

# Il trasporto pubblico locale fra PNRR e caro energia

Elisa Meko - ASSTRA

La mobilità sostenibile nelle aree urbane: la situazione attuale e le prospettive future, 27 Ottobre 2022, Roma

# ASSTRA – Chi siamo

**ASSTRA - Associazione Trasporti** - è l'associazione nazionale, delle aziende di trasporto pubblico locale (TPL) in Italia, sia di proprietà degli enti locali che private. Nasce nel 2001 dalla fusione delle due associazioni di categoria che esistevano da oltre **60 anni**: Federtrasporti (federazione delle aziende municipalizzate) e Fenit (federazione delle ferrovie concesse).

## Vision

Affermare il trasporto pubblico e la mobilità nel suo complesso, quale settore economico centrale per la crescita dei territori e del paese intero, in virtù della sua capacità di generare benessere, aumentare l'inclusione sociale, favorire la crescita culturale con minimo impatto ambientale.

## Mission

ASSTRA tutela gli interessi delle imprese associate fornendo assistenza tecnica in ambito legale, sindacale, economico, amministrativo, fiscale e dell'innovazione tecnologica.

Incentivare e sostenere lo sviluppo industriale del trasporto pubblico italiano sotto il profilo gestionale, organizzativo, regolamentare, tecnologico rafforzando la sua centralità per il perseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica.

## I numeri del TPL nello scenario pre-pandemico (2019)



**Operatori: 931**

**Fatturato: 12 miliardi di euro/anno**

**Passeggeri: 5,5 miliardi/anno**

**Percorrenze chilometriche: 1,8 miliardi vettura-km  
228,6 milioni treno-km**

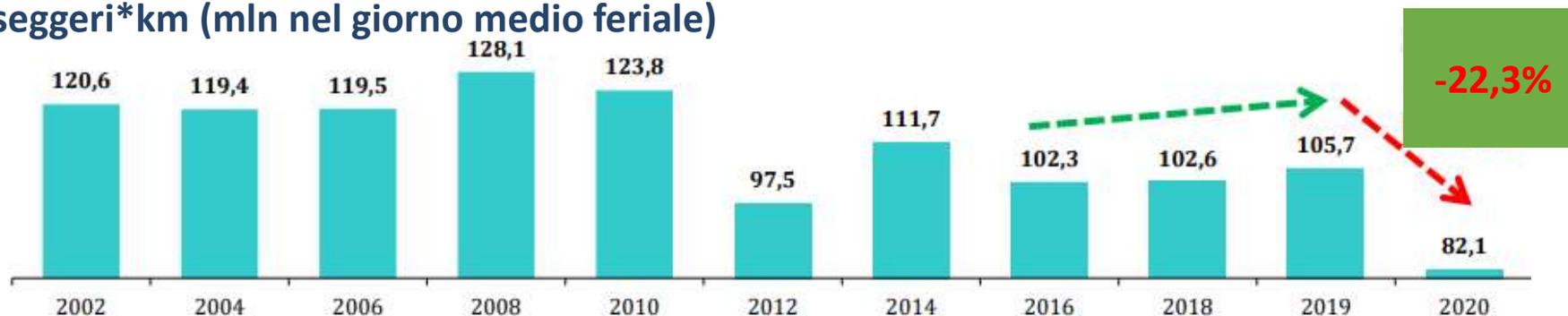
**Addetti: 124.000**

**Mezzi: 49.000**

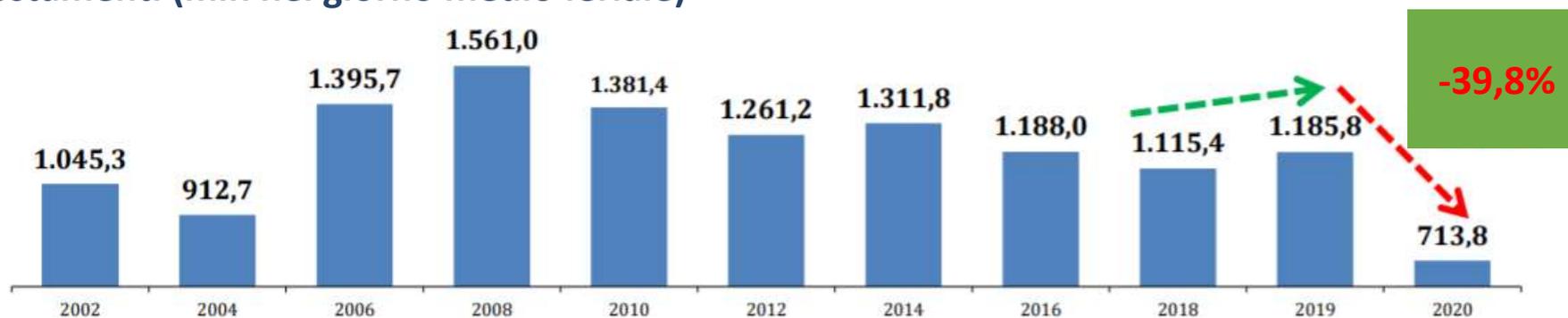
Fonte: ASSTRA su dati del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e su dati di bilancio delle imprese

# I volumi di mobilità in Italia, rispetto al 2019, hanno registrato una flessione significativa

Passeggeri\*km (mln nel giorno medio feriale)

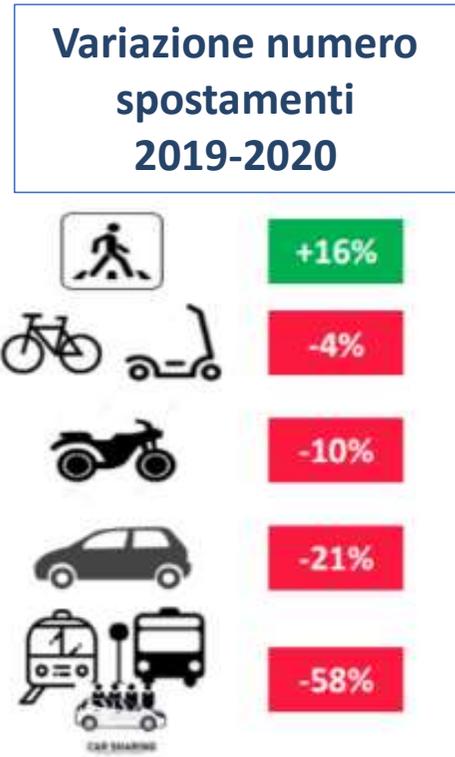
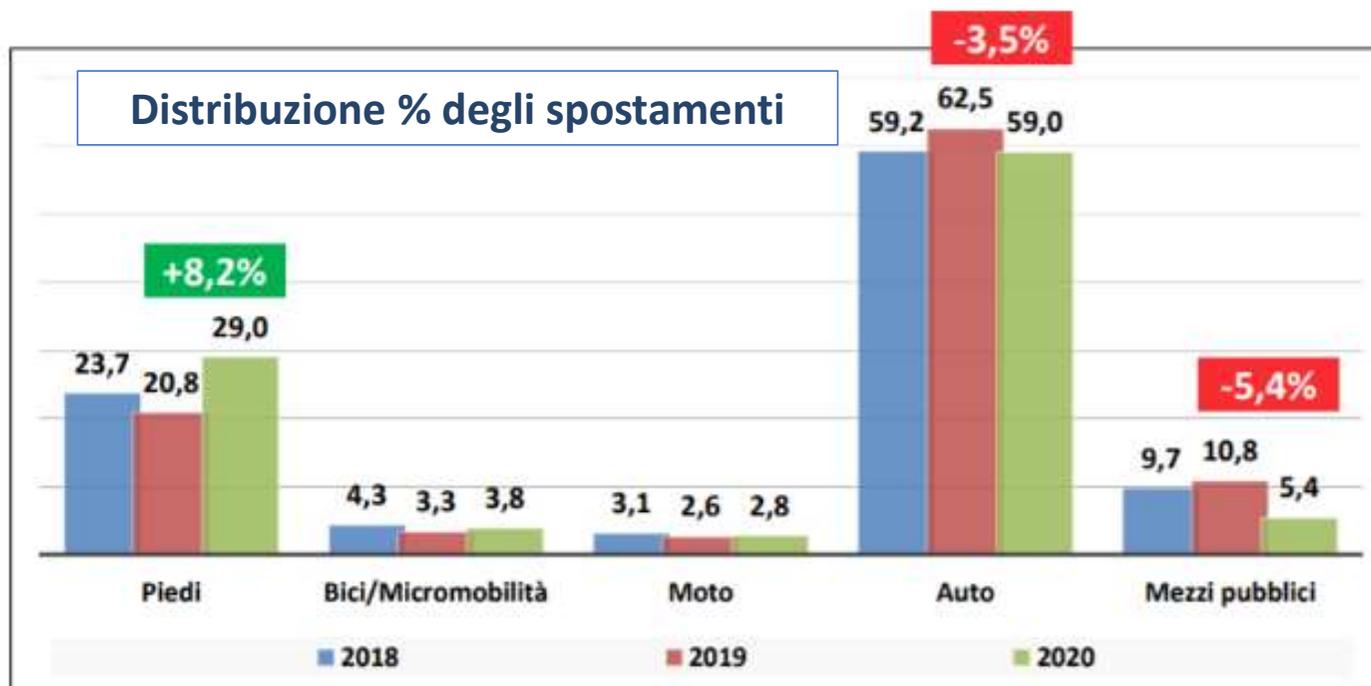


Spostamenti (mln nel giorno medio feriale)



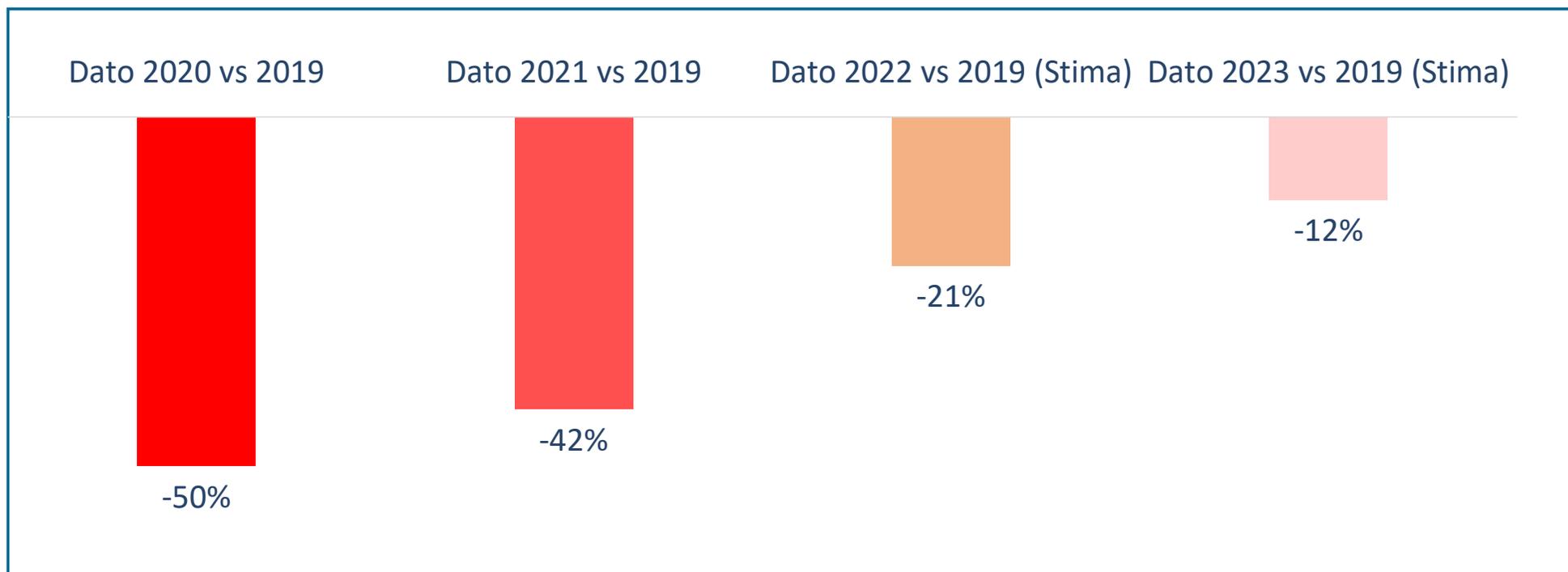
Fonte: ISFORT, 18° Rapporto sulla mobilità in Italia, 2021.

# Le politiche restrittive e i timori di contagio hanno contribuito al forte calo dell'utilizzo dei mezzi pubblici



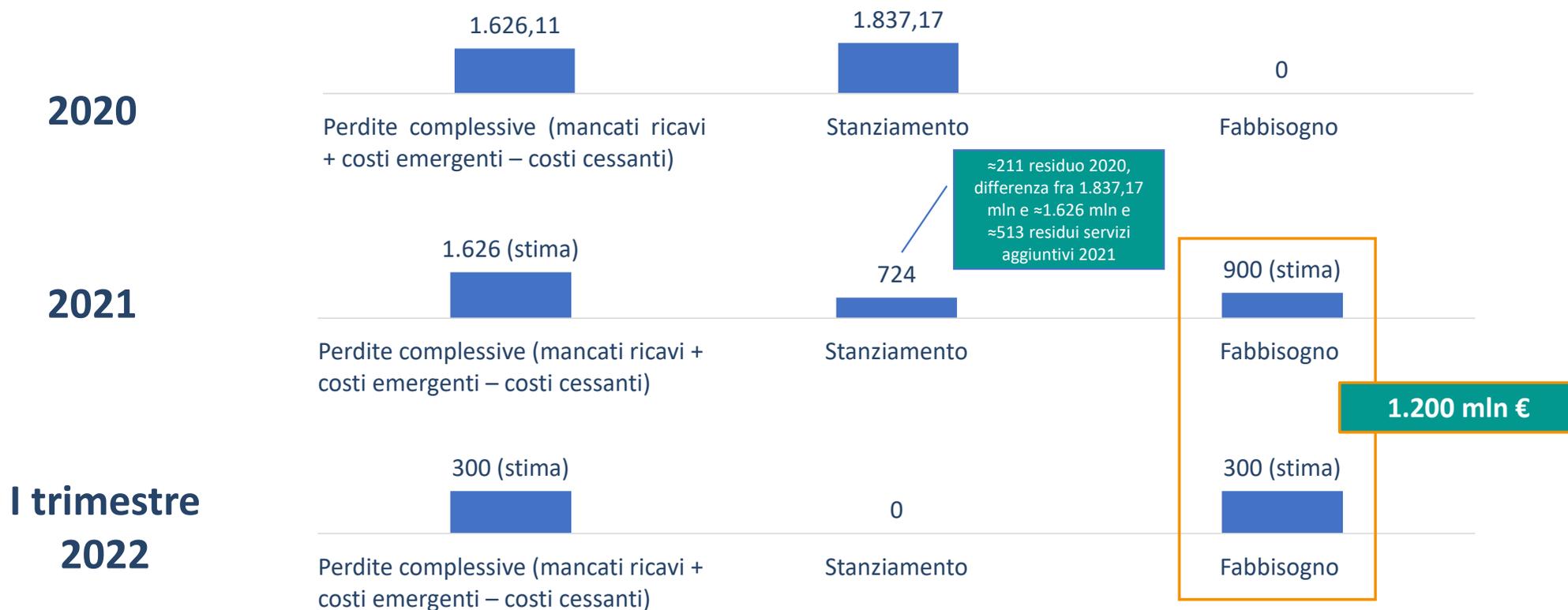
Fonte: ISFORT, 18° Rapporto sulla mobilità in Italia, 2021.

# Covid-19 – Il calo strutturale della domanda di TPL



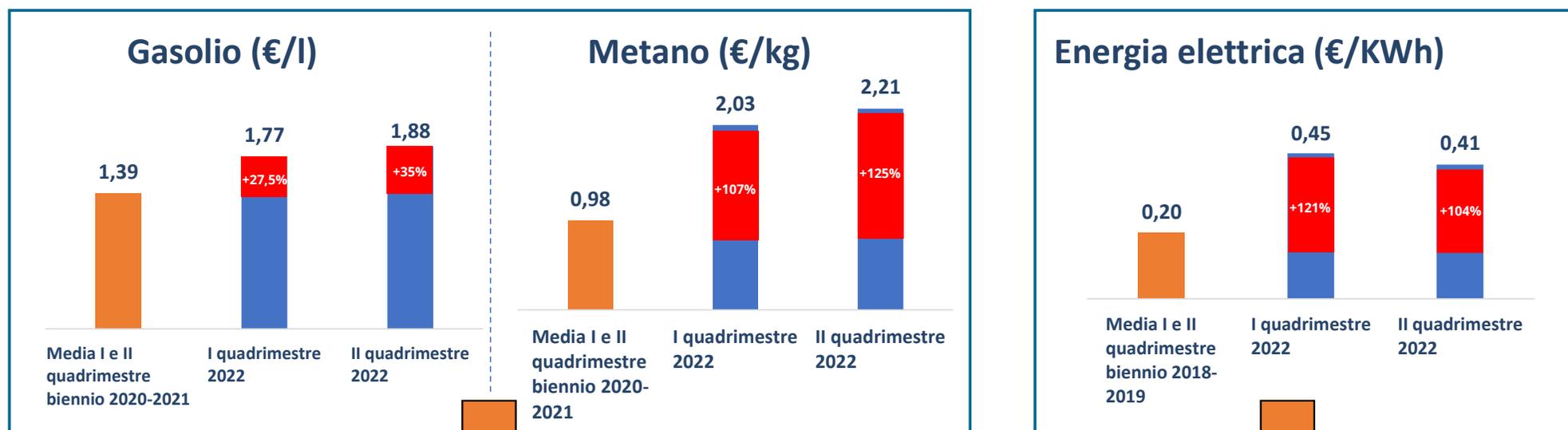
Fonte: Asstra-Intesa Sanpaolo «Le performance delle imprese di trasporto pubblico locale», giugno 2022 - Elaborazioni dell'Ufficio Studi ASSTRA su dati aziendali.

# L'impatto economico del Covid-19 sulle imprese di TPL (mln €)



Elaborazioni dati e stime dell'Ufficio studi di Asstra

# L'incremento dei costi di produzione del servizio



Maggiori costi per carburante stimabili in oltre **+155 mln di euro** nei primi 8 mesi dell'anno

Maggiori costi per l'energia elettrica di trazione stimabili in circa **+509 mln di €** nei primi 8 mesi dell'anno

Elaborazioni dati e stime dell'Ufficio studi di Asstra su dati MITE <https://dgsaie.mise.gov.it/prezzi-mensili-carburanti>, assogasmetano <https://www.assogasmetano.it/category/prezzo-medio-nazionale/> e ARERA [https://public.flourish.studio/visualisation/3164861/?utm\\_source=showcase&utm\\_campaign=visualisation/3164861](https://public.flourish.studio/visualisation/3164861/?utm_source=showcase&utm_campaign=visualisation/3164861)

# Le misure del governo per mitigare gli effetti della crisi energetica

## Carburanti (gasolio e metano)

- Riduzione aliquota accisa
- Contenimento degli oneri di sistema metano
- Credito d'imposta metano

Il trim.	III trim.	Ott./Nov.
20%	25%	40%

- Fondo ristoro carburanti  
140 milioni a copertura dei maggiori costi sostenuti nel II e III quadrimestre 2022 rispetto al 2021

## Energia elettrica

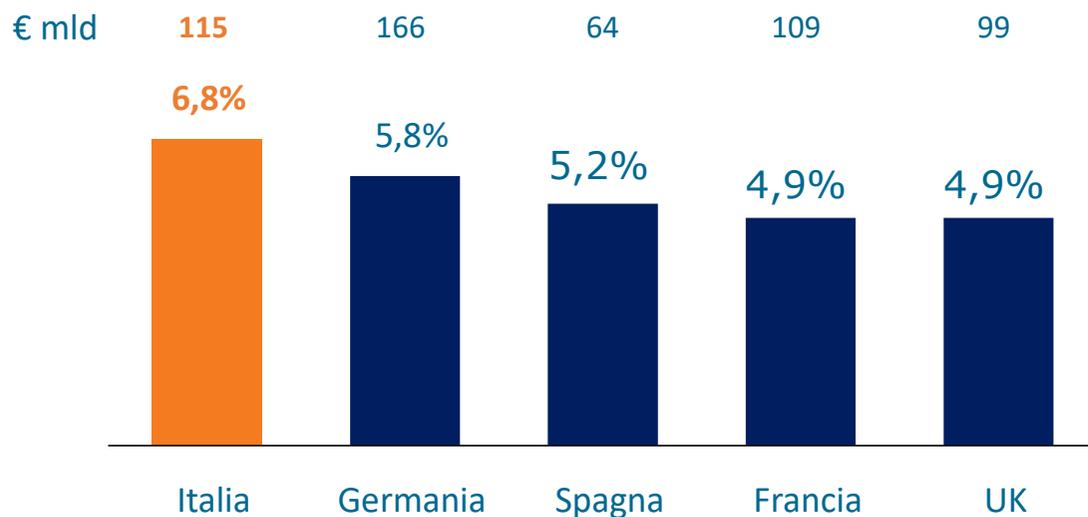
- Azzeramento degli oneri di sistema energia elettrica
- Credito d'imposta

Il trim.	III trim.	Ott./Nov.
15%	15%	30%

Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio studi di Asstra

# L'Italia è prima tra i principali Paesi europei per esternalità negative generate dai trasporti

Esternalità negative (traffico, incidentalità, emissioni, congestione) generati dal trasporto nei principali Paesi europei (€ mld e in % al GDP), 2017



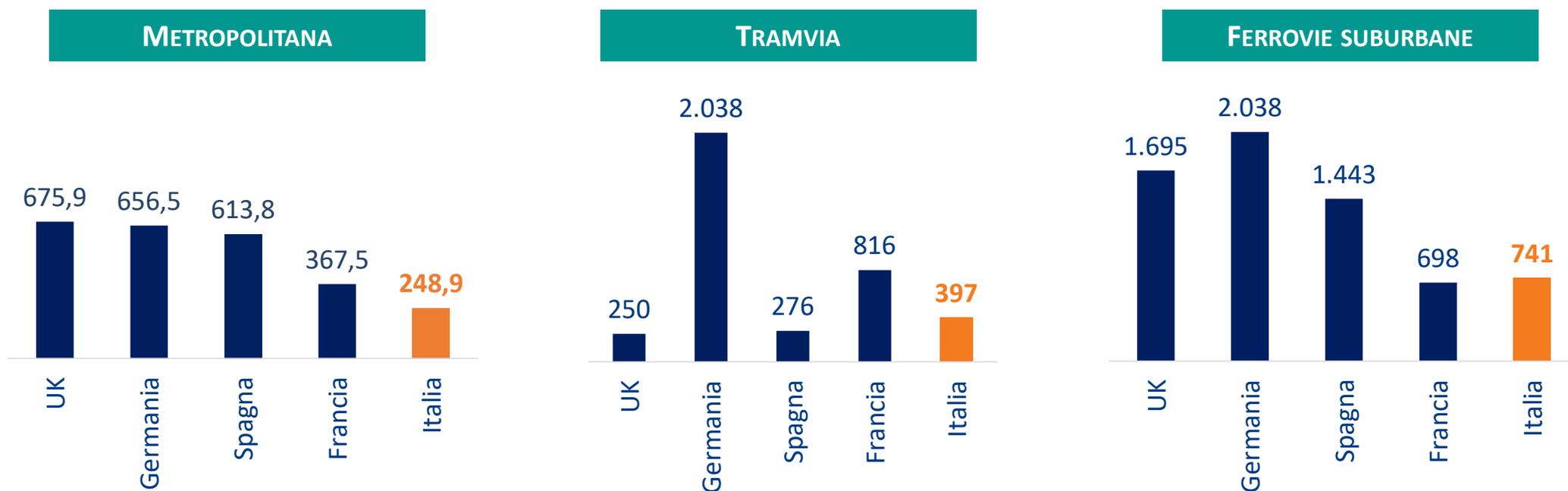
Tra le principali cause:

- Quota di **trasporto individuale** sul traffico totale di passeggeri nelle grandi città italiane maggiore rispetto ai *benchmark* europei (es. 67% a Roma vs. 41% a Madrid, 39% a Berlino e 33% a Londra)
- **Tasso di motorizzazione più elevato d'Europa** (662 veicoli ogni 1.000 abitanti vs. 520 veicoli medi in UE)
- **Parco veicolare datato** sia per le auto private che per autobus e veicoli industriali

Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti su dati Commissione Europea e fonti varie, 2021

# ...anche a causa dei *gap* esistenti nella mobilità collettiva su impianti fissi

Rete infrastrutturale del TPL su ferro nei principali Paesi europei (km)



Fonte: elaborazione ASSTRA su dati Legambiente, "Pendolaria 2022".

# ...le cui infrastrutture restano concentrate in poche Città del Paese



## Città italiane dotate di tramvia (2019)

- Torino
- Milano
- Bergamo
- Venezia
- Padova
- Firenze
- Roma
- Napoli
- Palermo
- Messina
- Sassari
- Cagliari

di cui costruite negli ultimi 10 anni:

- Firenze (I linea nel 2010 e II linea nel 2019)
- Palermo (inaugurata nel 2015)
- Venezia (I linea nel 2010 e II linea nel 2015)

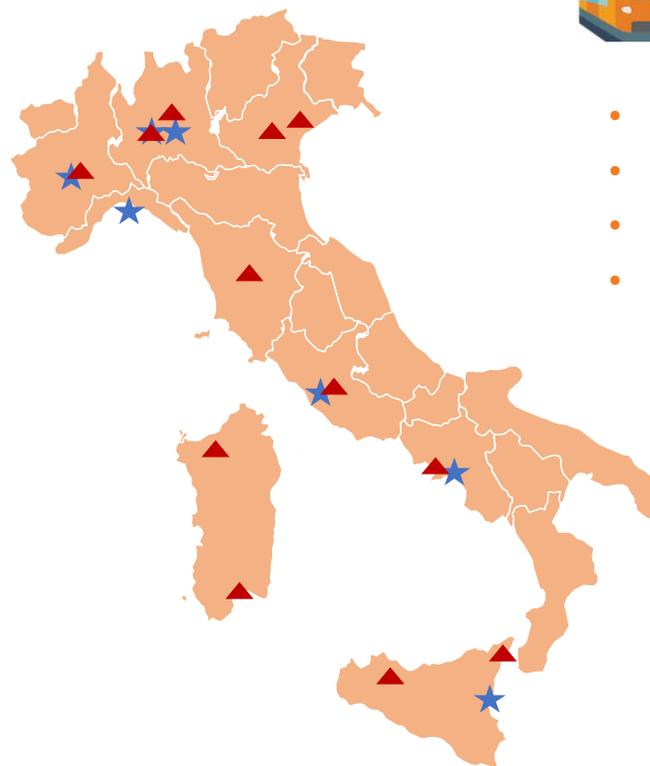


## Città italiane dotate di linea metropolitana (2019)

- Torino
- Milano
- Brescia
- Genova
- Roma
- Napoli
- Catania

di cui costruite negli ultimi 10 anni:

- Milano M5 (2015)
- Brescia (2013)
- Roma Metro C (2014 e 2018)



Tram

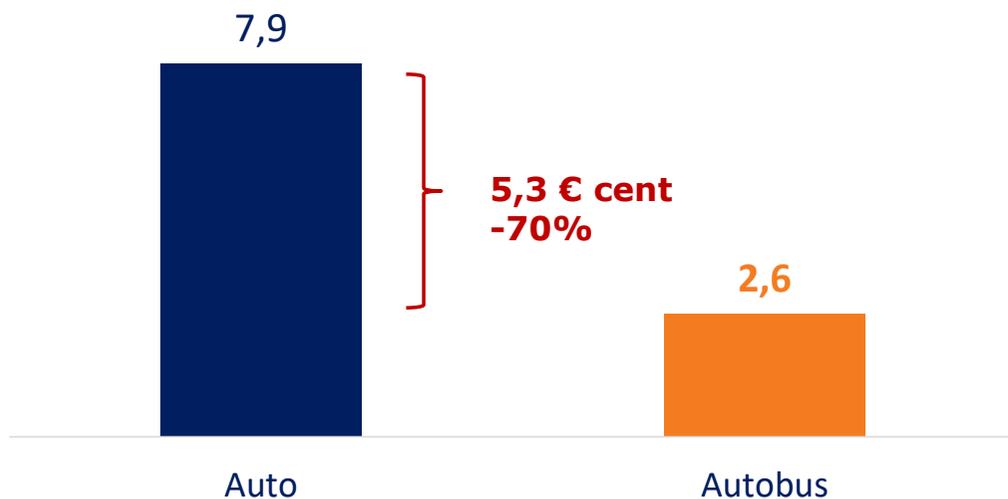


Metro

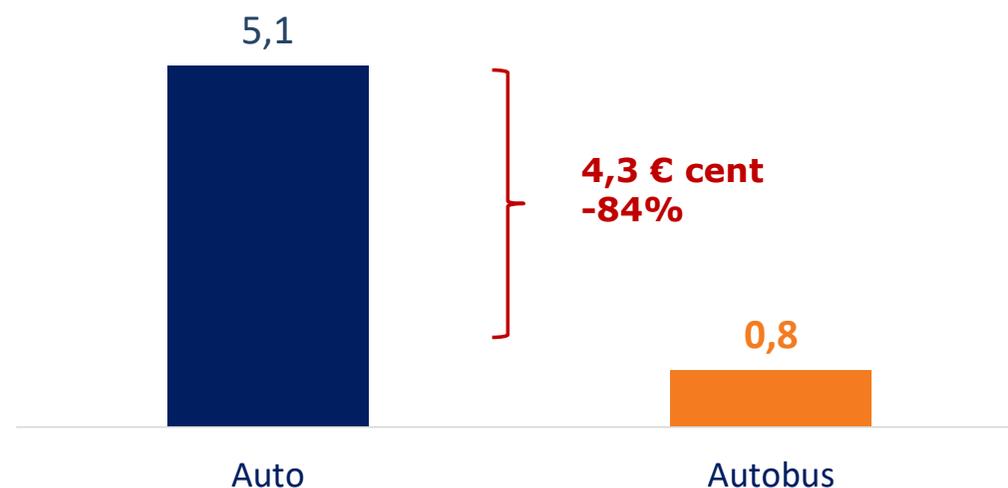
Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti su dati Istat, 2021

# Lo *shift* modale verso la mobilità collettiva può contribuire a ridurre le esternalità negative del trasporto

Costi delle esternalità medie per tipo di veicolo  
(€-cent/passeggero-km), 2017



Costi della congestione per tipo di veicolo  
(€-cent/passeggero-km), 2017



Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Commissione Europea e fonti varie, 2021

# In primis grazie al ricorso a sistemi di propulsione a basse o zero emissioni

Il TPL, pur pesando solo il **4% delle emissioni di PM<sub>10</sub> in ambito urbano** e il **2% delle emissioni di CO<sub>2</sub> complessive** sul totale delle emissioni del trasporto su strada, può contare su 3 leve principali per ridurre ulteriormente il suo impatto ambientale



**Elettrificazione della flotta**



**Diffusione di metano (CNG, LNG) e biometano nel trasporto**

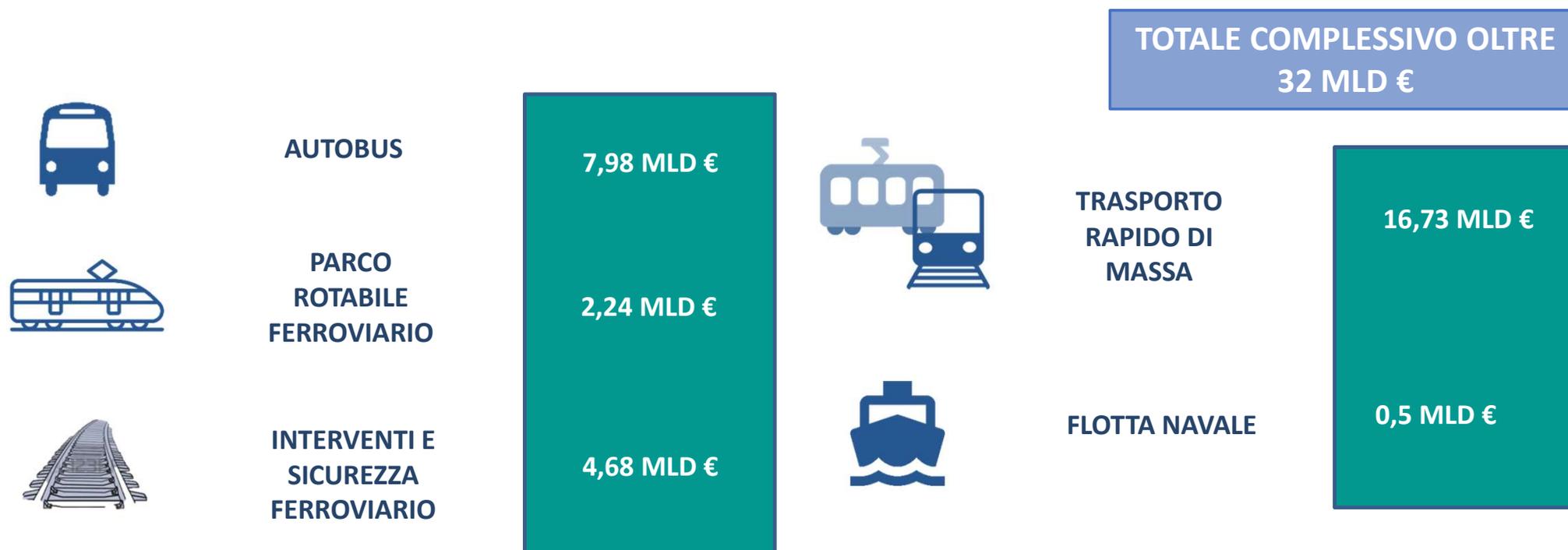


**Promozione dell'idrogeno (grigio, blu, verde)**

Rinnovare il **parco autobus pre Euro 5 nelle 14 città metropolitane italiane** (pari a 2.834 mezzi di classe Euro 4 o inferiore) con soluzioni tecnologiche a impatto ambientale near-to-zero (alimentazione elettrica e/o ad idrogeno), potrebbe fare risparmiare ogni anno **>155mila tonnellate di emissioni climalteranti**

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su fonti varie, 2021

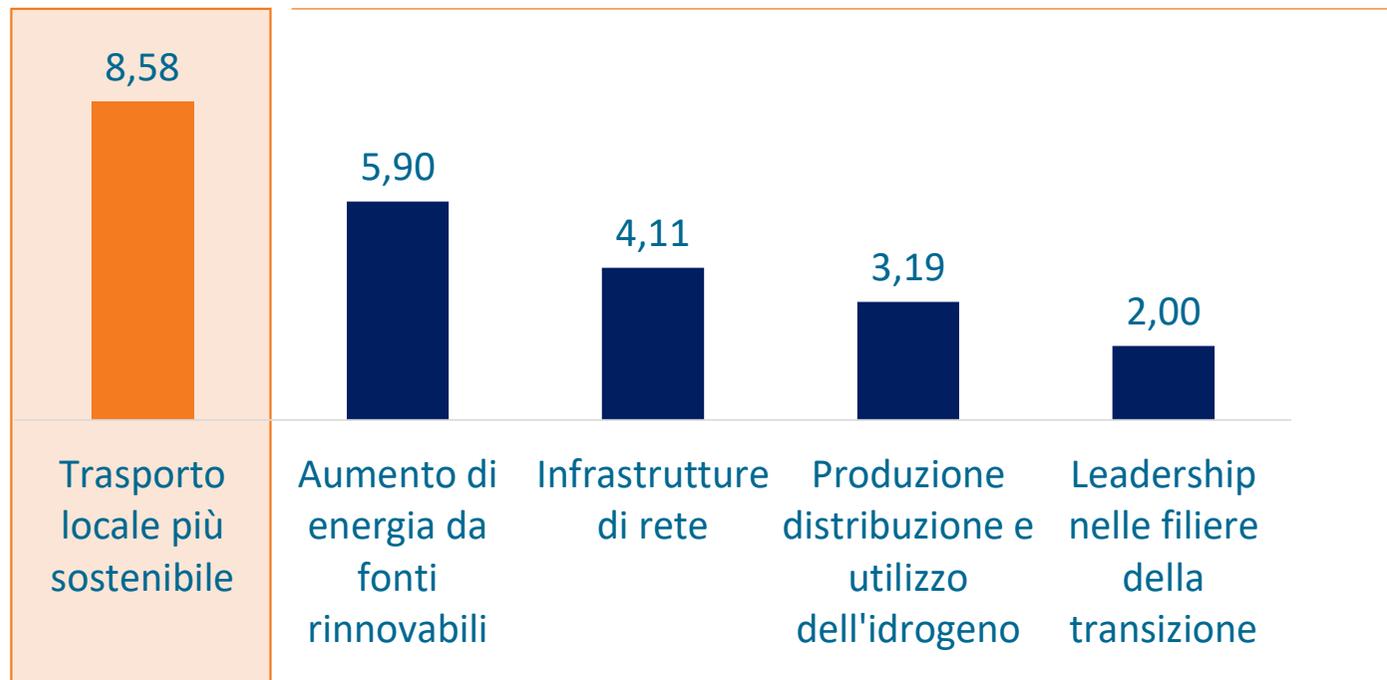
# Finanziamenti in conto investimenti settore TPL: risorse globali fino al 2033 (risorse nazionali, PNRR, FNC, ecc.)



Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio studi di Asstra

# Il PNRR italiano destina investimenti per oltre 8,5 miliardi di Euro ad un trasporto locale più sostenibile

Suddivisione dei fondi destinati alla Componente 2 della Missione 2 del PNRR «Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile» (€ mld), 2021



- **Rinnovo di flotte bus e treni** con l'acquisto di almeno 3.360 bus a basse emissioni e 53 treni a propulsione elettrica e a idrogeno
- **Sviluppo del trasporto rapido di massa** (~ 240 km di metropolitana, tramvie, filovie e funivie) per spostare almeno il 10% del traffico privato verso il sistema di trasporto pubblico



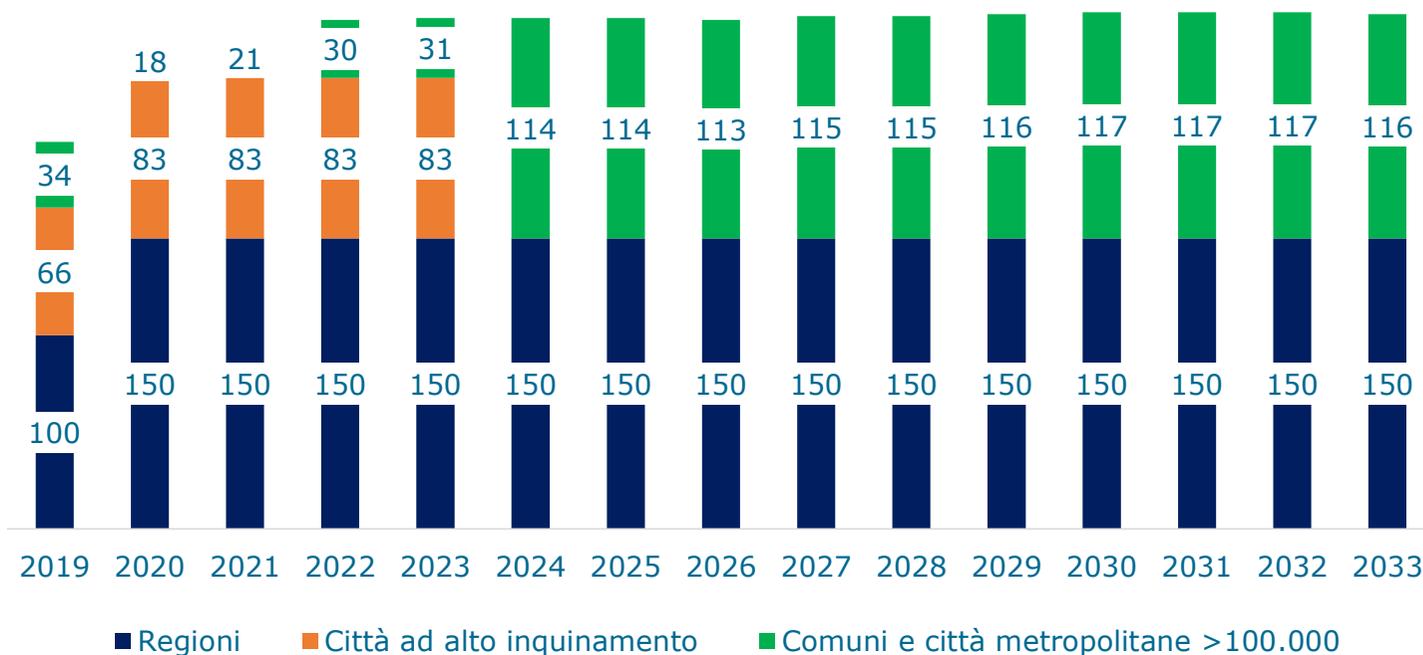
- **€24,77 mld** di investimenti sulla rete ferroviaria (Missione 3)
- **€40 mln** per progetti pilota MaaS nelle Città Metropolitane (Missione 1)

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati PNRR, 2021

# 3,8 miliardi di Euro per il rinnovo della flotta bus derivano anche dal Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile

- Il PSNMS definisce le scelte per il rinnovo del parco mezzi su gomma al 2033, i criteri per l'utilizzo delle risorse, le quote di cofinanziamento statale in relazione alle tecnologie di alimentazione e al tipo di servizio svolto
- Totale di €3,8 mld nel periodo 2019-2033

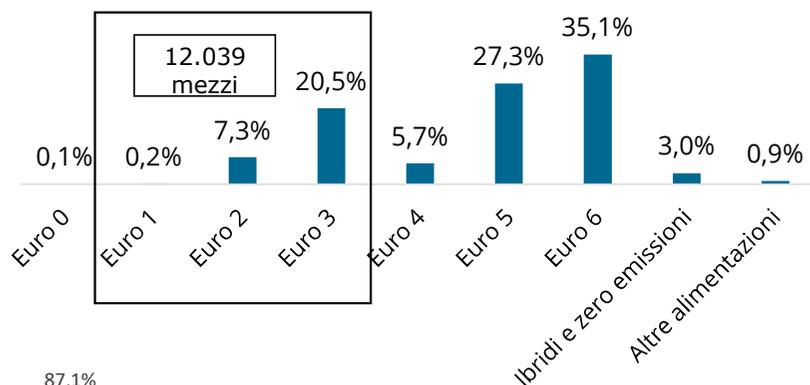
PSNMS – Distribuzione delle risorse per soggetto beneficiari e anno  
(€ mln), 2019-2033



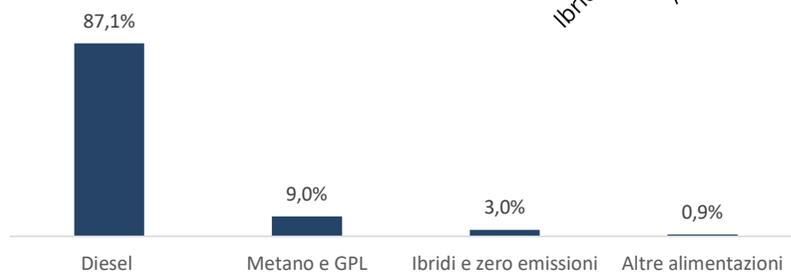
Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati PSNMS, 2021

# Il parco autobus TPL – il divieto alla circolazione dei mezzi euro 2/euro 3

## Tipo di motorizzazione



## Fonte di trazione



## Età media



- Il parco autobus circolante adibito ai servizi di trasporto pubblico locale è costituito da **43.001 mezzi** (veicoli assicurati)
- Il **28%** del parco mezzi circolante appartiene alle categorie **Euro I – Euro III** (12.039 mezzi diesel e CNG).

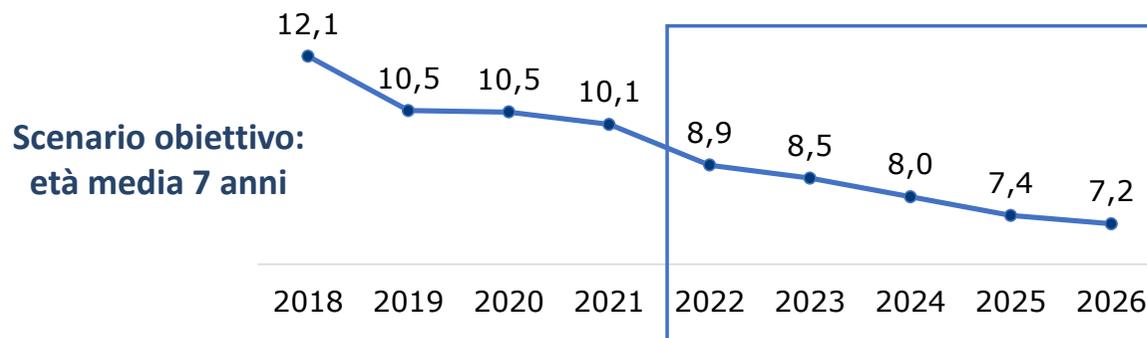
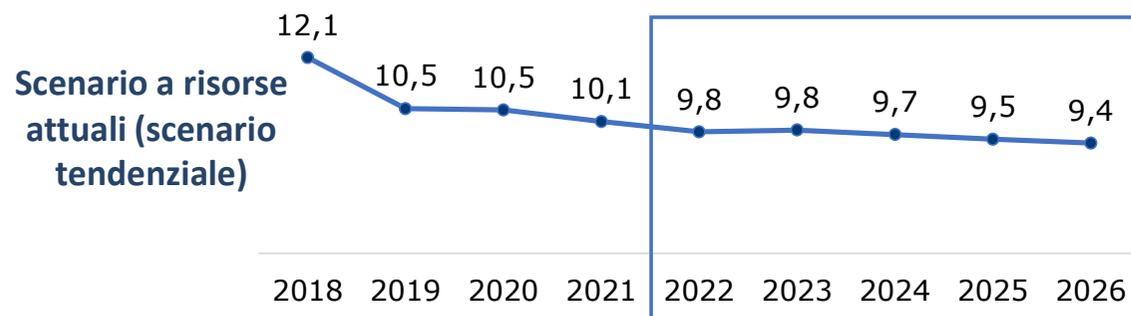
- Il parco mezzi è alimentato prevalentemente a **gasolio**, con l'**87,1%** dei mezzi
- Gli autobus a **metano e GPL** sono circa **3.880**
- I mezzi **ibridi e a zero emissioni** sono **1.280** unità.

- L'**età media** del parco mezzi è passata **dagli oltre 12 anni del 2018 ad un valore di 10,1 anni nel 2021** grazie all'incremento dei finanziamenti per il rinnovo del materiale rotabile su gomma disposto negli ultimi anni

Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio studi di Asstra su dati MIMS (aggiornati a settembre 2022) presentazione «Parco Autobus»

# Scenari di rinnovo della flotta su gomma

## Età media flotte autobus



Inversione trend invecchiamento della flotta autobus

- Immatricolazioni 2021-2026: ≈12.700
- Età media al 2026: 9,4 anni

Gli investimenti attuali non consentono di completare il processo di sostituzione dei mezzi ante Euro IV secondo le tempistiche previste

Raggiungimento standard europei

- Immatricolazioni aggiuntive 2021-2026: +5.000 mezzi
- Fabbisogno aggiuntivo: +1,6 mld di euro
- Età media al 2026: 7,2 anni

Fonte: Elaborazioni dati e stime 2022-2026 dell'Ufficio studi di Asstra

# Come rendere il TPL una leva per rafforzare la sostenibilità del sistema-Paese:

## AGEVOLAZIONI SULL'ENERGIA

Estendere *ex lege* lo **status di "imprese energivore"** alle aziende di TPL, con la possibilità di accedere ad agevolazioni sui prodotti energetici e sostenere minori costi (esempio tedesco) e previsione di **fondi compensativi** per gestire l'incremento dei costi dei prodotti energetici

## RETE DI RICARICA ELETTRICA NAZIONALE

**Completare in tempi rapidi** il percorso di infrastrutturazione della rete di ricarica elettrica sul territorio nazionale funzionale alla progressiva diffusione di bus elettrici e allo sviluppo della mobilità elettrica privata, velocizzando in parallelo gli **iter autorizzativi**

## INVESTIMENTI NEL RINNOVO FLOTTE

Stimolare gli investimenti nel **rinnovo delle flotte del TPL**, prevedendo la possibilità di utilizzare le risorse statali anche mediante **forme finanziarie alternative** di acquisto dei mezzi (es. *leasing*) e **strumenti finanziari rotativi**, a valere sulle risorse europee

## TRASPORTO RAPIDO DI MASSA

Sostenere gli investimenti nel **trasporto rapido di massa** (integrando i €3,6 mld previsti dal PNRR) per favorire lo *shift modale* verso il trasporto collettivo di **almeno il 10%** e rendere possibile una migliore gerarchizzazione delle forme di trasporto

## PROCUREMENT PUBBLICO

Adeguare e velocizzare i tempi del **procurement pubblico** anche per rendere sostenibile l'impegno della sostituzione delle flotte di autobus Euro 2 e 3 entro gennaio 2024

**Grazie**

**ASSTRA**

**Associazione nazionale trasporti**

*Roma, Piazza Cola di Rienzo 80/A*

*<http://www.asstra.it/>*

[www.isprambiente.gov.it/it](http://www.isprambiente.gov.it/it)