



**Senato della Repubblica**  
**Commissioni riunite**  
**5<sup>a</sup> (Bilancio) e 6<sup>a</sup> (Finanze e tesoro)**

**A.S. 1994**

Conversione in legge del decreto-legge 28 ottobre 2020, n. 137, recante ulteriori misure urgenti in materia di tutela della salute, sostegno ai lavoratori e alle imprese, giustizia e sicurezza, connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19

*Onorevoli Senatrici, Onorevoli Senatori,*

*desideriamo innanzitutto ringraziarVi per l'attenzione che avete inteso rivolgere ad ANAV sollecitando un suo contributo nell'ambito dei lavori sulla conversione in legge del cd. decreto "Ristori", che - soprattutto nell'attuale contesto di crisi determinato dall'emergenza sanitaria per il Covid-19 - assume particolare importanza e significato per le imprese esercenti servizi di trasporto con autobus e attività connesse aderenti all'Associazione.*

*Come noto, l'emergenza economica determinata dalla diffusione del Covid-19, come rilevato già a marzo dalla Commissione Europea nella Comunicazione C(2020) 1863 e univocamente confermato da tutti i dati e gli indicatori di settore, si è abbattuta con particolare virulenza sui mercati del turismo e dei trasporti con effetti destinati a perdurare nel tempo. E la curva incerta della pandemia, che in queste settimane registra nuove impennate in Italia e in tutta Europa, rende impossibile oggi qualsiasi prognosi su una normale ripresa delle attività.*

*In una situazione di tale crisi, che non conosce precedenti per portata e gravità, non possiamo, quindi, che apprezzare la pronta disponibilità manifestata da codeste Commissioni ad un concreto e proficuo confronto sulle possibili e ormai non più procrastinabili misure di sostegno, da destinare alle imprese del settore, molte di dimensione medio-piccola, che - operando in regime di libero mercato e senza sovvenzioni pubbliche - si trovano oggi esposte ad un concreto rischio di default.*



*Con convinzione aderiamo, quindi, alla sollecitazione che ci viene rivolta di presentare un documento di proposte, esponendo di seguito i nostri suggerimenti, che muovono in una duplice direzione: dare immediato sostegno agli operatori e, allo stesso tempo, salvaguardare il “valore” del settore in una prospettiva di medio termine di ripresa dell’attività.*

*Roma, 9 novembre 2020*

## *Presentazione*

L'Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori (ANAV), aderente a Confindustria, dal 1944 rappresenta le imprese private che operano nei diversi segmenti del trasporto di persone con autobus: **trasporto pubblico locale (TPL), noleggio autobus con conducente e servizi di linea commerciale (ivi inclusi i servizi di collegamento aeroportuale e i servizi di linea di gran turismo) gli ultimi due “a mercato” in quanto non soggetti ad obblighi di servizio e senza compensazioni pubbliche.** Un mercato di grande rilievo economico, occupazionale e sociale, di cui ANAV rappresenta circa il 40%, ancora caratterizzato da una rilevante presenza di aziende di proprietà pubblica nel settore del TPL ferroviario e su gomma.

Il settore genera complessivamente ogni anno oltre 10 miliardi di euro di fatturato, trasportando circa 4 miliardi di passeggeri attraverso 6.000 Aziende, 77.700 autobus, 122.000 addetti. I segmenti del **noleggio autobus con conducente e dei servizi di linea commerciale** concorrono a tali valori con complessivi **28.500 addetti, 25.700 autobus ed un fatturato, negli anni pre-Covid, di circa 2,6 miliardi di euro annui**, così suddivisi:

### **Linee commerciali**

- **1.700 autobus immatricolati**
- **3.500 addetti**
- **400 milioni di euro di fatturato annuo nel periodo ante-COVID**

### **NCC autobus**

- **24mila autobus immatricolati**
- **25mila addetti**
- **2,2 miliardi di euro di fatturato annuo nel periodo ante- COVID**

I servizi linea commerciali comprendono anche i segmenti, di notevole rilievo economico, relativi ai servizi di collegamento aeroportuale e di linea di gran turismo (cd. open bus) riconducibili al codice ATECO “49.31.00 - Trasporto terrestre di passeggeri in aree urbane e suburbane” di cui, come spiegato di seguito, si chiede l’inserimento nell’elenco dei settori economici beneficiari delle misure di aiuto previste dal decreto “Ristori”, dal cui ambito applicativo sono ad oggi esclusi.

Il sistema di rappresentanza di ANAV abbraccia altresì le attività connesse o comunque riconducibili ai servizi di trasporto con autobus e, segnatamente - per il tramite delle numerose Associate che vi partecipano - **l’attività di gestione delle autostazioni.** Attività espletata attraverso **infrastrutture di fermata, caratterizzate da intermodalità e accessibilità indifferenziata all'utenza e localizzate in modo strategico su tutto il territorio nazionale;** infrastrutture con valenza incontestata di servizio pubblico che oltre ad offrire un terminal di scambio modale dal punto di vista del trasporto, esprime, in molti contesti, un "valore edonico" percepito in termini anche di qualità architettonica, urbanistica, e di fruibilità dei servizi offerti (presenza diffusa di attività di somministrazione e negozi;

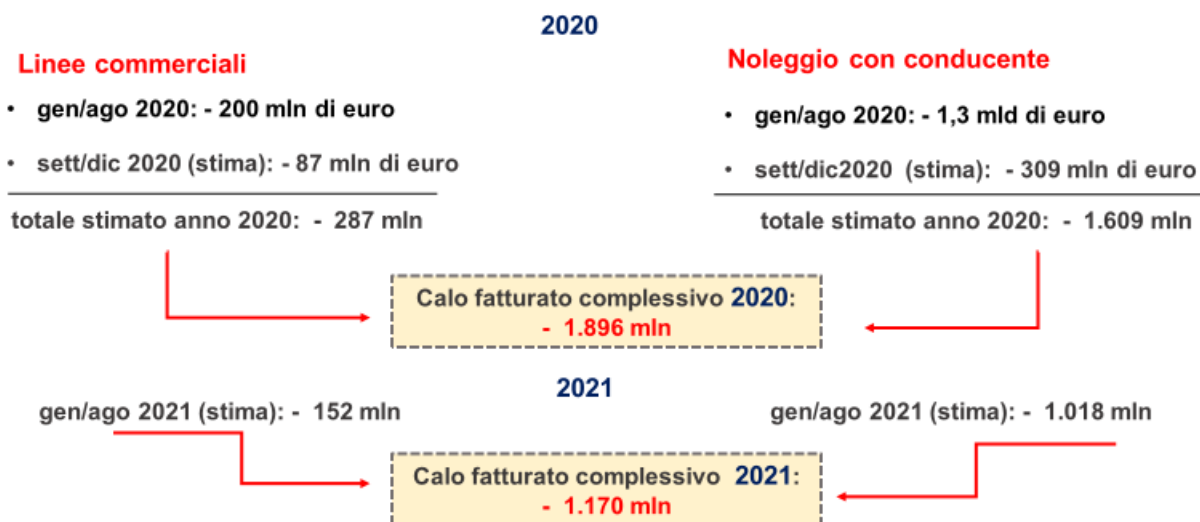
attività verdi e zone destinate all'intrattenimento, deposito bagagli, informazioni turistiche e orientamento; accessibilità e assistenza PMR; servizi di polizia e sicurezza, manutenzione e rifornimento operatori etc... ); tutti servizi dal valore sociale e che influenzano significativamente la percezione della collettività.

## ***Proposte di sostegno al settore dei servizi di trasporto commerciale con autobus ed attività connesse***

I servizi di trasporto commerciale con autobus e la connessa attività di gestione delle autostazioni sono tra i più colpiti dalla crisi derivata dalla pandemia e dalle conseguenze delle misure restrittive introdotte per contenere il contagio.

Secondo le stime di un recente studio, presentato da TRASPOL – Centro di Ricerche del Politecnico di Milano il 15 ottobre scorso e che, quindi, non tiene conto dell'impatto negativo delle misure restrittive da ultimo decise dal Governo con i DPCM del 24 ottobre e del 3 novembre scorso, **il trasporto commerciale con autobus** unitariamente considerato (noleggio e linee) subirà per l'intero anno 2020, rispetto al 2019, perdite di fatturato stimabili in **complessivi 1,9 miliardi di euro**, cui si aggiungeranno prevedibilmente ulteriori **1,170 miliardi** nei primi otto mesi del 2021. Nel dettaglio:

■ Nel periodo gen-ago 2020 si è registrata una perdita di fatturato del 75% rispetto al 2019. E' pronosticabile un ulteriore calo del 65% per l'ultimo quadrimestre 2020 e del 57%-59% nei primi otto mesi del 2021, pertanto:



Quanto all'**attività di gestione delle autostazioni**, la stessa ha patito l'inevitabile ricaduta - in termini di perdita di funzionalità di gestione e di mancati ricavi - delle restrizioni imposte al settore del trasporto passeggeri con autobus, con un **calo di fatturato di circa il 60% rispetto al 2019**.

La drammaticità delle cifre appena indicate rende evidente la necessità di intervenire a sostegno del settore con misure immediate sia per il **ristoro delle perdite** subite per effetto delle misure "anti-

contagio” adottate dal Governo, che, in un’ottica di più ampio respiro e di lungo periodo, per il **rilancio del settore**.

Un primo passo in questa direzione è stato compiuto con il decreto-legge 28 ottobre 2020, n. 137 che ha introdotto misure di aiuto a favore dei settori più direttamente interessati dalle misure restrittive dettate dal DPCM 24 ottobre 2020 e che svolgono, come attività prevalente, una di quelle individuate dai codici ATECO espressamente individuati dal decreto. Nello specifico, le misure riguardano:

- la concessione di un contributo a fondo perduto commisurato, secondo percentuali diverse in base al tipo di attività, al contributo già fruito o comunque calcolato ai sensi dell'art. 25 del decreto "Rilancio", subordinato alla condizione che il soggetto beneficiario abbia subito ad aprile 2020 un calo di fatturato superiore ai due terzi rispetto al fatturato di aprile 2019;
- il riconoscimento del credito d'imposta del 60% per i canoni di locazione di immobili ad uso non abitativo, già previsto dall'art. 28 del decreto "Rilancio", anche per i mesi di ottobre, novembre e dicembre, a prescindere dal volume di ricavi realizzato dal soggetto beneficiario nell'anno precedente;
- la cancellazione della seconda rata IMU sugli immobili destinati all'esercizio delle attività individuate dall'allegato 1.

**Nell’elenco dei settori economici direttamente danneggiati dalle misure introdotte dal DPCM 24 ottobre 2020, a seguito delle integrazioni introdotte dal decreto “Ristori-bis”, figurano oggi anche i codici ATECO “49.39.09 - Altre attività di trasporto terrestre di passeggeri” e “52.21.30 – Attività di gestione delle stazioni di autobus”, penalizzati sia dal blocco di viaggi di istruzione e gite scolastiche in Italia e all’estero, uno dei *core business* del trasporto con autobus, che dalla “forte raccomandazione” rivolta alla collettività di evitare ogni spostamento “con mezzi di trasporto pubblici o privati” non riconducibile ai casi specifici espressamente individuati.**

Nell’apprezzare l’attenzione rivolta dal Governo alla difficile situazione del settore, dobbiamo rilevare, tuttavia, come continuano a rimanere esclusi da qualsivoglia misura di sostegno altri segmenti del trasporto commerciale con autobus pur direttamente impattati dalle limitazioni alla mobilità delle persone imposte dal DPCM del 24 ottobre e ancor di più dal DPCM del 3 novembre scorso: quello dei **collegamenti aeroportuali mediante autobus** e dei **servizi di linea di gran turismo (cd. servizi open bus)**, entrambi riconducibili al codice ATECO “**49.31.00 - Trasporto terrestre di passeggeri in aree urbane e suburbane**” e non soggetti ad obblighi di servizio pubblico, in quanto tali, quindi, non ammessi alle misure compensative specificamente previste per il trasporto pubblico locale onerato da obblighi di servizio.



Si ravvisa, pertanto, la necessità di ricomprendere, attraverso un'ulteriore modifica dell'allegato 1 al d.l. n. 137/2020, **anche i predetti segmenti di mercato tra quelli beneficiari delle misure di aiuto previste dal decreto stesso.**

Come pure rileviamo la necessità - in linea con quanto già previsto e riconosciuto ad altri comparti della filiera turistica (es. guide turistiche, ristorazione, convegni e fiere ecc.) - di un **incremento dal 100% al 200% della percentuale di contributo a fondo perduto riconosciuta ai settori economici ricadenti nei predetti codici ATECO 49.39.09, 52.21.30 e 49.31.00, quest'ultimo limitatamente ai servizi di linea di gran turismo e di collegamento aeroportuale.**

Tale intervento appare tanto più necessario se si considera che il DPCM del 3 novembre scorso ha introdotto ulteriori forti limitazioni e veri e propri divieti alla mobilità delle persone "con mezzi di trasporto pubblici o privati" e alla didattica in presenza, che, complessivamente considerati, avranno un ulteriore pesante riverbero su tutti i servizi di trasporto commerciale con autobus e sulle attività connesse: trasporti turistici, collegamenti regionali ed interregionali soprattutto all'interno e da/per "zone rosse" e "zone arancioni", collegamenti verso aeroporti, servizi di trasporto scolastico dedicato, accessi ad autostazioni.

Il settore è composto in larga prevalenza da imprese di micro-piccola dimensione, rimaste praticamente ferme sin dall'inizio della pandemia in un *lockdown* di fatto: per queste imprese, nonostante gli sforzi sin qui compiuti, non vi sarà alcuna *chance* di sopravvivenza se non verranno riconosciute ulteriori adeguate misure di sostegno, anche attraverso la riduzione di alcuni oneri che oggi non sembrano più neppure pienamente giustificati. Pensiamo, in particolare, alla **Tassa sui rifiuti** che le nostre imprese stanno continuando a versare senza l'applicazione di decurtazioni/riduzioni, nonostante la drastica contrazione dell'attività – testimoniata da un calo di fatturato del 60% e del 75% per autostazioni ed imprese di trasporto – abbia comportato una sensibile riduzione anche nella produzione di rifiuti. Il principio comunitario "*chi inquina paga*" impone di modulare il prelievo fiscale in base ai livelli di inquinamento e, quindi, ai quantitativi di rifiuti prodotti. Auspichiamo, pertanto, già in sede di conversione del decreto legge oggi in esame, vi possa essere – anche su iniziativa di codeste spettabili Commissioni - un intervento che consenta il recupero totale o parziale (in relazione al calo di attività registrato da imprese di trasporto con autobus e autostazioni) dei costi sostenuti nel 2020 per la tassa sui rifiuti, secondo un meccanismo che, come già previsto per l'imposta/contributo di soggiorno, preveda il ristoro ai comuni delle corrispondenti minori entrate.

Come dicevamo all'inizio, al fine di consentire alle imprese di affrontare e superare le difficoltà generate dall'emergenza Covid, a misure di contenimento dello *shock* negativo dovranno essere



affiancate **misure di più ampio respiro**, in grado di sostenere le imprese ed accompagnare la ripresa nel medio-lungo periodo. In quest'ottica, pertanto, riteniamo prioritario:

- **riconoscere formalmente le imprese che svolgono servizi di trasporto commerciale e di noleggio autobus con conducente quali “imprese turistiche”** ai sensi del D. Lgs. n. 79/2011 - Codice del Turismo, **ricomprendendole a pieno titolo nella nozione più ampia di “settore turistico”**, con pari diritti rispetto agli altri operatori della filiera (agenzie viaggio, tour operator, alberghi, ecc.) ai fini dell'accesso alle misure economiche di sostegno di volta in volta varate dal Governo.

Si tratterebbe di una scelta ampiamente giustificata dalla naturale “vocazione turistica” del settore, come confermato anche dal primo rapporto ISFORT (2017) sul mercato del noleggio autobus con conducente. Il rapporto sulla base di evidenze emerse dalla banca dati “Studi di settore” dell'Agenzia delle Entrate dimostra, infatti, che i servizi delle imprese del settore siano rivolti in prevalenza ad agenzie di viaggio/tour operator, scuole ed istituti religiosi per viaggi di istruzione/gite scolastiche altri soggetti privati tra cui gestori di musei, parchi a tema, fiere, alberghi.

#### NCCautobus : tipologia di clientela

##### ► Campione «Studi di Settore»

Fatturato 2015	% ricavi
Scuole e istituzioni religiose	16,11
Consorzi, cooperative di trasporto	4,14
Altre imprese di trasporto	13,13
Agenzie di viaggio e/o tour operator	37,92
Alberghi e altre strutture ricettive	1,93
Altre imprese private	17,40
Committenti esteri	7,77
Altri committenti	1,60

Fonte: Agenzia delle Entrate, estrapolazioni da banca dati «Studi di Settore» 2015

I principali clienti delle imprese di noleggio sono **agenzie di viaggi e tour operator (37,9%)**, con cui si instaurano di norma importanti relazioni di “filiera”.

Rilevante la quota di contratti con **istituzioni scolastiche** (viaggi di istruzione) ed **altre imprese private**: clienti diretti o gestori di attività quali musei, parchi-tema, fiere, ecc. Solo una piccola parte dei committenti (1,9%) sono alberghi, mentre la quota di *subforniture* da altre aziende di trasporto è pari al 13%.

- intraprendere una seria **politica di sostegno al rinnovo del parco autobus nazionale delle imprese di trasporto commerciale**, in linea con gli obiettivi di contenimento delle emissioni

inquinanti e di tutela ambientale perseguiti dal Governo. In quest'ottica auspichiamo che, già nel corso dell'iter di conversione del decreto legge n. 137/2020 in esame, siano introdotte modifiche volte a potenziare l'apposito fondo stanziato dalla legge di Bilancio 2020 (art. 1, co. 113 e ss della L. n. 160/2019) come modificato dall'art. 86 del decreto "Agosto". Fondo del tutto inadeguato (solo 23 milioni di euro) rispetto alle finalità di "contenimento degli effetti climalteranti dei trasporti" perseguite dal legislatore attraverso il rinnovo della flotta, ancora oggi composta per il 54% (quasi 13.000 bus) da veicoli di classe ambientale non superiore ad Euro IV ;

- **estendere anche al comparto del noleggio autobus con conducente l'applicazione dell'aliquota di accisa ridotta sul gasolio commerciale**, già da anni riconosciuta ad altri segmenti del trasporto con autobus e al trasporto merci. Auspichiamo, pertanto, una modifica in tal senso dell'art. 24-ter del D. Lgs. n 504/1995. Modifica che oggi appare ancor più urgente e irrinunciabile alla luce dell'intendimento recentemente manifestato dal Governo di allineare nel prossimo futuro – in un'ottica di progressiva eliminazione dei sussidi ambientalmente dannosi (SAD) – l'aliquota di accisa ordinaria applicata anche al comparto, già oggi tra le più alte in Europa, a quella, ancor più elevata, sulla benzina;
- dare soluzione alla questione annosa della **tariffazione degli accessi degli autobus alle ZTL urbane**, un sistema eterogeneo di prelievo che oggi coinvolge oltre 40 comuni italiani, con differenze anche rilevanti per entità, tempistiche, schemi tariffari e modalità di pagamento (cfr. tabella), per un introito complessivo di circa 100 milioni di euro l'anno. Differenze che, nell'insieme, comportano significative problematiche a carico delle imprese in termini sia economici, che di accesso alle informazioni e di oneri amministrativi/organizzativi.



## POLITICHE URBANE SU ACCESSI PER I BUS TURISTICI

### Ticket bus turistici

Il pagamento di Ticket per ingresso e sosta dei bus (*Pass a pagamento*) riguarda almeno 42 città turistiche e d'arte



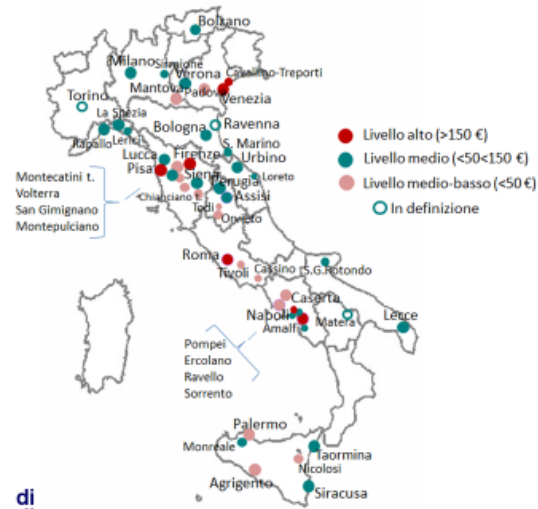
Bus di dimensioni standard (12 m) e di ultima generazione (Euro 6) → il **TICKET** può arrivare a:

- ☐ oltre € 300 a Firenze e Venezia
- ☐ € 200 a Roma
- ☐ a prezzi compresi tra € 60 e € 200 in centri di medie dimensioni della Toscana, Umbria, Veneto ed in realtà del Sud come Taormina e Amalfi, Pompei, Monreale

### Ticket meno onerosi negli altri centri



Assenza di adeguate contropartite in termini di servizi (aree di sosta non custodite, assenza di strutture di accoglienza ed orientamento ai turisti)



Al riguardo riteniamo necessario un intervento normativo, che auspichiamo possa avvenire già nell'ambito dell'iter di conversione in legge del d.l. n.137/2020 in esame, teso ad **escludere dall'applicazione di qualsivoglia tariffa gli autobus che svolgono servizi di linea commerciali (nazionali ed internazionali)**, nonché a demandare espressamente ad una direttiva del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la definizione di **criteri/linee guida** - comuni a livello nazionale - per l'applicazione delle tariffe di accesso alle ZTL applicabili agli autobus turistici, secondo criteri di proporzionalità e non discriminazione rispetto ad altre modalità di trasporto.

IL PRESIDENTE

Giuseppe Francesco Vinella