



Tpl, recupera la domanda ma l'inflazione corre più del Fondo nazionale trasporti e delle tariffe

Descrizione

(Adnkronos) Sono stati presentati oggi a Palermo i dati raccolti nella settima edizione del rapporto Asstra Intesa Sanpaolo le performance delle imprese di trasporto pubblico locale. Nel 2024, il valore della produzione delle aziende di tpl aumenta rispetto al 2023, a livello mediano, del 4%, nonostante la ripresa della domanda sia stata graduale, più lenta del previsto in termini complessivi, e con dinamiche differenziate a livello territoriale, per modalità di trasporto e tipologia di servizio. La domanda di trasporto pubblico locale continua a crescere nel 2024, seppur con un ritmo più lento rispetto alle previsioni, e si attesta a -10% rispetto al 2019 (pre-Covid), rispecchiando i nuovi stili di mobilità: maggiori spostamenti, con tragitti più brevi.

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. Proprio l'incidenza del costo del lavoro risulta in flessione a seguito della crescita registrata dal valore della produzione, mentre il costo del lavoro passa da 45,5mila euro per dipendente a 49,4mila euro, a livello mediano. Il costo per vettura-km a livello mediano risulta pari a 4,2 euro nel 2024, in lieve aumento rispetto al biennio precedente, mentre l'andamento dei costi per passeggero segnala una progressiva flessione dei costi unitari da imputare alla positiva dinamica della domanda: in sostanza, il numero di passeggeri aumenta più della dinamica dei costi.

Il margine operativo lordo (mol) delle aziende di tpl risulta in crescita trasversalmente su tutto il campione, aumenta all'8,8% nel 2024, mentre nel 2023 il valore era arrivato al 7%. Le previsioni sui dati finali del 2025 stimano un incremento del valore della produzione del 2% e del 1,9% dei costi operativi. Tali stime dovrebbero condurre ad una lieve crescita del mol nel 2025, pari allo 0,6% rispetto a quanto realizzato nel 2024. tuttavia, in prospettiva, è significativa l'incertezza legata al quadro di finanza pubblica (fnt e finanziamento rinnovo ccnl) in termini di performance non si registrano differenze significative in relazione alla dimensione aziendale.

Grazie alla positiva dinamica dei margini le aziende riescono a fronte alla crescita del peso degli ammortamenti che risultano in accelerazione sia in conseguenza della positiva performance degli

investimenti sia del ritorno alla normalità per le rate di ammortamento che erano state sospese in fase covid.

Tutto ciò², mentre le aziende di trasporto stanno proseguendo nel rinnovo delle flotte autobus che sono passate da una età media di 12,1 anni (2018) a 9,4 anni (2024) e hanno registrato un aumento di nuovi bus a basse o a zero emissioni: +74,1% di immatricolazioni di bus elettrici solo nel 2025. Anche se il Diesel domina ancora le flotte bus delle aziende di trasporto pubblico locale, oggi il 75% dei veicoli sono Euro 5, Euro 6 o elettrico. Gli investimenti materiali (in materiale rotabile e infrastrutture) sono stati il 12,6% nel 2024, a livello mediano, del valore della produzione.

Al primo semestre 2025, infatti, lo stato di attuazione degli investimenti Pnrr relativi al trasporto pubblico presenta un ottimo risultato: Missione 2 (rivoluzione verde e transizione ecologica) 65%, Missione 3 (infrastrutture per una mobilità sostenibile) 59%. Un risultato ottenuto grazie allo sforzo progettuale e attuativo delle aziende di trasporto pubblico coinvolte direttamente nella messa a terra degli investimenti del Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile e del Pnrr: nel primo semestre 2026, queste aziende si troveranno ad affrontare una grande concentrazione di target per completare i progetti di investimento.

Le tariffe continuano a costituire un'importante criticità per il settore: crescono, ma molto meno dell'inflazione. Tra il 2016 e il 2025, con l'inflazione cresciuta del 25,2%, la tariffa media ha registrato un aumento del 12,5%, con il biglietto a tempo che è passato in media da 1,39 euro a 1,67 euro, mentre l'abbonamento mensile da 36,3 euro a 38,2 euro. Dunque, l'andamento delle tariffe contribuisce a rendere fragile l'evoluzione del settore.

Andrea Gibelli, presidente di Asstra, dichiara: «Nonostante il progressivo recupero delle performance aziendali dopo il periodo pandemico scontiamo ancora un futuro incerto e una domanda non ancora pienamente ristabilita. Per garantire la stabilità essenziale del servizio, è cruciale la stabilizzazione del Fondo Nazionale, l'integrale finanziamento del ccnl e dare continuità degli investimenti per il periodo post Pnrr. È poi fondamentale sfatare il mito che l'efficienza dipenda dalla dimensione: i dati dimostrano chiaramente che la performance operativa non è strettamente correlata alla dimensione delle aziende. Per affrontare le sfide di domani, una leva importante è l'innovazione sui ricavi, con tariffe legate agli investimenti per il miglioramento del servizio. Dobbiamo introdurre meccanismi avanzati come ad esempio la differenziazione tariffaria in base all'ora adottando in tutti i contratti di servizio la regolazione tramite price cap, per assicurare al contempo equilibrio economico e un trasporto pubblico attrattivo e sostenibile.»

Laura Campanini, responsabile local public finance, research department Intesa Sanpaolo, dichiara: «L'analisi dei bilanci delle aziende evidenzia una performance economico-finanziaria mediamente solida, in un triennio di progressivo ritorno alla normalità, dopo gli anni della crisi pandemica ed energetica. Rimangono significative differenze fra servizi e territori diversi. 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, sostenuti dall'intervento finanziario nazionale ed europeo, come la conclusione del Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile 2019-2023 e i programmi di investimento previsti dal Pnrr. Per il 2025 stimiamo un ulteriore consolidamento dei risultati e la prosecuzione del trend di crescita degli investimenti. In prospettiva, per garantire la regolarità, la qualità del servizio e la continuità agli investimenti sono necessarie misure mirate e

stabili.â?•

â??

economia

webinfo@adnkronos.com (Web Info)

Categoria

1. Comunicati

Tag

1. Ultimora

Data di creazione

Dicembre 11, 2025

Autore

redazione

default watermark