



A.S. 926 - Legge di bilancio 2024 –

Misure economiche prioritarie per il trasporto collettivo di persone con autobus (TPL e Trasporto commerciale)

5[^] Commissione (Bilancio) – Senato della Repubblica

Roma, 13 novembre 2023

Si sottopongono di seguito all'attenzione di codesta rispettabile Commissione quelle che, ad avviso della scrivente Associazione, costituiscono le misure economiche prioritarie per il settore del trasporto passeggeri con autobus e della mobilità collettiva dei cittadini che ANAV rappresenta per i diversi comparti del trasporto pubblico locale e del trasporto commerciale di linea e di noleggio con conducente. L'auspicio è che gli interventi richiesti possano essere condivisi dalla Commissione e, quindi, concretizzati nell'ambito della manovra di bilancio.

I numeri e il ruolo del settore

Complessivamente, considerando le sue diverse modalità (trasporto su strada, trasporto ferroviario, metropolitane, tram, ecc.) il settore del trasporto pubblico locale e regionale in Italia genera ogni anno oltre **11 miliardi di euro di fatturato** e trasporta oltre **5,5 miliardi di passeggeri per 2 miliardi di corse-Km** complessive sulle diverse modalità attraverso poco meno di **900 gestori** titolari di contratti di servizio/atti di affidamento, in forma singola o aggregata, e oltre **114.000 addetti** (dati Osservatorio Nazionale TPL – Relazione annuale 2019-2020).

Importanti anche i numeri del trasporto commerciale con autobus che, con oltre **30mila autobus**, **35mila addetti** e **1,5 mld di km annui** percorsi, realizzava fino al 2019 (ultimo anno pre-pandemia) quasi **3 mld di euro di fatturato annuo** concorrendo per l'**0,1% al PIL nazionale**.

Lo sviluppo dei sistemi di mobilità collettiva e, in particolare, del trasporto con autobus, rappresenta una **componente imprescindibile per il raggiungimento di una mobilità realmente sostenibile** ed una **leva fondamentale per la ripresa e lo sviluppo economico** del Paese.

Gli impatti del Covid-19 e della crisi energetica

L'emergenza sanitaria per il Covid-19 ha avuto un impatto rilevantissimo sull'assetto finanziario, economico, organizzativo e gestionale del sistema di **trasporto pubblico regionale e locale**. In termini di **perdita di passeggeri**. Alcune misure di prevenzione del contagio, come la sospensione delle attività e vendita a bordo dei titoli di viaggio, hanno inoltre alimentato pratiche evasive con effetti in termini di **perdita di ricavi** ancor più rilevanti. È questo un **fenomeno** che, sia pure con un parziale recupero nel secondo semestre 2022, è **lungi dall'essere completamente riassorbito** anche per alcune **dinamiche che sembrano avere inciso in maniera strutturale sulla domanda di TPL** (smart working, didattica digitale, ecc.).

In questo contesto già estremamente complicato è esplosa nel 2022 la **crisi energetica** tuttora in atto. L'esplosione dei prezzi dell'energia e dei carburanti, seconda voce di costo per le imprese di

TPL dopo il personale, hanno fatto lievitare i costi industriali di gestione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, con impatti pesantissimi su bilanci aziendali. Secondo le elaborazioni dei competenti Uffici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, gli incrementi di **prezzo del gasolio** (+27% nel **secondo quadrimestre 2022** rispetto all'analogo periodo del 2021) e gli incrementi di **prezzo del metano** (+125%) hanno comportato un **maggior costo per l'acquisto dei carburanti** sostenuto dalle imprese del settore di circa **120 mln € nel secondo quadrimestre 2022**. Valori pressoché analoghi si sono registrati nel primo e nel terzo quadrimestre 2022, per un **extracosto complessivo sostenuto dalle imprese di TPL nel 2022 quantificabile in circa 280 mln €**, già al netto degli effetti delle riduzioni di accisa.

A ciò vanno a sommarsi gli effetti dell'incremento di costo dell'energia elettrica che, considerando esclusivamente il **costo dell'energia elettrica** impiegata per l'**alimentazione dei mezzi** utilizzati nei servizi di TPL, sono quantificabili in **circa 250 mln € nel 2022**.

Ma il trend di incremento dei prezzi di carburanti ed energia è proseguito anche nel 2023 per un **extracosto complessivo** annuo gravante sulle imprese del settore stimabile in oltre **350 mln €, in assenza, finora, di misure di sostegno da parte dello Stato**.

Al netto dei rincari dei prodotti energetici, anche **l'inflazione di fondo è ripresa nel 2022 a ritmi triplicati rispetto agli anni precedenti e mantiene un andamento preoccupante nel 2023, con previsioni comunque elevate anche per i prossimi anni**. La conseguenza è un incremento rilevantissimo e di medio termine delle materie prime e di tutti i fattori produttivi impiegati dalle imprese per l'erogazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, con conseguente **necessità di un adeguamento inflativo dei corrispettivi di servizio rispetto ai dati economici reali**, molto differenti al rialzo rispetto alle previsioni effettuate nel 2021, e con il fine di **garantire una normale e sostenibile dinamica delle relazioni industriali**.

Il settore del **trasporto commerciale - di noleggio e di linea** – composto da imprese di dimensione prevalentemente medio-piccola operanti in regime di libero mercato senza obblighi di servizio e, quindi, senza alcuna compensazione economica - pur registrando, dalla seconda metà del 2022, una confortante ripresa della domanda, dopo la crisi dovuta alla pandemia, non ha ancora pienamente recuperato i volumi di servizi e di fatturato 2019. La crisi energetica e l'aumento del **costo del gasolio**, esploso nel 2022 e con una dinamica ancora molto sostenuta nel corso del 2023, ha inciso fortemente su un settore che dispone di un **parco veicolare composto per circa il 98% da autobus alimentati a gasolio** e che, nell'immediato, non ha alcuna prospettiva di transizione verso alimentazioni alternative a più basso costo. La spirale inflazionistica collegata al prezzo dei prodotti

energetici ha comportato l'incremento del costo di tutti gli altri fattori produttivi ed un ulteriore forte impatto è atteso dal rinnovo del CCNL di categoria attualmente in discussione.

Le misure prioritarie da adottare

Nel contesto descritto **le misure specifiche di sostegno alle imprese del TPL necessitano di essere ulteriormente rafforzate:**

1. **Indicizzazione del fondo nazionale trasporti** – Alla luce delle previsioni inflazionistiche dei prossimi anni riteniamo **prioritario incrementare la dotazione annuale del Fondo nazionale TPL, attraverso un meccanismo automatico di adeguamento all'inflazione**, tenuto conto che le risorse aggiuntive stanziare con la legge di bilancio 2022 (100 mln € nel 2022, 200 mln € nel 2023, 300 mln € nel 2024 e 395 mln € annui a decorrere dal 2025) risultano del tutto insufficienti a garantire la copertura dell'incremento dei costi di natura corrente.

Per garantire il **recupero dell'inflazione pregressa e l'adeguamento all'inflazione programmata 2023** occorrerebbe incrementare la dotazione annua del FNT per **almeno 700 mln € annui**.

Occorre, altresì, vincolare le risorse aggiuntive alla rivalutazione dei corrispettivi, **anche al fine di consentire una normale dinamica delle relazioni industriali a livello nazionale in considerazione della scadenza al prossimo 31 dicembre del CCNL autoferrotranvieri** e rispetto al quale le Organizzazioni sindacali hanno recentemente formalizzato una proposta di piattaforma con una richiesta di aumento complessivo di circa il 18% e un **maggior costo a regime quantificabile per il settore stimabile in 900 mln € annui**.

Misure analoghe occorrono per garantire il finanziamento dei servizi nelle Regioni a statuto speciale;

2. **Integrazione dotazione fondo carburanti ed energia elettrica** – In considerazione dei trend di crescita dei prezzi di carburanti ed energia, che stanno caratterizzando anche il corrente anno, **appare necessario individuare le necessarie misure eccezionali di sostegno alle imprese**.

Occorrerebbero ulteriori stanziamenti per garantire una **copertura adeguata dei maggiori costi legati alla crisi energetica** per il 2023, stimabili in circa **360 mln €**;

3. **Misure per accompagnare gli investimenti** – La crisi di liquidità che investe il settore del TPL richiede misure volte a **velocizzare i tempi di pagamento delle risorse in conto capitale** dallo Stato alle imprese, al fine di minimizzare il ricorso al sistema creditizio per

l'anticipazione dei contributi, tenuto conto dell'attuale crescita esponenziale dei tassi di interesse.

Occorre una **congrua e strutturale iniezione di risorse in conto esercizio** per accompagnare gli ingenti e straordinari investimenti e finanziare i nuovi servizi di TPL che derivano dalla realizzazione delle nuove linee di trasporto rapido di massa.

Per quanto riguarda il **trasporto commerciale, di noleggio e di linea, non soggetto ad obblighi di servizio pubblico** le misure indispensabili per rilanciare il settore ed eliminare ogni discriminazione rispetto ad operatori di altri comparti dello stesso settore o filiera sono:

1. la chiara **individuazione delle imprese esercenti servizi di linea granturismo e di noleggio autobus con conducente quali "imprese turistiche"** ai sensi dell'art. 4 dell'allegato I al D. Lgs. 23 maggio 2011, n. 79 (Codice del Turismo). Si tratta, infatti, di imprese ad esclusiva o preponderante vocazione turistica per le quali è pienamente giustificata, oltre che opportuna per ragioni di equità rispetto ad altri settori, l'esplicito riconoscimento di componente del "settore turistico" e la conseguente ammissibilità ai benefici previsti per tale settore;
2. **l'estensione a regime al settore del noleggio autobus con conducente (L. n. 218/2003) dell'aliquota ridotta di accisa ridotta sul gasolio** consumato dagli autobus di massima classe ambientale (euro VI), in linea con quanto già previsto dall'art. 24-ter del D Lgs. n. 504/1995 per il "gasolio commerciale" impiegato dagli altri segmenti del trasporto passeggeri con autobus e merci;
3. Considerato che il trasporto commerciale, di linea e di noleggio, dispone di un parco veicolare composto per oltre il 40% da autobus di classe ambientale inferiore ad euro V, **sono indispensabili interventi urgenti a sostegno del rinnovo del parco autobus**, destinando a tal fine, per l'anno 2024, quota parte dei fondi stanziati dall'art.1, co. 14 e 15 della L. n. 160/2019 (1.061 milioni di euro per il 2024) per il rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato, anche ai fini della decarbonizzazione dell'economia, della riduzione delle emissioni e della sostenibilità ambientale.

Per maggiori dettagli si allega la "Sintesi del quadro economico TPL 2022-2024".