



Il trasporto commerciale con autobus

Proposte per il rilancio del settore

Roma, 22 giugno 2021

Relazione: Tullio Tulli – Direttore Generale ANAV

Trasporto commerciale con autobus



-  **DESCRIZIONE DEL SETTORE**
-  **SOSTENIBILITÀ DELL'AUTOBUS**
-  **IMPATTO DEL COVID-19**
-  **MISURE PER L'EMERGENZA**
-  **INTERVENTI PER IL RILANCIO**

Trasporto commerciale con autobus



DESCRIZIONE DEL SETTORE

L'Associazione



L'**Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori (ANAV)**, aderente a Confindustria dal 1944, rappresenta oltre 600 imprese private che operano nei diversi segmenti del trasporto di persone con autobus:

- **TRASPORTO PUBBLICO LOCALE** soggetto a obblighi di servizio pubblico
- **TRASPORTO COMMERCIALE** non soggetto a obblighi di servizio pubblico:
 - NOLEGGIO AUTOBUS CON CONDUCENTE (nazionale e internazionale)
 - SERVIZI DI LINEA LOCALI, REGIONALI E A LUNGO RAGGIO (nazionale ed internazionale)

ANAV è da sempre parte stipulante di entrambi i CCNL di settore: Autoferrotranvieri e Noleggio autobus con conducente

Trasporto commerciale con autobus



Noleggio con conducente

- **circa 6.000 imprese** (piccola dimensione, attività mista con affiancamento a servizi di linea, presenza in campo internazionale)
- **26.000 autobus immatricolati**
- **25.000 addetti** (CCNL noleggio autobus con conducente)
- **2,2 miliardi di euro di fatturato annuo nel periodo ante-COVID**

Linee commerciali

- **circa 300 aziende** (media dimensione, sufficientemente strutturate, attività anche internazionale e presenza di player stranieri)
- **3000 autobus immatricolati**
- **5.000 addetti** (CCNL Autoferrotranvieri)
- **400 milioni di euro di fatturato annuo nel periodo ante-COVID**

Noleggio autobus con conducente



«..... viaggi richiesti da terzi committenti o offerti direttamente a **gruppi precostituiti**, con preventiva definizione del periodo di effettuazione, della sua durata e dell'importo complessivo dovuto per l'impiego e l'impegno dell'autobus»

- L. 11 agosto 2003, n. 218 (legge quadro)
 - ✓ autorizzazione all'impresa all'esercizio dell'attività senza limiti territoriali e senza contingentamento
 - ✓ competenza delle regioni ad adottare atti legislativi/regolamentari



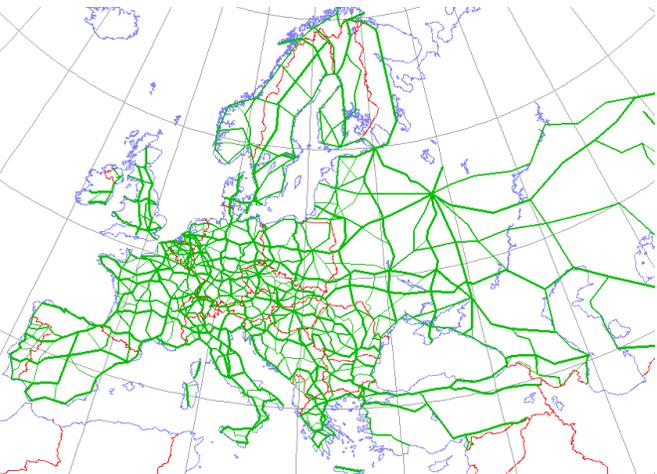
tutte le regioni tranne MARCHE, CALABRIA E CAMPANIA
dove i comuni rilasciano licenze non contingentate

Regolamentazione disomogenea: rilevanti criticità sul piano della concorrenza tra gli operatori di regioni diverse
degli autobus da noleggio → centrale il tema dell'immatricolazione (anzianità)

Servizi di linea commerciali



«...servizi svolti in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, **ad accesso generalizzato** ...» senza obblighi di servizio pubblico



- **in ambito regionale o infra-regionale (TPL)**
autorizzazione dell'ente locale/regione sul cui territorio insiste il percorso o la maggior parte del percorso
norme regionali di attuazione D. Lgs. 19.11.1997, n. 422

- **«a lungo raggio»**
collegamenti tra più di due regioni su autorizzazione del MIMS
ai sensi del **D. Lgs. n. 21.11.2005, n. 285**
collegamenti internazionali: autorizzazione del Paese UE in cui si trova il punto di partenza, accordo degli Stati membri di imbarco/sbarco passeggeri o attraversamento
Reg. (CE) 1073/2009 e accordi bilaterali Paesi extra-UE

Domanda: tipologia di servizi e clientela



Noleggio con conducente

... in prevalenza turismo di gruppi organizzati e crocieristi, turismo scolastico, religioso, congressuale

... ma anche trasporto scolastico dedicato (collegamenti casa-scuola) e trasporto maestranze

committenti sono in prevalenza agenzie di viaggio/tour operator e armatori, istituti scolastici, enti locali, aziende, parrocchie, onlus.

forte stagionalità della domanda concentrata per il 52% nei mesi di marzo-giugno

Linee commerciali

trasporto di **pendolari** (lavoratori e studenti)

collegamenti aeroportuali e con stazioni ferroviarie e altri servizi di trasporto «finalizzati» al raggiungimento di una destinazione con specifica funzione

servizi di **linea granturismo** a servizio di località con particolari caratteristiche artistiche, culturali, storico-ambientali e paesaggistiche (cd Open Bus)

trasporto di viaggiatori che si spostano su **lunghe distanze per turismo, studio o altre esigenze personali**

Trasporto commerciale con autobus



SOSTENIBILITÀ DELL'AUTOBUS

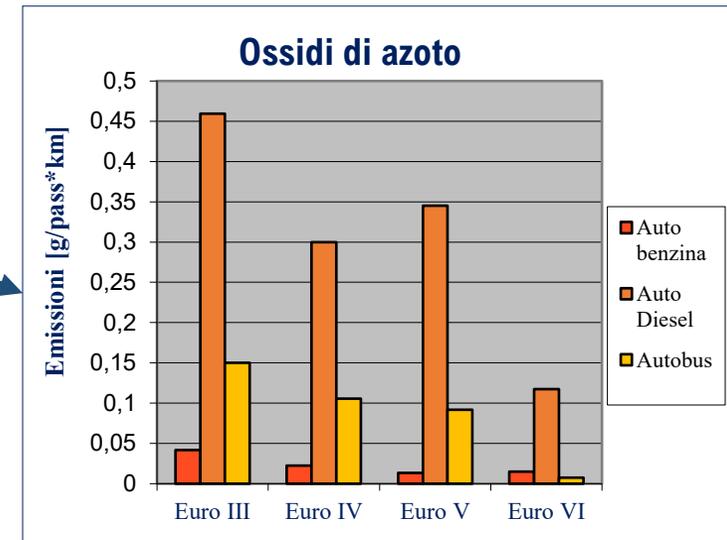
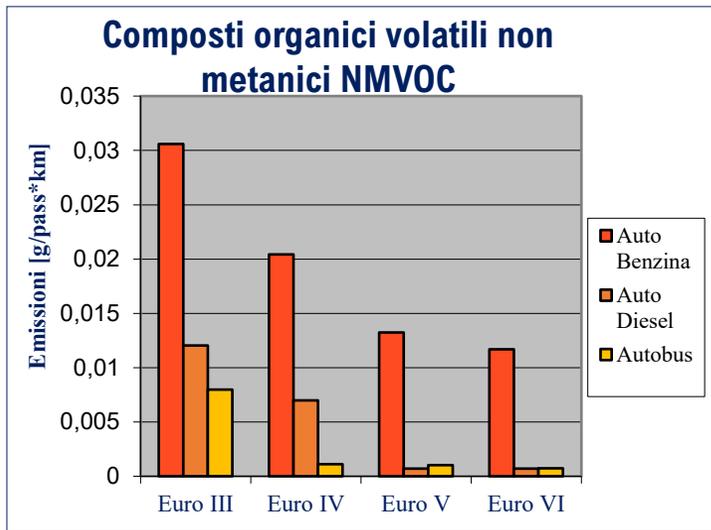
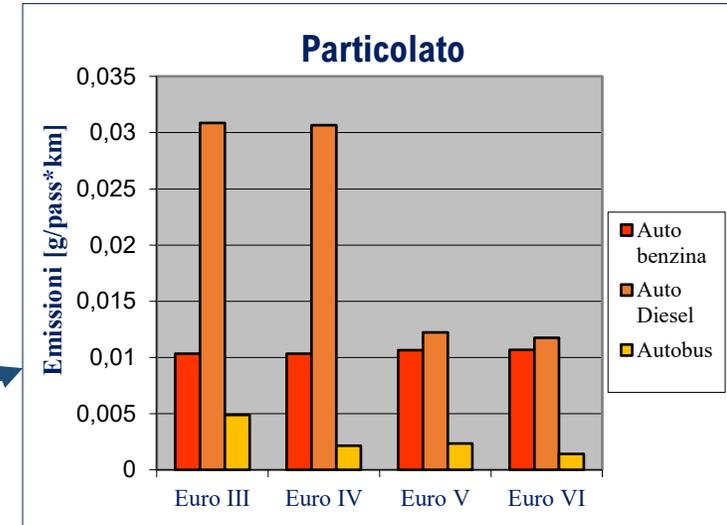
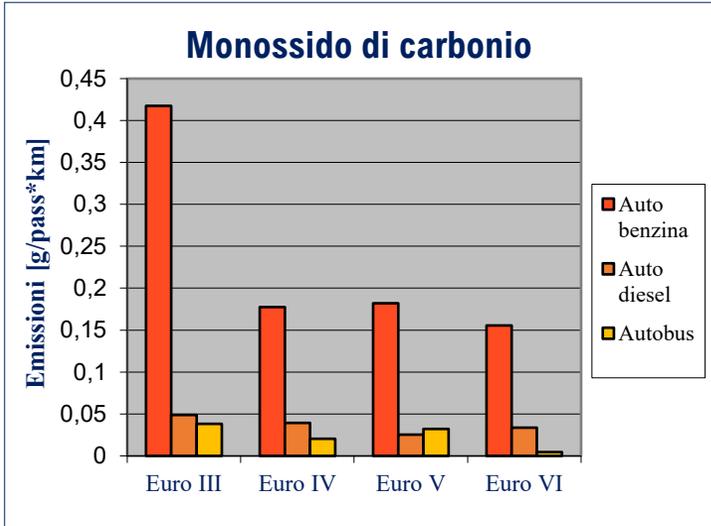


Sostenibilità del trasporto commerciale con autobus



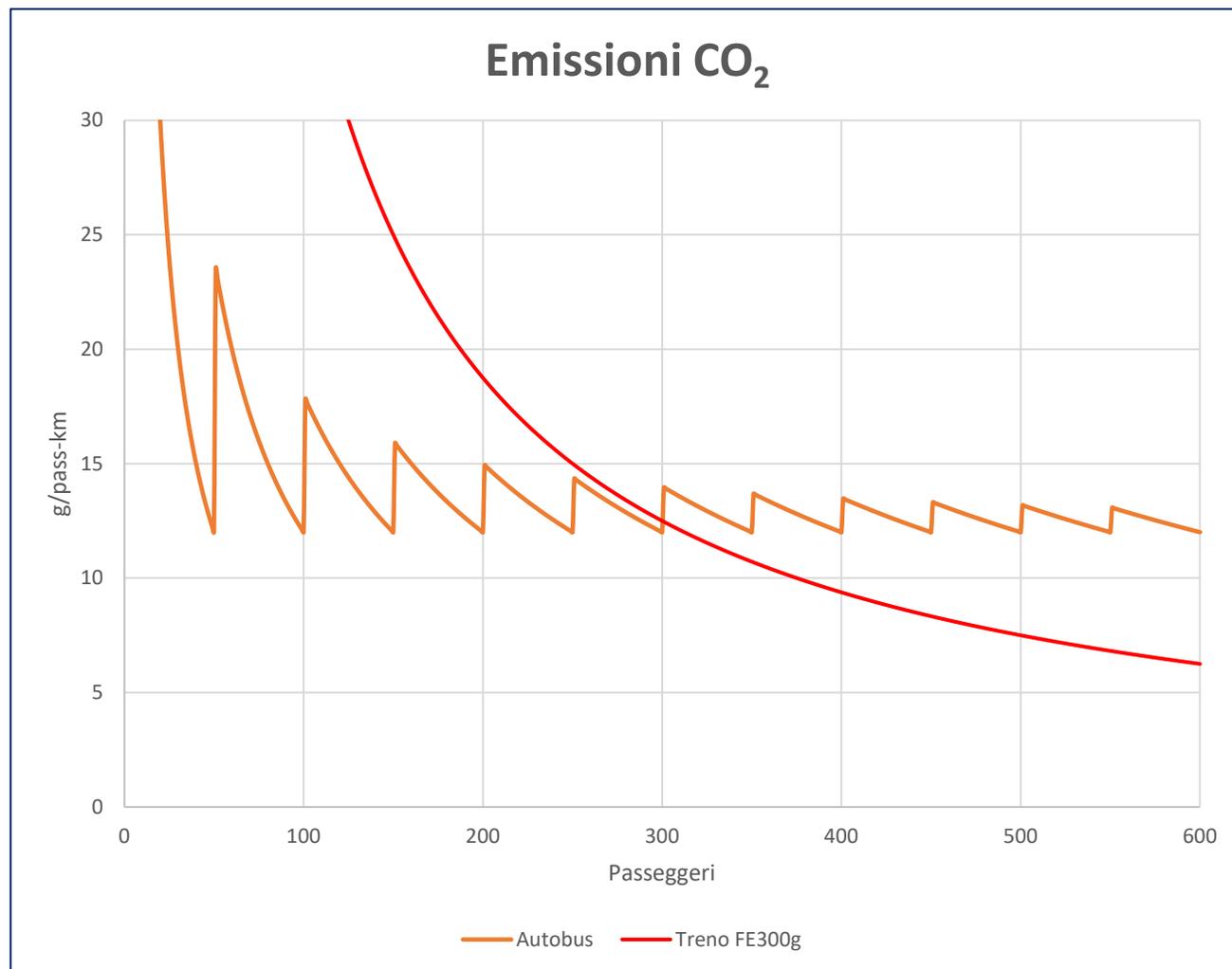
Il trasporto con autobus è un importante strumento di sostenibilità. Considerata la capienza e i coefficienti di riempimento medi, il bus è un mezzo di trasporto con basse emissioni nocive per passeggero

Emissioni inferiori rispetto ad ogni tipologia di auto





Sostenibilità del trasporto commerciale con autobus



Considerato l'attuale mix energetico di produzione dell'energia, l'autobus - per passeggero trasportato - è **più ecologico del treno fino a circa 300 passeggeri.**

Molto più elevate le emissioni CO₂ per pax dell'**auto** che, a pieno carico, emettono **mediamente meno di 50 g/km per pax**, valore che migliora evidentemente in caso di alimentazioni innovative (es. auto elettrica). Analoghe considerazioni valgono per gli inquinanti.



Sostenibilità del trasporto commerciale con autobus



Un'auto di dimensioni medie richiede un'area di parcheggio di **circa 12m²** (5m * 2,3m), mentre un autobus richiede un'area di **circa 34m²** (13,5m * 2,55m) equivalente a circa tre auto.

Un autobus commerciale, avente soli posti a sedere, trasporta **in media 50 pax**, mentre il coefficiente medio di riempimento di un'auto è di **1,2 pax**



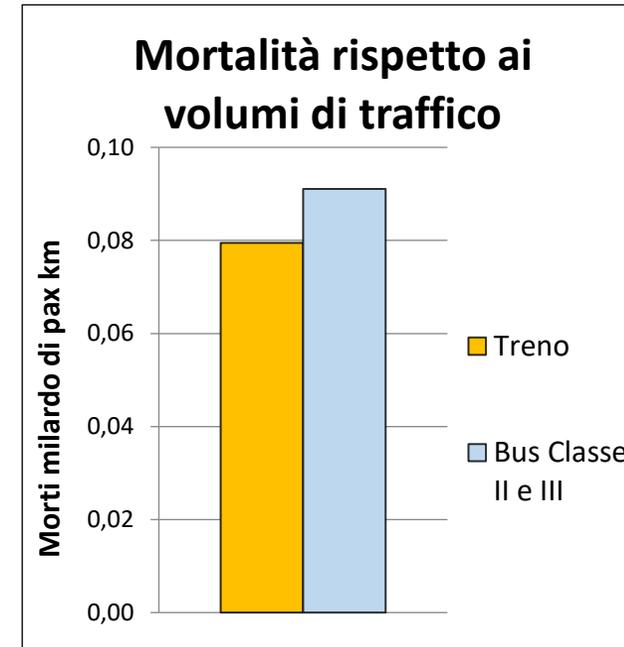
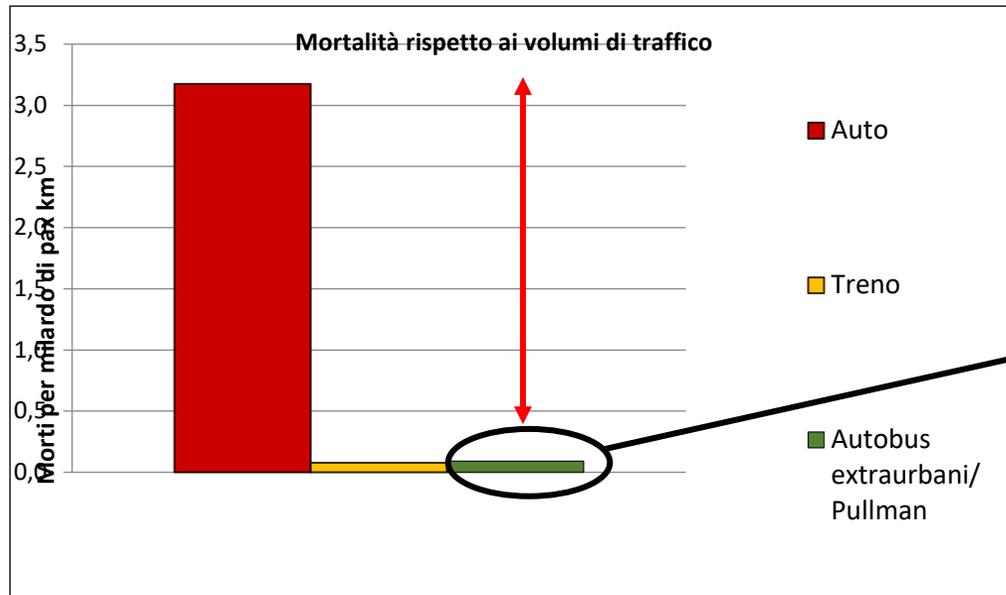
PER TRASPORTARE I 50 PAX CHE SI TROVANO SU UN AUTOBUS OCCORREREBBERO QUASI 42 AUTO



Sostenibilità del trasporto commerciale con autobus



Il trasporto con autobus è **estremamente sicuro**: i livelli di mortalità sono paragonabili a quelli del treno, caratterizzato da un livello di rischio tra i più bassi in assoluto, e sono di oltre 30 volte inferiori a quelli dell'auto



Fonte: Elaborazioni ANAV su dati ISTAT-ACI

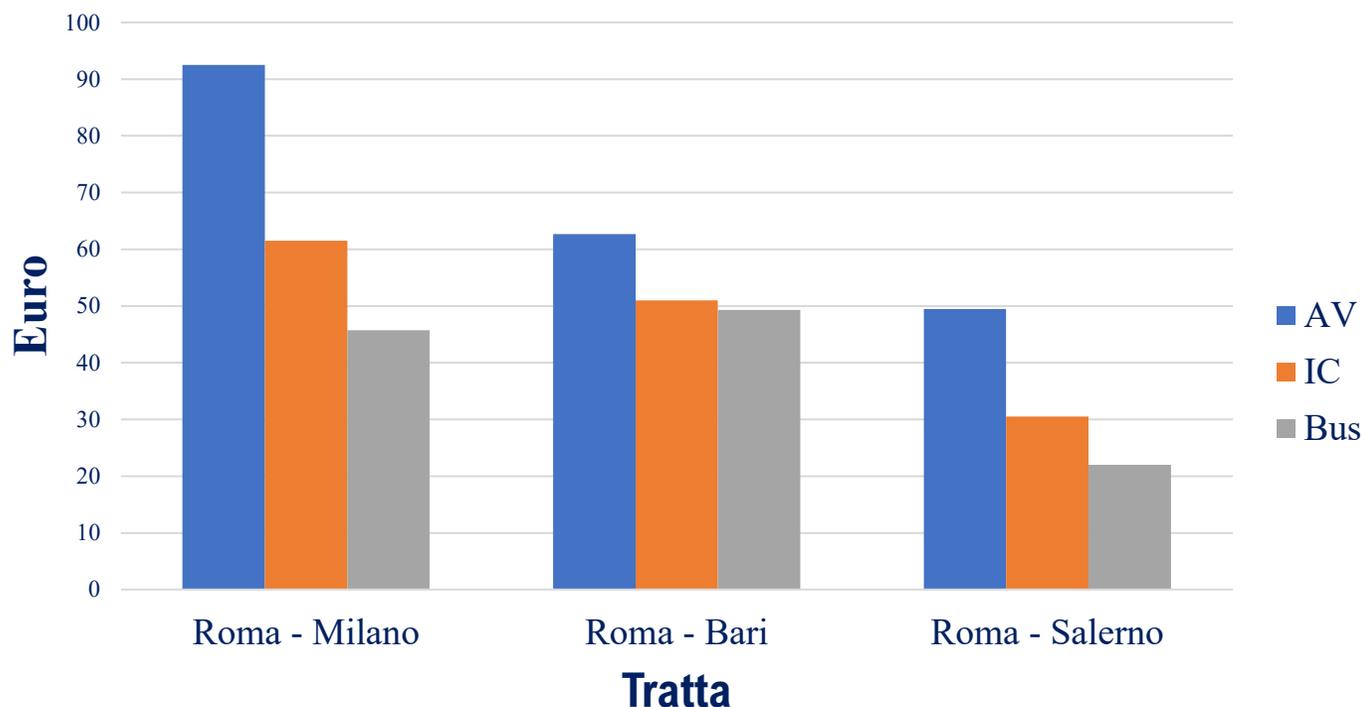
I costi sociali del trasporto con autobus sono, quindi, di gran lunga più contenuti rispetto ad altre modalità di trasporto



Sostenibilità del trasporto commerciale con autobus



Confronto prezzi tratte



Fonte: elaborazioni ANAV

Il trasporto commerciale con autobus è **sostenibile** anche da un punto di vista economico

I servizi di linea a lunga percorrenza con autobus hanno **tariffe molto più basse** rispetto a quelli ferroviari ad alta velocità, in alcuni casi sono inferiori alla metà. Anche rispetto ai servizi intercity, la tariffa è mediamente inferiore.

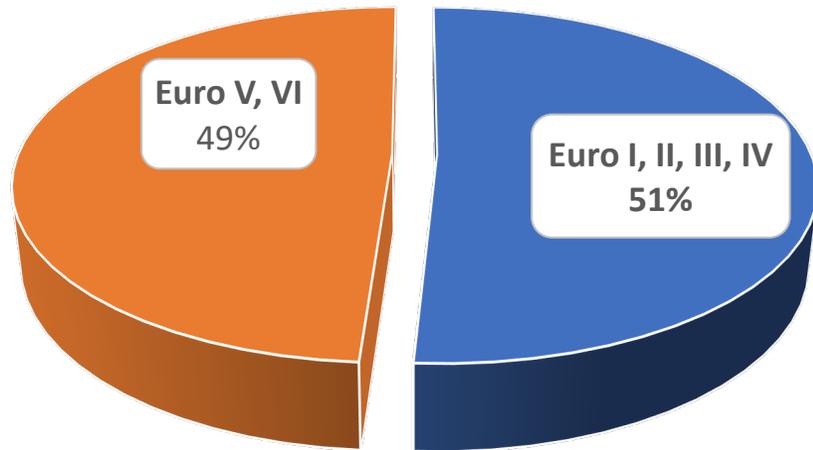
Questo fattore, evidentemente legato ai tempi di percorrenza, rende accessibili i servizi di trasporto anche alle fasce di popolazione a più basso reddito



Composizione parco autobus

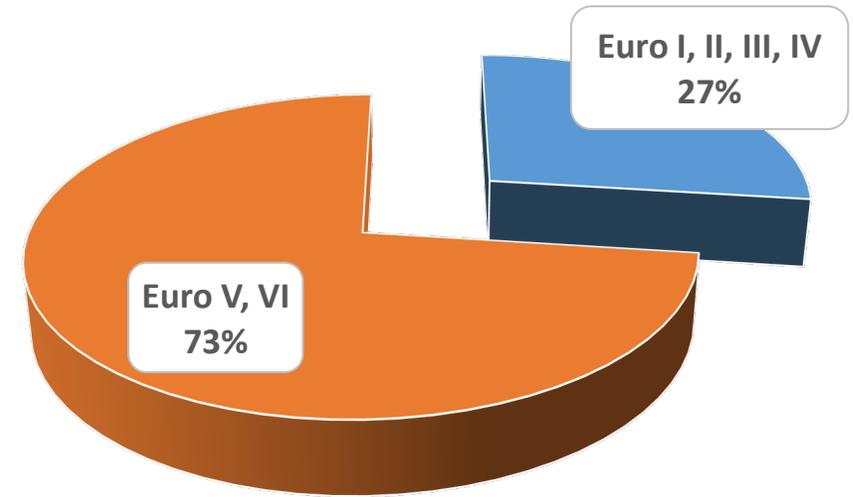


Autobus da noleggio



- **il 49%** del parco è composto da veicoli Euro V e VI, **di gran lunga i più utilizzati vista la stagionalità dei servizi**
- **il 51%** appartiene a classi ambientali inferiori così distribuiti: **Sud e Isole 65%, Centro 45% e Nord 42%**

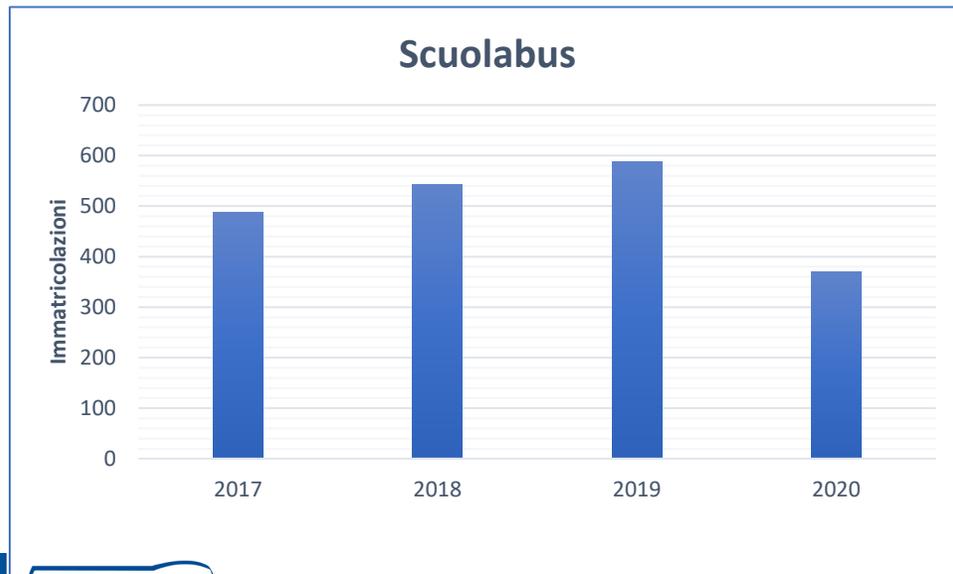
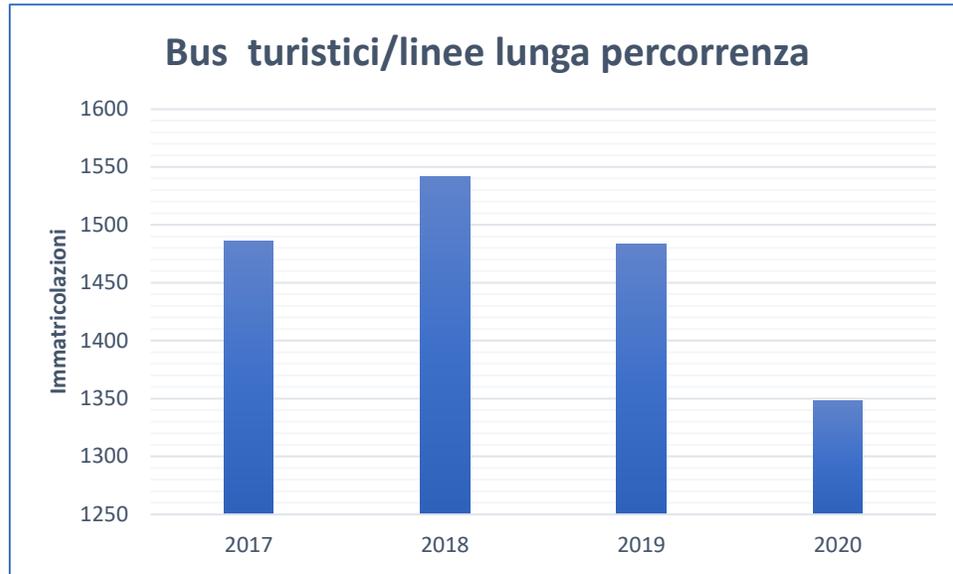
Linee commerciali



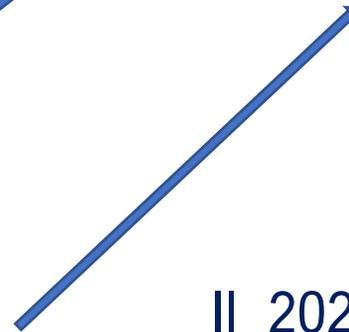
- **il 73%** del parco autobus appartiene alle classi Euro V e VI
- **solo il 27%** è di classe inferiore, normalmente meno utilizzato



Rinnovo parco autobus



Il 2020 ha visto **un netto calo delle immatricolazioni** rispetto al 2019, con punte che hanno raggiunto il 30%, come nel caso del comparto degli scuolabus.



Il 2021 si è aperto con un ulteriore calo delle immatricolazioni che nel primo quadrimestre ha superato il 40% rispetto al medesimo periodo 2020. Segnali di ripresa, invece, per il comparto degli scuolabus.

Le alimentazioni alternative per gli autobus a lunga percorrenza



Tecnologia di Trazione per Bus Lunga Percorrenza	
Diesel	4-5
Biodiesel	4-5
Ibrido	?
Elettrico plug-in in deposito	1-2
Elettrico ricarica rapida con contatto al capolinea	n.i.
Elettrico ricarica rapida a induzione in linea o al capolinea	n.i.
Metano compresso	n.i.
Metano liquefatto	1-2
Idrogeno fuel cell	1-2
Idrogeno motore a combustione interna	1-2



Sperimentazioni in corso per autobus a lunga percorrenza a fuel cell o con motore a scoppio alimentato ad idrogeno. Possibili impieghi del metano liquefatto, adatto per le lunghe distanze.

1

Ricerca di base



2

Ricerca applicata



3

Sviluppo



4

Produzione



5

Marketing

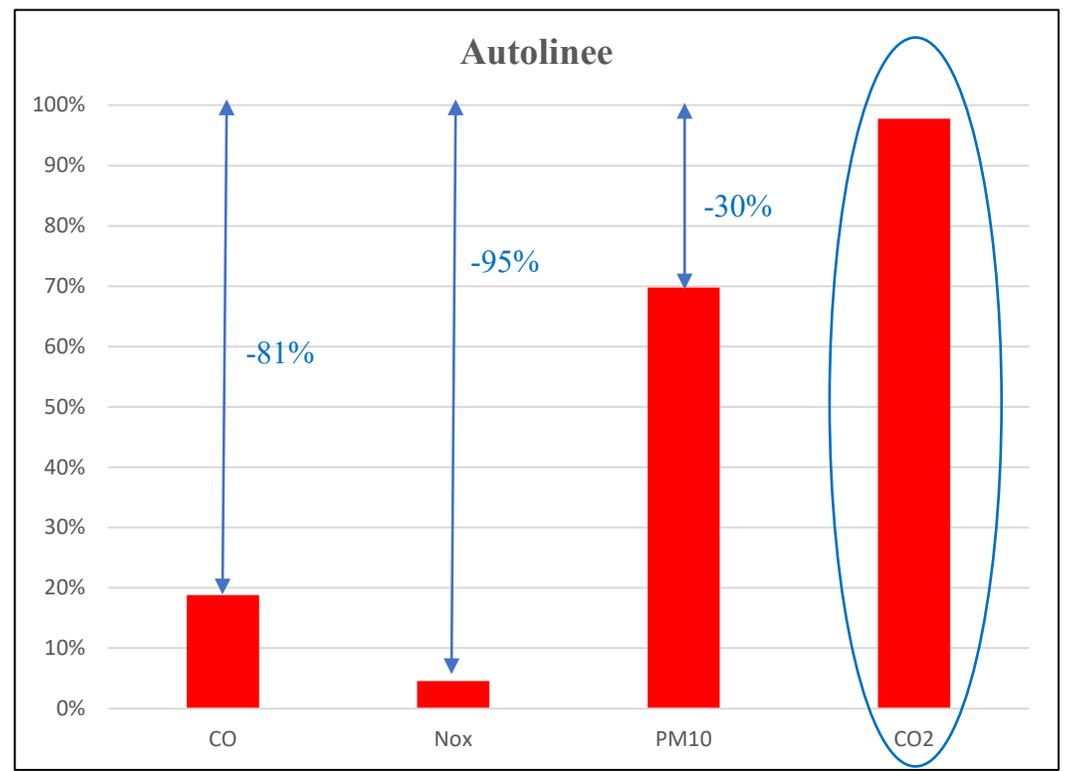
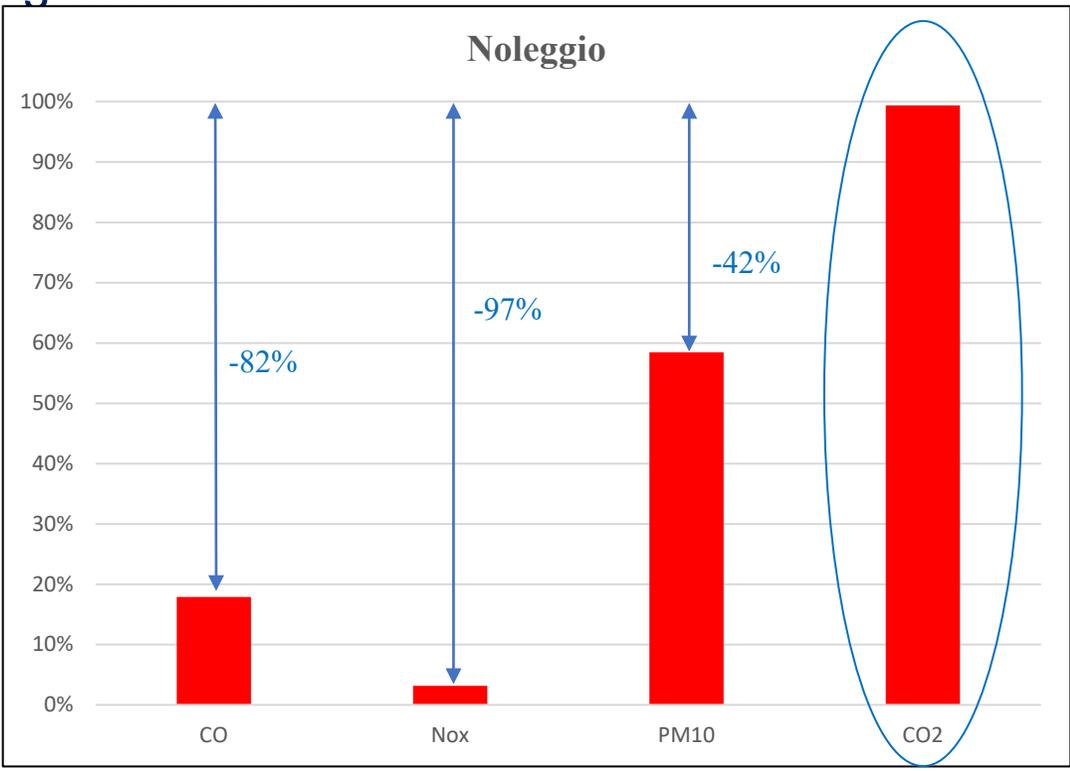
n.i.= tecnologia non di interesse per il caso specifico;



Effetto rinnovo parco autobus



Importanti risultati in termini di riduzione delle emissioni inquinanti possono essere raggiunti con il rinnovo completo del parco autobus, anche con tecnologie tradizionali di ultima generazione



Fonte: elaborazioni ANAV



Tutti Euro VI

Trasporto commerciale con autobus



■ IMPATTO DEL COVID-19 SUL TRASPORTO COMMERCIALE



LE TAPPE DELLA CRISI

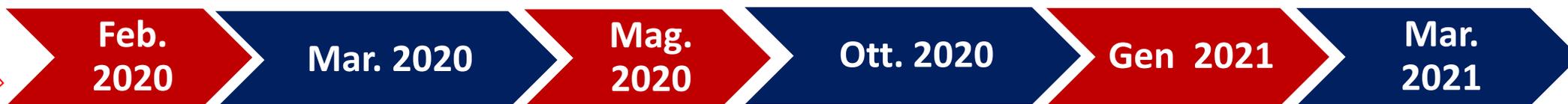


31 gennaio 2020: dichiarazione stato di emergenza

divieto viaggi di istruzione

inizio «fase 2», riapertura confini regionali e lievissima ripresa dei servizi nei mesi giugno- agosto

conferma divieti spostamenti fino a fine marzo



sospensione attività didattiche e trasporto scolastico, blocco attività non essenziali, forti limitazioni a spostamenti fra regioni

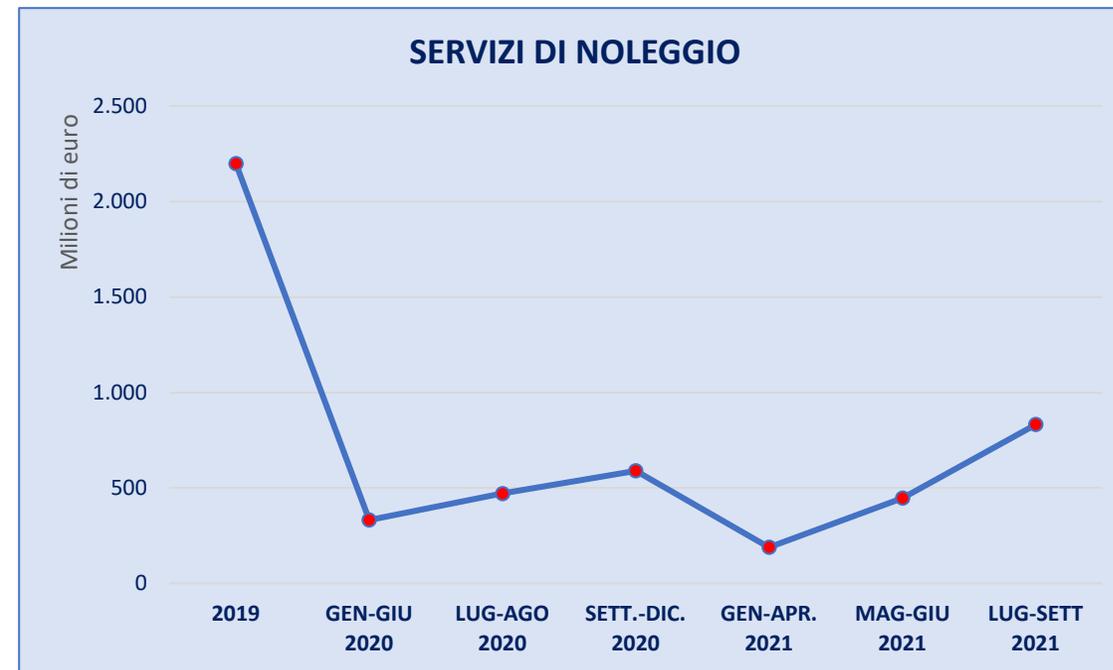
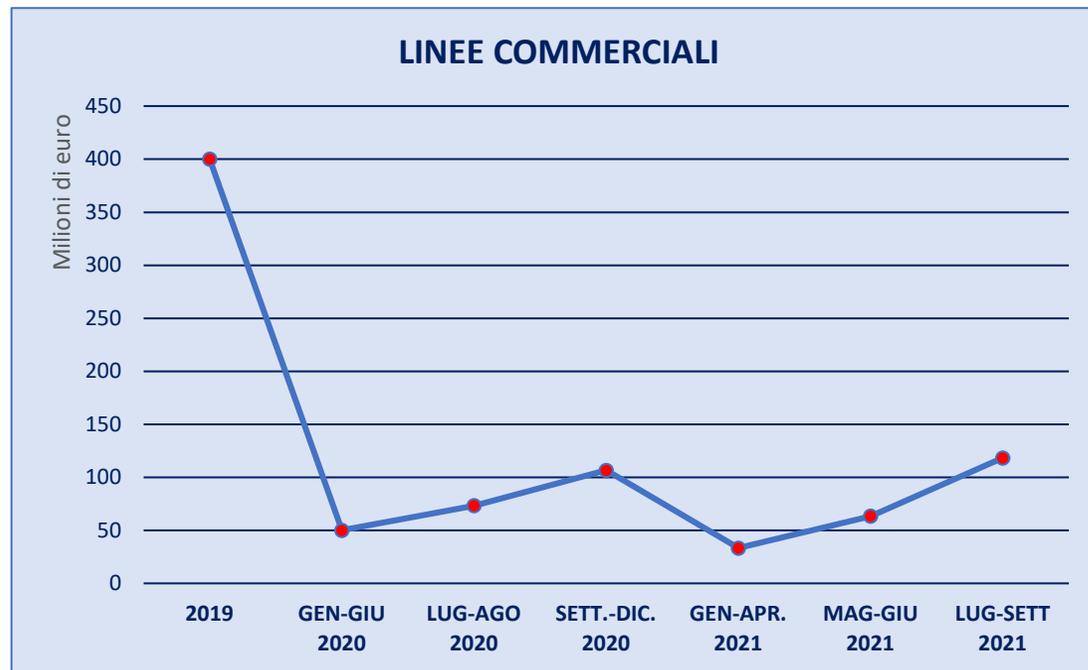
risalita curva epidemiologica, nuove restrizioni a spostamenti regionali e contrazione dei servizi

proroga divieti spostamenti fino a fine aprile

APRILE 2021: proroga stato di emergenza fino al 31 luglio con programma di graduale riapertura delle attività



LE PERDITE DI FATTURATO



Nell'anno 2020 e nel primo quadrimestre 2021 i **servizi commerciali di linea e di noleggio** presentano una curva di domanda e di fatturato in forte ribasso, con andamento del tutto analogo nei due comparti: per le linee le perdite di fatturato superano in media il 73%, per il noleggio con conducente il 75%.



LE PERDITE DI FATTURATO



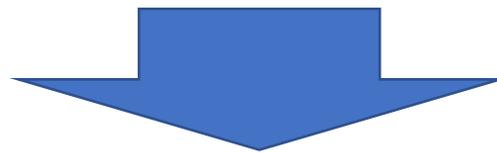
In termini assoluti le **riduzioni di fatturato** hanno raggiunto, nell'arco dei 14 mesi compresi tra marzo 2020 e aprile 2021, un importo di **circa 2,6 mld di euro** così ripartiti:

SERVIZI DI LINEA

Anno 2020: - 290mln di euro
Gen-Apr 2021: - 100mln di euro
- 390mln di euro

SERVIZI DI NOLEGGIO

Anno 2020: - 1.650 mln di euro
Gen-Apr 2021: - 565 mln di euro
- 2.215 mln di euro



Riduzione complessiva di fatturato: 2,6 mld di euro



LE MISURE DI RISTORO



Misure di ristoro «verticali»: 135 mln di euro

- **20 milioni** a fondo perduto per imprese esercenti servizi di linea commerciale (art.85 dL Agosto): autorizzazione UE e decr. ministeriale in fase di adozione, manca decr. direttoriale applicativo;
- **70 milioni** a ristoro rate di finanziamenti/leasing per acquisto di autobus per servizi di noleggio con conducente (50 mln di euro) e di linea commerciale (20 mln) (art.86 DL Agosto) – richiesta autorizzazione UE notificata, decr. ministeriale e direttoriale non adottati;
- **20 milioni** a ristoro delle perdite subite dai gestori dei servizi di trasporto scolastico dedicato (art.229 DL Rilancio) – decr. di riparto del fondo adottato, risorse da erogare;
- **5 milioni** a ristoro a imprese esercenti servizi di trasporto pubblico di linea con autobus scoperti – decr. MIBACT di attuazione adottato, manca avviso per presentare le istanze;
- **20 milioni** a ristoro delle imprese esercenti servizi di noleggio con conducente con autobus coperti – fondo da ripartire tra le regioni e province autonome

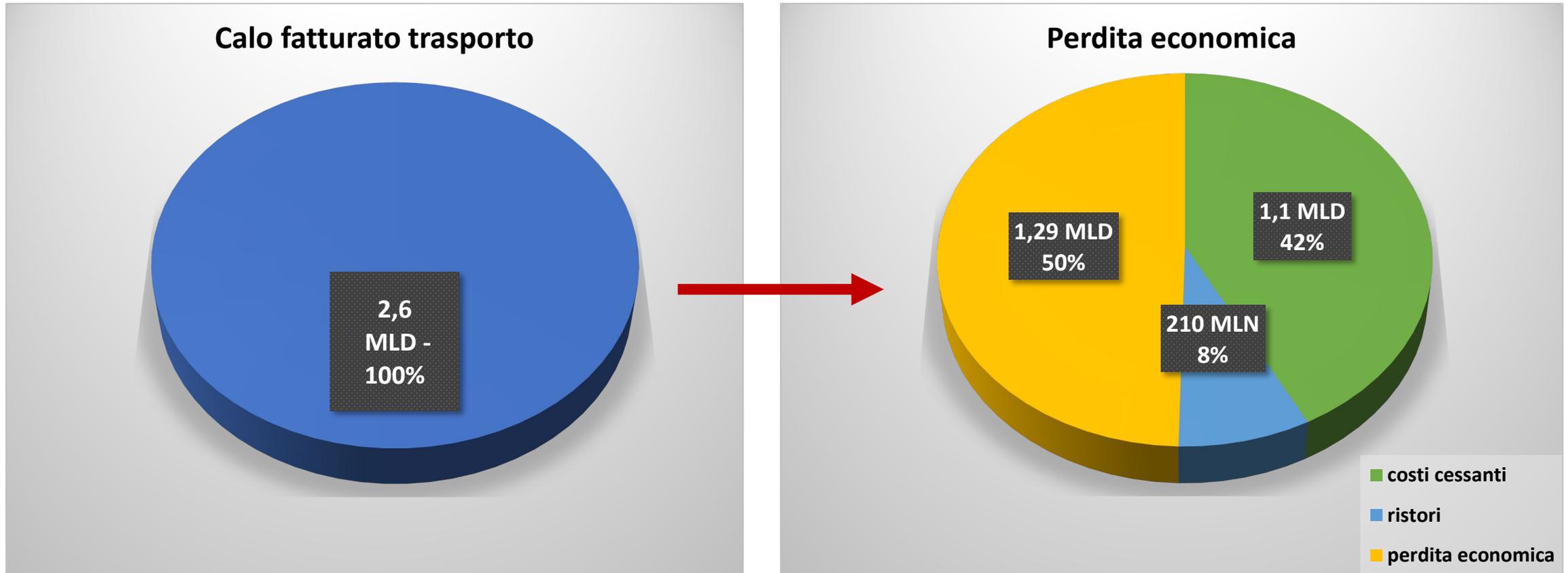
Misure «trasversali»: 75 mln di euro

Es. taglio IRAP, contributi a fondo perduto, bonus locazioni, esenzione IMU II^a rata 2020 e I^a rata 2021

**TOT.
210 MLN**



LE PERDITE TOTALI



Gli effetti economici della perdita sono stati solo in parte attenuati dallo svolgimento dei servizi aggiuntivi per il trasporto pubblico locale

Trasporto commerciale con autobus



MISURE PER L'EMERGENZA

Misure per l'emergenza



Per evitare il default di numerose piccole e medie imprese, il settore necessita di:

- **sbloccare al più presto le risorse previste dalle «misure verticali»**, accelerando l'iter di approvazione dei provvedimenti di attuazione
- **rifinanziare i fondi già istituiti**, in particolare:
 - per le perdite di fatturato delle imprese esercenti servizi di trasporto commerciale di linea
 - per le perdite di fatturato delle imprese di noleggio autobus con conducente
 - per le perdite di fatturato subite dai gestori dei servizi di trasporto scolastico dedicato.

Trasporto commerciale con autobus



INTERVENTI PER IL RILANCIO

Interventi per il rilancio



Bassi load factor sono insostenibili (i servizi scompariranno). Aumentare l'attuale limite di riempimento degli autobus, portandolo almeno all'80%, con le attuali deroghe per conviventi e gruppi stabili da estendere ai passeggeri in possesso di «green pass»



Probabilità di contagio a bordo dell'autobus molto basse
(il ricambio completo dell'aria avviene in non più 4 minuti)

- se tutti i passeggeri indossano la mascherina, la probabilità è di circa 15 nuovi contagi ogni 100.000 passeggeri, in linea con le statistiche generali (cfr. *indagine condotta dall'Università degli Studi di Genova*)
- per i conducenti di autobus la percentuale rilevata di contagi è stata di circa il 2% contro una diffusione nella popolazione generale del 4% al momento della rilevazione (cfr. *rilevazione ANAV*)

Obiettivo successo della campagna vaccinale

Interventi per il rilancio



Per la ripresa del settore è altresì necessaria una serie di **interventi strutturali**, tra i quali si indicano quelli prioritari:

- ✓ estendere l'accisa ridotta per il **«gasolio professionale»** al gasolio impiegato dagli autobus Euro V e VI in servizio di noleggio con conducente
- ✓ prorogare di un anno l'entrata in vigore dell'eliminazione del **gasolio professionale** per i bus delle linee commerciali di classe Euro III e IV



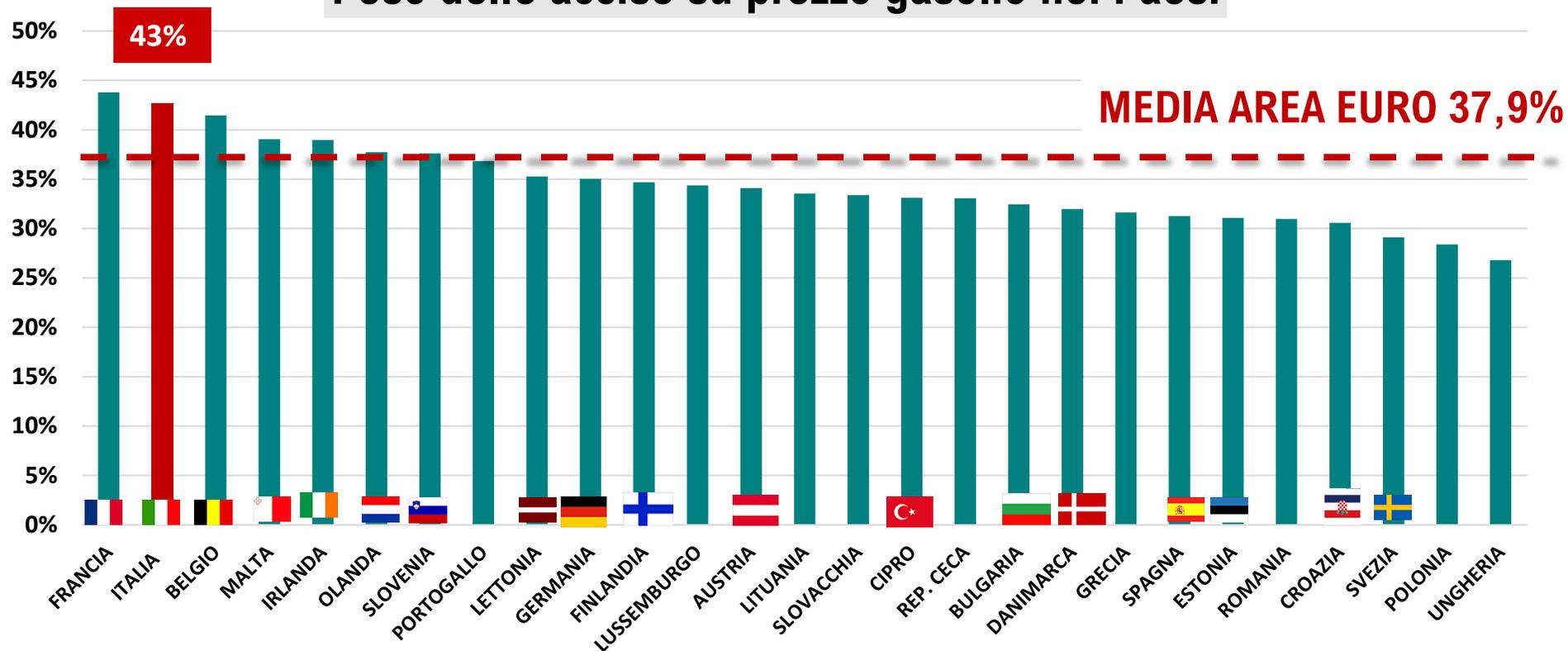
per un'impresa di trasporto con autobus il gasolio costituisce la seconda voce di costo (dopo quella per il personale) con **un'incidenza di circa 20% sul totale dei costi aziendali**

Interventi per il rilancio



E' indispensabile allineare il più possibile il prelievo delle accise a quello degli altri Paesi UE per garantire la competitività delle imprese italiane rispetto agli operatori stranieri

Peso delle accise su prezzo gasolio nei Paesi



Fonte: rielaborazione ANAV su dati Unem - Unione energie per la mobilità e Direzione Energia Commissione UE

Interventi per il rilancio



altri interventi prioritari:

- avviare un **programma strutturato di rinnovo del parco autobus** destinato, almeno nella prima fase, anche agli autobus nuovi di classe Euro VI;
- prevedere **incentivi adeguati per la formazione iniziale e periodica dei conducenti (acquisizione CQC)** al fine di contrastare l'attuale forte carenza di personale e consentire un adeguato turnover
- definire in maniera proporzionata e complessiva la regolamentazione **degli accessi degli autobus nelle città**

Interventi per il rilancio



e ancora:

- ricomprensere le imprese del settore, a vocazione turistica, nel novero delle **«imprese turistiche»** dell'art. 4 del D. Lgs. n. 79/2011;
- investire nella realizzazione/ammodernamento di **autostazioni, parcheggi di interscambio e nodi intermodali;**
- riformare il **quadro di riferimento** intervenendo sulla L. n. 218/2003 (noleggio autobus con conducente) e sul D. Lgs. n. 285/2005 (linee di competenza statale)



Grazie per l'attenzione!