

BUS magazine

BIMESTRALE
DI POLITICA
E CULTURA
DEI TRASPORTI

n.6 • 2020 • Nov/Dic



ASSEMBLEA STRAORDINARIA ANAV
La relazione del Presidente Vinella sull'attività dell'ultimo semestre

MANOVRA DI BILANCIO 2021
L'ANAV chiede ulteriori misure di sostegno

UN NUOVO IMPORTANTE STRUMENTO DI WELFARE
Nasce il fondo TPL Salute per l'assistenza sanitaria

voith.com

VOITH



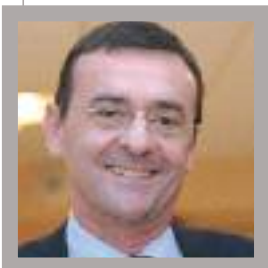
In esercizio al meglio,
su tutta la linea

Cambi automatici, Retarder e Compressori

italia.voithturbo.it



Rete Partner



LA SITUAZIONE DI CRISI DELLE AZIENDE E IL RINNOVO DEI CONTRATTI DI LAVORO

Proprio ieri, rispetto al momento in cui mi accingo a scrivere questo editoriale, abbiamo svolto i lavori della nostra assemblea straordinaria, di cui troverete ampi passaggi in questo numero di fine anno del nostro house organ. Come ho potuto riferire agli associati nella mia relazione, questi ultimi mesi, caratterizzati dalla cosiddetta seconda ondata pandemica, hanno profondamente segnato dal punto di vista economico, finanziario, organizzativo e gestionale le nostre imprese. Ovviamente in maniera diversa, tenuto conto delle specifiche missioni dei servizi soggetti a obblighi di servizio pubblico rispetto a quelli commerciali e tra questi ultimi di quelli meramente turistici agli altri a vocazione di linea o comunque per gruppi precostituiti. Il trasporto turistico con autobus e le linee commerciali sono infatti letteralmente fermi. Come sappiamo, nell'anno in corso hanno subito una rilevantissima riduzione di fatturato del 75%, con punte fino al 90%, e anche l'inizio del prossimo anno non si preannuncia migliore. Il trasporto pubblico locale ha continuato a garantire, anche durante il lockdown e nelle zone rosse, il diritto alla mobilità delle persone con un notevole aumento dei costi e una riduzione di ricavi da traffico non inferiore al 70%. Ma anche i lavoratori delle nostre aziende hanno subito le ripercussioni di questa grave situazione. Molti di loro sono stati collocati in CIG e significativi sono stati l'impegno e la dedizione richiesti al

personale viaggiante che ha svolto la propria attività anche durante il lockdown. Peraltro il CCNL degli autoferrottrantieri è scaduto ormai da tre anni e quello del noleggio autotobus con conducente scade alla fine dell'anno in corso ed è naturale che le Organizzazioni sindacali ne chiedano il rinnovo. Ma il tema è proprio questo: come garantire un'adeguata risposta alle richieste del mondo del lavoro che sia in ogni caso compatibile con il quadro di incertezza e sofferenza delle aziende a tutti ben noto? La risposta a questo quesito costituisce uno snodo fondamentale la cui soluzione deve essere in grado di portare a sintesi le difficoltà di breve e medio periodo delle aziende con le esigenze dei lavoratori. Come ANAV abbiamo contribuito alla predisposizione di un documento comune di metodo per il rinnovo del CCNL degli autoferrottrantieri, che prova a fare sintesi di queste posizioni, apparentemente contrapposte, e sul quale abbiamo invitato le Organizzazioni sindacali a riflettere. Sempre nella giornata in cui scrivo, e con lo stesso approccio, abbiamo avviato anche il confronto per il rinnovo del CCNL del noleggio autobus. Come abbiamo detto, nelle prossime settimane ci attende un compito arduo ma siamo convinti che anche in questo caso saremo in grado di fornire il giusto contributo di competenza ed equilibrio per la individuazione delle necessarie soluzioni condivise. ■ ■ ■

Tempi di lockdown?



Una buona opportunità per la lettura!

In questo periodo in cui si sta in casa più di quanto vorremmo, perché non approfittarne per leggere qualcosa sulla **bigliettazione elettronica**?

AEP ha messo a disposizione le sue più recenti pubblicazioni, relative alla propria attività e ai temi bigliettazione elettronica. Più di **300 pagine** illustrate, tutte in **lingua italiana**. Molte sono disponibili anche in inglese, francese ed una anche in tedesco.

Abbiamo realizzato una pagina che le raggruppa tutte quante, all'interno del nostro **portale web** completamente **ridisegnato** e **rinnovato**; la trovate qui: <https://www.aep-italia.it/pubblicazioni/>.

Le **vostre opinioni** sono per noi **particolarmente interessanti**. Se troverete qualcosa di interessante, scriveteci o, meglio ancora, **venite a visitarci** appena sarà possibile. Saremo lieti di aprirvi le nostre porte, mostrarvi i nostri stabilimenti e le nostre sale prova, mettervi in contatto con i nostri Clienti e di accogliere i vostri suggerimenti.



EDITORIALE

La situazione di crisi delle aziende
e il rinnovo dei contratti di lavoro
Giuseppe Vinella

ASSOCIAZIONE

Assemblea
Straordinaria ANAV

LAVORO

Rinnovo contratti:
il punto della situazione
Stefano Rossi

TPL

Obblighi di contabilità regolatoria
Antonello Lucente

LEGGI

Manovra di Bilancio 2021
Antonello Lucente
Nicoletta Romagnuolo

TPL

La responsabilità del contagio non
è del trasporto pubblico locale

LEGGI

Natale con i tuoi...
ma fino alle 22
Paola Galantino

Il sostegno alle imprese
dei Decreti Ristori
Nicoletta Romagnuolo

ASSOCIAZIONE

Webinar ANAV: Pagamenti
digitali tramite "PagoPA"
Nicoletta Romagnuolo
Francesco Romagnoli

Webinar ANAV: Pacchetto mobilità
Paola Galantino

UNIONE EUROPEA

Distacco conducenti
Roberta Proietti

LEGGI

Covid-19 e patrimonio aziendale
Nicoletta Romagnuolo

LAVORO

Un nuovo importante
strumento di welfare
Stefano Rossi

La formazione al tempo
del Covid-19
Roberto Magini

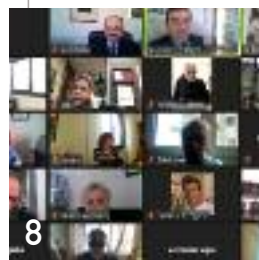
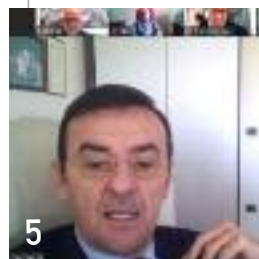
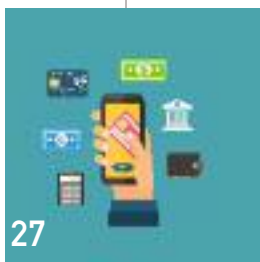
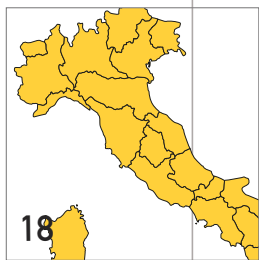
Welfare aziendale
cos'è e come funziona
Stefano Rossi

TECNOLOGIA

Covid e trasporto pubblico
Francesco Romagnoli

ASSOCIAZIONE

Consiglio Generale ANAV



1

4

9

10

13

8

17

18

22

13

25

28

31

23

32

34

36

38

38

40

43

RUBRICHE

Bus & Sport	44
Blog Vaicolbus	46
La Sentenza	50
Tecnologia	51
InfoFlash	52



Assemblea straordinaria ANAV

Vinella “L’ANAV ha cercato di caratterizzarsi al massimo delle proprie capacità e possibilità a tutela della categoria, a sostegno dei diritti e degli interessi di tutte le imprese associate, di tutti i settori rappresentati”.

Martedì 15 dicembre 2020 si è svolta l’Assemblea straordinaria dell’Associazione. Durante i lavori, che si sono svolti in modalità telematica, il Presidente Giuseppe Vinella ha presentato la relazione sull’attività svolta dall’Associazione nel corso dell’ultimo semestre, ancora segnato dal riaccutizzarsi dell’emergenza per l’epidemia per il Covid-19, e ha fatto il punto della situazione sullo stato del settore e sulle iniziative da intraprendere nei prossimi mesi a tutela delle imprese. Riportiamo di seguito la relazione che il Presidente ha presentato agli associati.

anni. Quando ci siamo visti in video conferenza il 16 luglio confidavamo che potesse essere la prima e l’ultima volta a distanza ma invece siamo ancora così; anzi la situazione sanitaria, come tutti sappiamo, è ancora pesante, con varie centinaia di decessi al giorno, i nostri amati anziani ma non solo...

Il nostro primo pensiero va a tutti i defunti, ai loro famigliari a tutte le persone che soffrono. E anche per questa ragione ho ritenuto quest’anno anche per ANAV di abbandonare completamente lo stanco rituale del “presente” sostituendolo con delle donazioni benefiche.

Come dicevo, speravamo di poterci incontrare di persona, anche per questo abbiamo accettato la sfida della partecipazione in presenza al Salone di Rimini dello scorso 14 ottobre, ma è stata solo una breve illusione estiva.

I grandi progressi della scienza e della medicina sul fronte del vaccino anti Covid tracciano però un chiaro segno di vivida speranza che ci devono spronare tutti, come uomini e come imprenditori.

La seconda ondata emergenziale che si è abbattuta sul nostro Paese a partire dal mese di ottobre, e le conseguenti misure restrittive adottate dal Governo, come sappiamo, ha segnato in maniera profonda l’assetto finanziario, economico, organizza-

tivo e gestionale delle aziende dei nostri settori.

Da luglio a oggi si sono infatti rapidamente succeduti ben sette DPCM, l’ultimo dei quali quello dello scorso 3 dicembre, con misure via via sempre più restrittive di contenimento e contrasto dell’emergenza sanitaria e numerosi provvedimenti economici volti a compensare i settori maggiormente colpiti da tali misure e, più in generale, a sostenere l’economia e l’occupazione del Paese.

In questo scenario, il ruolo di ANAV è stato fondamentale ai fini dell’ottenimento delle specifiche misure varate dal Governo, comprese quelle da luglio in poi, che pur non rilevandosi ancora adeguate a garantire un sufficiente livello di equilibrio economico-finanziario delle aziende del settore, ci motivano nel portare avanti la linea di azione associativa. Mi riferisco in particolare alla conversione in legge del D.L. “Rilancio”, al D.L. “Agosto”, al disegno di legge di bilancio del 2021, ai quattro D.L. “Ristori”, cui farò ora brevemente cenno.

Dopo l’approvazione del D.L. “Cura Italia”, già a fine luglio, in sede di **conversione del D.L. “Rilancio”**, l’azione associativa ha contribuito all’adozione delle norme che consentono di recuperare il grave ritardo nella erogazione dei rimborsi degli oneri per il rinnovo del CCNL auto-

“Care Amiche e cari Amici Associati,

benvenuti a questa assemblea straordinaria di fine anno, una stabile modalità che abbiamo inaugurato il 5 dicembre dello scorso anno, cioè in un’altra “era geologica”, ma che continuiamo a ritenere utile per fare il punto della situazione con tutte le aziende associate, oltre che necessaria per svolgere alcuni adempimenti statutari di cui parleremo al termine di questa breve relazione sull’attività degli ultimi 5 mesi.

Questa è la mia prima assemblea successiva a quella ordinaria del 16 luglio scorso in occasione della quale avete voluto concedermi l’onore, ovviamente non disgiunto dall’onere, di condurre l’ANAV per altri due





ferrotranvieri dei bienni 2004-2005 e 2006-2007 per le aziende operanti nelle Regioni a statuto speciale e dei trattamenti economici previdenziali di malattia per gli addetti ai servizi e che introducono anche in modo strutturale, dalla competenza 2019, il pagamento a titolo di anticipazione dell'80% del rimborso dei predetti oneri del CCNL.

Intensa è stata anche l'attività di sollecito dell'adozione del decreto interministeriale di riparto del fondo di 20 milioni di euro istituito presso il Ministero dei Trasporti dall'art. 229, comma 2-bis, del D.L. "Rilancio" e diretto al ristoro delle perdite di fatturato patite dai gestori dei servizi di trasporto scolastico durante il lockdown di inizio d'anno. Anche a seguito dei ripetuti interventi di ANAV, lo schema di decreto predisposto dal MIT è stato portato all'attenzione e ha ricevuto il parere favorevole del Ministero dell'Istruzione e nell'ambito della prevista intesa in sede di Conferenza Stato-Città ed è ora in corso di registrazione alla Corte dei Conti.

Con il D.L. "Agosto", anche grazie alla continua sensibilizzazione dell'ANAV, è stata incrementata di 400 milioni di euro la dotazione del Fondo compensazioni per i mancati ricavi tariffari, per 300 milioni dei quali si è poi stabilita la possibile utilizzazione da parte delle Regioni per il finanziamento dei servizi aggiuntivi, cui si aggiungono altri 150



milioni per i Comuni per il finanziamento di servizi di trasporto scolastico dedicati aggiuntivi, anch'essi resi necessari dal rispetto delle norme sul riempimento massimo dei mezzi. Per il 2020 risultano impegnati a questo fine dalle Regioni 63 milioni di euro.

Gli articoli 85 e 86 del D.L. "Agosto" hanno recuperato l'assurda abrogazione della norma approvata con l'art. 214 del D.L. "Rilancio" e prevedono misure di ristoro verticali a favore del trasporto commerciale con autobus. Ma queste norme continuano a registrare limiti oggettivi e dubbi interpretativi rispetto ai quali l'Associazione si è attivata già nella

fase di conversione in legge ottenendo poi dei miglioramenti con la formulazione dell'articolo 119 del disegno di legge di bilancio 2021, di cui parleremo a breve.

Il D.L. 137/2020, cosiddetto "Ristori", ha introdotto diverse misure di aiuto destinate ai settori economici - individuati mediante i relativi codici ATECO di riferimento - maggiormente colpiti dalle restrizioni anti-contagio imposte dal Governo con il DPCM del 24 ottobre 2020. Misure di un certo interesse, sicuramente da potenziare, che riconoscono ai soggetti interessati un contributo a fondo perduto commisurato al calo di fatturato registrato ad aprile 2020 rispetto ad aprile 2019; la possibilità di beneficiare di un credito d'imposta per i canoni di locazione di immobili a uso non abitativo pagati per l'ultimo trimestre 2020 e la cancellazione della seconda rata IMU sugli immobili aziendali. Proprio su richiesta dell'Associazione, il campo di applicazione di tali misure è stato esteso, attraverso il D.L. n. 149/2020 "Ristori-bis", anche ai settori del noleggio autobus con conducente e del trasporto pubblico di linea in ambito extra urbano e su lunghe distanze (codice ATECO 49.39.09) e delle connesse attività di gestione delle stazioni di autobus (codice ATECO 52.21.30).

Estremamente importante, poi, la previsione nel D.L. ristori-bis di un ulteriore incremento di 300 milioni di





euro della dotazione del Fondo per la compensazione dei mancati ricavi del TPL, con contestuale estensione al 31 gennaio 2021 del periodo di considerazione delle perdite compensabili, così da consentirne l'utilizzazione anche per il 2020. Di questi ulteriori fondi, altri 100 milioni possono essere anche in questo caso utilizzati dalle Regioni per il finanziamento di servizi aggiuntivi, insieme ad altri 200 milioni di euro, come vedremo, specificamente destinati allo scopo e previsti nel disegno di bilancio 2021 in vista della ripresa della didattica in presenza, come previsto a partire dal 7 gennaio prossimo dal DPCM del 3 dicembre 2020, in considerazione del limite di riempimento dei mezzi stabilito al 50% della capienza.

L'azione di ANAV è proseguita, in sede di audizione dinanzi alle Commissioni Finanze e Bilancio del Senato sul disegno di legge di conversione del decreto "Ristori", con la richiesta di misure a favore anche dei segmenti dei servizi di linea di gran turismo e dei collegamenti aeroportuali con codice Ateco 49.31.00. Al riguardo il **decreto "Ristori-quater"** ha previsto il rifinanziamento per 10 milioni di euro e l'inserimento anche del segmento del trasporto turistico mediante bus scoperti tra i destinatari del fondo per la cultura già operativo presso il MIBACT. ANAV ha sollecitato, e formulato in tal senso specifiche proposte emendative in sede di

conversione del provvedimento, l'adozione della medesima misura per i servizi di linea di gran turismo in genere e di collegamento città-aeroporti e città-stazioni. Sempre il D.L. "Ristori-quater" poi consente l'accantonamento di determinati fondi in conto residui al fine di consentirne l'utilizzo nell'esercizio successivo, tra i quali quelli previsti dall'articolo 229 del D.L. "Rilancio" e dall'articolo 85 del D.L. "Agosto".

Un emendamento approvato nella serata di domenica scorsa al D.L. "Ristori" dalle Commissioni riunite Finanze e Bilancio del Senato ha elevato da 300 a 390 milioni lo stanziamento di risorse aggiuntive sul fondo compensazioni TPL, portando da 100 a 190 milioni le risorse che possono essere destinate al finanziamento dei servizi aggiuntivi nel 2021, altresì specificando che fino a 90 milioni dei predetti 190 possono essere utilizzati da Comuni e Regioni per fare convenzioni dirette con imprese di noleggio autobus, con ncc auto e con taxi per la gestione dei servizi aggiuntivi imponendo agli stessi obblighi di servizio pubblico.

Il disegno di legge di bilancio 2021, in corso di approvazione parlamentare, con l'articolo 119 procede a una riformulazione sicuramente migliorativa degli articoli 85 e 86 del D.L. "Agosto". Per le linee commerciali prevede infatti, accanto alla dotazione di 20 milioni di euro per l'anno 2020, anche una di altrettanti 20 mi-

lioni per il 2021, fondi destinati a compensare, il primo, i minori ricavi registrati nel periodo 23 febbraio-31 dicembre 2020 e, il secondo, destinato al ristoro delle rate di finanziamento o dei canoni di leasing con scadenza anche dilazionata nel medesimo periodo di cui sopra e riguardanti gli acquisiti effettuati dal gennaio 2018 anche mediante contratti di locazione finanziaria di veicoli nuovi di fabbrica. La norma opportunamente precisa anche il suo ambito soggettivo estendendolo ai servizi internazionali e a quelli autorizzati dalle Regioni e dagli Enti locali ai sensi delle norme regionali attuative del D.Lgs. N. 422/1997.

Sempre l'articolo 119 prevede un diverso riparto dei fondi stanziati dall'articolo 86 del D.L. "Agosto" destinando 50 milioni di euro al ristoro delle rate di finanziamenti e leasing contratti per l'acquisto (sempre dal 1° gennaio 2018) di soli autobus destinati a servizi di noleggio con conducente, quindi anche qui chiarendo come da noi richiesto il campo di applicazione della norma, e i residui 3 milioni di euro per la rottamazione e l'acquisto di nuovi autobus da destinare a servizi di linea e di noleggio di cui al D.Lgs. N. 285/2005 e alla legge n. 218/2003.

Il profilarsi della modifica di cui abbiamo parlato verosimilmente determinerà uno slittamento anche nell'emanazione dei previsti decreti interministeriali MIT-MEF di attuazione, ai quali gli uffici competenti dei due dicasteri stavano già lavorando e di cui l'Associazione continuerà a monitorare con attenzione l'iter di approvazione, come continuerà a dialogare con le strutture ministeriali nell'ambito del confronto sull'applicazione dei massimali ai predetti contributi a fondo perduto. Il disegno di legge di bilancio 2021 stabilisce altresì un ulteriore stanziamento di 350 milioni di euro per i servizi aggiuntivi, 200 dei quali destinati al finanziamento di servizi di trasporto pubblico locale e 150 destinati ai servizi di trasporto scolastico dedicato in vista della riapertura delle scuole in presenza del prossimo 7 gennaio, con ciò confermando come il coinvolgimento delle imprese private di trasporto nella effettuazione dei servizi aggiuntivi di TPL contribuisca anche al recupero

di livelli sostenibili di redditività per le imprese che operano nei mercati commerciali del trasporto di persone con autobus di linea e noleggio.

In questo contesto, l'ANAV ha rappresentato in Parlamento, in audizione presso la IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, una serie di ulteriori proposte sulle quali si continuerà comunque a lavorare nei prossimi mesi:

- il ripristino dell'equilibrio economico-finanziario del TPL con lo stanziamento delle necessarie risorse per la compensazione delle perdite tariffarie ancora non indennizzate e quantificabili in non meno di 800 milioni nel 2020 e di 1.000 milioni nel 2021;

- misure di più ampio respiro, in grado di sostenere le imprese e accompagnare la ripresa nel medio periodo, tra le quali il meccanismo di adeguamento inflativo del Fondo nazionale di finanziamento dei servizi di TPL e il rinvio di un anno dell'esclusione dal rimborso delle accise sul gasolio per gli autobus Euro III ed Euro IV;

- il potenziamento delle misure di indennizzo previste dall'articolo 119 dal disegno di legge di bilancio 2021;

- l'estensione dello sconto di accisa alle aziende del noleggio autobus con conducente per gli autobus euro V e VI;

- l'incremento del Fondo per il rinnovo del parco autobus commerciale;

- la definizione di un Fondo a favore dei Comuni finalizzato al superamento dell'attuale sistema delle ZTL onerose;

- un contributo per l'acquisizione della patente e della CQC per gli autisti neo assunti, funzionale a contrastare la crisi delle vocazioni professionali in atto.

Ma il ruolo di ANAV è stato determinato anche nel favorire l'attuazione delle misure varate. Attraverso le proposte e il supporto messi a disposizione degli uffici ministeriali l'Associazione ha contribuito, tra l'altro:

- ✓ a un rapido riparto di quote di anticipazione del Fondo compensazioni per le perdite dei ricavi da traffico, con 412 milioni di euro già

ripartiti e in larga parte erogati e ulteriori 100 milioni di euro di imminente riparto a seguito dell'intesa raggiunta in Conferenza Unificata lo scorso 30 ottobre; al riparto, anche a titolo di anticipazione, di 150 milioni di euro per l'attivazione dei servizi aggiuntivi di TPL;

- ✓ a sbloccare l'iter di adozione del decreto di riparto, senza alcuna penalità, della quota a saldo del Fondo nazionale TPL di competenza 2020;

- ✓ all'adozione dei primi decreti attuativi per il rimborso alle imprese operanti nelle Regioni a Statuto speciale degli oneri arretrati relativi ai rinnovi del CCNL autoferrotranvieri

**L'ANAV
ha rappresentato
in Parlamento, in
audizione presso la IX
Commissione Trasporti
della Camera dei Deputati,
una serie di proposte
sulle quali si continuerà
comunque a lavorare
nei prossimi mesi**

e per l'erogazione della quota di anticipazione relativa alla competenza 2020, per un importo complessivo di circa 82 milioni euro.

Altrettanto importanti le attività per l'individuazione di una metodologia condivisa per il riparto della quota a saldo del Fondo compensazioni, prevista nel secondo semestre del 2021, e per un calcolo adeguato ed equo delle compensazioni da riconoscere a ciascuna impresa tenendo conto dei costi cessanti, dei minori costi di esercizio derivanti dagli ammortizzatori sociali applicati in conseguenza dell'emergenza da Covid-19 e dei conseguenti costi aggiuntivi.

L'ANAV ha predisposto e condiviso con le altre Associazioni datoriali e prospettato al gruppo di lavoro istituito in seno all'Osservatorio nazio-

nale una scheda per la rilevazione dei dati utili allo scopo che ha positivamente influenzato i successivi lavori del gruppo stesso e che si confida possa contribuire a definire al meglio i danni subiti dalle imprese. Un altro importante fronte dell'azione associativa è stata la gestione degli ammortizzatori sociali con causale Covid 19 che hanno costituito il primo fondamentale strumento di contenimento dei costi di struttura delle nostre aziende, soprattutto del settore commerciale, letteralmente schiantato dalla crisi pandemica. Con particolare riguardo al Fondo bilaterale di sostegno al reddito si è lavorato incessantemente per recuperare i gravissimi ritardi accumulati nell'erogazione degli assegni ordinari nel corso dei mesi scorsi e oggi finalmente risultano complessivamente definite 2.507 domande con un residuo, ormai fisiologico, di solo 170 domande che verranno presumibilmente tutte deliberate nella prossima riunione del Comitato Amministratore prevista per dopodomani.

L'Associazione ha proseguito anche in questo ultimo scorcio di anno a seguire le questioni internazionali e le iniziative assunte in seno all'IRU al fine di sensibilizzare le istituzioni comunitarie alle esigenze del settore, partecipando, seppure a distanza, alle consuete riunioni del Consiglio Trasporto Passeggeri e Commissione Affari sociali e ai diversi gruppi di lavoro organizzati su specifiche questioni di rilievo, compresa la partecipazione all'ultima riunione plenaria del Dialogo Sociale di settore in seno alla Commissione europea. I temi delle frontiere interne all'Unione europea, del Pacchetto Mobilità 1, del distacco dei conducenti nel settore trasporti, dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus, del position paper IRU sui dati digitali e sulla decarbonizzazione hanno costituito le questioni di maggiore attenzione della nostra azione, insieme ad altre che non cito per mera necessità di sintesi.

Mi avvio a concludere questa mia breve relazione di metà anno con un cenno ai nostri contratti nazionali di

lavoro segnalando innanzi tutto che lo scorso 3 dicembre è stato costituito il Fondo di assistenza sanitaria – nell'ambito del quale ANAV cura un'adeguata rappresentanza – previsto dall'art. 38 del CCNL autoferrottrvieri del 18 novembre 2015 e dall'art. 67 del CCNL del noleggio autobus con conducente del 15 luglio 2018 che, quindi, dal prossimo mese di gennaio inizia le conseguenti attività a favore dei lavoratori iscritti.

Relativamente al CCNL del noleggio autobus con conducente, che scade il prossimo 31 dicembre, il Sindacato ha recentemente inviato la piattaforma per il rinnovo contrattuale. Proprio nella giornata di domani si terrà il primo incontro, come previsto dalle procedure, che peraltro stabiliscono un periodo di sette mesi per lo svolgimento delle trattative durante il quale sono escluse le azioni di sciopero.

Per quanto riguarda il CCNL autoferrottrvieri, scaduto invece il 31 dicembre 2017, il Sindacato con nota dello scorso 2 novembre ha chiesto il (ri)avvio delle trattative per il rinnovo che, come ricorderete, si erano interrotte a febbraio scorso. A oggi si sono tenuti due incontri, il secondo dei quali il 10 dicembre scorso, nella cui occasione le Associazioni datoriali hanno consegnato e illustrato al Sindacato un documento che rappresenta la gravissima situazione economica delle aziende rientranti nel campo di ap-

plicazione del contratto e avanza una precisa proposta di metodo per il confronto. Credo che molti di voi avranno avuto occasione di leggere questo documento, che abbiamo ritenuto di mettere a disposizione di tutte le associate, sottoscritto insieme ad Asstra e Agens. Il Sindacato ha rifiutato la proposta di metodo delle Associazioni subordinando l'avvio del confronto vero e proprio al riconoscimento di una somma una tantum per il periodo 2018/2020. Il confronto si è interrotto e il Sindacato ha già comunicato uno

Con particolare riguardo al Fondo bilaterale di sostegno al reddito, ANAV ha lavorato incessantemente per recuperare i gravissimi ritardi accumulati nell'erogazione degli assegni ordinari

stato di agitazione e avviato le procedure di mediazione e raffreddamento in vista di una successiva

proclamazione di sciopero da collocare, presumibilmente, al termine del periodo di franchigia e quindi in concomitanza con la riapertura delle scuole in presenza a gennaio.

Non ci deve sfuggire l'assoluta delicatezza e l'estrema complessità nei rapporti col Sindacato nell'attuale fase storica, ma anche col Governo e quindi pure dell'auspicata tenuta complessiva della delegazione datoriale sulle posizioni finora unitariamente condivise.

Nel contesto che tutti conosciamo e che ho voluto solo per sommi capi riepilogare in questa relazione, l'attività di ANAV ha quindi cercato di caratterizzarsi al massimo delle proprie capacità e possibilità a tutela

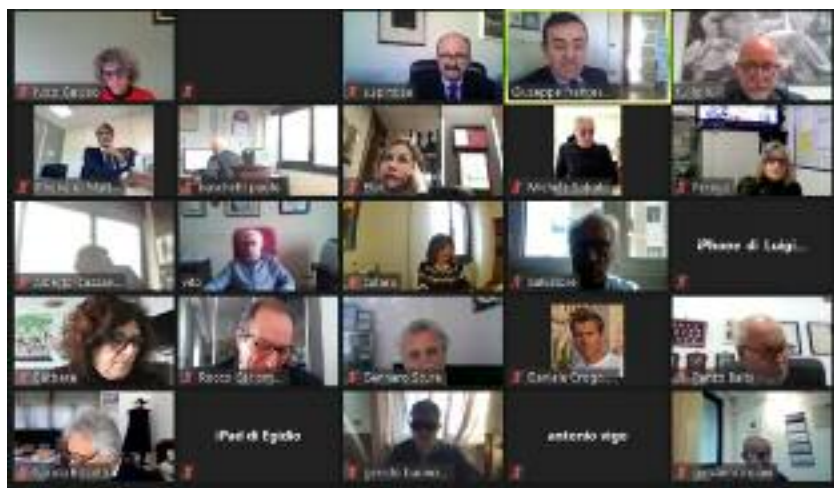
della categoria, a sostegno dei diritti e degli interessi di tutte le imprese associate, di tutti i settori rappresentati, ma doverosamente anche come soggetto di rappresentanza in grado di farsi carico della estrema complessità ed eccezionalità del momento storico.

Siamo consapevoli che ci attende ora un'altra prova fondamentale anche per la reputazione del nostro settore, così duramente colpita dalle ingiuste e strumentali recenti polemiche sui mezzi di trasporto come possibili luoghi del contagio. Sappiamo che non esiste alcuna evidenza scientifica in tal senso, anzi è dimostrato che solo l'1% dei contagi sorge a bordo dei mezzi di trasporto collettivo e quindi dovremo lavorare nelle prossime settimane per rovesciare questa ingiusta e infondata credenza.

La partecipazione attiva del nostro sistema associativo ai tavoli dei Prefetti per la definizione dei piani condivisi scuola/trasporti in vista della riapertura della didattica in presenza potrà costituire un momento fondamentale in questo senso.

Concludo ora veramente, care amiche e cari amici associati, ringraziandovi tutti sinceramente per la disponibilità e la fattiva collaborazione che avete voluto garantire per la realizzazione dei nostri obiettivi e degli interessi della categoria. Grazie di cuore!"

Roma, 15 dicembre 2020 ■



Rinnovo contratti:

il punto della situazione

La grave crisi che ha colpito i nostri settori e la scarsità di risorse rendono ancora più complesso l'avvio di qualsiasi trattativa.



[Stefano Rossi] Dirigente Servizio sindacale e lavoro

L'attuale situazione sindacale e il tema dei rinnovi contrattuali in Italia sta attraversando, come tutto il mondo delle imprese e del lavoro, una situazione particolare.

Per quanto riguarda i 5,5 milioni di lavoratori dipendenti a cui è applicato uno dei CCNL di Confindustria, ad oggi possiamo rilevare che:

► Sono oltre 1,6 milioni quelli che hanno un contratto collettivo in vigore. Più nello specifico, da maggio di quest'anno, quando è cominciato il mandato della presidenza Bonomi, sono stati rinnovati 5 contratti per quasi 500 mila lavoratori (Vetro; Sanità privata; Gomma-plastica; Penne e spazzole; Legno-arredo).

► Gli ultimi aggiornamenti riguardano il rinnovo del CCNL delle Telecomunicazioni (v. paragrafo 2). Inoltre, è ripresa la trattativa nel settore delle pulizie/multi-servizi, scaduto da circa 7 anni, che viene rinnovato insieme ad associazioni di altre confederazioni datoriali e che risente delle difficoltà economiche del settore stesso.

► Quasi metà dei dipendenti (dei dipendenti (quindi 2,5 milioni) è interessato da CCNL scaduti di recente, ovvero da meno di 12 mesi, attualmente in fase di rinnovo. In questa categoria rientrano anche i quasi 1,5 milioni di lavoratori metalmeccanici. Questo ritardo, da una parte, va considerato "fisiologico" perché rientra nella media "storica" dei tempi di rinnovo dei contratti collettivi nazionali e, dall'altra, è certamente influenzato anche dall'emergenza Covid..

► I ritardi più lunghi, ovvero superiori a 12 mesi, interessano meno di 1,4 milioni di lavoratori (meno di un quarto del totale). Rientra chiaramente in questa categoria il CCNL Autoferrotranvieri

Come previsto dall'Accordo Interconfederale firmato da Confindustria, in tutti i nuovi Contratti collettivi vengono introdotti il Trattamento economico complessivo (Tec) ed il Trattamento economico minimo (Tem), Il Tec è costituito, dal Tem (ovvero i minimi tabellari) e "da

tutti quei trattamenti economici - nei quali, limitatamente a questi fini, sono da ricomprendere fra gli altri anche le eventuali forme di welfare - che il contratto collettivo nazionale di categoria qualificherà come 'comuni a tutti i lavoratori del settore'.

Ogni "contratto collettivo nazionale di categoria individua i minimi tabellari per il periodo di vigenza contrattuale, intesi quali trattamento economico minimo (Tem). La variazione dei valori del Tem (minimi tabellari) avviene - secondo le regole condivise, per norma o prassi, nei singoli CCNL - in funzione degli scostamenti registrati nel tempo dall'indice dei prezzi al consumo armonizzato per i Paesi membri della Comunità europea, depurato dalla dinamica dei prezzi dei beni energetici importati come calcolato dall'Istat". E "il contratto collettivo nazionale di categoria, in ragione dei processi di trasformazione e/o di innovazione organizzativa, può modificare il valore del Tem". Il contratto nazionale evidenzia anche "la durata e la causa di tali trattamenti economici e il livello di contrattazione a cui vengono affidati dovendosi, comunque, disciplinare, per i medesimi trattamenti, gli eventuali effetti economici in sommatoria fra il primo e il secondo livello di contrattazione".

I tavoli aperti

In questi ultimi mesi c'è comunque un certo "fermento" e si stanno aprendo molti confronti, alcuni dei quali hanno anche portato al rinnovo di CCNL.

Ad esempio nel mese di novembre è stato siglato il rinnovo del CCNL per i dipendenti delle imprese esercenti servizi di Telecomunicazioni scaduto il 30 giugno 2018. Oltre ad una importante rivisitazione della parte normativa si è definito un aumento a regime di 100 euro e una una tantum di 450 euro. Rinnovato anche il CCNL dell'industria della ceramica che ha previsto la scadenza a giugno 2023 e un aumento a re-

gime di 76 euro. Nel frattempo anche Fermeccanica ha presentato alle OOSS la sua proposta che si concretizza in un aumento a regime di 65 euro. In tutti i contratti si dà comunque spazio agli interventi sul "welfare" ed in particolare ai contributi per la previdenza complementare e per l'assistenza sanitaria. Per quanto riguarda il CCNL Autoferrotranvieri il giorno 25 novembre si è tenuto un incontro di tipo preliminare con le Organizzazioni sindacali con delegazioni a livello ristretto. L'incontro è stato convocato con questa modalità dalle Associazioni datoriali in esito a una specifica richiesta d'incontro avanzata lo scorso 2 novembre per l'avvio delle trattative per il rinnovo del ccnl autoferrotranvieri, scaduto da ormai circa tre anni. In occasione del primo incontro le Associazioni datoriali hanno preliminarmente rappresentato il quadro di estrema difficoltà dei settori del TPL e delle linee commerciali che rientrano nel campo di applicazione del ccnl autoferrotranvieri per effetto delle misure di contenimento della pandemia. Il Sindacato ha comunque rivendicato con forza l'avvio di un confronto per il rinnovo che comunque le Associazioni non hanno potuto garantire. Il secondo incontro si è tenuto il 10 dicembre scorso, nella cui occasione le Associazioni datoriali hanno consegnato e illustrato al Sindacato un documento che rappresenta la gravissima situazione economica delle aziende rientranti nel campo di applicazione del contratto e avanza una precisa proposta di metodo per il confronto. Il Sindacato ha rifiutato la proposta di metodo delle Associazioni subordinando l'avvio del confronto vero e proprio al riconoscimento di una somma una tantum per il periodo 2018/2020. Il confronto si è interrotto e il Sindacato ha già proclamato uno stato di agitazione e avviato le procedure di mediazione e raffreddamento in vista di una successiva proclamazione di sciopero da collocare, presumibilmente, al termine del periodo di franchigia e quindi in concomitanza con la riapertura delle scuole in presenza a gennaio. Per quanto riguarda invece il CCNL Noleggio autobus con conducente, in scadenza il 31/12, il giorno 16 dicembre si è tenuto il primo incontro con le OOSS in relazione all'invio da parte loro di una piattaforma per il rinnovo. È chiaro che la grave crisi che ha colpito, e che riteniamo perdurerà almeno per tutto il 2021, i nostri settori e la scarsità di risorse rendono ancora più complesso l'avvio di qualsiasi trattativa. ■

OBBLIGHI DI CONTABILITÀ REGOLATORIA

Serve il differimento al 2022 e la soluzione delle criticità applicative.



Con la Delibera n. 154/2019 entrata in vigore a fine novembre dello scorso anno l'Autorità dei Trasporti ha adottato il nuovo Atto di regolazione in materia di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale su strada e per ferrovia nell'ambito del quale ha, tra l'altro, introdotto e disciplinato gli obblighi per le imprese di TPL su strada di adozione, tenuta e trasmissione della contabilità regolatoria secondo schemi predefiniti dalla stessa Autorità (cfr. Misura 12 e Annesso 3 dell'Atto regolatorio). Tale disciplina degli obblighi di contabilità regolatoria, innovativa rispetto alla precedente Delibera n. 49/2015, è stata introdotta ex novo dall'Authority in attuazione della competenza attribuitale dall'art. 37, comma 3, lett. b), del D.L. n. 201/2011 ai sensi del quale l'Autorità "determina i criteri per la redazione della contabilità delle imprese regolate e può imporre, se necessario per garantire la concorrenza, la separazione contabile e societaria delle imprese integrate". In base a quanto espressamente previsto dalla Misura 1 del nuovo atto regolatorio, concernente l'ambito di applicazione delle misure adottate con la Delibera n. 154/2019, la Misura 12 in

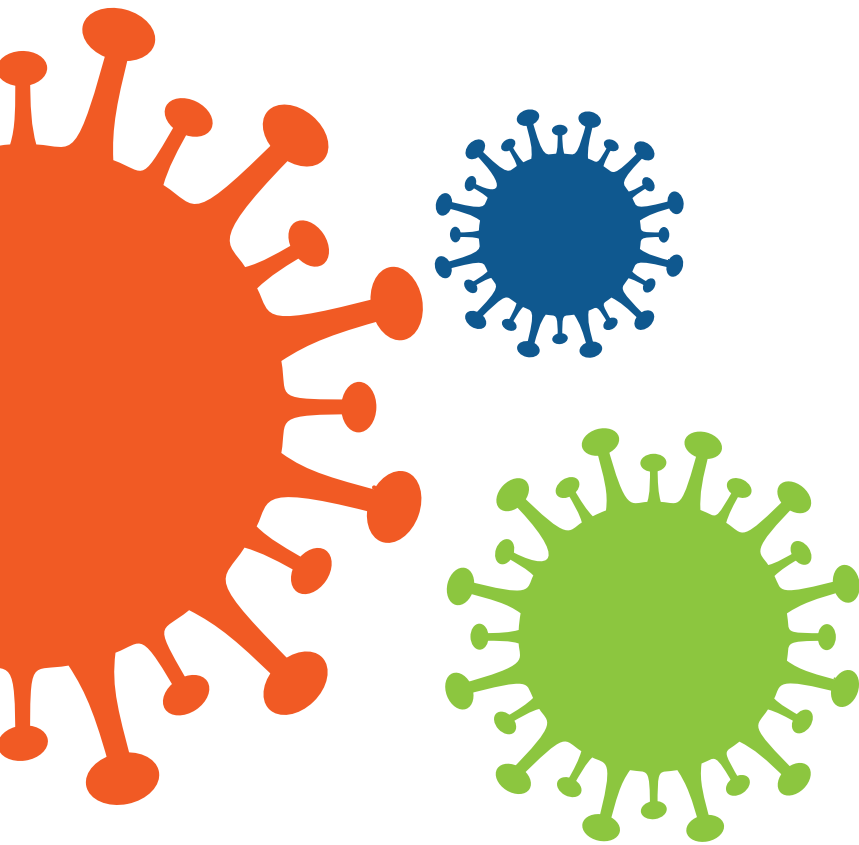
materia di contabilità regolatoria "si applica alle imprese di TPL su strada a partire dal 1° gennaio 2021, dandone conto con la pubblicazione del bilancio relativo al medesimo esercizio". Per esplicita previsione l'obbligo è esteso a tutti i contratti di servizio, anche a quelli sottoscritti e vigenti antecedentemente alla efficacia della Delibera stessa. L'Autorità

[Antonello **Lucente**] *Dirigente Servizio economico*

ha infatti ritenuto di non accogliere le osservazioni formulate dall'ANAV in fase di consultazione – ma anche da diversi altri stakeholder intervenuti – circa l'opportunità di limitare l'applicazione dei nuovi obblighi di contabilità regolatoria ai soli contratti di servizio sottoscritti successivamente all'entrata in vigore dell'Atto regolatorio. L'ART ha invece ritenuto di estendere l'applicazione della Misura 12 anche ai CdS già in essere "in considerazione dell'opportunità di perseguire nell'immediato benefici in termini di trasparenza, riduzione dell'asimmetria informativa e minore impiego di risorse pubbliche" concetto questo che l'Authority ha affermato nella relazione illustrativa allegata alla Delibera.

Nel determinare la disciplina relativa agli obblighi di contabilità regolatoria per le imprese esercenti servizi di TPL su strada l'ART, peraltro, ha tenuto conto in maniera limitata delle osservazioni tecniche formulate dall'ANAV – e anche da diversistakeholder partecipanti alla consultazione – e finalizzate alla soluzione di aspetti critici rilevanti nonché all'introduzione di correttivi e semplificazioni utili a rendere meno onerosa per le imprese l'osservanza degli obblighi stabiliti.

L'impatto economico per il settore è stato drammatico, con una perdita di fatturato da ricavi da traffico che è destinata a superare abbondantemente i due miliardi di euro al 31 dicembre 2020



L'impatto Covid-19

Tutto questo succedeva un anno fa, poco prima che la pandemia del Covid-19 si abbattesse in maniera drammatica sul continente europeo e sul Paese determinando l'emergenza sanitaria ed economica tuttora in atto e che avrà strascichi duraturi sul tessuto economico e sociale. Di lì a poco, infatti, già nell'ultima decade del febbraio di quest'anno, l'emergenza epidemiologica avrebbe colpito l'Italia impattando in maniera rilevantissima sulle imprese esercenti i servizi di TPL, chiamate a riorganizzare profondamente e di continuo la propria attività per garantire senza interruzioni gli spostamenti essenziali di milioni di cittadini, lavoratori e studenti attenendosi alle rimodulazioni richieste dalle Autorità competenti e nella scrupolosa osservanza delle misure di restrizione agli spostamenti e delle prescrizioni volte a garantire la massima sicurezza di passeggeri e dipendenti. L'impatto economico che ne è conseguito per il settore è stato drammatico, con una perdita di fatturato da ricavi da traffico che, in considerazione delle ultime misure di limitazione degli spostamenti, incentivazione dello smart working, ricorso alla didattica a distanza, coprifuoco e lockdown in aree sempre più estese, è destinata a superare abbondantemente i due miliardi di euro al 31 dicembre 2020, oltre la metà del valore complessivo ante Covid dei ri-

cavi tariffari del trasporto pubblico locale e regionale nel suo complesso.

In questo allarmante contesto, destinato purtroppo a protrarsi per altro tempo, la normale gestione e programmazione delle attività amministrative delle imprese – per le quali giocoforza si è dovuto fare ampio ricorso allo smart working del personale – è stata di fatto impossibilitata per la necessità e l'urgenza di gestire l'emergenza e mutamenti organizzativi in continua evoluzione. La pianificazione ed implementazione delle procedure ed attività occorrenti per la messa in esercizio del sistema di contabilità regolatoria richiesto dall'ART già a far data dal 1° gennaio 2021, affinché di tale sistema possa poi essere dato conto con i bilanci aziendali di competenza 2021, sono state di fatto precluse per il complesso delle imprese e per cause che possono essere evidentemente ascritte alla "forza maggiore".

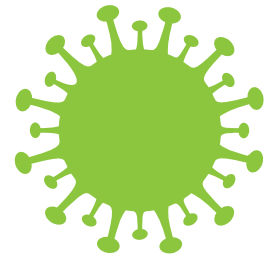
Di qui la richiesta che ANAV, insieme alle altre Associazioni datoriali di settore, ha formalizzato al nuovo Collegio dell'ART insediatosi lo scorso 28 ottobre di differire alla competenza 2022 la concreta attuazione degli obblighi di contabilità regolatoria stabiliti dall'Autorità. Il differimento – comunque indispensabile atteso che un numero elevatissimo di gestori non potrebbe in ogni caso adempiere a quanto stabilito nel 2021 – consentirebbe peraltro di attivare un tavolo di confronto tecnico per l'individuazione

e la risoluzione puntuale di tutte le criticità riscontrate rispetto agli schemi di contabilità regolatoria definiti nell'Annesso 3 della Delibera n. 154/2019 nonché per la condivisione di auspicabili semplificazioni agli schemi stessi.

Una valutazione attenta dei predetti schemi di contabilità regolatoria, svolta con il contributo tecnico delle imprese chiamate ad osservarli, ha fatto emergere, infatti, criticità evidenti che ne precludono un'applicazione omogenea e generalizzata da parte di tutti i gestori, oltre ad aspetti che potrebbero essere migliorati e semplificati in modo da rendere meno onerosa per le imprese l'osservanza degli obblighi di tenuta della contabilità regolatoria. Soffermandosi sulle criticità più evidenti e che sono state già anticipate all'attenzione dell'Autorità nelle more dell'auspicata attivazione del tavolo di confronto tecnico:

✓ Driver di allocazione

L'Atto di regolazione lascia in capo alla responsabilità di ciascun gestore dei servizi la responsabilità di scegliere i driver più idonei per l'allocazione delle componenti economiche e patrimoniali di pertinenza di ciascun contratto di servizio e, all'interno di un singolo CdS, di pertinenza di ciascuna modalità di trasporto, specificando tuttavia che l'allocazione deve rispondere a criteri oggettivi e analitici e che i driver scelti devono essere idonei a misurare i consumi di risorse o la destinazione degli asset. Appare necessario, invece, che i driver vengano prestabiliti dall'Autorità – anche indicando più alternative – così da garantire la necessaria omogeneità delle rilevazioni tutelando al contempo le imprese da possibili contestazioni sulla idoneità dei driver utilizzati. La predeterminazione da parte di ART dei driver renderebbe peraltro meno onerosa la tenuta della contabilità regolatoria e, conseguentemente, della certificazione, favorendo l'implementazione e la diffusione a costi ridotti di software comuni a beneficio, in particolare modo, delle PMI. A riguardo sarebbe anche auspicabile che l'ART rendesse disponibile, oltre ai format per la trasmissione dei dati, anche un programma open source per la tenuta della contabilità regolatoria;



La normale gestione e programmazione delle attività amministrative delle imprese è stata di fatto impossibilitata per la necessità e l'urgenza di gestire l'emergenza e mutamenti organizzativi

✓ Soggetti certificatori

La Misura 12 dell'Atto di regolazione stabilisce che, in linea generale, la certificazione deve essere predisposta da una società di revisione, consentendo una certificazione da parte del collegio sindacale o del legale rappresentante dell'impresa solo nei casi di adozione degli schemi semplificati, e cioè nei soli casi CdS con valore annuo medio inferiore al milione di euro. Si ritiene indispensabile estendere a tutte le fattispecie la possibilità di certificazione per il collegio sindacale con compiti di revisione (ovvero per il rappresentante legale con riferimento alle imprese non soggette a certificazione dei conti) nonché per i revisori contabili, allo scopo di consentire che la certificazione venga effettuata dal soggetto già incaricato del controllo contabile dell'impresa di TPL e con conseguenti risparmi anche sui costi di certificazione;

✓ Operatori economici aggregati

diverse previsioni della Misura 12 risultano in concreto inattuabili dagli operatori aggregati. Nello specifico: i) nel caso di soggetti aggregati che agiscono secondo lo schema del mandato senza rappresentanza non è possibile procedere ad una riconciliazione degli schemi di contabilità regolatoria con il bilancio civilistico del consorzio, dal momento che quest'ultimo ha contenuto diverso rispetto ai bilanci delle consorziate e

non può in alcun modo costituire una summa. Per quanto riguarda i soggetti che agiscono, invece, secondo lo schema del mandato con rappresentanza gli effetti giuridici del CdS sottoscritto ricadono direttamente nella sfera giuridica dei soggetti mandanti, che sono, pertanto, tenuti in proprio all'adempimento di tutti i connessi oneri contabili. La riconciliazione della contabilità regolatoria con il bilancio del soggetto aggregato è, quindi, in tali casi preclusa in radice dal fatto che detto soggetto non redige un proprio bilancio; ii) con riferimento ai CdS sottoscritti antecedentemente all'adozione dell'Atto regolatorio, in assenza di specifici obblighi di tenuta della contabilità regolatoria secondo schemi predeterminati, non sono state in generale previste negli atti di regolazione dei rapporti tra le imprese aggregate norme comportamentali che consentano al soggetto aggregante sottoscrittore del CdS di imporre a ciascuna impresa aggregata la tenuta della contabilità secondo modalità omogenee. Tanto meno il soggetto aggregante è in grado di imporre la tenuta di una contabilità regolatoria in comune della quale, in base a quanto previsto dall'Annesso 3, sembrerebbe comunque chiamato a

rispondere; iii) il soggetto aggregante non può assumersi quindi la responsabilità di certificare dati di soggetti terzi dei quali non è in possesso, né è legittimato ad entrare in possesso in base ai vigenti atti che regolamentano il rapporto e gli obblighi tra le imprese partecipanti al raggruppamento, dati rispetto ai quali non dispone dei poteri per una verifica di veridicità attraverso un riscontro di tipo documentale, né per una verifica della corretta e omogenea contabilizzazione; iv) i diversi tempi di chiusura dei bilanci non consentono ai soggetti aggregati di ottemperare al termine di 60 gg. dall'approvazione del bilancio di esercizio per l'invio degli schemi di contabilità regolatoria. Come detto, sono solo le criticità più evidenti di un sistema di contabilità regolatoria che appare nel suo insieme eccessivamente complesso ed oneroso e che ha ampi margini di semplificazione, in particolare per la rendicontazione di natura patrimoniale, che tipicamente le aziende gestiscono in modo unitario, e per gli operatori aggregati così da evitare asimmetrie informative tra i soggetti coinvolti riconducibili alla forma societaria dell'impresa affidataria dei servizi. Per le ragioni illustrate ci si aspetta quindi che l'Autorità dia ascolto alla richiesta, anche perché un numero elevatissimo di gestori non potrebbe in ogni caso adempiere a quanto stabilito nel 2021 ed è pensabile che possano essere per questo motivo sanzionati dall'Autorità. ■

MANOVRA DI BILANCIO 2021

ANAV chiede ulteriori misure di sostegno per le imprese di trasporto con autobus.



[Antonello **Lucente**] *Dirigente Servizio economico*

[Nicoletta **Romagnuolo**] *Dirigente Servizio fisco, societario e commerciale*

La manovra di Bilancio 2021 costituisce uno snodo fondamentale per arginare i danni inferti dalla pandemia in corso al tessuto economico, sociale e produttivo del Paese e per guidare la ripresa. Il disegno di legge approvato dal Governo mobilita risorse significative, per effetto anche della considerazione al suo interno delle risorse europee attese dal Recovery Fund, che immetterebbero nell'economia 73,6 miliardi nel 2021, 64,5 nel 2022 e 50,2 nel 2023 in termini di saldo netto, saldi che, come detto, includono 120,7 miliardi di euro in tre anni (34,8 miliardi nel solo 2020) di risorse europee previste dal programma Next generation EU e che il Governo intende anticipare.

Tali risorse includono tutte le sovvenzioni a fondo perduto che spetterebbero all'Italia (che non incidono sul deficit) e circa 45 miliardi di prestiti, che tuttavia vengono impegnati per spese addizionali successive al 2023 (e per questo non incidono sul deficit nel triennio 2021-2023, ma su quello degli anni successivi). Tali risorse includono tutte le sovvenzioni a fondo perduto che spetterebbero all'Italia, e che non incidono sul deficit, e circa 45 miliardi di prestiti, che tuttavia vengono impegnati per spese addizionali successive al 2023 così da non incidere ulteriormente sul deficit nel prossimo triennio. Si tratta, dunque, di una Manovra espansiva che cerca di te-

nere insieme l'obiettivo del contenimento degli impatti economico-sociali dell'emergenza con quello del rilancio degli investimenti per sostenere la ripresa post pandemica. Tuttavia misure di più lungo periodo sulla crescita e la competitività del sistema industriale risultano solo abbozzate in manovra e le principali scelte sono rinviate al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

Nel presentare la manovra il Presidente del Consiglio Conte ha assicurato che il testo è aperto alle modifiche che verranno proposte dal Parlamento auspicando un dialogo costruttivo tra maggioranza e opposizione. Si confida in un iter di approvazione proficuo, con l'introduzione di modifiche che rafforzino la manovra rendano più organica e ambiziosa e che colmino alcune evidenti lacune per i settori più drammaticamente colpiti dall'emergenza epidemiologica e dalle connesse misure restrittive e tra i quali indubbiamente rientra il settore del trasporto collettivo di persone, un settore in cui la crisi sanitaria in atto sta mettendo a rischio non già la sopravvivenza di singole aziende ma quella di interi comparti e che è caratterizzato da prospettive incerte e comunque non di breve periodo di ripresa del traffico a livelli comparabili a quelli del 2019.

È in questo contesto che l'ANAV ha rappresentato in Parlamento, in audizione

presso la IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, gli interventi prioritari che si auspica vengano introdotti nella manovra di Bilancio 2021 a sostegno dei comparti rappresentati: trasporto pubblico locale, noleggio autobus con conducente e linee commerciali nazionali, internazionali e di corto raggio, tutti colpiti in maniera rilevantissima dagli effetti dell'emergenza epidemiologica ancora in corso.

TPL

In epoca ante Covid il settore del trasporto pubblico locale e regionale in Italia generava ogni anno circa 12 miliardi di euro di fatturato, trasportando oltre 5 miliardi di passeggeri. L'emergenza sanitaria per il Covid-19 ha avuto un impatto rilevantissimo sul settore. Dopo una prima fase in cui il sistema produttivo del trasporto pubblico ha garantito la prosecuzione a pieno regime dei servizi, nonostante una fortissima e crescente contrazione della domanda e dei ricavi da traffico, nel periodo di lockdown l'offerta di servizio è stata progressivamente riprogrammata con riduzioni comprese tra il 40 e l'80% nei diversi contesti regionali e con punte del 100% su alcuni bacini di mobilità e tratte, in particolare extraurbane. Il crollo della domanda ha raggiunto nel periodo del lockdown livelli superiori al 90% rispetto ai valori normali, con una perdita di ri-

cavi da traffico su base mensile di oltre 250 milioni di euro. A partire dal 4 maggio e con l'inizio della fase 2 il recupero della domanda e dei ricavi da traffico è stato graduale e contenuto comunque entro un valore compreso fra il 30 ed il 40%. Nei primi giorni di riapertura delle scuole il livello della domanda è poi cresciuto fino a raggiungere il 60% rispetto al periodo pre-Covid-19, dato che a partire dalla seconda metà di ottobre è però rapidamente disceso al di sotto del 50% per effetto delle misure adottate per fronteggiare la seconda ondata del virus: l'abbassamento al 50% del limite di riempimento massimo dei mezzi di trasporto, l'implementazione dello smart working, il ricorso alla didattica digitale integrata al 100% per tutte le scuole superiori, i limiti agli spostamenti non motivati da ragioni di lavoro, studio, necessità o salute e la forte raccomandazione a non spostarsi anche con mezzi pubblici se non strettamente necessario, in uno con le più stringenti misure restrittive introdotte o previste per gli scenari di maggior gravità.

Lo squilibrio economico conseguente è rilevantisimo, con una perdita di ricavi da traffico nel 2020 stimabile in almeno 2.200 milioni di euro, includendo gli oneri conseguenti all'obbligo di ristoro tramite voucher o di estensione del periodo di validità dei titoli di viaggio non utilizzati dall'utenza nel periodo del lockdown della scorsa primavera. A ciò si sommano i maggiori costi che le imprese di TPL hanno sostenuto e continuano a sostenere per l'attuazione di tutte le misure di prevenzione del contagio previste e per garantire il trasporto in sicurezza di passeggeri e dipendenti, prudenzialmente stimabili nell'anno in almeno 100 milioni di euro. Notevolmente inferiori i risparmi sui costi di gestione realizzati nel periodo del lockdown conseguentemente alla riprogrammazione in riduzione dei servizi stabilita dalle Regioni e dagli Enti affidanti e derivanti dagli ammortizzatori sociali attivati "causa Covid" o per riduzioni di oneri fiscali, "costi cessanti" quantificabili complessivamente nel 2020 in 500 milioni di euro

circa. Il risultato è una perdita netta di circa 2 miliardi di euro, solo in parte controbilanciato dalle risorse stanziato dallo Stato sul Fondo compensazioni appositamente istituito presso il Ministero dei Trasporti, a più riprese rifinanziato e portato ad una dotazione complessiva per il 2020 di 1.200 milioni di euro, di cui 400 milioni di euro tuttavia utilizzabili per il finanziamento dei servizi aggiuntivi attivati dalle Regioni per fronteggiare le esigenze di trasporto conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento adottate e, in particolare, al limite di riempimento dei mezzi, abbassato al 50% dei posti disponibili con il DPCM del 3 novembre scorso. Le prospettive per il 2021 non lasciano intravedere margini certi di ripresa. Il superamento della crisi emergenziale è auspicabile solo nel secondo semestre del 2021, quando è prevista una disponibilità più diffusa delle vaccinazioni. Almeno per il primo trimestre dell'anno è prevedibile che il livello della domanda di trasporto pubblico locale e regionale permanga al di sotto del 60% rispetto al dato pre-Covid, sia per l'inevitabile protrarsi delle misure di contenimento e contrasto del virus, sia e più diffusamente per il timore generato nell'utilizzo dei mezzi pubblici, contro ogni evidenza scientifica descritti dai media come luoghi ad elevato rischio di contagio. Lo squilibrio economico conseguente è quantificabile in almeno un miliardo di euro nel primo semestre 2021.

**Una Manovra
espansiva che punta
al contenimento
degli impatti
economico-sociali
dell'emergenza
e al rilancio
degli investimenti**

In questo scenario l'ANAV ha rappresentato al Parlamento l'urgenza di ripristinare l'equilibrio economico-finanziario del settore nel 2020 con lo stanziamento delle ulteriori risorse occorrenti per la compensazione delle perdite tariffarie registrate. Analogamente l'Associazione ha rappresentato l'esigenza di introdurre nella manovra di Bilancio 2021 una misura di compensazione e salvaguardia dell'equilibrio economico di settore anche per il prossimo anno, impegnando allo scopo quantomeno una dotazione iniziale prudenziale non inferiore a 500 milioni di euro e mantenendo libera una riserva di altrettante risorse per l'incremento della predetta dotazione qualora necessario. Tali interventi prioritari e indispensabili è auspicabile che vengano affiancati da misure di più ampio respiro, in grado di sostenere le imprese e accompagnare la ripresa nel medio-lungo periodo e che l'ANAV ha individuato nelle seguenti linee di azione:

- ✓ introdurre un congruo meccanismo di adeguamento inflativo del Fondo nazionale di finanziamento dei servizi di TPL, così da garantire nel tempo, in termini reali, una dotazione di risorse idonea a sostenere livelli di servizio di qualità e quantità sufficienti a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini e a supportare lo shift modale dalla mobilità privata alla mobilità collettiva nonché assicurare una normale dinamica delle relazioni industriali a livello nazionale;
- ✓ ripristinare il rimborso delle accise sul gasolio per gli autobus Euro III ed Euro IV, escluso dalla manovra economica 2020 per gli autobus di classe ambientale Euro III a decorrere dal 1° ottobre 2020 e per gli autobus di classe Euro IV a decorrere dal 1° gennaio 2021. L'esclusione dal beneficio comporta, infatti, un aggravio economico per gli operatori quantificabile in circa 60 milioni di euro annui, non compatibile con lo stato di crisi economico-finanziaria in cui attualmente versano le imprese del settore. Inoltre l'esclusione del beneficio appare oggi incoerente con il fabbisogno crescente di mezzi per svolgere l'esercizio nel pieno rispetto delle misure

introdotte per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da Covid-19. Di qui l'opportunità di ripristinare il beneficio fiscale differendo i termini di applicazione alla piena attuazione del piano strategico nazionale della mobilità sostenibile, che consentirà nei prossimi anni la dismissione dei mezzi più anziani in favore degli autobus di ultima generazione;

✓ Rafforzare il sostegno al rinnovo del parco autobus del TPL attraverso una maggiore flessibilità nell'attuazione del Piano strategico nazionale di mobilità sostenibile (PSNMS), consentendo in via strutturale il ricorso anche al leasing e, almeno nel primo quinquennio 2019-2024, anche il finanziamento di autobus ad alimentazione tradizionale di ultima generazione che hanno un costo sensibilmente inferiore ai bus ad alimentazione alternativa e consentono un più rapido ed esteso rinnovo del parco.

TRASPORTO COMMERCIALE CON AUTOBUS

Non meno rilevante l'impatto economico negativo e la conseguente necessità di un programma di interventi di sostegno per i servizi "a mercato" non soggetti ad obblighi di servizio pubblico, svolti in regime di libera concorrenza e senza alcun contributo/compensazione pubblica.

Un settore di riconosciuto rilievo nel sistema economico e di mobilità collettiva del Paese, in forte espansione ed evoluzione negli ultimi anni fino allo scoppio

della pandemia e con un ruolo di fondamentale importanza nella filiera turistica: l'apertura al digitale, la crescente sensibilità degli operatori verso i temi dell'ambiente e della sicurezza, l'affermazione di nuovi modelli di offerta dei servizi avevano favorito la crescita di entrambi i comparti del settore, quello dei servizi di linea (a medio e lungo raggio) e di trasporto turistico mediante noleggio autobus. Al punto che, a fine 2019, il settore dei servizi commerciali di trasporto con autobus - complessivamente considerato - **contava oltre 28.500 addetti e 25.700 autobus per un fatturato che sfiorava i 2,6 miliardi di euro annui contribuendo per circa lo 0,1% al PIL nazionale.**

Numeri che oggi la drammaticità della situazione - a distanza di dieci mesi dall'inizio della pandemia - impone di rivedere al ribasso, a conferma di quanto già a marzo pronosticato dalla Commissione Europea ("Le diverse misure di contenimento adottate dagli Stati membri hanno un impatto immediato sia sul versante della domanda che dell'offerta e penalizzano imprese e dipendenti, in particolare nei settori ... del turismo... e dei trasporti" - Comunicazione Commissione UE 19.3.2020 C(2020) 1863).

Nell'ambito dell'audizione sul DDL Bilancio 2021 il Presidente Vinella ha correttamente evidenziato che il crollo dell'attività e del fatturato ha seguito di pari passo l'evoluzione della pandemia e delle conseguenti restrizioni "anti-contagio" adottate dal Governo: per il no-

leggio autobus con conducente la prima forte contrazione dei servizi si è registrata a fine febbraio con il blocco di tutti i viaggi di istruzione in Italia e all'estero, seguito a marzo dalla sospensione anche dei servizi di trasporto scolastico, poi da un crollo repentino della domanda anche in tutti gli altri segmenti del trasporto turistico (turismo di gruppi organizzati, turismo congressuale, crocieristico, religioso ecc.) e dalla disdetta di tutti i servizi già prenotati e/o programmati. A parte una lieve ripresa nel periodo estivo, peraltro ostacolata dall'applicazione delle misure di distanziamento a bordo degli autobus, il comparto è ancor oggi sostanzialmente fermo per effetto della nuova ondata di contagi, in Italia e in tutta Europa, che ha imposto nuove pesanti restrizioni agli spostamenti. Stesso trend anche per le linee commerciali che, peraltro, hanno particolarmente risentito del blocco degli spostamenti interregionali da marzo a giugno scorso.

Il contraccolpo sul piano economico è stato evidentissimo, con un fatturato quasi completamente falciato dalla crisi. Il Presidente Vinella, nel corso dell'audizione in Commissione Trasporti, ha richiamato l'attenzione su quella percentuale del 72% di calo medio del fatturato rispetto al 2019 che, da sola, è sufficiente ad esprimere la gravità della crisi. Ricordiamo che secondo le stime di TRASPOL - Centro di Ricerche del Politecnico di Milano, presentate lo scorso 15 ottobre ad IBE, il trasporto commerciale con autobus unitariamente considerato (noleggio e linee) perderà **per l'intero anno 2020 complessivi 1,9 miliardi di euro di fatturato**, cui **si stima si aggiungeranno ulteriori 1,17 miliardi** nei primi otto mesi del 2021 (-65% rispetto al fatturato 2019).

Questo spiega l'allarme di Vinella e la richiesta di misure adeguate e tempestive di sostegno al settore. Al riguardo, il Presidente ha espresso apprezzamento per lo stanziamento nella manovra 2021 di 150 milioni di euro per il finanziamento di servizi aggiuntivi di trasporto scolastico dedicato e manifestato l'impegno di ANAV e delle sue imprese a contribuire con la massima responsabilità e professionalità ad assicurare livelli di servizio idonei a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini sottolineando come tale intervento, ai fini del recupero

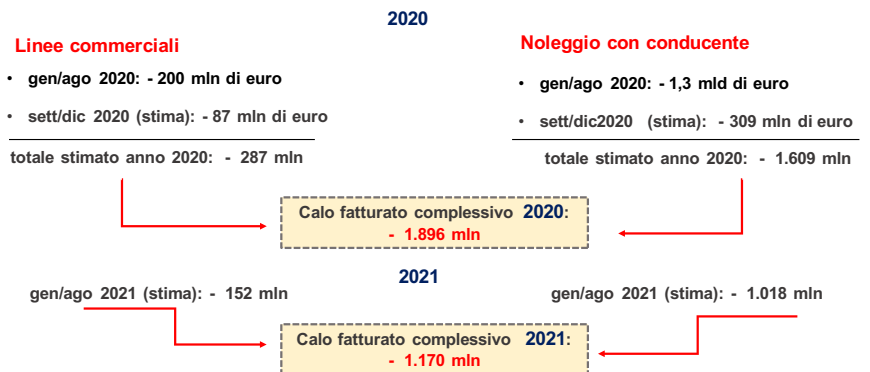
→ Noleggio autobus con conducente	→ Linee Commerciali
24mila autobus immatricolati	1.700 autobus immatricolati
25mila addetti	3.500 addetti
2,2 miliardi di euro di fatturato annuo nel periodo ante-COVID	400 milioni di euro di fatturato annuo nel periodo ante-COVID

di livelli sostenibili di redditività per le imprese che operano nei mercati commerciali del trasporto di persone con autobus (linee e noleggio), debba necessariamente coniugarsi con altre misure di sostegno. Il settore – ha sottolineato Giuseppe Vinella – si compone in larga prevalenza di imprese dimensione medio-piccola, che inevitabilmente necessitano di adeguato supporto per poter reggere, nel medio termine, lo stress di una crisi gravissima e senza precedenti come quella attuale. In primis, quindi, è arrivata la richiesta del Presidente di adottare nel contesto della manovra 2021 misure finalizzate:

✓ ad una seria **politica di sostegno al rinnovo del parco autobus nazionale delle imprese di trasporto commerciale attraverso lo stanziamento anche per il 2021 di un apposito fondo per il rinnovo della flotta**, oggi composta ancora per il 54% (quasi 13.000 bus) da veicoli di classe ambientale non superiore ad Euro IV. Un intervento in perfetta sintonia con gli obiettivi di politica ambientale e di contrasto ai cambiamenti climatici perseguita dal Governo;

✓ all'estensione al comparto del **noleggio autobus con conducente dell'aliquota di accisa ridotta vigente per il "gasolio commerciale"**, considerato anche che l'aliquota di accisa ordinaria oggi applicata anche al noleggio autobus è tra le più alte in Europa. Un intervento che l'Associazione reputa tanto più necessario alla luce della proposta di allineamento dell'accisa sul gasolio non commerciale a quella, più elevata, sulla benzina che, se effettivamente implementata, renderebbe non più sostenibili i costi di produzione del servizio. L'audizione sul DDL Bilancio 2021 è stata anche l'occasione per riproporre due questioni di particolare rilievo per il settore: quella – già sottoposta all'attenzione del MIBACT - relativa al riconosci-

■ Nel periodo gen-ago 2020 si è registrata una perdita di fatturato del 75% rispetto al 2019. E' pronosticabile un ulteriore calo del 65% per l'ultimo quadrimestre 2020 e del 57%-59% nei primi otto mesi del 2021, pertanto:



L'ANAV ha rappresentato in Parlamento gli interventi prioritari che si auspica vengano introdotti nella manovra di Bilancio 2021 a sostegno dei comparti rappresentati

mento delle imprese che svolgono servizi di trasporto commerciale e di noleggio autobus con conducente quali "imprese turistiche" ai sensi del Codice del Turismo, onde ricomprenderle nella nozione più ampia di "settore turistico" utile ai fini dell'accesso al complesso di misure economiche per lo stesso adottate; e, inoltre, la questione annosa della tariffazione degli accessi degli autobus alle ZTL urbane con la richiesta di escludere a regime da qualsivoglia prelievo gli autobus che svolgono servizi di linea commerciali (nazionali ed internazionali)

e di sospendere l'applicazione agli autobus da noleggio (bus turistici) per l'anno 2021, in attesa di una risistemazione dell'intera materia da affidare al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Al momento in cui si scrive l'iter parlamentare di approvazione della manovra 2021 è ancora in corso. Lo sviluppo dei sistemi di mobilità collettiva e del trasporto di persone con autobus rappresenta una componente imprescindibile per il raggiungimento di una mobilità realmente sostenibile e come tale deve essere adeguatamente considerato nell'ambito delle scelte e delle politiche nazionali ai fini, anche, di un impiego virtuoso delle risorse che saranno rese disponibili per le politiche di mobilità sostenibile nell'ambito del Recovery Plan. L'auspicio è che il testo definitivo della legge di bilancio che entrerà in vigore il 1° gennaio 2021 tenga adeguatamente conto di questa esigenza e dia soluzione e risposta alle istanze della categoria. ■



LA RESPONSABILITÀ DEL CONTAGIO NON È DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Un interessante articolo uscito nei giorni scorsi su [Trasporti-Italia.com](https://www.trasporti-italia.com), che riportiamo integralmente, mette in relazione il rischio di contrarre il Covid negli istituti scolastici e quello derivante dall'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico.

Covid a scuola: gli studi (e i dati del ministero dell'Istruzione) scagionano il trasporto.

Il rischio di contrarre il Covid-19 utilizzando il trasporto pubblico è molto basso. Lo affermano numerosi studi internazionali. A fine ottobre l'Unione Internazionale del Trasporto pubblico (UITP) ha diffuso uno studio basato sui risultati di diversi enti e istituti di ricerca internazionali da cui emerge che applicando le misure raccomandate dalle autorità sanitarie (distanziamento passeggeri, utilizzo di mascherine, aereazione e sanificazione dei mezzi), il rischio si riduce drasticamente. Nel rapporto sono citati come base i dati dell'ente britannico per la sicurezza ferroviaria (RSSB), secondo cui il rischio di contrarre il Covid-19 durante i viaggi in treno è di 1 su 11.000 viaggi. Ciò equivale a una probabilità inferiore allo 0,01%. Con una copertura del viso, è 1 su 20.000 viaggi e il rischio è stato dimezzato. C'è poi un modello elaborato dall'Università del Colorado Boulder in Nord America, in base al quale il rischio di essere infettati in una metropolitana ben ventilata con una conversazione e un movimento minimi è dello 0% dopo 70 minuti, ed è ancora più basso per un viaggio in autobus. Nei giorni scorsi, il ministero dell'Istruzione ha risposto all'istanza di accesso generalizzato avanzata dalla testata Wired di sapere quanti sono gli studenti e i lavoratori della scuola risultati positivi al Sars-Cov-2. Al 31 ottobre sono stati 64.980 gli studenti e lavoratori delle scuole elementari, medie e superiori risultati positivi al nuovo coronavirus. I dati sono stati forniti su base comunale e riguardano 2.546 comuni sugli oltre 6.700 sul cui territorio ha sede una scuola, quindi sono presumibilmente dati in difetto ma per i

dirigenti scolastici rispondere settimanalmente al questionario era un obbligo. Sulla base di questi dati, quindi, è facile supporre che l'incidenza reale dei contagi in ambito scolastico sia ben più importante e soprattutto ben lontana da quella correlabile al trasporto pubblico evidenziata dagli studi scientifici.

Nel dettaglio, i dati mostrano che l'incidenza è inferiore negli istituti scolastici in Campania (regione in cui le scuole sono state chiuse più volte) in Veneto e in Friuli Venezia Giulia. I casi hanno un'incidenza simile dentro e fuori dalle aule in Emilia-Romagna, Lombardia e Liguria. Nel resto del Paese, invece, l'incidenza in classe risulta più alta che nella popolazione generale. Naturalmente – precisa la testata – affermare che il contagio sia avvenuto in classe è impossibile vista la mancanza di tracciamento. Davanti a numeri come questi però, in vista di una possibile riapertura di tutti gli istituti scolastici a partire dal prossimo 7 gennaio diventa quindi molto importante tenere presenti anche i risultati di diversi documenti a proposito dell'altro settore additato negli scorsi mesi nell'opinione comune come luogo privilegiato di possibile diffusione del contagio, i mezzi pubblici.

Il 5 novembre sono stati pubblicati anche i risultati di uno studio italiano realizzato dall'Università di Chieti-Pescara, sulla base di un esperimento condotto dal 12 al 22 maggio scorsi a Chieti, comune situato in quella che è la quinta regione italiana per mortalità per Covid-19 (12,1%). Lo studio ha monitorato l'ambiente all'interno del filobus della linea 1, in pratica la linea più importante della città per numero di passeggeri, poiché copre un percorso di 20 km con 50 fermate dal centro al Campus Universitario e all'Ospedale Santa Annunziata e

ritorno. Sono stati prelevati campioni d'aria all'interno dell'autobus tutti i giorni delle due settimane di osservazione, esclusi i fine settimana, durante il turno di linea 1 (5 percorsi) che iniziava alle 12.00 e terminava alle 18.30. A bordo sono stati installati due filtri campione a membrana di gelatina microbiologica di 80 mm di diametro: uno vicino alla biglietteria automatica, l'altro nella parte posteriore dell'autobus.

Durante tutto il periodo di osservazione circa 1100 passeggeri hanno viaggiato sul filobus, con una media di 123 passeggeri per turno di misurazione. Tutti i campioni di superficie sono risultati negativi per due o tutti i geni analizzati. Nessuno dei campioni, sia sulla superficie del bus che nell'aria interna, è risultato "positivo" al virus SARS-CoV-2. Considerando una stima conservativa del 30% di persone infette asintomatiche, dal momento che 123 passeggeri viaggiavano in media ad ogni turno di autobus, lo studio ha stimato che circa 37 persone infette e asintomatiche hanno potenzialmente toccato le superfici campionate alla fine dei viaggi e respirato all'interno dell'autobus mentre lo strumento di rilevazione stava campionando l'aria interna. In questa ipotesi risulta che l'operazione di disinfezione delle mani, utilizzando un distributore di disinfettante a base alcolica all'ingresso dell'autobus, ha mantenuto le superfici e l'aria all'interno dell'autobus sicure e libere dal virus. Lo studio sottolinea come la sanificazione delle mani fosse un requisito rigoroso per salire sull'autobus, allo stesso tempo la compagnia di autobus richiedeva anche di indossare i guanti, come ulteriore precauzione.

In base ai risultati dei campioni di aria analizzati risulterebbe inoltre che la regola di indossare una maschera facciale durante il viaggio e la raccomandazione di tenere i finestrini aperti per consentire un'elevata ventilazione dell'aria, impediscono la diffusione del virus nell'aria all'interno dell'autobus. I risultati dello studio confermano dunque che – indipendentemente dal fatto che il numero di passeggeri infetti fosse o meno del 30% circa – le misure stabilite per il trasporto pubblico in termini di igiene, ventilazione dell'aria e precauzioni interpersonali (maschera facciale, distanziamento, igienizzazione delle mani) sono efficaci per mantenere sano l'ambiente all'interno degli autobus.

[RED] ■



NATALE CON I TUOI...

ma fino alle 22

UN PAESE A COLORI: il Governo tenta di arginare la crescita dei contagi da Covid 19 con restrizioni mirate nelle zone considerate più a rischio.

Mentre scriviamo si attende l'ufficializzazione di un possibile nuovo DPCM, un acronimo cui si sono dovuti rapidamente abituare, negli ultimi mesi, anche i meno appassionati alla materia giuridica. Il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 3 dicembre scorso ha delineato un Paese ancora nella stretta di una emergenza sanitaria fuori dall'ordinario.

Già a novembre si è delineata una penisola "a colori intermittenti" come quelle luci di cui, a fatica, in questi giorni ci convinciamo debbano essere decorare le case e addobbati gli alberi.

Con questo provvedimento il Governo tenta di arginare la crescita dei contagi da Covid 19 con restrizioni mirate nelle zone considerate più a rischio. Una sorta di lockdown territoriale che proprio in questi giorni di dicembre sta dando qualche risultato sulla tendenza della curva epidemiologica, ma i dati sono ancora molto seri.

Introdurre misure uniche in tutta Italia, secondo il Governo, produrrebbe un duplice effetto negativo: non adottare misure veramente efficaci dove c'è maggior rischio e imporre misure irragionevolmente restrittive dove la situa-



Gli ultimi dati scientifici sostengono che i contagi tra i viaggiatori sono inferiori a quelli che avvengono tra la popolazione generale

[Paola Galantino] Dirigente Area linee statali

zione è meno grave. Ma forse nelle settimane di festa serve una stretta in più.

Con i provvedimenti di inizio novembre sono state confermate la maggior parte delle misure di contrasto e contenimento del Covid-19 adottate in precedenza, ma se ne sono aggiunte di nuove e più restrittive alla luce dell'aggravamento dell'emergenza epidemiologica.



Zone rosse

In queste zone, che entrano di fatto in una sorta di lockdown è vietato qualsiasi spostamento a meno che non si tratti di

comprovate ragioni di lavoro, salute e necessità. È permesso lo sport individuale e l'attività motoria nei pressi della propria abitazione e sempre mantenendo la distanza di un metro.

Chiusi tutti i negozi al dettaglio tranne gli alimentari, farmacie e parafarmacie, edicole e tabaccai.

Chiusi anche tutti i servizi di ristorazione, mentre è consentito il servizio a domicilio e l'asporto fino alle 22. Didattica a distanza per le scuole superiori e per la seconda e terza media. L'inserimento di una regione in una zona rossa è deciso con un'ordinanza del Ministero



della Salute, sentiti anche i pareri dei governatori, e seguendo i parametri decisi dal Comitato Tecnico Scientifico.

Zone arancioni

Nelle zone arancioni è permessa la mobilità individuale, ma non allontanarsi dal comune di residenza o domicilio se non per le comprovate ragioni (lavoro, salute, necessità o per raggiungere servizi aperti e che non sono disponibili nel proprio Comune). I negozi al dettaglio resteranno aperti, ma verranno chiusi tutti i servizi di ristorazione, mentre sarà consentita la consegna a domicilio e fino alle 22 la ristorazione con asporto.

Zone gialle (ex verdi)

Le regole previste dal Dpcm di novembre per le zone gialle, con un rischio moderato, valgono anche per il resto del territorio: coprifuoco dalle 22 alle 5 del mattino, didattica a distanza al 100% per le scuole superiori salvo attività di laboratori in presenza, attività in presenza

per le scuole elementari e medie, ma con uso delle mascherine anche quando si è seduti al banco, nei giorni festivi e pre-festivi chiuse le medie e grandi superfici ad eccezione di alimentari, tabacchi, edicole, farmacie e parafarmacie, capienza massima del 50% sui mezzi pubblici, sospensione dei concorsi ad eccezione di quelli per i sanitari; chiusura dei musei e servizi di ristorazione aperti fino alle 18 del pomeriggio.

Il DPCM, che ha preso il testimone delle regole fino al 6 gennaio, e vedrà forse delle ulteriori restrizioni, disciplina

Lo spostamento interregionale colpisce, ancora, duramente il trasporto collettivo passeggeri con autobus

quindi le tanto attese feste natalizie, prevedendo il divieto di spostamento dal 19-20 dicembre fino al 6 gennaio con un coprifuoco alle 22, orario cui potrebbe doversi adattare anche la celebrazione della Santa messa di Natale. Questione sulla quale anche la Commissione Europea ha sottolineato che "non intende proibire alcuna funzione religiosa" (senza averne peraltro nemmeno la competenza!) ricordando, politically correct, che "la libertà di culto è prevista dalla Carta dei diritti fondamentali. Ma per Natale, francamente, più che veglioni e abbracci, regaliamoci un po' di (sana e salutare) serenità. E soprattutto, sebbene sia data la possibilità di passare il Natale (nonostante la chiusura dei confini regionali) con i "parenti stretti" fuori Regione solo per la (già) precaria "tenuta psicologica del Paese", il livello delle "migrazioni natalizie" lo vedremo nuovamente segnare la curva del contagio. Scongiate anche le "scappatoie" con alberghi e cene fuori. E c'è da rassegnarsi anche per gli appassionati dello sci, affinché l'affluenza agli skilift e alle seggiovie non rievochi la movida estiva. Nel dubbio, meglio evitare di innescare caos interpretativo e oggettiva impossibilità di effettuare controlli.

Edizioni Promobus Srl

P.za dell'Esquilino, 29 - 00185 Roma
 Telefono 06.48.79.301 (r.a.) Fax 06.48.21.204
 E-Mail: promobus@anav.it - cesari@anav.it

Bimestrale di politica e tecnica
 dei trasporti a cura di
 ANAV Associazione Nazionale
 Autotrasporto Viaggiatori

Edito da Promobus s.r.l

ABBONAMENTI 2020

Il costo per l'abbonamento annuale alla rivista

BUS magazine è di € 50,00

Sconto del 30% in caso di sottoscrizioni multiple (*)

(*) al netto di IVA
 sconto applicabile oltre le 5 sottoscrizioni

LISTINO SPAZI PUBBLICITARI 2020

Pagina colore
 € 1.000,00

1/2 pagina colore
 € 600,00

Box colore
 € 500,00

Redazionale
 € 1.000,00

**II e III di copertina
 a colori**
 € 2.000,00

**IV di copertina
 a colori**
 € 3.000,00

Pagine inserto
 € 1.500,00

(i prezzi s'intendono al netto di IVA)

ORDINE DI ACQUISTO

- Desidero acquistare n. spazi pubblicitari sulla rivista **BUS magazine**
- n. pagine intere n. mezze pagine n. 1/3 di pagina n. box b/n col.
 n. II o III copertina n. IV di copertina n. pagine inserto n. redazionale

Desidero sottoscrivere n. abbonamento/i alle seguenti condizioni:

- n. 1 abbonamento
 n. abbonamenti con riduzione del 30%

per un totale di €

Cognome

Nome

Indirizzo

CAP Città Prov.

Tel Fax E-mail

FinecoBank S.p.A. - Coordinate bancarie internazionali (iban) IT30N0301503200000003576280

- L'ordine di acquisto sarà ritenuto valido solo se accompagnato da fotocopia del bonifico bancario da inviare a **promobus@anav.it**
- Per la pubblicità si invita a spedire il presente modulo ed a contattare Promobus S.r.l.

Per ulteriori informazioni rivolgersi a Promobus S.r.l. tel.: **06 4879301** • e-mail: **promobus@anav.it**

• Tutela della privacy Reg. UE 2016/679: Titolare del trattamento dei dati è Promobus Srl, con sede in Piazza dell'Esquilino, 29 - Roma.
 Ogni richiesta di recesso, correzione, cancellazione, opposizione, ecc. deve essere indirizzata al titolare.

IL SOSTEGNO ALLE IMPRESE DEI DECRETI RISTORI

Ecco le misure economiche per i servizi “a mercato” di trasporto con autobus.

[Nicoletta **Romagnuolo**] *Dirigente Servizio fisco, societario e commerciale*

La crisi economica innescata dal Covid-19 non dà segnali di remissione. Dopo i flebili segnali di ripresa delle attività registrati nel periodo estivo, la crescita esponenziale dei contagi e le conseguenti restrizioni “anti-contagio” imposte dal Governo hanno nuovamente fermato interi blocchi dell’economia, riproponendo uno scenario molto simile a quello del primo lockdown. Il settore del trasporto con autobus è stato ancora una volta tra quelli più colpiti a causa del nuovo stop ai viaggi di istruzione imposto dal DPCM del 24 ottobre 2020, della sospensione delle attività didattiche in alcune zone del Paese e del divieto o comunque della forte raccomandazione recata, dal successivo DPCM del 3 novembre scorso, ad evitare gli spostamenti con mezzi pubblici e privati nelle zone a maggior rischio di contagio.

Inevitabile, in questo quadro, l’intervento del Governo che con ripetuti provvedimenti di ristoro (ben 4 nel momento in cui si scrive ancora in corso di conversione) ha cercato di calibrare le misure di sostegno sui settori maggiormente colpiti dalle misure di contenimento del contagio. In questo contesto ANAV è stata determinante nel promuovere l’adozione di misure verticali di sostegno per tutti i settori rappresentati: TPL e servizi di trasporto commerciale “a mercato”, di linea e non di linea. Misure di sostegno, introdotte nell’ambito dei decreti legge n. 137 (cd. Ristori) e n. 157 del

2020 (cd. “Ristori-quater”), che si confida possano essere rafforzate durante l’iter parlamentare di conversione ed affiancate da ulteriori interventi in sede di varo definitivo della legge di bilancio 2021.

I Decreti Ristori e l’azione associativa

A parte lo stanziamento di 300 milioni di euro previsto per il TPL a valere sul 2021, la scelta del Governo - al fine di calibrare gli interventi sui settori maggiormente colpiti dalle misure di contenimento del contagio - è stata quella di legare le misure di aiuto ai codici ATECO di classificazione delle attività economiche. Tuttavia, nell’immediato nonostante l’inevitabile pesantissimo impatto di tali misure sul settore del trasporto commer-

ciale con autobus (noleggio e linee), il codice ATECO di riferimento di tali attività e quello delle connesse attività di gestione delle autostazioni, rispettivamente 49.39.09 - “Altri trasporti terrestri di passeggeri” e 52.21.30 - “Attività di gestione delle stazioni di autobus”, non sono stati inseriti tra quelli destinatari delle misure di aiuto del decreto Ristori. Solo a seguito dei ripetuti interventi di ANAV presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e gli altri Dicasteri interessati (Sviluppo Economico ed Economia e Finanze), il Governo - recependo le istanze associative - ha provveduto ad inserire, attraverso il D.L. n. 149/2020 (cd. decreto “Ristori-bis”), anche tali settori tra quelli ammessi agli aiuti.

49.39.09

ALTRE ATTIVITÀ DI TRASPORTI TERRESTRI DI PASSEGGERI NCA

altri trasporti su strada di passeggeri: servizio di linea effettuato con autobus a livello extraurbano e su lunghe percorrenze, noleggi speciali, escursioni ed altri trasporti occasionali in autopullman, servizio di navetta all’interno delle aree aeroportuali; gestione di scuolabus e servizio pullman per il trasporto anche in aree urbane di dipendenti; trasporto di passeggeri tramite veicoli a trazione animale anche in aree urbane.



DECRETO "RISTORI"
ecco le misure di sostegno



Il Governo con ripetuti provvedimenti ha cercato di calibrare le misure di sostegno sui settori maggiormente colpiti

linea turistici con autobus coperti. Su questo prosegue nelle sedi istituzionali competenti l'azione di sensibilizzazione di ANAV.

Le misure del decreto cd. Ristori

Venendo alle misure del decreto Ristori riservate all'ampia platea delle imprese ammessa alle misure del d.l. n. 137/2020, queste sono riconducibili essenzialmente a tre tipi di aiuto:

✓ **il contributo a fondo perduto** (art.1) spettante a coloro che, alla data del 25 ottobre 2020, avevano quale codice prevalente di attività il 49.39.09, 52.21.30 o 49.32.20 (noleggio autovetture con conducente). La misura replica quella, già sperimentata, dettata dall'art. 25 del decreto "Rilancio" senza prevedere, tuttavia, alcuno sbarramento per i soggetti che nel 2019 avevano realizzato ricavi per oltre 5 milioni di euro (esclusi dalla precedente misura). Il contributo resta commisurato al calo di fatturato registrato dall'impresa ad aprile 2020 rispetto ad aprile 2019, confermate anche le percentuali (20%, 15% e 10%) applicabili in base agli scaglioni di ricavi realizzati nel periodo d'imposta precedente (anche questi immutati: fino a 400mila euro, da 400mila ad un milione di euro, oltre un milione di euro). Confermata anche l'irrilevanza fiscale del contributo ai fini sia delle imposte sui redditi che

dell'IRAP e semplificata al massimo la procedura di erogazione dei fondi. Infatti, per rendere più immediato l'intervento, il decreto ha previsto l'accredito automatico - già avvenuto - degli stessi importi già erogati a chi aveva richiesto (ed ottenuto) il contributo a fondo perduto previsto dall'art. 25 del decreto "Rilancio". Per chi non lo aveva richiesto (es. soggetti che, nel 2019, avevano conseguito ricavi per oltre 5 milioni di euro) sin dal 20 novembre è stato possibile presentare all'Agenzia delle Entrate la richiesta di contributo;

✓ **il credito d'imposta per i canoni di locazione degli immobili a uso non abitativo e affitto d'azienda.**

Anche in questo caso si tratta della riedizione di una misura già prevista dal decreto "Rilancio". Si prevede, infatti, che il credito d'imposta di cui all'art. 28 del decreto "Rilancio" spetta anche per i mesi di ottobre, novembre e dicembre 2020 alle "imprese operanti nei settori riportati nella tabella di cui all'Allegato 1 al presente decreto" (non è specificato che si debba trattare di attività prevalente) e, quindi, anche nei settori individuati dai codici ATECO 49.32.20, 49.39.09 e 52.21.30 indicati nel predetto allegato. A differenza di quanto previsto dal decreto "Rilancio" la misura prevista dal decreto "Ristori" spetta a prescindere dal volume di ricavi realizzati dall'impresa nel precedente periodo d'imposta. Per il resto operano "in quanto compatibili" le stesse norme quanto alla misura del credito d'imposta (60% dei canoni di locazione di immobili

L'azione associativa è proseguita - con interventi presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e in sede di audizione dinanzi alle Commissioni Finanze e Bilancio del Senato sul DDL di legge di conversione del decreto "Ristori" - con l'obiettivo di estendere le misure di sostegno anche ai segmenti dei servizi di trasporto aeroportuale e di linea gran turismo riconducibili ad altro codice ATECO, il 49.31.00 - Trasporti in aree urbane e suburbane. Sotto questo profilo il Governo ha già manifestato la sua attenzione verso il settore prevedendo, nell'ambito del decreto n. 157/2020, cd. "Ristori-quater", il potenziamento con un'ulteriore dotazione di 10 milioni di euro e l'estensione degli interventi del Fondo per la cultura istituito (art. 182 del decreto "Rilancio") presso il MIBACT anche ai servizi cd. "citysightseeing" svolti con autobus scoperti. Un ulteriore segnale si attende, però, anche per le imprese che operano servizi di collegamento aeroportuali e servizi di

ad uso non abitativo, 30% in caso di contratti di affitto di azienda comprensivi almeno di un immobile strumentale), al presupposto relativo al calo di fatturato (almeno il 50% rispetto allo stesso mese del periodo d'imposta precedente), alle modalità di fruizione (compensazione senza limiti dopo il pagamento dei canoni di locazione/affitto, in dichiarazione dei redditi relativa al periodo di imposta 2020 o cessione ad altri soggetti, compresi gli istituti di credito e altri intermediari finanziari), all'irrelevanza ai fini delle imposte sui redditi e dell'IRAP;

✓ **la cancellazione della seconda rata IMU 2020** sugli immobili e relative pertinenze in cui si esercitano le "attività indicate nella tabella di cui all'allegato 1 al presente decreto" e, quindi, anche le attività individuate dai codici ATECO 49.32.20, 49.39.09 e 52.21.30. Anche in questo caso, a differenza di quanto stabilito all'art. 1 per il contributo a fondo perduto, non è specificato che - ai fini dell'accesso al beneficio - l'attività individuata dai codici ATECO riportati dalla predetta tabella di cui all'Allegato 1 debba essere svolta con carattere di prevalenza.

ANAV è stata determinante nel promuovere l'adozione di misure verticali di sostegno per tutti i settori rappresentati: TPL e servizi di trasporto commerciale "a mercato", di linea e non di linea.

Tutte e tre le misure hanno un vincolo: devono applicarsi "nel rispetto dei limiti e delle condizioni previsti dalla Comunicazione della Commissione europea del 19 marzo 2020 C(2020) 1863 final «Quadro temporaneo per le misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia nell'attuale emergenza del Covid-19», e successive modifiche". In particolare, benché non specificato, trattandosi di aiuti sotto forma di "agevolazioni fiscali o di pagamenti", si ritiene che tali mi-

sure ricadano nelle previsioni di cui alla Sezione 3.1 del Quadro Temporaneo che prevede un limite massimo di aiuto concesso all'impresa pari ad 800 mila di euro. Laddove:

□ per "impresa" deve intendersi non il singolo soggetto giuridico, bensì la "singola unità economica" eventualmente composta da più entità giuridiche;

□ la **soglia di 800mila euro** comprende tutti gli altri aiuti concessi dallo Stato o da altri enti (es. regioni ed enti territoriali) a valere sulla stessa Sez. 3.1 del Quadro Temporaneo. Un ulteriore vincolo è rappresentato dal fatto che tali misure, in quanto dirette a contenere l'impatto economico del Covid-19 sulle imprese, non possono essere destinate ai quei soggetti che, alla data del 31 dicembre 2019, dovevano essere considerate già in difficoltà ai sensi dell'art. 2, punto 18 del reg. (UE) n. 651/2014. Si tratta, in generale, delle imprese che, alla predetta data, versavano in una delle condizioni di cui alla seguente tabella:

Le micro-piccole imprese (fino a 50 dipendenti e 10mln di euro di fatturato/totale di bilancio) sono considerate in difficoltà solo se soggette a procedure concorsuali o se abbiano ricevuto aiuti per salvataggio/ristrutturazione e, rispettivamente, non abbiano restituito un prestito o siano ancora soggette ad un piano di ristrutturazione. ■



QUADRO TEMPORANEO UE SUGLI AIUTI DI STATO



Impresa in difficoltà ex reg. (UE) n. 651/2014

- 1) società di capitali con perdite cumulate eccedenti le riserve per un importo che supera il 50% del capitale sociale
- 2) società con soci illimitatamente responsabili con perdite cumulate eccedenti il 50% dei fondi propri
- 3) società che sono oggetto o per le quali sussistono le condizioni che consentono l'apertura di una procedura concorsuale
- 4) imprese che abbiano ricevuto aiuti per il salvataggio o ristrutturazione e, rispettivamente, non abbiano restituito il prestito o sia ancora soggetta ad un piano di ristrutturazione
- 5) imprese diverse da PMI che, negli ultimi due anni, rilevano:
 - un rapporto DEBITO/PATRIMONIO NETTO CONTABILE superiore a 7,5*; e
 - un quoziente di copertura degli interessi dell'impresa (EBITDA/interessi) inferiore a 1,0



PAGAMENTI DIGITALI TRAMITE "PAGOPA"

e nuove tecnologie per la qualità ed efficienza dei servizi di trasporto con autobus



[Nicoletta Romagnuolo] Dirigente Servizio fisco, societario e commerciale

[Francesco Romagnoli] Funzionario Servizio tecnico

Pagamenti digitali e nuove tecnologie per la qualità ed efficienza dei servizi di trasporto con autobus: se ne è parlato il 10 dicembre scorso in occasione del webinar organizzato da ANAV - in collaborazione con esperti e tecnici del settore - nel contesto del più ampio programma di formazione e informazione riservato alle associate, avviato lo scorso mese di giugno con "Le azioni di ANAV al tempo del Covid". Ad aprire i lavori, alla presenza di un numero nutrito di aziende, il Direttore Generale di ANAV, Tulli, che ha sottolineato l'importan-

za dell'iniziativa e la necessità di non distogliere l'attenzione, anche nell'attuale contesto emergenziale, dai temi del digitale, della sicurezza e dell'innovazione tecnologica. Aspetti che, negli anni pre-Covid hanno contribuito in misura determinante alla crescita del trasporto con autobus, confermandone il ruolo centrale nel sistema di mobilità del Paese.

Diversi i temi affrontati nelle due sessioni di approfondimento, a partire da "PagoPA" il nuovo sistema di pagamenti digitali studiato e realizzato da AGiD

(Agenzia per l'Italia digitale), per veicolare su un'unica piattaforma multicanale i pagamenti diretti alla Pubblica Amministrazione, alle società a controllo pubblico e, per quanto di nostro interesse, ai gestori di pubblico servizio (relativamente ai soli servizi di pubblico interesse resi). Soggetti questi che dal 28 febbraio 2021 avranno l'obbligo - i primi due in via esclusiva, i terzi in affiancamento ai sistemi di pagamento già oggi messi a disposizione dell'utenza - di adottare "PagoPA". L'intervento tecnico è stato curato da due esperti della materia, Mauro Bracalari e Francesco Capitanata, entrambi account manager di PagoPA SpA, la società pubblica che, per conto del Governo, sta dando impulso al processo di digitalizzazione del Paese. Modalità di adesione, meccanismi di funzionamento e utilizzo della piattaforma, ma anche i possibili vantaggi in termini di gestione degli incassi: queste le diverse angolature da cui il tema è stato affrontato, suscitando grande attenzione da parte dei partecipanti.

Cos'è "PagoPA"

In apertura, per sgombrare il campo da possibili dubbi, i relatori hanno tenuto a precisare che "PagoPA" non è un sito dove pagare, ma una nuova mo-



dalità che **consente di eseguire in forma standardizzata e con canali diversi tutti i pagamenti, anche "micro", destinati ai gestori di pubblici servizi.**

In particolare, è stato evidenziato come la piattaforma consenta all'utente di scegliere – sia per i pagamenti "spontanei" cioè effettuati su autonoma iniziativa dell'utente che richiede un servizio (es.: a fronte di una richiesta di servizio di trasporto pubblico), che per quelli "attesi" e cioè richiesti dal gestore del servizio quale "ente creditore" di una posizione debitoria preesistente (es. sanzioni, multe, ecc.) – tra:

✓ **diversi canali di pagamento: si può** trattare del sito web o dell'applicazione mobile dell'ente creditore (es. azienda di TPL quale gestore di pubblico servizio), ma anche dei canali - sia fisici che online - di banche ed uffici postali: quindi il pagamento può essere effettuato sia presso gli sportelli bancari/postali, che tramite home banking, presso gli sportelli ATM abilitati delle banche o presso punti vendita di SISAL, Lottomatica e Banca 5;

✓ **diverse modalità di pagamento:** con l'adesione a "PagoPA", infatti, il gestore di pubblico servizio automaticamente e senza costi aggiuntivi, né necessità di convenzionamenti con Poste italiane e con gli istituti bancari può mettere a disposizione dell'utente una pluralità di strumenti di pagamento: bonifico bancario o postale, bollettino postale, carte di debito, di credito e prepagate.

La possibilità di accedere a tali servizi, naturalmente, ha come presupposto il fatto che sia il gestore di pubblico servizio (obbligatoriamente) che la banca scelta dall'utente (su base volontaria) devono aver preventivamente aderito a "PagoPA" (Poste italiane ha già aderito). A tal fine, proprio per rendere più facil-

mente riconoscibili i soggetti aderenti alla piattaforma, il sistema è stato identificato tramite lo specifico logo "PagoPA".

Come spiegato dai relatori, aderire a "PagoPA" come ente creditore di pagamenti di cittadini/utenti è semplice: gestori di pubblici servizi, PA, società a controllo pubblico devono servirsi del "portale delle adesioni" presente sul sito web di "PagoPA" ed avviare la procedura di adesione alla piattaforma secondo il percorso ben definito e dettagliatamente descritto nel "Manuale Utente". Al termine della procedura di adesione occorrerà specificare la modalità prescelta di connessione alla piattaforma:

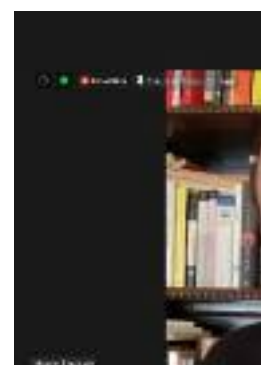
✓ **"diretta"** nel caso l'impresa intenda predisporre una propria infrastruttura connessa fisicamente all'infrastruttura di PagoPA;

✓ **ovvero "intermediata"** qualora l'impresa decida di avvalersi dell'infrastruttura di un soggetto direttamente connesso al Nodo dei Pagamenti-SPC, cd. Intermediario o Partner Tecnologico. Le relazioni hanno toccato poi anche aspetti di carattere strettamente operativo con la descrizione delle vari fasi del "ciclo di vita" di un pagamento: dalla na-

scita della necessità del pagamento alla generazione delle informazioni necessarie per darvi corso, al pagamento, alla riconciliazione del pagamento fino all'emissione della quietanza. Fasi che il sistema consente di tracciare grazie al codice cd. IUV (Identificativo Univoco di Versamento), che identifica ogni pagamento e attraverso il quale l'Ente associa il singolo versamento effettuato dall'utente alla richiesta di pagamento oppure alla posizione debitoria. Insomma uno strumento da testare sul campo, ma che promette di portare qualche beneficio alle aziende in termini di rapidità di verifica e riconciliazione degli incassi e, quindi, di controllo di gestione.

Tecnologie

Successivamente alla sessione dedicata a Pago PA si è passati alla trattazione di tematiche relative alle tecnologie riferite ai veicoli e come queste possono essere un valido contributo alla qualità ed all'efficienza dei servizi di trasporto. Per effettuare gli approfondimenti sono stati chiamati a parlare i produttori Voith e Prometeon. Dalle loro relazioni è emersa l'importanza di non trascurare ogni elemento del processo del servizio, nean-





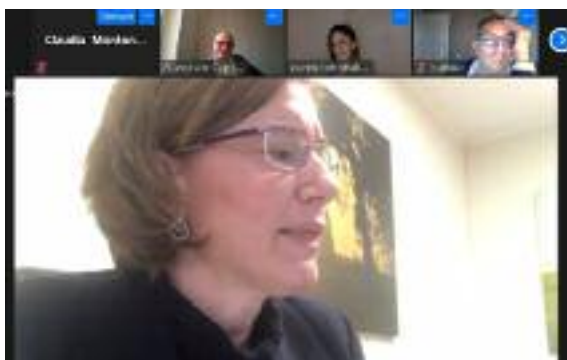
che quello che apparentemente potrebbe apparire come meno importante, in quanto anche la qualità combinata di molti elementi apparentemente meno importanti può portare ad un efficientamento del processo notevole.

L'intervento di Maria Elena Rinaldi di Voith si è incentrato su alcuni prodotti di punta della casa tedesca quali il cambio automatico DIWA 6, i compressori d'aria di ultima generazione e il retarder ad acqua. Elemento quest'ultimo, come opportunamente sottolineato, che non abbassa solamente i costi di manutenzione dell'impianto frenante, ma aumenta la sicurezza in quanto l'impianto frenante stesso è soggetto a minor usura e si riduce l'inquinamento per minor immissione nell'aria di polveri sottili. Questo elemento negli anni ha assunto maggiore importanza: mentre infatti tempo fa le polveri sottili emesse da un veicolo non direttamente collegate alla combustione nel motore, quali ad esempio rotolamento degli pneumatici e, appunto, usura dei freni, erano una parte marginale di quelle to-

tali, ad oggi grazie all'evoluzione delle tecnologie per l'abbattimento dei gas di scarico, le emissioni di particolato non da combustione hanno assunto un peso, in termini evidentemente percentuali, maggiore. Addirittura, si dice, da superare quelle emesse dal motore. Prodotti quelli appena citati già disponibili nel listino di Voith. Ciò che invece ancora non è disponibile, ma il cui arrivo è prossimo, è la prossima generazione di

cambi DIWA che integrerà un'unità di recupero centrale, una marcia ulteriore e la separazione tra convertitore di coppia e retarder. Il motore elettrico da 48 V non richiederà un ulteriore spazio di installazione.

Nel secondo intervento, tenuto da Antonio Giardino e Samuele Bernardi di Prometeon, si è parlato invece di pneumatici. È stata ricordata la convenzione che ANAV ha con Prometeon, convenzione che garantisce condizioni vantaggiose alle aziende associate. È stato poi illustrato il nuovo servizio Pro Check, un servizio di monitoraggio pneumatici pensato per flotte e rivenditori, che supporta i clienti Prometeon nel tener traccia delle performance degli pneumatici e pianificarne le attività di manutenzione. Il nuovo sistema fornisce: tracciamento completo della vita degli pneumatici, reportistica online interattiva stampabile in PDF, monitoraggi dettagliati a pneumatici e veicoli, previsione di fine vita degli pneumatici, utilizzo cross device (pc, smartphone, strumento monitoraggio) fluido e rapido, sistema aperto per integrarlo ai software aziendali. ■



PACCHETTO MOBILITÀ: i chiarimenti della commissione UE sulla riforma dell'autotrasporto



[Paola Galantino] *Dirigente Servizio legale e internazionale*

La complessa e articolata riforma del settore dell'autotrasporto su strada, partorita la scorsa primavera col Primo Pacchetto europeo, dopo una faticosa e lunga gestazione, deve essere osservata sia dal punto di vista dell'impresa di trasporto che da quello del controllo su strada, perché sappiamo

bene che è la "strada" il primo banco di prova dell'efficace applicazione di una norma.

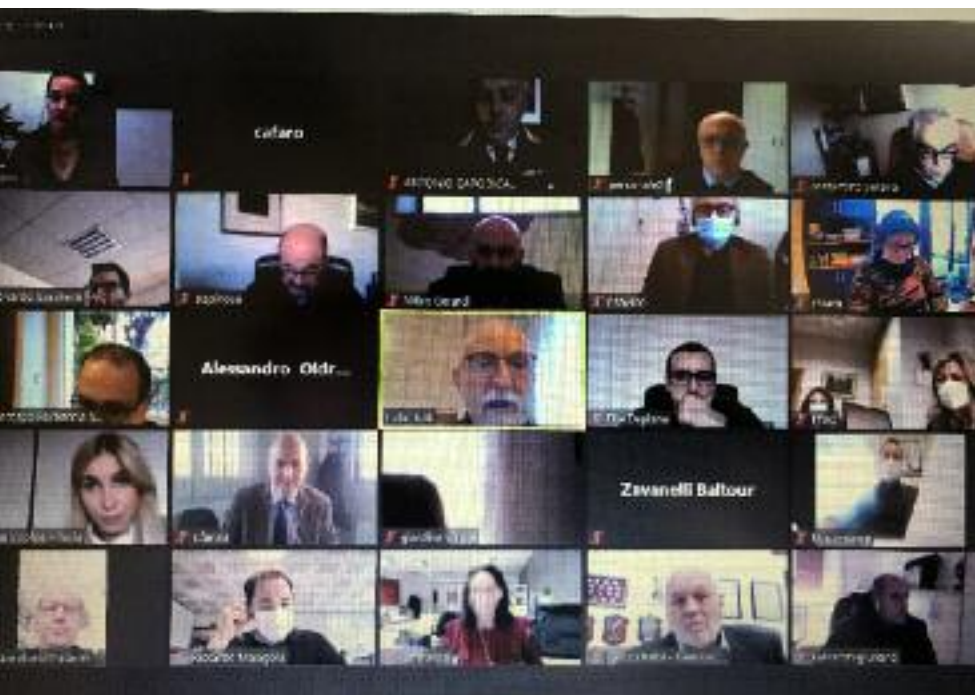
Ed è per questo che l'Associazione ha organizzato una nuova sessione seminariale sui contenuti della più importante riforma europea del settore degli ultimi anni, di cui l'ANAV ha dato una prima

approfondita illustrazione in occasione della Fiera Internazionale (IBE) di Rimini lo scorso ottobre, analizzandola sotto il duplice aspetto dell'organizzazione dei servizi di trasporto da parte dell'impresa e del sistema dei controlli su strada.

Questa volta la sessione di lavori si è tenuta in modalità a distanza, come impongono i tempi che stiamo vivendo e l'iniziativa si colloca infatti nel solco del fortunato ciclo avviato lo scorso giugno e denominato **"le Azioni di ANAV ai tempi del COVID"**.

L'iniziativa, anche in questa occasione, è stata curata dalla struttura ANAV che, con la **proficua collaborazione professionale della Continental Italia VDO e del Dipartimento di Pubblica Sicurezza del Ministero dell'Interno**, ha aggiornato le relazioni agli esiti del fitto scambio e confronto condotto a livello europeo fino al giorno prima.

Non è di poco conto, infatti, rilevare che il 25 novembre, quindi due giorni prima della sessione seminariale di ANAV, si è tenuta, chiaramente in videoconferenza, la **riunione Plenaria del Dialogo Sociale Europeo** del settore dei trasporti stradali presieduta dalla Commissione Europea, in cui i rappresentanti dei datori di lavoro e dei lavoratori (le cosid-





dette «parti sociali»); il dialogo sociale è una componente fondamentale del modello sociale europeo, in quanto consente alle parti sociali di contribuire attivamente, anche mediante accordi, alla definizione della politica europea in materia sociale e occupazionale. In seno alla plenaria sono state, quindi, trattate le questioni prioritarie in un momento di massima emergenza e criticità per l'organizzazione dei servizi di trasporto e per le conseguenti ricadute negative per gli operatori. Centrale, in questo contesto, il tema dell'**interpretazione delle disposizioni contenute nel Regolamento 1054/2020**, a sua volta nell'ambito del Pacchetto Mobilità, entrate in vigore lo scorso fine agosto e che hanno inciso sul testo normativo del Regolamento 561/2006 apportando non poche e significative modifiche all'organizzazione dei servizi di trasporto.

In quella occasione è stato illustrato il lavoro che la **DG Move della Commissione europea** stava finalizzando, sulla scia delle consultazioni con le parti sociali (appuntamento) e gli Stati Membri in ordine alla redazione di un **testo ufficiale di chiarimenti alle questioni sollevate** in merito a evidenti criticità applicative emerse in sede di prima applicazione delle norme del modificato Regolamento 561/2006. L'ANAV, in uno con le associazioni di categoria europee, hanno infatti sottoposto alla DG Move una serie di quesiti la cui risposta è fondamentale per non ricadere nelle incertezze applicative di un complesso normativo così ostico. I chiarimenti sono poi stati ufficializzati dalla Commissione europea e a breve saranno resi disponibili in tutte le lingue dell'Unione. Ma veniamo ai lavori. Dell'im-

«Rientro nel paese di stabilimento» - art. 8

NOVITÀ

Prosegue il nuovo paragrafo 8 bis :

DECORRENZA MODIFICA 20 AGOSTO 2020

«... Le imprese di trasporto organizzano l'attività dei conducenti in modo tale che questi ultimi possano ritornare alla sede di attività del datore di lavoro da cui essi dipendono e dove inizia il loro periodo di riposo settimanale, nello Stato membro di stabilimento del datore di lavoro, o che possano ritornare al loro luogo di residenza nell'arco di quattro settimane consecutive, al fine di effettuare almeno un periodo di riposo settimanale regolare o un periodo di riposo settimanale superiore a 45 ore effettuato a compensazione di un periodo di riposo settimanale ridotto. L'impresa documenta in che modo ottempera a tale obbligo e conserva la documentazione presso i suoi locali per presentarla su richiesta delle autorità di controllo »

Considerando 8 - I conducenti che effettuano trasporti internazionali di merci a lunga distanza trascorrono lunghi periodi lontano da casa. Gli obblighi vigenti (...). Date le differenze tra il trasporto di passeggeri e quello di merci, questa possibilità non dovrebbe applicarsi ai conducenti allorché effettuano il trasporto di passeggeri.

27 novembre 2020

SI APPLICA ANCHE AL SETTORE:

"The co-legislators clearly made use of the general word 'drivers' on purpose"

«Rientro nel paese di stabilimento» - art. 8

NOVITÀ

Documentare l'obbligo

- conservare la prova del rientro e metterla a disposizione degli organi di controllo:
 - **registrazione tachigrafica**
 - analogico: indicando luogo di inizio/fine
 - digitale II generazione: geolocalizzazione
 - digitale I generazione: **PROBLEMA (Italia/Italia!)**
 - necessaria annotazione cartacea (registro in sede)
 - ogni altra prova utile → biglietti di viaggio; ricevute di alloggio etc.
- Rinuncia del conducente** → **NON esonera l'impresa**
- Chi paga cosa?**
- Sanzioni** → **Onere dell'impresa organizzare l'attività conducenti**
- ✓ **a carico dell'impresa ex art. 174 comma 14 CDS:** omissione rientro / onere probatorio
- perdita onorabilità**

27 novembre 2020

Digitalizzazione e «Smart Enforcement»

- L'adozione del Pacchetto Mobilità costituisce una spinta importante alla progressiva digitalizzazione dell'attività di controllo.
- Concetto di «Smart Enforcement» che possa beneficiare di una molteplicità di fonti informative (ERRU, IMI, STV2).
- Revisione Art. 9 Reg.to (UE) 165/2014, dove il nuovo p. 2 riduce da 15 a 3 gli anni entro cui le autorità di controllo devono dotarsi della tecnologia per interagire con il modulo DSRC.
- **Obiettivo:** migliorare il costo-efficacia delle operazioni di controllo

«Screening più massivo, per controlli più selettivi»

Confidential



piano normativo innovato se ne era parlato già ampiamente ad IBE e ripercorrerlo è stato comunque molto utile per gli associati che hanno aderito in più di 140. Ma l'occasione è stata utile per fare uno step in più; vale a dire simulare l'applicazione pratica delle nuove norme e valutarne l'efficacia per gli operatori in termini di maggiore flessibilità per l'organizzazione dei servizi di trasporto.

Una delle questioni balzate all'attenzione dell'Associazione è **la tematica del rientro in sede del conducente**, fattispecie che ha visto il diffondersi nell'ambito europeo di pratiche aziendali non in linea con il dettato della norma. In merito le Associazioni europee, ANAV inclusa, hanno aderito all'iniziativa, condivisa dalle parti sindacali, di condannare prassi che impongano ai conducenti di rinunciare alla scelta sul luogo di fruizione del riposo settimanale.

Utile e interessante come di consueto il confronto con la **Polizia di Stato, nella veste del Vice Questore Antonio Capodicasa**, che nella propria relazione ha evidenziato i punti focali della responsabilità dell'impresa di trasporto e quanto sia importante, anche alla luce degli scenari futuri dei controlli tachigrafici, un continuo aggiornamento degli operatori e dei propri conducenti in materia di disciplina sociale.



Sugli scenari tecnologici, il **dott. Alessio Sitran, Business Development and Institutional Relations Manager**, ha chiarito alcuni aspetti cruciali conseguenti all'introduzione del nuovo Pacchetto Mobilità quale lungo percorso che cerca di regolarizzare un mondo complesso in piena evoluzione. L'approfondimento curato dall'ANAV ha suscitato altissimo interesse anche in questa occasione da parte delle associate che sempre più dimostrano di apprezzare le iniziative, seppur a distanza, dell'Associazione. ■

DISTACCO CONDUCENTI

Poco più di un anno
e il settore avrà la sua
lex specialis.



[Roberta **Proietti**] Funzionario Servizio legale e internazionale

La direttiva CE 1057/2020 contenente nuove norme specifiche per il distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada, approvata nell'ambito del primo Pacchetto Mobilità, pone alcune questioni interpretative e di applicazione che è necessario identificare prima della sua entrata in vigore prevista per il mese di febbraio 2022. Nelle intenzioni del legislatore europeo, questa lex specialis dovrebbe porre fine alla babele di norme nazionali con cui gli Stati membri hanno, nel corso del tempo, recepito le disposizioni della direttiva 96/71. In **Italia** il D.Lgs. 136-2016 - successivamente modificato dalla legge 96/2018 - prevede che il campo di applicazione della direttiva sia limitato al cabotaggio. Solo a titolo di esempio, per dare un'idea della difformità applicativa a livello europeo, si pensi che in **Francia** le disposizioni si applicano a tutti i servizi internazionali, regolari, occasionali e di cabotaggio, qualora gli stessi prevedano carico e scarico di viaggiatori in territorio francese. In **Austria**, le disposizioni si applicano a tutte le tipologie di servizi internazionali e di cabotaggio (con alcune specifiche eccezioni), mentre in **Germania** il campo di applicazione ricomprende i servizi regolari con fermate in territorio tedesco e i servizi occasionali con destinazione (anche non finale) in una località tedesca.

La direttiva di recente approvata esclude alcune fattispecie dal regime di distacco, quali i trasporti bilaterali e i trasporti di transito. Il trasporto bilaterale ricomprende a sua volta tre fattispecie: il conducente carica i passeggeri nello Stato di stabilimento e li scarica in un altro Stato membro o Paese terzo; il conducente carica i passeggeri in uno Stato

membro o in un Paese terzo e li scarica nello Stato di stabilimento; il conducente carica e scarica i passeggeri nello Stato di stabilimento per effettuare escursioni locali in un altro Stato membro o Paese terzo.

Sono invece incluse nel regime di distacco le operazioni di trasporto non bilaterale (CROSS TRADE) e il cabotaggio. Per "cross trade" si intende il caso in cui il conducente effettua trasporti internazionali al di fuori dello Stato membro di stabilimento. (es: un autista lavora per un'azienda stabilita nel Paese A ma effettua un trasporto tra il Paese B e il Paese C senza alcun collegamento operativo con il Paese A). Sono poi previste una serie di esenzioni per operazioni che, pur essendo non bilaterali, sono escluse dal regime del distacco. Ad esempio, sono esentati quei trasporti bilaterali con un'attività di carico e/o scarico negli Stati membri o nei Paesi terzi che il conducente attraversa, se l'autista non carica i viaggiatori e li scarica nello stesso Stato membro. La nuova direttiva introduce la novità di un'interfaccia pubblica, denominata IMU, che dovrà consentire lo scambio di informazioni su tutte le questioni relative alla pubblicazione e alla presentazione di prove, in-

clusa la pubblicazione di dichiarazioni di distacco. IMU, nelle intenzioni del legislatore comunitario, sarà utilizzata anche per richiedere/scambiare prove per i controlli post-strada, come copie di documenti relativi a note di spedizione e registrazioni tachigrafiche, documentazione della retribuzione del conducente distaccato relativa al periodo di distacco, il contratto di lavoro o un documento equivalente, le schede delle ore relative al lavoro del conducente e la prova dei pagamenti.

Obblighi per le aziende

La direttiva prevede tutta una serie di obblighi per le aziende, molti dei quali passando attraverso l'interfaccia IMU. La dichiarazione di distacco dovrà essere inviata, tramite l'interfaccia appunto, al più tardi all'inizio del distacco, utilizzando un modello standard multilingue, mentre su richiesta, in occasione di controlli su strada, il conducente dovrà mettere a disposizione, oltre alla copia della dichiarazione di distacco, le registrazioni del tachigrafo ed in particolare i codici dei Paesi degli Stati membri in cui il conducente era presente durante le operazioni di trasporto internazionale su strada o di cabotaggio, in conformità con i requisiti di registrazione e conservazione dei dati ai sensi del Regolamento (CE) n. 561 / 2006 e (UE) n. 165/2014. Su richiesta diretta delle autorità competenti degli Stati membri in cui è avvenuto il distacco, l'operatore è inoltre tenuto, sempre tramite IMU, ad inviare altra documentazione, come ad esempio la documentazione della retribuzione del conducente in relazione al periodo di distacco, il contratto di lavoro o un documento equivalente ai sensi dell'articolo 3 della direttiva 91/533 del Consiglio / CEE, le schede ore relative al lavoro del conducente e le prove di pagamento. Ci vorrà del tempo prima che le nuove norme, in vigore dal mese di febbraio del 2022, comincino a produrre effetti. Ma la cosa importante è che un altro tassello per il settore è stato posto. Doppia-mente importante, perché da un lato permetterà alle aziende che effettuano servizi di trasporto internazionale di operare in tutta Europa con serenità, al riparo da sanzioni, dall'altro consentirà agli autisti di tutelarsi dal fenomeno del dumping sociale e vedersi riconosciuti benefici e diritti. ■

**La lex specialis
dovrebbe porre fine
alla babele di norme
nazionali con cui gli
Stati membri hanno
recepito le disposi-
zioni della direttiva
96/71**

COVID-19 E PATRIMONIO AZIENDALE

L'impatto sui bilanci delle imprese e requisito di capacità finanziaria ai fini dell'accesso alla professione.

[Nicoletta **Romagnuolo**] *Dirigente Servizio fisco, societario e commerci*

Lil 19 marzo scorso, agli esordi della pandemia, la Commissione europea nella comunicazione C(2020) 1863 final affermava che «Le diverse misure di contenimento adottate dagli Stati membri hanno un impatto immediato sia sul versante della domanda che dell'offerta e penalizzano imprese e dipendenti, in particolare nei settori ... del turismo... e dei trasporti». Oggi, a distanza di dieci mesi dall'inizio di una crisi gravissima e ininterrotta, senza precedenti per ampiezza temporale e settori coinvolti, si vanno definendo - con l'approssimarsi della fine dell'esercizio - i numeri delle perdite subite ed il relativo impatto sui bilanci delle imprese, solo in parte contenuto dalle prime misure di sostegno sinora adottate dal Governo. Il sostanziale fermo dell'attività che ha colpito, per gran parte del 2020, quasi tutti i segmenti del trasporto persone

con autobus ha determinato perdite di fatturato pesantissime per il settore tali da poter intaccare il patrimonio aziendale.

Il requisito di idoneità finanziaria ai fini dell'accesso alla professione. La questione per le imprese di trasporto passeggeri assume particolare rilevanza - oltre che per le dimensioni del fenomeno e per i possibili riflessi sulle prospettive di continuità aziendale - ma anche alla luce delle disposizioni dettate in merito al requisito di idoneità finanziaria dal reg. (UE) n. 1071/2009 e dal decreto MIT del 25 novembre 2011 applicativo delle norme in materia di accesso alla professione di trasportatore su strada.

Come noto, in applicazione delle norme comunitarie, l'art. 7 del decreto MIT dispone che un'impresa di trasporto nas-

seggeri con autobus è tenuta a dimostrare la sussistenza del requisito di idoneità finanziaria ogni anno mediante una "attestazione rilasciata da un revisore contabile [...] che certifichi che, sulla base di quanto risulta dall'analisi dei conti annuali, l'impresa dispone di un capitale e di riserve non inferiori all'importo previsto ai sensi del citato articolo 7, paragrafo 1 [del reg (CE) n. 1071/2009]", vale a dire 9mila euro per il primo autobus in disponibilità dell'impresa e 5mila euro per ogni autobus supplementare. In alternativa, il requisito di capacità finanziaria può essere dimostrato mediante il ricorso a fidejussioni bancarie o assicurative, naturalmente onerose, a maggior ragione in presenza di situazioni di crisi/difficoltà aziendali. È chiaro che per effetto delle perdite su-

Il sostanziale fermo dell'attività che ha colpito quasi tutti i segmenti del trasporto persone con autobus ha determinato perdite di fatturato pesantissime

**PATRIMONIO NETTO
E CAPITALE PROPRIO**



Per effetto delle perdite subite a causa dell'impatto del Covid-19 molte imprese potrebbero non essere più in grado di dimostrare il requisito di idoneità finanziaria

bite a causa dell'impatto del Covid-19 molte imprese potrebbero non essere più in grado di dimostrare, nel corso del 2021, il requisito di idoneità finanziaria mediante attestazione rilasciata dal revisore contabile sulla base del bilancio annuale 2020. In tale situazione - qualora non sia possibile ricorrere ad una fidejussione bancaria o assicurativa e, quindi, non si dimostri il requisito di idoneità finanziaria - si renderebbe applicabile l'art. 13, par. 1, lett. c) del reg. (CE) n. 1071/2009 che consente all'autorità competente nazionale (i.e. gli Uffici della Motorizzazione Civile) di non ritirare l'autorizzazione all'accesso alla professione e di assegnare un termine all'azienda per dimostrare che il requisito di capacità finanziaria sarà nuovamente soddisfatto.

Tale termine ordinariamente fissato in sei mesi - proprio al fine di tener conto delle pesantissime conseguenze economiche negative legate all'emergenza Covid-19 - è stato allungato a dodici mesi dal reg. (UE) 698/2020 del Parlamento europeo e Consiglio in tutti i casi in cui il requisito di idoneità finanziaria non risulti soddisfatto per gli esercizi contabili ricadenti interamente o parzialmente nel periodo 1° marzo 2020 - 30 settembre 2020 e cioè, per la generalità delle imprese nazionali, per l'esercizio 2020.

Le misure di rafforzamento patrimoniale

In questo quadro si evidenzia che il Governo ha adottato nei mesi scorsi una serie di misure di aiuto volte a favorire il rafforzamento patrimoniale delle imprese colpite dal Covid-19 che - anche nell'ottica della dimostrazione del requisito di idoneità finanziaria richiesto ai fini dell'accesso alla professione - potrebbero essere tenute presenti e valutate. Ci si riferisce, tra l'altro, alle misure riguardanti:

✓ **la sospensione degli ammortamenti di beni materiali e immateriali** prevista dal D.L. n. 104 del 2020, cd. decreto "Agosto", che consente, per l'esercizio 2020 (ma con decreto del MEF ne potrebbe essere prevista l'applicazione anche negli esercizi successivi), di sospendere fino al 100% l'ammorta-

mento civilistico delle immobilizzazioni in deroga all'art. 2426 c.c. (che impone l'ammortamento "sistematico" in ogni esercizio in relazione alla residua possibilità di utilizzo dei beni). La misura è fiscalmente neutra in quanto consente comunque la deduzione IRPEF/IRES e IRAP delle quote di ammortamento sospese e comporta a fronte di tale sospensione l'iscrizione di una riserva di corrispondente importo nel patrimonio netto;

✓ **la rivalutazione dei beni di impresa** (solo civilistica o anche fiscale) risultanti dal bilancio 2019, che comporta, a fronte dei maggiori valori iscritti nell'attivo dello stato patrimoniale, l'iscrizione di una specifica riserva tra le voci del patrimonio netto. Si tratta di una misura largamente sperimentata negli anni passati, che il decreto "Agosto" ha reso più appetibile consentendo la rivalutazione di singoli beni senza vincoli di categorie omogenee (come previsto invece dalle altre leggi di rivalutazione), prevedendo una modesta imposta sostitutiva di imposte sui redditi ed IRAP dovuta per il riconoscimento fiscale dei maggiori valori iscritti (3%) e la deducibilità fiscale dei maggiori ammortamenti dall'esercizio successivo a quello con riferimento al quale la rivalutazione è stata eseguita (dal 2021). ■

UN NUOVO IMPORTANTE STRUMENTO DI WELFARE

Nasce il fondo **TPL Salute** per l'assistenza sanitaria dei CCNL autoferrotranvieri e noleggio autobus con conducente.



[Stefano Rossi] Dirigente Servizio sindacale e lavoro

Una figura che continua ad acquisire sempre maggiore valenza ed importanza, sia a livello sociale che economico, è quella dei Fondi di assistenza sanitaria integrativa, la cui forma giuridica più comune è costituita dall'associazione, in particolare dall'associazione non riconosciuta.

In realtà, occorre chiarire, a scampo di qualsivoglia equivoco, tanto sostanziale quanto terminologico, che si tratta di una categoria più generale di enti che forniscono non soltanto un'assistenza integrativa, ma anche complementare e sostitutiva rispetto alle prestazioni garantite dal Servizio Sanitario Nazionale. La genesi normativa dei Fondi sanitari è stata lunga ed articolata.

Si è partiti, sulla spinta di esperienze di prassi, con le previsioni dei Decreti Legislativi 502/1992 e 517/1993, che hanno sancito il superamento del monopolio assistenziale pubblico e previsto la possibilità di istituire Fondi integrativi sanitari, finalizzati esclusivamente a fornire prestazioni aggiuntive rispetto a quelle assicurate dal SSN.

Si è passati, successivamente, ad una prima definizione di sanità integrativa con la cosiddetta Riforma Bindi (Decreto Legislativo 299/1999), fino ad arrivare, inizialmente con il Decreto Legislativo 41/2000 e la Legge 244/2007 e, quindi, con i Decreti Turco e Sacconi del 2008 e 2009, ad una più ampia ed articolata legislazione, che racchiude e regola

molteplici realtà, tutte operanti nel campo dell'assistenza socio-sanitaria.

Attraverso tale evoluzione legislativa si è fornito un supporto normativo e regolamentare a tutti quegli enti, casse e società di mutuo soccorso, aventi fini esclusivamente assistenziali, di cui all'articolo 51 comma II lettera a) del D.P.R. 917/1986 (cosiddetto TUIR) e successive modificazioni, che avevano sempre operato nel campo dell'assistenza, anzitutto sanitaria e non solo.

ANAV, le altre associazioni di categoria e le OOSS firmatarie i CCNL degli autoferrotranvieri e del noleggio autobus con conducente hanno dato vita al FONDO TPL SALUTE



La gamma di prestazioni

Come sopra già chiarito, ad oggi i Fondi di assistenza sanitaria forniscono tanto prestazioni integrative, quanto complementari e sostitutive rispetto a quelle offerte dal Servizio Sanitario Nazionale: dall'assistenza odontoiatrica, ai grandi interventi invasivi, dalle prestazioni fisioterapiche agli interventi di routine, fino alla gestazione ed ai parti. L'assistenza garantita dagli odierni Fondi sanitari copre, in buona sostanza, la maggior parte delle prestazioni socio-sanitarie.

I Fondi, per potere operare, devono essere iscritti all'Anagrafe dei Fondi Sanitari, istituita presso il Ministero della salute con il citato Decreto Ministeriale 31.03.2008 (citato Decreto Turco) e regolamentata dal DM 27.10.2009 (citato Decreto Sacconi).

Possono iscriversi all'Anagrafe, sostanzialmente, due tipologie di fondi: i Fondi sanitari integrativi del Servizio Sanitario Nazionale, istituiti o adeguati ai sensi dell'articolo 9 Decreto Legislativo 502/1992 e successive modificazioni (cosiddetto Fondi doc) e gli Enti, casse e società di mutuo soccorso aventi esclusivamente fine assistenziale di cui all'articolo 51 comma II lettera a) del D.P.R. 917/1986 e successive modificazioni (cosiddetto Fondi non doc). I primi operano esclusivamente con riferimento ad attività di tipo integrativo, i secondi sono, invece, caratterizzati da un fine più ampio, e co-

prone prestazioni non soltanto integrative, ma anche complementari e sostitutive rispetto a quelle fornite dal SSN.

Gli assistiti dei suddetti enti possono essere lavoratori dipendenti, quadri, dirigenti, liberi professionisti ed, eventualmente, anche i loro familiari. Essi devono uniformarsi, rispetto alla tipologia e caratteristiche delle prestazioni, nonché al loro rimborso, alle previsioni statutarie e/o regolamentari dei Fondi stessi.

È indubbio come tali realtà rappresentino oggi, nel loro complesso, il cosiddetto "secondo pilastro" del sistema sanitario italiano, che si affianca, supportandoli ed integrandoli, al Servizio sanitario nazionale ed all'offerta, sostanzialmente profit, fornite dalle imprese assicurative.

Tra i Fondi di assistenza sanitaria attualmente operanti particolare rilevanza assumono quelli di derivazione contrattuale, cioè quelli che promanano direttamente dagli accordi previsti nell'ambito della contrattazione collettiva nazionale, quale quindi il nostro TPL salute.

Essi operano, a fronte del versamento di una quota contributiva, a fini esclusivamente assistenziali, nell'ambito di un sistema di mutualistica, senza un principio di selezione del rischio e, comunque, senza alcun fine di lucro. Ciò con lo scopo di erogare, ai propri assistiti, prestazioni, integrative, complementari e sostitutive di assistenza sanitaria o socio-sanitaria. Si tratta, dunque, per la maggioranza dei casi, di Fondi cosiddetti "non doc". L'attività dei suddetti Fondi viene gestita sulla base di propri Statuti e Regolamenti e svolta, generalmente, attraverso un proprio Nomenclatore e un proprio Tariffario, dove sono riportate tutte le tipologie di prestazioni rimborsabili agli assistiti del Fondo e tutte le misure delle tariffe di rimborso.

Peraltro è necessario precisare, con riferimento ai Fondi sanitari derivanti dalla contrattazione collettiva, che l'associazione non riconosciuta debba configurarsi come un'associazione di "secondo

livello" (o "secondo grado") rispetto alle associazioni rappresentative della categoria, sicché, ai singoli beneficiari delle prestazioni erogate, cioè agli iscritti o assistiti dei Fondi, non può riconoscersi in alcun modo la qualità di associato. Ciò ha conseguenze fondamentali, sia con riferimento all'applicazione dell'articolo 24 Codice Civile, sia rispetto al superamento del generale principio di demo-

L'importanza di queste realtà associazionistiche, ed in generale dei Fondi di assistenza sanitaria integrativa, non può sfuggire ad un occhio attento.

A prescindere dagli aspetti tecnico-giuridici che le caratterizzano, esse assumono una rilevanza economica e sociale straordinaria, contribuendo a garantire, in un contesto delicato come quello socio-sanitario attuale, la sostenibilità complessiva del sistema.

Detto tutto ciò il 3 dicembre ANAV, con le altre associazioni di categoria e le OOSS firmatarie i CCNL degli autoferrottravvieri e del noleggio autobus con conducente hanno dato vita al FONDO TPL SALUTE, subentrando in un fondo già esistente e con tutti riconoscimenti e autorizzazioni del caso.

Si sono tenuti perciò la prima Assemblea e il Primo CdA che hanno una rappresentanza paritetica della componente datoriale e quella sindacale.

In precedenza è stato siglato un accordo sindacale che prevedeva la modalità di versamento degli arretrati maturati dal 2017 (e dal 2019 per il noleggio bus con conducente) e della quota annuale.

I 40 euro di arretrati verranno versati in 3 tranches, una di 18,20 euro (20 di costo aziendale) l'11 gennaio le altre due di importo di 9,10 nei mesi di novembre 2021 e 2022. La quota annuale per il 2021 verrà versata in data 11 gennaio, mentre per gli anni successivi nel mese di novembre dell'anno precedente a quello di riferimento.

Il CdA ha già definito (come da circolare già inviata a tutte le aziende) anche che per il primo anno ci sarà una polizza assicurativa del valore di 10 euro a persona, con la possibilità di incrementarla con prestazioni straordinarie di altri 5 euro.

La nascita del Fondo è chiaramente un momento molto importante per il nostro settore che finalmente, come ormai quasi tutti i settori, offre un importante strumento di welfare ai propri addetti, strumenti che hanno sempre più rilevanza nella componente retributiva dei dipendenti. ■

L'assistenza garantita dagli odierni Fondi sanitari copre la maggior parte delle prestazioni socio-sanitarie



craticità all'interno delle associazioni. Tale carattere di associazione "di secondo livello" è pacificamente riconosciuto dalla stessa giurisprudenza di legittimità e trova il proprio fondamento nella funzione di rappresentatività e tutela degli interessi dei propri iscritti riconosciuto alle associazioni di categoria, a cui viene assegnato, dal nostro ordinamento, un ruolo centrale nella contrattazione collettiva.

LA FORMAZIONE AL TEMPO DEL COVID-19



Sicurezza sul lavoro:
la tutela della salute prevale sulle attività
che possono essere rinviate o svolte in modalità sicure.

La formazione è uno degli interventi maggiormente rilevanti nell'ambito del rapporto di lavoro. Tuttavia, la tutela della salute e della sicurezza non può non prevalere su attività che possono essere anche rinviate o svolte in modalità sicure. Sulla scorta delle considerazioni del Ministero del lavoro e del Comitato tecnico scientifico, con il presente articolo, si intende evidenziare in che misura e modalità la situazione epidemiologica attuale incida sul tema della formazione per giungere alla conclusione che, sempre con riferimento alla predetta situazione, laddove non sia possibile rinviare lo svolgimento, essa va svolta a distanza con "videoconferenza in modalità sincrona" e, solamente laddove non sia rinviabile o non sia possibile svolgerla a distanza (quindi in via assolutamente residuale), ne è possibile lo svolgimento in presenza, nel rispetto delle misure di sicurezza.

Il recente DPCM del 3 novembre 2020 ha ulteriormente ridotto le occasioni di assembramento, sia nella vita pubblica che in quella privata (sia con divieti che con raccomandazioni).

La previsione della sospensione di convegni e congressi è stata estesa agli "altri eventi" (art. 1, lett. o), a dimostrazione che va evitata ogni occasione di assembramento.

La circolare del Ministero dell'Interno del 27 ottobre 2020 evidenzia che "alla

dizione "altri eventi" sono evidentemente riconducibili una pluralità di occasioni e circostanze, che presentino caratteristiche e modalità di svolgimento tali da determinare situazioni suscettibili di favorire la diffusione del contagio (si pensi, solo a titolo esemplificativo, alle conferenze, alle presentazioni di prodotti editoriali o commerciali, ecc.)".

È stato "fortemente raccomandato lo svolgimento delle riunioni private in modalità a distanza" (lett. o), così sollecitando l'adozione di comportamenti

[Roberto Magini] *Funzionario Servizio sindacale e lavoro*

ispirati alla massima prudenza e al senso di responsabilità dei singoli.

Nelle istituzioni scolastiche secondarie di secondo grado, ad esempio, viene incrementata la didattica a distanza (lett. s), allo scopo di ridurre le occasioni di contatto.

D'altra parte, lo svolgimento - in via generale - della formazione è alcune volte espressamente consentito (come nelle ipotesi previste dalla lettera s) e dall'allegato 9 al suddetto DPCM, con le modalità ivi previste).

Per quanto riguarda la formazione in materia di salute e sicurezza, continua a restare sostanzialmente inconfidente il rinvio al documento tecnico elaborato ad aprile 2020 dall'Inail, posto che esso non regola l'attività di formazione. Vanno, invece, richiamate le modalità indicate nel punto dedicato alla formazione professionale presente nell'allegato 9 al DPCM, contenente le linee guida delle regioni.

Ciò premesso, le indicazioni che precedono evidenziano come lo svolgimento dell'attività di formazione, in generale, sia consentito, preferendo la didattica a distanza e la formazione in modalità di videoconferenza sincrona.

La formazione in presenza resta residuale e solamente laddove non sia possibile, per il tipo di formazione da erogare (corsi e prove pratiche), lo svolgimento a distanza.

Dopo l'ultimo DPCM, si ritiene oppor-

**La formazione
in presenza resta
residuale e solamente
laddove non sia
possibile, per il tipo
di formazione da
erogare, lo
svolgimento
a distanza**





Il datore di lavoro resta sempre e comunque l'ultimo responsabile della sicurezza dei lavoratori



tuno aggiungere, come ulteriore considerazione, la prioritaria valutazione della possibilità di rinviare l'esecuzione del corso di formazione. Infatti, la recrudescenza del contagio impone di evitare ogni evento di contatto, e la stessa circolare del Ministero dell'Interno richiama, tra gli eventi che non è possibile realizzare, le conferenze.

Per cui, almeno per il periodo di vigenza dell'attuale DPCM e salvo interventi maggiormente restrittivi, si ritiene potersi consigliare una valutazione progressiva che si snodi lungo le seguenti considerazioni:

✓ **prioritaria possibilità di riprogrammare la formazione ad un periodo successivo;**

✓ **laddove questo non sia possibile, prevederne lo svolgimento con la modalità della videoconferenza sincrona;**

✓ **in caso di risposta ulteriormente negativa (ad esempio, prove pratiche su attrezzature di recente introduzione, non rinviabili per motivi di sicurezza e non svolgibili a distanza), svolgimento in presenza nel rispetto delle regole di sicurezza.**

Il Ministero del Lavoro,

con apposite FAQ presenti sul sito istituzionale, ha evidenziato, ad esempio, che "per quanto riguarda la formazione

da svolgere ex novo (ad esempio in caso di assunzione di nuovo personale, o nel caso di cambio di mansione, ovvero ancora nel caso dell'introduzione di nuove attrezzature di lavoro), si ritiene che la stessa non possa essere posticipata, ferma restando la possibilità di svolgere la formazione in videoconferenza se ne ricorrono i presupposti" e, ancora, che "si ritiene possibile erogare formazione in presenza, inclusa la parte pratica dei corsi, se le condizioni logistiche ed organizzative adottate dal soggetto responsabile delle attività formative siano in grado di assicurare il pieno rispetto di tutte le misure di prevenzione e contenimento del contagio individuate per la gestione dell'emergenza epidemiologica da Covid-19".

Resta evidente che ogni decisione (soprattutto l'individuazione del luogo nel quale svolgere la eventuale formazione in presenza) non può che dipendere dal datore di lavoro, che – ricordiamo – resta sempre e comunque l'ultimo responsabile della sicurezza dei lavoratori.

È, quindi, possibile supporre e consigliare che le imprese svolgano prioritariamente formazione a distanza (laddove essa non sia rinviabile) e gli enti di formazione (laddove la decisione del datore di lavoro sia nel senso di ritenere non rinviabile e necessaria la formazione in presenza) presso le proprie sedi, a condizione che dispongano, secondo le

linee guida delle Regioni, di organizzazione e spazi adeguati, in uno con l'adozione di idonee misure di contenimento del rischio di contagio, quali ad esempio:

✓ **utilizzo di locali dotati di adeguata areazione;**

✓ **distanziamento fisico di almeno 1 metro;**

✓ **utilizzo della mascherina chirurgica;**

✓ **accessibilità all'igiene frequente delle mani;**

✓ **garanzia dell'igiene delle superfici; in particolare in presenza di utilizzo di macchine o attrezzature di lavoro, adeguata igienizzazione e disinfezione tra un utilizzo e l'altro secondo le specifiche indicazioni emanate dall'Istituto Superiore di Sanità.**

Tali indicazioni trovano altresì applicazione per la formazione obbligatoria in materia di salute e sicurezza rivolta alle figure della prevenzione. Anche in tali casi rimane da preferire, in questa fase, la modalità a distanza di "videoconferenza in modalità sincrona" anziché la formazione "in presenza", fatta eccezione per i moduli formativi che espressamente prevedono l'addestramento pratico, come per gli addetti al primo soccorso in azienda. ■

WELFARE AZIENDALE: COS'È E COME FUNZIONA



ANAV offre alle imprese una **piattaforma web semplice**, innovativa e accessibile da qualsiasi device tramite web-app, per una semplice gestione e fruizione dei servizi.

In questi ultimi anni si sente spesso parlare di welfare aziendale anche grazie alle continue spinte da parte del legislatore. Con le Leggi di Stabilità 2016 e 2017, infatti, sono state introdotte rilevanti agevolazioni fiscali a favore delle aziende che erogano ai propri dipendenti beni e servizi in welfare. Ma è con la Legge di Bilancio 2018 che è stata fatta maggiore chiarezza sul tema, ampliando il paniere dei benefit erogabili ai dipendenti.

Ancora oggi però non tutti sanno cosa si intende per welfare aziendale, quali siano i benefici che azienda e dipendenti possono trarre da questa iniziativa e come si attiva un piano di flexible benefit.

Il welfare aziendale è l'insieme delle iniziative, dei beni e dei servizi messi a disposizione dall'impresa per migliorare la qualità della vita dei propri collaboratori e dei loro familiari. Sono numerosi i vantaggi che derivano dal welfare sia per le imprese sia per i dipendenti. Per il dipendente, il principale vantaggio del welfare aziendale consiste in un aumento del potere di acquisto in quanto il valore dei beni e dei servizi ricevuti nell'ambito del piano offerto dal datore di lavoro "non

fa reddito", ed è quindi completamente detassato. Inoltre, consente al dipendente di accedere ad un network di realtà convenzionate che offrono i loro prodotti o servizi a prezzi agevolati. Allo stesso tempo il datore di lavoro è in grado di ottimizzare il costo del lavoro in quanto può dedurre tutti i costi dei servizi offerti ai dipendenti dall'imponibile

[Stefano Rossi] Dirigente Servizio sindacale e lavoro

del reddito di impresa. Ma non solo, il welfare aziendale fa bene anche all'impresa stessa perché si dimostra essere uno strumento efficace per rinnovare il rapporto con i dipendenti, migliorare il senso di appartenenza in azienda, ridurre l'assenteismo e migliorare la produttività e la motivazione. Il welfare aziendale rappresenta, quindi, un innovativo strumento di relazione tra impresa e dipendenti, capace di creare valore per entrambi in un'ottica win-win.

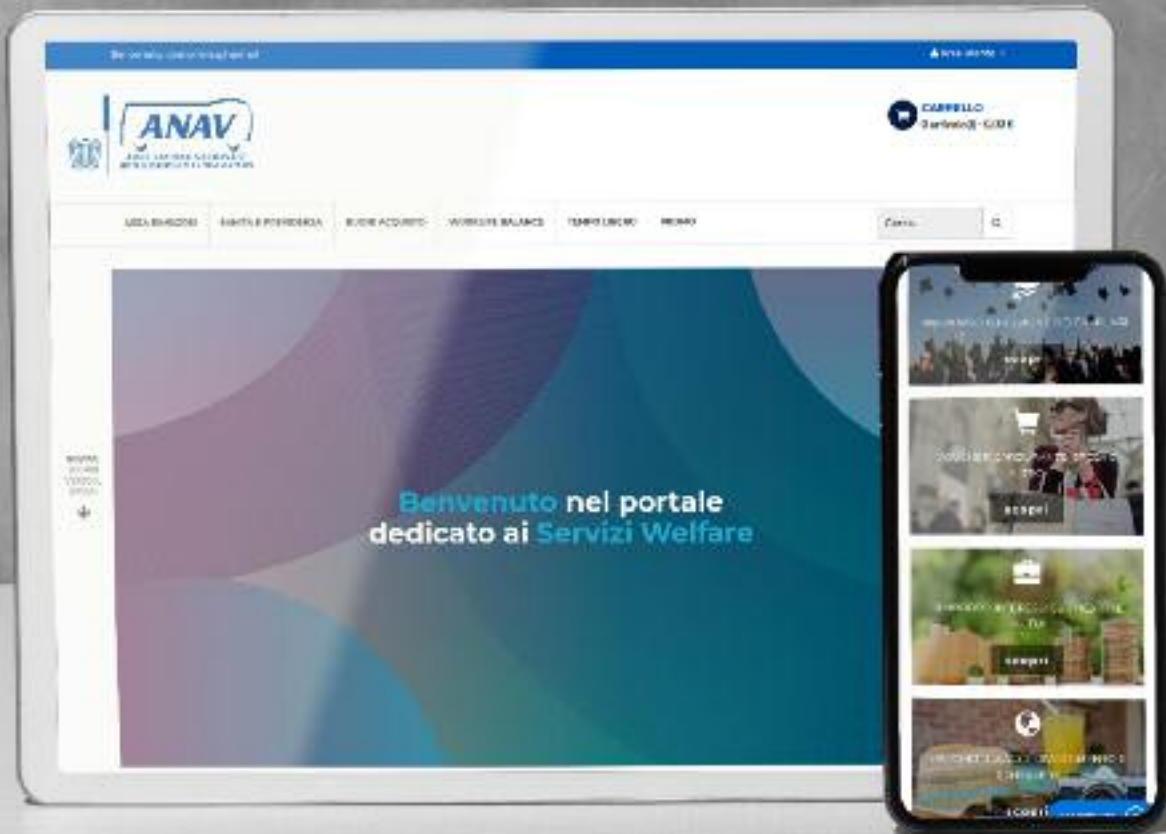
Come sostenere il welfare

Oggi un'azienda ha diverse possibilità per sostenere finanziariamente un piano welfare. In primo luogo il welfare aziendale può essere introdotto tramite la contrattazione di primo livello. A partire dal 2016, infatti, con il rinnovo di alcuni contratti collettivi nazionali è stata via via introdotta una quota da erogare obbligatoriamente in welfare.

A fare da apripista, circa due anni e mezzo fa, è stato l'accordo con i sindacati per il rinnovo del contratto per l'industria metalmeccanica.

In secondo luogo può essere l'azienda stessa a scegliere di attivare un piano di welfare. In questo caso è il

Il welfare aziendale è l'insieme delle iniziative, dei beni e dei servizi messi a disposizione dall'impresa per migliorare la qualità della vita dei propri collaboratori



datore di lavoro a decidere gli importi da erogare ai dipendenti, i destinatari del piano e il tipo di benefit da erogare. Infine, la modalità più apprezzata e diffusa tra le aziende italiane consiste nell'offrire al dipendente la possibilità di convertire il proprio premio di produttività in prestazioni di welfare aziendale, purché nel corso dell'anno ci sia stato un incremento misurabile della produttività dell'azienda. In questo modo azienda e dipendenti beneficiano di un significativo risparmio che vogliamo far comprendere meglio con questo esempio: nel caso di un premio in moneta, per un importo per esempio di 1000 euro, il netto percepito in busta paga per un dipendente è di circa 600 euro; se invece il lavoratore decide di percepire 1000 euro in welfare non avrà trattenute e avrà a disposizione effettivamente 1000 euro da spendere in servizi. Per una semplice gestione e fruizione dei servizi, è fondamentale che l'azienda predisponga una piattaforma attraverso la quale i lavoratori possano ordinare i benefit. ANAV offre alle imprese una piattaforma web semplice, innovativa e accessibile da qualsiasi device

tramite web-app. La piattaforma web messa a disposizione da ANAV, in collaborazione con DoubleYou, è integrata con Infinity, il portale Zucchetti per la gestione del personale, e offre in questo modo molteplici vantaggi all'azienda. All'interno della piattaforma il dipen-

dente avrà costantemente sotto controllo il suo credito welfare che potrà spendere in molteplici servizi: oltre alla possibilità di rimborsare spese quali ad esempio istruzione, trasporto pubblico e servizi assistenziali, il lavoratore può disporre di voucher per attività ricreative che includono abbonamenti a palestre e teatri, corsi extraprofessionali, pacchetti viaggi con prenotazioni di alberghi, voli e soggiorni. In alternativa sarà possibile fruire del proprio credito per prenotare visite specialistiche, check up, cure odontoiatriche o aderire a casse sanitarie o versare a fondi di previdenza.

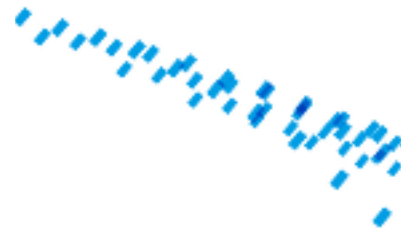
Per garantire la massima spendibilità ai lavoratori, il portale consente di spendere il proprio credito welfare anche su circuiti esterni integrati.

ANAV propone un servizio di qualità in full outsourcing in grado di valorizzare l'individuo sia come lavoratore sia come persona, sollevando l'azienda da tutte le incombenze progettuali e operative dell'implementazione e della gestione amministrativa del piano di welfare aziendale. ■



Un innovativo strumento di relazione tra impresa e dipendenti, capace di creare valore in un'ottica win-win

COVID-19 E TRASPORTO PUBBLICO



Salire su un autobus non è tra le attività più a rischio

(anche grazie alle regole messe in campo dagli operatori di trasporto).
Ecco gli studi che lo certificano...

L'auto-bus è un luogo sicuro in termini di diffusione del contagio da Covid-19? Questo è il tema che ha caratterizzato il dibattito pubblico nei mesi successivi al lockdown e che ha trovato il culmine di attenzione nel periodo di settembre ed ottobre, quando la ripresa delle scuole ed un tentativo di ritorno alla normalità in generale avevano fatto aumentare il livello di utilizzo del trasporto pubblico locale. Livello sempre evidentemente molto inferiore rispetto ad una situazione di normalità (è stata stimata una riduzione superiore al 50% dei passeggeri rispetto al periodo pre-pandemia) ma che comunque in poco tempo è passato da una situazione di quasi totale assenza di utenza ad una situazione di maggiore riempimento, soprattutto in alcune zone e situazioni particolari e soprattutto nel periodo di ripartenza delle scuole.

Per la verità di dibattito non si può propriamente parlare, in quanto la linea che ha caratterizzato l'opinione pubblica è stata da subito chiara e ben definita: i trasporti sono tra le principali cause di diffusione del contagio da Sars-CoV-2. Si è quindi scatenata una campagna demonizzatrice, alimentata dalle immagini di situazioni di concentrazioni di persone sui mezzi pubblici e in attesa alle banchine ed alle fermate. Per qualche settimana non passava giorno in cui non venisse pubblicato su qualche testata un articolo che denunciava la presunta drammaticità del settore del trasporto

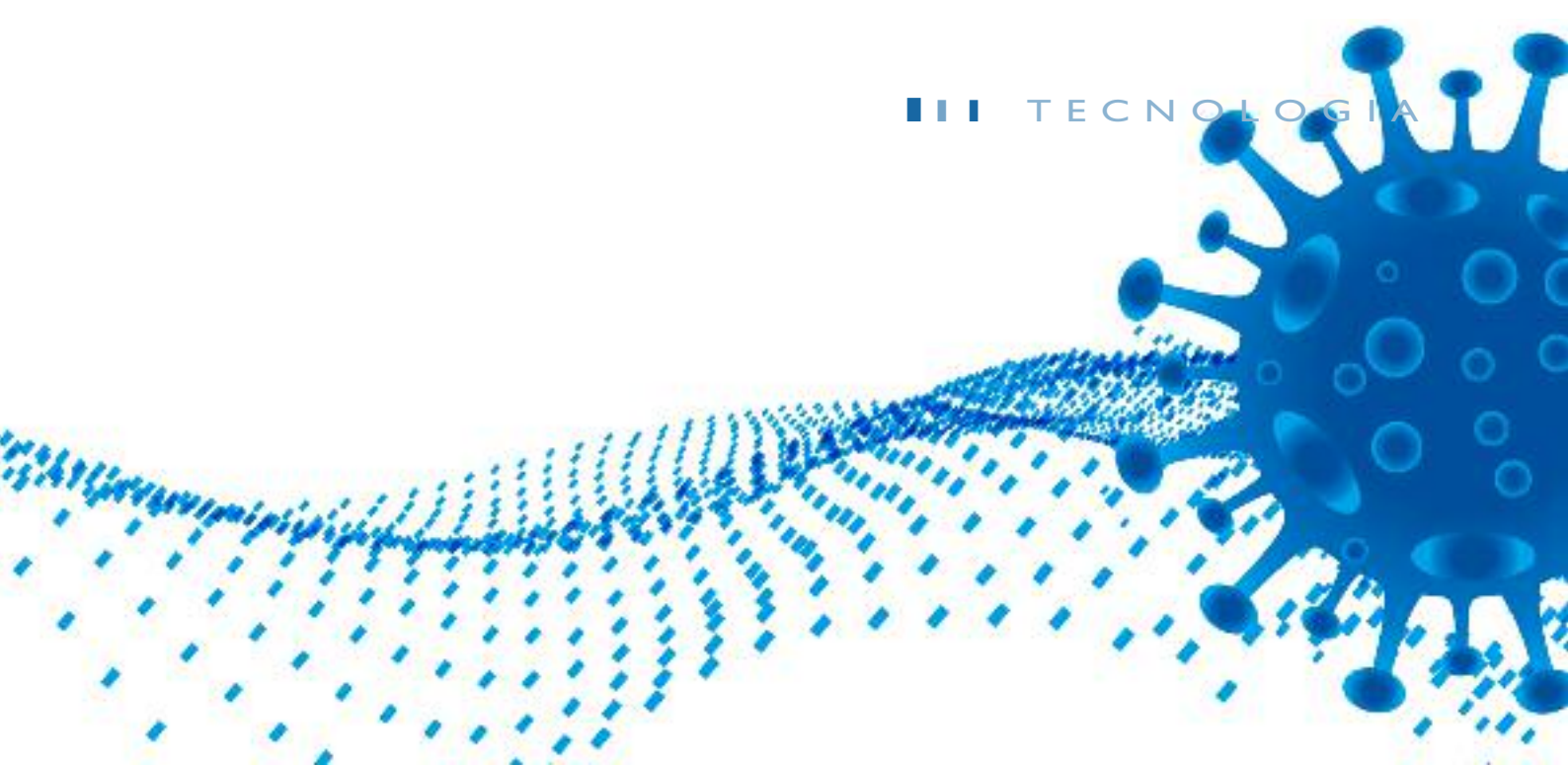
pubblico. Il leitmotiv era il medesimo per tutti: le persone su autobus, tram, treni e metropolitane sono troppe. I piani dell'accusa sono stati peraltro a volte doppi: non solo relativamente alla pericolosità di trasportare un numero, a detta dei giornali, troppo elevato, ma anche a volte relativamente al rispetto del limite massimo di capienza, che in quel periodo era fissato all'80% di quella massima, con accuse mosse nei confronti direttamente delle aziende di trasporto di operare in un regime di illegalità diffusa perché non conformi alla regola del riempimento massimo dell'80%. In realtà è facile intuire come le critiche rispetto a questo punto fossero infondate. E per farlo bisogna sapere che il calcolo della capacità dei veicoli viene effettuato considerando non meno di 6 persone a metro quadro di superficie calpestabile, un valore dun-

que molto elevato. Questo fa sì che sia molto difficile raggiungere il massimo carico dei veicoli e quando questo avviene le persone all'interno sono davvero molto schiacciate le une alle altre. Molto più di quelle riportate dalle innumerevoli immagini girate in quel periodo.

Altra cosa è invece l'opportunità di trasportare un certo numero di persone, di fatto la fissazione della capienza massima, prima limitata come detto all'80%, ora al 50%. Ma è proprio vero che il TPL (e i trasporti in generale) hanno un ruolo determinante nella moltiplicazione dei contagi? I dati disponibili e gli studi in materia affermano in realtà cose diverse. Gli approfondimenti sul tema non sono in realtà innumerevoli, ma nessuno di quelli esistenti rileva una elevata pericolosità associata ai trasporti collettivi. Ad esempio, un documento a cui si fa spesso riferimento è il rapporto Covid-19 prodotto settimanalmente dal Ministero della Sanità francese. Al suo interno si trovano i dati relativi ai luoghi in cui i focolai hanno origine (intesi questi come gruppi di almeno tre persone), acquisiti dalle indagini sui pazienti che hanno contratto il virus. In uno di questi documenti diramato a fine settembre si evince come il settore dei trasporti nel suo complesso (non solo dunque autobus) sia responsabile di solo l'1% dei focolai. I luoghi che invece sono molto più a rischio sono case di riposo, strutture sanitarie e luoghi di lavoro. Su 2.328 cluster individuati, 302 si sono generati in

[Francesco **Romagnoli**] *Funzionario Servizio tecnico*

Il settore dei trasporti nel suo complesso (non solo dunque autobus) è responsabile di solo l'1% dei focolai



case di riposo, 229 in strutture sanitarie e 554 in luoghi di lavoro. In situazioni legati ai trasporti in tutte le loro forme solo 29 che, come detto, è di fatto poco più dell'1% ma che, se riferito al solo trasporto pubblico locale acquisisce un peso ancora inferiore.

Anche da un rapporto del nostro Istituto Superiore di Sanità, nel presentare dei dati simili in un documento di agosto emergono le stesse considerazioni. In questo caso peraltro, nell'elenco dei luoghi in cui il contagio avviene con maggiore frequenza, neanche compare la voce relativa ai trasporti, a dimostrazione della sua scarsa incidenza.

“Air and surface measurements of SARS-CoV-2 inside a bus during normal operation”

Lo studio dell'Università degli Studi “Gabriele d'Annunzio” di Chieti-Pescara



A conclusioni analoghe, ma per strade diverse, arriva poi un recente studio svolto da un gruppo di ricercatori dell'Università degli Studi “Gabriele d'Annunzio” di Chieti-Pescara, coordinati dal professor Piero Di Carlo, associato di Fisica per il Sistema Terra e per il Mezzo Circomterrestre presso il Dipartimento di “Tecnologie Innovative in Medicina & Odontoiatria”, in collaborazione con

Ma quali sono le motivazioni per le quali il trasporto pubblico locale non è causa di una elevata diffusione?

l'azienda abruzzese La Panoramica. L'articolo è stato pubblicato sulla rivista internazionale Plos One. È stata di fatto realizzata un'indagine sul campo, inteso questo come un autobus in normale esercizio, effettuando delle rilevazioni dell'eventuale presenza del virus nell'aria e sulle superfici maggiormente a contatto con i passeggeri.

Lo studio è stato condotto tra il 12 maggio e il 22 maggio a Chieti, in una regione che è stata la quinta per mortalità da Covid-19, con un tasso di decessi del 12,1% rispetto ai casi accertati. Come linea per lo studio è stata scelta quella maggiormente frequentata, esercita con filobus che copre un percorso di 20 km con 50 fermate dal centro al campus universitario e all'ospedale Santa Annunziata.

Le rilevazioni all'interno dell'autobus sono state fatte tutti i giorni delle due settimane di osservazione, ad esclusione dei weekend in cui il numero di passeggeri è meno significativo, tra le 12:00 e le 18:30.

Come detto i campionamenti sono stati effettuati sia nell'aria che sulle superfici maggiormente a contatto con i passeggeri. Per i primi sono stati previsti due punti di campionamento, uno vicino alla validatrice e l'altro nella parte posteriore dell'autobus. Per ogni punto di campionamento è stato installato un campionario alimentato dall'impianto elettrico del veicolo, che ha assicurato un flusso d'aria di 24 litri al minuto per ogni filtro per tutte le 6,5 ore del periodo di osservazione giornaliero. A fine di ogni giornata il volume di aria campionato è stato di 18,72 m³ (9,36 m³ per ogni punto).

Un campionamento è stato fatto anche nelle ore notturne con l'autobus in deposito. Le rilevazioni sulle superfici sono state effettuate invece in cinque punti dell'autobus, quelli più frequentemente a contatto con i passeggeri. In particolare sono stati scelti quattro pulsanti per la chiamata della fermata e la macchinetta validatrice.

Durante l'intero periodo di osservazione circa 1.100 passeggeri sono saliti a bordo dell'autobus, con una media di 123 persone per ogni periodo giornaliero di rilevazione.

In merito ai risultati, tutti gli oltre 100 campioni analizzati hanno fornito riscontri negativi rispetto alla presenza del virus Sars-Cov-2. Questo conferma dunque, ancora una volta, che il salire su un autobus non è un'attività così a rischio come troppo spesso si possa pensare.

Sul tema si sono spese evidentemente anche le associazioni internazionali. La UITP ha diffuso lo scorso ottobre un policy brief con il quale vengono portate valide argomentazioni circa la non pericolosità del trasporto pubblico relativa-

mente ai contagi da Covid-19. Ad esempio, è interessante notare come a New York, ma si potrebbe scommettere che un andamento analogo lo si abbia anche nelle altre città, tra i mesi di giugno ed agosto si è avuta una sostanziale ripresa della domanda sulla rete di metropolitane e di superficie. Nel medesimo periodo, di contro, si è avuta una drastica riduzione dei contagi. E ancora: nel paper UITP sono citati come base i dati dell'ente britannico per la sicurezza ferroviaria (RSSB), secondo cui il rischio di contrarre il Covid-19 durante i viaggi in treno è di 1 su 11.000 viaggi. Ciò equivale a una probabilità inferiore allo 0,01%. Con una copertura del viso, è 1 su 20.000 viaggi. C'è poi un modello elaborato dall'Università del Colorado Boulder in Nord America, in base al quale il rischio di essere infettati in una metropolitana ben ventilata con una conversazione e un movimento minimi è prossimo allo 0% dopo 70 minuti, ed è ancora più basso per un viaggio in autobus

Una situazione a basso rischio

Ma quali sono le motivazioni per le quali il trasporto pubblico locale non è causa di una elevata diffusione? Perché in effetti è in realtà anche normale pensare il contrario, considerando l'elevata frequentazione da parte delle persone. Le motivazioni sono da ricercare in tutte quelle regole e accorgimenti ad oggi messi in campo dagli operatori di trasporto. Non bisogna dimenticarsi infatti che i veicoli per il trasporto pubblico, o meglio dire trasporto collettivo in generale, sono sottoposti a giornaliera attività di igienizzazione e disinfezione, nonché a sanificazione periodica (intesa questa come attività integrativa a quelle di igienizzazione e disinfezione; come più volte si è spiegato il termine sanificazione è spesso utilizzato con un'accezione diversa intesa ad indicare in generale le attività di abbattimento della carica batterica comprensive di igienizzazione e disinfezione). Sanificazione periodica che in realtà, molto spesso l'azienda decide di effettuare comunque giornalmente. Vi è poi il caso del tra-

sporto scolastico in cui l'attività della sanificazione è comunque stata resa obbligatoria giornalmente, così come igienizzazione e disinfezione.

Un altro elemento che fa la differenza tra veicoli di trasporto, ma in generale tutti i luoghi aperti al pubblico, ed altri maggiormente a rischio è l'obbligo di indossare per tutta la durata del viaggio la mascherina. Questa è diventata oramai un oggetto integrante dell'abbigliamento ed è raro, per non dire impossibile, incontrare qualcuno che non ne sia provvisto nei luoghi in cui il suo utilizzo è obbligatorio.

Inoltre, un altro aspetto fondamentale quello del ricambio dell'aria. I luoghi chiusi sono infatti maggiormente a rischio di spazi aperti in quanto la mancanza di aerazione concentra possibili presenze di virus facendo salire molto la probabilità di contagio. Buona regola per i luoghi chiusi è dunque prevedere un costante ricambio dell'aria. E da questo punto vista l'autobus garantisce un ricambio continuo di aria fresca dall'esterno, con un ricambio completo che alla massima potenza può arrivare ad effettuare un cambio di aria completo in un tempo compreso fra uno e due minuti. Nelle condizioni di normale esercizio, in cui il sistema di aerazione lavora a regimi minori, il tempo necessario ad un ricambio generale dell'aria sarà evidentemente superiore, ma comunque di pochi minuti. Questo peraltro senza considerare il contributo di finestrini e porte, queste ultime aperte con elevata frequenza in un servizio di trasporto pubblico locale, soprattutto urbano.

Inoltre: breve tempo di esposizione (so-

prattutto nell'urbano), verticalizzazione delle sedute (soprattutto nei servizi extraurbani, di lunga percorrenza e di noleggino), sostanziale assenza di conversazioni, abitudine delle persone ad igienizzarsi le mani sono ulteriori elementi che contribuiscono alla causa.

Tornando per un attimo al policy brief della UITP, è presente in questo un'analisi del rischio di contagio associato a parametri come l'utilizzo della voce (con tre varianti: stare in silenzio, parlare, cantare), grado di occupazione del luogo (basso o elevato), grado di ventilazione, tempo di contatto fra le persone (breve o prolungato) e opzione della mascherina o no.

Dalla tabella risultante dalla combinazione dei vari parametri si evince che il caso più simile alla situazione che si verifica all'interno di un veicolo per il trasporto pubblico è classificato a basso rischio. Di fatto i parametri presi in considerazione si verificano infatti all'interno di autobus, tram, treni, metro, ecc. sempre nella situazione migliore, ad esclusione evidentemente di quello relativo all'ambiente aperto o chiuso, che però come si evince dalla tabella è ben compensato se il grado di aerazione è elevato, cosa questa, come detto, attuata sui veicoli. Una grande differenza la fa ad esempio l'utilizzo della voce, nel senso che un ambiente in cui gli occupanti stanno sostanzialmente in silenzio fornisce adeguate garanzie, a tal punto che potrebbe essere considerato a basso rischio anche se nessuno indossasse la mascherina.

È evidente comunque che al momento, con il Paese fortemente rallentato nelle attività quotidiane, con i relativi risvolti per i flussi di mobilità, il problema dei trasporti pubblici come veicolo di contagio è meno sentito, in quanto la domanda, rispetto ai mesi di settembre/ottobre, ha subito un drastico calo. Per quanto detto in questo articolo, si auspica dunque che questa minor attenzione mediatica rimanga tale anche al termine della seconda ondata, senza, naturalmente, che in nessun modo si abbassi la guardia rispetto alle numerose precauzioni fino ad oggi prese. ■

L'autobus garantisce un ricambio continuo di aria dall'esterno che può arrivare ad effettuare un cambio di aria completo in un tempo compreso fra uno e due minuti

Consiglio Generale ANAV



Audizione alla Camera per il Presidente Vinella:

illustrate le richieste di intervento prioritarie e le proposte per favorire la ripresa di tutti i settori rappresentati.

Si è svolto nel pomeriggio del 26 novembre, in videoconferenza, il Consiglio Generale di ANAV. In apertura il Presidente Vinella ha relazionato ai Membri del Consiglio i contenuti dell'audizione di ANAV svoltasi in Commissione Trasporti della Camera dei Deputati nell'ambito dell'esame della manovra economica 2021. Il Presidente ha illustrato le richieste di intervento prioritarie e le proposte dell'Associazione per favorire la ripresa di tutti i settori rappresentati, richieste che concernono l'integrazione delle risorse di competenza 2020 per compensare le rilevanti perdite di ricavi da traffico patite dalle imprese di TPL e lo stanziamento di risorse adeguate allo scopo anche per il 2021. Con riferimento ai settori a mercato del noleggio autobus con conducente e delle linee commerciali l'ANAV ha manifestato ai membri della Commissione l'impegno di tutto il nostro sistema di imprese a contribuire con la massima responsabilità e professionalità alla effettuazione dei servizi aggiuntivi necessari a soddisfare la domanda nel rispetto delle misure di prevenzione stabilite e dei limiti di riempimento dei mezzi. Tale coinvolgimento costituisce, infatti, insieme ad altri indispensabili misure di ristoro, un intervento utile a recuperare livelli sostenibili di redditività per le imprese dei comparti che, in conseguenza dell'emergenza epidemiologica, hanno registrato un crollo delle attività ed una perdita di fatturato rilevante, con prospettive ridotte di ripresa anche per il 2021. Di qui la richiesta ai Membri della Commissione di sostenere l'estensione del beneficio

del rimborso dell'accisa sul gasolio anche alle imprese del noleggio autobus ed il potenziamento dei fondi per il rinnovo del parco autobus dedicato ai servizi commerciali, insieme alle altre misure che sono state illustrate in dettaglio nel documento sottoposto alla Commissione, alla cui attenzione il Presidente ha altresì richiamato l'opportunità di rinviare di un anno l'esclusione del rimborso sull'accisa previsto dalla manovra economica 2020 per gli autobus di classe ambientale Euro III ed Euro IV. Il Presidente ha poi informato il Consiglio in merito all'interlocuzione politica e istituzionale portata avanti ed agli emendamenti promossi in Parlamento e finalizzati all'adozione in manovra delle misure portate avanti dall'Associazione. Sono stati quindi rapidamente ricapitolati i risultati sin qui ottenuti con il rifinanziamento del Fondo compensazioni TPL per altri 300 milioni di euro e l'estensione delle misure di sostegno introdotte con i decreti "ristori" alle imprese esercenti servizi di noleggio autobus e di linea in ambito extraurbano e su lunghe distanze ed ai gestori delle autostazioni. A riguardo il Presidente ha evidenziato che nell'iter di conversione dei provvedimenti risultano all'esame delle competenti Commissioni del Senato emendamenti promossi dall'Associazione e volti a rafforzare le misure di ristoro per la categoria e ad estenderle anche alle imprese che svolgono servizi di collegamento aeroportuali e servizi di linea di gran turismo. Il Presidente ha informato altresì del prosieguo dell'iter di approvazione del decreto interministeriale di riparto del fondo di 20 milioni di

euro destinato al trasporto scolastico, su cui è stata raggiunta l'intesa in sede di Conferenza unificata.

Sul fronte sindacale il Presidente ha informato il Consiglio sul fatto che si è tenuto un incontro di tipo preliminare con le Organizzazioni sindacali con delegazioni a livello ristretto. L'incontro è stato convocato dalle Associazioni datoriali in esito a una specifica richiesta d'incontro avanzata lo scorso 2 novembre per l'avvio delle trattative per il rinnovo del CCNL autoferrotranvieri, scaduto da ormai circa tre anni. In occasione dell'incontro le Associazioni datoriali hanno preliminarmente rappresentato il quadro di estrema difficoltà dei settori del TPL e delle linee commerciali che rientrano nel campo di applicazione del CCNL autoferrotranvieri per effetto delle misure di contenimento della pandemia. Il Sindacato ha comunque rivendicato con forza l'avvio di un confronto per il rinnovo che comunque le Associazioni non hanno chiaramente potuto garantire. In questo contesto si è deciso un aggiornamento di tipo interlocutorio. Sempre in tema di rinnovi contrattuali si deve riscontrare l'invio formale della Piattaforma per il rinnovo del CCNL Noleggio Autobus con conducente in scadenza il 31 dicembre. Infine il Presidente ha ricordato come in occasione della scorsa riunione del Consiglio Generale siano state approvate la proposta di bilancio preventivo del 2021 e la relativa proposta di delibera contributiva in vista dell'assemblea straordinaria. [RED] ■



[a cura di Alessandro Cesari]



“Not For Everyone”:

Air Pullman presenta il nuovo bus per trasportare gli atleti dell'Inter. A bordo una cam per i tifosi della squadra nerazzurra.

Inter e Air Pullman, fornitore ufficiale del club nerazzurro, hanno svelato il nuovo pullman che accompagnerà la prima squadra in giro per l'Italia e l'Europa nel corso della stagione sportiva 2020/21.

Il nuovo bus, che ha esordito in occasione della prima partita di UEFA Champions League a San Siro contro il Borussia Mönchengladbach, è stato studiato in ogni minimo particolare dall'Inter insieme ad Air Pullman.

La vera innovazione del nuovo pullman nerazzurro è rappresentata dalla bus cam, un sistema di otto telecamere interne ed esterne che permetterà ai tifosi nerazzurri di vivere, sui canali social ufficiali del club e su Inter TV, i momenti del prepartita da una prospettiva totalmente inedita e privilegiata. Un vero e proprio nuovo media, attraverso il quale i fan nerazzurri avranno la possibilità di vivere l'esperienza del prepartita

in modo ancora più immersivo ed esclusivo.

La nuova livrea si contraddistingue invece per la continuità dell'alternanza del nero e del blu lungo le fiancate e sul tetto, e per la presenza del crest e logotipo Inter in bianco a tutta altezza. Il retro e le porte sono infine decorate dal claim nerazzurro 'Not For Everyone'.

Un pullman pensato per i calciatori ma anche per i tifosi, che nel corso della stagione avranno la possibilità di partecipare a contest con in palio esperienze esclusive legate al bus nerazzurro.

Parola d'ordine: distinguersi

“Lo sport e la fede calcistica rappresentano per noi valori importanti, per questo abbiamo deciso di avvicinarci a questo settore. Essere lo sponsor di una squadra del livello dell'Inter,





I SERVIZI DI AIR PULLMAN

inoltre, ci ha permesso di raggiungere una grande visibilità anche a livello internazionale”, ha spiegato Alessandro Oldrini Amministratore delegato di Air Pullman.

“La partnership con l’Inter è cominciata sei anni fa, quando abbiamo iniziato a fornire servizi di trasporto alla prima squadra giovanile. Oggi presentiamo il nuovo pullman, il secondo al servizio del team. Tutto il nostro lavoro nella scelta del mezzo e dell’allestimento è stato orientato sulla base del claim della squadra ‘Not For Everyone’. A causa del Covid abbiamo impiegato 9 mesi per ultimare gli allestimenti, progettati insieme allo staff della squadra sulle esigenze degli atleti”.

“Il nuovo pullman introduce un’innovazione particolare, pensata per tutti i tifosi: un sistema di telecamere interne ed esterne accessibile da remoto ribattezzato bus cam che permette di far vivere da una posizione privilegiata il tragitto verso lo stadio o le trasferte. È un’innovazione che ci consente di distinguerci dagli altri, proprio in linea con il claim del club. Anche la macchina scelta rappresenta un unicum nel settore del trasporto atleti, proprio per rimarcare la distintività e la ricerca dell’eccellenza nelle performance”, ha concluso l’Ad di Air Pullman.

Oggi l’azienda collega l’aeroporto di Malpensa con Milano Stazione Centrale con corse regolari ogni 20 minuti con fermate intermedie a Milano Fiera e l’aeroporto di Malpensa con l’aeroporto di Linate. L’azienda collega inoltre l’aeroporto di Orio al Serio con Milano Stazione Centrale con corse regolari, nonché la Stazione Centrale con l’aeroporto di Linate (tramite la consociata Air Pullman Noleggi) e quest’ultimo con il comune di Monza. È presente presso gli aeroporti di Malpensa e Orio al Serio con propri banchetti per l’accoglienza e l’assistenza ai clienti.

Air Pullman svolge anche attività di trasporto pubblico locale nell’area circostante l’aeroporto di Malpensa e, all’interno del consorzio CAL, è risultata assegnataria di circa 4 milioni di Km nel bacino Nord Ovest della Provincia di Milano e di Monza/Brianza. Inoltre gestisce in sub appalto 2 linee di area urbana per 900 mila km circa.

Tramite la controllata Air Pullman Noleggi Srl opera nel settore del Noleggio turistico e dei trasporti finalizzati a servizio delle comunità. Il gruppo annovera tra i suoi clienti la Fiera di Milano, il CCR di Ispra e tutte le principali Compagnie Aeree operanti sugli scali di Milano. Ha costituito insieme a Stav spa e il gruppo Frigerio la Scarl Milano open tour operativa nello sviluppo del trasporto turistico su Milano e nei servizi per le comunità, centrata sull’area metropolitana di Milano.





IL BLOG “VAICOLBUS”

LA GRANDE CAMPAGNA DI COMUNICAZIONE ANAV

Uno spazio unico ed esclusivo a disposizione di tutte le aziende associate.

Il Blog “**Vaicolbus**” è uno degli strumenti della grande campagna di comunicazione ANAV. È uno spazio unico ed esclusivo a disposizione di tutte le aziende associate che lavorano con grande passione e grandi sacrifici sul territorio nazionale e non solo. Se sei associato ANAV e vuoi raccontarci le attività della tua azienda, scrivici! Saremo lieti di pubblicare un articolo sul Blog vaicolbus.it.

L'indirizzo a cui inviare i materiali è: ufficio.stampa@anav.it

DEPLANO AUTOLINEE & TURISMO DONA UN BUS A UNA SQUADRA DI CALCIO AFRICANA

Deplano Autolinee & Turismo, nel 2019, ha donato un bus a una squadra di calcio in Benin, Africa. “Dopo un viaggio lungo un anno, a ridosso del Natale, finalmente siamo riusciti a completare il tutto. Il bus è finalmente arrivato a destinazione, pronto per percorrere migliaia di km al servizio di questi ragazzi. A quanto pare in questo 2020 la prima tappa di Babbo Natale passa per l’Africa e il Benin”, scrive l’azienda.

La Deplano Autolinee & Turismo ha una storia lunga oltre 30 anni. È attiva nel trasporto pubblico locale e nel noleggio autobus con conducente. Ha fatto della qualità e attenzione per il cliente il proprio punto di forza.

La sua flotta è sempre in continuo ammodernamento, un parco veicoli di 35 unità che va dalle auto di lusso, per le occasioni speciali, ai minibus da 17 e 20 posti, fino ai grandi bus da 56

posti e al bus per trasporto delle persone diversamente abili con pedana e ancoraggi per le carrozzine.

L’azienda ha sede legale e operativa nella zona industriale di Nuoro e sedi operative nelle città di Orosei e Olbia. È da qui che offre i propri servizi ai principali tour operator nazionali e internazionali e alle strutture alberghiere più quotate dell’Isola. Nel 2013 è nata anche la Deplano Assistenza.



Un team di meccanici altamente qualificati, l’utilizzo di macchinari e strumenti di diagnosi all’avanguardia e un’officina mobile per gli interventi d’emergenza, garantiscono l’intervento tempestivo per il fermo di un auto-

mezzo durante lo svolgimento del servizio, di soccorrerlo in loco e di inviare all’occorrenza un mezzo sostitutivo per poter concludere il proprio percorso.

BRUBUS SERVIZI TURISTICI: CRESCE LA FLOTTA CON IL NUOVO BUS DA 29 POSTI

Un nuovo veicolo dotato di spazi accoglienti, che si contraddistingue per la facile manovrabilità e la leggerezza negli spostamenti. Brubus annuncia che la sua flotta si arricchisce con l'ingresso di un Isuzu Novo da 29 posti.

Un mezzo provvisto di tutti gli optional per migliorare il comfort durante il viaggio, con luci interne a led, comodi sedili reclinabili e allargabili completi di tavolini richiudibili e grandi vetrate panoramiche.

Per informazioni e preventivi: 055 239 8411, info@brubus.it, www.brubus.it



Brubus Srl è un'azienda di autonoleggio con conducente che da oltre 40 anni opera nel settore turistico come trasporto passeggeri. Il vasto parco automezzi permette di soddisfare ogni necessità dai gruppi al cliente singolo, con personale qualificato e a richiesta multilingue.

L'ufficio, nonché l'autorimessa, è situata nel centro di Firenze in prossimità della stazione ferroviaria Santa Maria Novella,

l'aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze e la zona dei principali hotel. Hanno a disposizione bus dotati di toilette, tv color ed altri confort, con posti dai 16 ai 57.

GRUPPO GRASSANI: NUOVI MEZZI IN ARRIVO COMPLETAMENTE ACCESSIBILI

Il Gruppo Grassani celebra la Giornata Internazionale delle Persone con Disabilità e annuncia una piccola novità per il 2021: una parte dei nuovi mezzi, in arrivo per il prossimo anno, sarà completamente accessibile. "Perché viaggiare non è un privilegio, ma un diritto", sottolinea l'azienda.

Grassani è un'azienda lucana del settore dell'autotrasporto e noleggio auto con e senza conducente. Opera dal 1947, da tre generazioni, e persegue con successo la sfida dei continui cambiamenti nel settore dei trasporti, innovando costantemente il parco macchina esistente e ampliando la gamma di servizi offerti. La formazione del personale avviene sistematicamente secondo modelli di efficienza, legati ad altissimi standard di sicurezza. Un parco mezzi in continuo rinnovamento che ga-



rantisce sempre ed in ogni occasione di viaggio, sicurezza e comfort.

La Grassani dispone di oltre 100 mezzi che quotidianamente percorrono in sicurezza le strade della regione, collegando le principali città con i paesi dell'entroterra altrimenti isolati dal resto della territorio. L'autonoleggio è affidato ad operatori esperti formati e specializzati nel trasporto persone in grado di offrire sempre sicurezza e assistenza in qualsiasi condizione di viaggio.

I viaggi, l'autonoleggio e ogni servizio offerto, compreso quello del noleggio auto per cerimonie, sono gestiti e monitorati costantemente da software in grado di assistere gli operatori, gli autisti e i viaggiatori sia nella fase di preparazione che nel tratto scelto per il viaggio.

IL NO ALLA VIOLENZA SULLE DONNE VIAGGIA CON NOI: IL MESSAGGIO DEL BUS MICCOLIS

Un bus del trasporto pubblico urbano di Matera in circolazione con un messaggio speciale per i cittadini: "Il no alla violenza sulle donne viaggia con noi". È l'iniziativa promossa a Matera da AIDE Associazione Indipendente Donne Europee, ANLA Associazione Nazionale Lavoratori Anziani e Miccolis per celebrare la giornata internazionale contro la violenza sulle donne. All'iniziativa, presentata nel rispetto



delle misure antiCovid nel piazzale dell'Azienda Miccolis, hanno partecipato l'assessore comunale alla mobilità Raffaele Tantone, la Consigliera di Parità della Provincia di Matera Stefania Draicchio e quattro rappresentanti della Miccolis, il Direttore Generale della Miccolis S.p.A. Aurelia Miccolis, la responsabile Sicurezza, Giusy Caforio, la responsabile ufficio Amministrativo, Rossanna Canniello e il responsabile ufficio Movimento, Carlo Tamburino.

CORTINA EXPRESS: PERCORSO SCUOLA-CASA IN SICUREZZA GRAZIE AL MOBILITY MANAGER

Cortina Express garantisce la sicurezza di bambini e ragazzi nel percorso casa-scuola. L'azienda dispone di autobus dedicati e garantisce rispetto del distanziamento, pulizia e sanificazione, dispositivi di sicurezza.

Cortina Express, inoltre, mette a disposizione dell'utenza la figura del Mobility Manager in grado di pianificare insieme al passeggero percorsi, orari e modalità di erogazione in base alle esigenze.

Per avere maggiori informazioni: 0436 867350, 347 8676116

Cortina Express, unica realtà ad avere una base strutturata a Cortina d'Ampezzo, dispone di sedi secondarie anche a Venezia e Bologna per garantire un'ottima rete di servizi



ed assistenza su tutto il territorio nazionale.

I servizi spaziano dal noleggio autobus con conducente in occasione di trasferimenti da aeroporti e stazioni, viaggi nazionali ed internazionali, congressi, con autobus da 8 a 85 posti.

Le autolinee a lunga percorrenza collegano tutti i giorni tutto l'anno Cortina d'Ampezzo e Cadore con Treviso, l'aeroporto di Venezia e la stazione ferroviaria di Mestre.

Nell'alta stagione estiva ed invernale le autolinee sono prolungate a sud con Rovigo, Ferrara e Bologna e a nord verso Alta Pusteria, Alta Badia.

Grazie alla partnership con Flixbus collega giornalmente alcune tra le principali città d'Italia e d'Europa.

VIAGGIO IN DUE SULLE LINEE ROMA-POTENZA-MATERA: AUTOLINEE LISCIO PROPONE UNA RIDUZIONE TARIFFARIA

In attuazione delle ultime Linee guida approvate dal MIT che permettono ai Congiunti/Conviventi, nonché alle persone che intrattengono rapporti interpersonali stabili, di poter viaggiare in due posti uno a fianco all'altro in deroga al distanziamento di 1 mt e previa esibizione di autocertificazione (che attesti il rapporto tra le due persone), nel caso la stessa venga richiesta da Autorità di Controllo durante il viaggio o dal personale viaggiante, l'azienda Autolinee Liscio propone una riduzione sulla tariffa selezionata (escluso A/R) di € 5,00 a persona spuntando l'apposita casella (I passeg-



geri fanno parte di un nucleo familiare, rinunciano eventualmente alle misure di distanza previste per l'emergenza) nella fase di acquisto del biglietto.

Registrandosi sul portale www.autolineeliscio.it, gli utenti potranno:

- entrare nell'area riservata con consultazione biglietti, cambi data, diverse modalità di annullamento e ristampa;
- consultare le promozioni riservate;
- ricevere notifiche su ritardi e su mo-

difiche di orari in tempo reale.

E molto altro ancora...

UN POSTO OCCUPATO PER DIRE NO ALLA VIOLENZA: UN GESTO CONCRETO DALL'AZIENDA TOUR BAIRE



In occasione della giornata mondiale contro la violenza sulle donne, segnaliamo una bellissima iniziativa "Posto occupato" con cui l'azienda Tour Baire ha accettato l'invito della Commissione pari opportunità del Comune di Capoterra che aderisce al Patto dei Comuni sostenuto dall'Ance per la parità di genere e contro la violenza sulle donne.

"Posto occupato" è un gesto concreto dedicato a tutte le donne vittime di violenza. Ciascuna di quelle donne, prima che un marito, un ex, un amante, uno sconosciuto de-

cidesse di porre fine alla loro vita, occupava un posto a teatro, sul tram, a scuola, in metropolitana, nella società. Con questo gesto, Tour Baire vuole riservare un posto a tutte le donne quotidianamente vittime di abusi, per ribadire il no alla violenza e il sì al rispetto e alla gentilezza, il benvenuto a chi crede nella parità e a chi sa ascoltare e il no a chi è privo di valori.

Un posto, dunque, sempre libero per chi si batte contro le discriminazioni di ogni genere affinché la quotidianità non lo sommerga.

BONAVENTURA EXPRESS: LA PREPARAZIONE DEI MEZZI E DEGLI AUTISTI PER LA STAGIONE INVERNALE

Per Bonaventura Express il periodo da novembre a febbraio è considerato “di bassa stagione”. Durante la settimana molti autobus sono a riposo. Gli impegni si concentrano nel fine settimana per i mercatini di Natale o per la stagione sciistica. Questo è il momento migliore per revisionare i mezzi ed effettuare tutti quei controlli sui dispositivi più sollecitati durante la stagione invernale. Nebbia, neve e maltempo in genere sono sempre in agguato durante l’inverno. È bene dunque essere pronti a fronteggiare queste situazioni sfavorevoli e talvolta imprevedibili in modo da garantire sempre la sicurezza dei viaggiatori, in qualsiasi condizione atmosferica.

Alla Bonaventura Express, grazie allo staff interno di meccanici professionisti, vengono programmati una serie di controlli e di



tagliandi supplementari mirati non solo a verificare l’efficienza dei mezzi, ma anche dei dispositivi più delicati nel periodo invernale, come pneumatici; l’impianto di riscaldamento; l’ABS e l’antislittamento in caso di ghiaccio; la dotazione delle catene da neve; la funzionalità dei fari; l’impianto dell’aria che comanda sospensioni e freni.

Controllo dei mezzi...

Ma anche degli autisti

Gli autisti devono essere pronti e formati per affrontare le situazioni più inaspettate e difficili. Ogni nuovo autista, prima di arrivare a condurre mezzi in possibili situazioni delicate – come una nevicata in montagna o la nebbia fitta – deve dimostrare di avere raggiunto un elevato grado di sicurezza ed esperienza nei percorsi più semplici, che passa necessariamente per l’affiancamento a colleghi più esperti.

INTERBUS: UN ADEGUATO PROTOCOLLO DI SICUREZZA PER VIAGGIARE IN TRANQUILLITÀ IN SICILIA

Interbus, operatore del trasporto con sede in Sicilia, assicura a tutta la sua utenza un adeguato protocollo di sicurezza per viaggiare nella regione.

Sui mezzi Interbus le sedute sono posizionate in modo da non essere mai frontali, così da consentire una distanza adeguata tra i vari passeggeri e una maggiore protezione.

Al fine di evitare assembramenti, ogni passeggero all’acquisto del suo ticket avrà un posto assegnato e distanziato dagli altri viaggiatori: tutti i passeggeri devono mantenere la mascherina durante tutto il viaggio, così da garantire una maggiore protezione.



Tutti i mezzi vengono sanificati quotidianamente e seguono tutte le norme di igiene previste.

Interbus offre ai propri viaggiatori l’esperienza maturata in oltre 60 anni di attività, ponendo grande attenzione alle esigenze e alle aspettative dei clienti e ricercando costantemente le risposte più idonee alle richieste di un mercato in continua evoluzione.

Il gruppo è da diversi anni impegnato anche nel trasporto passeggeri per lunghi tratti, servendo diverse città della Penisola. Inoltre collega moltissime città italiane con altrettante città del resto d’Europa.

UN ALBERO DI NATALE PER SALUZZO: BUS COMPANY MAIN SPONSOR DEL PROGETTO

La Fondazione Amleto Bertoni-Saluzzo e la Città di Saluzzo hanno deciso di portare un grande albero addobbato con decorazioni natalizie nel centro della città: Bus Company è main sponsor dell’operazione. “Insieme non perderemo l’entusiasmo per progettare il futuro”, scrive l’azienda.

Sono molte le manifestazioni e gli eventi annullati a causa della pandemia, ma la città ha scelto di mantenere vivo lo spirito della comunità per superare questo momento difficile. Il progetto si è concretizzato anche grazie al supporto di sponsor come Bus Company.

Bus Company Srl ha sede a Saluzzo (Cuneo) e rappresenta una delle più importanti realtà per il trasporto persone in Piemonte, opera nel trasporto pubblico locale e nel noleggio bus. La società è stata ufficializzata il primo novembre 2015 raccogliendo l’eredità dell’Ati Spa e della Seag Srl, aziende che già dal 2000 erano riunite sotto il marchio “Bus Company”.



Bus Company opera nel trasporto pubblico urbano ed extraurbano nelle province di Cuneo e Torino ed è capofila del Consorzio Granda Bus che raccoglie 17 aziende del trasporto pubblico locale. Nel 2010 vinse la gara per la gestione del Trasporto pubblico locale dell’area ‘omogenea’ della provincia di Cuneo, che comprende il servizio extraurbano della provincia di Cuneo, il servizio delle conurbazioni di Bra e Alba e il servizio urbano di Mondovì, Saluzzo, Savigliano e Fossano.

Inoltre la Bus Company è capofila all’interno del Consorzio del progetto Bip (Biglietto Integrato Piemonte), l’innovativo sistema, ormai a pieno regime su tutta la provincia di Cuneo, che consente un’evoluzione nell’ambito della bigliettazione ed un effettivo efficientamento del trasporto pubblico. Bus Company è parte anche della società consortile Extra.To, operatore unico per i trasporti della Città Metropolitana di Torino.



[a cura di Paola Galantino]



ITALIA BACCHETTATA DALLA COMMISSIONE EUROPEA: IL TACHIGRAFO NON PUÒ VALERE PER L'ECESSO DI VELOCITÀ

Con le decisioni sui casi di infrazione adottate periodicamente, la Commissione europea avvia vere e proprie azioni legali nei confronti di alcuni Stati membri per inadempimento degli obblighi previsti dal diritto dell'Unione. Ed esiste un vero e proprio registro delle decisioni assunte sui casi di infrazione, con gli estremi della decisione e del provvedimento a riguardo.

Ciò detto, nei mesi scorsi la Commissione europea ha deciso di inviare una lettera di costituzione in mora all'Italia per non aver rispettato le disposizioni dell'UE in materia di tachigrafi nel settore dei trasporti su strada (Regolamento (UE) n. 165/2014 – quello che stabilisce obblighi e requisiti sulla costruzione, installazione, uso e prove dei cronotachigrafi). Il regolamento – peraltro oggetto di recenti modifiche in seno al c.d. Pacchetto Mobilità di cui tanto si è parlato – stabilisce obblighi e requisiti relativi alla costruzione, all'installazione, all'utilizzo, alla prova e al controllo dei tachigrafi utilizzati nel trasporto su strada. La legislazione italiana, invece, consente di utilizzare le informazioni memorizzate dai tachigrafi per dare seguito alle infrazioni per eccesso di velocità, pur essendo ciò vietato dal relativo regolamento. L'articolo 41 infatti, del già richiamato regolamento, afferma che "gli Stati membri stabiliscono, in conformità degli ordinamenti costituzionali nazionali, il regime sanzionatorio applicabile alle violazioni del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'effettiva applicazione. Tali sanzioni sono effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie e sono conformi alle categorie di violazioni di cui alla Direttiva 2006/22/CE". Quest'ultima è la norma che stabilisce i requisiti sui controlli e le sanzioni nell'autotrasporto e stabilisce come "infrazioni" il superamento dei tempi limite di guida fissati per un giorno, sei giorni o due settimane; l'inosservanza del periodo minimo previsto per il riposo giornaliero o settimanale; l'inosservanza dei

periodi minimi di interruzione; la mancata installazione di un tachigrafo conforme alla disciplina europea vigente.

L'ammonizione è arrivato quindi il 3 novembre scorso dalla Commissione europea: Bruxelles ha ricordato al Governo italiano che il Regolamento UE 165/2014 proibisce che i dati ricavati da questi strumenti possano essere usati per elevare sanzioni sul superamento dei limiti di velocità, come invece consente la normativa italiana. Dopo questo avvertimento, il Governo italiano ha due mesi di tempo per rispondere ai rilievi della Commissione, trascorsi i quali la Commissione potrà inviare un parere motivato.

Per essere più specifici l'articolo del Codice della Strada "incriminato" sulla questione del tachigrafo è il 142, comma 6 che prevede che «per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate, anche per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, nonché le registrazioni del cronotachigrafo e i documenti relativi ai percorsi autostradali, come precisato dal regolamento». Una misura che va inevitabilmente a cozzare con quanto sopra riportato e prescritto dalle disposizioni europee. Quindi ora, nel caso il nostro Paese non dovesse adeguarsi nei tempi previsti, la Commissione potrebbe decidere di inviare un parere motivato in cui saranno inserite le motivazioni e gli aspetti burocratici della dissonanza tra i due ordinamenti giuridici. Il rischio per l'Italia, a questo punto, è quello di incappare essa stessa in una pesante sanzione. Questa volta però in linea con le regole comunitarie.

Nel frattempo, parrebbe quantomai opportuno che, nelle more di questo chiarimento, gli organi di controllo italiani si astenessero dal comminare sanzioni per violazioni in tema di velocità dei veicoli pesanti rilevate attraverso l'apparato tachigrafico. Ai posteri l'ardua sentenza! ■

[a cura di Francesco **Romagnoli**]

IL RUOLO POSITIVO DEL TPL NELLA RIDUZIONE DI GAS EFFETTO SERRA

La Commissione europea ha adottato lo scorso 30 novembre la relazione annuale sui progressi compiuti dall'Unione nella riduzione di gas ad effetto serra nel 2019. I risultati sono positivi, in quanto è stata registrata una diminuzione delle emissioni climalteranti del 3,7% rispetto al 2018. Altra nota positiva il fatto che questa riduzione ha visto parallelamente una crescita del PIL a livello dei 27 Paesi dell'Unione, attestatosi su un +1,5% rispetto all'anno precedente.

Un risultato molto positivo dunque, come ha dichiarato Frans Timmermans, vicepresidente esecutivo per il Green Deal europeo: "L'Unione europea dimostra che è possibile ridurre le emissioni e far crescere l'economia. Tuttavia la relazione di oggi conferma ancora una volta che occorre moltiplicare gli sforzi in tutti i settori dell'economia per raggiungere l'obiettivo comune della neutralità climatica entro il 2050.

La transizione è possibile se manteniamo l'impegno e cogliamo le opportunità della ripresa per rilanciare l'economia in modo più verde e resiliente per creare un futuro sano e sostenibile per tutti."

Le emissioni coperte dal sistema di scambio di quote di emissione (EU ETS) hanno registrato la riduzione più forte nel 2019, con un calo del 9,1 %, pari a circa 152 milioni di tonnellate di biossido di carbonio equivalente (Mt CO₂eq) rispetto al 2018. La diminuzione è principalmente attribuibile al settore dell'energia elettrica, nel quale le emissioni sono scese di quasi il 15 % soprattutto in seguito alla sostituzione della produzione di energia elettrica ottenuta da carbone con la produ-

zione di energia elettrica da fonti rinnovabili e gas. Le emissioni generate dall'industria sono diminuite di quasi il 2%. La verifica delle emissioni prodotte dal trasporto aereo, che attualmente in realtà copre solo i voli all'interno dello Spazio economico europeo, rileva invece una crescita continua seppur moderata, con un aumento dell'1% ossia circa 0,7 MtCO₂eq rispetto al 2018. Le emissioni che non rientrano nel sistema ETS dell'UE, come quelle dell'industria non ETS, dei trasporti, dell'edilizia, dell'agricoltura e dei rifiuti, non hanno registrato invece cambiamenti significativi rispetto ai livelli del 2018.

Fra le politiche che portano ad una riduzione delle emissioni di CO₂ c'è sicuramente quella dell'incentivazione del trasporto pubblico. Come emerso da uno studio commissionato da ANAV all'Università Sapienza e presentato a Misano nell'ottobre 2019, ogni bus-km di offerta in più di trasporto pubblico locale toglie dalla strada 9,40 veicoli-km

**OGNI BUS-KM DI
OFFERTA IN PIÙ DI
TRASPORTO PUBBLICO
LOCALE TOGLIE DALLA
STRADA 9,40 VEICOLI-KM
DI TRASPORTO PRIVATO**

di trasporto privato. Oltre a tutti gli inquinanti in generale, questo ha un effetto positivo sulle emissioni di anidride carbonica. Quella non immessa è infatti circa due volte e mezzo quella aggiuntiva data dalla maggiore concorrenza del trasporto pubblico. I benefici di una maggiore offerta di TPL non sono poi esclusivamente legati alle emissioni di gas inquinanti o climalteranti, ma anche come noto alla sicurezza stradale, all'occupazione del suolo, alla congestione stradale, ecc.

Una soluzione dunque, quella dell'incremento dell'offerta di TPL, benefica sotto tanti punti di vista e proprio per questo molto auspicabile. ■

WEBINAR ANAV

4 FEBBRAIO 2021

RIFORMA DEL REG. (CE)
N. 1071/2009 IN MATERIA
DI ACCESSO ALLA
PROFESSIONE
DI TRASPORTATORE
SU STRADA



Nel contesto della più ampia riforma del trasporto su strada varata con l'approvazione del 1° Pacchetto Mobilità il reg. (UE) 2020/1055 del 15 luglio 2020, attraverso la modifica del reg. (CE) n. 1071/2009, si propone di risolvere tutta una serie di criticità riguardanti la disciplina dell'accesso alla professione di trasportatore su strada. Criticità riconducibili sia ad una disomogenea declinazione pratica di talune norme nei diversi Stati membri sia alla carenza/genericità di alcune previsioni che, lasciando spazio agli interventi dei legislatori nazionali, non hanno consentito il realizzarsi di pari

condizioni di accesso alla professione. Le nuove disposizioni si applicheranno a partire dal 21 febbraio 2022, ma naturalmente si sta già lavorando per l'applicazione in ambito nazionale delle nuove disposizioni che mirano a risolvere tutta una serie di criticità del vigente reg. (CE) n. 1071/2009. In vista dell'aggiornamento del quadro normativo di riferimento ANAV ha, quindi, organizzato per il prossimo 4 febbraio 2021 un seminario dedicato alle Associate, in modalità webinar, per illustrare le principali modifiche introdotte dal reg. (UE) 2020/1055. Alle aziende saranno inviati tempestivamente programma e indicazioni per l'adesione.



CAMERA DI COMMERCIO DEL GRAN SASSO D'ITALIA: ANTONELLA BALLONE ELETTA PRESIDENTE

Antonella Ballone è stata eletta all'unanimità Presidente della Camera di Commercio del Gran Sasso d'Italia, ente che guiderà fino al 2025. Già Vice Presidente della Camera di Commercio di Teramo, è la più giovane Presidente di una Camera di Commercio in Italia, prima donna in Abruzzo ad assumere questo incarico, seconda in Italia. Imprenditrice del Gruppo Baltour, azienda di trasporto passeggeri su gomma di linee nazionali ed estere, Antonella Ballone vanta una consolidata esperienza internazionale avendo guidato come Presidente l'Eurolines Organization, società che raggruppa 27 aziende a livello europeo con sede a Bruxelles. Ha inoltre partecipato, come membro della rappresentanza di Confindustria,

ai G20 di Nizza (2011), Città del Messico (2012), Mosca (2013), Sydney (2014), Fukuoka (2019 – Giappone. La giunta camerale sarà costituita da 5 membri, oltre alla neoeletta presidente Ballone. A seguito dell'accorpamento Teramo – L'Aquila, la Camera di Commercio del Gran Sasso d'Italia opera su 155 Comuni per un totale di 603.903 abitanti e rappresenta 80.568 imprese iscritte che occupano 172.933 addetti. La circoscrizione territoriale produce annualmente un valore aggiunto pari a 7,7 miliardi di euro, dei quali il 24% circa è il valore delle esportazioni. Il nuovo Ente è tra i più rappresentativi a livello nazionale per estensione territoriale e opera sotto la vigilanza del Ministero dello Sviluppo Economico.

Bimestrale di politica e tecnica dei trasporti a cura di ANAV Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori

Edito da Promobus s.r.l.

Anno 20 - Numero 6
Novembre - Dicembre 2020

DIRETTORE EDITORIALE
Tullio Tulli

DIRETTRICE RESPONSABILE
Claudia Montoneri

COMITATO SCIENTIFICO
Giuseppe Alfieri
Alessandro Cesari
Paola Galantino
Antonello Lucente
Roberto Magini
Roberta Proietti
Francesco Romagnoli
Nicoletta Romagnuolo
Stefano Rossi

**PROGETTO GRAFICO
E IMPAGINAZIONE**
Alessandra Nelli
[info@alessandranelli.it]

STAMPA
Eurograf Sud s.r.l.
Uffici e stabilimento:
Via delle Grotte, 11
00040 Zona Industriale Ariccia (RM)
Tel. (+39) 06 9344741 (6 linee r.a.)
info@eurografsud.it

EDIZIONI PROMOBUS s.r.l.
**AMMINISTRAZIONE
PUBBLICITÀ E ABBONAMENTI**
Responsabile
Tullio Tulli
00185 Roma,
Piazza dell'Esquilino, 29
Tel (+39) 06 4879301
Fax (+39) 06 4821204
[promobus@anav.it]

*Finito di stampare nel mese
di dicembre 2020*

*Registrazione presso il tribunale di Roma
n.336 del 26 luglio 2001*

sped. in abb. post. 70% Roma

**ISUZU
BUS ITALIA**

ISUZU



WWWISUZUBUSITALIA.IT

Inquadra con la fotocamera del tuo telefono il QR Code
e scarica il nostro catalogo



**OFFICINE
MIRANDOLA**

V. I. S.p.a.

Via Europa, 12 - 37050 San Pietro Di Morubio (VR) - Tel. +39 0442 328.111 - Fax +39 0442 328.100

www.mirandola.it



RIPARTIAMO. SICURAMENTE.



btsadv.com



In tutta Italia, gli stabilimenti, le concessionarie e i centri assistenza IVECO BUS sono aperti e pronti ad aiutare le Aziende e le Imprese italiane di trasporto persone, e i loro autisti e passeggeri, a ripartire con slancio e serenità. Oggi più che mai, affidarsi a una azienda italiana significa non solo massima qualità, tecnologia e sicurezza, ma anche sostegno concreto a migliaia di lavoratori italiani e alle loro famiglie. Da sempre viaggiamo insieme e insieme ce la faremo.

IVECO BUS. L'ITALIA CHE RIPARTE. L'ITALIA CHE VINCE.  

IVECO BUS

Il tuo partner per un trasporto sostenibile