
Perché è indifferibile un intervento rapido sul Comparto Bus Turistici e vetture NCC

Al Presidente Consiglio dei Ministri
Prof. Avv. Giuseppe Conte

Col termine turismo si può intendere anche, a seconda del contesto, il settore industriale e commerciale, parte del settore terziario, che si occupa di fornire (vendere) servizi tangibili come trasporti (in aereo, treno, nave, pullman e così via), servizi di ospitalità (presso alberghi, pensioni, villaggi turistici), strutture ricettive e altri servizi correlati (guide turistiche; ingresso in musei, fiere, parchi naturali e altre attrazioni turistiche; servizi di assicurazione per il viaggiatore; servizi di ristorazione, intrattenimento e via dicendo). A questo settore appartengono i fornitori ultimi di servizi e gli intermediatori come operatori turistici e agenzie turistiche. Si tratta di un settore economico estremamente ricco, che finanzia grandi manifestazioni in Italia, si pensi alle fiere annuali della BIT (Borsa Internazionale del Turismo) a Milano, del TTG a Rimini, della BMT di Napoli; il cui volume d'affari ha vissuto una crescita quasi costante dal dopoguerra in poi (con momenti di riflusso legati a contingenze internazionali come gli attentati dell'11 settembre 2001, la crisi economica del 2008 e purtroppo la Pandemia da Covid-19).

La Pandemia da COVID-19 sta avendo ed avrà per un lungo periodo, un significativo impatto sul comparto turistico, che per sua natura, risulta essere anche il settore più colpito dalla crisi e quello che ripartirà più lentamente degli altri settori industriali e commerciali italiani.

Mobilità e turismo: un binomio inscindibile, non può esistere turismo se non esiste spostamento: un viaggiatore è, per definizione, una persona che si muove, si sposta; pertanto la mobilità è una condizione imprescindibile affinché il turismo non solo prosperi ma esista.

L'esistenza della mobilità è quindi indispensabile alla sopravvivenza stessa del turismo perché essere turisti significa muoversi verso una nuova destinazione, lasciare il posto in cui si risiede per partire e raggiungere una nuova meta.

Quindi, appurato che la mobilità turistica fa parte dell'anima stessa del turismo, resta da capire quale sia la ratio utilizzata dal Governo nelle varie fasi che ha determinato gli interventi di aiuto per le categorie e che vede il settore Mobilità, nello specifico Bus Turistici, vetture e natanti a Noleggio con Conducente, sistematicamente esclusi da questi interventi.

Eppure se si procede ad una indagine, stabilendo come parametro i pass di accesso alle città d'arte e prendendo in esame le tre città più rappresentative in termini di presenze turistiche, Roma, Firenze, Venezia, risulta che: a Firenze i Pass-Bus venduti nel 2015 sono stati 64.887 (66% giornalieri e 34% con hotel), 2,1 milioni di arrivi di cui 1,4 milioni escursionisti; a Roma i Pass-Bus venduti nel 2016 sono stati 250.804 (98.218 giornalieri e 1.300 abbonamenti annuali bus con 8,3 milioni di arrivi di cui 5,5 milioni escursionisti); a Venezia Pass-Bus giornalieri venduti nel 2015: sono stati 101.985 con 97.129 bus, 3,4 milioni di arrivi di cui 2,2 milioni escursionisti (*fonte ANAV PRIMO RAPPORTO SUL MERCATO DEL NOLEGGIO AUTOBUS CON CONDUCENTE E IL TRASPORTO TURISTICO» Roma, gennaio 2018*), per cui applicando la stima di spesa media per turista agli



arrivi con bus nelle tre città si ottengono 3,5 mld lasciati in queste mete campione (*Stime ottenute ipotizzando una spesa media per escursionista di 68,2 euro [Fonte: Banca d'Italia] e per turista pernottante di 618 euro (spese per vacanza breve: 3 notti in viaggi organizzati da tour operator nelle città europee) [Fonte: Osservatorio Ebnt-Federconsumatori]*). Se poi si prende in considerazione che varie attività delle aree di destinazione beneficiano del reddito speso dai viaggiatori in comitiva, prendendo a riferimento i risultati di uno studio tedesco sull'impatto del turismo con bus [BDO, Economicfactor coach tourism, 2011] è possibile stimare, per tutti i settori collegati della filiera turistica un rilevante effetto moltiplicatore sull'occupazione, per ogni addetto nel comparto del trasporto turistico con bus che sono generati in media 5.7 posti di lavoro in aziende di settori collegati. Pertanto è inspiegabile come la mobilità, intesa come bus turistici, natanti e vetture a Noleggio con Conducente, sia quasi considerata un'attività sommersa; tale osservazione pare trovare riscontro anche nel "Piano Straordinario della Mobilità Turistica (PSMT)" che si inserisce nel nuovo processo di pianificazione avviato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) con Connettere l'Italia, e nell'allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) del 2016 e del 2017.

In tal contesto il tema bus turistici viene trattato marginalmente, risultando quasi insignificante. Purtroppo, nonostante l'importanza del settore, non risultano indagini o statistiche ufficiali condotte da Istituzioni nazionali o internazionali con specifico riferimento al settore Bus Turistici, alle dimensioni produttive e caratteristiche delle imprese.

In Italia il noleggio autobus con conducente ha guadagnato negli anni un crescente peso economico e sociale, oltre che strettamente di trasporto:

- in termini sia di fatturato globale, che di impatto occupazionale diretto, indiretto o indotto dalla spesa di settore;
- in termini di contributo specifico allo sviluppo della filiera turistica, con un'attività specializzata nel trasporto di comitive organizzate da tour operator (nazionali/internazionali) e gruppi socialmente rilevanti di utenti (scolaresche, gruppi parrocchiali, circoli aziendali e del dopolavoro, associazioni della terza età, disabili, ecc.);
- in termini di sostenibilità con l'autobus che quale mezzo di trasporto collettivo consente l'abbattimento dei costi esterni del trasporto (inquinamento, congestione da traffico, incidentalità).

AUTOBUS NUOVI IN ITALIA			
Segmenti (Classe EU)	2018	2017	Var. %
AUTOBUS CITY (I)	1.432	566	+153,0
AUTOBUS INTERCITY (II)	1.043	678	+53,8
AUTOBUS TURISMO (III)	818	786	+4,1
Totale Autobus	3.293	2.030	+62,2
MIDIBUS CITY (I)	47	66	-28,8
MIDIBUS INTERCITY (II)	10	60	-83,3
MIDIBUS TURISTICI (III)	84	80	+5
Totale Midibus	141	206	-31,6
MINIBUS CITY (A)	117	96	+21,9
MINIBUS INTERCITY (B)	48	16	+200
MINIBUS TURISMO (B)	456	532	-14,3
Totale Minibus	621	644	-3,6
SCUOLABUS	547	499	+9,6
Totale	4.602	3.379	+36,2
Fonte: dati Anfia/Ministero dei Trasporti. Dati al 31.01.2019			

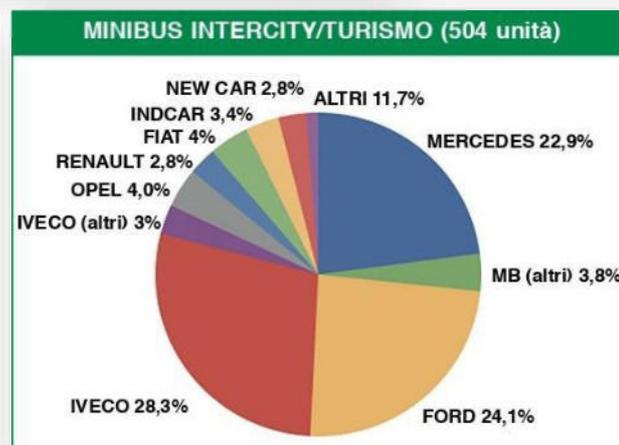
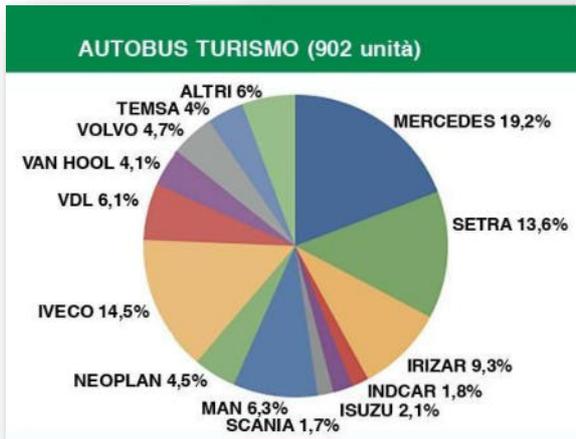
Nonostante non risultino indagini o statistiche ufficiali del settore NACC (Noleggio Autobus con Conducente), *fonti-elaborazioni Isfort su dati Anav-MIT, 2017* dicono che in Italia ci sono circa 6.000 aziende che svolgono attività di Trasporto persone mediante autobus con circa 30.000 veicoli immatricolati, di cui oltre 3.000 acquistati negli ultimi 3 anni (*Fonte: Anfia/MIT 31/12/19*) che allo stato attuale risultano praticamente bloccati per la mancanza di utenza e dalle misure restrittive di prevenzione sul distanziamento sociale, Identica situazione per le aziende di noleggio vetture con conducente Tali attività risultano

essere seriamente compromesse e la solvibilità delle aziende è a rischio, vista la mancanza di interventi mirati a garantire la sopravvivenza ed il mantenimento dei livelli occupazionali.

(fig.1)



AUTOBUS NUOVI IN ITALIA 2018 PER MARCHIO



Prima ancora di chiedere misure di intervento a favore del comparto, chiediamo dunque una sua maggiore considerazione specie nel momento della elaborazione delle politiche pubbliche soprattutto in un tempo straordinario ed eccezionale qual è quello che stiamo vivendo. Insomma chiediamo di essere considerati come un comparto strategico che opera nell'interesse della collettività, garantendo l'effettivo godimento del diritto alla mobilità, che non soltanto è una libertà fondamentale, riconosciuta e garantita dalla nostra Costituzione e dall'ordinamento europeo, ma costituisce, nell'attuale momento storico, il presupposto per soddisfare alcune delle più pregnanti esigenze della persona quali la mobilità lavorativa, la mobilità universitaria, la mobilità sanitaria, la mobilità avente alla base ragioni di cultura e svago, senza tralasciare e sottovalutare **il ruolo strategico di promozione del territorio**, di fatti, data la morfologia del territorio italiano molti siti di interesse culturale non sarebbero raggiungibili con forme di trasporto pubblico restando quindi non accessibili, scarsamente conosciuti e improduttivi.

In definitiva chiediamo di inserire nella Legge di Bilancio un capitolo che affronta il tema posto.

Di particolare rilevanza risulta basilare favorire le auspiccate **sinergie tra gli operatori del comparto Bus e vetture a noleggio con conducente e i concessionari TPL** che dovrebbero essere finanziate con un fondo specifico gestito direttamente dalla PCM sul quale potrebbe confluire una cifra adeguata che stimiamo in Euro 900 milioni. Si tratta di un impegno finanziario dello Stato non eccessivo in assoluto, ma contenuto se si conteggiano i benefici che possono derivare in capo ai cittadini che utilizzano il TPL, anche in termini di sicurezza e di tutela della salute. All'uopo si ricorda che le Società che gestiscono il servizio pubblico urbano ed extra urbano (TPL) sono state ristorate con centinaia di milioni a fondo perduto per un totale di oltre un miliardo di euro considerando anche il ristoro per il mancato introito della vendita biglietti a causa del lockdown.

Lo spostamento delle rate di leasing a gennaio 2021, purtroppo risulta essere un provvedimento insufficiente e che va assolutamente prorogato **almeno fino a giugno 2021** in assenza di una previsione di ripresa, occorre che il **contributo a fondo perduto** abbia come obiettivo la **copertura dei minori ricavi rapportati all'anno 2019 oppure alla copertura di almeno il 50% della quota di ammortamento dei singoli veicoli** che per effetto dell'emergenza non sono stati utilizzati e quindi hanno perso di valore. In considerazione dei dati di cui alla fig. 1, in merito ai bus da turismo, nel triennio 2017/2019 risulterebbero immatricolati circa 3000 autobus nuovi (costo medio € 230.000) e volendo estendere anche ad autobus usati e acquistati nello stesso periodo a partire dalla classe di emissione euro IV (costo medio € 120.000) l'impegno di spesa si aggirerebbe intorno ad € 130 Milioni.

L'art. 53 Cost. recita: "Tutti sono tenuti a concorrere alle spese pubbliche in ragione della loro capacità contributiva". Esso esprime un aspetto solidaristico che ha le radici nell'art. 2 della Costituzione, ossia l'adempimento di doveri inderogabili di solidarietà economica e sociale, dal momento che maggiore sarà la forza economica del soggetto, maggiore sarà il sacrificio economico a cui verrà sottoposto. La crisi economica di questo settore in particolare ha purtroppo generato lo stato di crisi delle imprese ed il fallimento è alle porte; come potranno essere onorate le scadenze fiscali se non si produrrà reddito? Si rende necessaria **una cristallizzazione di tutti gli adempimenti, urge un anno bianco** in attesa della ripresa, che allo stato attuale, visto anche l'andamento in risalita della curva contagi, e le ulteriori misure restrittive che sono arrivate con il nuovo DPCM 13 ottobre 2020, risulta essere non imminente anzi, molto lontana. Si rammenta che le attività di noleggio autobus e vetture vivono di programmazione e allo stato attuale, a causa del persistere dell'emergenza sanitaria anche il 2021 è praticamente saltato.

Ad oggi, purtroppo, nulla è stato messo in atto e tutti gli interventi a sostegno delle aziende risultano essere delle chimere, i vari Decreti Legge emanati dall'inizio della Pandemia ad oggi richiedevano oltre 250 Decreti attuativi di cui 181 ancora da adottare. Impressionante è il dato legato al MIT, dei 35 richiesti, non ne è stato ancora adottato nessuno; tutto ciò è gravissimo ed in assenza dei suddetti decreti le misure del governo rischiano di restare incomplete e le aziende destinate inevitabilmente alla chiusura.

Non possiamo più aspettare, le aziende da noi rappresentate sono fuori controllo, il dramma sociale è alle porte ed il Governo ha il dovere di intervenire tempestivamente.

Firmatari :

FAI TP	presidenza@faitrasportopersona.it
ANITRAV	presidente@anitrav.com
CNA FITA Ncc	
FIA FEDERVARIE CONFINDUSTRIA	segreteria@fia-ncc.it
ASS.UNITI PER L'ITALIA	ass.unitiperitalia@gmail.com
FINCC	info@fincc.it
Ass. NCC Italia	assoziazionenccitalia@gmail.com
ANC	anc.roma@libero.it
EMET	info@sindacatoemet.it
LLP	sindacatollp16@gmail.com
FEDERNCC ROMA CONFCOMMERCIO	federncc_confcommercioroma@outlook.it
COMITATO Sindacale Fiumicino	comitatonccfiumicino@libero.it
ASINCC	assoziazionesicilianancc@gmail.com
Tutela NCC	cord.ncc@gmail.com
FION	operativofion@gmail.com
ASSOBUS	assoobuscampaia@gmail.com
Comitato AIR	giorgio.dellartino@comitatoair.it
AZIONE NCC	azionencc@gmail.com
BUS CONDIVISO	ass.buscondiviso@gmail.com
ANSTRA	info@anstra.it
ACNCC	acncc@hotmail.it
ABT BUS 2020	associazionebusturistici2020@gmail.com
FEDERNOLEGGIO/CONFESERCENTI	federnoleggio@confesercenti.it

