



CO.BTI

COMITATO BUS TURISTICI ITALIANI

info@busturistici.com

www.busturistici.com

Sede Legale Via Aurelia Sud 114 – 55045 – Pietrasanta – Lucca

CODICE FISCALE 91058220467

CAMERA DEI DEPUTATI

IX COMMISSIONE (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni)

Audizione sullo Stato del trasporto pubblico locale con riferimento all'emergenza sanitaria

Roma, 12 gennaio 2021



Buongiorno Signor Presidente, buongiorno Signori Onorevoli.

Preliminarmente, voglio ringraziare il Presidente e gli Onorevoli deputati per l'invito all'audizione odierna e per la possibilità di poter esprimere la nostra posizione in merito al difficile momento che sta attraversando il comparto dei bus turistici italiani.

Il Comitato dei Bus Turistici, sorto a marzo 2020 per fronteggiare le problematiche derivanti dalla diffusione del virus Covid-19, attualmente raggruppa ben oltre 200 imprese italiane, con provenienza capillare da ogni regione del nostro paese, con un parco vetture di oltre 3.000 mezzi, di cui il 60% green, con oltre 3.500 dipendenti, messo duramente in ginocchio dalla pandemia e, sino ad oggi, non salvaguardato dalle misure economiche introdotte dal Governo durante questi mesi di emergenza.

Il settore del trasporto collettivo con autobus - servizi pubblici non di linea (servizi di noleggio con conducente di cui alla legge n. 218/2003) e servizi pubblici di linea non sovvenzionati (autolinee di competenza ministeriale di cui al d.lgs. 285/2005 e autolinee di competenza regionale di cui al d.lgs. 422/1997) **è stato uno dei più fortemente colpiti dall'emergenza ancora in corso**, perché di fatto la suddetta pandemia ha determinato pressoché un **blocco integrale dell'attività**, trattandosi di un settore che si rivolge prevalentemente al mercato turistico e/o degli eventi (fiere, congressi, incentive etc).

Le imprese del comparto, rappresentate dal neo nato Comitato Bus Turistici Italiani, hanno visto azzerarsi inesorabilmente e inaspettatamente i propri fatturati, subendo concretamente una perdita complessiva di oltre **2 miliardi di euro** e senza alcuna prospettiva di ripartenza nel breve-medio termine.

Ad aggravare ulteriormente la situazione, basti pensare alla ingentissima perdita di valore patrimoniale-economica dei beni strumentali ivi impiegati, considerando che – da un lato – un bus da turismo ha un costo di acquisto che varia dai 300/500 mila Euro e, dall'altro lato, trattasi di settore (i.e. quello del noleggio bus) che non usufruisce di contributi particolari e/o agevolazioni per gli acquisti di tali mezzi, registrando mediamente un svalutazione annua del 20% per il primo anno e dal secondo circa del 15%. Tale svalutazione causerà un problema enorme alla scadenza del leasing e/o del riscatto, quando l'importo da versare sarà più alto del valore del mezzo stesso.

Nonostante le dimensioni notevoli – **6.000 imprese, 25.000 posti di lavoro, 2,5 mld di fatturato annuo solo per il settore noleggio** – per continuare nei numeri, arrivavano a Roma in un anno oltre 250.000 bus turistici, con oltre 8 milioni di passeggeri trasportati, con un giro di affari per la città di oltre 2 miliardi. Ciò nonostante, il settore – sino ad oggi – è stato quasi del tutto escluso dagli aiuti previsti dal Governo, ad eccezione fatta per le misure inserite all'interno del D.L. Ristori bis relativamente al recupero parziale del fatturato del solo mese di aprile e del comma n. 650 della Legge di Bilancio in cui vengono stanziati circa 50 milioni di Euro per il ristoro delle rate di finanziamento o dei canoni leasing per gli acquisti fatti dal 2018 relativamente a bus da noleggio con conducente immatricolati ai sensi della Legge 11 agosto n. 2003 n. 218. A questo, si aggiunge quanto previsto dal comma n. 649 della legge di Bilancio, con lo stanziamento di 20 milioni di Euro per le aziende esercenti linee ministeriali e commerciali per le perdite dei



corrispettivi dati dalla bigliettazione dei passeggeri ed ulteriori 20 milioni di Euro destinati al ristoro delle rate di finanziamento o dei canoni di leasing per gli acquisti effettuati dal 2018 in poi.

Avevamo confidato illusoriamente nell'esito positivo della proposta emendativa presentata da autorevoli esponenti di questa Commissione, che prevedeva l'ampliamento delle misure contenute nella legge di manovra economica: l'aumento degli importi da destinare al settore e della platea dei mezzi strumentali considerando anche gli investimenti effettuati dall'anno 2016, tenuto conto che per il loro ammortamento occorrono 5 anni, stante il periodo (5/7 anni) di un contratto di leasing.

A questo riguardo occorre anche sottolineare per evidenti questioni di equità che sarebbe opportuno che il ristoro previsto dalla norma vigente facesse riferimento alle quote di ammortamento del mezzo piuttosto che alle rate di leasing e/o finanziamento.

Inoltre, alla luce di quanto regolato dall'art 6-bis del D.L. "Ristori" n. 137/2020 che nel rifinanziare il Fondo di cui all'art.182, comma 1, del D.L. n. 34/2020 di **10 milioni di euro inserisce tra i destinatari i soli bus scoperti (in Italia poco più di 100 mezzi** l'80% delle quali appartenenti ad una sola azienda) riportanti il Codice Ateco 493100, vengono lasciati di fatto fuori dalla misura di sostegno aziende che offrono lo stesso servizio ma con bus coperti o che semplicemente hanno una dicitura fiscale diversa.

Si tratta di un evidente errore e/o anomalia che vogliamo portare alla Vostra attenzione considerando che i bus turistici scoperti o coperti effettuano lo stesso servizio e percorso, come, peraltro, nel senso indicato dagli ordini del giorno approvati dal Governo e votati dalla Camera dei Deputati (nn.9/2828/16 e 9/2828/89)

Vista la predisposizione di una probabile nuova appendice - la quinta - del Decreto Ristori, siamo a chiedere di supportare la nostra categoria in questo frangente drammatico prevedendo idonee misure, e quindi fondi, che possano davvero e concretamente ristorare i guadagni definitivamente persi dall'intero comparto. Una somma **quantificabile con i fatturati medi del settore, come prevede l'art 6-bis in analogo periodo del 2019 e a beneficio dell'intera categoria dei bus turistici** (identificabile con i codici Ateco primari 49.39.09 e 49.31.00) **senza vincoli di bus scoperti, o altre diciture**, considerando che tutti noi siamo legati al turismo, sia nazionale e/o internazionale. D'altronde per le altre categorie inserite nel suddetto Fondo non vengono fatti riferimenti a specifici Codici Ateco (altra anomalia che si sottolinea). Così come a normative di riferimento, come nel nostro caso, che sono incomplete e non esaustive (i bus turistici sia coperti che scoperti operano non solo ai sensi del dlgs 422/97 ma anche ai sensi della L.218/2003).

Se non si interviene immediatamente con un ingente stanziamento di fondi da destinare al settore dei bus turistici, rischiamo la chiusura di molte aziende nel 2021, con la conseguente perdita di posti di lavoro, cosa che si ripercuoterà anche sulla filiera, case costruttrici, officine, gommisti ecc. perché con la ripresa dei pagamenti, finanziamenti e leasing, attualmente sospesi, ci troveremo a pagare altresì ingenti somme per gli interessi in più dovuti alla sospensione di questi mesi, a fronte di calo pressoché pari al 100% del fatturato delle nostre aziende.

Al riguardo, per rendere ancora più evidente la disparità di trattamento nell'assegnazione dei fondi portiamo alla Vostra attenzione l'allegato al presente documento in cui vengono



riepilogati i dati occupazionali e di fatturato dei vari settori e le risorse economiche di ristoro stanziato.

Passando poi al tema particolarmente attuale **del supporto dei bus turistici al TPL**, apprezziamo lo sforzo fatto dal Parlamento e dal Governo per destinare risorse specifiche e con le cifre stanziato con i vari decreti legge e, in particolare, l'art. 44 del D.L. n. 104/2020 (c.d. decreto Agosto), l'art. 22-ter del D.L. n.137/2020 (ultimo Ristori) ed, infine, il comma 816 della Legge di Bilancio, misura quest'ultima sottoscritta dalla Presidente Paita, cui va il nostro plauso, che incrementano l'art. 200, comma 1, del D.L. n. 34/2020(c.d. Rilancio) **per un totale di 1.490 milioni, (di cui 890 milioni di euro per il supporto al TPL)**, si potrebbero coinvolgere tutti i 25.000 bus turistici di categoria M2 e M3 (piccoli e grandi ovvero 7/14 metri) fino a giugno, per dare più sicurezza ai nostri ragazzi e garantire la presenza a scuola del 100%, anche senza orari scaglionati, ipotesi questa non realizzabile al di fuori delle città Metropolitane. Addirittura avevamo proposto, già in estate, dei bus dedicati ai soli studenti con i posti assegnati per poter avere un tracciamento continuo, come una "bolla sicura" tipo scuolabus, ma con maggiore sicurezza, visto che i bus turistici hanno come caratteristica il trasporto persone solo con posti seduti, con schienale alto e con un eccellente sistema di aereazione, rispetto ai bus del TPL dove sono consentiti anche posti in piedi, con meno distanze tra i passeggeri, problema che abbiamo già dichiarato in audizione al Senato della Repubblica presso le Commissioni V e VI riunite.

Occorre ricordare che in Italia i mezzi dei TPL hanno un'età media di oltre 12 anni, contro i 7 della media Europea, con un densità media di 7,8 persone ogni 1.000 abitanti, con un incremento negli ultimi 10 anni dello 0,3%, contro il 7,7% degli altri autoveicoli. Se paragonati agli altri Paesi europei, l'Italia ha anche una rete metropolitana insufficiente (fonti Anfia) e, inoltre da uno studio (Benchmark) sul trasporto pubblico locale nelle Capitali Europee, si evince che Roma è la città dove si trasportano più passeggeri sugli autobus, una media di 333 persone giornaliera a bus, contro i 95 di Vienna. Questi dati fanno capire **che il sistema del TPL in Italia era già al collasso prima della pandemia, ed è stato grave sottovalutare il problema**. Si dovrebbe, quindi, intervenire con tutti i mezzi necessari per consentire ai nostri ragazzi di andare a scuola in presenza, visto i notevoli problemi con la didattica a distanza, con assenza di linee veloci, computer in famiglie numerose ecc.. Inoltre pensiamo che sia un diritto, come cittadini e genitori, garantire la dovuta istruzione ai nostri figli, al pari degli altri Paesi europei dove le scuole non hanno chiuso, se non in alcuni periodi molto limitati.

Nel merito alla **chiamata dei bus turistici a supporto del TPL**, evidenziamo che questo purtroppo **è avvenuto solo in alcune Regioni**, mentre in altre ci sono state resistenze per una serie di probabili considerazioni che si possono così ipotizzare.

Come ben sapete le norme che destinano i fondi a questa operazione sinergica prevedono che in caso di eventuali risorse residue le stesse possono essere utilizzate, nell'anno 2021, per la perdita dei corrispettivi degli incassi da biglietteria e abbonamenti alle aziende esercenti TPL; inoltre, in alcuni casi i bus turistici messi in servizio appartengono alle stesse aziende esercenti il servizio di TPL, di fatto alterando la libera concorrenza, a vantaggio solo di alcuni; infine, in altri casi addirittura i bandi di gara sono stati espletati dalle aziende esercenti il TPL, non solo con un palese conflitto di interesse, ma anche con clausole antieconomiche come, ad esempio, la previsione di percorrere 60 km. al giorno al prezzo di € 2,00 al km. per un totale di € 120,00, quando il costo minimo giornaliero di un autista per una azienda è di € 150,00.



Sarebbe stato meglio, visto la situazione emergenziale, indicare delle linee guida uguali per tutti, decidendo un prezzo calmierato in tutta Italia, coinvolgendo su base territoriale, in modo equo, tutte le aziende private dotate di un parco mezzi già circolante.

Riteniamo doveroso, viste le risorse pubbliche messe a disposizione e le rilevanti finalità di salute dei cittadini, **un esercizio di trasparenza e poter avere un quadro riassuntivo** dei bus privati chiamati a supporto, la loro consistenza numerica per Regione, le singole imprese coinvolte e i costi effettivi con le spese e i rimborsi effettuati.

Inoltre, riteniamo opportuno, unitamente ad un maggiore controllo, che le **risorse residue vengano utilizzate anche per aiutare il settore specifico dei bus turistici, visto che abbiamo la stessa perdita del TPL (2 miliardi)**, ma con una prospettiva peggiore, dato che il comparto è fermo dal 23 febbraio 2020, sapendo benissimo che la ripresa dei viaggi turistici a mezzo pullman, sarà l'ultima a ripartire, visto che i gruppi precostituiti, a differenza del viaggio individuale, necessitano di diversi mesi di programmazione.

Per concludere questa tematica molto rilevante, sottolineiamo che la buona volontà del legislatore di finanziare servizi aggiuntivi a sostegno del trasporto pubblico e delle scuole è destinata, come sta accadendo in questi giorni, ad infrangersi con le scelte delle singole Regioni in mancanza di un coordinamento a livello centrale.

Cogliamo l'occasione di questo prezioso momento di ascolto, per portare all'attenzione del Parlamento che **siamo l'unico comparto a cui non è riconosciuto il rimborso dell'accise del gasolio**, anomalia che riguarda in tutta Europa solo l'Italia e che comporterà notevoli svantaggi alle aziende italiane con la ripresa del mercato turistico, presumibilmente non prima del secondo semestre del 2021.

Desideriamo, altresì, **soffermarci su altre due importanti problematiche**, particolarmente attuali, **vista la predisposizione dei progetti del PNRR** per la ripresa e gli investimenti del Paese.

Abbiamo chiesto, ormai da tempo, incentivi per bus nuovi da immatricolare sia per mitigare gli effetti derivanti da Covid-19, sia per favorire il ricambio green della mobilità.

Nei progetti del Piano di Ripresa e Resilienza per le notizie che sono ad oggi circolate sono state aumentate le risorse per l'innovazione e la sostenibilità ambientale del settore della mobilità nonché rafforzate **le risorse per gli investimenti e la formazione nel turismo** di cui i bus turistici si ricorda costituiscono le "ruote" di questo comparto strategico per l'economia.

Ci riferiamo nello specifico ai contributi per il passaggio alla mobilità green per i veicoli M2 e M3 per il cui acquisto occorrono investimenti di circa 300/500 mila Euro e siamo quindi fiduciosi che anche i nostri mezzi così come quelli del TPL, del trasporto merci e dell'agricoltura sia ricompreso.

L'altra problematica **riguarda la formazione del personale nel turismo**, tema di rilevante interesse sia per la sicurezza sia per la creazione di nuovi posti di lavoro professionalizzati considerato che i giovani sono i destinatari e beneficiari di questo Piano di policy.

Sono anni che viene a mancare **un ricambio generazionale del personale viaggiante**, con un conseguente aumento dell'età media dei conducenti. A questo riguardo vorremmo



proporre **per incentivare i giovani a svolgere il lavoro di guida dei Bus turistici**, un programma di istruzione tramite **corsi specifici**, con incentivi economici per l'ottenimento delle patenti di guida (costo che ad oggi si aggira intorno ai 5.000 Euro) e sgravi contributivi per le aziende che assumono giovani .

Se questa proposta venisse accolta, l'Italia sarebbe il primo Paese ad averlo fatto in Europa.

Avviandoci alla conclusione **rileviamo e sottolineiamo come il settore che rappresenta come sopra detto le "ruote" del turismo, andrebbe ricompreso nella sua filiera** a tutti gli effetti e quindi nei ristori e nelle misure economiche previsti per il comparto.

Speriamo che poche righe, seppur molto intense, Vi abbiano permesso di inquadrare in modo puntuale e completo non solo il problema relativo al comparto come rappresentato, ma soprattutto anche lo stato d'animo di centinaia di piccoli imprenditori e con loro le migliaia di dipendenti del trasporto turistico che da diverso tempo, e precisamente dal 23 febbraio 2020 e ancora per numerosi mesi, vivono e vivranno nella più assoluta incertezza professionale ed economica per cause a loro non assolutamente imputabili.

ALLEGATO:

Settore Bus da Noleggio Turistico

- 25.000 bus circolanti
- Fatturato 2.5 Miliardi Aiuti per 50 mln , comma 650, legge bilancio
- 25.000 dipendenti circa
- Fonte : ISFORT

Settore Bus Scoperti con solo cod. Ateco 49.31.00

- 100 Bus circa
- Fatturato 33 Milioni Aiuti per 40 mln, comma 649 , legge bilancio e 10 mln. art.6 bis
- DI ristori
- 400 Dipendenti circa
- Fonte : ISFORT

Settore Linee Commerciali

- 1.700 Bus circa
- Fatturato 400 Milioni Aiuti per 40 mln, comma 649, legge bilancio
- 3500 dipendenti circa
- Fonte : ISFORT

Cordiali saluti

Il Presidente

Riccardo Verona