

Convegno annuale ANAV: lo studio del Politecnico di Milano evidenzia un fabbisogno superiore al miliardo di euro per il comparto del TPL

Presentata a Roma l'analisi sull'impatto degli investimenti: con le sole misure attuali il salto modale si ferma al 2,8% contro il target del 10% del PNRR. La Presidente Serena Lancione: «Necessario integrare le risorse strutturali del Fondo Nazionale Trasporti e finanziare i piani per l'intermodalità extraurbana».

Roma, 25 giugno 2026 – Per consentire al Paese di compiere un effettivo salto di qualità sul fronte della mobilità sostenibile, l'apporto delle risorse straordinarie e *una tantum* previste dal PNRR necessita di essere integrato e reso strutturale. Il sistema del Trasporto Pubblico Locale (TPL) presenta infatti un fabbisogno finanziario complessivo che, unendo le risorse per la gestione corrente agli investimenti indispensabili nello sviluppo dell'intermodalità, supera il miliardo di euro.

È la principale evidenza scientifica emersa oggi a Roma durante il Convegno Annuale di ANAV (Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori), in occasione della presentazione dello studio **"Politiche per la diversione modale a favore del Trasporto Pubblico Locale"**, curato dal Prof. Pierluigi Coppola del Dipartimento di Meccanica del Politecnico di Milano.

Le simulazioni elaborate dal modello del Politecnico evidenziano che l'Italia sta sostenendo uno sforzo imponente nel settore dei trasporti, con **37,7 miliardi di euro di investimenti complessivi** nazionali, regionali e locali. Di questi, circa 5,5 miliardi sono concentrati nelle aree metropolitane e destinati per il 72% a infrastrutture fisse di trasporto rapido di massa (metropolitane e tram). Tuttavia, in base allo scenario attuale, questa importante "cura del ferro" genererà una diversione modale dall'auto privata al trasporto pubblico pari a solo il **2,8%**, una quota distante dal target del +10% auspicato dal PNRR. I dati indicano che l'effetto positivo rischia di rimanere circoscritto ai centri densamente urbanizzati (+3%), mentre l'impatto sarà quasi nullo nelle aree a urbanizzazione diffusa o rurali, dove l'auto privata continua a detenere oltre il 50% della domanda complessiva di mobilità.

«I risultati della ricerca del Politecnico di Milano ci offrono una mappa chiara per indirizzare le politiche future» – ha dichiarato **Serena Lancione, Presidente Nazionale di ANAV**. «I finanziamenti europei hanno offerto una straordinaria opportunità per il rinnovo del parco mezzi, portando nel 2026 l'età media degli autobus in Italia al minimo storico di 9,7 anni e a 8,2 anni nel servizio urbano. Tuttavia, per garantire la continuità aziendale e industriale nel lungo periodo, evitando un precoce invecchiamento delle flotte dopo il 2026, serve una pianificazione finanziaria permanente da 500 milioni di euro all'anno.

A questa criticità **si aggiunge** l'urgenza, segnalata dalle associazioni del comparto, di incrementare di 800 milioni di euro annui il Fondo Nazionale Trasporti per l'adeguamento dei corrispettivi di esercizio. Se sommiamo queste voci alle risorse necessarie per attivare l'intermodalità extraurbana, il quadro finanziario complessivo richiede un intervento superiore al miliardo di euro, indispensabile per rendere accessibili e interconnesse le grandi opere infrastrutturali in corso di realizzazione».

Aumentare l'offerta per stimolare lo shift modale

Per estendere i benefici della rete fissa oltre i confini metropolitani e intercettare i flussi pendolari dei territori più diffusi, lo studio del Politecnico ha quantificato gli interventi

integrativi per l'accessibilità alle stazioni delle reti metropolitane di Milano, Genova, Torino, Roma, Napoli e Catania. Il piano per l'intermodalità su gomma richiede:

- **+30 milioni di bus-km annui** di servizi di adduzione in superficie (+15% rispetto ai dati attuali nei bacini analizzati);
- L'immissione in servizio di **880 autobus aggiuntivi**;
- La realizzazione di **4 nuove autostazioni e 6 parcheggi di interscambio (Park&Ride)**.

Il fabbisogno economico stimato per questo piano-ponte è pari a circa **130 milioni di euro per le infrastrutture di scambio** e tra i **220 e i 440 milioni di euro per i nuovi autobus**, a cui vanno aggiunti tra i **75 e i 115 milioni di euro all'anno di spesa corrente** come contributi all'esercizio delle linee bus extraurbane.

Al tema delle risorse si affianca quello del capitale umano: **in Italia mancano circa 10.000 conducenti e oltre 100.000 in Europa**, con ricadute dirette sull'operatività dei servizi e sulla loro capacità di sviluppo. Per far fronte all'emergenza, le aziende hanno attivato Academy finanziando integralmente patente e CQC, ma si tratta di un problema strutturale e sociale che le aziende non possono risolvere da sole.

Integrazione modale e sostenibilità

I benefici derivanti da questa integrazione modale sarebbero di assoluto rilievo: la diversione modale complessiva salirebbe al 3,5% a livello nazionale, con un impatto straordinario proprio nelle aree ad urbanizzazione diffusa, dove l'efficacia del trasporto pubblico verrebbe moltiplicata da 5 a 6 volte, registrando un incremento dello share pari al +1,1%. Anche i vantaggi ecologici e di sicurezza stradale risulterebbero amplificati, con 590.000 tonnellate/anno di CO₂ evitata e oltre 18.300 incidenti stradali in meno.

«Rivolgiamo un appello alle istituzioni e al Governo affinché si possa definire insieme una strategia integrata di medio e lungo termine» – ha concluso la **Presidente Lancione**. «Coprire il fabbisogno strutturale del Fondo Nazionale Trasporti e sostenere i piani finanziari per l'intermodalità rappresenta un investimento ad alto rendimento sociale ed ecologico per l'intero Paese. Al contempo, crediamo sia fondamentale accompagnare il potenziamento dei servizi di superficie con l'adozione coordinata di politiche 'Push' di regolazione della mobilità privata nei centri urbani, quali la tariffazione della sosta, l'estensione delle Zone a Traffico Limitato (ZTL) e l'istituzione di Low Emission Zone. Soltanto operando contemporaneamente sulla leva dei servizi extraurbani di adduzione e sul disincentivo all'uso della vettura privata potremo triplicare i benefici ambientali dello sforzo in corso e traguardare l'obiettivo europeo del 10% di diversione modale».

Anav, Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori

Piazza Dell'Esquilino, 29 Roma

Ufficio Stampa e Comunicazione

ufficio.stampa@anav.it

+39 339 5373494