



## Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

Vice Ministro On. Alessandro Morelli

### Incontro di Sistema Trasporti su varie tematiche afferenti al Noleggio con Conducente

Roma, 09 Marzo 2022

#### Presentazione

La Confederazione Sistema Trasporti, aderente a Sistema Impresa, rappresenta oltre 1000 imprese in tutto il territorio nazionale operanti nel trasporto pubblico non di linea, sia attraverso l'NCC vetture regolato dalla L. 21/92, sia attraverso autobus turistici disciplinati dalla L. 218/03. Numeri di una organizzazione strutturata che non hanno eguali in Italia. Ciò nonostante spesso siamo esclusi dalle cabine di regia anche sui temi che ci riguardano direttamente. L'auspicio per il futuro è di una maggior continuità di confronto nel reciproco interesse.

#### NCC e Bus turistici: c'è bisogno di aiuto.

E' indispensabile un concreto segnale politico che riconosca la sofferenza di un settore che ha pagato molto più di altri l'immobilità (come è ovvio che fosse), che ha goduto di ristori nella misura massima del 7% a fronte di perdite oltre il 90%, che ha visto riprendere le rate di mutui e leasing in un persistere di restrizioni da alcuni chiamato "lockdown tecnico" che impediscono il ritorno dei flussi turistici in entrata. In questo contesto il caro carburante affossa anche quel poco che è rimasto e troveremmo appropriato un intervento da parte del Governo o del Parlamento al fine varare una flessibilità istituzionale. Tutto è in movimento, le aziende devono portare il peso delle crisi sulle spalle. Al contrario, le PA sono immobili, non riducono le loro pretese e non riconoscono alcun aumento negli appalti. Bisogna cambiare rotta.

#### Un esempio: l'accesso ai centri storici e ztl.

I ticket riservati ai bus turistici per l'accesso in moltissime città, oggi sono semplicemente insostenibili. Un salasso anche in tempi normali, ma che non si è ridimensionato né a seguito della crisi strutturale da covid, né per via del caro carburante diventando economicamente depressivi e a conti fatti, capace di azzerare l'utile sia per un impiego turistico che scolastico. Per l'ncc vetture invece una costante complicazione con la pretesa dei Comuni di "concedere il transito" in luogo della L. 21/92. Un ginepraio di migliaia di ordinanze in cui nella migliore delle ipotesi bisogna perdere tempo e denaro da un Giudice di Pace, nella peggiore arrivare fino in Cassazione a cercare giustizia. Chiediamo un intervento che può essere adottato per

decreto o in subordine per via emendativa approvando quelle proposte di modifica all'art. 7 del codice della strada che, seppur varato con nobili intenzioni, ha finito per trasformare il trasporto pubblico non di linea in veri e propri bancomat per alcune amministrazioni comunali. Sospendere tout court oppure mettere un limite alle richieste per le nostre imprese. In altri termini, ancor più in un'ottica di collaborazione tra pubblico e privato, anche le PA devono fare la loro parte e ridurre le pretese in una crisi economica strutturale come quella in corso.

### **Rimuovere ogni restrizione per la ripartenza del turismo e della mobilità**

Dopo Danimarca e Svizzera, anche la Francia è prossima alla dismissione del green pass. Altri paesi come Spagna, Portogallo e Germania vanno nella stessa direzione. Purtroppo l'Italia è quella con l'atteggiamento più timido e si è limitata a facilitare il turismo in out-going. Una scelta incomprensibile sotto più punti di vista. E' evidente che così facendo si spingono i flussi turistici fuori dal nostro paese e non solo non ce lo possiamo permettere, ma è un'azione ingiustificata dai dati sui contagi e sul sistema sanitario. Occorre un'urgente e decisa virata, ovvero passare da un'azione che mantenga le restrizioni ad una che sia pronta a rimetterle nel caso la situazione dovesse peggiorare.

### **Superamento immediato del Decreto Ministeriale MIMS/Salute del 12/11/21**

Il DM del 12/11 per i soggetti alla L. 21/92 prevede tutt'ora limitazioni alla capienza dei veicoli NCC fino a 9 posti. Francamente tali limitazioni oggi non hanno alcuna giustificazione tanto è vero che analoghe restrizioni hanno cessato di esistere in ambito di bus turismo già dalla fine del 2021. Chiediamo al MIMS di attivarsi presso il Ministero della Salute ed assumere l'impegno di rimuovere le restrizioni sul numero di passeggeri trasportabili su un veicolo NCC nell'arco delle prossime 48 ore.

### **Noleggio a lungo termine ed immatricolazione veicoli NCC: la burocrazia che ostacola l'economia.**

Vi sono due questioni concrete, di esclusiva competenza del MIMS e che possono essere risolte nel giro di pochissimi giorni. Il noleggio a lungo termine, tipologia di immatricolazione che consentirebbe un maggior ricambio delle flotte aziendali nonché un ammodernamento finanziario del comparto, attende un decreto attuativo ormai da ottobre 2020 senza il quale le motorizzazioni non possono procedere al collaudo e gli operatori non possono avviare una trattativa con le finanziarie specializzate. Ancor peggio sta andando con la "teorica" semplificazione che ha modificato il collaudo di un veicolo NCC. Seppur siamo certi che il legislatore volesse velocizzare questa pratica, nei fatti, l'immatricolazione dei veicoli a distanza (non è più obbligatorio portarli in motorizzazione) e la conseguente rinuncia al foglio di via, sta creando una nuova paralisi giacché l'operatore deve attendere l'emissione della carta di circolazione. Una attesa che va dalle 48 ore ai 30 giorni. Periodo in cui il veicolo non è autorizzato a circolare e l'azienda resta ferma anche se ha ovviamente iniziato a pagare il finanziamento. A nostro avviso in questo caso è sufficiente una circolare che preveda

un documento sostitutivo di “buon esito” (un foglio con un timbro) fino alla consegna della carta di circolazione o in alternativa l’emissione immediata del libretto (come accade per le autovetture ad uso privato) con eventuali richiami successivi ove necessari. Questioni tutto sommato di piccolo conto per il Ministero, ma che spesso si trasformano in danni economici enormi per il lavoratore autonomo.

### **Svalutazione dei veicoli, una questione che resta grave nonostante l’intervento del Governo**

La sostanziale paralisi alla quale sono state costrette le nostre imprese per oltre due anni e le misure restrittive tutt’ora in vigore, hanno generato, tra gli altri, un’enorme svalutazione dei veicoli e con essa, delle aziende stesse.

Una situazione grave ancorché già affrontata dal Governo, ma in modo insufficiente e che contiene vulnus di incostituzionalità. Infatti, con gli articoli 85 e 86 del DL 104/2020 e successivi provvedimenti, si è attivato un fondo per il ristoro delle rate dei leasing per gli autobus acquistati nuovi dal 2018.

Il carattere retroattivo di questa misura crea discriminazioni irragionevoli. Se l’obiettivo della norma infatti era quello di premiare l’upgrade delle flotte, doveva essere applicata anche ai veicoli M1 ed indipendentemente dalla scelta tra nuovo e usato. Peraltro si suppone che chi abbia optato per il veicolo nuovo si trovasse in condizioni economiche migliori. Agire in questo modo ex post rischia di generare un ulteriore vantaggio competitivo. Sugeriamo quindi, non solo di estendere la misura ad una platea più ampia lasciando la competizione al mercato, ma di orientarla in un’ottica di sostenibilità ambientale basata su un’età massima del veicolo (es. fino a 10 anni) e/o una classe di emissioni minima (es. a partire da euro 5) adeguando il fondo creato a questo scopo.

### **Caro carburante: una emergenza tra le emergenze.**

In questo documento, oltre a suggerire interventi compensativi da destinare ad un comparto già duramente provato dalla pandemia e dalle restrizioni conseguenti alla mobilità ed al turismo, cercheremo di dare un contributo di proposte strutturali. Per quanto straordinario l’aumento del carburante tra il 50 e il 60% negli ultimi sei mesi, non si tratta di una novità. Diverse sono le crisi economico/finanziarie che si sono succedute dal 2001 (solo per citare quelle più recenti) e quasi sempre hanno avuto tra gli effetti, forti aumenti del costo del petrolio e di conseguenza dei prodotti raffinati. Ma al contrario di altri settori che possono ricaricare sui consumatori finali gli aumenti legati alle materie prime con conseguenti spinte inflazionistiche, il comparto del trasporto pubblico non di linea non possiede questa leva in grado di garantire gli utili attesi. Contratti stipulati a monte sia con la pubblica amministrazione (es. scuolabus), sia con altri privati (es. tour operator), nonché la forte competizione con vettori europei meno penalizzati, vincolano le nostre aziende ad un utile ipotizzato su un costo del carburante x, ma che si rivela x più 50%, il che, come è evidente, è insostenibile.

### **Provvedimenti ristoratori. Intervenire nel trasporto merci è essenziale, nel trasporto persone anche.**

Il Trasporto pubblico non di linea si trova in già in grande difficoltà e l'aumento del carburante rischia di bloccare anche l'auspicata ripresa attesa per la prossima stagione, al netto delle ripercussioni della guerra in Ucraina. E' dunque necessario un intervento ristoratore per superare l'emergenza, un fondo ad hoc per rimborsare le imprese per almeno il 50% delle accise versate nell'ultimo anno. Conosciamo bene la normativa e la differenza che il legislatore italiano (va detto, a differenza di altri stati europei) ha voluto stabilire tra il trasporto cosiddetto regolare e quello occasionale che caratterizza la nostra attività. Non intervenire con questa iniezione di liquidità in una situazione di crisi come quella attuale dove anche ABI ha segnalato più volte il pericolo di insolvenza di migliaia di imprese, rischia non solo di rendere poi necessari interventi più onerosi in termini di ammortizzatori sociali, ma di recare un danno a tutta la filiera del turismo e della attrazione di investimenti stranieri, laddove non dovessimo essere in grado di soddisfare la domanda, quando questa tornerà ai livelli del 2019.

### **Misure strutturali: stabilire un prezzo ponderato dei carburanti nell'utilizzo professionale.**

Come si è detto, non siamo di fronte ad una novità assoluta, bensì ad un problema che ciclicamente si ripresenta, pertanto, a nostro giudizio, va affrontato in modo strutturale. Le fluttuazioni significative del carburante devono diventare una variabile inserita nelle norme con i relativi correttivi. Per raggiungere questo obiettivo occorre per prima cosa stabilire un prezzo ponderato per il carburante (inclusi i veicoli elettrici) nell'utilizzo professionale legato ad alcuni e specifici codici ateco. Un valore sulla media degli ultimi anni sul quale le imprese possano contare nella propria programmazione e posizionamento nel mercato europeo. Pensiamo che un 5% di aumento possa essere assorbito dalle aziende come "rischio imprenditoriale", ma oltre questa soglia occorrono nuovi ed innovativi automatismi.

### **Norme relative alle accise.**

Sia da un punto di vista etico, ma anche economico e industriale, troviamo che lo Stato non debba aumentare i propri introiti da una situazione che arreca danno alle imprese. Una fattispecie che, anche creando un maggiore afflusso di cassa nel breve periodo, si rivela dannosa per tutti nel medio e lungo termine. Per questo proponiamo un meccanismo di riduzione automatica e proporzionale delle accise sui carburanti all'aumento del costo alla pompa oltre il 5%. Un meccanismo semplice da attuare attraverso la fatturazione dei fornitori e a costo zero per lo Stato. Quello che si andrebbe ad interrompere sarebbe quel meccanismo proporzionale che pesa il 60% sul prezzo dei carburanti, da sostituire con una riduzione progressiva delle tasse che sostanzialmente fissi un tetto alla tassazione su ogni litro o Kw. Così come esiste il gasolio agricolo o per l'autotrazione, suggeriamo di istituire un carburante turistico o per la mobilità. Peraltro, legare questo intervento al miglioramento della classe di inquinamento del parco auto e autobus circolante, come avviene nel trasporto merci, costituirebbe uno straordinario incentivo in chiave di sostenibilità ambientale a costo zero per le casse dello Stato! Si noti infatti, che il dibattito scientifico sul reale impatto favorevole che si avrebbe dal passaggio da endotermico a elettrico è tutt'ora aperto.

Ciò nonostante, a questa transizione il PNRR destina 300 milioni di euro in ambito di autobus urbani. Al contrario, non vi è alcun dubbio sui benefici ambientali derivanti dalla sostituzione degli autobus turistici più vecchi, ma non sono state previste risorse a questo scopo.

### **Norme relative ai contratti.**

Le fluttuazioni dei carburanti devono diventare un automatismo inserito per legge nelle norme che regolano i contratti, siano essi con le pubbliche amministrazioni che tra privati. Oggi vi sono appalti, anche importanti, che arrivano a 4 anni ed è evidente che una aggiudicazione di milioni di chilometri col gasolio a 1,2 euro al litro, diventi insostenibile se lo stesso schizza 2 euro al litro. E' dunque a nostro avviso indispensabile una clausola obbligatoria in questo ambito di adeguamento dell'appalto al caro carburante dato che ad oggi risulta facoltativo e quando previsto raramente supera lo 0 virgola. Quando si vola è previsto il pagamento per l'adeguamento carburante. Siamo in presenza di aumenti così alti ed impattanti che bisogna attuare una misura analoga anche quando si viaggia su terra.

### **Sulla reperibilità delle risorse.**

Riteniamo infine sia opportuno rivedere l'impiego delle risorse destinate al Trasporto Persone dal PNRR sostanzialmente ed esclusivamente allocate per l'elettrificazione dei veicoli destinati al trasporto pubblico locale. In tutta onestà, ci appare non solo una visione carente di supporto scientifico univoco e che porta con sé costi ingentissimi per la collettività (energetici e di perdita di posti di lavoro in Italia), ma anche miope dal momento che sono stati ignorati sia il trasporto pubblico non di linea che l'attività di bus turistico. Non vi è alcun dubbio sui benefici ambientali ed economici di uno svecchiamento del parco circolante seppur si tratti di motori endotermici, inoltre non vi è, e non vi sarà almeno per i prossimi 15 anni, l'alternativa elettrica. Non fare nulla non potendo elettrificare appare una scelta inspiegabile sia in termini economici che scientifici.

In alternativa, occorrono urgentemente ulteriori risorse da destinare a questa categoria.

Un paese fermo è un paese che non può ripartire per definizione, né in ambito di sviluppo, né di attrattività di turismo e investimenti esteri. Ci auguriamo che il Governo ne prenda coscienza e agisca per il superamento di una crisi con pochi precedenti, in cui però le aziende non hanno avuto alcuna responsabilità.