



AN.BTI

ASSOCIAZIONE NAZIONALE BUS TURISTICI ITALIANI

MEMORIA AN.BTI

Fit for 55%

Implicazioni sul settore dei bus turistici

Osservazioni su:

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, COM(2021)551

Proposta di Direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (rifusione) COM/2021/563

Roma, 27 aprile 2022



L'Associazione Bus Turistici Italiani (AN.BTI) è il primo raggruppamento di aziende del settore in Italia. Rappresenta le imprese con provenienza capillare da ogni regione del Paese che si occupano del trasporto collettivo di persone mediante noleggio con conducente di cui alla legge 11 agosto 2003, n. 218.

Il settore nel suo complesso conta 6.000 imprese, 25 mila posti di lavoro, altrettanti bus che viaggiano sulle strade e autostrade italiane ed estere, genera 2,5 mld annui di fatturato, 1.7 mld di chilometri percorsi ogni anno.

Rappresentiamo le “ruote” del turismo, ne seguiamo le dinamiche ed abbiamo subito, come tutti gli altri settori di questo fondamentale comparto del Paese, le gravi conseguenze susseguitesesi a causa della crisi sanitaria ed economica per l'epidemia Covid- 19 ed a fronte della crisi internazionale in atto in Ucraina. Tali situazioni hanno determinato un rilevante calo del flusso turistico che perdura da dicembre scorso e ha fortemente danneggiato le imprese e di conseguenza i lavoratori, costretti ancora una volta a vivere un periodo difficile a causa del drastico rallentamento dell'attività.

Un settore che ha i bus fermi, elevati costi di gestione cui far fronte e che nell'imminente futuro, rischia di essere travolto da una grave problematica.

Si tratta, nello specifico, delle misure proposte in ambito europeo, all'interno **del pacchetto legislativo "Pronti per il 55 %" ("Fit for 55")**, in particolare **la proposta (COM/2021/551 final) di revisione del meccanismo ETS (sistema europeo dello scambio di emissioni) introduce lo scambio di quote per le emissioni di carbonio per il trasporto su strada.** Gli impatti della prevista estensione al trasporto stradale del meccanismo ETS a partire dal 2026 dipenderanno, ovviamente, dalla composizione del parco circolante a tale data e soprattutto dal prezzo che raggiungeranno le autorizzazioni alle emissioni di CO2. **Si deve considerare che negli ultimi mesi le quotazioni delle autorizzazioni ad emettere hanno subito dei preoccupanti incrementi, e ciò, attualmente, comporterebbe un aumento del costo del gasolio. Costi che il nostro settore è obbligato a sostenere a causa di un'offerta tecnologica che, ad oggi, non consente ai bus turistici di fruire nell'immediato di motori elettrici.** (vedi sotto).

A questo quadro che desta criticità, si aggiunge la proposta di **Direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità**



(rifusione) (COM/2021/563 final), la quale ha previsto un approccio di intervento basato sull'introduzione a partire dal 1° gennaio 2023 **di un diverso sistema di aliquote e di livelli minimi di tassazione da applicare ai carburanti per motori.**

Il testo prevede che i livelli di tassazione applicati dagli Stati membri ai prodotti energetici e all'elettricità non possano essere inferiori ai livelli minimi di tassazione stabiliti nella direttiva, salvo alcune esenzioni o deroghe previste dai singoli Stati.

Gli Stati membri provvedono affinché siano fissati livelli di tassazione uguali per i prodotti energetici destinati a un dato uso e possono, inoltre, concedere esenzioni o riduzioni del livello di tassazione in diversi modi: 1) direttamente; 2) attraverso un'aliquota d'imposta differenziata o rimborsando totalmente o in parte l'imposta versata.

Per quanto concerne il nostro settore, è stato disposto che, a decorrere dal 1° gennaio 2023 fino al 1° gennaio 2033, **i livelli minimi di tassazione da applicare ai carburanti per motori** siano quelli fissati nell'allegato I, tabella A della direttiva, **ossia per il gasolio pari a 10,75 in EUR/gigajoule, stabilendo un importo maggiore rispetto all'importo standard previsto.**

Nella proposta di direttiva (COM/2021/563 final), inoltre, viene disposto che vengono applicate, da parte degli Stati membri, riduzioni del livello di tassazione che non scendano al di sotto dei minimi dalla tabella B e D per i prodotti energetici e l'elettricità utilizzati per diversi settori, nei quali però non è stato inserito **il trasporto turistico di passeggeri.**

Alla luce quindi di quanto previsto dalla proposta di revisione del meccanismo ETS, e dalla direttiva che ristrutturata il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità, si prospetta un ulteriore aggravio dei costi del gasolio usato come carburante che danneggerà ancora una volta il settore dei bus turistici, componente fondamentale del Turismo.

Pur comprendendo gli obiettivi finali delle citate disposizioni, volte ad attuare un sistema omogeneo di aliquote tra gli Stati, sia per superare situazioni difformi di concorrenzialità, nonché per attuare soluzioni ambientalmente sostenibili per il sistema dei trasporti, risulta doveroso considerare che, nel medio periodo, il settore dei bus turistici non potrà fruire dell'avvento dell'elettrico nei motori in quanto la tecnologia attualmente a disposizione, non risulta essere in grado di supportare la lunga e la lunghissima percorrenza.



Vogliamo essere green, perché questo vuol dire qualificare il nostro settore. In attesa di uno sviluppo della tecnologia adeguato che possa permettere di usufruire dell'utilizzo di propellenti alternativi e sostenibili, riteniamo che il trasporto collettivo di persone su strada a fini turistici debba essere accompagnato da misure per accedere ai massimi dei livelli del green consentito, che attualmente sono i motori Euro 6 a scarse emissioni inquinanti, così da migliorare la qualità dell'offerta turistica del Paese e ridurre la concorrenza con gli altri Paesi europei.

In considerazione di quanto sopraesposto, si ritiene opportuno che il trasporto turistico di passeggeri sia inserito tra i settori per cui è possibile applicare riduzioni del livello di tassazione così come previsto dalla proposta di direttiva (COM/2021/563 final).

Chiediamo, in conclusione, di non essere ingiustamente penalizzati nella tassazione dei prodotti che attualmente sono necessari alla nostra attività produttiva.