



S.2409

***Conversione in legge del D.L n. 139/2021
“Disposizioni urgenti per l'accesso alle attività
culturali, sportive e ricreative, nonché per
l'organizzazione di pubbliche amministrazioni e in
materia di protezione dei dati personali”***

**Misure per il
trasporto di persone con autobus**

**I[^] Commissione (Affari Costituzionali)
del Senato della Repubblica**

Roma, 2 novembre 2021



Onorevole Presidente, Onorevoli Senatori,

desidero innanzitutto ringraziarVi per l'attenzione che avete inteso rivolgere ad ANAV consentendole di contribuire con proprie osservazioni e proposte al confronto avviato da codesta Commissione sul disegno di legge di conversione del decreto "Capienze" nel momento delicato dell'uscita dalla pandemia.

Il successo della campagna vaccinale, giunta in una fase ormai avanzatissima con l'avvio del terzo ciclo di vaccinazioni, ha consentito al Paese di superare l'emergenza e di procedere con fiducia ad un graduale ritorno alla normalità con la progressiva riapertura di quasi tutte le attività economiche. L'estensione dell'utilizzo del green pass per l'accesso ai luoghi di lavoro, ai mezzi di trasporto e ai principali luoghi di aggregazione ha dato un'ulteriore fondamentale spinta alla ripresa, contribuendo ad ampliare la copertura vaccinale e ad assicurare, insieme a tutte le altre misure di prevenzione e contenimento del contagio messe in campo dal Governo, la necessaria tutela della salute e sicurezza pubblica.

In questo contesto, anche grazie alla ripresa in presenza delle attività didattiche e alla fine del periodo di smart working nella pubblica amministrazione, si è registrato con favore un costante incremento della domanda di mobilità, anche collettiva, delle persone in ambito sia locale che nazionale ed internazionale favorita. Una domanda che tuttavia, benchè ancora lontana dai livelli pre-covid, rischia, nel settore del trasporto commerciale con autobus, di rimanere insoddisfatta a causa dei limiti ancor oggi imposti al riempimento dei veicoli con inevitabili ripercussioni anche in altri settori economici che fanno leva sui servizi di mobilità assicurati dal trasporto con autobus.

Su questo delicato tema chiedo la Vostra doverosa attenzione.

Roma, 2 novembre 2021

Il Presidente



Presentazione

L'Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori (ANAV), aderente a Confindustria, dal 1944 rappresenta le imprese private che operano nei due segmenti fondamentali del trasporto di persone con autobus: il trasporto pubblico locale e il trasporto commerciale di linea e di noleggio non soggetto ad obblighi di servizio pubblico. Un mercato di grande rilievo economico, occupazionale e sociale, con **6.000 Aziende**, **77.700 autobus**, **141.000 addetti**, di cui ANAV **rappresenta una parte fondamentale e qualificata**.

Il settore del trasporto commerciale con autobus

Quadro del settore pre-Covid. Nell'ambito di tale mercato il settore del trasporto commerciale con autobus non soggetto ad obblighi di servizio pubblico riveste un ruolo di indubbio rilievo per l'importante contributo offerto alla mobilità collettiva del Paese. Le particolari caratteristiche di flessibilità, capillarità, capacità di fungere da cerniera tra diverse modalità di trasporto e di adattarsi alla domanda, tipiche della modalità di trasporto con autobus, consentono di soddisfare i bisogni di mobilità di un'ampia e variegata categoria di utenti: turisti, studenti, viaggiatori di fascia debole. Il settore costituisce, inoltre, un anello di fondamentale importanza dell'industria turistica nazionale, servendo in larga prevalenza agenzie di viaggio e *tour operator*, alberghi e scuole per viaggi di istruzione. come chiaramente emerge dai numeri che seguono.

Il settore si compone di circa **6mila imprese** di media e piccola/piccolissima dimensione distribuite su tutto il territorio nazionale, attive nei segmenti del noleggio autobus con conducente e dei servizi di linea commerciale con circa **35mila addetti** e quasi **29mila autobus**. Negli anni pre-covid il fatturato raggiungeva i **2,6 miliardi di euro annui**.

Nello specifico i numeri sono così distribuiti:

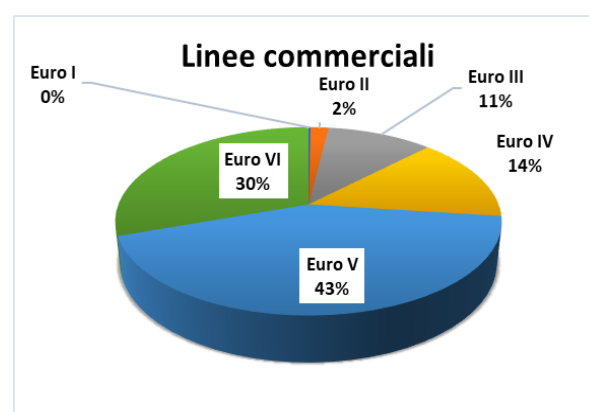
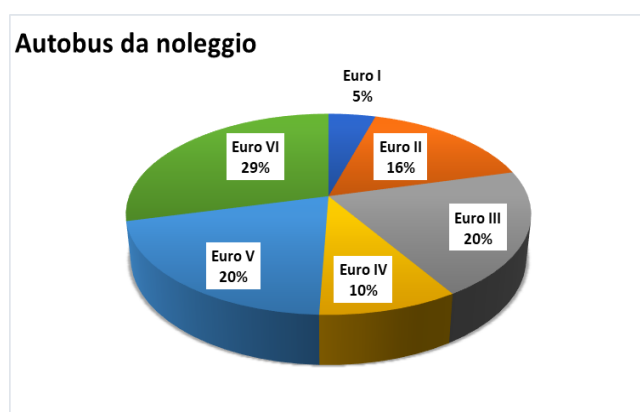
LINEE COMMERCIALI

- **2.400 autobus immatricolati**
- **5.000 addetti**
- **400 milioni di euro di fatturato annuo nel periodo ante-COVID**

NOLEGGIO CON CONDUCENTE

- **26.300 autobus immatricolati**
- **30mila addetti**
- **2,2 miliardi di euro di fatturato annuo nel periodo ante- COVID**

Il **parco autobus** composto di quasi 29mila autobus ha un'anzianità media di gran lunga superiore alla media europea. In particolare, circa il 51% dei circa 26.300 autobus/scuolabus immatricolati in servizio di noleggio appartiene a classi ambientali Euro IV o inferiori. Migliore il dato riguardante le linee commerciali, per le quali gli autobus di classe ambientale fino ad Euro IV si attestano al 27%.



L'impatto del Covid-19. Le restrizioni imposte a causa dell'emergenza sanitaria per il Covid-19 hanno avuto un impatto rilevantissimo sul settore del trasporto con autobus nel suo complesso e ancor di più sui servizi di trasporto commerciale gestiti in regime di libero mercato e senza alcuna sovvenzione pubblica.

Nel comparto del **noleggio autobus con conducente** si è registrata una forte contrazione dei servizi sin da fine febbraio 2020 a causa del blocco dei viaggi di istruzione in Italia e all'estero, seguito da un rapido crollo della domanda anche in tutti gli altri segmenti gestiti (turismo di gruppi organizzati, turismo congressuale, crocieristico, religioso ecc.). Il trend negativo è proseguito per tutto il 2020 e per i primi mesi del 2021 e solo da metà anno si registra una costante ripresa della domanda. Le dinamiche di recupero appaiono, tuttavia, ancor oggi lente e poco marcate, la riapertura delle attività economiche e la moderata ripresa dei flussi turistici hanno avuto limitato riverbero sul comparto per ragioni diverse, ma

soprattutto per i diffusi timori legati alla permanenza in luoghi affollati (che favorisce la scelta di mezzi di trasporto privati) e per le rigide misure riguardanti l'utilizzo ed il riempimento dei mezzi.

Analoga la situazione delle **autolinee di lunga percorrenza e le linee commerciali di corto raggio** (servizi navetta per stazioni e aeroporti *citysightseeing*, ecc.): a marzo 2020 il crollo della domanda ha toccato punte del 95% e - dopo una breve ripresa estiva - una nuova fortissima riduzione protratta sino ai primi mesi del 2021. Anche in questo caso, per i motivi anzidetti, il trend di crescita della domanda registrato da metà anno si manterrà verosimilmente debole sino a fine anno.

L'andamento domanda trova preciso riscontro nei dati economici del settore: secondo uno studio TRASPOL – Centro di Ricerche del Politecnico di Milano (ottobre 2020) le **perdite di fatturato** registrate nel **2020** rispetto al 2019 hanno raggiunto per l'intero segmento del trasporto commerciale con autobus quasi **1,9 miliardi di euro** (oltre il 75% del fatturato complessivo). Il medesimo studio stima in circa **1,200 miliardi di euro** le perdite di fatturato relative ai soli **primi otto mesi del 2021**.

I danni per il settore sono enormi. Pur considerando che i costi cessanti di produzione del servizio (principalmente gasolio e, per effetto del ricorso agli ammortizzatori sociali, personale) sono quantificabili in circa 1 miliardo di euro, **le perdite del settore restano stimabili in oltre 850 milioni di euro nel solo 2020**; esse, peraltro, non trovano copertura nelle misure di ristoro, pur apprezzabili, sin qui adottate dal Governo. Ad oggi, infatti, le **risorse destinate al settore (solo in parte erogate) ammontano complessivamente a circa 210 milioni di euro**. Pur considerando tali stanziamenti, è evidente che restano a carico del settore **perdite non coperte per 640 milioni di euro nel solo anno 2020**.

La sorte per il 2021 si prospetta analoga considerata l'assenza pressoché totale di ristori e la congiuntura sfavorevole legata al forte aumento del prezzo del gasolio (+25% rispetto allo scorso anno), seconda voce di costo per un'impresa di trasporto dopo quella per il personale.

Il tema del riempimento degli autobus. Le vigenti *“Linee Guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del covid-19 in materia di trasporto pubblico”*, approvate con ordinanza del Ministero della Salute del 30 agosto 2021 ed allegate al D.P.C.M. 2 marzo 2021, consentono l'accesso agli degli autobus da noleggio e in servizio di linea commerciale solo ai soggetti in possesso di certificazione verde COVID-19/ green pass (salvo eccezioni tassative) entro un limite massimo di riempimento pari all'80% della capienza del mezzo.

Pur a fronte dell'introduzione di un'ulteriore incisiva misura di prevenzione, qual è l'obbligo di accesso a bordo con *green pass*, le Linee Guida non prevedono alcuna deroga che consenta di superare la soglia di riempimento fissata.

L'ordinanza ministeriale, nonostante il netto miglioramento della situazione epidemiologica e l'avanzare della campagna vaccinale, non ha previsto un significativo allentamento delle restrizioni di carico - come pure ci si sarebbe potuto attendere - rispetto alle precedenti Linee Guida, che, anche nel periodo più acuto della pandemia, pur prescrivendo l'obbligo del distanziamento di un metro, non richiedevano alcun "passaporto vaccinale" per l'accesso agli autobus; eppure esse consentivano di arrivare sino al riempimento massimo del 100% in presenza di soggetti conviventi o legati da rapporti interpersonali stabili.

Ciò anche in presenza di numerosi studi di fonte diversa, relativi anche ai mesi di maggior diffusione della pandemia, che hanno dimostrato che l'autobus è un mezzo di trasporto sicuro e a basso rischio di contagio.

In particolare, uno studio condotto dall'Università degli Studi di Genova ad aprile scorso - quindi in un periodo caratterizzato da una maggiore circolazione del virus, con la campagna vaccinale ancora agli inizi - ha documentato che, qualora tutti i passeggeri di un autobus utilizzino la mascherina, vi sia la probabilità di circa 15 nuovi potenziali contagi ogni 100.000 passeggeri (0,015%). Un dato in linea con l'andamento generale del periodo a livello nazionale e sensibilmente inferiore al rischio calcolato per altre realtà come, ad esempio, gli esercizi commerciali in ambienti chiusi già da tempo oggetto di completa riapertura. Le valutazioni emerse dallo studio dell'Università di Genova condotto con riferimento ad un autobus di trasporto pubblico locale naturalmente non possono che valere, a maggior ragione, per gli autobus di linea commerciale e di noleggio normalmente caratterizzati dall'occupazione di posti solo a sedere e, quindi, da un maggior ordine ed un minor numero di passeggeri trasportati).

L'analisi dell'Università di Genova trova peraltro riscontro anche nelle risultanze della vasta indagine condotta dai NAS sempre ad aprile scorso, che ha rilevato tracce di virus solo nel 4% dei campioni prelevati e in un'indagine statistica condotta dalla Scrivente su un campione di conducenti di autobus, che ha dimostrato come solo il 2% degli autisti avesse contratto il virus, contro una diffusione nella popolazione generale che all'epoca si attestava attorno al 4%.

Peraltro anche le percentuali indicate si sono via via ridimensionate grazie al calo dei contagi che ha sensibilmente ridotto la possibilità di presenza di un soggetto infetto a bordo dei mezzi di trasporto e, quindi, la probabilità di diffusione del virus.

A distanza di due mesi dall'ordinanza di agosto la situazione ha subito un'ulteriore evoluzione positiva: la popolazione che ha effettuato un ciclo completo di vaccinazioni è aumentata del 13%, passando dal 62% circa di agosto scorso ad oltre il 75% di fine ottobre, mentre l'estensione dell'obbligo di *green pass* per l'accesso ai luoghi di lavoro, ai mezzi di trasporto e ai principali luoghi di aggregazione consente - insieme alle altre numerose ed efficaci misure di prevenzione e di sanità pubblica - di contenere significativamente il rischio di circolazione del virus e di diffusione del contagio. Anche a bordo degli autobus.

Le richieste per il settore

Alla luce della situazione di estrema difficoltà dell'intero settore, che si protrae ormai da quasi due anni, e del mutato quadro epidemiologico reso più controllabile dalla massiccia campagna vaccinale e dall'obbligo di *green pass*, è assolutamente necessario e prioritario rimuovere ogni limite di riempimento dei mezzi, tornando alla configurazione 100%.

Soltanto una misura di ripristino delle condizioni normali di trasporto, nel rigoroso rispetto delle numerose ed efficaci prescrizioni finalizzate al contrasto della diffusione da Covid-19 (mascherine obbligatorie, operazioni giornaliere di igienizzazione e disinfezione e sanificazione periodica dei mezzi, ricambio continuo dell'aria e posizionamento dei passeggeri in grado di escludere sempre contatti frontali) potrà consentire un seppur parziale assorbimento delle perdite già causate dal devastante impatto della crisi pandemica.

La mancata adozione di tale necessaria misura di *ripristino*, unita al recente considerevole aumento del costo del gasolio ed alle tardive e insufficienti erogazioni dei ristori, rischia di annullare per l'intero settore le possibilità di promettente ripresa che stanno caratterizzando altri settori dell'economia nazionale.

A tal fine si invoca, con forza, un immediato e doveroso intervento di Governo e Parlamento.

Roma, 2 novembre 2021