



**Memoria audizione Alleanza delle Cooperative Italiane  
Trasporto persone sullo stato del trasporto pubblico locale  
con riferimento all'emergenza sanitaria**

## **Premessa**

La grave situazione determinata dal diffondersi del virus Covid-19, e i conseguenti interventi Governativi contenitivi relativi alla riduzione della mobilità dei cittadini, stanno drammaticamente causando un aggravamento del quadro generale del settore del trasporto persone sull'intero territorio nazionale.

Durante i mesi di lockdown il comparto ha registrato un calo dei ricavi oltre il 90% per ogni singolo operatore, e da luglio la ripresa è comunque stata poco significativa e non sufficiente a garantire la sopravvivenza delle imprese.

In questo contesto si rendono necessari una serie di interventi legislativi straordinari che prevedano in prima battuta, una riduzione generalizzata della pressione fiscale, gravante sul trasporto pubblico persone senza i quali, oltre al danno di dover chiudere le imprese, si determinerebbe anche l'impossibilità di poter pagare quanto dovuto in quanto privi della risorsa fondamentale: il lavoro

E' in virtù di tali premesse si esprimono alcune considerazioni:

### ***Servizio pubblico integrato: c'è la necessità di prevedere contratti di servizio con taxi e NCC per garantire una maggiore offerta e sicurezza per l'utenza***

La finalità ultima è quella di rendere l'offerta di mobilità maggiormente attinente alle mutate esigenze della clientela anche in considerazione delle nuove norme sulla sicurezza. Parimenti è necessario evitare l'eccessiva frammentazione dei servizi offerti che andrebbero ad incidere negativamente sul servizio complessivo offerto ai territori. In questa logica, il nostro obiettivo è perseguire una politica di coordinamento fra i vari attori del trasporto pubblico: gestori del servizio di TPL con autobus, gestori di autobus granturismo, NCC e Taxi.

Tale politica di coordinamento si sta realizzando ad esempio in Toscana con ottimi risultati.

### **Sospensione ISA trasporto persone**

Nell'attuale situazione emergenziale gli ISA produrrebbero risultati negativi circa l'affidabilità fiscale facendo emergere una visione distorta rispetto alla realtà. La sospensione per l'anno di imposta 2021 dell'applicazione degli indici sintetici di affidabilità fiscale alle imprese del settore trasporto persone le quali hanno subito drasticamente una riduzione del volume di affari è necessaria. Si fa presente che i taxi registrano più del 90% in meno di corse in media in tutta Italia. Il trasporto pubblico non di linea relativo al noleggio con conducente effettuato con autovetture, motoscafi taxi e motoscafi gran turismo, è fermo in quanto l'incoming e l'outgoing in Italia è pressoché azzerato. L'annullamento o lo slittamento degli eventi e delle manifestazioni e le previsioni per la stagione turistica fanno prevedere questo dato come strutturale per i prossimi mesi. Il trasporto effettuato con pullman turistici e motoscafi gran turismo è praticamente azzerato, in quanto, a parte poche aziende che continuano a trasportare gli ormai pochi dipendenti che vanno nelle sedi, sono state sospese tutte le uscite didattiche e gite di istruzione.

### **Sospensione mutui e leasing e nuovi investimenti**

Per garantire la ripartenza del servizio, considerando le emergenti esigenze e richieste da parte degli enti e della clientela, si rende necessario dedicare fin da subito adeguate risorse per la sostituzione dei mezzi con investimenti mirati verso l'energia alternativa. È fondamentale che la sospensione dei mutui e dei leasing si protragga almeno fino ad una ragionevole ripartenza del mercato per poter recuperare i fatturati ante Covid19; ciò è stimabile in almeno 2 anni. Dal momento che molte aziende di TPL realizzano sinergie produttive con l'attività di noleggio autobus, e in prospettiva con Taxi e NCC, è necessario che ciò interessi anche queste attività.

### **Credito d'imposta per l'acquisto di dispositivi di protezione**

Considerati gli alti costi che le imprese stanno sostenendo per garantire il servizio di sicurezza interna ed esterna nel rispetto delle normative e che stanno appesantendo i bilanci sia da un punto di vista economico che finanziario, siamo a chiedere un credito d'imposta che possa far recuperare quanto sostenuto.

Infatti molte imprese, sono rimaste escluse dalle misure del credito d'imposta al 60% ai sensi dell'articolo 25 del decreto Rilancio (decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34) e dall'articolo 31, comma 4 ter, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 convertito, con modificazioni, nella legge 13 ottobre 2020, n. 126

La ratio della proposta emendativa è di riconoscere un credito d'imposta del 100 per cento alle imprese che nell'anno 2021 spenderanno tra 100 mila e 500 mila euro per dotare il proprio personale ancora di DPI e a sostenerne i costi aggiuntivi.

### **Mancati Ricavi Tariffari**

A livello nazionale, l'ammontare dei mancati ricavi tariffari per i servizi di trasporto subiti nell'anno 2020 è quantificabile in circa 2 mld di euro. Le varie fonti normative (Decreto Rilancio, Decreto Agosto, Decreto Ristori) hanno finora previsto € 1,037 mld di euro. Di essi circa il 50% è destinato al Trasporto Pubblico Locale non ferroviario. Vi è un eccessivo ritardo temporale fra lo stanziamento statale e l'entrata nelle casse aziendali che rende difficile l'equilibrio finanziario delle imprese. Le prospettive per l'anno 2021, non sembrano, al momento, migliorare l'andamento dei mancati ricavi tariffari. Si avverte, pertanto, la necessità di un ristoro in tempi certi e ciò al fine di poter continuare a garantire il servizio in maniera ottimale nei confronti della clientela.

## **Riforma Trasporto pubblico locale**

Il 18 gennaio 2021 si è insediata presso il Ministero delle infrastrutture e trasporti la Commissione di studio incaricata di avanzare proposte per la riforma del trasporto pubblico locale. A riguardo si ritiene non più rinviabile un cambio di paradigma della programmazione della mobilità accreditando in maniera definitiva il ruolo dei privati nella sua gestione. È il tempo che le Istituzioni, in particolare Regioni e Comuni, valorizzino questa nostra presenza sul territorio attribuendo pari dignità alle imprese private nel confronto con le aziende pubbliche. Il sistema pubblico, infatti, da solo non regge. Le nostre imprese possono contribuire a renderlo più efficace ed efficiente solo se sarà consentito loro di uscire da un ruolo di subalternità nel quale sono state confinate. Ci sono territori virtuosi in cui le aziende private sviluppano più del 30% del servizio TPL. Ma ci sono anche territori in cui queste non vengono assolutamente coinvolte nella progettazione e nell'esercizio della mobilità. Occorre ricordare che le imprese private rappresentano una importante realtà su tutto il territorio nazionale. La mobilità è e sarà sempre di più un tema di fondamentale importanza per lo sviluppo so Dobbiamo lavorare per una riforma di settore che abbia come obiettivo principe l'incremento almeno al 18% della mobilità trasporto pubblico su strada e che poggi su quattro cardini fondamentali. Innovazione, integrazione, sussidiarietà e competitività