



FEDERTRASPORTO

**CONTRIBUTO SCRITTO
DI FEDERTRASPORTO
COMMISSIONI RIUNITE VIII E IX
SENATO DELLA REPUBBLICA**

Disegno di Legge n. 854

Conversione in legge del decreto-legge 10 agosto 2023, n.104, recante disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici

13 settembre 2023

Contributo scritto di Federtrasporto

Disegno di Legge n. 854

La scrivente Federtrasporto, la Federazione che nell'ambito di Confindustria raccoglie le associazioni degli operatori attivi nei settori del trasporto passeggeri, del trasporto merci e della logistica nonché delle società concessionarie delle infrastrutture, nelle modalità del ferro, della gomma e dell'aereo, nel ringraziare le Commissioni riunite VIII e IX per l'opportunità offerta, formula di seguito alcune osservazioni relativamente al disegno di legge n. 854.

Art. 1 “Pratiche commerciali scorrette relative ai prezzi praticati su voli nazionali” e

Art. 2 “Oneri di servizio pubblico e tetto alle tariffe praticabili”

Gli articoli 1 e 2 del provvedimento introducono disposizioni *ad hoc* aventi ad oggetto il **prezzo dei biglietti aerei** su specifiche rotte o in presenza di uno stato di emergenza nazionale, ovvero qualora gli spostamenti stradali o ferroviari lungo il territorio nazionale siano, in tutto o in parte, impediti da eventi eccezionali dichiarati da pubbliche autorità.

L'art. 1, in particolare, stabilisce i criteri in base ai quali la fissazione dinamica dei prezzi dei biglietti viene considerata una “pratica commerciale scorretta” e, dunque, vietata, individuando nell'Autorità Garante per la Concorrenza e il Mercato (AGCM) il soggetto deputato all'accertamento di eventuali violazioni. L'art. 2 prevede, invece, per le tratte su cui sono imposti oneri di servizio pubblico, la determinazione da parte dell'Amministrazione competente di un tetto ai prezzi massimi praticabili dalle compagnie aeree.

Preliminarmente si precisa che nella presente memoria, la scrivente Federazione – che vede tra i propri membri Assaeroporti, l'Associazione che riunisce le società di gestione aeroportuale – è lieta di fornire a codeste Spett.li Commissioni alcune considerazioni di carattere generale sui soli aspetti aventi un **potenziale impatto sul trasporto aereo nel suo complesso**, tralasciando invece tematiche di diretta competenza delle compagnie aeree

(quali ad esempio i profili di compatibilità della disposizione con la normativa europea, i meccanismi di *revenue management* adottati dai vettori ecc.).

Pur condividendo le ragioni che hanno portato l'esecutivo ad intervenire sulla materia, non si può non rilevare che il provvedimento in esame, nella sua attuale formulazione, **rischia di condurre a risultati opposti a quelli che si vorrebbero raggiungere.**

In un mercato liberalizzato come quello del trasporto aereo, infatti, nel quale il prezzo è formato dall'incontro tra domanda e offerta, la miglior garanzia per beneficiare di prezzi sostenibili, a tutela dei passeggeri, è il **mantenimento di un mercato altamente competitivo, caratterizzato da una pluralità di operatori in concorrenza tra loro e dalla libera determinazione dei prezzi.**

La fissazione per via legislativa di un *cap* ai prezzi rischierebbe invece di condurre a una riduzione dell'offerta disponibile, con inevitabili effetti al rialzo sul livello medio dei prezzi dei voli. Una contrazione dell'offerta, inoltre, comporterebbe una perdita di connettività per gli aeroporti italiani, con pesanti ricadute sul turismo e sull'economia dei territori.

Ciò premesso, la scrivente Federazione sottopone alla Vostra autorevole valutazione l'opportunità di perseguire la medesima finalità di contrasto di eventuali speculazioni o abusi **rafforzando i poteri sanzionatori in capo all'AGCM**, anche attraverso l'aumento dell'ammontare delle sanzioni in ragione della gravità della violazione accertata.

Un tale approccio, oltre a rappresentare un deterrente, consentirebbe di contrastare in maniera efficace gli eventuali illeciti, a danno dell'utenza finale, che dovessero emergere all'esito di apposite istruttorie, preservando i principi che regolano il mercato e che ne assicurano il corretto funzionamento.

Art. 17 “Misure urgenti per il trasporto pubblico locale”

L'articolo in esame, al comma 1, interviene in materia di finanziamento del trasporto pubblico locale e regionale ridefinendo i criteri di riparto del Fondo nazionale TPL tra le Regioni a Statuto ordinario.

E' opportuno sul punto sottolineare che il settore del trasporto pubblico locale ha subito perdite eccezionalmente rilevanti a causa dalla Pandemia, stimabili in oltre 4 miliardi di

euro nel periodo dal 2020 al 2023, per effetto di una riduzione dei ricavi da traffico che si prevede proseguirà fino almeno al 2025.

A un quadro già così fortemente penalizzante sul lato dei ricavi si è aggiunto l'aumento vertiginoso dei costi energetici che ha determinato per le aziende del TPL costi incrementali, nel periodo 2022 – 2023, per circa 500 milioni di euro.

In tale contesto, allo scopo di preservare l'integrità di un settore strategico che incide in maniera così rilevante sulla qualità della vita dei cittadini, sul loro diritto alla mobilità e sull'efficace contrasto ai cambiamenti climatici, appare evidente l'esigenza di prevedere forme adeguate di sostegno.

Ci riferiamo in primo luogo all'esigenza di prevedere **l'indicizzazione del fondo nazionale trasporti**.

Le risorse aggiuntive previste dalla legge di bilancio 2022 (100 milioni di euro nel 2022, 200 nel 2023, 300 nel 2024 e 395 l'anno a decorrere dal 2025) appaiono infatti del tutto inadeguate per fronteggiare il notevole incremento dei costi consuntivati e prospettici che richiederebbero invece uno stanziamento stimabile in almeno 700 milioni di euro l'anno.

Ulteriori forme di sostegno che riteniamo opportuno sottoporre alla Vostra attenzione riguardano le mancate coperture delle perdite subite nelle annualità 2021 e 2022 a causa del Covid (500 milioni di euro nel 2021 e 300 milioni di euro nei primi tre mesi del 2023) e la conseguente necessità di prevedere un **rifinanziamento del Fondo per le compensazioni dei mancati ricavi del TPL** incrementando la dotazione del tutto insufficiente delle risorse previste dalla legge di bilancio 2023.

Inoltre, in considerazione dell'incremento eccezionale, di cui si accennava sopra, dei costi dei vettori energetici, si ritiene necessario un incremento della dotazione finanziaria del **Fondo carburanti ed energia elettrica**, per almeno 500 milioni di euro, per far fronte agli extracosti legati alla crisi energetica che, come noto, sta continuando a penalizzare pesantemente le imprese anche nel 2023.

Sempre in relazione all'aumento dei costi, la progressiva accelerazione imposta anche dai provvedimenti europei alla transizione energetica, richiede nuovi criteri di incentivazione e l'estensione anche alle imprese che operano servizi di trasporto pubblico locale e regionale della legislazione attualmente prevista per le imprese energivore (tra cui ad es. il credito di imposta) al fine di contenerne l'impatto sul costo del trasporto.

La “bolletta energetica”, già assai onerosa per le Aziende del settore a causa degli oneri energetici di trazione relativi ai sistemi di trasporto rapido di massa tra cui le ferrovie e le metropolitane, le tramvie e le filovie, è destinata ad avere un peso sempre maggiore per effetto della prevista – e obbligata - riconversione zero-emissiva elettrificata.

Al pari delle aziende energivore, infatti, anche per le aziende del TPL l’incidenza dei costi energetici sul totale dei costi è e sarà sempre più rilevante sui bilanci delle imprese.

Sul punto, vale la pena ricordare che:

- le obbligazioni assunte a livello europeo per contrastare la crisi climatica ed energetica (FIT for 55, RePowerEU, legge sul clima) ed i regolamenti europei in via di adozione per la riduzione delle emissioni CO₂ nel settore dei trasporti (proposta di regolamento 2023/0042 che intende modificare il precedente 2019/1242 su limiti emissivi CO₂ per i veicoli pesanti) prevedono la commercializzazione di autobus zero-emissivi dal 2030;
- il piano energetico nazionale elaborato (PNIEC 2023) per definire la *roadmap* nazionale verso l'ambizioso traguardo del *net-zero CO₂ emissions* al 2050 individua per i trasporti pubblici un ruolo decisivo sia in termini di innovazione delle tecnologie propulsive che per la maggiore quota di *share* modale che dovrà raggiungere;
- in Italia circolano attualmente circa 800 autobus zero-emissivi (BEV ed H₂). La rottamazione di quelli a combustione più datati e con più vecchia omologazione ambientale darà una spinta ulteriore al rinnovo del parco circolante.

Si rappresenta, infine, che oltre ai finanziamenti fin qui illustrati e necessari a salvaguardare la sostenibilità economica di imprese che, come noto, non dispongono della leva del prezzo per far fronte al susseguirsi degli *shock* esterni che stanno caratterizzando l’attuale fase storica, è necessario prevedere un’adeguata dotazione finanziaria allo scopo di sostenere gli ingenti investimenti a cui sono chiamate le aziende del settore per la realizzazione delle previste nuove linee di trasporto rapido di massa.

Roma, 13 settembre 2023

FEDERTRASPORTO