



**AGENS**

*Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi*

**COMMISSIONE BILANCIO, TESORO E PROGRAMMAZIONE DELLA  
CAMERA DEI DEPUTATI**

**Disegno di legge di bilancio per l'anno finanziario 2025 e bilancio  
pluriennale per il triennio 2025-2027 (C 2112 bis)**

**Contributo AGENS**

7 novembre 2024

*Aderente alla*  
CONFINDUSTRIA

*Viale Pasteur, 10  
00144 Roma  
Tel. 06/5903974  
Telefax 06/5903825  
e-mail: [agens@agens.it](mailto:agens@agens.it)  
C.f. 04276771005*



## **CONSIDERAZIONI PRELIMINARI**

Nel ringraziare la Commissione bilancio, tesoro e programmazione della Camera dei deputati per l'invito a presentare osservazioni in merito al disegno di legge recante bilancio di previsione dello Stato per l'anno 2025 e bilancio pluriennale per il triennio 2025-2027 (AC 2112bis), si precisa che il presente contributo rappresenta la posizione di AGENS su quanto di interesse per il trasporto ferroviario e per il trasporto pubblico locale (TPL).

Il trasporto, nel nostro caso quello su terra (ferro/gomma) è un settore che possiede allo stesso tempo un valore intrinseco (la libertà di movimento è un diritto di base per tutti) e un valore strumentale (offre opportunità di accesso ad altri diritti tra i quali: lavoro, istruzione, salute).

La mobilità pubblica rappresenta uno dei pochi comparti in grado di dare risposte efficienti alle esigenze ambientali, di contribuire alla transizione energetica e di promuovere la qualità della vita e la partecipazione alla vita sociale nei centri urbani e nei territori.

AGENS ha già avuto modo di rappresentare, anche nelle sedi parlamentari deputate, la propria preoccupazione per la situazione di crisi che da tempo affligge il settore e che, negli ultimi anni, è stata acuita dai noti e drammatici eventi: pandemia, aumento dei costi energetici, inflazione, conflitti internazionali.

Eppure, siamo certi che la situazione attuale, con tutte le difficoltà che presenta, possa rappresentare un'opportunità per rinnovare e rilanciare il settore del trasporto pubblico, quale imprescindibile fattore abilitante per lo sviluppo del Paese e del suo tessuto produttivo.

E questa opportunità possibile vedrà Agens impegnata in prima fila per contribuire e coglierla cambiando in meglio il settore.

Sul piano metodologico, specifichiamo che in questa sede non possiamo dare rilievo a tutti gli aspetti e alle evoluzioni che il settore dovrà affrontare ma ritemiamo di concentrarci sulle questioni assolutamente prioritarie.

Per concludere queste brevi note introduttive, segnaliamo due elementi ulteriori: sul piano delle considerazioni generali di politica economica, AGENS sottoscrive e convintamente si ritrova in quanto già espresso in questa prestigiosa sede istituzionale da CONFINDUSTRIA e, in secondo luogo, che le posizioni che di seguito riportiamo sono frutto di un costante lavoro di costruzione interna della policy associativa che Agens conduce con i propri associati.



A tale proposito, la considerazione che si desidera condividere è che il TPL ha urgenza di rinnovarsi, crescere e misurarsi ma non dispone di tutti gli strumenti necessari.

## **CONSIDERAZIONI SPECIFICHE SUL FONDO TPL**

AGENS intende innanzitutto rappresentare alla Commissione la crescente preoccupazione relativa alla dotazione del **Fondo nazionale dei trasporti**, ovvero del principale strumento di finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale sul territorio nazionale.

Com'è noto, le risorse derivanti dalla ripartizione del Fondo tra le Regioni a statuto ordinario alimentano la provvista economica dei contratti di servizio e consentono di sostenere finanziariamente l'esercizio dei servizi di trasporto automobilistico, tramviario, metropolitano e ferroviario, sia a carattere urbano che extraurbano.

In sostanza, è in gran misura dalla dotazione del Fondo che dipende il diritto alla mobilità dei cittadini.

La principale problematica è data dalla circostanza che la dotazione del Fondo trasporti non è ancorata ai reali livelli di costo dei servizi, né alla definizione di un fabbisogno standard di servizi nei territori; questo comporta una serie di problematiche sinteticamente riassumibili nei seguenti termini:

- a) le dinamiche inflattive determinano la riduzione in termini reali delle risorse storiche; si pensi all'andamento dei costi energetici (carburanti, energia elettrica) o della componentistica (ricambi) registrati a partire dall'avvio del conflitto Russia/Ucraina;
- b) ai grandi investimenti in corso di programmazione o di realizzazione sulle reti di trasporto (ferroviarie, tramviarie e metropolitane), non è accompagnata un'adeguata provvista finanziaria per coprire i costi dell'esercizio dei servizi che verranno realizzati. Tale problematica, progressivamente crescente anche nei prossimi anni, determinerà l'impossibilità di utilizzare tali estensioni infrastrutturali (la cui realizzazione è stata finanziata con risorse pubbliche);
- c) non trovano adeguata capienza gli sforzi richiesti al settore, in termini di investimento e di successiva gestione, in tema di decarbonizzazione, riconversione energetica, digitalizzazione.

Rispetto a detta situazione, gli incrementi del Fondo che vengono prospettati di 120 milioni di euro per il 2025, non sono adeguati ad affrontare gli impegni che gravano sul settore; abbiamo più volte indicato, unitamente alle altre Associazioni di



categoria, la necessità documentata di un incremento di 800 milioni ai criteri di ripartizione attuale.

All'attualità, inoltre, proprio l'incapienza del Fondo nazionale sta generando un'ulteriore rilevante problematica connessa alle **trattative per il rinnovo del CCNL Autoferrotramvieri** condizionandone fortemente le possibilità negoziali, con evidenti ripercussioni in tema di agitazioni e scioperi e dei conseguenti disagi creati all'utenza.

Rispetto allo scenario descritto, il progetto di legge di bilancio (art. 97) non pare aver colto la gravità delle problematiche sopra rappresentate che scontano l'ulteriore esigenza di negoziato per il rinnovo del CCNL che è stato presentato con un incremento di richiesta pari ad un +18%.

Il tema dell'insufficienza del Fondo TPL è superabile – successivamente alle immediate esigenze di adeguamento – solo con la stabilizzazione di una forma di indicizzazione e di adeguamento automatico alle dinamiche inflattive al fine di evitare la perdita di valore in termini reali.

L'intervento appena descritto dovrà, a parere di AGENS, essere immediatamente seguito da una revisione dei criteri di ripartizione del Fondo e di definizione dei volumi di servizio da offrire.

Riservando ad altra sede ulteriori approfondimenti, riteniamo necessario affermare che gli interventi auspicati – ed altri collegati – risultano indispensabili anche per affrontare nel modo più idoneo i processi di liberalizzazione in corso, i passaggi di gara evitando che le aziende italiane subiscano forme di concorrenza asimmetrica.

## **CONSIDERAZIONI SU INVESTIMENTI E COSTI DEI MATERIALI**

Inoltre, si evidenzia che si accoglie favorevolmente l'intenzione del governo di rifinanziare per gli anni dal 2027 al 2036 una serie di **interventi in materia di investimenti e infrastrutture** (art. 120). A tal fine, infatti, il disegno di legge prevede l'istituzione di un Fondo nello stato di previsione del Ministero dell'Economia e delle Finanze con una dotazione finanziaria di complessivi 24 miliardi di euro, da ripartire a favore delle amministrazioni centrali dello Stato con successivi provvedimenti.

Stando alla tabella di riferimento, nell'arco temporale 2027-2036 circa un terzo delle risorse, circa 8.206 milioni di euro, andrà al Ministero dell'Economia e Finanze, seguito dal Ministero delle infrastrutture e trasporti con 5.514 milioni di euro.



L'auspicio del settore dei trasporti è che le risorse finanziarie a disposizione possano favorire il rinnovo della rete ferroviaria nazionale e della rete stradale, al fine di rendere più efficiente e moderno l'intero settore dei trasporti.

Più in generale, come osservato da Confindustria, rileviamo tuttavia che le misure di sostegno agli investimenti e alle imprese che li effettuano sono largamente insufficienti, soprattutto considerando che il contesto normativo in essere impone alle imprese del nostro settore obiettivi sfidanti e onerosi soprattutto nel quadro delle transizioni energetica e digitale avviate in linea con impegni presi a livello internazionale.

Si nota, altresì, la mancanza nel disegno di legge di misure, con relativo stanziamento di risorse, per fronteggiare gli **aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione** in relazione agli appalti pubblici di lavori. In tale contesto, si sottolinea che le misure introdotte negli anni passati coprono solamente il periodo fino a tutto il 2024.

Considerando la continua necessità del settore di fare fronte agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali, si ritiene necessario prorogare anche per il 2025 tali misure, così da assicurare la copertura del maggior costo anche per i cantieri che si concluderanno nell'anno.

È fondamentale considerare infine che gli importanti investimenti previsti per le infrastrutture siano opportunamente suggeriti da adeguati investimenti per la gestione.

## **CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE**

In aggiunta a quanto sopra, appare opportuno un riferimento alla grave questione della carenza di autisti. L'insufficienza del personale di guida, che sta mettendo in grave difficoltà il settore, rischia davvero di compromettere il corretto adempimento degli obblighi di servizio. Al proposito, si ritiene apprezzabile la misura generale contenuta in Manovra riguardante la detassazione delle somme erogate o rimborsate dai datori di lavoro entro il limite di 5.000 euro annui ai dipendenti per il pagamento dei canoni di locazione (art. 68). Per quanto riguarda in particolare il nostro settore, tuttavia, si ritiene che il fenomeno della carenza di autisti, necessiti di risposte più incisive e a specifica valenza settoriale di cui si chiede l'urgente adozione.

Infine, in chiave propositiva, portiamo all'attenzione della Commissione la visione AGENS su due ulteriori specifiche questioni.

La prima riguarda il dimensionamento delle aziende del nostro settore. AGENS ritiene che debba essere compiuto ogni sforzo per favorire lo sviluppo industriale e conferire



maggiore competitività al settore del trasporto pubblico, anche a livello internazionale, attraverso la promozione delle aggregazioni e della creazione di campioni nazionali in grado di stimolare il percorso di crescita delle piccole e medie realtà imprenditoriali in un quadro di sviluppo complessivo del sistema dei trasporti volto alla transizione verso un modello sempre più digitalizzato, informatizzato e improntato al risparmio energetico e alla sostenibilità ambientale. In quest'ottica, l'Associazione si rende disponibile ad un confronto aperto che finalmente affronti direttamente il tema valutando responsabilmente la situazione dei diversi territori. Agens ritiene sia giunto il momento per mettere in campo operazioni di sistema, di razionalizzazione e riduzione di rendite non più sostenibili. Vogliamo partecipare ad una stagione di rinascita, dove le imprese siano tali, in numero ideale per servire cittadini e competere dentro e fuori il Paese.

La seconda questione riguarda l'attuale sistema di tariffe amministrato. Le tariffe amministrato paralizzano le imprese di trasporto nel caso di un aumento dei costi e impediscono di rimodulare i prezzi dei titoli di viaggio nell'ambito di nuovi modelli di business o di nuove strategie. Per metterle in condizioni di raccogliere le sfide dei mercati è pertanto auspicabile riconoscere alle imprese di trasporto opportune capacità di intervento sulla leva tariffaria.

Per concludere, in un'ottica collaborativa, ribadiamo la disponibilità dell'Associazione e delle imprese che ad essa aderiscono ad ogni possibile approfondimento e valutazione congiunta sui temi sopra esposti e sui altri di interesse, riservandoci di formulare specifiche proposte emendative al disegno di legge in esame.