



CAMERA DEI DEPUTATI

IX COMMISSIONE

(Trasporti, Poste e Telecomunicazioni)

Audizione di Fai Trasporto Persone

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



Roma, 16 Giugno 2020

EMERGENZA COVID 19

LA CRISI DEL TRASPORTO PUBBLICO NON DI LINEA NELLA  
MANCATA APPLICAZIONE DEI DETTAMI COSTITUZIONALI SULLA  
CONCORRENZA E SUL DIRITTO ALLA MOBILITA'

**A cura di Francesco Artusa**

Federazione Autonoleggiatori Italiani Trasporto Persone  
Via Padova, 11 25125, Brescia  
segreteria@faitrasportopersona.it



## Presentazione

La Federazione Autonoleggiatori Italiani Trasporto Persone (F.A.I.), aderente a Sistema Impresa, rappresenta oltre 1000 imprese in tutto il territorio nazionale operanti nel trasporto pubblico non di linea, sia con vetture NCC ai sensi della L. n. 21/92, sia con autobus turistici. Si tratta di numeri che non hanno eguali in Italia e che suggerirebbero, in virtù del livello di rappresentatività della F.A.I., un suo maggior coinvolgimento nella progettazione e nel varo dei provvedimenti normativi onde evitare che le gravi conseguenze, che il COVID 19 ha già prodotto, si aggravino e si amplifichino producendo danni irreparabili per il settore e per altri settori ad esso collegati, come ad esempio il turismo.

## Gli effetti del Covid 19 sul Trasporto Pubblico Non di Linea

A partire da febbraio, le misure di lockdown adottate dal Governo, anche se non hanno formalmente fermato le nostre imprese inquadrato nel codice ateco 49, le hanno fermate di fatto attraverso l'azzeramento della domanda. Una domanda che, come è noto, non è ricreabile con la semplice riapertura, ma va ricostruita nel medio/lungo termine.

L'Ufficio Studi dell'Agencia Nazionale del Turismo (Enit) (cfr. documento allegato) ha stimato in proposito che occorrerà attendere almeno fino al 2023 per tornare ai livelli del 2019. Il punto è capire in quali condizioni le imprese del comparto (circa 65 mila) e l'occupazione (circa 300.000 addetti comprensivi dell'indotto) pari ad un fatturato annuo stimato in oltre 4 Miliardi, riusciranno a superare l'emergenza, se mai ci riusciranno.



## L'insufficienza e la palese incostituzionalità dei provvedimenti fin qui adottati

L'approccio scelto per la distribuzione degli aiuti, con particolare riferimento ai contributi a fondo perduto, è stato a nostro avviso errato ed inefficace. Non si è infatti scelto di intervenire nei confronti di tutte le imprese colpite dagli effetti economici dell'epidemia, come ad esempio in Germania, ma si è proceduto per comparti specifici, quando non addirittura per categorie di soggetti specifici all'interno del medesimo comparto. Ciò ha comportato una irragionevole disparità di trattamento tra settori produttivi e dunque tra operatori economici con conseguenti effetti distorsivi nel mercato e tra i mercati. Questa conseguenza non è censurabile solo sul piano etico, ma anche sul piano strettamente giuridico, atteso che molte delle norme introdotte, si pongono in contrasto con la Costituzione.

Gli operatori del servizio pubblico non di linea, infatti, svolgono una attività avente una diretta rilevanza costituzionale in quanto concorre a creare le condizioni materiali affinché tutti possano essere esercitare il diritto alla mobilità che è una diretta espressione della libertà di circolazione di cui all'art. 16 della Costituzione. Non occorre spendere troppe parole a sostegno di quanto detto, anche se molte volte il legislatore ed il governo, tendono a dimenticare, o peggio ancora a sottovalutare, tale aspetto. Più utile è forse un breve excursus sulle norme.

## La sovrapposizione dei vettori e dei servizi.

Con il DL 422/97 il nostro ordinamento ha disciplinato la concessione dei servizi pubblici di linea a concessionari privati su tratte che difficilmente potrebbero essere svolte altrimenti, sovvenzionando, attraverso fondi pubblici (6,3 MLD annui di fondi statali ai quali si aggiungono integrazioni regionali) il 65% del costo totale dell'attività svolta dagli stessi. Le imprese concessionarie recuperano il restante 35% attraverso la vendita diretta dei biglietti ai passeggeri. L'ingente e costante contributo, in aggiunta alla certezza del reddito in condizioni di mercato assistito, ha favorito in molti casi la



costruzione e affermazione di grandi gruppi industriali con il legittimo obiettivo commerciale di concentrare quanto più possibile l'offerta. Un sistema non solo italiano tant'è che l'Unione Europea, decise di intervenire in un'ottica di tutela della concorrenza con il regolamento 1370/2007, stabilendo che almeno il 30% delle concessioni di questi appalti fosse riservato alle PMI. Regolamento che purtroppo ancora non trova ancora applicazione in Italia o la trova solo parzialmente. Ma oltre a questa concentrazione, vi è il fatto che queste aziende private, non operano solo nelle concessioni dei servizi pubblici, ma anche nel mercato vero e proprio del turismo, dei trasporti per aziende, congressuale e così via, impiegando sia autobus che ncc vetture come previsto dalla L. 218/03. Pertanto, in una situazione di crollo della domanda dovuta alle disposizioni coercitive pubbliche e non a situazioni di mercato, le ulteriori sovvenzioni pubbliche già erogate al fine di garantire quel 35% residuale, non solo stridono per la loro portata tanto discriminatoria quanto ingiustificata, ma rischiano di creare per il futuro un monopolio o oligopolio giacché le imprese sovvenzionate potrebbero essere le uniche coi fondi (pubblici) necessari a superare la crisi, ma al tempo stesso, veri e propri players in un mercato privato rimasto sprovvisto di concorrenza. In altri termini sembrerebbe che alcuni vettori debbano aver garantiti i ricavi e financo gli utili del periodo pre covid, mentre altri vengono lasciati a loro stessi.

## **Ancora sulla incostituzionalità dei provvedimenti**

Il DL Rilancio ha istituito un fondo di 500 milioni al fine di compensare i mancati introiti del trasporto pubblico di linea, che, come abbiamo evidenziato al punto precedente, viene svolto anche da vettori privati attraverso le concessioni portando l'ammontare sovvenzionato a 6,8 MLD più altri 380 milioni per la sostituzione dei veicoli più inquinanti. Per il trasporto pubblico non di linea invece, non è stato fin qui stanziato alcunché. La recente sentenza della Corte Costituzionale (56/20) ha riaffermato il principio per cui lo Stato ha il dovere di operare a tutela della concorrenza, nel mercato e tra i mercati. Un tale aiuto destinato solo ad alcuni attori di un medesimo mercato, oltre al rischio di configurarsi come aiuto di stato, si pone in contrasto con la



recente sentenza contribuendo a condizionare un mercato verso una precisa direzione. Vi è anche un problema tra i mercati. Per un'azienda che si trovasse ad esempio nella necessità di spostare 15 dipendenti, la scelta tra un autobus e due vetture (minivan) NCC, fino ad oggi sarebbe stata squisitamente organizzativa. Ma anche qui, avendo escluso tutto il trasporto pubblico non di linea da sovvenzioni specifiche, anche nel mercato solitamente soddisfatto da taxi e NCC, si produrrebbe una perdita di posizione a favore di soggetti con le disponibilità economiche necessarie ad affermarsi su tutti i mercati, approfittando delle sofferenze altrui.

Non solo, il diritto alla mobilità è, come già ricordato, tra quelli sanciti dalla carta costituzionale. E' di tutta evidenza come sia le linee commerciali date in concessione, sia le grandi multinazionali che operano nel settore del trasporto pubblico non di linea attraverso App, si concentrino nelle tratte e nelle aree ad alta domanda. In tutto il resto del territorio, la domanda cosiddetta debole, trova soddisfazione proprio attraverso le piccole imprese oggi escluse dagli aiuti specifici. Il perdurare della sofferenza di questo comparto, o peggio il fallimento di migliaia di vettori, non solo sarebbero una iattura per un grande Paese, ma, de facto, condannerebbero all'immobilità milioni di cittadini ad iniziare dalle famiglie che si appoggiano ai servizi scuolabus per i loro figli. Un servizio per cui era stato garantito il pagamento nonostante l'interruzione, nella conversione del Decreto Cura Italia (art.92). Sicurezza durata solo pochi giorni, giacché nel Decreto Rilancio le parole servizio scuolabus sono state soppresse nell'incredulità degli addetti ai lavori e non solo.

## Sul tema del distanziamento sociale

Occorre una politica univoca sul tema del distanziamento fin qui assente fin dai tempi del lockdown, allorquando, a locali chiusi, hanno fatto da contrasto alcuni mezzi pubblici troppo affollati. Ci auguriamo di non dover ripetere l'esperienza nella fase 3 e ancor più, non subire i danni di misure che non trovano riscontro col parametro della razionalità. Infatti è notizia di queste ore l'assenza di distanziamento sugli aerei. Non avrebbe senso e non sarebbe compreso dai viaggiatori, la situazione in cui dopo essere scesi da un aereo applicando la sola cautela della mascherina, si sia costretti a



salire su più veicoli con un indice di riempimento obbligatorio attorno al 50%, con il conseguente aumento di costi, per raggiungere la destinazione finale. Specie per i nostri servizi espletati con cura artigianale anche nella pulizia e sanificazione, svolto con veicoli recenti dotati di aerazione idonea. Meno ancora avrebbe senso un diverso indice di riempimento di autobus delle stesse dimensioni a seconda del servizio che svolgono giacché, ne siamo certi, il virus non distingue né tra persone in aereo o in autobus, né tra persone sedute o in piedi.

### Misure urgenti da applicare

Per quanto sopra esposto, l'intero comparto del trasporto pubblico non di linea è in un comprensibile stato di agitazione. Lo scorso 3 giugno sono scese in piazza 10.000 persone in 15 città italiane poiché anche la maggioranza delle Regioni, anch'esse coinvolte nel sovvenzionamento del TPL con analoghe modalità operate dallo Stato descritte nella presente, hanno compiuto la stessa scelta politica a nostro avviso in contrasto con la Costituzione: da un lato garantire i profitti dei soggetti coinvolti nel TPL (sembra anche al lordo delle minori spese dovute ai mezzi fermi e al personale in cassa integrazione) e dall'altro lasciare il trasporto pubblico non di linea abbandonato a se stesso.

Prima che prevalgano lo sconforto la disperazione con tutte le conseguenze del caso, occorre quanto prima attuare le seguenti misure:

- ▶ Istituzione di un fondo destinato al trasporto pubblico non di linea pari ad almeno 900 milioni di euro

Misura necessaria alla sopravvivenza del settore, alla mobilità dei cittadini, alla concorrenza nel mercato e tra i mercati. Misura che sarebbe un'una tantum e che, con riferimento agli ultimi 10 anni, corrisponderebbe a poco più dell'1% di quanto stanziato per il TPL e poco più dell'1% di quanto il TPL percepirà anche nel prossimo decennio.



Il fondo è necessario per la copertura finanziaria delle varie misure che si possono mettere in campo tra le quali, anche in questa sede, ricordiamo e suggeriamo:

- Finanziamento linee in subconcessione, a supporto di quelle esistenti per aumentare e garantire il distanziamento sociale e la sanificazione dei veicoli. Un piano da destinare alle aziende oggi non coinvolte nel TPL.
- Contributo a fondo perduto a parziale compensazione delle gravissime perdite fin qui subite dal comparto.
- Contributo destinato ai Comuni e alle Regioni al fine di cancellare fino a tutto il 2021, rispettivamente le imposte comunali sugli immobili commerciali che gravano sul settore e la tassa di possesso sui veicoli.

#### ► Creazione di un incentivo che riattivi la filiera della mobilità e del turismo

Incentivi come i 500 euro a famiglia da usarsi presso gli hotel non possono né rimettere in moto la filiera turistica, né tantomeno stimolare la domanda interna in un'era di estrema incertezza economica. Per raggiungere un tale e necessario obiettivo, bisogna mettere in campo un incentivo di sistema. Attraverso voucher o detrazioni fiscali per i consumatori, occorre incentivare quante più attività possibile, specie se in collegamento tra di loro: aziende che si rivolgano al trasporto pubblico non di linea per dare ai propri dipendenti un servizio navetta, gite turistiche di uno o più giorni con gli Autobus o Ncc vetture, ristoranti, hotel ecc. In altri termini occorre incentivare le aziende italiane ad utilizzare il trasporto pubblico non di linea e i cittadini italiani a compiere attività ludiche quanto più sia possibile.

#### ► Ripristino di quanto soppresso dall'art. 109 del Decreto Rilancio per il servizio scuolabus

Vi sono 28 emendamenti in Parlamento al decreto Rilancio che affrontano la questione con approcci differenti. E' fondamentale scegliere una linea, di ristoro integrale o di ristoro parziale con altre compensazioni, sia per garantire la sopravvivenza di queste aziende che hanno già investito in base alla durata dei contratti non potendo prevedere la brusca interruzione dovuta all'epidemia, sia perché si applicherebbe la



stessa logica applicata al TPL, anche nei confronti di aziende private direttamente concorrenti.

## Misure per agevolare la ripresa

Questo documento segue un preciso ordine temporale legato a semplici logiche aziendali. Le proposte espresse fino qui, hanno lo scopo di mettere in sicurezza le aziende compromesse da un crollo della domanda oltre il 90%. Fatto questo, occorrono altre misure per non impedirne la vera e propria ripresa.

Fatto salvo il prolungamento della sospensione dei leasing e finanziamenti, della cassa integrazione, ordinaria e in deroga almeno fino a fine anno, occorre anche:

- Creazione di un tavolo di lavoro con Anci con l'obiettivo di azzerare gli accessi alle città a pagamento per i bus turistici almeno fino al 2022.
- Possibilità di storno delle accise sul carburante anche per il servizio pubblico non di linea
- Riduzione delle tariffe sui pedaggi autostradali.
- Riduzione aliquota iva o anche azzeramento con annessa rimodulazione del carico fiscale.
- Istituzione di un tavolo tecnico con il MIT e MISE al fine di sviluppare, attraverso i fondi dedicati all'innovazione, progetti di mobilità sostenibile, innovativa, incentrata sull'intermodalità e l'ottimizzazione delle risorse, ovvero quanto di più green si possa mettere in campo oggi al di là degli slogan.
- Lotta vera all'abusivismo e per parità di condizioni in Europa: La presenza di uno Stato che faccia sinergia e sistema con le imprese del suo territorio, non si esprime solo attraverso contributi economici, ma anche attraverso azioni politiche a costo zero, di altrettanto impatto. Il trasporto pubblico non di linea subisce da anni la concorrenza sleale di vari soggetti, sul suolo italiano e europeo. Facciamo solo alcuni esempi della scarsa tutela nei confronti del comparto italiano che sfociano in una debolezza delle sue imprese nel mercato europeo.



1) Concorrenza sleale di vettori stranieri in Italia attraverso l'impiego di manodopera straniera a basso costo.

2) Divieti o balzelli per l'ingresso in altri luoghi europei (Es. Svizzera, Montecarlo, Slovenia ecc.) senza alcuna reciprocità o proteste da parte italiana con la conseguenza di agevolare il lavoro sul nostro territorio per le aziende che provengono da quei territori, mentre in quei territori è quasi impossibile operare o competere per le aziende italiane.

3) Abusivismo tecnologico. Sono ormai decine le app, spesso con disponibilità economiche notevoli, che organizzano servizi di trasporto persone per poi dirottare i profitti in paradisi fiscali quando va bene, o utilizzando veri e propri abusivi sprovvisti di qualsivoglia titolo autorizzativo. Il contrasto a questi fenomeni è tutt'altro che semplice, ma ci sembra che non si sia nemmeno partiti, anzi, sembra anche che si lavori per agevolarli. Non solo non vi sono investimenti pubblici per sostenere la competizione con questi speculatori finanziari, ma a volte arrivano messaggi sconcertanti. È il caso di Alitalia che, dopo l'ennesimo salvataggio pubblico, ha annunciato un accordo con Get Transfer, applicazione straniera che non controlla i requisiti degli "autisti" impiegati tanto da generare un'indagine della GDF che ha già prodotto diversi fermi, sanzioni e sequestri. Peraltro, il codice della strada, art.85/4, punisce irragionevolmente allo stesso modo, sanzione amministrativa più fermo del veicolo da 2 a 8 mesi, sia una violazione formale di un operatore in regola che l'abusivismo totale. Un non senso legislativo che alcuni membri di questa Spett.le commissione, a seguito di altra audizione lo scorso anno, si erano impegnati a sistemare. Impegno al quale, fin qui, non è seguito il necessario intervento. Lo sviluppo, l'innovazione, il sostegno alle imprese, passano anche da queste accortezze.

## Misure coerenti con il dibattito istituzionale e conclusione

A nostro avviso, quanto da noi enunciato in questo elaborato, va nella direzione indicata da Governo e Parlamento nella tutela dei settori produttivi, nel mantenimento dell'occupazione, e nella tutela del Turismo, in cui, il trasporto pubblico non di linea,



ricopre un ruolo fondamentale al quale non si può rinunciare in una qualsiasi ottica di ripartenza.

Trasporto pubblico non di linea significa mobilità. Non possiamo immaginare un Paese che possa ripartire restando fermo, o che si affidi esclusivamente al trasporto pubblico, biciclette e monopattini peraltro perlopiù prodotti in Cina ma incentivati con un fondo pubblico pari a 250 milioni.

FAI Trasporto Persone

Via Padova 11

25125 Brescia

[segreteria@faitrasportopersona.it](mailto:segreteria@faitrasportopersona.it)