

# L'intervista al Presidente di Anav



Veronica Poto

*Nicola Biscotti: "Abbiamo sempre privilegiato il confronto con le organizzazioni sindacali stipulanti il Ccnl di categoria"*

**Nicola Biscotti, presidente ANAV (Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori). Ci descrive ruolo dell'Associazione che presiede, ma soprattutto quante aziende rappresentate e il perimetro in cui operate?**

«L'Associazione rappresenta a 360 gradi il trasporto collettivo di persone mediante autobus e nello specifico le imprese private esercenti servizi di trasporto pubblico locale e regionale soggetti a obbligo di servizio pubblico, autolinee commerciali in ambito locale, nazionale ed internazionale, city sightseeing, servizi di noleggio autobus con conducente in tutti i diversi segmenti, dal trasporto scolastico, alle gite turistiche, al trasporto maestranze e di società sportive. Sin dalla sua costituzione nel 1944 l'ANAV rappresenta, in seno a Confindustria, e ora anche in Federtrasporto e Federturismo, gli interessi della categoria e delle oltre 600 imprese associate con circa 30.000 addetti, alcune migliaia dei quali dipendenti delle aziende del trasporto commerciale. ANAV è parte stipulante dei due Ccnl di settore del sistema confederale: il Ccnl degli autoferrotranvieri e il Ccnl del noleggio autobus con conducente. Il nostro scopo è quello di favorire lo sviluppo della mobilità collettiva e sostenibile tramite autobus come leva per la crescita economica, strumento di inclusione sociale, elemento fondamentale per le politiche ambientali e di contrasto alle emissioni climalteranti, componente imprescindibile di garanzia del diritto alla mobilità costituzionalmente tutelato».

**Il trasporto pubblico locale vive da anni una situazione di profonde contraddizioni: a fronte di una sempre maggiore domanda corrispondono difficoltà di gestione del servizio associata alla carenza cronica di fondi strutturali, la crisi derivata dal periodo di stop imposto dalla pandemia Covid-19 e dall'attuale rincaro dei costi energetici e del carburante. Quali sono secondo Lei gli aspetti più critici?**

«Credo sia necessario partire dal ruolo che il settore del trasporto pubblico locale riveste oggi e lavorare sulle enormi potenzialità che la mobilità collettiva, e il trasporto pubblico come elemento fondante, può esprimere nel nostro Paese. L'emergenza epidemiologica ha messo in luce l'importanza e

la resilienza di un comparto produttivo troppo spesso relegato a un ruolo marginale nelle scelte strategiche e nelle politiche di sviluppo nazionali, così come delle amministrazioni territoriali. Nella fase di lockdown il trasporto pubblico ha garantito la mobilità a milioni di cittadini e lavoratori, consentendo all'industria, ai servizi e al Paese di non fermarsi. Gli impatti della pandemia e delle connesse misure di contenimento del contagio sono stati devastanti per il settore, con una perdita di domanda e di ricavi da traffico superiori al 50% nel 2020 e che ancora oggi sono lungi dall'essere riasorbiti, anche per il carattere strutturale di fenomeni che incidono sugli spostamenti delle persone: smart working, didattica digitale, commercio elettronico».

**Bisogna lavorare sulle enormi potenzialità che la mobilità collettiva, e il trasporto pubblico come elemento fondante, può esprimere nel nostro Paese**

**Quali sono gli interventi che, secondo ANAV, possono sostenere il comparto?**

«Serve compensare integralmente le imprese per le perdite subite nella fase emergenziale, stanziando le risorse ancora mancanti allo scopo, superiori al miliardo di euro. Serve sostenere le imprese a fronteggiare gli eccezionali rincari dei prezzi dei carburanti (seconda voce di costo dopo il personale), determinati dalla crisi energetica in atto e che non pare destinata a una soluzione a breve. Occorre garantire l'adeguamento inflativo dei corrispettivi di servizio e del Fondo nazionale di finanziamento, prevedendo misure analoghe anche per le aziende operanti nelle Regioni a statuto speciale, implementando nella pratica i costi standard da tempo definiti e considerando negli stessi i costi di ammortamento degli investimenti, secondo un approccio davvero industriale. È urgente rivedere i piani di sostegno al rinnovo del materiale rotabile con un approccio più realistico e graduale alla transizione verso le alimentazioni alternative, rivalutando il finanziamento di autobus ad alimentazione tradizionale/ibrida di ultima generazione e adeguando i tempi di messa in strada dei mezzi alle mutate condizioni di contesto. La realizzazione della rete intermodale può essere la chiave di volta per determinare già nel medio periodo un significativo shift modale dalla mobilità privata al trasporto pubblico, favorendo l'industrializzazione del settore la crescita di redditività dei servizi».

**Un serio processo di riforma può partire da un riordino e**

## una semplificazione delle norme che si sono sovrapposte negli anni e che attualmente “regolano” il mercato del Tpl?

«Un serio processo di riforma parte dall’ascolto attento delle proposte dei diversi stakeholders del settore e da un ponderato contemperamento delle diverse esigenze. Ancor più importante è la fase di attuazione che deve essere rapida e certa e con ripensamenti limitati a quelli che dovessero emergere come necessari nella pratica attuativa. La riforma contenuta nel decreto legge n. 50 del 2017 aveva le predette caratteristiche di approfondimento e concertazione. Il fallimento è stato non attuarla e rinviarne l’applicazione con ripensamenti tutt’altro che opportuni. Esiste una normativa europea di settore e una normativa nazionale coerente con il diritto comunitario e che, anzi, è ancora più moderna e sfidante nel perseguimento di obiettivi di industrializzazione, efficienza ed efficacia e apertura al mercato. Sarebbe stato opportuno attuarla, partendo dalla implementazione dei costi standard per l’equa quantificazione delle compensazioni e dei corrispettivi di servizio da porre a base d’asta. Purtroppo così non è stato e l’inclusione del trasporto pubblico locale nel recente decreto legislativo di riordino dei servizi pubblici locali di rilevanza economica può invece alimentare incertezza del quadro regolatorio di riferimento, rallentando i processi virtuosi messi in atto con la riforma del 2017».

**Ritiene che la marcata frammentazione del servizio in questo comparto in cui operano tantissime aziende (si parla di un numero che supera le 900 imprese) sia un valore aggiunto o un elemento di diseconomia?**

«Credo convintamente nel ruolo delle imprese e nel mercato, nell’opportunità quindi di evitare tentazioni dirigistiche lasciando alle dinamiche aziendali e di mercato la valutazione circa le strategie industriali da mettere in atto per cre-



Nicola Biscotti, presidente ANAV

scere, competere e perseguire maggiore efficienza ed efficacia nella produzione del servizio e la realizzazione di economie di scala, laddove presenti. Un confronto con la struttura di mercato degli altri grandi paesi europei dimostra che l’asserita frammentazione del tessuto d’imprese è un falso problema: i dati Eurostat evidenziano più di mille aziende di TPL attive in Francia, in Spagna e nel Regno Unito e più di tremila aziende in Germania».

**C’è il tema del rinnovo del Contratto Nazionale di settore, che ha validità fino al 31 dicembre di quest’anno, ma su cui già da adesso va ripreso il confronto.**

«ANAV, ma analogamente anche le altre associazioni del settore, ha sempre privilegiato il confronto con le Organizzazioni sindacali stipulanti il Ccnl di categoria. Confronto oltremodo più opportuno e necessario nel contesto della “tempesta perfetta” che ha investito (non solo) il nostro settore: dalla crisi covid, all’invasione russa dell’Ucraina, dalla crisi energetica, alla fiammata inflattiva. Condivido sinceramente quindi

la necessità che le parti sociali riprendano al più presto il confronto con l’obiettivo di individuare soluzioni comuni e adeguate. Non posso però esimermi dal rilevare la oggettiva difficoltà di contesto e gli apparenti ridotti spazi di manovra concessi a un settore, come quello del TPL, dove le imprese non sono in grado di trasferire sul prezzo finale il costo di un rinnovo contrattuale che, come noto, nell’ultima occasione ha comportato un maggior costo complessivo a regime per le imprese di oltre 250 milioni di euro annui. In questo senso, riteniamo sia necessario destinare prioritariamente alla rivalutazione dei corrispettivi le maggiori risorse previste fino al 2025 per il Fondo nazionale TPL e poi stabilire un meccanismo automatico di rivalutazione del medesimo Fondo, con un analogo sistema per le aziende delle Regioni a statuto speciale, che finalmente consenta un normale e moderno dispiegarsi delle relazioni industriali anche a livello nazionale senza dover ricorrere a specifiche coperture economiche ovvero ritardare per tempi oggettivamente inaccettabili i rinnovi del contratto di categoria».