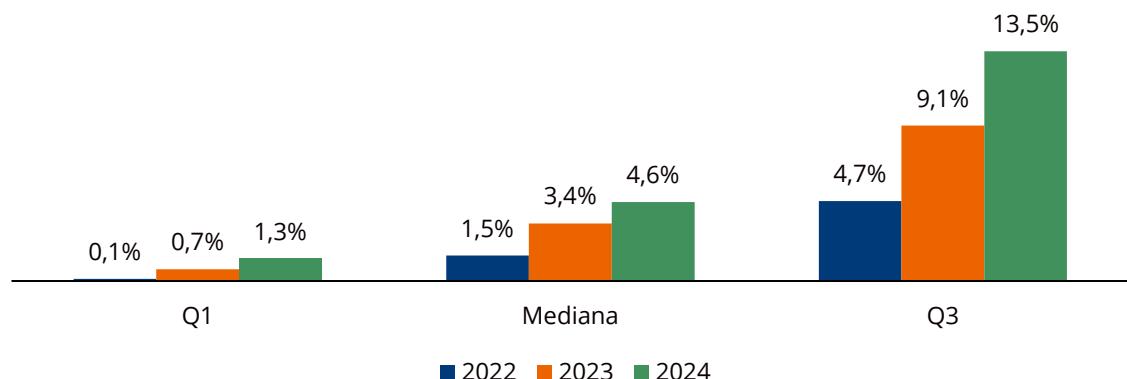


Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

**Il risultato netto è in miglioramento: in tutto il triennio esaminato più di tre quarti delle imprese del campione mostrano un risultato netto positivo.** A livello mediano il risultato netto è pari a 2%, a livello di 75°percentile a 7,9%. Nel 2024 solo 3 imprese su

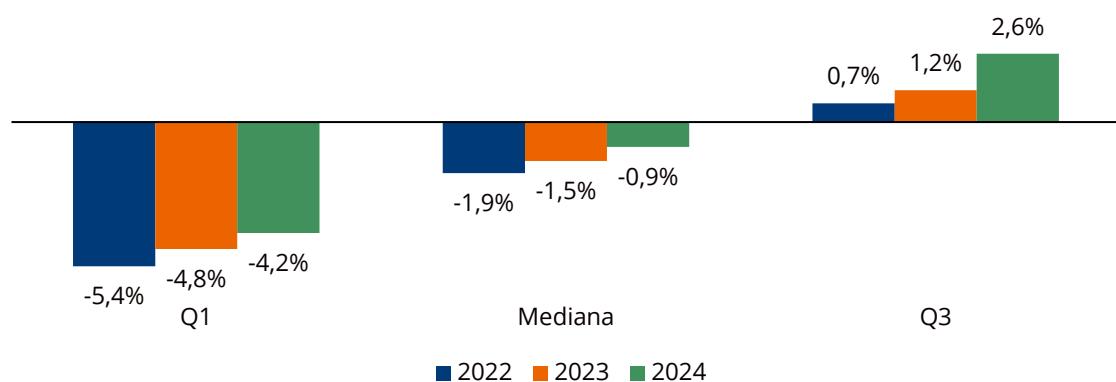
96 chiudono con un risultato in perdita, nel 2022 le imprese in perdita erano 15. Il miglioramento è in parte riconducibile alla gestione non caratteristica derivante dalle sopravvenienze attive derivanti dai ristori erogati nel 2023.

Grafico 36 - Indice ROE, principali statistiche sul totale del campione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 37 - Indice ROI, principali statistiche sul totale del campione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

**La redditività aziendale è in crescita trasversalmente su tutto il campione.** Il ROE accelera in modo sensibile per le aziende più redditizie, passando dal 4,7% al 13,5%. A livello mediano la redditività sul patrimonio netto è salita al 4,6%. In ogni caso, nel triennio oltre il 75% delle imprese registra una redditività positiva, superando i risultati negativi che avevano caratterizzato gli anni precedenti. Anche la redditività degli investimenti migliora ma rimane in territorio negativo per la stragrande maggioranza delle imprese.

### 3.3 Investimenti, indebitamento e leva finanziaria

L'attenzione da parte delle imprese verso gli investimenti in materiale rotabile e infrastrutture si conferma in tutto il triennio esaminato: **nel 2024 le aziende hanno speso il 12,6% (a livello mediano) del valore della produzione per opere e mezzi.** Anche le imprese meno propense ad investire (25° percentile) registrano flussi consistenti (5,7%); rilevante è il dato sulle aziende che hanno investito di più nell'anno perché il 25% delle aziende del campione ha speso più del 26% del proprio fatturato in beni materiali. Sono risultati importanti e rispecchiano la **significativa attenzione sia delle imprese sia delle politiche verso investimenti che rappresentano una leva fondamentale per la sostenibilità delle nostre città e la transizione verso un nuovo modello di mobilità.** Nel triennio, l'impegno è in crescita e **il 2023 rappresenta un anno particolarmente intenso per le risorse destinate agli investimenti grazie al forte intervento finanziario nazionale ed europeo**, che è stato esaminato nel dettaglio al paragrafo 2.2. I dati di bilancio sono legati in parte all'attuazione del Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile per il quinquennio 2019-2023 che ha finanziato importanti progetti di mobilità sostenibile, con particolare attenzione ai comuni con più di 100.000 abitanti, esaurendosi nel 2023.

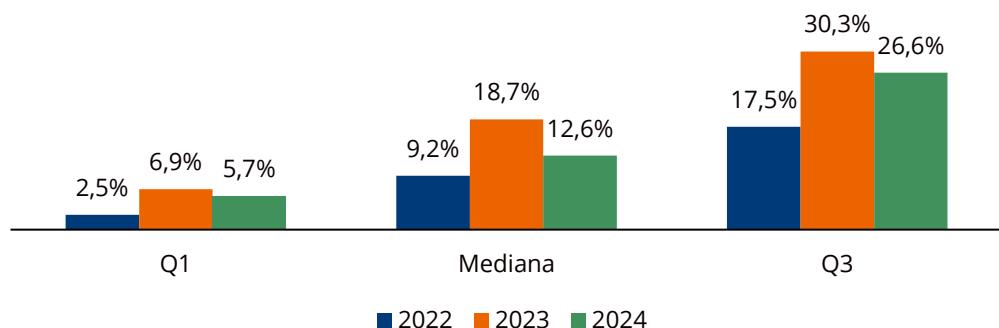
I dati confermano l'intensità dello sforzo delle aziende che dopo anni di stabilità e inadeguatezza dei flussi di investimenti dal 2018 avviano una virtuosa accelerazione dei flussi di investimento che mostra segni di rallentamento solo nell'eccezionalità del 2020 (cfr. rapporto 2022). Gli effetti dell'importante di flusso di investimenti hanno portato ad un abbassamento deciso della vetustà del parco circolante: l'età media è diminuita costantemente, passando da 12,1 anni nel 2018 a 9,4 anni nel 2024 (cfr. paragrafo 2.2.2). Nel triennio 2022-2024 l'età media è scesa di 1 anno da 10,4 anni del 2022 a 9,4 del 2024.

**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 50,1% del totale degli attivi nel 2024 in crescita di ben 5,6 punti rispetto al dato del 2022.

**Sul fronte finanziario nel triennio il rapporto fra debiti e valore della produzione rimane sostanzialmente stabile a livello mediano**, alla crescita registrata nel 2023 fa seguito un ridimensionamento nel 2024. Le imprese con i maggiori livelli di indebitamento (75° percentile) aumentano di quasi 2 punti l'incidenza dei debiti sul valore della produzione. La leva finanziaria si riduce nel triennio.

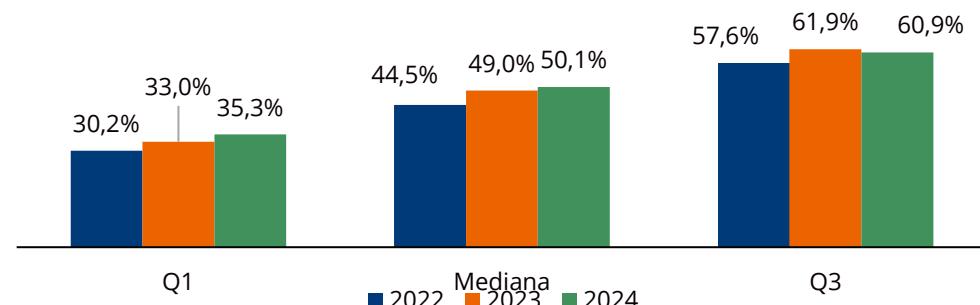
Il costo del debito risulta in crescita nel triennio, nel 2024 è pari al 5% a livello mediano.

Grafico 38 - Investimenti materiali in percentuale del valore della produzione



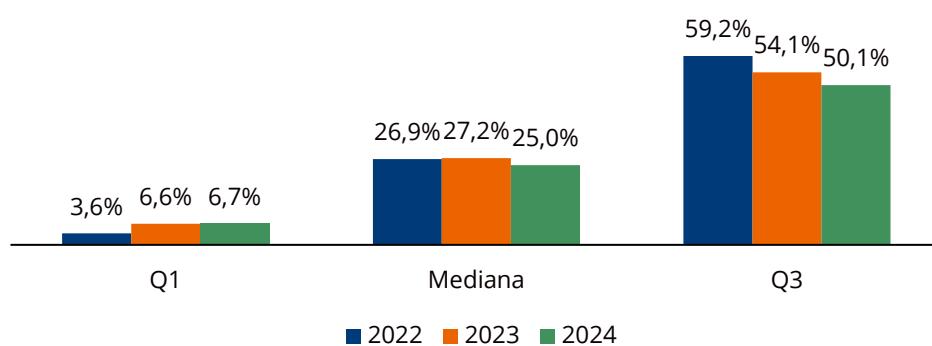
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 39 - Immobilizzazioni materiali sul totale delle attività, principali statistiche



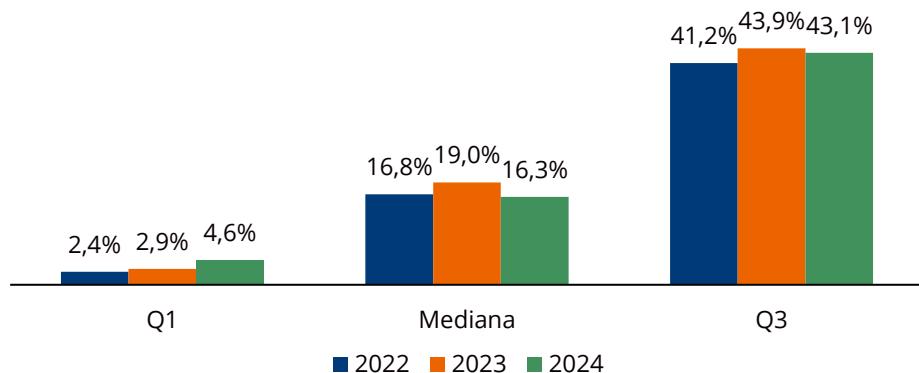
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 40 - Leva finanziaria, principali statistiche (%)



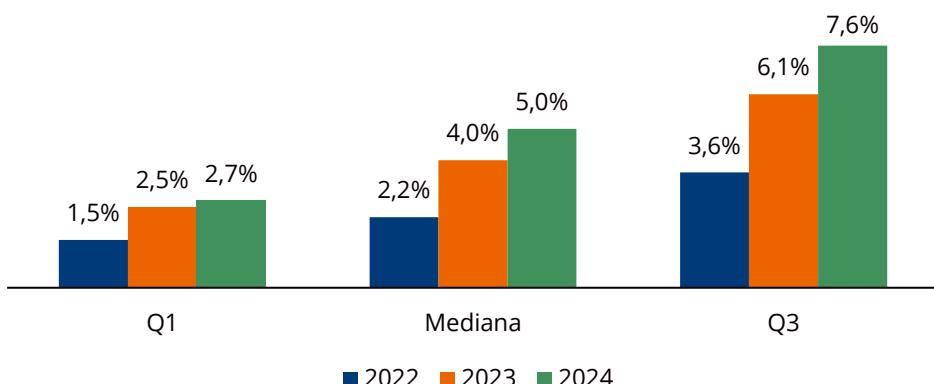
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 41 - I debiti finanziari rispetto al valore della produzione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 42 - Costo del debito (in % debiti finanziari)



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

### 3.4 L'analisi per cluster omogenei

In questa sezione il campione viene clusterizzato per dar conto delle differenze in termini dimensionali, territoriali e di servizio. 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. Vista l'elevata eterogeneità del campione, è utile effettuare anche analisi su cluster omogenei. Dimensione d'impresa, localizzazione geografica e tipologia di servizio offerto hanno, infatti, implicazioni importanti sugli *economics* dei diversi cluster e anche, come già evidenziato nelle precedenti edizioni di questo rapporto, sulle performance economiche e finanziarie che risultano alquanto eterogenee.

### 3.4.1 Analisi per dimensione di impresa

Nel triennio esaminato, **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 tendenze sono relativamente simili.**

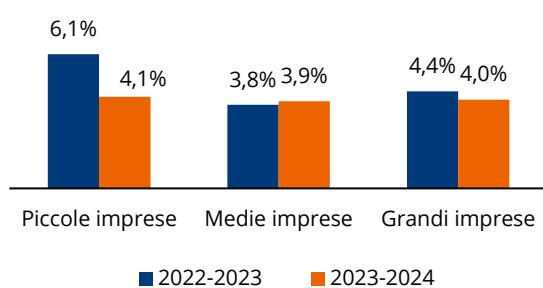
L'analisi del conto economico evidenzia il maggior peso del costo del lavoro nelle imprese più grandi in tutto il periodo di analisi, tale cluster risulta anche essere quello che meno riduce l'incidenza di tale voce di costo nel triennio.

L'incidenza degli acquisti netti si flette progressivamente e trasversalmente su tutto il campione, mentre il peso del costo per servizi risulta relativamente stabile nelle diverse classi dimensionali nel periodo di analisi.

**Il margine operativo lordo nel 2024 risulta maggiore per le imprese di medie dimensione** (MOL pari al 9,6% del valore della produzione), le grandi imprese realizzano un margine pari all'8,4%, le piccole al 8,2%. La dinamica nel periodo di analisi risulta particolarmente favorevole per le medie imprese che registrano un significativo aumento di margini.

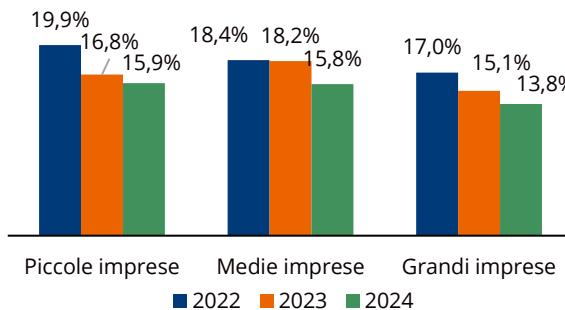
Con riferimento agli investimenti, nel 2024 la spesa sul valore della produzione delle diverse classi dimensionali si attesta su livelli simili e trasversalmente elevati: le grandi imprese investono l'11,5%, le medie imprese il 13,3%, le piccole il 12% del proprio giro di affari. Nel 2023 emerge il rilevante sforzo delle imprese più grandi che hanno investito il 25,1% del valore della produzione. Tale risultato è legato sia alla conclusione del PNMS, che prevedeva un'allocazione preferenziale per i centri urbani di maggiori dimensioni, sia alla significativa proattività delle imprese più grandi nell'utilizzo delle risorse disponibili.

Grafico 43 - Variazioni percentuali del valore della produzione per dimensione (valori mediani)



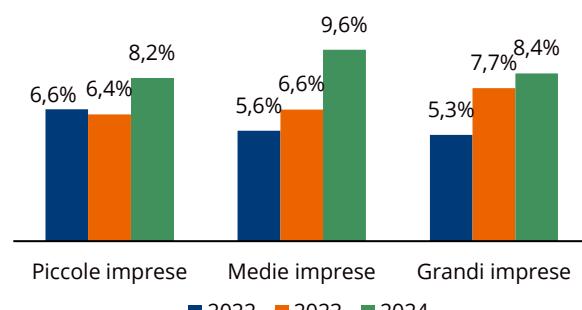
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 45 - Acquisti netti su valore della produzione per dimensione (valori mediani)



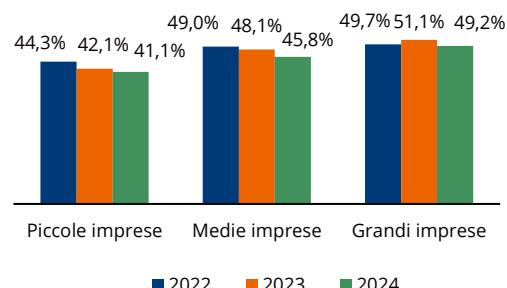
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 47 - Margine operativo lordo su valore della produzione per dimensione (valori mediani)



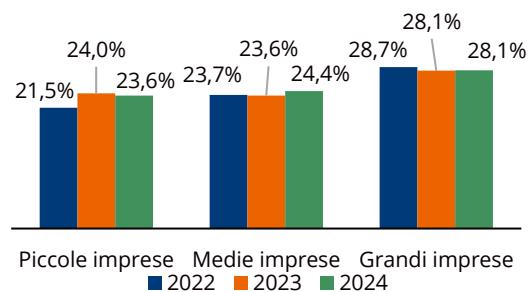
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 44 - Costo del lavoro su valore della produzione per dimensione (valori mediani)



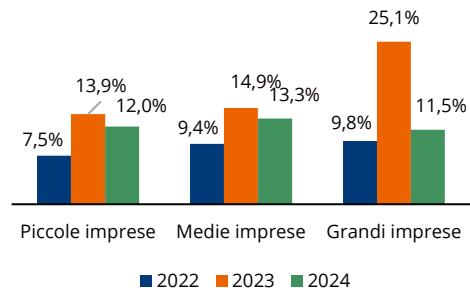
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 46 - Servizi su valore della produzione per dimensione (valori mediani)



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 48 - Investimenti materiali in percentuale del valore della produzione per dimensione (valori mediani)



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

### 3.4.2 Analisi per territorio

La composizione del conto economico dei bilanci delle aziende esaminate risulta fortemente eterogenea a livello territoriale e tali differenze non trovano spiegazione solo in ragioni di natura industriale: rilevanti risultano altri tipi di elementi.

Una delle differenze più significative, già evidenziata nelle precedenti edizioni di questo Rapporto, si riferisce all'incidenza del costo del lavoro sul fatturato: **le aziende del Centro-Nord mostrano un rapporto inferiore al 47,5% a livello mediano nel 2024, mentre per le aziende del Sud Italia il lavoro incide per più del 51,9% sul valore della produzione.** Nel triennio l'incidenza si riduce su tutto il territorio nazionale di circa 2-3 punti di valore della produzione, il gap fra Centro-Nord e Sud non risulta, quindi, in diminuzione.

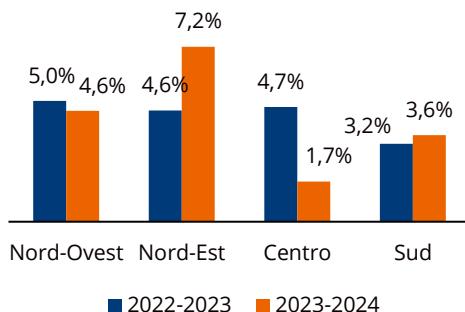
**I dati sul valore della produzione per addetto confermano il divario:** nel 2024 a livello mediano ogni addetto del Sud ha generato un giro di affari pari a 85.700 euro, al Centro-Nord il valore è superiore a 100mila euro. Inoltre, il valore della produzione per addetto aumenta di circa 3 euro nel triennio per le imprese del Sud, mentre al Centro Nord la crescita è di quasi 10 euro per occupato.

Le variazioni nel peso dei costi per acquisti netti risultano allineate fra le diverse ripartizioni: l'incidenza sul valore della produzione si riduce di circa 3 punti, con le aziende del Centro Italia che mostrano la minor incidenza nel triennio. Rilevanti risultano le differenze nel peso del costo per servizi che nel 2024 risulta minima al Sud (21,6%) mentre la dinamica è trasversale alle diverse aree del paese.

**Il margine operativo lordo risulta in crescita in tutti i territori con una dinamica di progressivo consolidamento per le imprese del Centro Nord e altalenante al Sud, dove il MOL risulta pari al 7,6% nel 2022, al 6,4% nel 2023 per poi balzare all'11,7% nel 2024.**

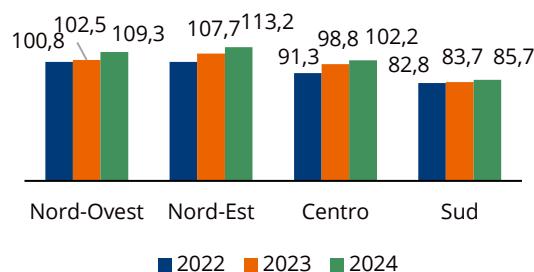
L'incidenza degli ammortamenti è decisamente e stabilmente inferiore al Sud. **Nel 2023 gli investimenti risultano in consistente accelerazione per le imprese del Mezzogiorno, che sono sostenute dalla destinazione vincolata ex lege per i propri territori; nel 2024 i valori si riducono e rimangono inferiori rispetto a quanto realizzato al Centro Nord.**

Grafico 49 - Variazioni percentuali del valore della produzione per area geografica (valori mediani)



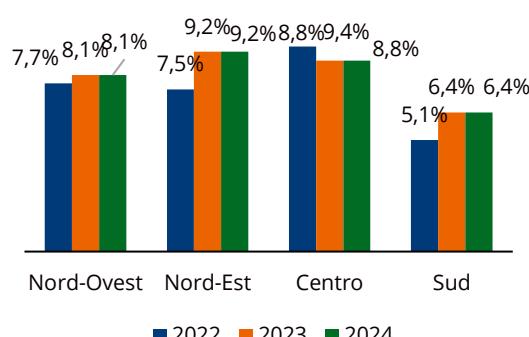
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 51 - Valore della produzione per dipendente per area geografica (000 eur, valori mediani)



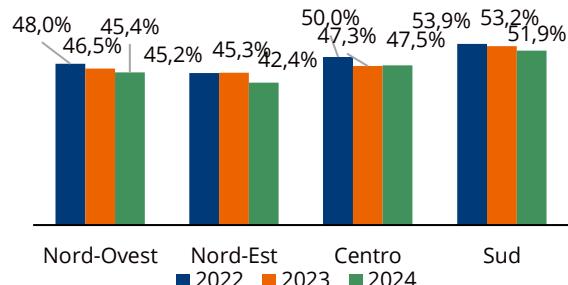
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 53 - Ammortamenti per area geografica (valori mediani)



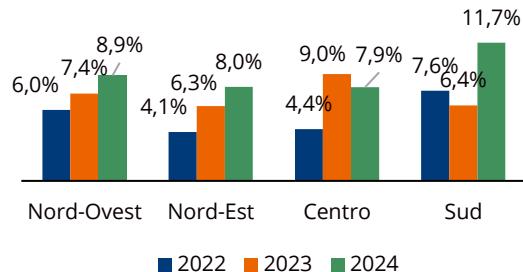
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 50 - Costo del lavoro su valore della produzione per area geografica (valori mediani)



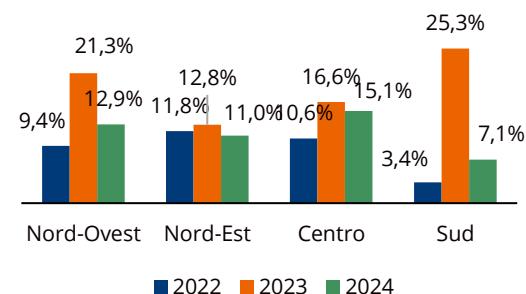
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 52 - Margine operativo lordo su valore della produzione per area geografica (valori mediani)



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 54 - Investimenti materiali in percentuale del valore della produzione per area geografica (valori mediani)



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

### 3.4.3 Analisi per tipologia di servizio

Nel 2023 e nel 2024 il valore della produzione delle imprese che erogano il solo servizio extraurbano risulta in più sensibile accelerazione rispetto alle imprese che gestiscono il solo servizio urbano. **Nel 2024, il giro d'affari delle imprese extraurbane accelera, infatti, del 4,7%, mentre le imprese che erogano esclusivamente il servizio urbano registrano un +2,9%.**

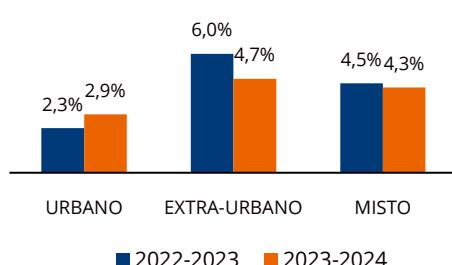
Il costo del lavoro ha una maggiore incidenza sui bilanci delle imprese miste (50,5%), seguono le imprese urbane (45,6%) e infine le extraurbane (40,6%). Sono proprio queste ultime a registrare la maggiore flessione di tale voce di costo nel triennio, mentre per le imprese miste si registra una stabilità.

L'incidenza degli acquisti netti si riduce per tutte le tipologie di impresa. Le imprese urbane sono quelle, però, che traggono minori benefici dalla riduzione dei costi energetici. I costi per servizi crescono per il trasporto urbano mentre rimangono più stabili per le altre tipologie di servizio.

**Nel 2024 il margine operativo lordo per le imprese extraurbane è pari al 14,1% del valore della produzione a livello mediano, in sensibile accelerazione nel triennio** (era pari a 10,4% nel 2022) grazie alle dinamiche dei costi sopra evidenziate. Le imprese urbane realizzano un MOL pari al 9,1%, mentre per le imprese miste il MOL è al 7,7% e anche per imprese urbane e miste si registra un miglioramento della marginalità.

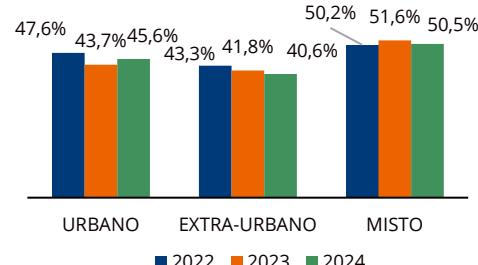
Sul fronte degli investimenti, nel 2023 si evidenzia la sensibile accelerazione delle imprese extraurbane e miste, nel 2024 il volume di spesa rimane significativo seppure inferiore al picco dell'anno precedente. Le imprese urbane evidenziano un flusso di investimenti meno consistente e più stabile in tutto il triennio (nel 2024 hanno investito il 6,9% del valore della produzione).

Grafico 55 - Variazioni percentuali del valore della produzione per servizio (valori mediani)



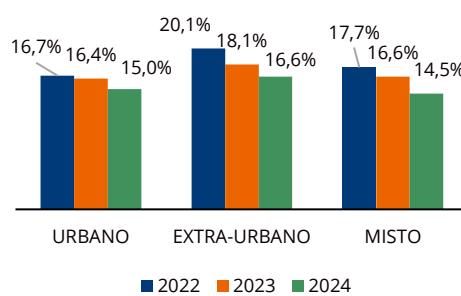
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 56 - Costo del lavoro su valore della produzione per servizio (valori mediani)



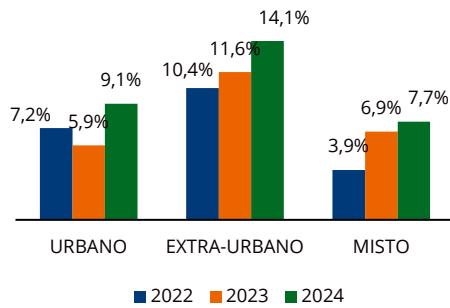
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 57 - Acquisti netti su valore della produzione per servizio (valori mediani)



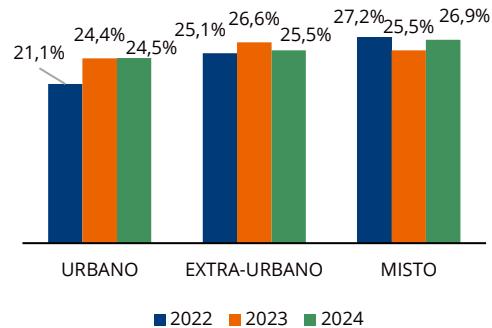
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 59 - Margine operativo lordo su valore della produzione per servizio (valori mediani)



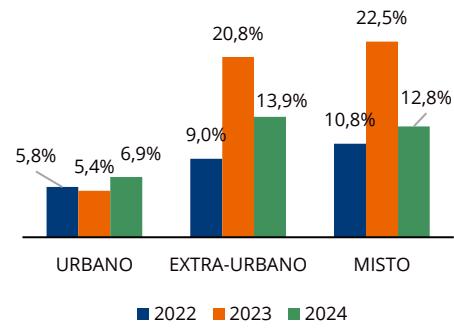
Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 58 - Servizi su valore della produzione per servizio (valori mediani)



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Grafico 60 - Investimenti materiali in percentuale del valore della produzione per servizio (valori mediani)



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

### 3.5 La performance economico-produttiva tra il 2022 e il 2024

La disponibilità di dati sulle performance produttive delle aziende del campione consente di verificare la dinamica della domanda, in termini di numero di passeggeri trasportati, e dell'offerta, con riferimento alle vetture-km, del campione di riferimento. L'analisi viene condotta per il triennio 2022-2024 con lo scopo di far emergere l'andamento di tali grandezze nel periodo esaminato<sup>25</sup>.

**L'accelerazione della domanda di trasporto pubblico nel 2023 è rilevante (+16,1% rispetto al 2022) e risulta ancora condizionata dal ritorno alla "normalità" post pandemia. Nel 2024 il numero di passeggeri registra un ulteriore incremento del 4,8% rispetto all'anno precedente, ed evidenzia il percorso verso la stabilizzazione; come**

<sup>25</sup> Questo paragrafo si basa su informazioni raccolte da ASSTRA che si riferiscono a 83 imprese.

evidenziato al paragrafo 1.2 “dati domanda” i passeggeri trasportati, rispetto al 2019, presentano ancora un *gap* a livello nazionale pari a -10% tenuto conto che la situazione risulta alquanto eterogenea, con **dinamiche differenziate a livello territoriale, per modalità di trasporto (automobilistico, ferroviario, ecc.) e per tipologia di servizio** (urbano, extraurbano, misto).

Con riferimento al territorio la crescita maggiore si registra nelle regioni dell’Italia centrale dove nel 2023 i passeggeri aumentano del 17,7% rispetto al 2022, e nel 2024 del 10,1%. Particolarmente **vivace è anche la ripresa della domanda per le regioni del Mezzogiorno** (+20,3% nel 2023 e +6% nel 2024).

**L’accelerazione del numero di passeggeri risulta particolarmente sostenuta per le imprese di grandi dimensioni.** Sono in particolare le città medio-grandi dimensione a mostrare la maggiore crescita di domanda di TPL.

L’analisi della dinamica della domanda per tipologia di servizio offerto evidenzia **la forte accelerazione del servizio urbano nel 2023**, in parte attribuibile all’inferiore recupero nel 2022 rispetto al dato pre-covid. Nel 2024 cresce, in maniera più significativa la domanda rivolta al servizio extra-urbano.

Grafico 61 - Dinamica della domanda per le aziende del campione



Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Asstra

Grafico 62 - Dinamica della domanda per le aziende del campione per dimensione

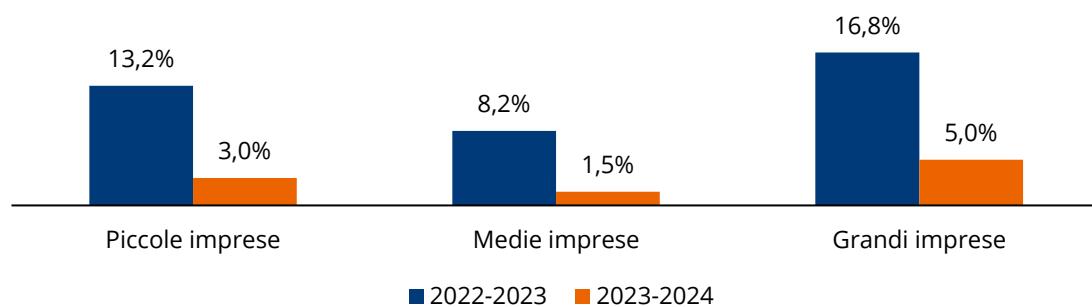
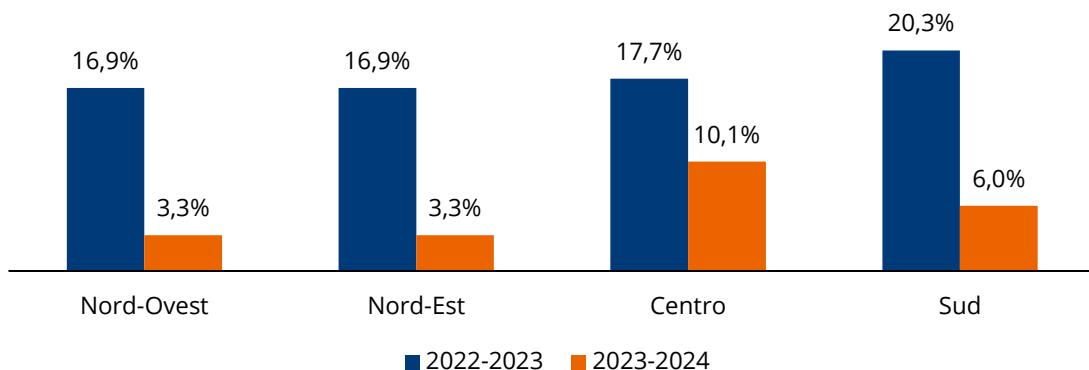
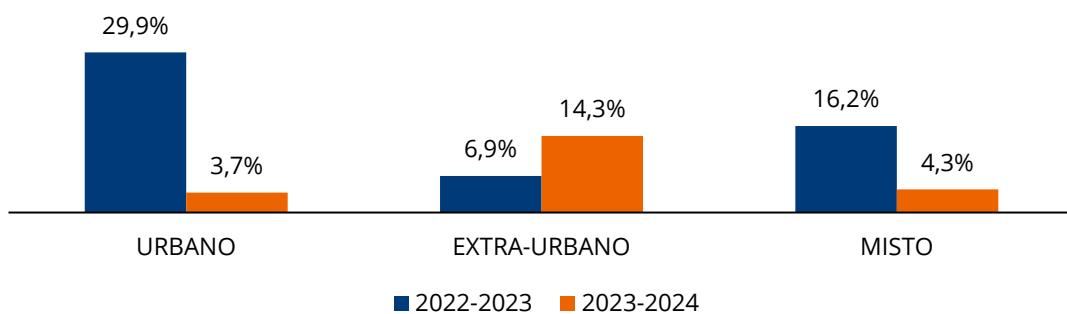


Grafico 63 - Dinamica della domanda per le aziende del campione per area geografica



Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Asstra

Grafico 64 - Dinamica della domanda per le aziende del campione per servizio



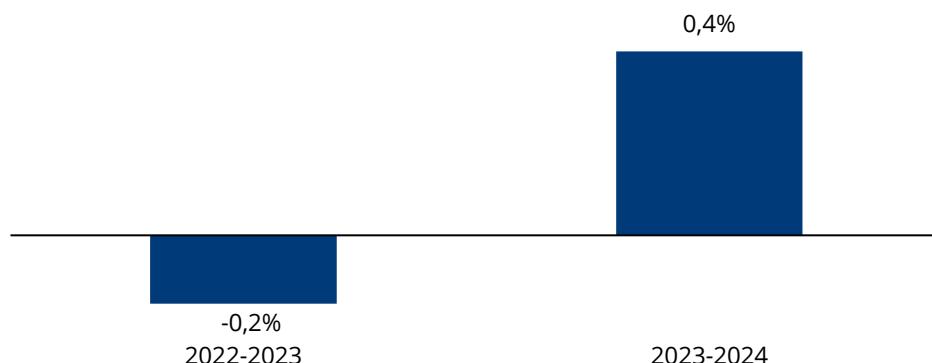
Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Asstra

**L'analisi delle vetture-km complessivamente offerte dalle aziende del campione evidenzia una sostanziale stabilità nel triennio esaminato** (-0,2% nel 2023 rispetto la 2022 e 0,4% nel 2024 rispetto all'anno precedente). L'analisi per dimensione di impresa evidenzia per le imprese più grandi una modesta crescita solo nel 2024, per le imprese medie una flessione importante nel 2023 che non viene recuperata l'anno successivo. Le imprese più piccole registrano, invece, un importante recupero nel 2024.

La sostanziale stabilità dell'offerta evidenziata dai dati nazionali si declina diversamente sui vari territori: **l'offerta si riduce per le aziende che operano al Centro Italia, mentre risulta essere in aumento l'offerta per le aziende del Mezzogiorno**. Più stabile risulta l'offerta nella ripartizione dell'Italia del Nord.

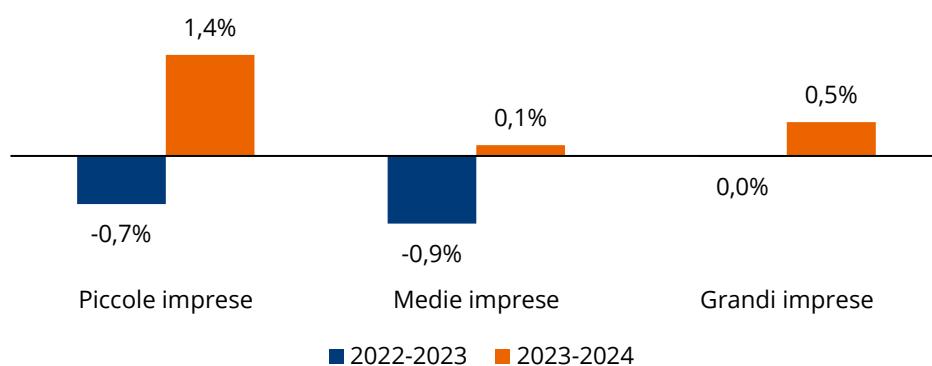
**La dinamica dell'offerta nel servizio urbano è più accentuata rispetto a quanto realizzato per l'extraurbano.**

Grafico 65 - Dinamica dell'offerta per le aziende del campione



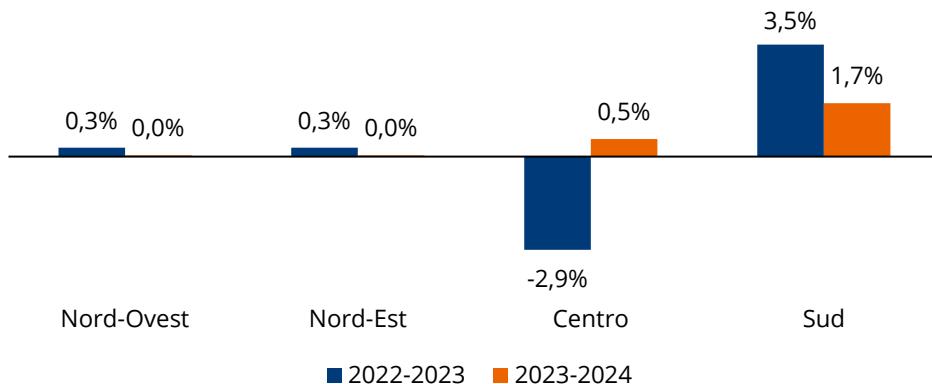
Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Asstra

Grafico 66 - Dinamica dell'offerta per le aziende del campione per dimensione



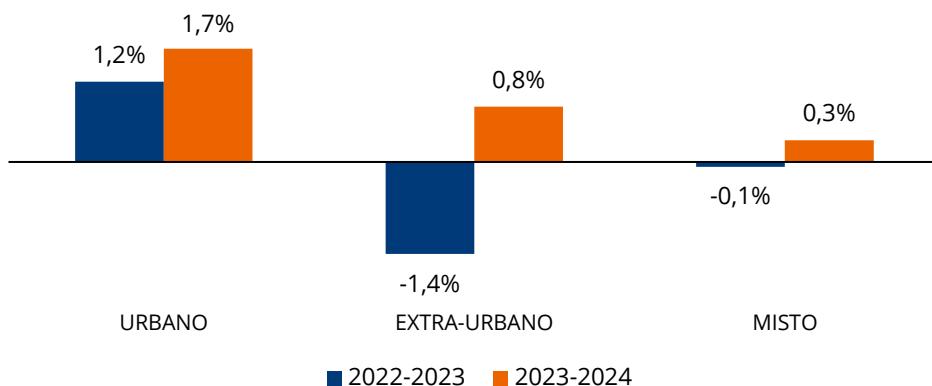
Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Asstra

Grafico 67 - Dinamica dell'offerta per le aziende del campione per area geografica



Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Asstra

Grafico 68 - Dinamica dell'offerta per le aziende del campione per servizio



Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Asstra

### 3.5.1 Costi unitari

L'incrocio dei dati di bilancio con dati di natura industriale consente di effettuare alcune valutazioni sulla performance economico-produttiva del comparto, ma necessita di alcune attenzioni perché è necessario confrontare grandezze coerenti fra loro. A tale scopo per l'analisi dei costi unitari si sono escluse dal campione le imprese che gestiscono altri servizi oltre al trasporto pubblico, aziende multiservizio e le imprese per le quali l'attività di trasporto non di servizio pubblico è rilevante.

**Il costo per vettura-km a livello mediano risulta pari a 4,2 euro nel 2024, in lieve aumento rispetto al biennio precedente.** La dinamica dei costi operativi è la risultante di andamenti alquanto differenziati delle diverse voci che compongono l'aggregato (in aumento il costo del lavoro e il costo per servizi, in flessione il costo per acquisti netti) ed evidenzia una sostanziale stabilità che si affianca alla stabilità dell'offerta e si concretizza nel quadro che stiamo delineando.

L'analisi per percentili conferma i risultati mediani. Le imprese che mostrano il maggior costo per vettura km (75° percentile) registrano un aumento di 0,4 euro per vettura-km tra il 2022 e il 2024.

**Il quadro per l'indicatore rapportato ai passeggeri è diverso e segnala una progressiva lieve flessione dei costi unitaria da imputare alla positiva dinamica del denominatore:** i passeggeri aumentano più della dinamica dei costi. A livello aggregato, emerge che sono proprio le imprese con i maggiori costi per passeggero a diminuire tale variabile tra il 2022 e il 2024. Si assiste quindi a una riduzione delle differenze fra imprese.

Le tabelle seguenti mostrano gli indicatori per i diversi cluster di imprese.

Con riferimento al costo per vettura-km emerge il maggiore costo unitario per le imprese urbane, per quelle di grandi dimensioni e per le aziende operanti al Centro Italia.

Il costo per passeggero è invece maggiore per il servizio extraurbano, per le imprese del Sud e per le aziende più piccole. In dinamica flettono i costi per passeggero nelle regioni del Centro (grazie alla positiva dinamica della domanda). Per i diversi cluster si registra una maggiore stabilità.

Tabella 6 - Costi operativi unitari (in euro)

	2022	2023	2024
<b>25° percentile</b>			
Costo operativo per vettura-km	3,2	3,3	3,3
Costo operativo per passeggero	2,0	2,0	2,0
<b>Valori mediani</b>			
Costo operativo per vettura-km	4,0	4,0	4,2
Costo operativo per passeggero	3,9	3,6	3,7
<b>75° percentile</b>			
Costo operativo per vettura-km	5,9	6,3	6,3
Costo operativo per passeggero	7,1	6,8	6,6

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati di bilancio e Asstra

Tabella 7 - Costi operativi unitari per servizio (euro, valori mediani)

	2022	2023	2024
<b>Servizio extra-urbano</b>			
Costo operativo per vettura-km	3,7	3,9	4,4
Costo operativo per passeggero	8,0	7,8	7,6
<b>Servizio misto</b>			
Costo operativo per vettura-km	3,7	3,7	3,9
Costo operativo per passeggero	3,1	2,7	2,9
<b>Servizio urbano</b>			
Costo operativo per vettura-km	4,9	5,7	5,7
Costo operativo per passeggero	4,3	3,9	4,2

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati di bilancio e Asstra

Tabella 8 - Costi operativi unitari per area geografica (euro, valori mediani)

	2022	2023	2024
<b>Nord-Ovest</b>			
Costo operativo per vettura-km	3,9	3,9	4,5
Costo operativo per passeggero	3,5	3,2	3,1
<b>Nord-Est</b>			
Costo operativo per vettura-km	3,7	3,6	3,9
Costo operativo per passeggero	2,4	2,0	2,0
<b>Centro</b>			
Costo operativo per vettura-km	5,0	5,3	5,5
Costo operativo per passeggero	3,9	3,1	3,0
<b>Sud</b>			
Costo operativo per vettura-km	4,3	4,4	4,2
Costo operativo per passeggero	6,1	6,2	5,9

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati di bilancio e Asstra

Tabella 9 - Costi operativi unitari per dimensione (euro, valori mediani)

	2022	2023	2024
<b>Meno di 10 mln - piccole imprese</b>			
Costo operativo per vettura-km	4,2	4,3	4,4
Costo operativo per passeggero	5,4	6,3	6,1
<b>Fra 10 e 50 mln - medie imprese</b>			
Costo operativo per vettura-km	3,4	3,5	3,6
Costo operativo per passeggero	4,0	4,0	4,2
<b>Più di 50 mln - grandi imprese</b>			
Costo operativo per vettura-km	4,3	4,5	4,8
Costo operativo per passeggero	2,9	2,3	2,2

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati di bilancio e Asstra

### 3.6 Le previsioni per il 2025

In questo paragrafo si presentano i risultati per il servizio di trasporto locale passeggeri del modello di previsione sviluppato dal Research Department in collaborazione con Prometeia sui micro-settori italiani<sup>26</sup> per il 2025.

Nel 2025 la domanda rivolta al servizio è attesa crescere dell'1,1% rispetto al 2024. Le previsioni sulla dinamica del valore della produzione in termini nominali indicano una crescita del 2,0%. Al netto della dinamica dei prezzi la crescita del valore della produzione si attesta su valori più contenuti e vicini all'1,5%.

Sul fronte dei costi, complessivamente i costi operativi sono attesi registrare una crescita dell'1,9% rispetto al 2024: tale dinamica è sostenuta dall'accelerazione del costo del lavoro e dall'aumento del costo per servizi, mentre la spesa per materie prime/energia

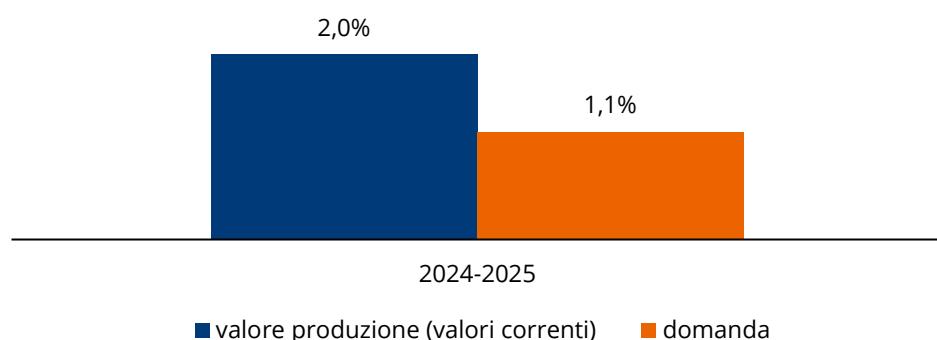
<sup>26</sup> Le previsioni si basano sullo scenario macroeconomico italiano di Intesa Sanpaolo di settembre 2025.

dovrebbe ridimensionarsi rispetto ai valori registrati nel 2024. La flessione dei costi energetici in parte compensa l'accelerazione delle altre voci di costo. Il costo del lavoro risentirà della dinamica indotta dal rinnovo contrattuale; mentre i costi per servizi risentiranno sia delle dinamiche inflattive sia dell'accelerazione degli oneri assicurativi e dei servizi di manutenzione.

Tali dinamiche portano a una lieve crescita del MOL nel 2025: l'indicatore si attesa al 100,6% di quanto realizzato nel 2024.

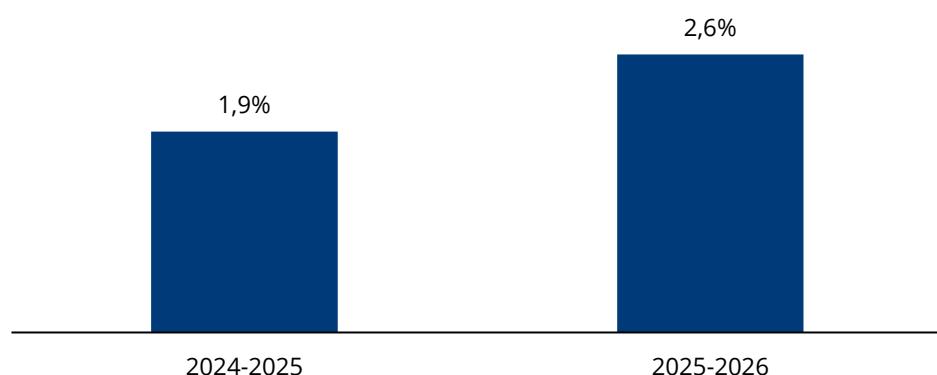
Buone notizie sul fronte degli investimenti che, sostenuti anche dalla messa a terra dei programmi contenuti nel PNRR dovrebbero accelerare, nel 2025 dovrebbero attestarsi su un valore pari a 102 rispetto all'anno base (2024=100).

Grafico 69 - Previsioni su valore della produzione e domanda (variazioni percentuali)



Fonte: Intesa Sanpaolo Prometeia Microsettori – Ottobre 2025

Grafico 70 - Previsione sui costi operativi (variazioni percentuali)



Fonte: Intesa Sanpaolo Prometeia Microsettori – Ottobre 2025

Grafico 71 - Previsione sui costi operativi (variazioni percentuali)

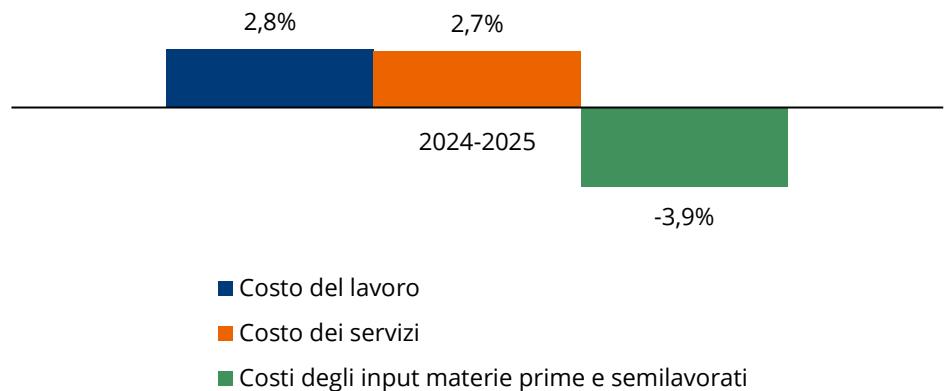
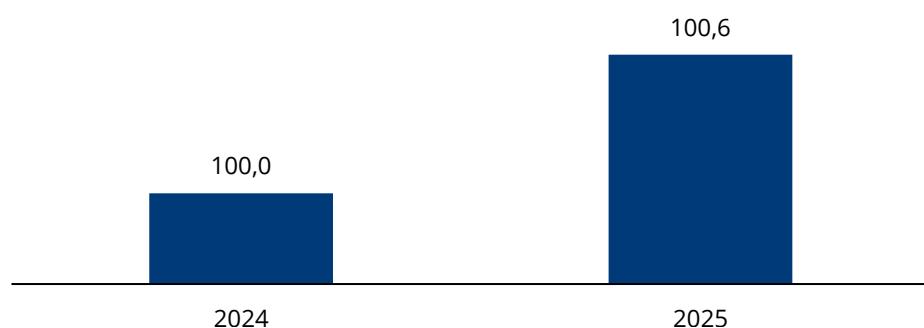
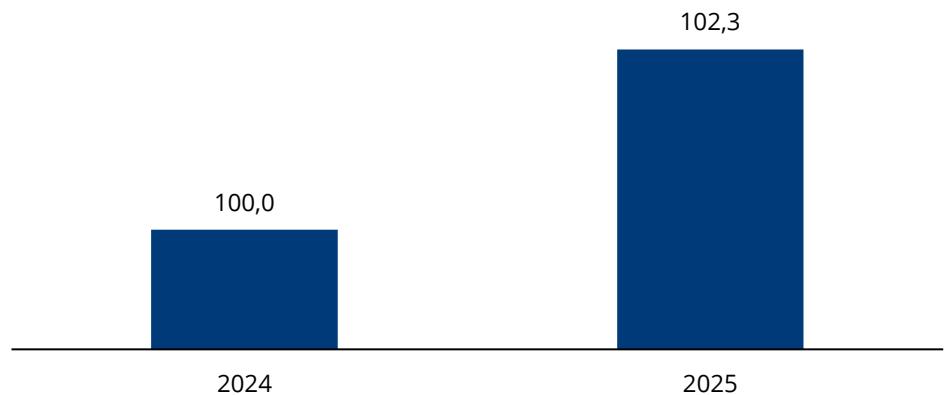


Grafico 72 - Margine operativo lordo in percentuale del valore della produzione (2024=100)



Fonte: Intesa Sanpaolo Prometeia Microsettori – Ottobre 2025

Grafico 73 - Investimenti su valore della produzione (2024=100)



Fonte: Intesa Sanpaolo Prometeia Microsettori – Ottobre 2025

### 3.7 Appendice: il campione di bilanci 2022-2024

Per la costruzione del database si è partiti dalla lista di imprese che risultano iscritte ad 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 96 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 2023 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 e 50 milioni: si tratta pertanto di imprese di medie dimensioni; 34 imprese su 96 hanno un fatturato superiore ai 50 milioni di euro, si tratta di grandi imprese.

Tabella 10 - Suddivisione delle imprese per dimensione, valore della produzione (2024)

Dimensione valore della produzione (euro)	Numero di imprese	Valore della produzione (EUR '000)
Meno di 10 mln - piccole imprese	18	107.863
Fra 10 e 50 mln - medie imprese	44	1.032.316
Più di 50 mln - grandi imprese	34	6.894.245
<b>Totale</b>	<b>96</b>	<b>8.034.424</b>

Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

A livello territoriale, le 96 aziende risultano ben distribuite fra le varie ripartizioni: 30 imprese operano nel Nord-Ovest, 21 nel Nord-Est, 16 al Centro e 29 a Sud e nelle Isole. Le imprese localizzate nelle regioni meridionali tendono ad essere di minori dimensioni rispetto alle aziende del Centro-Nord.

Tabella 11 - Suddivisione delle imprese per area geografica, valore della produzione (2024)

Area geografica	Numero di imprese	Valore della produzione (EUR '000)
Nord-Ovest	30	2.706.221
Nord-Est	21	1.833.920
Centro	16	2.016.695
Sud	29	1.477.588
<b>Totale</b>	<b>96</b>	<b>8.034.424</b>

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 12 - Suddivisione delle aziende per servizio effettuato, valore della produzione (2024)

Tipologia di servizio	Numero di imprese	Valore della produzione (EUR '000)
Extra-urbano	20	728.420
Misto	54	6.923.406
Urbano	22	382.598
<b>Totale</b>	<b>96</b>	<b>8.034.424</b>

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 13 - Suddivisione dell'impresa per modalità di trasporto, valore della produzione (2024)

Modalità di trasporto	Numero di imprese	Valore della produzione (EUR '000)
Ferro	8	1.145.623
Gomma	72	2.905.175
Misto	16	3.983.626
<b>Totale</b>	<b>96</b>	<b>8.034.424</b>

Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

## 4 BIBLIOGRAFIA

ANFIA - *Comunicato Stampa ANFIA sul mercato italiano degli autocarri, rimorchi-semirimorchi e autobus a OTTOBRE 2025.*

Camera dei deputati - *Il PNRR italiano. Un quadro di sintesi.*

Camera dei deputati - *Le risorse del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione della programmazione 2021-2027.*

Commissione europea (2025) - *Eu transport in figures. Statistical pocketbook.*

<https://innovazione.gov.it/progetti/mobility-as-a-service-for-italy/>

Intesa Sanpaolo – ASSTRA, *Le performance delle imprese di trasporto pubblico locale, 2024.*

ISFORT, *22° Rapporto sulla mobilità in Italia, 2025.*

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2025.

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, *Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei trasporti – anni 2023-2024.*

Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (Struttura Tecnica di missione), *Report Osservatorio sulle tendenze della mobilità di passeggeri e merci (II trimestre 2025).*

Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio del trasporto pubblico locale e della mobilità locale sostenibile - *Relazione annuale al Parlamento relativa al settore del trasporto pubblico locale nella annualità 2023 con l'approfondimento e l'analisi dei dati trasportistici ed economico-finanziari dell'esercizio 2022.*



