



CAMERA DEI DEPUTATI

IX COMMISSIONE

(Trasporti, Poste e Telecomunicazioni)

Audizione di Sistema Trasporti sulle ripercussioni dell'aumento dei prezzi sul settore dell'autotrasporto.

Roma, 01 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 e che suggerirebbero un suo maggior coinvolgimento nella progettazione dei provvedimenti e nei processi decisionali allo scopo di migliorare l'efficienza del settore attraverso l'esperienza e la conoscenza degli addetti ai lavori.

Caro carburante: variabile in contrasto con redditi fissi.

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.

Interventi ristoratori.

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. Un problema endemico che si riverbera sulla concorrenza e che andrebbe affrontato anche a Bruxelles. Ma questo è un momento straordinario in cui occorrono risposte straordinarie nella salvaguardia delle imprese, della mobilità e del turismo. Non intervenire con questa iniezione di liquidità in una situazione di crisi come quella attuale dove anche ABI ha segnalato più volte il rischio 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 di medio termine: stabilire un prezzo politico dei carburanti nell'utilizzo professionale.

Come si è detto in premessa, 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 politico per il carburante (inclusi i veicoli elettrici) nell'utilizzo professionale legato ad alcuni e specifici codici ateco. Un costo ponderato sulla media degli ultimi anni, un valore 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 in qualità di "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 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 anche se 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 a 1,8 o 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.

Nel frattempo: sospendere i ticket di ingresso alle città per i bus turistici.

Confidiamo che le proposte fin qui presentate possano essere accolte in toto o in parte. Anche in questo caso però, occorrerà del tempo per una eventuale attuazione. Nel frattempo crediamo sia necessario 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, ovvero sospendere i ticket riservati ai bus turistici per l'accesso in moltissime città. 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 insostenibile e a conti fatti, capace di azzerare l'utile sia per un impiego turistico che scolastico. Una misura che può essere adottata 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 per le nostre imprese. Perché alla fine, anche un bancomat è inutile quando resta vuoto.