



AGENS

Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi



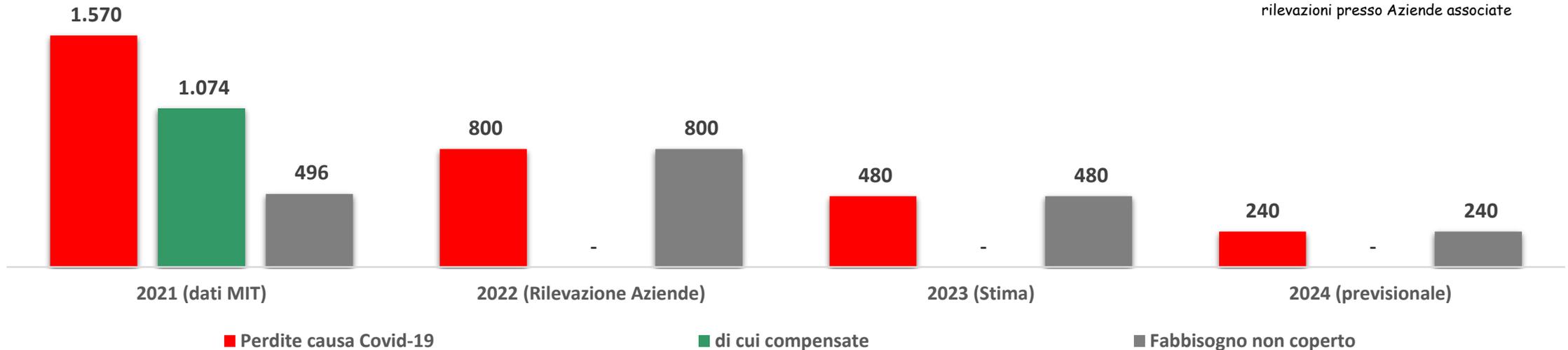
Sintesi del quadro economico TPL 2022-2024

Settembre 2023

Perdita ricavi da traffico

PERDITE, COMPENSAZIONI E FABBISOGNO (MLN €)

Elaborazione AGENS ANAV ASSTRA su dati MIT e su rilevazioni presso Aziende associate



L'Osservatorio nazionale TPL ha rilevato per il **2021** una **perdita di ricavi da traffico** pari a circa **1.570 mln €**. Con le risorse stanziata dalla legge di bilancio 2023 la copertura è stata incrementata a 1.074 mln € complessivi (pari al 68,4% del fabbisogno), con **perdite non compensate** allo Stato pari a circa **500 mln €** (il **12,5%** dei ricavi pre Covid).

Dalla ricognizione presso le Aziende dei ricavi tariffari registrate nel **2022** emerge una **perdita** di circa **800 mln €**, di cui circa **300 mln €** relativi al **primo trimestre**, in vigenza dello stato di emergenza pandemica. Per tali perdite non sono, allo stato attuale, previsti stanziamenti compensativi.

La stima per il **2023**, in base alle proiezioni del primo trimestre, è di una **perdita di ricavi tariffari** di circa **480 mln €** (circa il **12%** rispetto al dato pre Covid).

Il dato previsionale per il **2024** è di una **perdita di ricavi tariffari** non inferiore al **6%** rispetto al dato pre covid, circa **240 mln €**.

Compensazioni ricavi da traffico - Priorità

Le **risorse stanziare** sono quindi **insufficienti** ad assicurare l'equilibrio economico-finanziario, a livello medio nazionale, del settore del trasporto pubblico locale per l'intero arco pandemico (23 febbraio 2020 - 31 marzo 2022).

Una **parte rilevante dei contributi stanziati non** è stata ancora **erogata alle aziende** di trasporto pubblico:

- 10% delle anticipazioni assegnate per l'annualità 2021 che le Regioni possono trattenere in attesa del completamento delle verifiche su eventuali sovracompenzazioni;
- I 350 milioni stanziati con legge di bilancio 2023, non ancora liquidati dallo Stato alle Regioni e alle Province autonome.

La situazione risulta fortemente differenziata a livello territoriale, con alcune aree del Paese che continuano a registrare riduzioni importanti della domanda di TPL, che rischiano di diventare strutturali (es. smart working, e-commerce, didattica a distanza). **La crisi economica e finanziaria legata al Covid-19 si è protratta ben oltre la chiusura dello stato di emergenza del 31 marzo 2022.**

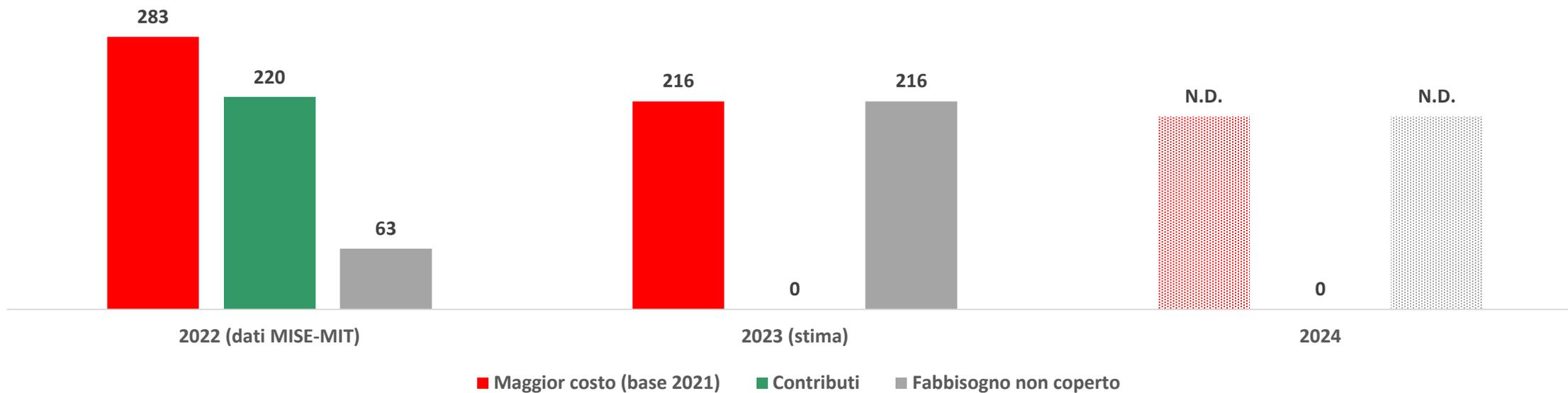


- Sono **necessari nuovi stanziamenti** per garantire una copertura integrale dei mancati ricavi Covid-19 almeno per tutto il periodo pandemico
- Occorre **accelerare i processi di pagamento verso le imprese**, tenuto conto della grave crisi di liquidità che continua a colpire il settore TPL. Tale crisi è peraltro acuita dai **gravi ritardi nel rimborso alle aziende dei bonus trasporti 2023** emessi ed utilizzati per l'acquisto di abbonamenti ai servizi, per un **costo ad oggi superiore ai 50 mln €**
- Occorre **velocizzare e semplificare** il meccanismo di **verifica** di eventuali **sovracompenzazioni**, che deve essere **incentrato sui dati certificati richiesti nella rilevazione dell'Osservatorio nazionale TPL** e prevedere **supplementi di verifica** a livello regionale **soltanto per i contratti di servizio dove i ristori coprono integralmente le perdite derivanti dal Covid** (fabbisogno certificato e asseverato nell'ambito della raccolta dati dell'Osservatorio del trasporto pubblico locale)

Incremento costi di trazione (gasolio e metano)

MAGGIOR COSTO, CONTRIBUTI E FABBISOGNO (MLN €)

Elaborazione AGENS ANAV ASSTRA su dati MISE e MIT



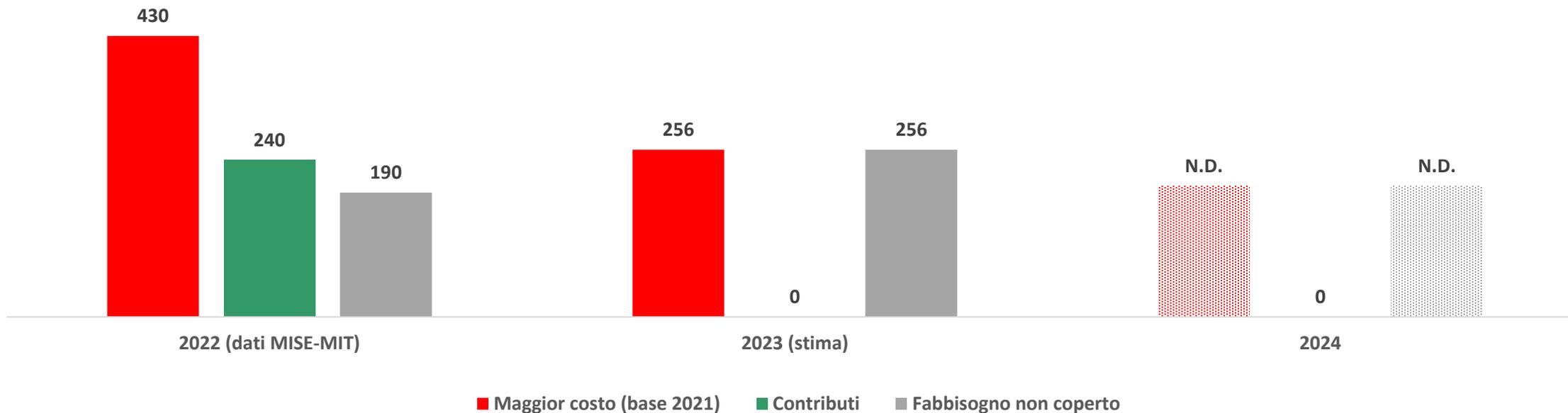
I prezzi dei carburanti più utilizzati per l'alimentazione dei mezzi (gasolio e metano) hanno iniziato a crescere in maniera rilevante già nel terzo quadrimestre 2021. L'Osservatorio nazionale TPL ha registrato incrementi di costo per quadrimestre medio 2022 su 2021 di circa 120 mln €. Su tali basi **lo Stato ha messo in campo 220 mln euro** in quota contributo per sostenere le Aziende di TPL a fronteggiare i maggiori costi di trazione sostenuti nel secondo e terzo quadrimestre 2022 rispetto al 2021.

Gli impatti dell'incremento dei prezzi risultano tuttavia molto più elevati nel 2022, includendo il primo quadrimestre non considerato nel fondo statale, e tenendo conto degli incentivi, in termini di credito d'imposta, di cui hanno beneficiato le imprese per le spese sostenute per l'acquisto di metano. Sono **attesi incrementi rilevanti anche per il 2023**, in base alle prime stime che considerano anche la mancata proroga dell'accisa ridotta a decorrere dal 1° gennaio dell'anno.

Incremento costi di trazione (energia elettrica)

MAGGIOR COSTO, CONTRIBUTI E FABBISOGNO (MLN €)

Elaborazione AGENS ANAV ASSTRA su dati ARERA e MIT



Anche i prezzi dell'energia elettrica, utilizzata principalmente dalle aziende TPL per la trazione dei mezzi (ferrovie, tranvie, metropolitane, autobus elettrici, ecc) ha iniziato a crescere in maniera esponenziale nell'ultima parte del 2021. L'Osservatorio nazionale TPL ha registrato incrementi di costo per quadrimestre medio 2022 su 2021 di circa 167 mln € per l'energia elettrica. Lo stanziamento messo in campo dallo Stato è pari a **240 mln euro** in quota contributo per sostenere le Aziende di TPL a fronteggiare i maggiori costi di trazione sostenuti nel **secondo quadrimestre 2022** rispetto al 2021.

Gli impatti dell'incremento dei prezzi risultano tuttavia molto più elevati nel 2022, includendo il primo ed il terzo quadrimestre non coperti dal fondo statale, e tenendo conto degli incentivi, in termini di credito d'imposta, di cui hanno beneficiato le imprese per le spese effettuate per l'acquisto di energia elettrica. Sono **previsti incrementi rilevanti, anche se in misura inferiore rispetto al 2022, per l'annualità 2023**.

Incremento costi di trazione - Priorità

Le **risorse** già stanziata a legislazione vigente **non** sono state **ancora erogate** alle Regioni e alle Province autonome **per mancanza di disponibilità di cassa** da parte del MIT.

Ad oggi **non sono previste risorse a copertura dei maggiori costi** energetici che le aziende stanno registrando **per l'annualità corrente**.

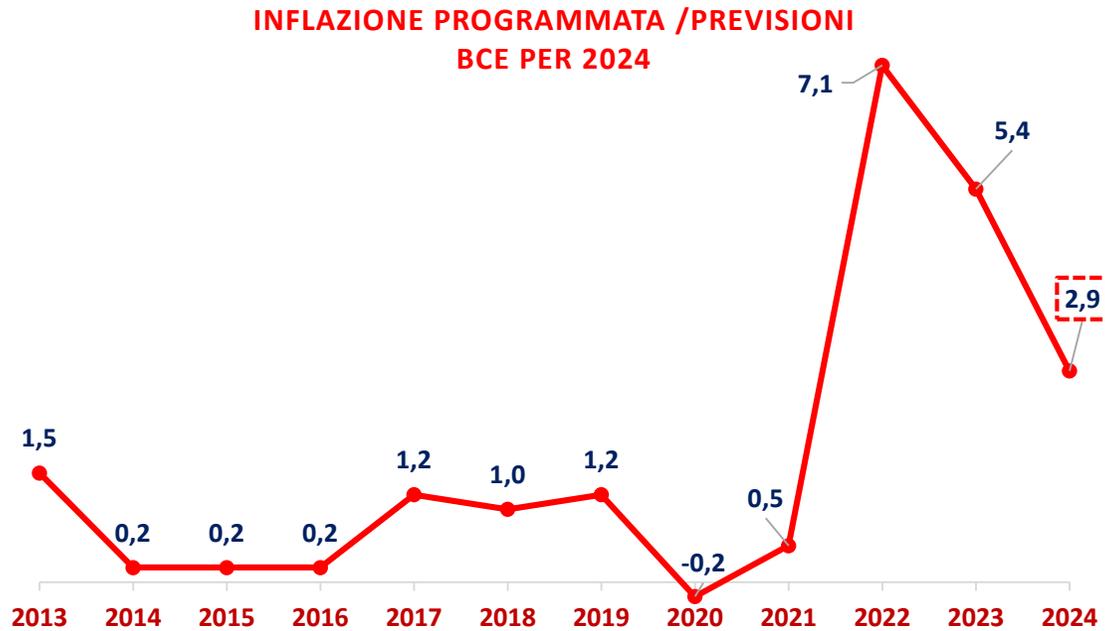
Nonostante il perdurare della crisi energetica, **le agevolazioni legate al credito di imposta** per l'acquisto di energia elettrica e metano **sono andate progressivamente diminuendo**.

A decorrere dal 31 dicembre 2022 è stato, altresì, **definanziato il contributo a carattere generale** stanziato dal Governo **per la riduzione dell'accise sul gasolio**.

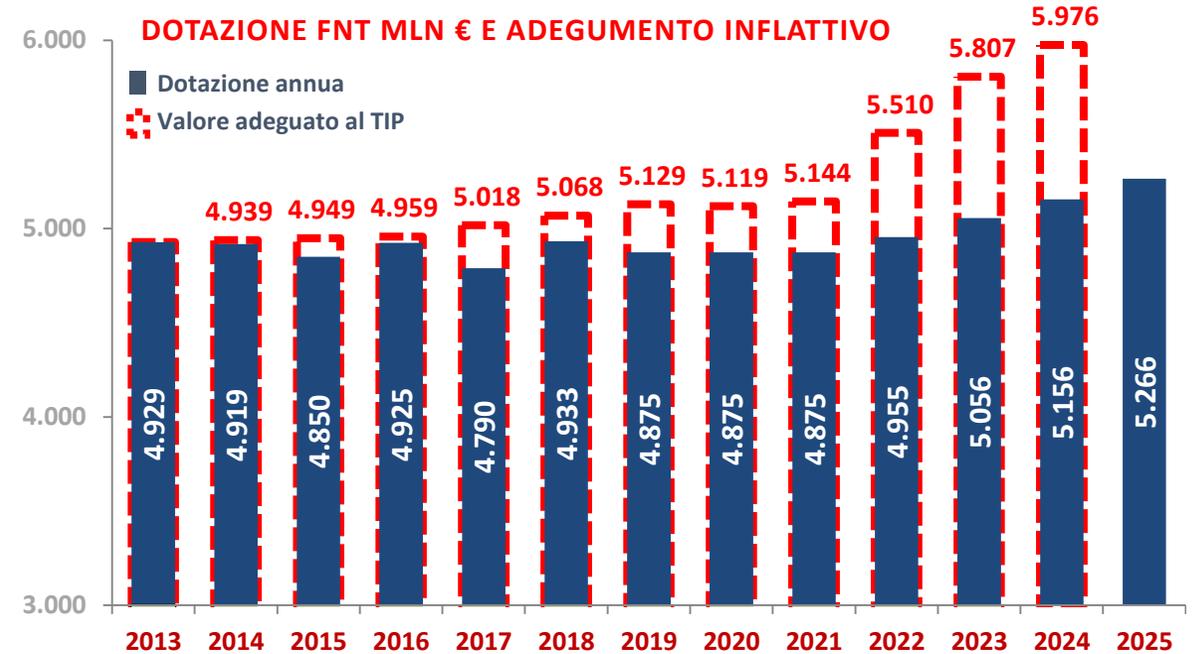


- Sono **necessari ulteriori stanziamenti** per garantire una **copertura adeguata** dei **maggiori costi** legati alla crisi energetica **per il 2022 e per il 2023**, tenuto conto del perdurare degli effetti della crisi per l'annualità corrente
- Occorre **accelerare i processi di pagamento verso le imprese**, tenuto conto della grave crisi di liquidità che continua a colpire il settore TPL. Tale crisi è peraltro acuita dai **gravi ritardi nel rimborso alle aziende dei bonus trasporti 2023** emessi ed utilizzati per l'acquisto di abbonamenti ai servizi, per un **costo ad oggi superiore ai 50 mln €**

Risorse FNT e dinamica inflattiva



Fonte: Dipartimento del Tesoro TIP - Schema DEF 2023 - BCE previsioni inflazione 2024



Elaborazione ANAV su Stanziamenti FNT e andamento inflazione programmata

Con la crisi energetica **la dinamica inflattiva è ripresa a ritmi estremamente elevati**. Le risorse aggiuntive stanziata dalla legge di bilancio 2022 sul Fondo Nazionale TPL non consentono neanche il recupero della inflazione programmata pregressa.

Per garantire il recupero dell'inflazione pregressa e l'adeguamento all'inflazione programmata 2023 **occorrerebbe incrementare la dotazione annua del FNT per almeno 700 mln € da destinare in via prioritaria alla rivalutazione dei corrispettivi**.

Risorse FNT - Priorità

Il Fondo nazionale TPL è stato rifinanziato con la Legge di Bilancio 2022 per un importo pari, rispetto alla dotazione 2021, 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, +395 milioni di euro a decorrere dall'anno 2025. La **dotazione complessiva non** risulta tuttavia **adeguata** a recuperare gli effetti dell'inflazione programmata pregressa e gli attuali livelli inflattivi.

A fronte di un risorse rilevanti in conto investimento, si riscontra una **carenza di risorse in conto esercizio**, non adeguate a:

- **garantire adeguamento inflattivo**
- **compensare incremento costi operativi e di esercizio** per l'immissione nelle flotte dei nuovi mezzi ad alimentazione alternativa
- **finanziare l'incremento dei livelli di offerta**, in coerenza con gli investimenti infrastrutturali, essenziale per raggiungere gli ambiziosi obiettivi di shift modale dal trasporto privato verso il trasporto pubblico definiti dal PNRR
- **consentire al sistema produttivo di far fronte ai rilevanti incrementi di costi attesi per il rinnovo del CCNL** autoferrotranvieri (la **proposta di piattaforma sindacale** dell'11 luglio u.s. presenta una richiesta di **aumento complessivo del 18%** e un **maggior costo a regime** quantificabile per il settore del TPL in **900 mln €**)



- Occorre **maggiore stabilità e strutturalità temporale** delle risorse pubbliche in conto esercizio.
- Necessari **meccanismi automatici di indicizzazione** del Fondo al fine di evitare la perdita del valore reale dello stanziamento;
- Urgente **un'ulteriore iniezione di risorse pubbliche in conto esercizio** in grado di supportare ed accompagnare gli ingenti investimenti, in primis del PNRR, che le imprese attueranno nei prossimi anni.

Risorse mancanti – Quadro di sintesi

	2021	2022	2023	2024	TOTALE
Mancati Ricavi	496 mln €	800 mln €	480 mln €	240 mln €	2.016 mln €
Extracosto carburanti ed energia elettrica	-	713 mln €	472 mln €	ND	1.185 mln €
Inflazione al netto contributi carburanti ed energia elettrica	270 mln €	95 mln €	751 mln €	820 mln €	1.936 mln €
Tot.	766 mln €	1.608 mln €	1.703 mln €	1.060 mln €	5.137 mln €

Per garantire un sostenibile equilibrio economico del settore **occorrerebbero oltre 5,1 mld € aggiuntivi nel periodo 2021-2024**, di cui circa 2.4 mld € per compensare perdite di ricavi, extracosti dei carburanti e incremento inflazione di fondo negli anni 2021 e 2022.

Le **risorse mancanti** per il **2023** sono stimabili in circa **1.700 mln €**.

Per il **2024** è prevista un'**inflazione** ancora **elevata (+2,9%** secondo le ultime stime BCE) ed una **perdita di ricavi tariffari** non inferiore al **6%** rispetto al dato pre covid, per un **fabbisogno** ad oggi non coperto di oltre **1 mld €**.

A decorrere dal 2024 sono inoltre da considerare ulteriori due elementi destinati ad incidere in modo rilevante sulla spesa corrente del TPL:

- l'**incremento** dei **costi operativi e di esercizio** dei **nuovi mezzi ad alimentazione alternativa** progressivamente immessi nel parco rotabile, incremento riassorbibile solo nel medio/lungo periodo;
- il **rinnovo del CCNL autoferrotranvieri** per un **maggior costo** che **a regime**, in base alle richieste contenute nella proposta di piattaforma sindacale, è quantificabile in **900 mln €**.