

Trasporti locali in crisi: con la guerra 20 milioni di costi extra al mese

Il quadro. Aumenti del gasolio fino al 25%. Per le associazioni il carburante pesa per il 20% sulle spese di produzione, a rischio l'erogazione del servizio

Pagina a cura di Margherita Ceci Michela Finizio



La crisi in Medio Oriente e il caro-carburante legato al conflitto nello stretto di Hormuz mettono in ginocchio le aziende del trasporto pubblico locale in Italia, un comparto che conta oltre 110mila addetti, una flotta di circa 48mila mezzi e più di 5 miliardi di passeggeri annui. Il gasolio, che rappresenta la seconda voce di spesa per le imprese dopo il personale, incidendo tra il 15% e il 20% sul totale dei costi di produzione, sta registrando rincari significativi che pesano direttamente sull'equilibrio dei contratti di servizio.

Dall'inizio della crisi energetica legata alle tensioni internazionali, le quotazioni del gasolio hanno registrato un incremento superiore al 20%, con punte vicine al 25% nei primi mesi dell'anno. Questo andamento si traduce per il settore in maggiori costi stimati dalle associazioni di categoria in oltre 30 milioni di euro al mese, di cui quasi 20 milioni per il trasporto pubblico locale, pari a circa 340 milioni di euro su base annua, con evidenti ripercussioni sulla sostenibilità economica dei servizi essenziali erogati. A questi vanno sommati i maggiori costi dei servizi commerciali con autobus che portano a raddoppiare la cifra dei maggiori costi superando i 480 milioni di euro annui.

Le associazioni di categoria sono compatte e stanno chiedendo interventi urgenti al Governo. Come già rappresentato in audizione parlamentare lo scorso 31 marzo, il decreto-legge n. 33 del 2026 non

ha previsto misure specifiche per il trasporto pubblico locale, mentre ha introdotto un credito d'imposta per l'autotrasporto merci, «determinando una disparità di trattamento non giustificata», commenta il presidente di Asstra, Andrea Gibelli. «Un intervento analogo a quello varato con il Dl Aiuti-bis del 2022 – aggiunge – sarebbe invece necessario per garantire la continuità e la regolarità dei servizi essenziali. In assenza di misure compensative adeguate, il rischio concreto è quello di compromettere la sostenibilità economica delle aziende e, di conseguenza, la qualità dei servizi offerti ai cittadini».

Il quadro dei primi mesi del 2026, rispetto allo stesso periodo del 2025, evidenzia un netto peggioramento, con un'accelerazione dei costi energetici che le aziende faticano ad assorbire, anche in considerazione della rigidità dei ricavi regolati. Nel 2025 il costo del gasolio in media si aggirava sui 1,652 euro al litro: dopo essersi mantenuto abbastanza costante, con una leggera diminuzione tra aprile e maggio, ha poi recuperato valori simili a quelli di marzo. Nel dettaglio i valori medi mensili nel 2025 erano di 1,680 euro al litro a marzo e 1,620 euro al litro ad aprile. Nel 2026, rispetto al prezzo di inizio anno (1,665 euro al litro) la crisi iraniana ha prodotto incrementi che, per lo stesso periodo di marzo ed aprile, hanno toccato il 30 per cento: ora il prezzo si è attestato mediamente intorno a 2,120 euro al litro.

«Le aziende che garantiscono il trasporto pubblico rischiano di dover ridurre drasticamente i propri servizi o fermarli», dice Fabrizio Molina, direttore generale Agens. L'appello nei giorni scorsi è stato lanciato anche da Serena Lancione, ex ad di Gtt ora presidente di Bus Company, nominata al vertice di Anav nazionale: «Rischiamo il collasso, servono aiuti subito».

In questo contesto la scorsa settimana l'Unione europea ha presentato il piano Accelerate Eu per far fronte alla crisi energetica. Il piano suggerisce di rendere i trasporti pubblici più economici, attraverso sconti o tariffe agevolate, o addirittura gratuiti per incentivare il loro utilizzo e ridurre il consumo privato di carburante (si veda l'articolo in basso). «Siamo contenti che si cominci a includere anche il trasporto pubblico – fanno sapere i vertici di Agens – meno però se introduciamo ricette che sappiamo benissimo non potranno essere davvero risolutive. Chi paga per i costi che le aziende devono sostenere per poter garantire la mobilità a tutti?». L'associazione ricorda che il comparto già sconta un ammanco di 800 milioni sul fondo pubblico destinato al suo sostegno e le nostre

imprese soffrono rincari del costo carburante anche superiori al 20 per cento.

L'attuale sistema tariffario, per come è organizzato oggi in molte parti del Paese, rischia di compromettere la qualità del servizio introducendo biglietti gratuiti. Agens suggerisce di passare a «una politica tariffaria che distingue e sceglie. Crediamo – dice il direttore generale Molina – che si possa decidere di calmierare le tariffe per le parti sociali più deboli economicamente, come gli studenti, gli anziani e le famiglie con basso reddito e aumentarle sensibilmente per gli altri».

In linea con le indicazioni della Commissione europea, le associazioni di categoria accolgono con favore il riconoscimento del trasporto pubblico come leva strategica per mitigare gli effetti della crisi energetica e ridurre la dipendenza dai combustibili fossili, ma chiedono di affiancare gli incentivi alla domanda con interventi strutturali a sostegno dell'offerta, per compensare i maggiori costi energetici e garantire la sostenibilità del servizio nel medio periodo. «Il trasporto pubblico va rifondato - chiosa il direttore generale di Agens - e questo è il momento. Crediamo si debba puntare su tre azioni: cambiare lo strumento dei contratti di servizio, promuovere una politica organizzativa e tariffaria che liberi le aziende dalla burocrazia, mettere le aree urbane periferiche nella condizione di poter essere regolarmente servite». Richieste che darebbero ossigeno alle imprese del settore, per farle vivere e non sopravvivere.

© RIPRODUZIONE RISERVATA