

Beria P., Romagnuolo N.

**Il trasporto commerciale  
con autobus ai tempi del  
Covid-19**



# Il trasporto commerciale con autobus ai tempi del Covid-19 – Analisi e proposte per il rilancio del settore

***Paolo BERIA***

LABORATORI O DI POLITICA DEI TRASPORTI  
**TRASPOL**  
RESEARCH CENTER ON TRANSPORT POLICY



**POLITECNICO  
MILANO 1863**

[www.traspol.polimi.it](http://www.traspol.polimi.it)  
Dipartimento di  
Architettura e Studi Urbani  
**Politecnico di Milano**



**DIPARTIMENTO  
D'ECCELLENZA  
FRAGILITA' TERRITORIALI  
2018-2022**

## CONTENUTI

- La crisi COVID-19 e i suoi impatti
- Le linee guida per il settore
- Gli effetti economici sugli operatori
- Provvedimenti economici di Governo e Parlamento
- Considerazioni finali

## La crisi covid-19: fasi delle misure anticontagio, scenario, dati generali e impatti

### L'EVOLUZIONE DELLA CRISI: IL LOCKDOWN

**31 gennaio** dichiarazione dello stato di emergenza

Chiusura scuole e  
interruzione dei servizi  
di trasporto scolastico

Blocco attività non essenziale  
e riprogrammazione in  
ulteriore riduzione di servizi  
TPL e linee statali

23 feb

8 mar

14 mar

22 mar

4 mag

Sospensione dei  
viaggi d'istruzione  
in Italia e all'estero

Servizi TPL «ridotti sulla base  
delle effettive esigenze e al fine  
di assicurare i servizi minimi  
essenziali»; possibili sospensioni  
o riduzioni per linee statali

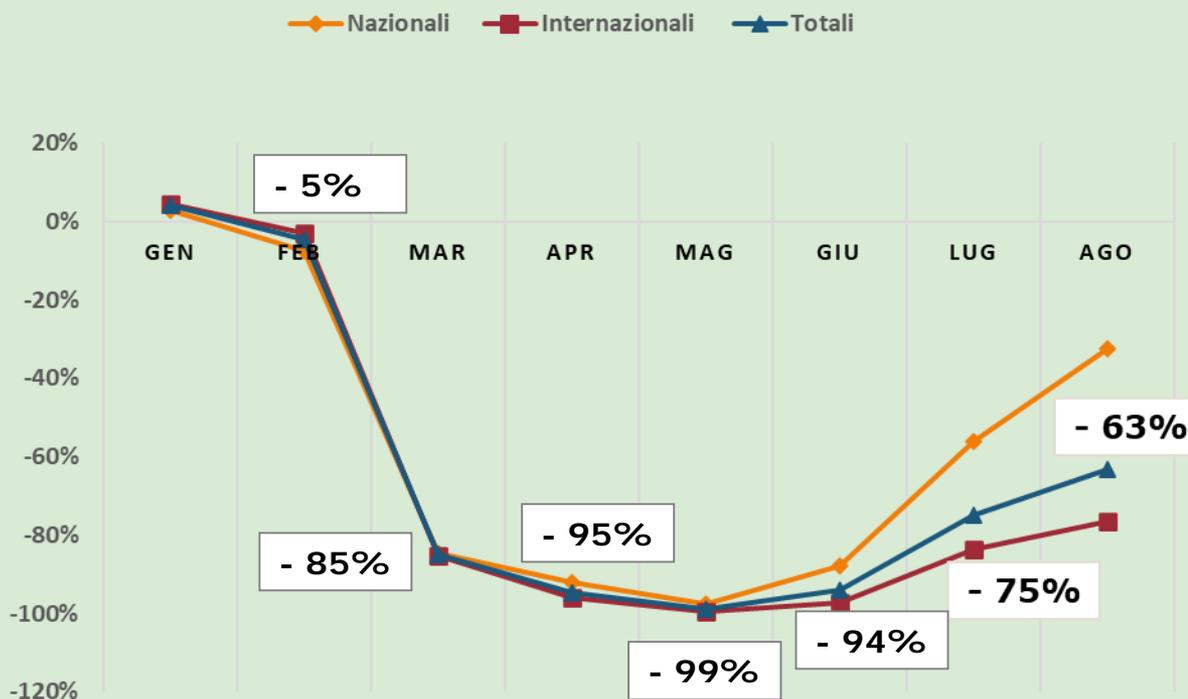
Fine  
«Lockdown»

Inizio  
«FASE 2»

### TRASPORTO AEREO

### Trend ITALIA 2020 (dati in linea con UE)

TRAFFICO PASSEGGERI 2020 VS 2020



Fonte: Assaeroporti

Nel trasporto aereo il **traffico passeggeri** ha subito, nel periodo gennaio-agosto 2020, una **contrazione del 69,6%** (con punte del 90% nel trimestre aprile-giugno) **rispetto al 2019** passando da oltre 130 mln a meno di 40 mln di pax. **Per fine 2020** stimato un traffico complessivo di pax per 67 mln in calo del 65% vs 2019, - **130 mln di pax**

### TRASPORTO FERROVIARIO

### Impatto del «lockdown»

#### CALO TRAFFICO PASSEGGERI

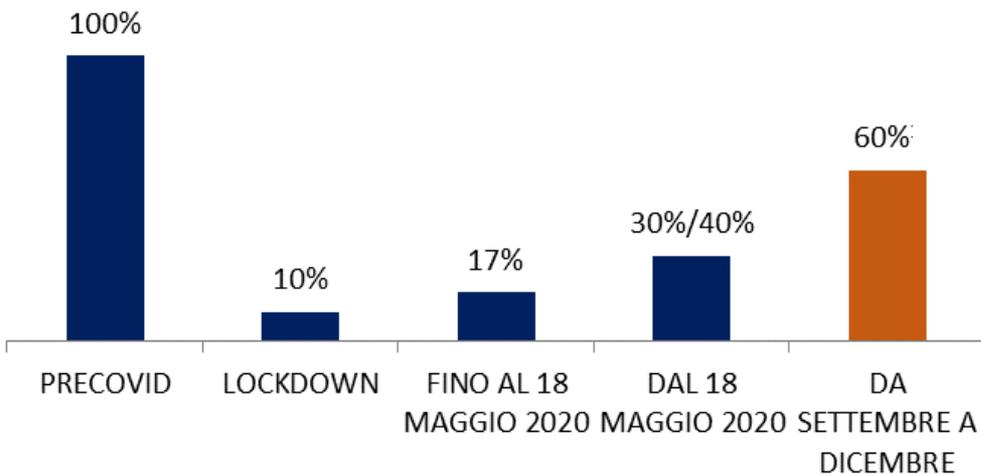


Nel periodo del «lockdown» il settore ferroviario ha registrato, rispetto al 2019, un calo di circa **10 milioni di pax nel settore della lunga percorrenza (-96%)** e **oltre 65 milioni di passeggeri nei servizi regionali (-46%)** con punte per alcuni collegamenti fino al 95%).

**Diminuzione della domanda** → **calo dei flussi turistici** e diffusione di **nuovi modelli di comportamento** (diffidenza posti affollati, attenzione a distanziamento sociale, preferenza verso il mezzo privato).

### TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Scenari evoluzione domanda - Media nazionale  
(% rispetto pre COVID-19)



Fonte: Indagine ANAV, Asstra, Agens su campione imprese TPL

Dal mese di **settembre**, con la riapertura delle scuole il livello della domanda è cresciuto fino a raggiungere il **60%** rispetto al periodo pre-covid, **un livello che si stima venga mantenuto fino a fine anno.**

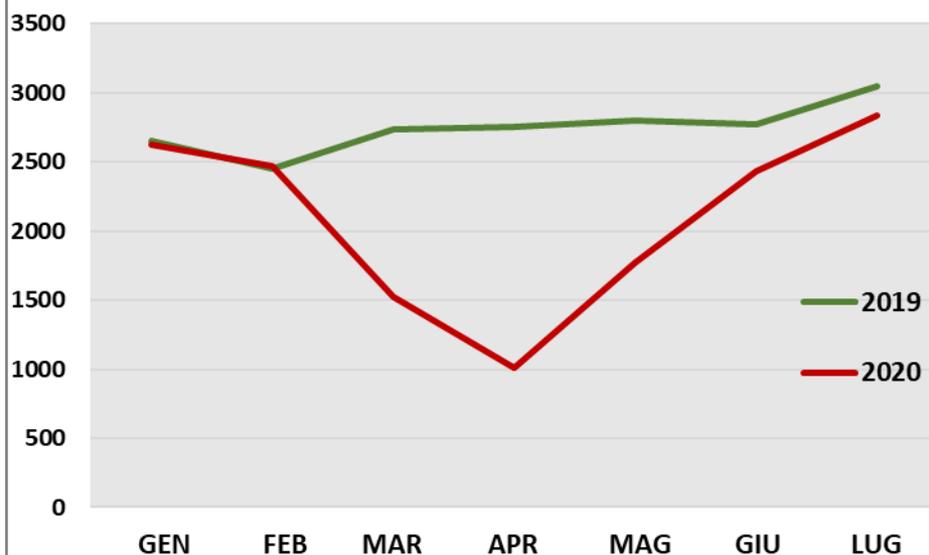
### Impatto del «lockdown»

Durante il **lockdown** solo il **10%** dei passeggeri rispetto ai livelli pre-covid ha utilizzato i servizi di TPL. A partire dal 4 maggio e con l'inizio della **fase 2** i passeggeri sono saliti fino al **17%** rispetto ai livelli pre-covid, per arrivare ad un valore compreso fra il **30 ed il 40%** a decorrere dal **18 maggio** ed in concomitanza con la riapertura di diverse attività economiche.

### CONSUMI CARBURANTI

### Trend ITALIA nell'emergenza Covid-19

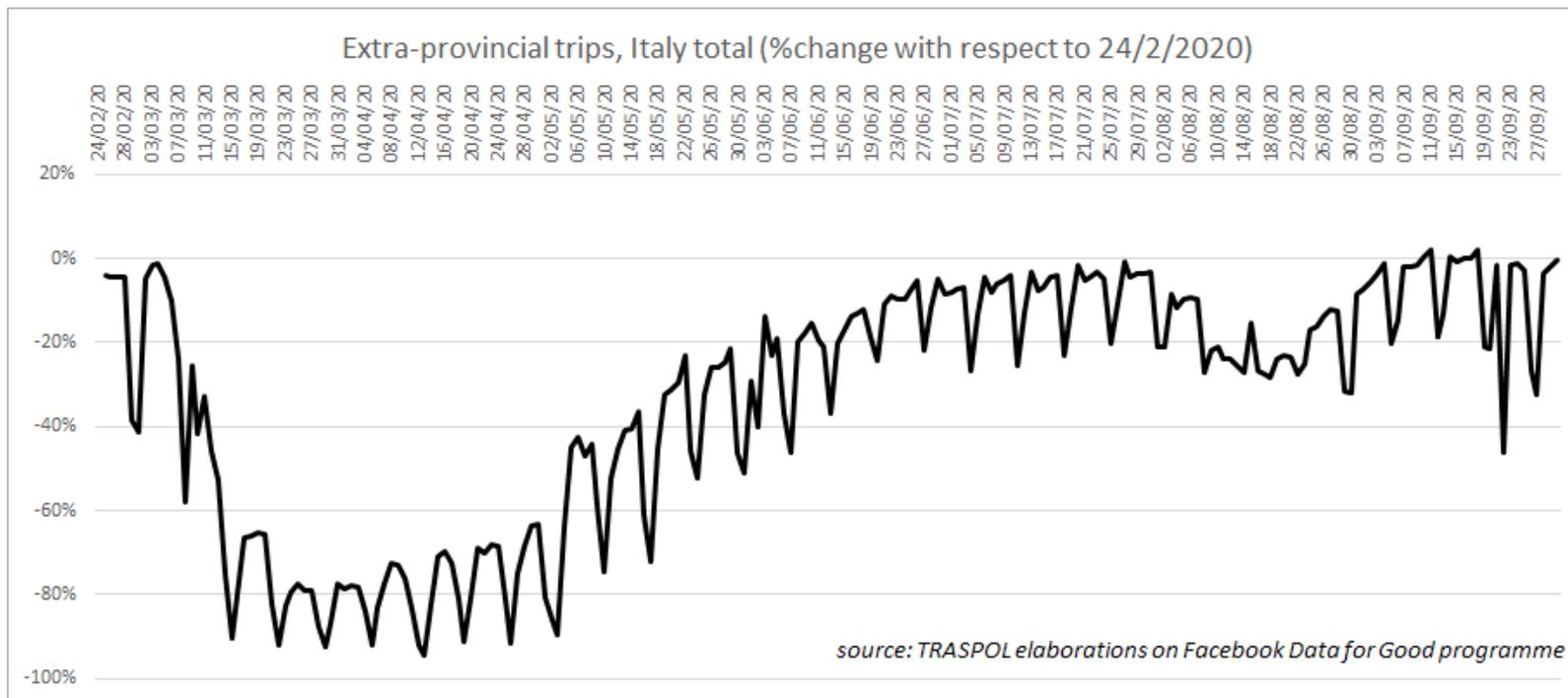
Vendite carburanti  
(benzina, gasolio, GPL auto)



I dati sul calo dei trasporti trovano riscontro nelle vendite di carburanti che segnano una **riduzione di quasi il 24% nel periodo gennaio – luglio 2020**

RILEVAZIONE MISE	2019	2020	Var.%
Gennaio	2656	2622	-1,3%
Febbraio	2449	2471	0,9%
Marzo	2732	1527	-44,1%
Aprile	2754	1013	-63,2%
Maggio	2797	1771	-36,7%
Giugno	2777	2436	-12,3%
Luglio	3049	2837	-7,0%
Gen-Lug 2020	19214	14677	-23,6%

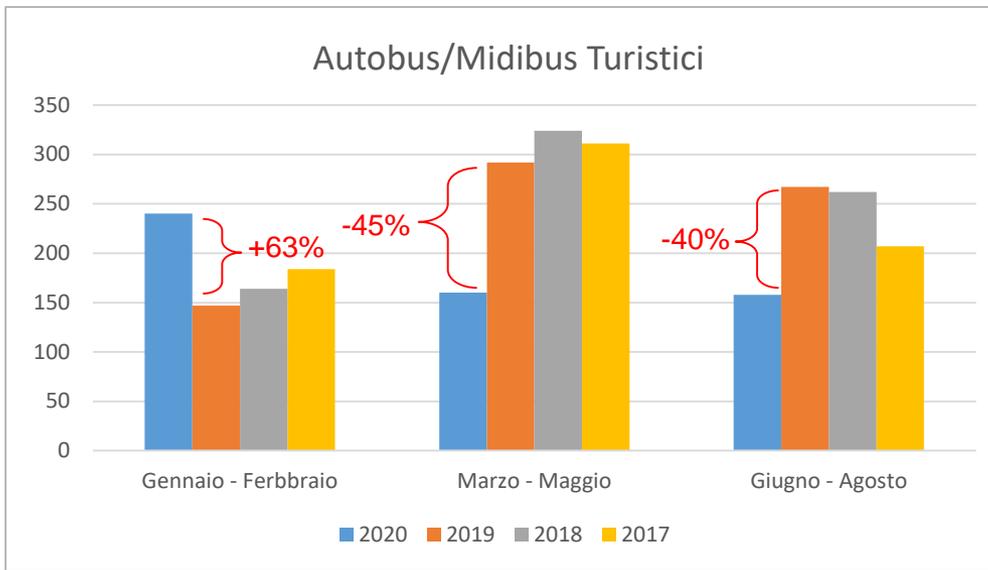
Fonte: rielaborazione Unione Petrolifera su rilevazioni MISE



I dati di mobilità (generale) evidenziano che, fatto 100 quella di febbraio, si ha avuto un calo oltre l'80%. La ripresa nel periodo estivo fino a valori pari quelli di febbraio non deve ingannare, essendo questo mese invernale quello fra quelli che, in generale, registra più bassi valori di mobilità annuale.

# La crisi COVID-19 e i suoi impatti

## Il calo delle immatricolazioni durante il lockdown



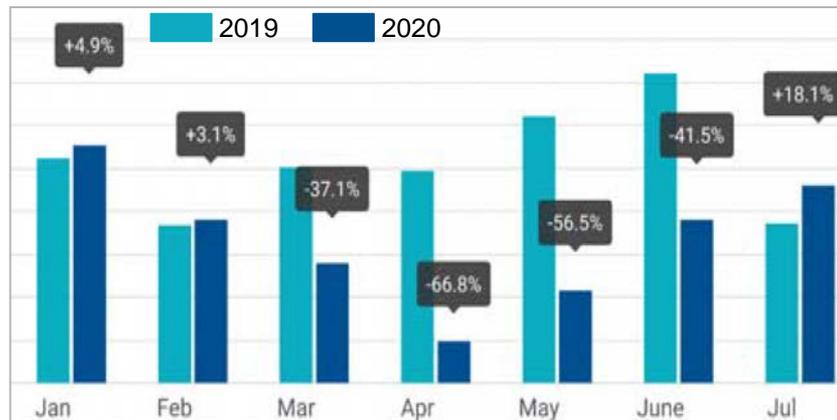
Fonte: elaborazioni ANAV su dati ANFIA

L'andamento è in linea con la media Europea (il grafico non fa distinzione tra tipologie di autobus)

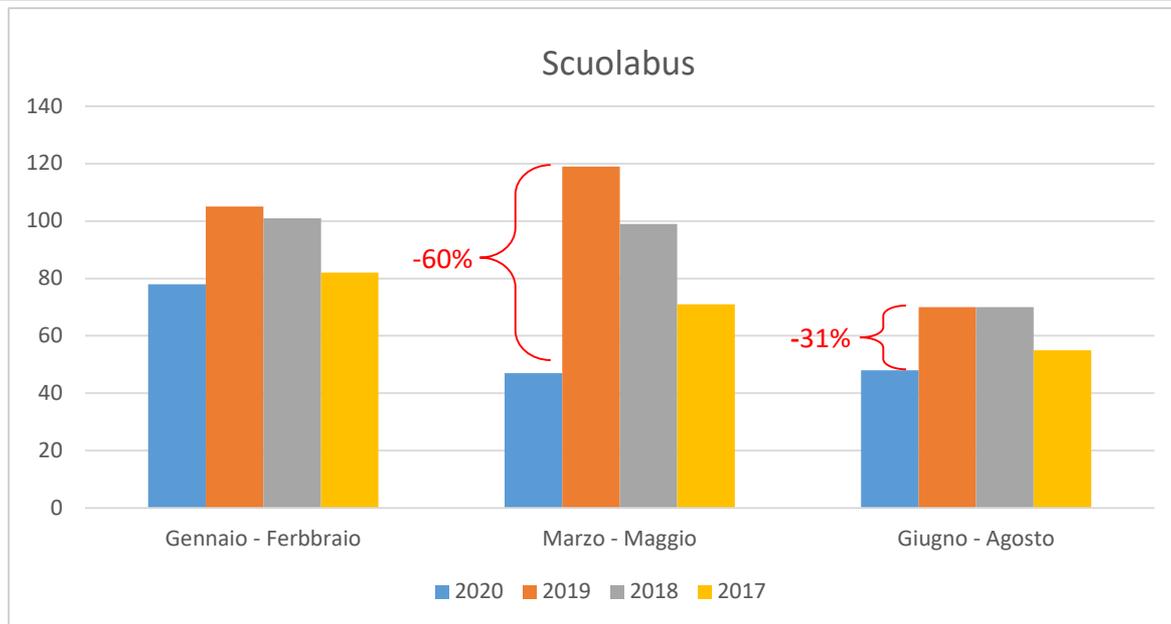


Il periodo del lockdown ha visto un drammatico calo delle immatricolazioni.

Anche supponendo che a partire da settembre i numeri si allineino con quelli del 2019, il **calo su base annuale sarebbe di oltre il 17%**. **Nel periodo gennaio-agosto il calo è del 22%.**



Fonte: ACEA



La flessione è stata ancora più accentuata per gli scuolabus.

Anche supponendo che a partire da settembre i numeri si allineino con quelli del 2019, **il calo su base annuale sarebbe di oltre il 20%. Nel periodo gennaio-agosto il calo è del 40%.**

Fonte: elaborazioni ANAV su dati ANFIA

Ad oggi, periodo gennaio-agosto, il comparto dell'autobus nel suo complesso, compresi anche i veicoli da TPL ed ogni altra tipologia di veicoli, rispetto al medesimo periodo del 2019 **risulta aver perso quasi il 30% delle immatricolazioni.**

## Le linee guida per il settore

### «Linee guida per l'informazione agli utenti e modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 in materia di trasporto pubblico»

DPCM 11 marzo 2020

**Allegato 15**

DPCM 26 aprile 2020

**Allegato 9**

DPCM 17 maggio 2020

**Allegato 15**

DPCM 11 giugno 2020

**Allegato 15**

DPCM 14 luglio 2020

**Allegato 2**

DPCM 7 agosto 2020

**Allegato 15**

DPCM 7 settembre 2020

**Allegato A**

DPCM ottobre 2020

**Allegato ?**

**Misure di sistema:** articolazione orario lavoro; responsabilità individuale;

**Misure di carattere generale:** mascherina sugli autobus; sanificazione e igienizzazione, distanziamento interpersonale salvo eccezioni e deroghe; installazione separatori tra i sedili, sistemi informativi e di comunicazione; interventi gestionali per passeggero sintomatico; etc..

**Raccomandazioni per tutti gli utenti dei servizi di trasporto pubblico**



**Allegato Tecnico con le misure specifiche per le diverse tipologie di servizi:**

Indice riempimento veicoli; organizzazione bigliettazione e controllo, frequenza corse; organizzazione sedute a bordo e condizioni di deroghe al distanziamento a bordo.

## Indice di riempimento mezzi ad oggi

**TPL URBANO ED EXTRAURBANO** —————> riempimento dei mezzi fino all'80%

**TRASPORTO SCOLASTICO DEDICATO** —————> riempimento fino all'80%, salvo deroghe

**SERVIZI COMMERCIALI** —————> rispetto del distanziamento, salvo deroghe

## Regola del distanziamento interpersonale 1 metro:

- **salvo deroghe:** minori accompagnati, disabili, persone che vivono nella stessa unità abitativa, nonché tra i congiunti e le persone che intrattengono rapporti interpersonali stabili, previa autodichiarazione della sussistenza della predetta qualità al momento dell'utilizzazione del mezzo di trasporto
- **salvo sussistenza specifiche condizioni** (\*per i servizi commerciali): sedili in verticale con schienale alto, sedili attigui solo per conviventi o per persone con rapporto interpersonale stabile + misurazione temperatura prima di accedere, divieto di viaggiare in piedi, utilizzo, per i viaggi LP, mascherina da sostituire ogni 4 ore + attestazione «sanitaria» del passeggero con autocertificazione ad hoc.
- Per i mezzi di **trasporto scolastico** dedicato: possibilità di arrivare al riempimento pieno per un tempo massimo di 15 minuti a prescindere dalla durata complessiva del servizio.

Il tema virus-trasporto collettivo è stato per un lungo periodo al centro del dibattito pubblico, che ne ha enfatizzato in modo non rispondente alla realtà il ruolo nella diffusione dei contagi, individuando i trasporti collettivi come la principale causa di propagazione del virus. I dati però, a livello nazionale e non, dimostrano una cosa diversa.

Type de collectivité	Nombre de clusters	Nombre moyen de cas*	Population moyenne exposée**	Criticité élevée	
				n	%
Ehpad	302	12	124	201	66,6
Communautés vulnérables (gens du voyage, migrants en situation précaire, etc.)	42	17	324	23	54,8
Etablissements de santé	229	11	148	90	39,3
EMS de personnes handicapées	68	10	76	26	38,2
Etablissements sociaux d'hébergement et d'insertion	100	10	125	37	37,0
Etablissement pénitentiaires	22	18	331	7	31,8
Unité géographique de petite taille (suggérant exposition commune)	25	40	1 680	7	28,0
Evènement public ou privé : rassemblements temporaires de personnes	271	9	85	69	25,5
Milieu familial élargi (concerne plusieurs foyers familiaux)	188	9	46	47	25,0
Entreprises privées ou publiques (non classées ailleurs)	554	9	113	109	19,7
Milieu scolaire et universitaire	198	9	247	35	17,7
Structure de l'aide sociale à l'enfance	17	6	44	3	17,6
Crèches	35	6	38	5	14,3
Transport (avion, bateau, train)	29	4	22	0	-
Autre	248	17	324	45	18,1
<b>Total</b>	<b>2 328</b>	<b>10</b>	<b>131</b>	<b>704</b>	<b>30,2</b>

Fonte: Santé Publique France. «Covid-19. Point épidémiologique hebdomadaire du 24 septembre 2020

Un rapporto dell'Agenzia Nazionale della Sanità Pubblica francese ha evidenziato come dall'analisi di oltre 2300 cluster di infezioni (gruppi di 3 infezioni) meno di 30 siano relativi ai trasporti (1,2%). È assente il trasporto con autobus, **questo evidenzia il suo ruolo ancora più marginale.**

La valutazione è confermata anche dagli aggiornamenti rilasciati periodicamente dall'ISS italiano. Nell'elencazione dei luoghi in cui avvengono i contagi, non è presente la voce del trasporto collettivo che dunque è inclusa nella voce «altro», a conferma della ridotta rilevanza.

Luogo di esposizione	Casi	
	N	%
Ambito familiare	376	28,2
Estero	360	27,0
RSA/Casa di Riposo/Comunità disabili	112	8,4
Lavoro*	58	4,4
Ospedale/Ambulatorio	22	1,7
Ristorante/Bar	42	3,2
Nave/Crociera/Barca	2	0,2
Comunità religiosa	4	0,3
Aereo	4	0,3
Altro	351	26,4
<b>Totale</b>	<b>1.331</b>	

Fonte: ISS. «Epidemia Covid 19. Aggiornamento nazionale 4 agosto 2020». Casi diagnosticati dal 6/07/2020 al 4/08/2020

Dalla rilevazione emerge che un ritorno al **pieno riempimento dei mezzi non avrebbe apprezzabile incidenza sui contagi**, atteso anche che - a differenza di altri contesti - i trasporti sono protetti e proteggibili:  
**MASCHERE, CONTROLLI FACILI, POSTI ASSEGNATI E RIDOTTI SPOSTAMENTI A BORDO, RICAMBIO ARIA, ETC.**

## Gli effetti economici sugli operatori delle misure anticontagio

E' stato somministrato un questionario ad aziende operanti nei servizi di linea non-OSP e nei noleggi.

Informazioni sul fatturato 2019, sulla perdita di fatturato nel primo semestre del 2020 e previsioni per i semestri successivi, divise per area di business (es. nazionali/internazionali).

Valutazione dell'impatto sul campione di aziende, tenendo conto anche della varietà di business in cui operano.

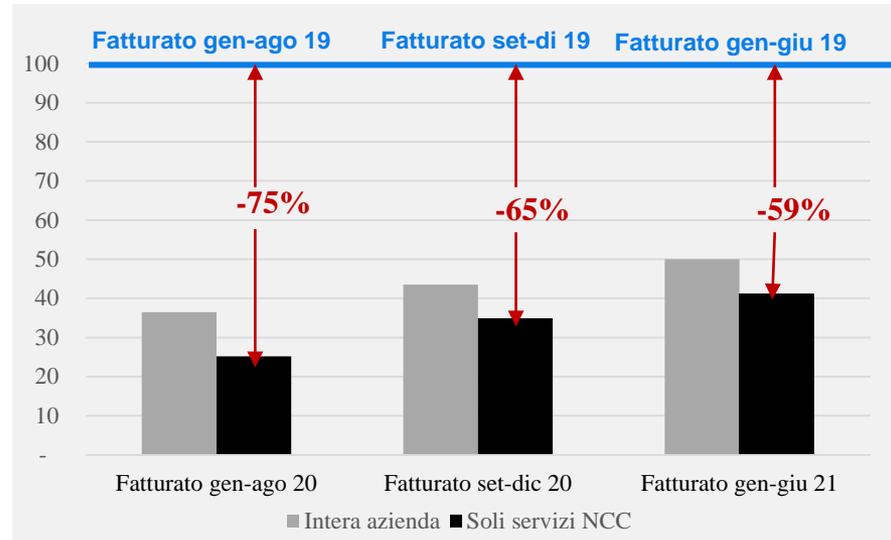
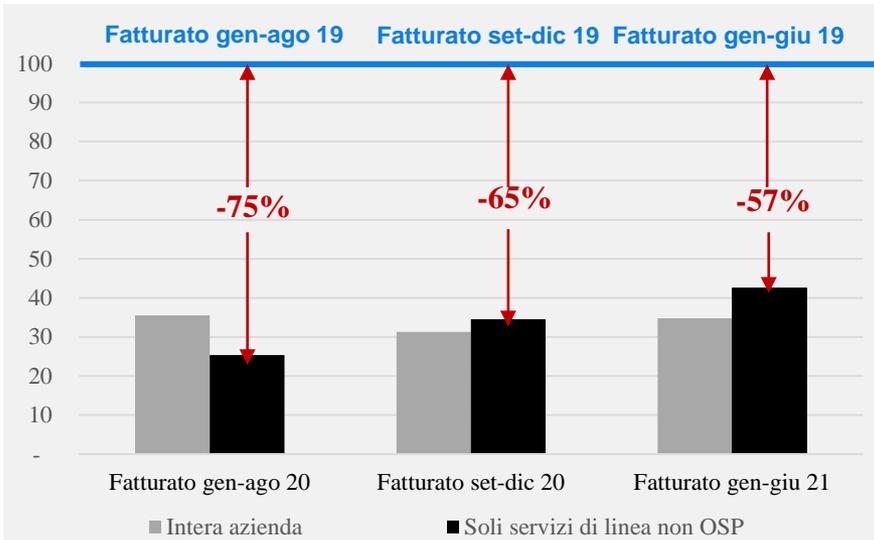
Campione pari a circa il 12% del  
fatturato totale del settore

Linee non soggette ad OSP  
Noleggio Con Conducente

Campione pari a circa il 4% del  
fatturato totale del settore

# Gli effetti economici sugli operatori

## L'andamento del fatturato secondo le aziende



Linee non soggette ad OSP  
Noleggino Con Conducente

**Forte perdita**, solo in minima parte ridotta in autunno. Attese molto negative (<57%) anche per il semestre I/2021.

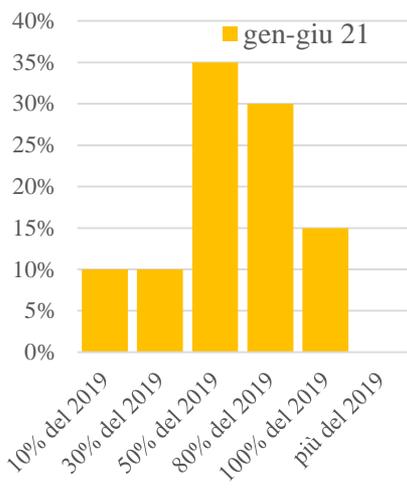
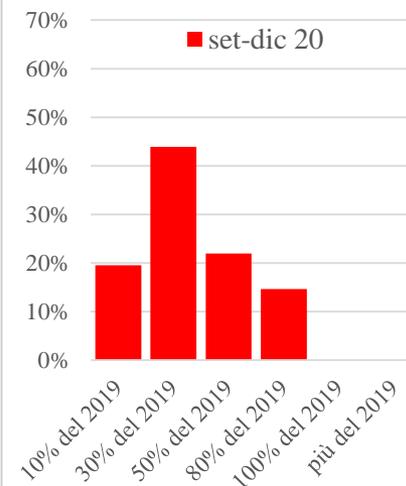
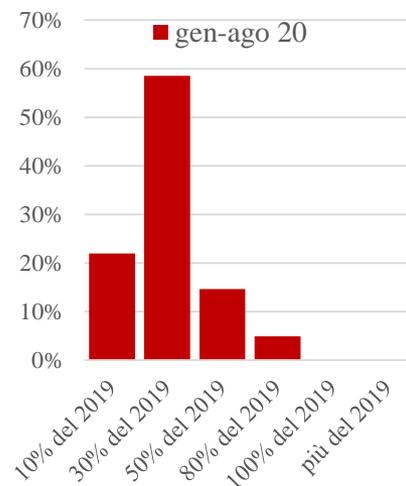
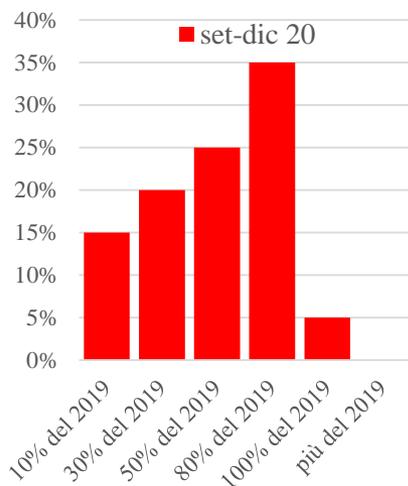
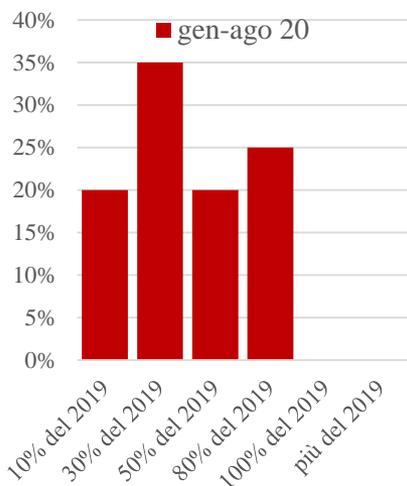
L'apporto degli altri business (TPL, NCC) è negativo!

Numeri molto simili: **forte perdita** in tutti i periodi.

L'apporto degli altri business (prevalentemente TPL) mitiga leggermente i danni, ma sempre con attese medie del -50% in meno nel '21

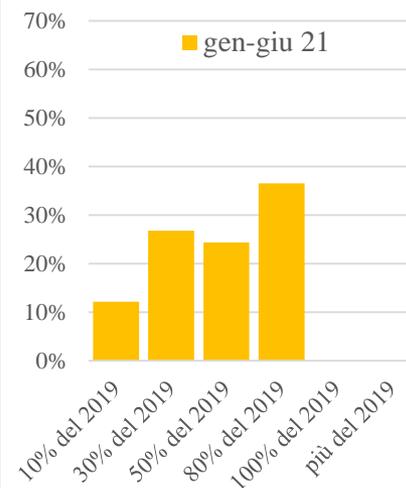
## Gli effetti economici sugli operatori

Non tutte le aziende hanno subito gli stesso effetti



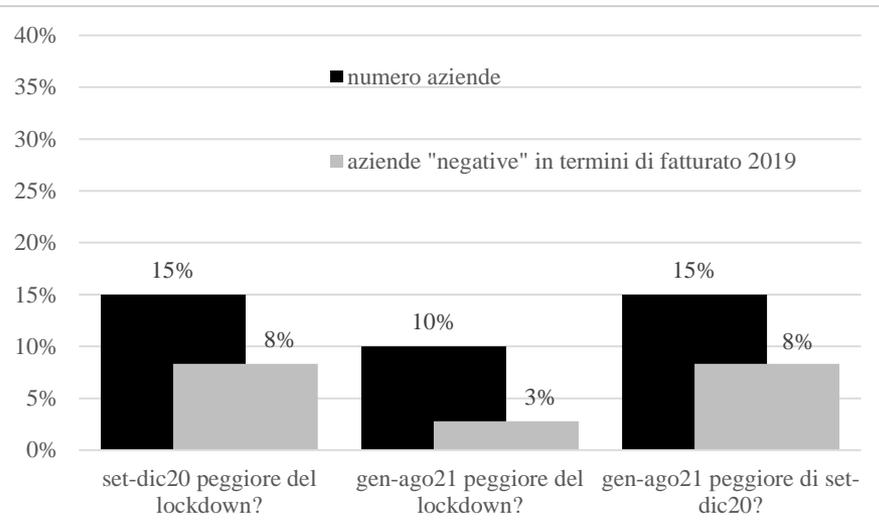
Tutte le aziende perdono (e si attendono perdite in futuro), ma vi è una ampia **eterogeneità** tra **quanto** perdono (o attendono di perdere).

Per alcune il 3° trimestre di crisi sarà ugualmente drammatico al periodo della prima ondata

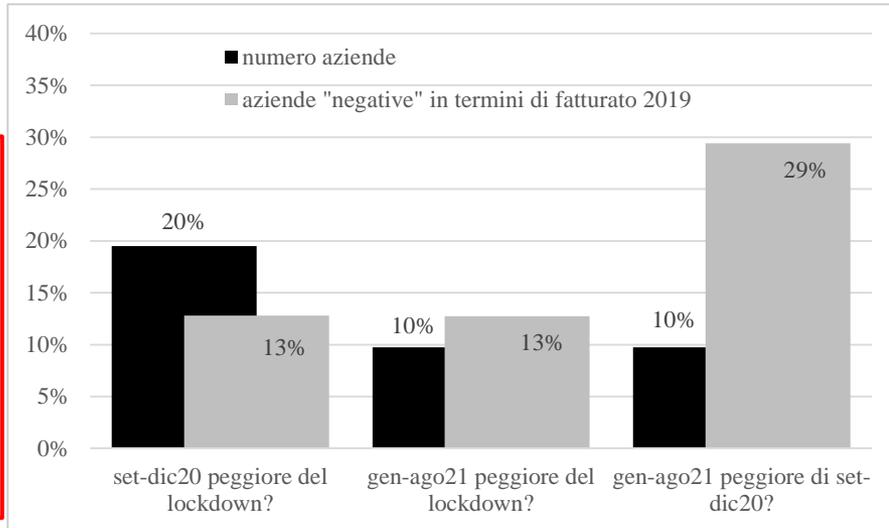


# Gli effetti economici sugli operatori

Non tutte le aziende hanno subito gli stesso effetti

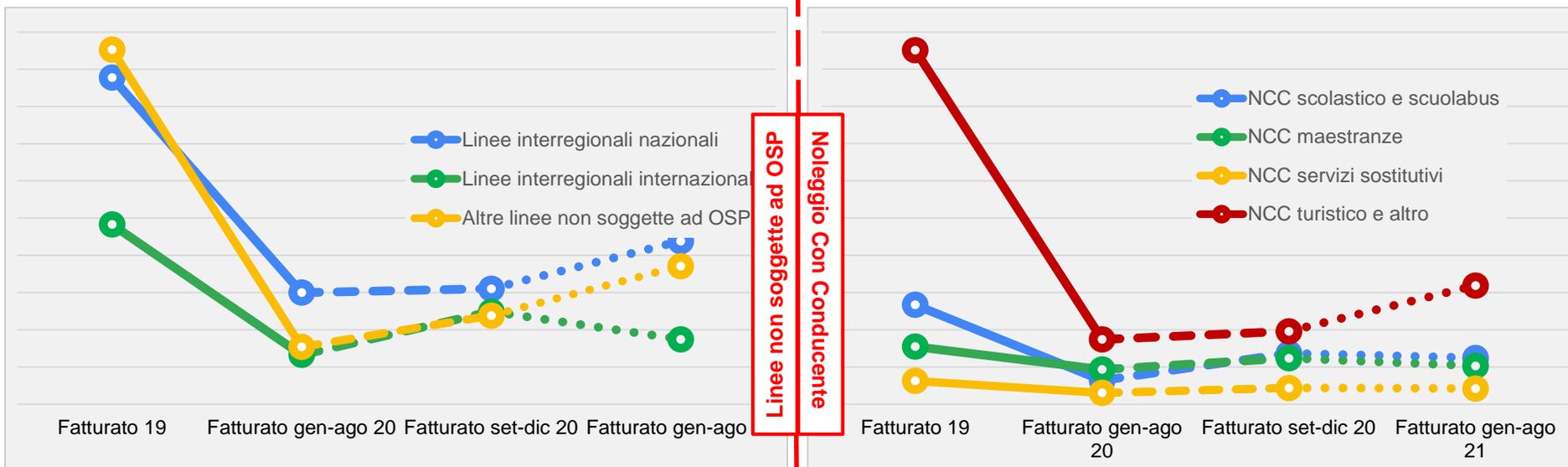


Linee non soggette ad OSP  
Noleggio Con Conducente



Adirittura, per un numero importante di aziende (10-20%, per quote di fatturato del settore attorno al 10%) **non c'è un trend di miglioramento dopo il lockdown:**

- Peso di gen/feb 2020
- Pessimismo/realismo
- Diverse aree di business



Vi sono differenze tra i singoli comparti. Ad esempio, le interregionali nazionali hanno un *outlook* meno pessimistico delle internazionali.

Il **crollo più forte in termini relativi ed assoluti** è quello degli **NCC turistici**, dove evidentemente si sommano gli effetti di paura, distanziamento, crisi complessiva del settore (es. crociere), sostituzione del prodotto (es. vacanza in auto).

**Settore in forte espansione negli anni pre-Covid** soprattutto nei collegamenti internazionali ed interregionali di competenza statale, con **imprese strutturate a livello organizzativo** di piccola-media dimensione

- **1.700 autobus immatricolati**
- **3.500 addetti**
- **400 milioni di euro di fatturato annuo nel periodo ante-COVID**



**stagionalità dei servizi poco marcata**

Prevale la micro-piccola dimensione aziendale: **5.000 imprese** hanno almeno un autobus immatricolato in servizio di noleggio

- **24mila autobus immatricolati**
- **25mila addetti**
- **2,2 miliardi di euro di fatturato annuo nel periodo ante- COVID**



**forte stagionalità dei servizi**

- **52% nei mesi marzo-giugno**
- **27% nei mesi luglio-settembre**
- **21% nei mesi ottobre-febbraio**

Linee non soggette ad OSP  
Noleggio Con Conducente

Il calo percentuale di fatturato registrato nei mesi gen./ago. (-75%) si traduce - considerata anche la stagionalità dei servizi NCC – in termini assoluti in una **perdita complessiva per i due settori, rispetto al fatturato pre-COVID, di circa 1,5 miliardi euro nel 2020** così ripartita:

- gen/ago: 200 mln di euro
- sett/dic (stima): 87 mln di euro



stima anno 2020: - 287 mln

stima gen/ago 2021: - 152 mln

- gen/ago: 1,3 mld di euro
- sett/dic (stima): 309 mln di euro



stima anno 2020: - 1.609 mln

stima gen/ago 2021: - 1.018 mln

Linee non soggette ad OSP  
Noleggio Con Conducente

## Provvedimenti economici di Governo e Parlamento per il settore del trasporto commerciale

Con la **legge** di conversione **n. 77/2020** al decreto Rilancio viene reintrodotta una misura di sostegno al **trasporto scolastico dedicato**:

### Art. 229, co. 2-bis

Istituisce fondo con dotazione di **20 mln euro** per il 2020 destinati ai Comuni per ristorare le imprese esercenti i servizi delle perdite di fatturato subite causa Covid

Il **17 sett. u.s.** è **scaduto** il **termine** previsto per l'emanazione del decreto di riparto delle risorse!

Prima risposta alle istanze di ANAV dopo la soppressione del riferimento al trasporto scolastico dalla misura di garanzia ex art. 92, co. 4-bis del decreto Cura Italia

Segue il **D.L. n. 111 dell'8 sett.** che consente ai Comuni di destinare **150 mln euro** del Fondo per l'esercizio delle funzioni fondamentali degli enti locali al finanziamento di servizi di trasporto scolastico aggiuntivi nel **limite** del **30%** della **spesa** sostenuta nel **2019**

### Art. 85

**RISORSE:** 20 mln € per il 2020

**DESTINATARI:** imprese esercenti servizi di trasporto di linea con autobus non soggetti a OSP ai sensi del D.Lgs. n. 285/2005 (*autolinee di competenza statale*) o sulla base di autorizzazioni regionali (*autorizzati da E.L. esclusi?*)

**FINALITA':** compensazione minori ricavi periodo 23 feb – 31 dic 2020 rispetto a media ricavi medesimo periodo del precedente biennio

**EFFICACIA:** subordinata ad autorizzazione Commissione UE ai sensi dell'art. 108, par. 3, TFUE in materia di aiuti di Stato

**ATTUAZIONE:** prevista per il **14 sett. u.s.** con decreto MIT-MEF di definizione criteri di riconoscimento che evitino sovra compensazioni tenendo conto dei costi cessanti, dei minori costi di esercizio derivanti dagli ammortizzatori sociali applicati causa Covid e dei costi aggiuntivi sostenuti in conseguenza dell'emergenza. Esclusi importi recuperabili da assicurazione, contenzioso, arbitrato o altra fonte per il ristoro del medesimo danno. **Criteri complessi che ritardano e rendono ardua l'attuazione**

### Art. 86

**RISORSE:** incrementata da 3 a **53 mln €** per il 2020 dotazione fondo imprese autotrasporto passeggeri iscritte al R.E.N. (art. 1, co. 113-117, legge di bilancio 2020)

**DESTINATARI:** imprese esercenti servizi trasporto passeggeri su strada non soggetti a OSP (*rientrano sia servizi NCC, scolastico incluso, che autolinee commerciali*)

**FINALITA':** favorire il rinnovo del parco autobus delle imprese attive sul territorio italiano iscritte al R.E.N.

**REQUISITI:** **23 mln €** per rottamazione bus M2 e M3 fino ad Euro IV con contestuale acquisto, anche in leasing, di bus M2 e M3 nuovi Euro VI o a trazione alternativa (investimenti avviati entro il 31.12.2020); **30 mln €** per ristoro rate finanziamento e canoni leasing, con scadenza 23 feb - 31 dic 2020, relativi ad acquisti anche in leasing di bus M2 e M3 effettuati a partire dal 01.01.2018

**ATTUAZIONE:** decreto MIT-MEF di disciplina modalità e termini presentazione domande di contributo, criteri di valutazione, contributo massimo riconoscibile e modalità di erogazione (art. 1, co. 117, legge di bilancio 2020)

# Considerazioni finali

- Perdita di fatturato attorno al 70% per il 2020; prospettive non migliori per il 2021. Problema per la sostenibilità di medio periodo delle aziende.
- La crisi c'è per tutti, ma per il trasporto commerciale è decisamente **più grave e strutturale** rispetto al TPL:
  - ✓ Solo ricavi da traffico, no contributi
  - ✓ Prolungato effetto «paura» che influisce sulla propensione al viaggio molto più che sul pendolarismo
  - ✓ Nessuna protezione politica come in altri settori (cfr. Alitalia, ferrovia)
  - ✓ Impatto forse epocale sui viaggi per effetto delle videocall.
  - ✓ NCC turistico quasi annientato.
- Misure «sostenibili» relative al riempimento dei mezzi: maschere, controlli, ricambio aria. Bassi load factor sono insostenibili (= i servizi scompariranno)

*Thank you for your attention!!!*

paolo.beria@polimi.it

**Please quote as follows / Per favore, citare come segue:**

Beria P., Romagnuolo N. (2020). *Il trasporto commerciale con autobus ai tempi del Covid-19 – Analisi e proposte per il rilancio del settore*. Paper presentato a IBE 2020, Rimini, 15 ottobre 2020.