



CO.BTI

COMITATO BUS TURISTICI ITALIANI

info@busturistici.com

www.busturistici.com

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

CODICE FISCALE 91058220467

**Conversione in legge del decreto-legge 28 ottobre 2020 n. 137, recante
ulteriori misure urgenti in materia di tutela della salute, sostegno ai lavoratori
e alle imprese, connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19**

AUDIZIONE A COMMISSIONI RIUNITE 5° (BILANCIO) E 6° (FINANZE E TESORO)

SENATO DELLA REPUBBLICA

Memoria scritta del Comitato Bus Turistici aderente a Confindustria

Roma, 6 novembre 2020

aderente a

confimiindustria
Confederazione dell'Industria Manifatturiera Italiana e dell'Impresa Privata



LA PREMESSA

Il Comitato Bus Turistici, aderente a Confindustria, rappresenta circa 200 aziende, ovvero 3.000 bus e 5.000 dipendenti, ed è parte di un comparto che ricomprende 25 mila bus e 30 mila dipendenti che nei mesi di alta stagione, ovvero tra marzo e ottobre, raggiungono quota 45 mila addetti.

Il nostro è stato uno dei comparti tra i primi a fermarsi, colpito già dallo scorso 23 febbraio a seguito del primo caso accertato di Covid-19 nella città di Codogno. Da quella data, fino alla paralisi dell'intero paese, sono piovuti gli annullamenti di tutte le gite scolastiche, prima fonte di reddito per il comparto nei mesi primaverili.

Un comparto che, è bene ricordarlo, non vive di sola clientela nazionale quanto piuttosto di un turismo internazionale che ha fin da subito cancellato i viaggi verso il nostro paese. Situazione che ha di fatto azzerato il fatturato del comparto anche durante le settimane di incertezza.

Nel periodo che va da marzo a oggi nonostante il nostro codice ATECO sia sempre rientrato tra quelli delle attività che avrebbero potuto svolgere in piena regola il loro lavoro, sono venuti meno clienti e passeggeri da trasportare, in pratica è come se fossimo stati chiusi per decreto.

Di fatto, è andato perduto tra l'85 e il 90% del fatturato di settore.

LA SITUAZIONE PREGRESSA E IL DECRETO AGOSTO

Vogliamo portare l'attenzione sugli articoli 85 e 86 del Decreto Agosto e sui relativi emendamenti presentati dalla Senatrice Biti – ma non votati – che avrebbero potuto correggere, in particolar modo l'articolo 86, una direttrice errata e incompleta.

Nello specifico, nell'art 86 del Decreto Agosto, si fa riferimento ad un'altra legge che di fatto blocca l'efficacia della norma stessa perché regola il bonus fiscale alla rottamazione dei bus. Procedura che non avviene mai in questo comparto.

Vincolo che di fatto ci estromette ancora una volta dal ricevere aiuti e contributi dal Governo per fronteggiare la grave crisi economica che ci ha colpiti. Senza questi aiuti è a rischio l'intero settore. Non si hanno abbastanza risorse per fronteggiare un fermo che dura ormai da 8 mesi e che è destinato a protrarsi fino alla prossima primavera.

Altra nota di attenzione meritano i leasing stipulati per gli acquisti dei veicoli che ad oggi sono bloccati per decreto ma che, salvo diverse indicazioni, il comparto tornerà a pagare da gennaio.

Gli importi delle rate con il nuovo anno saranno aumentati degli interessi maturati in questi mesi di stop.

aderente a

confimiindustria
Confederazione dell'Industria Manifatturiera Italiana e dell'Impresa Privata



Scendendo nel dettaglio, e riportando il caso del presidente del Comitato Bus Turistici, Riccardo Verona intervenuto in aula, si consideri che:

un imprenditore del comparto, che ha 5 bus con il leasing – considerando che l'acquisto di un bus turistico di grande dimensione ha un prezzo che varia tra i 300 e i 500 mila euro - a gennaio si ritroverà a pagare 25.000 euro di interessi aggiuntivi, pur non avendo lavorato negli ultimi 8 mesi.

Il Comitato Bus Turistici trovandosi già dal mese di marzo con il fatturato azzerato e sapendo che la ripresa sarebbe stata lunga, anzi lunghissima, si è adoperato per studiare e strutturare all'interno dei bus il distanziamento richiesto dai protocolli istituzionali, così da poter ottimizzare l'utilizzo dei bus turistici e affiancare i mezzi del TPL (Trasporto pubblico locale) per evitare gli assembramenti che si sono rivelati fin da subito un problema reale.

Il Comitato Bus Turistici ha quindi proposto alla politica, alle Regioni e alle aziende concessionarie di TPL di utilizzare i propri pullman a supporto del trasporto pubblico locale, mezzi dalle caratteristiche più sicure rispetto ai tradizionali bus di città, come un più veloce ricambio dell'aria, sedili con cinture di sicurezza, schienali alti fin sopra la nuca adatti a proteggere quindi le mucose, la possibilità di assegnare i posti favorendo il tracciamento, la misurazione della temperatura oltre a sistema GPS e mezzi di dimensioni tali (dai 7 ai 14 metri) da potersi muovere in tutte le città senza alcun problema di ingombro.

Non ultimo, i nostri autobus si possono definire di ultima generazione. Oltre il 50% dei mezzi immatricolati e iscritti al nostro Comitato rispondono alle normative green di Comuni e Regioni.

Ad oggi la proposta di affiancamento è stata recepita nelle sole regioni di Toscana, Umbria e Emilia-Romagna, per il coinvolgimento di circa 1.000 bus.

DECRETO RISTORI

Riteniamo inoltre errato calcolare il carico del TPL in percentuale dei posti indicati nella carta di circolazione. Se si prendono ad esempio 3 differenti bus da 12 metri, uno da turismo, uno di linea extraurbano e uno di linea urbana avremo il seguente carico: il primo con il carico al 50% porta 25 persone, il secondo carico all'80% porta 45 persone, urbano carico all'80% porta 90 persone, tra l'altro in piedi e senza controlli.

Lo spazio per i passeggeri disponibile su simili bus è sempre 30 metri quadrati, ma con evidenti assembramenti su alcuni. Il calcolo a nostro avviso sarebbe dovuto avvenire quindi in relazione alla sola superficie disponibile.

Troviamo quindi paradossale aver risolto il problema del sovraffollamento del TPL chiudendo le scuole e riducendo il carico dei mezzi al 50% se consideriamo quanti mezzi si potevano utilizzare in supporto a questo.

aderente a

confimiindustria
Confederazione dell'Industria Manifatturiera Italiana e dell'Impresa Privata

Coinvolgendo i bus turistici, inoltre, si sarebbero eliminate le migliaia di casse integrazioni che oggi percepiscono gli autisti. A conti fatti, sarebbe costato meno anche al Governo.

Attenendoci più strettamente alla questione del Decreto Ristori, riteniamo davvero grave l'esclusione dei codici ATECO del comparto, al contrario di quanto è stato fatto con analoghe categorie quali TAXI e NCC.

Non solo, l'aver introdotto l'effettivo ristoro solo per i codici primari, di fatto di esclude quasi il 50% del nostro settore dai fondi messi a disposizione.

Le aziende ricomprese nel settore dei bus turistici, infatti, hanno differenti codici ATECO assegnati per lo più in apertura dell'attività e mai riconvertiti, come rimessa, servizi scolastici, autolavaggi, autoferrotramvieri e simili. Oppure non si ritrovano nel codice primario individuato dal governo, ovvero il 493229.

La preghiera è che la categoria, di fatto ferma, con investimenti e costi strutturali superiori a quelli dei colleghi di TAXI e NCC, sia ricompresa in tutte le sue sfaccettature tra quelle supportate in un simil momento di difficoltà.

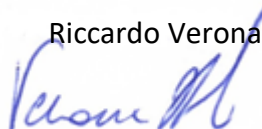
Il Presidente di Confimi Industria

Paolo Agnelli



Il Presidente del Comitato Bus Turistici

Riccardo Verona



aderente a

confimiindustria
Confederazione dell'Industria Manifatturiera Italiana e dell'Impresa Privata