



AN.BTI

ASSOCIAZIONE NAZIONALE BUS TURISTICI ITALIANI

MEMORIA AN.BTI

sul decreto legge n.4/2022

recante “Misure urgenti in materia di sostegno alle imprese e agli operatori economici, di lavoro, salute e servizi territoriali, connesse all’ emergenza da COVID-19, nonché per il contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico”

(Ddl n.2502/S)

**V COMMISSIONE PROGRAMMAZIONE
ECONOMICA, BILANCIO**

Senato della Repubblica

Roma, 11 febbraio 2022



Gentile Presidente, Gentili Senatrici e Senatori,

ringrazio dell'attenzione ed evidenzio che l'**Associazione Bus Turistici Italiani (AN.BTI)** è il **primo raggruppamento di aziende del settore in Italia**, formatosi in conseguenza della emergenza epidemiologica dovuta al diffondersi del Covid-19, **che rappresenta 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, che genera 2,5 mld annui di fatturato, 1.7 mld di chilometri percorsi ogni anno, 450 milioni di litri di carburante consumato nonché 100 milioni di euro di ticket bus versati direttamente ai Comuni.

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 dovute alla crisi sanitaria ed economica per l'epidemia Covid- 19 e all'ultima ondata dei contagi. Tale situazione ha 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, costi di gestione cui fare fronte, anche molto elevati, e ha necessità di **sostegni, adeguati e tempestivi per evitare che molte imprese, piccole e medie, siano costrette alla fine a spegnere definitivamente i motori.**

Aiuti al settore

Dall'analisi del provvedimento, rileviamo che, da una parte, vengono previste norme, quale l'esonero dal 1^ gennaio al 31 marzo 2022 **del versamento del contributo addizionale dovuto in caso di ricorso alla cassa integrazione** per i datori di lavoro dei settori dei codici Ateco 49.31.00 e 49.39.09, **in cui sono ricompresi i bus turistici, che certificano la condizione di difficoltà in cui versano tali imprese.**

Dall'altra parte, le misure previste per il sostegno vero e proprio sono carenti ed insufficienti.



Mi riferisco in particolare all'art.24 del decreto legge in oggetto dove, al comma 6, viene istituito un fondo presso il MIMS, con una dotazione di **15 milioni di euro per l'anno 2022**, destinato a compensare, **nel limite delle risorse disponibili e per un importo massimo non superiore al 40 per cento dei minori ricavi registrati nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2022 ed il 31 marzo 2022 rispetto al medesimo periodo dell'anno 2019, e, comunque, nel limite massimo dell'8 per cento della dotazione del fondo, i danni subiti in conseguenza delle misure di contenimento e di contrasto all'emergenza da COVID-19** dalle imprese che operano nel trasporto collettivo di passeggeri, linee commerciali e ministeriali, e **le imprese di bus turistici di cui alla legge n. 218 del 2003.**

Questa norma, per quanto opportunamente corretta rispetto alla prima versione del testo, che prevedeva il ristoro in percentuale sui mancati introiti del trimestre gennaio-marzo 2022, senza riferimenti ai ricavi dell'ultimo anno di lavoro pre-Covid e che, quindi, ci avrebbe "tagliato fuori", **continua a presentare degli aspetti che non condividiamo a partire dalla esiguità delle risorse destinate.**

In primo luogo, **comporta il pericolo di uno squilibrio nell'erogazione del fondo senza differenziazione dei destinatari beneficiari della misura.** Sono state infatti messe insieme imprese che effettuano servizi differenti, che hanno una consistenza numerica notevolmente differente e modalità di trasporto differenti.

Le imprese di bus turistici come rilevavo sopra sono circa 6.000 a fronte di imprese di linea e ministeriali che sono circa 300. Esse effettuano un servizio privato, in concorrenza sul mercato, occasionale e non predeterminato: quale parte di questo Fondo e con quale incidenza esso andrà a ristorare le perdite registrate per il fermo pressoché totale che abbiamo subito?

Siamo molto preoccupati per questo: ci muoviamo nel settore turistico di cui seguiamo le dinamiche economiche, incidiamo sul Pil del turismo, **ma siamo sempre nella terra di mezzo!**

Non vorremmo essere inoltre "tagliati fuori" dal **Fondo unico del Turismo**, incrementato di 100 milioni per il 2022 dall'articolo 4 del provvedimento, **che dovrebbe ricomprendere anche il trasporto turistico**, come evidenziato nella legge di Bilancio 2022.

Tutto ciò anche considerando che l'articolo 3 del provvedimento in esame rifinanzia **il Fondo perduto dell'art. 26 del decreto legge n. 41/ 2021, che in passato aveva previsto apposite**



risorse di ristoro per i bus turistici ed ora è volto soltanto ai parchi tematici, divertimenti e simili!

Queste disposizioni che si susseguono e ci vedono coinvolti non preservano la chiarezza sulla nostra identità di imprese del turismo che rischiano di restare fuori dagli aiuti promessi.

Ristori Leasing

Il decreto in esame presenta un'altra grave incongruenza. È stato, infatti, incrementato, **all'articolo 24, comma 7, di 5 milioni per l'anno 2022** il fondo destinato **al ristoro delle rate di finanziamento o dei canoni di leasing**, con scadenza compresa, anche per effetto di dilazione, tra il 1^o gennaio 2021 e il 31 marzo 2022 e concernenti gli acquisti effettuati, a partire dal 1^o gennaio 2018, anche mediante contratti di locazione finanziaria, di veicoli nuovi di fabbrica di categoria M2 e M3. **Tale sostegno è però destinato solo alle imprese che effettuano trasporti di linea autorizzati!**

Anche questa disposizione esclude ingiustamente e inspiegabilmente le nostre imprese.

Non si comprende come mai le imprese che sono ferme per la crisi, che stanno soffrendo forse anche di più delle imprese di linee commerciali, non devono avere un aiuto per i leasing dilazionati, ricordando che siamo ancora in attesa dell'attuazione della norma che ha stanziato **50 milioni per i leasing sospesi tra febbraio-dicembre 2020 ed ora stanno ripartendo le rate dei versamenti.** Si richiede, pertanto, l'adozione di una misura analoga per il ristoro delle rate di finanziamento o dei canoni di leasing anche per le imprese dei bus turistici.

Costo del carburante e agevolazione su accisa sul gasolio

Un altro aspetto su cui chiediamo un intervento pubblico **riguarda il rincaro del costo del carburante.** L'ultima impennata dei prezzi dell'energia ha assestato un duro colpo al trasporto su strada, quindi anche al nostro settore. Secondo i dati del ministero della Transizione ecologica il prezzo del gasolio **in poco più di otto mesi è cresciuto da 1,247 euro del 18 maggio a 1,647 del 24 gennaio, segnando una crescita del 33%.**



Evidenziamo al riguardo che il settore viene colpito da tali rincari ben due volte rispetto agli altri comparti a causa delle scelte compiute dal nostro Paese nell'attuazione della Direttiva n. 96 del 2003 sulle accise.

Infatti, è bene ricordare che **il trasporto collettivo di persone svolto in maniera occasionale, quale il trasporto turistico, è restato escluso, inspiegabilmente, dalle aliquote agevolate** previste dal dlgs n. 26 del 2007 che, nel recepire la Direttiva del 2003, ha operato questo discrimine, non presente negli altri Stati membri.

Pertanto le imprese italiane di bus turistici hanno scontato e scontano un deficit concorrenziale con le imprese degli altri grandi Paesi a vocazione turistica, quali la Francia e la Spagna, e riteniamo importantissimo un riequilibrio di tale misura, attraverso il riconoscimento da parte dello Stato di una **agevolazione per la tassazione del gasolio commerciale**, unico carburante al momento disponibile per i nostri veicoli, **in modo che quanto fatto introitare in questi 14 anni possa essere restituito, almeno transitoriamente, a sostegno della ripresa post Covid e quale forma di aiuto alle imprese dei bus turistici, che rispetto ad altri comparti non hanno mai goduto di bonus fiscali o altri sgravi.**

Colgo infine l'occasione per evidenziare una grave problematica che sta apparendo all'orizzonte e se non affrontata e opportunamente corretta rischia di travolgere il settore. Si tratta nello specifico delle misure proposte in ambito europeo (la proposta (COM/2021/563 final) contenute nella direttiva che ristruttura il quadro dell'Unione per **la tassazione dei prodotti energetici** e dell'elettricità e la proposta (COM (2021) 551 final) di **revisione del meccanismo ETS (sistema europeo dello scambio di emissioni)** che comporteranno un ulteriore aggravio dei costi del gasolio usato come carburante dai nostri veicoli!

PROPOSTE PER SOSTENERE IL SETTORE

1) RISTORI SPECIFICI PER LE IMPRESE ESERCENTI ATTIVITA' DI BUS TURISTICI

Occorre fare definitiva chiarezza circa la collocazione del settore nell'ambito turistico e prevedere ristori mirati e specifici individuando i fondi allo stesso dedicati. Prevedere, infatti, 15 milioni indistintamente per le circa 6.000 imprese del trasporto turistico, unitamente alle 300



imprese di trasporto commerciale di linea ci preoccupa perché senza precisi paletti l'esiguità del fondo difficilmente potrà fungere da effettivo ristoro.

2) EROGAZIONE RISTORI PER IL RINNOVO DEL PARCO ROTABILE DELLE IMPRESE DI BUS TURISTICI

Si richiede, analogamente a quanto previsto, all'art. 24, comma 7 del provvedimento per le imprese che effettuano trasporto commerciale, *il rifinanziamento pari a 10 milioni del fondo di cui all'articolo 1, commi 113 e 114, secondo periodo, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, per le imprese che effettuano trasporto passeggeri ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, destinato al ristoro delle rate di finanziamento o dei canoni di leasing*, con scadenza compresa anche per effetto di dilazione tra il 1 gennaio 2021 e il 31 marzo 2022 e concernenti gli acquisti effettuati, a partire dal 1° gennaio 2018, anche mediante contratti di locazione finanziaria, di veicoli nuovi di fabbrica di categoria M2 e M3.

3) ALLINEAMENTO E RIDUZIONE ACCISE SUL GASOLIO COMMERCIALE

È assolutamente necessario che l'Italia si uniformi agli altri Paesi europei per rendere il proprio turismo concorrenziale, attraverso la riduzione del costo del carburante. Soprattutto a quelli di maggiore attrazione turistica, come, ad esempio, la Spagna che prevede un importo di 379 euro per ettolitro (+21% di iva) e la Francia, ove si è stabilito un importo di 376,80 euro (+20% di iva). Tali Stati, inoltre, riconoscono rimborsi per i rifornimenti effettuati sul proprio territorio nazionale da parte di operatori avente la sede legale in un diverso Stato membro. **Il nostro Paese fissa invece a 403,22 euro per ettolitro (+ 22% di Iva) il costo complessivo del gasolio commerciale usato come propellente!**

Riteniamo quindi fondamentale che si proceda alla riduzione dell'imposta come previsto per gli altri settori del trasporto e l'allineamento con gli altri partner europei, almeno transitoriamente per il 2022, che favorirebbe anche l'impiego di veicoli a basso impatto ambientale, in linea con le politiche in tal senso perseguite dal Governo, applicandosi al solo gasolio consumato da autobus di classe ambientale Euro 6.



AN.BTI

ASSOCIAZIONE NAZIONALE BUS TURISTICI ITALIANI

Mentre si stanno cercando soluzioni e stanziando risorse a fronte dell'aumento dei prezzi dei prodotti energetici per aiutare le famiglie e i settori produttivi, **crediamo sia quanto mai opportuno riallineare chi parte svantaggiato all'origine e che solo dopo potrà beneficiare al pari degli altri degli opportuni aiuti.**