



**A.S. 2564**

***Conversione in legge del D.L n. 21/2022***

***“Misure urgenti per contrastare gli effetti economici e umanitari della crisi ucraina”***

**Interventi prioritari di sostegno  
per il trasporto di persone con autobus**

**Senato della Repubblica  
Commissioni 6<sup>^</sup> Finanze e Tesoro e 10<sup>^</sup> Industria,  
Commercio e Turismo**

Roma, 4 aprile 2022



*Egregio Presidente, Egregi Senatori,*

*desidero innanzitutto ringraziarVi per la possibilità offerta ad ANAV, quale Associazione rappresentativa di tutti i segmenti del trasporto di passeggeri con autobus, di contribuire con proprie osservazioni e proposte all'esame avviato da codesta Commissione sul disegno di legge di conversione del cd. "decreto Energia 2".*

*Il protrarsi dell'emergenza epidemiologica e delle misure di contenimento del virus Covid-19, insieme alle tensioni speculative che ormai da oltre un anno si registrano sul mercato dei prodotti energetici, hanno già inciso in misura significativa sulle prospettive di ripresa di tutti i segmenti del trasporto con autobus.*

*La difficilissima situazione politica internazionale legata al conflitto tra Russia e Ucraina ha esacerbato la crisi colpendo, ancora una volta, in maniera particolarmente severa il settore del trasporto su strada. Il trasporto passeggeri, in quella che potrebbe definirsi una "tempesta perfetta", si trova, infatti, a vivere – per effetto dell'aumento del prezzo dei carburanti e di una domanda di servizi ancora molto flebile a causa dell'emergenza per il Covid ed oggi dei timori legati al conflitto europeo – uno stato di profondissima crisi che rischia di portare al default numerose piccole – medie imprese che compongono il settore.*

*In tale contesto esprimiamo, quindi, il nostro pieno apprezzamento per la disponibilità manifestata da codeste Commissioni ad un concreto e proficuo confronto sugli interventi prioritari di sostegno alle imprese dei comparti rappresentati da promuovere nell'ambito del legge di conversione del decreto "Caro Energia".*

*Roma, 4 aprile 2022*

*Il Presidente*





L'Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori (ANAV) rappresenta, in seno a Confindustria, le imprese private attive in tutti i segmenti del trasporto di passeggeri con autobus, sia *trasporto pubblico locale e regionale* che *trasporto commerciale di linea e di noleggio con conducente* non soggetto ad obblighi di servizio pubblico.

Un settore di grande rilievo economico, occupazionale e sociale che, complessivamente considerato, comprende quasi 6.000 aziende attive con circa 75.000 autobus e 148.000 addetti, di cui ANAV rappresenta una parte fondamentale e qualificata.

#### ▪ **Trasporto con autobus: numeri del settore**

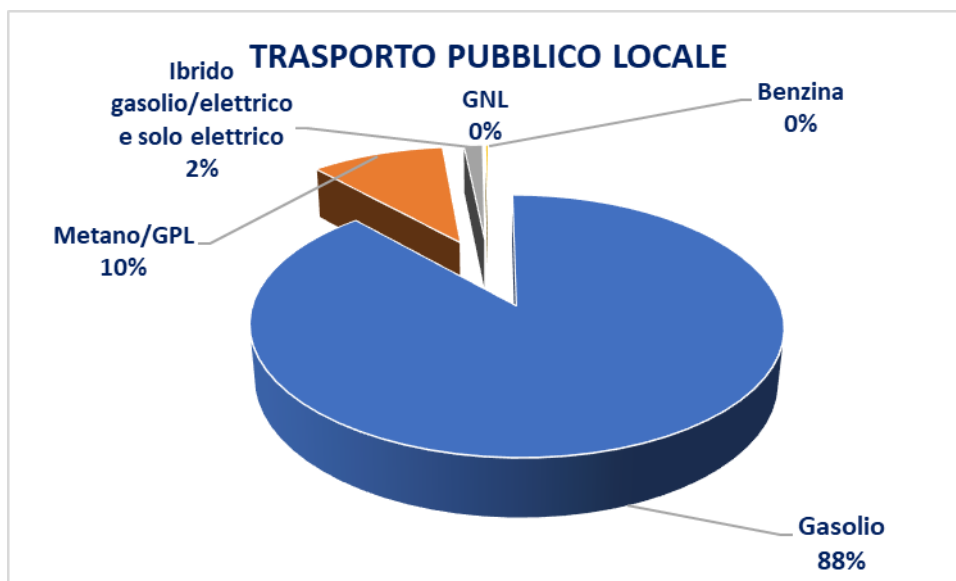
Il **trasporto pubblico locale e regionale (TPL)** - nelle diverse modalità del trasporto su strada, trasporto ferroviario, metropolitane, tram, ecc. - assicura ogni anno la mobilità di oltre **5 miliardi di passeggeri per 2 miliardi di corse-Km** complessive (di cui oltre i due terzi tramite autobus) attraverso poco meno di **800 gestori** titolari di contratti di servizio/atti di affidamento, in forma singola o aggregata, generando, con oltre **113.000 addetti**, circa **12 miliardi di euro di fatturato annui** (dati Osservatorio Nazionale TPL – Relazione 2018).

Il **parco veicolare** del TPL si compone attualmente di 44.374 autobus<sup>1</sup> così suddivisi:

- ❖ **39.220 autobus con motorizzazione termica a gasolio** (88,4% del totale), di cui:
  - 21.075 (53,74%) appartenenti alle classi ambientali Euro V e VI;
  - 18.145 (46,26%) alle classi ambientali Euro IV ed inferiori;
- ❖ **5.154 ad alimentazioni alternative** (11,6% del totale), di cui:
  - 4.436 a metano/GPL,
  - 619 ad alimentazione ibrida gasolio/elettrica o solo elettrica, 87 con alimentazione GNL e 12 a benzina.

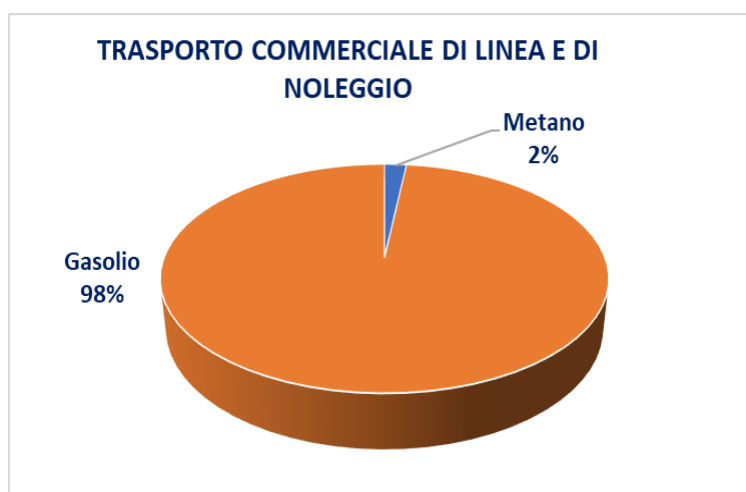
---

<sup>1</sup> Elaborazione su dati MIMS del 9.2.2022.



Il trasporto commerciale di linea e di noleggio con conducente non soggetto ad obblighi di servizio pubblico, con un ruolo di particolare rilievo nell'ambito della mobilità collettiva e della filiera turistica nazionale, si compone di **oltre 5mila imprese** di dimensione medio-piccola, attive in ambito nazionale ed internazionale, e **oltre 35mila addetti** che in anni pre-Covid realizzavano un **fatturato annuo di oltre 2,6 miliardi euro** contribuendo al **PIL nazionale per lo 0,1%**.

Il **parco autobus** è composto da **30.277 autobus** - 3.532 adibiti a servizi di linea e 26.745 a servizi di noleggio con conducente - per il **98,11% con alimentazione a gasolio** e per il residuo con alimentazione a metano/GPL (0,89% scuolabus e 1% altri mezzi). Circa il 52% degli autobus con alimentazione a gasolio (60% per il trasporto commerciale di linea e 51% per i servizi di noleggio) appartiene alle classi ambientali Euro V e VI.



## ▪ **L'impatto della pandemia e la crisi energetica**

L'emergenza sanitaria per il Covid-19 ha avuto dal 2020 a oggi un impatto rilevantissimo sull'intero settore del trasporto con autobus in termini organizzativi e di riduzione sia della domanda di servizi che, conseguentemente, dei volumi di fatturato.

In particolare, *nel comparto del TPL* le restrizioni alla mobilità delle persone hanno determinato una perdita dei passeggeri di oltre il 50% nel biennio 2020-2021 e di circa il 40% nel primo trimestre 2022 rispetto ai corrispondenti periodi del 2019, situazione che – pur considerando le misure compensative messe in campo dal governo – ha determinato perdite di fatturato per circa 1,4 mld di euro nel 2021 e 500mln di euro nel solo primo trimestre 2022 a tutt'oggi non coperte (il DL “Sostegni-ter” appena approvato ha stanziato solo 80 mln di euro, ma destinati al finanziamento dei servizi aggiuntivi).

Ancor più grave, se possibile, la situazione *nel comparto del trasporto commerciale con autobus di linea e di noleggio con conducente*, non soggetto ad obblighi di servizio pubblico e, quindi, completamente esposto all'andamento del mercato, che dal 2020 ad oggi ha registrato perdite di fatturato comprese tra il 50% ed il 75% rispetto agli anni pre-Covid stimabili complessivamente in quasi 4 mld di euro. Perdite solo in parte compensate dai costi cessanti di produzione del servizio (gasolio e costo del personale per cui si è fatto ricorso agli ammortizzatori sociali) e dalle misure “verticali” di ristoro stanziate dal Governo e pari a soli 170mln di euro complessivi per la maggior parte non ancora erogati.

In questo contesto, evidentemente già molto difficile, si è inserita la **crisi energetica mondiale** (iniziata nel 2021 con la ripresa post-pandemia delle attività economiche ed aggravata nelle ultime settimane dal conflitto russo-ucraino) che ha investito i **mercati non solo del gas e dell'elettricità ma anche quello del gasolio** imprimendo una brusca frenata ai timidi segnali di ripartenza che, con la fine dell'emergenza sanitaria, iniziavano ad affiorare anche per il trasporto passeggeri con autobus.

Come visto, infatti, **le flotte di autobus sia del TPL che del trasporto commerciale di linea e di noleggio sono costituite per la quasi totalità da mezzi con alimentazione a gasolio** che rappresenta, infatti, per le imprese di trasporto con autobus la seconda voce di costo dopo quella per il personale, con un'incidenza sui costi aziendali totali che, già prima dell'attuale crisi energetica, sfiorava il 15%.

In base ai dati del Ministero dello Sviluppo Economico nel trimestre gennaio/marzo 2022 il prezzo industriale medio del gasolio, al netto di accise ed IVA, ha subito un incremento di circa il 67% rispetto allo stesso trimestre del 2021 (0,853 euro/lt. vs. 0,510 euro/lt.) che, proiettato su base annua, corrisponde ad un maggior costo di produzione dei servizi stimabile su base annua in + 310 mln di euro complessivi (+26 mln di euro circa al mese), di cui 180 mln riferibili al comparto del TPL e 130 mln al comparto del trasporto commerciale di linea e di noleggio non soggetto ad obblighi di servizio pubblico, con un'incidenza sui bilanci aziendali che supera oggi il 20%.

A tale maggior costo si aggiunge quello derivante dall'incremento del costo del **metano** per il quale dal 2019 ad oggi si è registrato un incremento di circa il 230% con **maggiori oneri a carico del settore stimabili complessivamente in circa 48 mln di euro**, di cui 41 mln di euro riferibili al solo TPL ed altresì il maggior costo sostenuto per l'AD Blue, l'additivo necessario alla trazione dei veicoli di classe ambientale Euro VI e di alcuni veicoli di classe Euro V, quasi raddoppiato nel corso dell'ultimo anno.

In questo contesto il “taglio” dell'aliquota d'accisa ordinaria sul gasolio per autotrazione previsto dall'art.1 del decreto in esame pari, per il periodo 22 marzo – 20 aprile 2022, 0,25 euro per litro, sebbene apprezzabile, si rivela largamente insufficiente a compensare l'aumento esponenziale subito dal prezzo del gasolio e appare a maggior ragione inadeguato se si considera che, per lo stesso periodo, viene meno l'applicazione dell'accisa ridotta di 0,21418 euro per litro sul gasolio commerciale impiegato dagli autobus di classe ambientale euro V e VI. Per questi autobus il beneficio reale è di soli 3,582 centesimi di euro per litro, peraltro già recuperati nei giorni successivi al taglio dall'ulteriore incremento del prezzo del gasolio come emerge dalle rilevazioni del Ministero dello Sviluppo Economico:

- prezzo industriale (al netto di IVA e accise) al 21.3.2022: € 1,12404/lt.
- prezzo industriale (al netto di IVA e accise) al 28.3.2022: € 1,15545/lt.
- *differenziale: 3,141 cent/lt.*

#### ▪ **Misure di sostegno prioritarie**

Le dimensioni della crisi in atto, le prospettive di un incremento di lungo periodo del costo del gasolio e l'impossibilità di una transizione su larga scala verso alimentazioni alternative - in ogni caso più onerose rispetto al passato e del tutto incompatibili con servizi di trasporto su medie e lunghe distanze – evidenziano la necessità di interventi urgenti e più incisivi rispetto a quelli fin qui adottati per il contenimento dei costi di approvvigionamento del gasolio.

Interventi che - in linea con il nuovo “*Quadro temporaneo per le misure di aiuto di Stato destinate a fronteggiare l’impatto economico della crisi russo-ucraina*”, recentemente adottato dalla Commissione europea (Comunicazione C(2022) 1890 final) proprio per consentire agli Stati membri di intervenire a sostegno delle imprese danneggiate dall’impatto, anche sul piano dell’approvvigionamento energetico, del conflitto - dovrebbero consentire alle imprese di trasporto passeggeri con autobus un più ampio recupero dei maggiori oneri sostenuti per l’acquisto del gasolio.

In quest’ottica si ritiene necessario, e in questo senso si chiede un’autorevole iniziativa di codeste spettabili Commissioni, intervenire al fine di:

- incrementare la dotazione del Fondo di 500 mln di euro di cui all’articolo 17 del decreto in esame - istituito per l’anno 2022 presso il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili allo scopo di mitigare l’impatto sul settore dell’autotrasporto dell’incremento del costo dei carburanti - con uno stanziamento di almeno 100 mln di euro ulteriori, specificamente destinati alla copertura dei maggiori oneri sostenuti, per l’acquisto di gasolio, dalle imprese attive in tutti i comparti del trasporto di passeggeri con autobus;
- esonerare per l’anno 2022 dal versamento del contributo per il funzionamento dell’Autorità di Regolazione e dei Trasporti (, in linea con quanto già stabilito per il settore del trasporto merci) le imprese esercenti servizi di trasporto persone con autobus sia assoggettati ad obblighi di servizio pubblico che di natura commerciale;
- estendere, per l’anno 2022, la possibilità - già riconosciuta ad altri settori produttivi - di usufruire di un ulteriore periodo di integrazione salariale, per un massimo di otto settimane godibili entro il 31 dicembre 2022 alle imprese con codice ateco 49.39.09 che svolgono servizi di linea commerciali non soggetti ad obblighi di servizio pubblico.

I predetti interventi sono non prorogabili e assolutamente necessari ai fini di garantire la salvaguardia dell’equilibrio economico-finanziario dei contratti di servizio di TPL e la sostenibilità dei costi di produzione del servizio trasporto

*Roma, 4 aprile 2022*