



CO.BTI

COMITATO BUS TURISTICI ITALIANI

info@busturistici.com

www.busturistici.com

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

CODICE FISCALE 91058220467

SENATO DELLA REPUBBLICA

8^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

Audizione sulla proposta di
Piano nazionale di ripresa e resilienza

Roma, 2 marzo 2021



Gentile Presidente e Gentili Senatori,

desidero preliminarmente ringraziarVi per l'invito all'audizione odierna sui contenuti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza di cui tutti conosciamo le importanti finalità perseguite per il rilancio e il sostegno del Paese, per dare una "svolta" alla situazione economica a seguito della pandemia.

Il *Next Generation UE* rappresenta la più grande occasione, dalla ricostruzione dal secondo conflitto mondiale, che l'Italia e l'Europa hanno nel loro insieme, di coniugare sviluppo economico e sostenibilità ambientale, riconversione delle imprese con ricerca, innovazione e tenuta sociale. Una grande occasione che interessa tutti, cittadini, imprese, comparti produttivi, sul cui successo si *gioca* il nostro futuro.

Siamo, pertanto, grati di questa opportunità che avete concesso al **nostro Comitato che rappresenta circa 200 imprese, 3000 mezzi, di cui il 60 per cento green, e 3500 dipendenti** all'interno di un *comparto che con 6.000 aziende, 25.000 bus, oltre 25.000 posti di lavoro ed un fatturato di 2,5 miliardi di euro*, rientra a pieno titolo nella filiera del turismo essendo le "ruote" di questo comparto strategico per il Paese e che ha più di tutti gli altri subito gli effetti della pandemia.

Il costo economico che è stato sopportato è tale che ogni settore, anche il più piccolo e specialistico, deve essere ascoltato affinché esprima il suo punto di vista e possa evidenziare le sue proposte per non soccombere alla grave crisi tuttora in atto. Le nostre imprese sono state messe duramente in ginocchio dalla pandemia, considerando la **pesante perdita di fatturato subita, pari a oltre 2 miliardi** di euro e la miriade di oneri economici ed amministrativi (canoni locazioni, Imu su immobili strumentali, oneri per la sicurezza, ecc).

A tal riguardo, ritengo necessario evidenziare la situazione difficile in cui versa il settore, che ha visto riconosciuti solo parziali e limitati contributi di ristoro a fronte delle ingenti perdite di fatturato causato dal **blocco di fatto di ogni attività, legata alla filiera del turismo e degli eventi**. Questo è tanto più urgente considerando che ad oggi i provvedimenti adottati hanno gravi lacune perché non ricomprendono nel loro dispositivo tutti i bus turistici, che operano in base a due codici Ateco, il 49.39.09 e il 49.31.00. Anzi si sono determinate **forti disparità di trattamento** all'interno



CO.BTI

COMITATO BUS TURISTICI ITALIANI

della stessa categoria **ed un codice Ateco (49.31.00) è stato addirittura dimenticato.** Occorre prevedere un **ristoro effettivo** delle ingenti **perdite subite dalle imprese di bus turistici**, necessario a coprire il 25 per cento del fatturato, ovvero circa **500 milioni** di euro.

Ritornando sul Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, pur constatando che il turismo rispetto a precedenti versioni del testo ha avuto aggiunte ulteriori risorse e riacquisito una valenza maggiore nei progetti da presentare in Europa, così come sono state ulteriormente affinati alcuni passaggi connessi al rinnovo delle flotte circolanti nei progetti sul trasporto pubblico sostenibile, **rileviamo come il settore dei bus turistici sia escluso da ogni progetto futuro.**

Nel PNRR viene evidenziato il miglioramento del sistema turistico attraverso la sua modernizzazione con il potenziamento, tra l'altro, dei servizi turistici strategici per promuovere la capacità attrattiva del nostro bel Paese. Riteniamo che il settore dei bus turistici rientri tra questi obiettivi e ne sia una componente essenziale perché si può rendere attrattivo un borgo, connettere i luoghi della cultura, rigenerare un territorio ed anche migliorare la qualità di una struttura ricettiva, ma credo che la sicurezza e il comfort attraverso i quali si raggiunge quel borgo, quel luogo, quel territorio faccia parte della stessa "visione" d'insieme, non secondaria ad altre scelte.

Ma anzi si deve accompagnare e potenziare in una strategia complessiva.

Anche il rinnovo green delle flotte viaggianti - su cui mi soffermerò in seguito - che rientrano nei progetti del PNRR per infrastrutture moderne ed efficienti non ci vede ricompresi nella nostra specificità: si afferma infatti che verranno aiutate le piccole e medie imprese a rinnovare il parco mezzi (ad esempio con veicoli ibridi ed elettrici), ma non si considera quali ambiti di percorrenza questo disegno potrà ricomprendere. È evidente che occorreranno diversificazioni perché con l'odierna tecnologia non è consentito coprire lunghe distanze servendosi di siffatti motori. E i bus turistici coprono distanze di lungo e anche lunghissimo raggio.

Prima di passare ad illustrare le nostre proposte e priorità, vorrei sottolineare che questo settore, dimenticato se non ignorato, ha per contro grandi potenzialità proprio perché muove un turismo non solo nazionale ma anche internazionale ed occorre che sia inserito nei progetti per la ripresa



del Paese, perché quando la ripresa arriverà ogni singolo settore dovrà trovarsi preparato ad affrontare una concorrenza che sarà agguerrita. Ed anche perché nulla sarà come per il passato: anche **nel trasporto le grandi agenzie di travelling premieranno i Paesi più all'avanguardia in tema di sicurezza, comfort, mobilità green.**

RINNOVO DELLA FLOTTA DEI BUS TURISTICI

Il PNRR prevede progetti per il rinnovo e l'ammodernamento tecnologico del Trasporto pubblico locale, del trasporto merci, di scuolabus, di veicoli privati. E questo limitatamente ai mezzi che si muovono su gomma. **Purtroppo non una parola è riservata ai mezzi usati come bus turistici.**

I bus turistici sono il mezzo di trasporto più utilizzato non solo per il turismo nelle città ma anche, se non soprattutto, il mezzo elettivo per raggiungere i piccoli borghi e le periferie urbane.

Nel piano del turismo vengono destinate risorse per la valorizzazione di questi luoghi che sono belli ed interessanti da riscoprire e portare all'attenzione del grande turismo, ma non sono serviti da mezzi di trasporto. Si pensi, ad esempio, a luoghi come Matera, San Gimignano, Volterra, Castell'Arquato, Civita di Bagnoregio, Bobbio e numerosi molteplici altri.

Se è appurato che moltissime località non possono essere raggiunte con reti di trasporto dirette e mirate, è di fondamentale importanza incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici come il bus turistico, che rappresenta la scelta ottimale sia in termini di efficienza sia per le ricadute ambientali che questa determina.

Inoltre, l'esperienza del Covid-19 modificherà anche il modo di viaggiare determinando un cambiamento radicale che si ripercuoterà negli anni futuri. Le esigenze cambieranno, sia perché l'effetto Covid sarà difficile da eliminare nel modo di vivere delle persone e nel modo di concepire la mobilità, sia perché dovremo necessariamente attrezzarci in modo strutturale per consolidare un sistema di trasporti sicuro e a prova di qualsiasi ulteriore incombenza pandemica.



I nuovi autobus dovranno avere allestimenti con sistemi di sicurezza e sanificazione, sedili più distanziati tra loro, dispenser di gel igienizzante, corridoi per le entrate e le uscite, ma anche sistemi tecnologici di intrattenimento per i passeggeri: tutto questo permetterebbe ai passeggeri di percepire non solo una sicurezza se non superiore almeno pari a quella degli altri Paesi, con comfort ulteriori rispetto al presente per poter competere a livello internazionale.

Perché di questo ripetiamo si sta parlando: la concorrenza dei sistemi di trasporto nel turismo sarà fortissima e vincerà chi saprà attrezzarsi e offrire servizi di eccellenza.

E tutto questo potrà realizzarsi se anche il nostro settore potrà avere incentivi per migliorare le proprie performance ed essere all'avanguardia nel mercato internazionale.

Le aziende si troveranno in notevole difficoltà se lasciate sole ad effettuare questi ingenti investimenti, considerando che la pandemia ancora in atto non ha consentito di coprire gli investimenti degli anni passati e che gli importi dei bus nuovi variano ora da 300 a 500 mila euro, ma con gli allestimenti sopra descritti le cifre aumenteranno notevolmente.

Si chiede, pertanto, di prevedere uno stanziamento adeguato anche per il rinnovo della flotta del settore dei bus turistici ecologici e tecnologicamente avanzati in grado di soddisfare il turismo nazionale ed internazionale, con ritorni in termine di immagine e richiamo verso il nostro Paese, di aumento dei posti di lavoro.

Ma di questo beneficerà anche l'ambiente. Evidenziamo, infatti, che nei prossimi anni lo sviluppo dei motori diesel che si attagliano ai nostri tipi di autobus prevede il passaggio obbligatorio agli Euro VI lettera E. Sottolineiamo, che al momento la tecnologia ibrida ed elettrica di cui si scrive nel PNRR per il rinnovo dei veicoli non è applicabile al nostro settore come testimoniano grandi marche costruttrici per una serie di motivazioni, a partire dalle lunghe se non lunghissime percorrenze, masse a pieno carico elevate, batterie a ioni di litio con resa chilometrica insufficiente per tipologia di servizio. E solo nuove tecnologie che consentiranno maggiori autonomie permetteranno lo sviluppo di questi prodotti innovativi.



È opportuno, quindi, che ci sia il finanziamento, come peraltro il PNRR prevede, della ricerca in questo senso per le case costruttrici così come la proattività nella realizzazione di infrastrutture in tutto il Paese contribuirà ad un cambio epocale che non è fissabile ad una data imminente.

MOBILITÀ SOSTENIBILE E AMPLIAMENTO DELL'OFFERTA TURISTICA

Nella linea del PNRR per il Trasporto pubblico locale vengono previsti vari progetti anche sulla mobilità sostenibile con interventi integrati a beneficio di particolari aree e per decongestionare il traffico.

*Proponiamo, al riguardo, che una flotta di veicoli adibiti a bus turistici a breve raggio possa rientrare nel programma di rinnovo dei mezzi ibridi ed elettrici delle PMI, finanziata con l'obiettivo di **fornire un supporto al TPL** in determinate percentuali per decongestionare il traffico urbano.*

Questo potrebbe essere, come sta avvenendo ora in tempo di Covid, un valido esperimento di **sinergia pubblico-privato** su cui invitiamo gli Enti preposti a ragionare per dare un futuro vivibile alle nostre città, sicurezza ai cittadini, mobilità efficiente come si addice ad un Paese moderno.

*Inoltre, al fine di dare maggiore impulso all'offerta turistica del nostro Paese, sarebbe utile promuovere partnership funzionali con gli enti locali e i consorzi turistici per **raggiungere e valorizzare località, borghi, luoghi della cultura ed aree interne del Paese**, sostenendo il rinnovo delle flotte con mezzi più piccoli e meno inquinanti.*

Per tutti i motivi sopra, svolgendo i bus turistici servizi che hanno un impatto sulla collettività, riteniamo **fortemente ingiusto e anticoncorrenziale che il settore sia stato escluso dallo sgravio delle accise sul gasolio, come previsto per altri settori.**



Questo crea una difformità di trattamento con altri settori di trasporto passeggeri, ma anche e soprattutto per la competizione internazionale perché in quasi tutta Europa le aziende di autobus da turismo godono di tale sgravio. E Paesi, quali la Francia e la Spagna che hanno fatto del turismo un polo di eccellenza, consentono lo sgravio delle accise anche alle imprese di bus turistici che transitano e si riforniscono nel loro territorio.

Invitiamo sia il Governo sia il Parlamento ad intervenire al più presto per eliminare questa grave iniquità generata con la scelta operata con il decreto legislativo 26/2007 sulla tassazione dei prodotti energetici, che è - oserei dire - antistorica visti gli ingenti investimenti che facciamo e che dobbiamo fare per adeguare il nostro parco macchine a motori sempre più green, a differenza di altri settori che godono dell'accisa ridotta a fronte di un parco auto spesso vetusto nonché inquinante.

INCENTIVARE IL LAVORO NEL SETTORE DEI BUS TURISTICI

Il PNRR prevede tra i programmi la formazione, che ritroviamo in molte missioni ed anche e non solo nel turismo. Sono anni che nel nostro settore viene a mancare un ricambio generazionale del personale viaggiante, con un conseguente aumento dell'età media dei conducenti.

*Rendere più moderno e professionalizzante il lavoro del conducente costituisce una leva per destare interesse per tale mestiere presso i giovani. Nel solco della Proposta di Direttiva UE 2021/0018, una **maggiore professionalizzazione della guida** dovrà essere accompagnata anche da **attività di tirocinio** formativo degli autisti da svolgere presso le aziende autorizzate.*

Dobbiamo investire in professionalità, in formazione, su una maggiore sicurezza sia per i passeggeri sia per tutti gli altri veicoli circolanti.

Giungere, attraverso la formazione e il tirocinio, ad una "*patente rafforzata per il trasporto passeggeri*", coinvolgendo le aziende e il personale qualificato per esperienza lavorativa nel



CO.BTI

COMITATO BUS TURISTICI ITALIANI

settore. Tale novità costituirebbe un valore aggiunto per gli autisti italiani e il nostro Paese sarebbe da avanguardia ed esempio per gli altri Stati europei.

Il vantaggio si ripercuoterà su tutto il settore: l'attrazione dei giovani e una retribuzione rapportata al livello di preparazione conseguito contribuiranno ad innalzare il tasso di occupazione.

In conclusione, auspico che non accada, così come è accaduto purtroppo nei decreti Ristori, che un settore resti ignorato e rimanga ai margini, **perché credo che l'obiettivo del PNRR sia quello di dare a tutti la stessa dignità e opportunità di progettare il futuro e di includere tutti i settori produttivi in una unica visione di sistema Paese.**

Il Presidente

Riccardo Verona