



AGENS

Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi



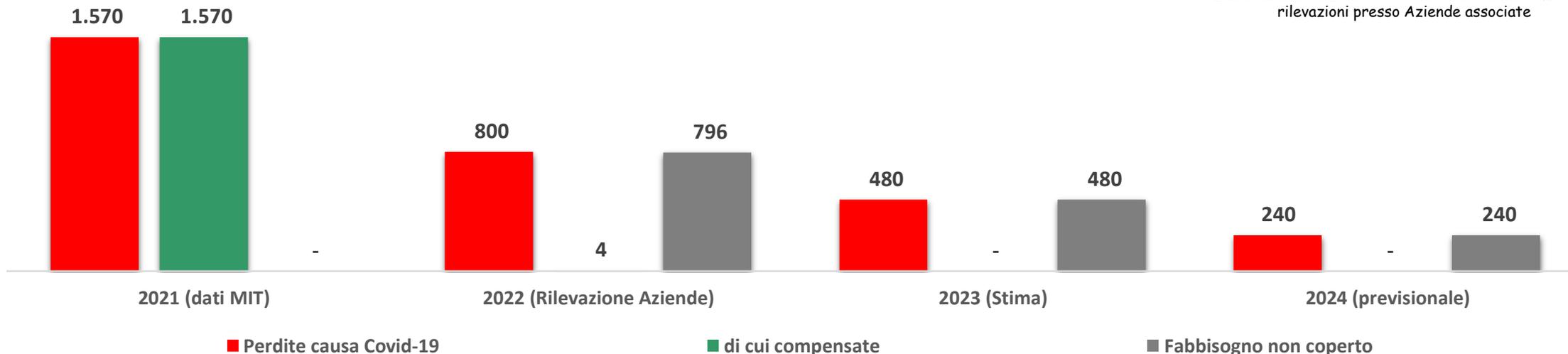
Sintesi del quadro economico TPL 2022-2024

Novembre 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 stanziare dalla legge di bilancio 2023 e, da ultimo, dal D.L. n. 145/2023 «Anticipi» collegato alla manovra 2024, la copertura è stata incrementata a 1.574 mln € complessivi per il periodo 1° gennaio 2021-31 marzo 2022, dotazione che consente la copertura integrale delle perdite per il solo anno 2021.

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 previsti ulteriori 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 **ancora incapienti per** 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 già assegnate per l'annualità 2021 che le Regioni possono trattenere in attesa del completamento delle verifiche su eventuali sovracompenzioni;
- I 350 milioni stanziati con legge di bilancio 2023, non ancora liquidati dallo Stato alle Regioni e alle Province autonome;
- I 500 milioni stanziati solo a metà ottobre 2023 con il D.L. n. 145/2023.

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.**

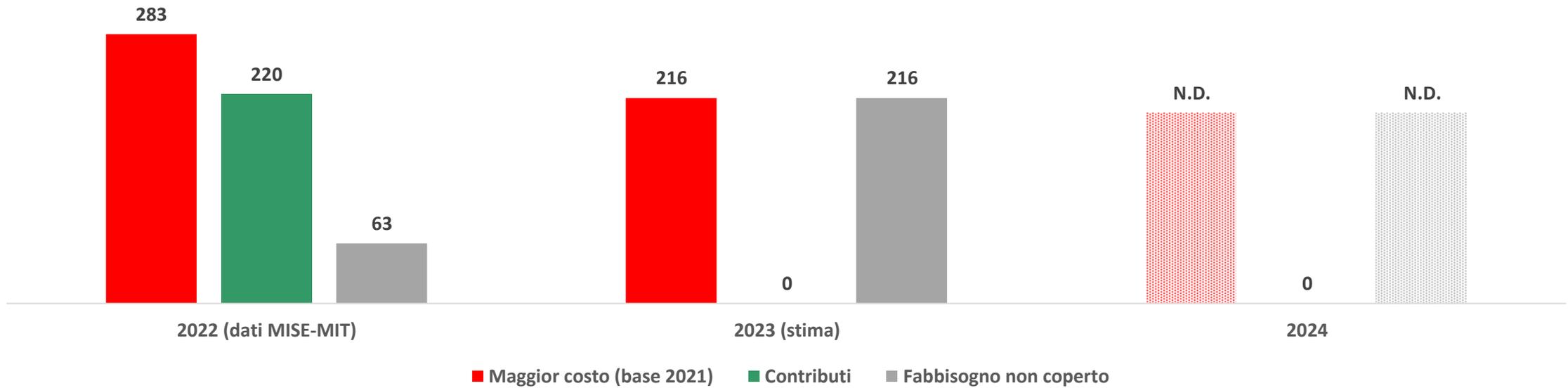


- **Occorrerebbe garantire** una **copertura integrale** dei mancati ricavi Covid-19 almeno per tutto il periodo pandemico
- Occorre **accelerare i processi di pagamento verso le imprese**, tenuto conto della grave crisi di liquidità che continua a colpire il settore TPL.
- Occorre **velocizzare e semplificare** il meccanismo di **verifica** di eventuali **sovracompenzioni**, 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



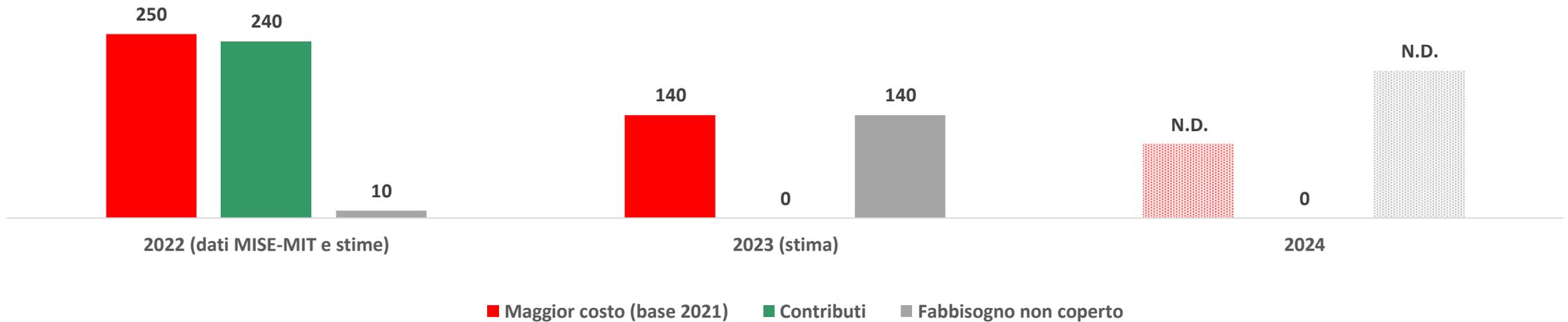
I prezzi dei carburanti più utilizzati per l'alimentazione dei mezzi (gasolio e metano) hanno iniziato a crescere in maniera rilevante già nel terzo quadrimestre 2021. L'Osservatorio nazionale TPL ha registrato incrementi di costo per quadrimestre medio 2022 su 2021 di circa 120 mln €. Su tali basi **lo 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) hanno iniziato a crescere in maniera esponenziale nell'ultima parte del 2021. Secondo i primi dati dell'Osservatorio nazionale TPL le imprese hanno registrato incrementi di costo per il II quadrimestre 2022 (rispetto al 2021) pari a circa 65 mln € per l'energia elettrica, che proiettati sull'intera annualità comportano un costo incrementale per le imprese pari a oltre 250 mln €. Lo stanziamento messo in campo dallo Stato è pari a 240 mln euro in quota contribuito 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 quindi 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**.

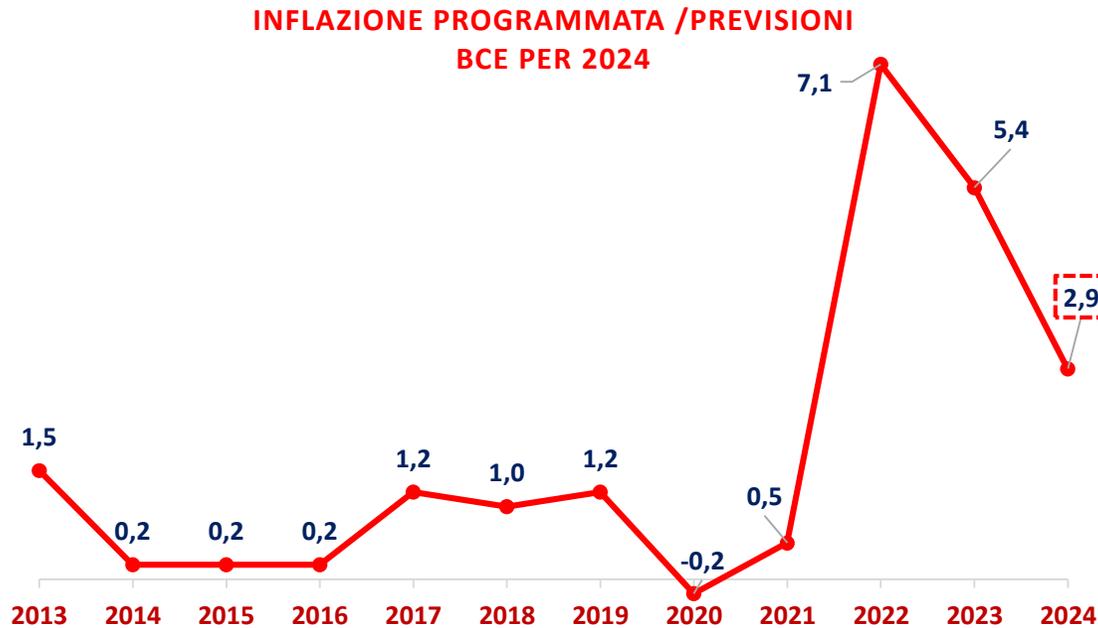
Nonostante il perdurare della crisi energetica, **le agevolazioni legate al credito di imposta** per l'acquisto di energia elettrica e metano **sono andate progressivamente diminuendo**.

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**.

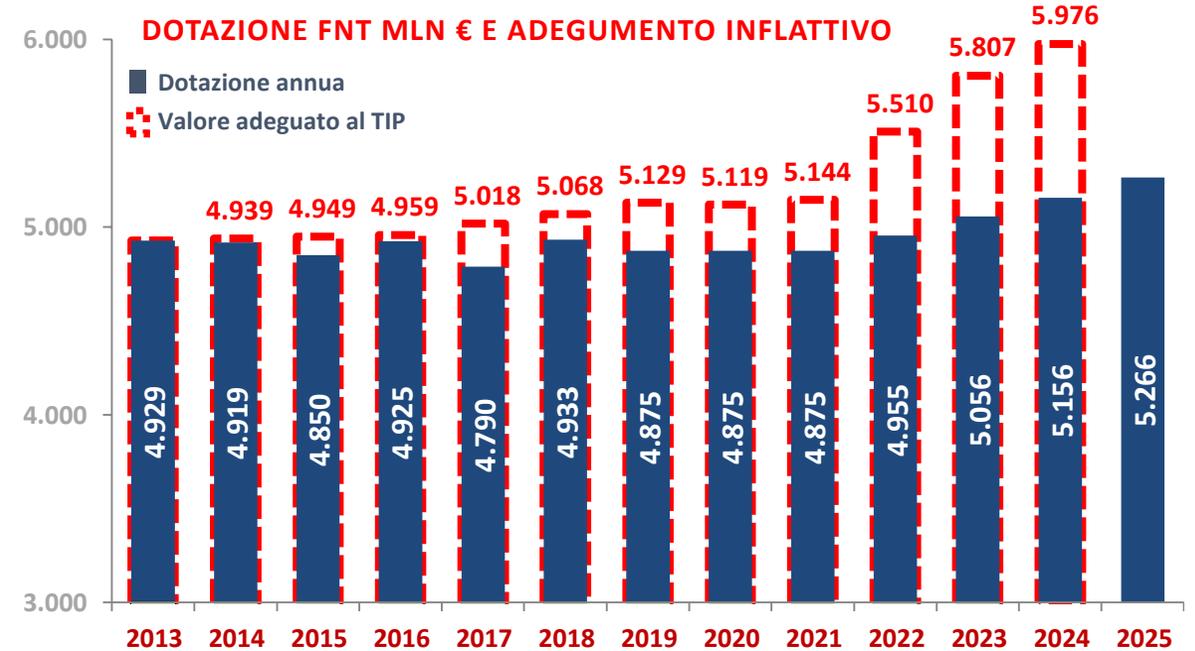


- È necessario prevedere una misura che consenta di destinare i residui dei contributi per «maggiori costi carburanti ed energia» a copertura del III quadrimestre 2022, per quanto riguarda l'energia elettrica, e per tutto il 2023 sia per carburanti che per l'energia elettrica. Sono **necessari ulteriori 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.

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	-	796 mln €	480 mln €	240 mln €	1.516 mln €
Extracosto carburanti ed energia elettrica	-	533 mln €	356 mln €	ND	889 mln €
Inflazione al netto contributi carburanti ed energia elettrica	270 mln €	95 mln €	751 mln €	820 mln €	1.936 mln €
Tot.	270 mln €	1.424 mln €	1.587 mln €	1.060 mln €	4.341 mln €

Per garantire un sostenibile equilibrio economico del settore **occorrerebbero oltre 4,3 mld € aggiuntivi nel periodo 2021-2024**, di cui circa 1,7 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 **1.580 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 €**.