



**CAMERA DEI DEPUTATI**

**IX COMMISSIONE**

**(Trasporti, Poste e Telecomunicazioni)**

**Audizione di ANAV**

**Ddl C.2500 di conversione del DL 19 maggio 2020,  
n.34**

**Roma, 11 giugno 2020**

## **EMERGENZA COVID-19 LE QUESTIONI APERTE PER IL TRASPORTO DI PERSONE CON AUTOBUS**

### ***Presentazione***

L'ANAV – Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori, aderente a Confindustria, rappresenta **600 imprese** a capitale privato che operano nel settore del trasporto passeggeri con autobus, esercitando sia servizi di trasporto pubblico locale e interregionale di competenza statale, che servizi di trasporto turistico e noleggio autobus con conducente.

Le aziende ANAV sono attive su tutto il territorio nazionale e rappresentano una quota rilevante dell'intero mercato del trasporto passeggeri con autobus. Un settore che ha dimensioni e rilievo notevoli per l'economia e l'occupazione del Paese, impegnando nella sua globalità circa **130mila addetti** e **70mila autobus** e per un **fatturato** che supera i **10 milioni di euro** annui.

### ***Gli impatti del Covid-19 sul trasporto persone con autobus***

L'emergenza sanitaria per il Covid-19 ha avuto un impatto deflagrante sui settori del trasporto e del turismo, al punto che la stessa Commissione Europea, già lo scorso mese di marzo, nel definire il Quadro Temporaneo delle misure per gli Aiuti di Stato diretti a fronteggiare l'emergenza (Comunicazione 2020/C 91 I/01), aveva sottolineato come tali settori fossero tra quelli maggiormente colpiti dalla crisi.

Nel **noleggio autobus con conducente**, caratterizzato da realtà imprenditoriali operanti in regime di libera concorrenza non soggetti ad obblighi di servizio, si sono registrati danni rilevanti sin dall'inizio dell'emergenza e le imprese del comparto, normalmente di dimensione medio-piccola, rischiano concretamente il default con tutte le relative negative conseguenze anche sul piano sociale. Si ricorda, infatti, che il comparto ha subito una forte contrazione dei servizi sin da fine febbraio a causa del blocco dei viaggi di istruzione in Italia e all'estero, seguito a marzo dal blocco dei servizi di trasporto scolastico e da un rapido crollo della domanda anche in tutti gli altri segmenti gestiti (turismo di gruppi organizzati, turismo congressuale, crocieristico, religioso ecc.) e dalla disdetta di tutti i servizi già prenotati e/o programmati. Benché il D.L. n. 33/2020 consenta ora gli spostamenti interregionali e da/per l'Unione Europea ed altri Stati esteri, il trend negativo è destinato a protrarsi almeno sino alla prossima primavera, ferme restando le incertezze legate all'andamento del turismo soprattutto estero. L'impatto economico è chiaramente enorme per il comparto che, con quasi **25mila**

**addetti** e circa **24mila autobus**, ha realizzato fino al 2019 un **fatturato** medio complessivo di oltre **2,2 mld di euro annui**.

Sia pure in maniera più graduale analoga situazione di sostanziale fermo dell'attività produttiva ha colpito durante il lockdown anche **le autolinee di lunga percorrenza e le linee commerciali** (servizi navetta per stazioni e aeroporti citysightseeing, ecc.), che già ad inizio marzo 2020 hanno registrato un sensibile calo della domanda, crollata dalla metà dello stesso mese sino al 95% a seguito del decreto MIT- MEF del 14 marzo – che ha garantito servizi in misura ridotta “sulla base delle effettive esigenze e al solo fine di assicurare i servizi a quelli “minimi essenziali”, e dei successivi provvedimenti di blocco delle attività produttive non essenziali e di ulteriore limitazione agli spostamenti delle persone. Gli spostamenti interregionali sono rimasti sostanzialmente bloccati fino al 2 giugno scorso ed una ripresa della domanda nel secondo semestre dell'anno è stimabile in misura contenuta e comunque non superiore al 30/40% della domanda antecedente all'emergenza epidemiologica. La **perdita annua** di fatturato nel 2020 è stimabile in almeno **250 milioni di euro** per un comparto negli ultimi anni in costante crescita che nel 2019 ha raggiunto un **fatturato annuo complessivo di 400 milioni di euro**. Una perdita assolutamente non compensata dai minori costi di esercizio sostenuti e dalla utilizzazione degli ammortizzatori sociali.

Rilevantissimi, in tutto il Paese, gli impatti dell'emergenza epidemiologica anche sull'assetto finanziario, economico, organizzativo e gestionale del sistema di **trasporto pubblico regionale e locale**. Dopo una prima fase in cui il sistema produttivo del trasporto pubblico ha garantito la prosecuzione a pieno regime dei servizi, nonostante una fortissima e crescente contrazione della domanda e dei ricavi da traffico, nel periodo di lockdown l'offerta di servizio è stata progressivamente riprogrammata con riduzioni comprese tra il 40 e l'80% nei diversi contesti regionali e con punte del 100% su alcuni bacini di mobilità e tratte, in particolare extraurbane. Il calo di fatturato, con riferimento ai soli ricavi da traffico, ha raggiunto nel periodo del lockdown livelli superiori al 90% rispetto ai valori normali, con una perdita su base mensile di oltre 250 milioni di euro. I primi dati di traffico della fase due e le prospettive per i prossimi mesi non lasciano intravedere margini ampi di recupero di domanda e di ricavi da traffico, con una **perdita complessiva su base annua** che può essere prudenzialmente stimata in almeno **un miliardo di euro** per la parte relativa al trasporto con autobus.

## ***Questioni aperte e interventi prioritari da adottare in sede di conversione del decreto “rilancio***

Nel contesto descritto sono state adottate da Governo e Parlamento misure specifiche di sostegno al trasporto pubblico locale che rispondono a obiettive esigenze del tessuto produttivo e che, però, in alcuni casi, devono ancora essere rese efficaci, concretamente attuate, ovvero presentano alcune criticità da risolvere.

Nonostante la gravità della situazione e nonostante anche la Commissione Europea, nella Comunicazione (2020/C 169/02) recante “Orientamenti relativi al ripristino graduale dei servizi di trasporto e della connettività – COVID-19”, abbia sottolineato che “gli operatori e i prestatori di servizi del settore dei trasporti che erogano servizi equivalenti per la stessa tratta siano soggetti a misure equivalenti”, si deve riscontrare la totale assenza di misure economiche verticali a sostegno dei settori a mercato del trasporto persone con autobus (noleggio con conducente e linee commerciali). Al contrario, per il trasporto scolastico il decreto “Rilancio”, all'art. 109, ha addirittura soppresso la norma di garanzia presente nel decreto “Cura Italia” che assicurava alle imprese l'integrale pagamento dei corrispettivi pattuiti, senza applicazione di penali, in ragione delle minori percorrenze effettuate a causa della sospensione dei servizi per il Covid-19. Risulta, pertanto,

indispensabile, anche in considerazione dei rilevanti costi fissi comunque sostenuti dalle imprese operanti in tali mercati aperti alla concorrenza, l'adozione, già in sede di conversione del decreto "Rilancio", di interventi specifici e mirati idonei a mitigare nell'immediato la situazione di crisi in atto e, nel breve/medio termine, a favorire/accompagnare la ripresa dell'attività, tenuto conto anche dell'inevitabile aumento dei costi di esercizio connesso all'applicazione delle misure di prevenzione del contagio.

Di seguito si rappresentano le questioni prioritarie per il trasporto turistico e le linee commerciali, nonché per il trasporto pubblico regionale e locale con autobus.

## ***Settori a mercato (Noleggio autobus con conducente e linee commerciali)***

### **Nell'immediato appare necessaria l'adozione di misure dirette:**

- alla definizione di una **soluzione condivisa** per quanto riguarda il **pagamento dei corrispettivi** dei servizi di **trasporto scolastico** non svolti per effetto dei provvedimenti di sospensione delle attività didattiche, nonché la previsione della **possibilità di prorogare per un anno gli affidamenti** di trasporto scolastico in scadenza al termine dell'anno in corso;
- alla **compensazione** - in coerenza con analoghi interventi di sostegno a favore delle imprese che operano nei servizi liberalizzati di trasporto ferroviario di passeggeri e merci - **dei costi per ammortamenti e canoni di leasing**, relativi al periodo dal 23 febbraio/31 dicembre 2020 a fronte degli investimenti nell'acquisto di autobus effettuati dalle imprese nel periodo 2016/2019;
- all'estensione al trasporto di passeggeri con autobus della possibilità, prevista per alcuni segmenti della filiera turistica, di **anticipare a un periodo ante 1° settembre 2020 l'accesso alle ulteriori quattro settimane di trattamento ordinario di integrazione salariale** previste dall'art. 68 del decreto "Rilancio".

### **Ulteriori misure per la "fase 3"**

Naturalmente data la gravità della crisi, per portata e durata temporale, si rendono necessarie ulteriori misure di breve/medio a supporto delle imprese di noleggio autobus e esercenti linee commerciali che, si ribadisce, operano in regime di libera concorrenza e senza beneficiare di alcuna contribuzione pubblica.

In particolare occorrerebbe:

- **potenziare gli interventi per la rottamazione degli autobus** previsti dalla legge di Bilancio 2020, rifinanziando l'apposito fondo istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti anche con riferimento almeno all'anno 2021;
- **attivare un tavolo di confronto**, anche con l'ANCI, sul tema della **tariffazione degli accessi degli autobus alle zone a traffico limitato urbane**, ai fini di una regolamentazione possibilmente uniforme sul territorio nazionale e di una auspicata sospensione degli attuali sistemi onerosi;
- **estendere il campo di applicazione del beneficio del rimborso accise anche alle imprese di noleggio autobus con conducente.**

## *Trasporto pubblico regionale e locale*

### In sede di conversione del decreto rilancio occorre intervenire sulle seguenti questioni:

- **Procedura di autorizzazione ex art. 92, comma 4-quater del D.L. n. 18/2020 e s.m.i.** – in sede di conversione in legge del D.L. Cura Italia sono state introdotte misure che prevedono la garanzia di integrità dei corrispettivi di servizi e la possibilità di sospendere le procedure di affidamento in corso con facoltà di proroga dei contratti per 12 mesi successivi alla cessazione dello stato emergenziale. L'efficacia di entrambe le disposizioni è stata subordinata alla autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'art. 18, par. 3, in materia di aiuti di Stato, trasmessa solo da pochi giorni e il cui esito non è ancora noto. **Occorre accelerare l'esito positivo della procedura anche attivando l'opportuna interlocuzione con la Commissione europea;**
- **Fondo compensazione perdite di ricavi da traffico e rimborso titoli di viaggio non utilizzati** – il D.L. Rilancio ha previsto l'istituzione di un fondo, con una dotazione iniziale di 500 milioni di euro, che dovrà essere inevitabilmente incrementata, destinato a compensare le imprese delle perdite di ricavi da traffico conseguenti all'emergenza epidemiologica. È altresì previsto che il fondo venga destinato, nei limiti delle risorse disponibili, anche alla copertura degli oneri derivanti per le imprese dal rimborso dei titoli di viaggio non utilizzati stabilito dall'art. 215 del decreto stesso. **Occorre differire al 31 dicembre 2020 il termine entro il quale le imprese possono effettuare il rimborso così da consentire la verifica di effettiva disponibilità di risorse residue nel fondo di compensazione statale e valutare l'entità dei rifinanziamenti necessari;**
- **Contributi agli investimenti (estensione agli autobus ad alimentazione tradizionale)** – Il decreto Rilancio allo scopo di garantire una più tempestiva ed efficace attuazione degli investimenti nel rinnovo del parco autobus destinato ai servizi di TPL, ha opportunamente sospeso fino al 30 giugno 2021 i vincoli previsti nel Piano strategico nazionale di mobilità sostenibile circa la destinazione dei contributi statali ai soli mezzi ad alimentazione alternativa. La disposizione, tuttavia, subordina la deroga al solo caso in cui non sia già presente l'infrastruttura per l'uso dei bus ad alimentazione alternativa e riferire il limite temporale del 30 giugno 2021 alla emissione degli ordinativi di fornitura, ciò che presuppone che entro tale data le Regioni abbiano adottato i piani di investimento e individuato le imprese beneficiarie e che queste abbiano completato le procedure per la selezione di fornitori. Il rischio evidente è che, permanendo il suddetto limite temporale, la deroga opportunamente introdotta non possa essere in concreto utilizzata. **Occorre, quindi, estendere il suddetto limite temporale quantomeno al 31 dicembre 2021 e riferirlo al complesso delle risorse di competenza 2019-2021, anche ove siano già presenti infrastrutture idonee per l'utilizzo di autobus ad alimentazione alternativa;**
- **Erogazione anticipata dei corrispettivi di servizio** – Il decreto Rilancio ha previsto, a favore delle imprese esercenti i servizi, l'erogazione anticipata, entro il 31 luglio 2020, da parte degli enti affidanti, di almeno l'80% del totale dei corrispettivi dovuti alle stesse al 31 agosto 2020. **Si propone di estendere l'anticipazione ai corrispettivi contrattualmente previsti fino al 31 ottobre 2020** per salvaguardare l'operatività delle imprese e la continuità del servizio nell'attuale contesto di grave riduzione della liquidità disponibile.

## *Il tema del distanziamento interpersonale*

Il passaggio dalla cd. “fase due” di graduale ripresa delle attività economiche produttive e degli spostamenti alla cd. “fase 3” di libera circolazione delle persone in tutta Italia, nonché con i Paesi esteri dell’area Schengen e della Gran Bretagna, dovrebbe essere accompagnato e sostenuto da misure di prevenzione del contagio adeguate per i passeggeri e il personale viaggiante e, al contempo, compatibili con le esigenze di un maggiore riempimento dei mezzi, per ragioni di equilibrio economico dell’attività di impresa indispensabile nei segmenti a mercato (autolinee di competenza ministeriale, linee di TPL commerciali, trasporto turistico), nonché, con specifico riferimento ai servizi di TPL soggetti ad obbligo di servizio pubblico, per consentire di rispondere in maniera adeguata alla auspicabile ripresa della domanda di mobilità collettiva considerati i vincoli dati dei mezzi e del personale a disposizione, migliorando anche la redditività del servizio con conseguente minore necessità di compensazione pubblica.

I correttivi introdotti nelle linee guida specifiche per il trasporto pubblico allegate al DPCM del 17 maggio scorso hanno introdotto alcuni accorgimenti utili a consentire il maggiore riempimento dei mezzi: la possibilità di utilizzazione in verticale delle sedute che consente di ridurre la distanza interpersonale di un metro; la deroga al distanziamento stesso per gli appartenenti a un medesimo nucleo familiare, impossibile da verificare però per i servizi di TPL; la possibile installazione di separazioni removibili tra i sedili, non risolutiva tuttavia nel trasporto urbano e comunque sui mezzi che prevedono posti in piedi. Potrebbe essere rapidamente precisato che la possibilità di ridurre il distanziamento interpersonale al di sotto del metro a bordo dell’autobus trova applicazione nei confronti di tutte le persone che condividono la medesima unità abitativa non solo stabilmente, ma anche – com’è ragionevole ritenere - per i soli giorni/periodo di durata del viaggio, nonché nei confronti dei minori accompagnati per i quali la deroga è già prevista nelle fasi di salita/discesa dei mezzi, negli spostamenti nelle autostazioni e nell’attesa del mezzo di trasporto. **Occorre comunque prevedere ulteriori misure che consentano un minore distanziamento interpersonale sui mezzi in relazione alla positiva evoluzione dei contagi ed alla ormai diffusa osservanza di misure precauzionali alternative, ed in primis dell’utilizzo delle mascherine a bordo. Inoltre, in vista della ripresa a settembre delle attività didattiche è auspicabile che siano definite con tempestività linee guida per lo svolgimento dei servizi specializzati di trasporto scolastico.**

Con specifico riferimento al TPL, inoltre, superata oramai la prima fase di transizione dal lockdown, si ritiene necessario **consentire nuovamente la vendita e il controllo a bordo dei biglietti**, anche da parte del conducente, per offrire un ulteriore e importante canale di acquisto agli utenti, evitando fenomeni evasivi e per favorire anche il rispetto da parte dei passeggeri delle misure di prevenzione in atto (l’uso delle mascherine, l’occupazione dei soli posti consentiti, la corretta utilizzazione delle porte di accesso ai mezzi per la salita e la discesa).

---

**Roma, 11 giugno 2020**