

DOCUMENTO DI POSIZIONE

MARZO 2020 con proiezione APRILE 2020

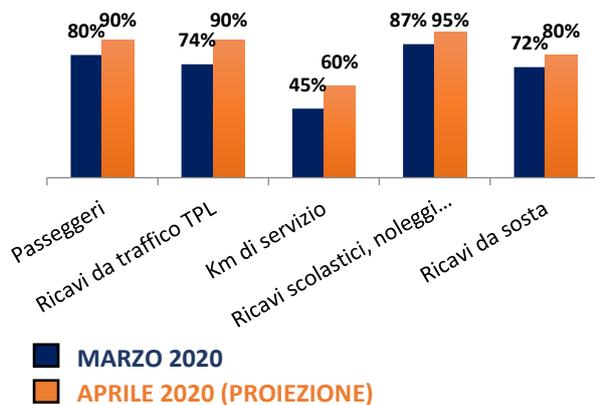


COVID-19

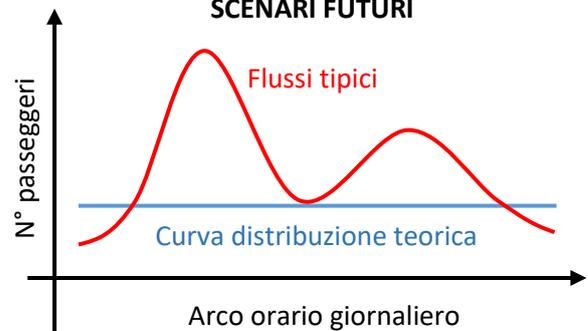
Gli impatti sulle imprese di trasporto pubblico locale e scenari futuri

PRINCIPALI EVIDENZE

PERDITA % MEDIA RISPETTO ALLO STESSO MESE DELL'ANNO PRECEDENTE



DISTRIBUZIONE DELLA DOMANDA - SCENARI FUTURI



PERDITA RICAVI TARIFFE: 200 MILIONI/MESE
PERDITA PASSEGGERI: 400 MILIONI/MESE

ASSTRA - Associazione Trasporti - è l'associazione nazionale **maggiormente rappresentativa** delle imprese di **trasporto pubblico locale** in Italia. Aderiscono ad **ASSTRA** le aziende del trasporto urbano ed extraurbano, esercenti servizi con autobus, tram, metropolitane, impianti a fune, le ferrovie locali nonché le imprese di navigazione lagunare e lacuale.

I NUMERI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Operatori: circa **930**
 Passeggeri trasportati: **5,4** miliardi l'anno
 Km percorsi: circa **1,9** miliardi di vetture-km oltre **220** milioni di treni-km
 Addetti: **124.000**
 Fatturato: circa **12** miliardi di euro/anno

INTRODUZIONE

La situazione che sta vivendo il Paese, che non ha eguali considerando come spazio temporale l'ultimo secolo, va affrontata con un approccio totalmente nuovo, senza cadere nell'errore di ricalcare soluzioni legate ad altre tipologie di crisi parziali o settoriali.

Il richiamato arco temporale si basa su alcuni esempi storici, che hanno generato un cosiddetto "mondo nuovo". Ci si riferisce a questo periodo, poiché in esso si è passati da un mondo globale ad una globalizzazione oramai, per così dire, intima, sia da un punto di vista prima industriale, poi finanziario e tecnologico e irreversibilmente anche in ambito trasportistico.

A valle di ogni grande crisi mondiale – si citano solo alcune tappe più significative dalla pandemia della "spagnola" nel 1918, per chiudersi con la grande crisi di Wall Street del 1929, oppure dopo le drammatiche conseguenze della seconda guerra mondiale, o della crisi finanziaria del 2008 - si è parlato di un mondo nuovo, di un approccio rivisto delle economie e del modo di vivere.

La pandemia che stiamo vivendo in questa ultima triste tappa del 2020 è a tutti gli effetti interpretabile in una Fase 2, così come viene definita da tutti nel perimetro di un ripensamento globale e sistemico del nostro modo di vivere.

L'ufficio studi e ricerche ASSTRA, che qui di seguito farà emergere una serie di evidenze di settore, vuole contribuire a concepire soluzioni che vadano proprio nella **direzione di immaginare non una fase transitoria a sé stante, ma piuttosto di offrire una visione e strumenti che, almeno a livello nazionale, si ispirino ad un'ottica completamente nuova.**

Sarebbe un errore immaginare di rispondere solamente alle esigenze immediate di natura finanziaria e settoriale e non fare lo sforzo di proporre un **approccio sistemico** ad un mondo che sarà nuovo da molti, se non da tutti i punti di vista.

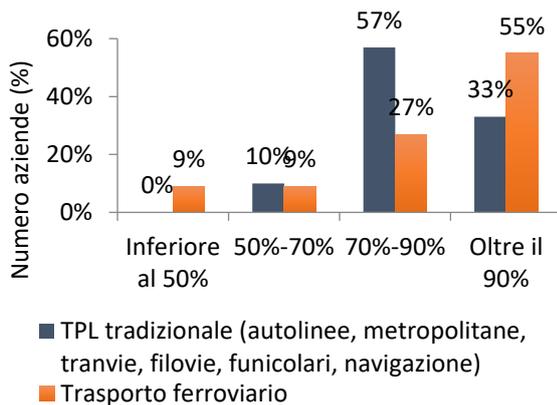
Il dibattito al quale si sta assistendo in questi giorni potrebbe concludersi con misure settoriali ed emergenziali, o con soluzioni che, a medio termine riportino le lancette dell'orologio della storia a modalità lavorative e di relazione sociale pre Covid 19. Sembra volersi dotare il Paese di piani che prevedano nella cosiddetta stanza dei bottoni soluzioni emergenziali pronte all'uso.

Riteniamo invece che sia indispensabile, vista l'esperienza che stiamo attraversando, trasformare in senso positivo lo straordinario che stiamo vivendo, in una nuova normalità, proponendo al Governo un nuovo patto sociale, non con proposte esclusivamente di settore, ma unendo in uno sforzo comune tutto il sistema produttivo e le istituzioni di formazione scolastica e universitaria.

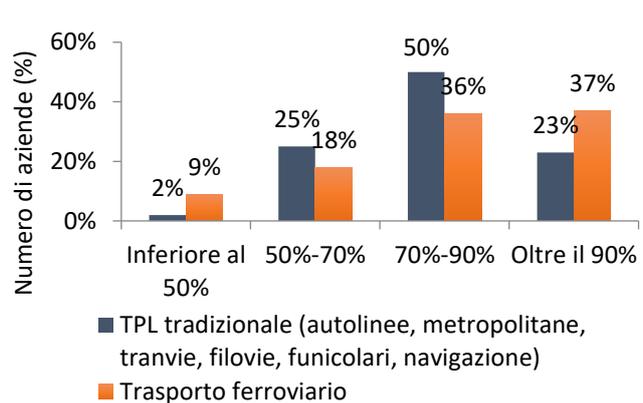
ANALISI CONGIUNTURALE MARZO 2020 CON PROIEZIONE APRILE 2020¹

Nel mese di marzo 2020 l'effetto COVID-19 ha determinato un **crollo verticale della domanda di mobilità pubblica** (-80%) e dei ricavi da biglietti e abbonamenti (-74%). Tale situazione, come rilevato da indagini dirette, è destinata a peggiorare nel mese di aprile 2020. La **perdita di ricavi da traffico media mensile è stimabile, a livello medio nazionale, in oltre 200 milioni di euro.**

PERDITA PASSEGGERI TPL
(VARIAZIONE % MARZO 2020 SU MARZO 2019)



PERDITA RICAVI TPL
(VARIAZIONE % MARZO 2020 SU MARZO 2019)

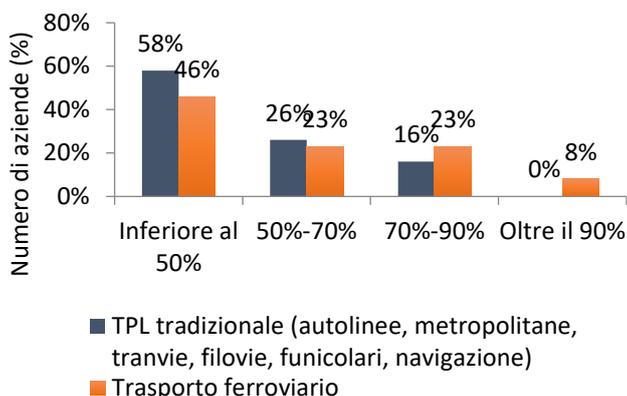


Sul versante dell'offerta si registra una contrazione delle percorrenze nell'ordine del 45%. La riduzione sarà ben più rilevante nel mese di aprile, oltre il 60%.

¹ NOTA METODOLOGICA: I dati emergono dall'elaborazione di informazioni tratte dai questionari che sono stati inviati il 6 aprile 2020 a tutte le aziende associate ad ASSTRA. Le aziende rispondenti sono state 67 e riproducono con fedeltà la struttura dell'universo del **trasporto pubblico locale** sia in termini di distribuzione territoriale, di classe dimensionale nonché di parametri economico-produttivi. E' stato chiesto alle aziende di quantificare la variazione percentuale nel mese di marzo 2020 dei principali indicatori economico-produttivi del settore rispetto al mese di marzo 2019. La proiezione per il mese di Aprile 2020 è stata svolta attraverso un'indagine diretta presso le principali aziende del campione al fine di valutare gli effetti che si avranno conseguentemente all'applicazione di misure a livello nazionale sempre più stringenti e alle ordinanze emesse dalle singole Regioni. Ad integrazione di tali analisi sono state poste ulteriori domande volte ad indagare le misure adottate in questa fase di crisi sia in termini di ricorso a forme di ammortizzatori sociali, sia in termini di eventuale modifica/congelamento dei piani di investimento attuali e futuri. Non da ultimo è stata chiesta anche l'eventuale difficoltà nell'approvvigionamento di dispositivi di protezione (mascherine e gel igienizzante), attrezzature fondamentali a garantire la **sicurezza** agli autisti e a tutti coloro che si trovano a contatto con l'utente.

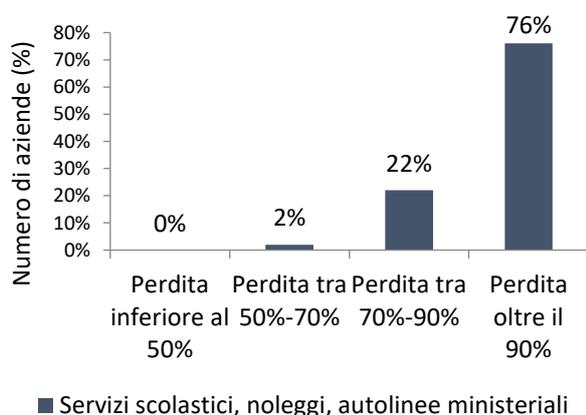
COVID-19
Gli impatti sulle imprese di trasporto pubblico locale e scenari futuri

RIDUZIONE PERCORRENZE TPL
(VARIAZIONE % MARZO 2020 SU MARZO 2019)

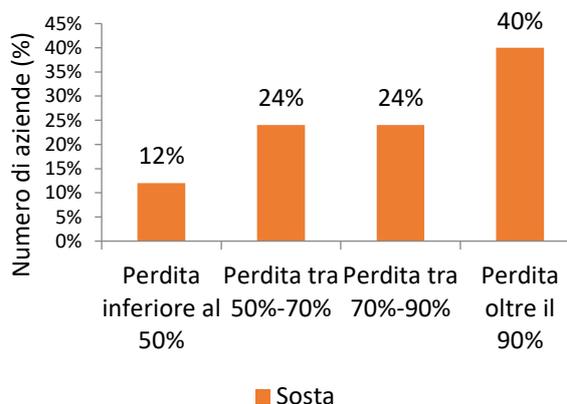


Le aziende di trasporto pubblico offrono una vasta gamma di altri servizi di mobilità, anche quest'ultimi duramente colpiti dalle misure introdotte per arginare l'epidemia. Le attività per il trasporto scolastico e turistico su autobus sono ferme dall'inizio dell'emergenza a seguito della chiusura delle scuole, della cancellazione dei viaggi in gruppo e della sospensione delle gite scolastiche. Le aziende dichiarano una perdita media dei ricavi pari al 87%. Per non parlare dei ricavi derivanti dalla gestione della sosta, attività nella maggior parte dei casi redditizia per le aziende, che hanno registrato una diminuzione media pari al 72%.

PERDITA RICAVI SERVIZI SCOLASTICI, NOLEGGI AUTOLINEE MINISTERIALI
(VARIAZIONE % MARZO 2020 SU MARZO 2019)



PERDITA RICAVI SOSTA
(VARIAZIONE % MARZO 2020 SU MARZO 2019)



Come in altri settori, la riduzione dell'attività ha costretto l'86% aziende di trasporto pubblico locale a far ricorso a **forme di ammortizzatori sociali**.

Quasi tutte le aziende rispondenti (88%) hanno dichiarato di aver avuto **forti difficoltà nel reperire i dispositivi di protezione** (mascherine e gel igienizzante).

PROPOSTE

Proposte generali per le fasi emergenziali

1. Istituire una **cabina di regia** tra società di trasporto, rappresentanze di imprese e lavoratori, amministrazioni locali e Università necessaria per definire le **modalità operative di ripartenza**;
2. Definire un **ripensamento globale dei servizi** che tenga conto sia del reale potenziale di mobilità oggi disponibile, sia di una **diversa e nuova organizzazione** della vita lavorativa, della vita scolastica e di tutti quei settori che devono ripensare modelli produttivi che garantiscano la sicurezza dei cittadini e dei lavoratori nella ripartenza, da perseguirsi attraverso un **ridisegno degli orari delle città e dei territori** e una transizione **dall'integrazione modale all'integrazione tra il sistema di trasporti e il sistema produttivo**;
3. Valorizzare il **principio di unitarietà ed integrazione della rete di trasporto** da perseguirsi attraverso una rimodulazione dei servizi necessaria a garantire il distanziamento sociale all'interno dei mezzi di trasporto, evitando inefficienti duplicazioni tra servizi soggetti ad obbligo di servizio pubblico e servizi di mercato che incidono negativamente sull'equilibrio economico del contratto di servizio;
4. Prevedere, nell'alveo dei contratti di servizio e ove non già prevista, la possibilità per le aziende di trasporto di offrire **servizi di trasporto dedicati** (ad esempio collegamento con le fabbriche) e parallelamente incentivare attraverso **la leva fiscale** gli accordi tra le imprese e i lavoratori finalizzati ai servizi di trasporto;
5. Utilizzare le opportunità offerte dai **servizi a chiamata** che può rappresentare una risposta efficace per rispondere alla rimodulazione degli orari delle città;
6. Dare impulso ai criteri legati alla **flessibilità**: il ricorso che stiamo sperimentando oggi, grazie alle tecnologie, ad un forzato e temporaneo *smart working* deve diventare strutturale e sistemico.

Tutto parte da una semplice considerazione: senza conoscere i termini definitivi della cosiddetta Fase 2, è comunque evidente che essa sarà caratterizzata dal criterio del distanziamento sociale, che inevitabilmente cambierà in radice la nostra esistenza, sia privata, sia lavorativa e sociale. Il sistema dei trasporti dal suo privilegiato punto di vista ed in particolare il TPL con i suoi numeri pre-crisi, valutabili in circa 5,4 miliardi di viaggiatori annui, evidenzia alcune necessità che a nostro modo di vedere potrebbero, in via teorica, rappresentare una chiave per risolvere parte del problema. Entrando nel dettaglio, oggi la mobilità vive quotidianamente due fasi che sono identificabili, per semplificazione, nella curva dei servizi erogati ai pendolari, o più in generale agli utenti del trasporto pubblico in due momenti: le cosiddette "punte", cioè i momenti di massima concentrazione presso le pensiline ed il relativo affollamento di autobus (con egual condizione di convivenza forzata relativamente alle stazioni ferroviarie e ai treni) e una fase detta di "morbida". In questa seconda fase, pur essendoci servizi, l'affollamento e quindi la concentrazione sociale, che oggi devono essere scongiurati per finalità epidemiologiche e sanitarie, sono ridotti. Tutto questo, compreso evidentemente anche un modello scolastico che faccia tesoro di questa emergenza, avrebbe come conseguenza un'espansione del tempo lavorativo durante la giornata, una maggior frammentazione delle concentrazioni di cittadini in viaggio, riducendo sensibilmente i cosiddetti picchi di servizi, con l'inevitabile conseguenza di aver un servizio pubblico più distribuito e una rarefazione dei passeggeri che contribuirebbero, almeno in parte, ad ottemperare al cosiddetto distanziamento sociale. Queste soluzioni rappresenterebbero un'autentica rivoluzione che cambia in radice, per tornare al nostro specifico settore, l'esperienza del viaggio, i modelli di contratto pubblico da siglare, e gli stessi mezzi di trasporto che sarebbero interessati da una inevitabile evoluzione. Proprio partendo dalle misure emergenziali si arriverebbe ad una riprogettazione del viaggio, sempre finalizzato a garantire al massimo il servizio ad un mondo che lavora in modo diverso, ma non per questo meno produttivo. Anche il sistema dei trasporti si vedrà costretto a cambiare e per le medesime ragioni potrebbe essere addirittura più produttivo.

COVID-19
Gli impatti sulle imprese di trasporto pubblico
locale e scenari futuri

Proposte economiche

1. Istituire un **fondo statale con una dotazione iniziale di 600 milioni di Euro** per compensare le minori entrate per **ricavi da traffico** e i **maggiori costi** imputabili alla gestione della crisi, al netto dei **conguagli** necessari per tener conto dei minori costi di produzione sostenuti (costi per la trazione, ammortizzatori sociali);
2. Reintegrare la dotazione patrimoniale del **Fondo di Solidarietà TPL** in misura corrispondente alle risorse dallo stesso erogate per la causale Covid-19 e stanziare **risorse aggiuntive** per la copertura delle **misure di sostegno al reddito** e per periodi ulteriori rispetto alle 9 settimane previste dal DL n. 18/2020;
3. Per un periodo di un anno dalla data di avvio delle misure di contenimento del virus Covid-19, incentivare e finanziare la stipula di **contratti di solidarietà** in modo da fronteggiare la necessaria gradualità nella ripresa dei servizi di trasporto pubblico locale fino al ripristino della normale programmazione;
4. Introdurre meccanismi di **indicizzazione del Fondo Nazionale Trasporti e ripristinare la dotazione 2019** per avviare un processo di rafforzamento duraturo e strutturale del settore e parallelamente istituire un **fondo statale** per assicurare anche nelle **Regioni a statuto speciale e Province autonome** continuità e stabilità del concorso finanziario pubblico;
5. Dare sollievo finanziario alle aziende anche attraverso **l'anticipazione** entro Giugno dell'80% del Fondo nazionale trasporti e dei Fondi per le Autonomie Speciali legati al finanziamento dei CCNL pregressi;
6. Attuare quanto richiesto dagli enti affidanti in sede di Conferenza Unificata al fine di escludere in sede di prima applicazione l'obbligo di **cofinanziamento** previsto dal PSNMS per l'acquisto di **autobus** dando facoltà ai soggetti beneficiari di scegliere la modalità di **alimentazione** dei mezzi da acquistare;
7. Posticipare la riduzione delle **agevolazioni fiscali per l'accisa sul gasolio** per autotrazione per i veicoli Euro III ed Euro IV al secondo anno successivo all'entrata in vigore del Piano strategico della mobilità sostenibile;
8. Incrementare la dotazione finanziaria a copertura dei maggiori costi sostenuti per gli **oneri di malattia**, anche alla luce dei numerosi eventi di malattia che si stanno registrando nel corso del 2020;
9. **Prorogare tutte le scadenze** degli **adempimenti** necessari a garantire l'esercizio dei sistemi di trasporto pubblico analogamente a quanto previsto per la revisione periodica dei veicoli.