50mila

LA MEDIA DI BUS E TRENI IN MOVIMENTO OGNI GIORNO
Nel settore del Trasporto pubblico locale (TPL) operano circa 830 aziende, in gran parte (807) nei servizi autolinee e integrati urbani (gomma, ferro, navigazione), mentre le imprese del servizio ferroviario locale e/o gestione dell'infrastruttura sono 19

Tpl, doppio allarme: garanzie sul post-Fondo e inflazione

Servizio pubblico. Con il nuovo sistema di finanziamento da gennaio 2027 scompare il vincolo di destinazione. Gibelli (Asstra): legare le tariffe ai costi del carburante per mantenere i servizi

Pagina a cura di
Riccardo Ferrazza
Flavia Landolfi

È un doppio allarme quello lanciato dall'intero comparto del trasporto pubblico locale, aziende e sindacati uniti in un coro di preoccupazione. Il primo alert ha una storia antica: l'erosione dell'inflazione sui margini delle aziende che, cifra più cifra meno, ha polverizzato 800 milioni di ricavi complice anche l'assenza di un'indicizzazione dei costi. Ma non c'è solo il passato a presentare il conto: anche il futuro prossimo si annuncia minaccioso. Da gennaio infatti cambierà il sistema con cui vengono finanziati i servizi e il Fondo nazionale trasporti andrà definitivamente in pensione. Al suo posto debutterà la compartecipazione regionale all'Irpef, una rivoluzione copernicana che secondo le parti sociali e datoriali si abbatterà come uno tsunami sulla sostenibilità dei servizi. Il rischio (e anche il suo rimedio) ha un nome e un cognome: l'assenza di un vincolo di destinazione, altrimenti detto garanzie. Certezze insomma sulla destinazione delle risorse gestite dagli enti locali che, senza alcun tipo di obbligo, potranno disporre delle risorse come vorranno, senza necessariamente utilizzarle per i servizi di trasporto.

Il combinato disposto è presto detto: le risorse, già insufficienti, perdono la garanzia di essere destinate ad autobus, tram e metropolitane, entrando in competizione con le altre esigenze dei bilanci regionali. Il passaggio è previsto dal decreto legislativo 147/2026 sul federalismo fiscale. La riforma prevede una fase transitoria nel triennio 2027-2029, con un fondo al ministero dell'Economia per le regolazioni finanziarie e meccanismi di perequazione. Ma per gli operatori il nuovo assetto deve essere corretto prima di partire. Come? Prevedendo per lo stesso lasso di tempo la sopravvivenza del Fondo nazionale trasporti. Tanto bistrattato nel passato per l'esiguità delle risorse, tanto contestato dagli esperti perché non in linea con le logiche di mercato, quanto rimpianto proprio oggi mentre si avvia sulla strada della soppressione.

Il nuovo assetto

Il federalismo fiscale prevede quindi un fondo per le regolazioni finanziarie tra Stato e Regioni e meccanismi di perequazione, oltre al coordinamento e al monitoraggio statale dei livelli di servizio. Il passaggio, dunque, sostituisce la fonte delle entrate regionali, ma lascia al centro del confronto la tutela delle somme effettivamente destinate alla mobilità. Sul versante delle imprese, la richiesta è unanime: rendere stabili le risorse per l'esercizio e adeguarle automaticamente all'inflazione. Il primo punto riguarda la destinazione dei finanziamenti.

Senza una tutela nazionale, avvertono le associazioni delle imprese, la quota effettivamente assegnata ai contratti di servizio dipenderà dalle decisioni di giunte e consigli regionali. La preoccupazione è che le tensioni sulla spesa, a cominciare dalla sanità, possano drenare gran parte delle risorse oggi riservate alla mobilità. Anav, Asstra e Agens chiedono garanzie sulla destinazione dei finanziamenti. Anav richiama un precedente: la fiscalizzazione introdotta prima della nascita del Fondo avrebbe comportato, secondo le sue elaborazioni sui bilanci regionali, l'utilizzo per altre finalità di oltre 1,3 miliardi destinati al settore. Senza contare l'impennata carburante che «tra marzo e ottobre ha comportato un extracosto di circa 160 milioni di euro per le imprese, compensato finora per circa il 70% attraverso il credito d'imposta», dichiara Serena Lancione, presidente dell'associazione. Per Andrea Gibelli, presidente di Asstra che ha celebrato ieri la sua assemblea annuale, «occorre legare in maniera coerente al costo dei carburanti le tariffe perché questo ci consente di continuare a fornire un servizio come quello previsto dai contratti». Dall'opposizione il vicepresidente della commissione Trasporti della Camera Andrea Casu (Pd) attacca: «Le persone che vivono tutto l'anno nelle aree interne e nelle isole stanno già pagando il prezzo più alto: in tantissime località turistiche finita l'estate, va in vacanza il diritto alla mobilità».

> **Da risolvere la copertura del rinnovo contrattuale 2024-2026**
> **Il Mit: decreto sbloccato**

Allarmi arrivano anche dai sindacati. Filt Cgil, Uiltrasporti, Faisa Cisal e Ugl Autoferrotranvieri hanno chiesto un incontro urgente a Governo, Regioni e commissione Trasporti della Camera. Nella lettera del 23 settembre indicano «l'evidente mancanza di uno specifico vincolo di destinazione a favore esclusivo del Tpl» e temono un'ulteriore frammentazione dei finanziamenti e dei servizi, con effetti pesantissimi anche sul contratto». Per Stefano Malorgio, segretario generale della Filt Cgil il conto è da 1 miliardo: «Se non si investe nel settore, questo non è in grado di investire sui salari, sulla qualità del servizio e sulla sicurezza delle persone e il tema della sicurezza sul lavoro è un tema molto sentito dai lavoratori e dalle lavoratrici», dice.

Il contratto

È l'altro tassello di questo puzzle complicato. Sul fronte del lavoro resta aperta la copertura del rinnovo contrattuale 2024-2026, in scadenza a dicembre. Agens segnala scoperture per 52 milioni nel 2025, 61,5 milioni nel 2026 e 167 milioni nel 2027. Ma sono tutte le imprese a invocare il rispetto degli impegni del Governo per il finanziamento integrale e stabile degli oneri. Soprattutto oggi in piena costruzione della legge di Bilancio. Ma dall'assemblea Asstra Angelo Mautone, direttore generale tpl al Mit, ha annunciato lo sblocco del decreto per la copertura del contratto 2025 e del decreto sulla copertura dell'integrazione dell'indennità di malattia.

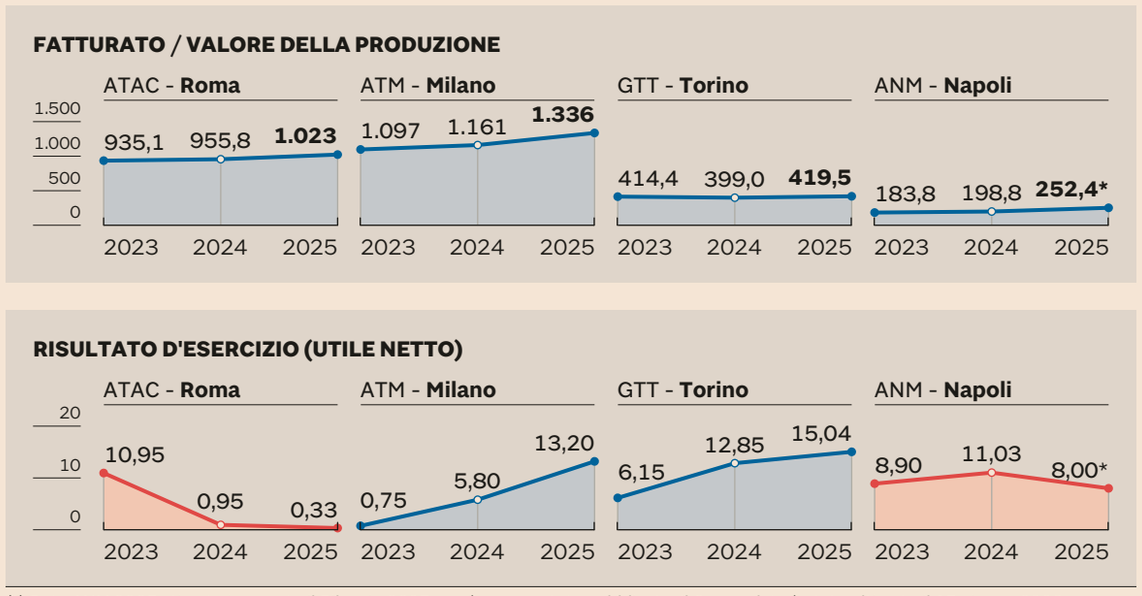
L'inflazione

L'altra spina nel fianco è la perdita di valore del Fondo. Secondo le elaborazioni delle associazioni, la dotazione ordinaria del Fnt, circa 5,27 miliardi nel 2026, dovrebbe raggiungere 6,07 miliardi per recuperare l'inflazione: mancano circa 800 milioni annui. La richiesta è colmare questa distanza e introdurre un adeguamento automatico delle risorse all'andamento dei costi del servizio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri delle più grandi aziende del settore

Fatturato e risultato d'esercizio relativi ai bilanci 2023-2024-2025 delle principali Aziende italiane del Trasporto Pubblico Locale (TPL). *Dati in milioni di euro*



(*) Dato ANM 2025 stimato in quanto il Bilancio 2025 non è ancora stato pubblicato. Il Concordato è stato ultimato il 17 giugno 2026.
Fonte: Rilevazioni Agens su fonti pubbliche

IMAGOECONOMICA

Cinque miliardi di passeggeri l'anno. Il Tpl operano operano circa 830 aziende

L'intervista. Fabrizio Molina. Il dg di Agens sulla riforma del federalismo: «Fondo necessario»

«Risorse alle Regioni senza vincolo di scopo catastrofe per il settore»

Tpl. Il direttore generale di Agens, Fabrizio Molina

«Se le risorse dovessero andare alle Regioni senza vincolo di destinazione sarebbe una catastrofe per il settore». Non usa mezzi termini Fabrizio Molina, direttore generale di Agens, l'associazione confindustriale che raccoglie le principali aziende del trasporto pubblico locale. Il Tpl è davanti a uno spartiacque e gli operatori non nascondono la preoccupazione.

Direttore, che cosa temete con il superamento del Fondo e l'arrivo del federalismo fiscale?
Che le risorse finiscano nelle disponibilità delle Regioni senza una destinazione al trasporto pubblico. A quel punto un presidente potrebbe decidere di impiegarle per la sanità o per altre necessità. Se dobbiamo correre dietro a ogni Regione per ricordare che esiste anche il trasporto locale, abbiamo già perso. Le aziende, in senso figurato, sarebbero costrette a riconsegnare le chiavi.

E quindi quale soluzioni proponete?
Stiamo lavorando anche con il Mit e con il Mef perché, per un periodo transitorio, il Fondo nazionale trasporti che ha lavorato fino a ora, rimanga nelle disponibilità del bilancio statale e mantenga la sua unitarietà. Non è compito nostro pronunciarci sulla legge su federalismo, dobbiamo segnalare le conseguenze per il servizio. Abbiamo avuto un'audizione in Conferenza delle Regioni: anche le Regioni sono consapevoli del problema.

Ma conservare il Fondo nazionale risolverebbe tutto?
Resterebbe il problema della sua incapienza. Mancano 800 milioni, in gran parte per le rivalutazioni Istat che non sono state riconosciute. Il Fondo non ha un meccanismo di adeguamento: la cifra di riferimento resta ferma mentre intorno è cambiato un mondo. Ogni anno dobbiamo utilizzare le risorse con maggiore fatica. Se, oltre alla carenza di soldi, il finanziamento viene disperso tra le Regioni, la situazione cambia completamente.

A questo si aggiunge la copertura del contratto di lavoro. Quanto manca?
Per la copertura contrattuale mancano grossomodo 280 milioni sul pregresso e 510 milioni a regime. È una questione distinta dagli 800 milioni del Fondo. Ma devo dire con franchezza che, in un progetto industriale, non riesco nemmeno a immaginare che un contratto venga pagato con i soldi pubblici. Un'azienda dovrebbe poter investire, accantonare risorse e prepararsi al rinnovo. Noi siamo in un'economia della sopravvivenza.

Perché le aziende non riescono a sostenere questi costi con la propria attività?
Non dispongono delle leve di un'azienda normale. Non possono fare politica tariffaria: applicano tariffe decise altrove. Anche i miglioramenti organizzativi devono essere autorizzati e spesso vengono sindacati dagli enti affidanti, che in molti casi sono anche proprietari delle aziende.

> LA RIFORMA
> **Non è compito nostro pronunciarci sul federalismo fiscale ma segnaliamo l'impatto sul servizio**

Quindi dal finanziamento pubblico non si scappa.
Non è una regalia. Il trasporto pubblico deve garantire un servizio secondo esigenze sociali, sostenendo costi che un'impresa non affronterebbe se non fosse obbligata dalla natura del servizio. Ma quando si propone di aumentare di venti centesimi una corsa per migliorare il servizio e le condizioni delle aziende si scatena l'inferno.

Quale autonomia chiedete?
Vorremmo rispondere dei risultati. Comune e Regione devono stabilire gli obiettivi e vigilare sul loro raggiungimento, perché il trasporto incide sulla qualità della vita dei cittadini. L'azienda deve poter decidere della propria organizzazione. Se il management non raggiunge gli obiettivi, si cambia, come in qualunque impresa. Invece c'è la tendenza a tenere il settore sotto tutela.

E di chi sono le responsabilità?
La rappresentanza ha accettato troppo a lungo di prendere quello che arrivava e rinviare le modifiche al giorno dopo. Le aziende hanno maturato capacità importanti malgrado le difficoltà. Dobbiamo metterle dentro un progetto industriale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Un passeggero su 8 a bordo senza biglietto: dall'evasione tariffaria buco per 718 milioni

Il fenomeno

Ogni anno 4,4 milioni di multe: solo il 40% viene incassato, il resto decade

C'è un tarlo che scava all'interno del sistema del Trasporto pubblico locale: si chiama evasione tariffaria e ogni anno causa un buco finanziario stimato in circa 718 milioni di euro. Fenomeno noto ma raramente misurato: un'analisi di Holacheck, azienda di fornitura di servizi per le aziende del Tpl, ne ha calcolato le dimensioni arrivando alla conclusione che sui 50mila bus e treni che si muovono in media ogni giorno nel nostro Paese un passeggero su otto (il 15,6%) viaggia senza aver pagato il biglietto o è privo di un abbonamento.

La ricerca sul campo si è svolta partendo da un campione di imprese del trasporto pubblico che opera in contesti diversi (bacini urbani ad alta densità, reti extraurbane, servizi metropolitani, tranviari e funicolari) distribuiti sull'intero territorio nazionale. Nel perimetro osservato sono stati rilevati circa 830mila verbali di sanzione, corrispondenti su scala nazionale a una stima di circa 4,4 milioni di multe annue. Comportamenti che si traducono in mancato introito da bigliettazione pari a circa 46,6 milioni di euro nel campione. I dati raccolti sono stati portati su scala nazionale (nel settore operano circa 830 aziende, in gran parte nei servizi autolinee e integrati urbani). Risultato: il danno arriva a 296 milioni di euro nella proiezione nazionale. A questa perdita diretta si aggiunge il riflesso fiscale per l'erario, legato al mancato versamento dell'Iva sui titoli di viaggio non acquistati. Considerando un'aliquota del 10%, l'Iva evasa è stimata in circa 4,3 milioni di euro nel campione osservato e in circa 27 milioni di euro su base nazionale.

Ma non è finita. L'efficacia dell'attività sanzionatoria non si esaurisce nel momento della contestazione della violazione (cioè la multa) ma si misura sul tasso di effettiva riscossione delle somme dovute. Circa il 40% viene incassato, mentre il restante 60% dei verbali emessi decade. Si genera un montante di credito non riscosso che si accumula e si rigenera ciclicamente ogni anno stimato a livello nazionale in circa 395 milioni di euro. Le tre voci (mancati ricavi tariffari, Iva evasa e sanzioni insolute) porta il totale del buco finanziario a 718 milioni di euro di entrate perse per il settore. Numeri che dovrebbero far guardare all'evasione tariffaria nel trasporto pubblico locale non come "costo collaterale" d'esercizio fisiologico ma vero e proprio danno.

Da tempo le aziende del Tpl sono impegnate nel contrasto a chi non paga il biglietto sui mezzi pubblici. Nel 2025 l'Atac (azienda della capitale) ha controllato oltre 3,3 milioni di passeggeri, emettendo 180.808 sanzioni, con un tasso medio di evasione accertata pari al 5,4 per cento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

VkVSIyMjOGFjYzItYjItNjZkYy00YTQ0LThjYjItMDNmNWM5NDk2OTIyIyMjYTg3MWY5NTAtMTAzZi00MDQwLWFkMTYtNThkN2NhZDQwZTNhIyMjMjAyNi0xMC0yM1QwNjozNDowNiMjI1ZFUg==