



**CO.BTI**

**COMITATO BUS TURISTICI ITALIANI**

---

## **SENATO DELLA REPUBBLICA**

**COMMISSIONE BILANCIO**

**COMMISSIONE FINANZE**

**AUDIZIONE SUI CONTENUTI DEL D.L. 41/2021**

**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” (DDL N. 2144)**

*Roma, 6 Aprile 2021*



**CO.BTI**

**COMITATO BUS TURISTICI ITALIANI**

Gentile Presidente e Gentili Senatori

Ringrazio per questa audizione su un provvedimento che abbiamo molto atteso nella speranza, verificatasi purtroppo vana, che venisse finalmente ricompreso nel sistema dei ristori ed aiuti riconosciuti al comparto del turismo anche il settore dei bus turistici, colpito al pari degli altri dalla grave crisi pandemica da Covid-19 e che, fermo da febbraio 2020, non vede - non dico nell'immediato che è inimmaginabile, ma neanche nel medio periodo - la speranza di ripartenza.

Constatiamo ad oggi che tutte le altre categorie che operano in questa principale e fondamentale filiera del sistema Italia sono state riconosciute non solo nei codici Ateco ma soprattutto nei fondi via via appositamente creati per il loro sostegno che, poco o tanto, secondo i punti di vista, hanno comunque considerato il loro grido di aiuto.

Penso che più di ogni altra parola contano i numeri. Il settore è composto da circa 6mila imprese, con 25mila lavoratori e circa 25mila mezzi, per un fatturato di oltre 2,5 miliardi per la sola sezione noleggio, di cui l'80 per cento andato perduto a causa del fermo forzoso imposto dalla pandemia in corso.

A fronte di questo, le nostre aziende hanno **visto riconosciuto, nel decreto Ristori-bis, soltanto il recupero parziale del fatturato del solo mese di aprile 2020, corrispondente a circa 17 milioni** di euro per l'80 per cento delle imprese del codice ATECO 49.39.09, mentre è stato completamente dimenticato il codice ATECO 49.31.00.

Si è però provveduto a riconoscere ai soli bus scoperti la possibilità di entrare nel fondo del turismo con una dote elevatissima rispetto alla loro effettiva consistenza. Tale gravissima discriminante è stata determinata dal comma 2 dell'articolo 6-bis del decreto-legge 28 ottobre 2020, n. 137, che ha **esteso i benefici dell'articolo 182 del decreto Rilancio alle sole imprese turistiche con autobus scoperti** (codice ATECO 49.31.00, a cui sono stati riconosciuti 5 milioni



per appena cento mezzi, afferenti quasi esclusivamente ad una sola impresa), lasciando esclusi sia i bus coperti che operano nel medesimo codice ATECO, sia le flotte coperte che operano in base al 49.39.09.

**A tal riguardo, si ritiene opportuno fare definitiva chiarezza riguardo l'ambito di operatività dei bus turistici, i quali operano ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, a differenza delle cosiddette "linee commerciali" (D.Lgs. 285/2005 e D.Lgs. 422/1997) le quali sono già ricomprese nel fondo del comma 649 della Legge di bilancio 2021. Tralasciando il TPL, che rappresenta una questione a sé, è evidente come gli unici esclusi siano i bus coperti che operano nel turismo, che non hanno riconosciuto uno specifico fondo.**

Abbiamo atteso, con incrollabile speranza, le risorse destinate agli aiuti per sostenerci nei leasing e nelle rate di finanziamento relative ai nuovi mezzi acquistati: si tratta di vetture particolarmente onerose, il cui costo varia dai 300 ai 500 mila euro, tuttora fermi nei depositi, ma non è parimenti ferma la loro svalutazione commerciale. Su questo, è quanto mai necessaria una proroga fino a giugno 2021, senonché la possibilità di includere anche le quote di ammortamento.

Tuttavia, la questione è ancor più complessa. Rimaniamo particolarmente delusi dal fatto che il legislatore, anziché trattare nella situazione data le nostre aziende al pari di quelle che operano nelle cosiddette linee commerciali e nel TPL, ha vincolato l'accesso al contributo sulle rate per finanziamenti e leasing con la non cumulabilità con gli aiuti *de minimis*. Si rammenta che il comma 650 della legge di Bilancio 2021, novellando il comma 114 della legge di Bilancio 2020, ha stanziato 50 milioni di euro destinati al ristoro delle rate di finanziamento o del canone di leasing, la cui scadenza è compresa tra il 23 febbraio 2020 e il 31 dicembre 2020, relativa agli acquisti di veicoli nuovi di fabbrica di categoria M2 ed M3 effettuati a partire dal 1° gennaio 2018 dalle imprese che svolgono il servizio di trasporto passeggeri su strada ai sensi delle legge 218/2003, ancorando tali risorse alla non cumulabilità con altre agevolazioni, relative alle



medesime tipologie di investimenti, incluse quelle concesse a titolo di aiuti de minimis. **Chiediamo con particolare urgenza che tale norma sia ricompresa nel *Quadro temporaneo degli aiuti UE relativi alla fase emergenziale da Covid-19***, come fatto per le imprese che operano ai sensi del D.Lgs. 285/2005 e del D.Lgs. 422/1997 di cui al comma 649 della Legge di bilancio 2021.

Anche l'**affiancamento al TPL** ha incontrato numerose difficoltà: per primi avevamo auspicato una concreta attuazione in tal senso, al fine di consentire il rispetto del distanziamento nei trasporti sia scolastico sia di persone, che avrebbe apportato benefici alla collettività e alle nostre aziende consentito di lavorare, in questo periodo di fermo. Tuttavia, sono mancate linee guida che avrebbero dovuto indirizzare le regioni e i soggetti affidatari a criteri uniformi per la selezione degli operatori, a partire dal costo a base di gara che sarebbe dovuto essere incentivante anziché anticoncorrenziale. In sintesi, è mancata la visione di governo della sinergia con il trasporto pubblico locale e regionale. L'articolo 29 del decreto-legge 41/2021 - oggetto della presente audizione, che interviene sia sull'articolo 22-ter del decreto-legge 137/2020 sia sul comma 816 della legge di bilancio 2021, risulta ambiguo circa gli indennizzi alle imprese che trasportano persone mediante noleggio di autobus con conducente, ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, per i mezzi inutilizzati in caso di chiusure delle scuole, misura anche questa attesa per quelle imprese che, in mancanza di lavoro nel turismo, hanno operato quali affidatari dei servizi aggiuntivi per il trasporto scolastico. Occorre, quindi, **evitare una situazione di disomogeneità a livello nazionale, per far sì che tutti gli operatori, a prescindere dalla regione, possano stipulare convenzioni chiare e trasparenti** nei doveri e negli eventuali indennizzi in caso di sospensione del servizio a causa dell'inasprimento delle restrizioni da Covid-19.

Vogliamo rammentare come il Governo si fosse espresso, in sede di conversione del decreto-legge 172 del 2020 (cosiddetto "Natale"), con parere favorevole a un ordine del giorno presentato alla Camera dei deputati che lo impegnava, in successivi provvedimenti normativi, a «ristorare economicamente per l'anno 2020, le categorie afferenti al trasporto persone che non



siano state coinvolte nei servizi integrativi al trasporto pubblico locale e in particolare gli operatori economici esercenti il trasporto di passeggeri su strada ai sensi della legge 11 agosto 2003».

Dal quadro finora esposto emerge una visione molto acuta per alcune categorie, miope per altre.

Sulla stessa parabola, purtroppo, per quanto concerne l'esenzione della prima rata IMU del 2021, le imprese di bus turistici non sono state considerate e ricomprese relativamente ai capannoni e alle relative pertinenze ove svolgono le proprie attività, pur avendo subito danni economici al pari delle altre legate al turismo. Sono, infatti, escluse dal comma 599 della legge di bilancio 2021, che esenta dalla prima rata dell'IMU gli immobili ove si svolgono specifiche attività connesse ai settori del turismo, della ricettività alberghiera e degli spettacoli.

Portiamo all'attenzione, inoltre, un tema diventato oramai urgente, ovvero **ridurre e allineare l'imposizione delle accise sul gasolio commerciale per il trasporto occasionale di passeggeri** ai regimi di tassazione dei principali Stati europei, di molto inferiori rispetto a quelle stabilite dall'Italia (pari a 403,22 euro per ettolitro, più il 22% d'iva), ovvero alle categorie che hanno riconosciuto un rimborso pari a 214,18 per mille litri di prodotto (articolo 5, D.L. 452/2001). Tale aliquota è già applicata al settore del trasporto merci e ad altri segmenti del trasporto passeggeri. Mentre costituisce ancora oggi - e ancor più domani, quando la ripresa delle attività post Covid-19 vedrà un'accesa concorrenza - un forte **svantaggio competitivo** per le imprese di bus turistici italiane, alle quali è imposta una delle accise più alte in Europa.

Al pari di tali misure rivolte al settore, portiamo all'attenzione delle Commissioni riunite aspetti più generali che riguardano il mondo dell'impresa nel suo complesso. Nello specifico, consideriamo urgente rinviare al 31 dicembre 2021 la **proroga delle rate e canoni leasing per mutui e altri finanziamenti a rimborso rateale**. La misura si rende necessaria a fronte dei consistenti investimenti che molte imprese hanno effettuato nel periodo precedente la pandemia, comprese quelle del nostro comparto. Ci troviamo, infatti, esposti come tanti altri alle difficoltà



di far fronte al pagamento delle rate o dei canoni di leasing. Su questo, è importante che il Parlamento e il Governo intervengano, per evitare di lasciare imprese sane della nostra economia, e fondamentali per la ripresa, nelle secche e nelle **difficoltà connesse alla mancanza di liquidità**. Una risposta concreta potrebbe senz'altro essere rappresentata dalla proroga delle misure connesse al **Fondo centrale di garanzia PMI** (articolo 13 del decreto-legge 8 aprile 2020, n.23 in materia di accesso al credito e di adempimenti fiscali per le imprese).

In sintesi, riteniamo prioritari i seguenti interventi, da adottare in fase di conversione del presente decreto-legge:

1. includere le imprese di bus turistici nelle misure di sostegno per il settore turistico, di cui all'art. 182 del dl 34/2020, al pari delle altre categorie ivi inserite (tour operator, agenzie di viaggio, ecc.);
2. prevedere misure per il ristoro effettivo delle rate di finanziamento e leasing per le imprese di bus turistici che operano ai sensi della legge 218/2003, ricomprendendo le norme attuali nel *Quadro temporaneo degli aiuti UE* relativi alla fase emergenziale da Covid-19, come fatto per le imprese che operano ai sensi del D.Lgs. 285/2005 e del D.Lgs. 422/1997;
3. regolarizzare omogeneamente a livello nazionale le misure per il ristoro in caso di mancata prestazione da parte di imprese affidatarie di servizi aggiuntivi al TPL;
4. estendere l'aliquota ridotta relativa all'accisa sul gasolio alle imprese di trasporto mediante noleggio autobus con conducente;
5. includere nell'esenzione della prima rata IMU anche agli immobili delle imprese di trasporto mediante bus turistici, al pari di quelli ove si svolgono specifiche attività connesse ai settori del turismo.



**CO.BTI**

**COMITATO BUS TURISTICI ITALIANI**

Non voglio dilungarmi oltre nella sequenza delle rimostranze. Vorrei continuare ad auspicare nelle parole del **Presidente Draghi, che ha riconosciuto nel turismo il motore del Paese**, settore chiave per la ripartenza dell'economia italiana ed essere per tali ragioni adeguatamente sostenuto. E credo che queste ragionevoli considerazioni abbiano un senso anche per le aziende che muovono il turismo su "gomma", quali "ruote" fondamentali di questo comparto.

Siamo fiduciosi che il legislatore, con l'impegno del Governo, saprà intervenire per riconoscere anche alle imprese che operano nel trasporto passeggeri su strada una speranza di futuro.