

Parere del Comitato economico e sociale europeo sul tema «Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni - Turismo e trasporti nel 2020 e oltre»

[COM(2020) 550 final]

(2020/C 429/27)

Relatore: **Panagiotis GKOFAS**

Consultazione	Commissione europea, 17.6.2020
Base giuridica	Articolo 304 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea
Sezione competente	Mercato unico, produzione e consumo
Adozione in sezione	4.9.2020
Adozione in sessione plenaria	18.9.2020
Sessione plenaria n.	554
Esito della votazione (favorevoli/contrari/astenuti)	217/2/0

1. Conclusioni e raccomandazioni

1.1 Il Comitato economico e sociale europeo (CESE) reputa che la comunicazione della Commissione europea in esame (COM(2020) 550 final) dovrebbe costituire uno strumento politico strategico per ripensare il modello sostenibile dell'UE nei settori del turismo e dei trasporti. Il CESE invoca un pacchetto completo di misure, con orientamenti e raccomandazioni volti a:

- 1) ripristinare in condizioni di sicurezza la libera circolazione senza restrizioni, la riapertura coordinata delle frontiere interne e la revoca dei controlli a tali frontiere;
- 2) ripristinare in modo sicuro i trasporti e la connettività dopo l'adozione di un accordo quadro politico comune per tutti gli Stati membri dell'UE;
 - proseguire in sicurezza nella prestazione dei servizi nei comparti del turismo enogastronomico e della ricettività;
 - giungere a una soluzione equilibrata, grazie a un accordo tra gli Stati membri dell'UE, in merito alla gestione sicura e comune delle decisioni e delle politiche in materia di frontiere e di trasporti. Fintanto che verranno effettuati i controlli intesi ad arginare la pandemia di Covid-19, vi sarà una quantità sufficiente di personale per gestire il transito immediato e rapido delle persone;
 - garantire i finanziamenti per la formazione dei lavoratori negli alberghi, nei ristoranti, nelle società di catering, nei musei, nel settore del turismo nautico ecc., in modo da attuare in maniera adeguata le misure di prevenzione del contagio da Covid-19;
- 3) garantire che la salute e la sicurezza siano le priorità assolute in qualunque contesto, non soltanto in viaggio, in quanto solo così si può recuperare fiducia nella circolazione delle persone;
- 4) adottare un nuovo modulo per la localizzazione dei passeggeri (*Passenger Locator Form* — PLF) a livello dell'UE, in quanto tale sistema potrebbe apportare un ulteriore valore aggiunto a livello europeo nei seguenti ambiti:
 - monitoraggio a livello dell'UE: se tutti gli Stati membri acconsentissero a condividere sia i nuovi dati ricavati dal sistema PLF sia quelli sui risultati dei test di laboratorio per i viaggiatori, potremmo realizzare economie di scala in termini di risorse disponibili per i test ⁽¹⁾. Se tutti i paesi dell'UE decidessero di utilizzare questa tecnologia (come

⁽¹⁾ In Grecia vengono realizzati 7 000 test al giorno, e siamo in grado di determinare l'incidenza nei paesi più problematici con un livello di affidabilità molto elevato.

- finora hanno fatto il Belgio e la Germania) e un identico nuovo modulo standard di PLF, si potrebbero elaborare stime e proiezioni affidabili a livello di città, in modo da fornire informazioni utili sia per le politiche a livello nazionale che per quelle a livello dell'UE. Uno sforzo di questo tipo sarebbe emblematico del ruolo che deve svolgere l'UE: attraverso l'innovazione e la cooperazione possiamo conseguire i nostri obiettivi comuni, ossia tutelare la sanità pubblica e preservare l'attività economica in periodo di crisi;
- «passaporto Covid-19»: uno dei compiti più impegnativi ai quali abbiamo dovuto far fronte durante la nostra stagione turistica è stato quello di confermare la validità dei test PCR. Se tutti gli Stati membri decidessero di adottare la medesima piattaforma PLF, tutti i laboratori accreditati potrebbero comunicare i risultati dei test attraverso questa piattaforma, e questo consentirebbe di creare un «passaporto Covid-19» per tutti i viaggiatori che potrebbe essere affidabile e garantire un rischio minimo associato ai viaggi;
- 5) stabilire un piano strategico comune dell'UE per aiutare gli Stati membri ad attuare misure economiche e di sostegno alle PMI del settore turistico, ai ristoranti, agli alberghi, alle agenzie di viaggio, alle guide turistiche ecc.;
 - affrontare il problema della mancanza di liquidità con finanziamenti diretti, in particolare per le microimprese, nonché ripristinare la fiducia delle imprese e dare disposizioni in merito ai buoni (voucher) di viaggio;
 - garantire a tutti gli Stati membri un accesso immediato ai prestiti e la relativa approvazione, sotto la supervisione della BCE e dell'UE, con garanzie fornite dalla stessa UE e dagli Stati membri;
 - istituire fin da adesso un meccanismo europeo per monitorare l'attuazione delle misure di sostegno a favore delle PMI e dei lavoratori — in particolare in materia di liquidità e prestiti — e garantirne la trasparenza;
 - 6) rafforzare e prorogare il programma SURE relativo alla compensazione delle indennità di disoccupazione dei lavoratori e dei salari delle PMI; queste ultime dovrebbero essere esonerate dal pagamento di parte dei salari ed essere tenute a integrare i lavoratori attraverso regimi nazionali finanziati da SURE;
 - 7) far sì che le organizzazioni delle PMI siano consultate adeguatamente dalle istituzioni europee e nazionali competenti ai fini dell'attuazione del programma SURE;
 - 8) far sì che il programma SURE copra integralmente le retribuzioni e i contributi di previdenza sociale dei lavoratori dei settori del turismo e dei trasporti che hanno perso il lavoro a causa della pandemia — ad esempio i lavoratori della ristorazione, degli alberghi, delle compagnie aeree, delle navi da crociera, dei pullman turistici, degli aeroporti, dei terminal portuali, del turismo nautico e le guide turistiche — almeno fino al 30 giugno 2021;
 - 9) introdurre agevolazioni fiscali, con una moratoria sugli obblighi fiscali, e un pacchetto ad hoc di stimolo fiscale per il turismo e i trasporti per tutte le PMI del settore del turismo nel periodo 2020-2024. Il CESE ritiene che, nel quadro di un sistema dell'IVA armonizzato a livello dell'UE, un'aliquota ridotta di tale imposta dovrebbe essere applicata ai servizi di viaggio e a quelli prestati da alberghi e ristoranti, al turismo nautico (imbarcazioni da diporto a nolo, porti turistici), ai pullman, alle guide turistiche ecc. Tali misure dovrebbero tuttavia essere subordinate alla tutela dei diritti dei lavoratori e alla garanzia che non saranno effettuati licenziamenti. Inoltre, qualsiasi sostegno finanziario, sotto forma di aiuti di Stato, prestiti o esenzioni fiscali, dovrebbe essere concesso solo alle imprese che:
 - salvaguardino l'occupazione/creino posti di lavoro dignitosi e rispettino i diritti dei lavoratori,
 - non abbiano come sede di stabilimento paradisi fiscali e abbiano sempre pagato la loro giusta quota di imposte e contributi sociali;
 - 10) regolamentare l'economia collaborativa nel settore del turismo, e in particolare nel comparto delle guide turistiche. Più precisamente, si tratta di invitare i governi degli Stati membri a regolamentare l'economia collaborativa nel suddetto comparto e ad applicare misure legislative e amministrative intese a garantire condizioni di parità;
 - 11) far sì che tutti i programmi di sostegno — in termini di liquidità e in materia di politica monetaria e fiscale — a favore di alberghi, ristoranti, guide turistiche, pullman, agenzie di viaggio, turismo nautico ecc. e lavoratori autonomi siano mantenuti per almeno 10 mesi dopo il ritorno alla normalità, come suggerito dal Consiglio mondiale dei viaggi e del turismo (World Travel and Tourism Council — WTTC).

1.2 Poiché la politica monetaria e di bilancio dell'Eurogruppo/del Consiglio europeo/della BCE non si trasmette simmetricamente a tutti gli Stati membri, e in particolare a quelli più vulnerabili e più duramente colpiti, la Commissione deve rafforzare il suo ruolo di custode dei Trattati e salvaguardare la ripresa simmetrica del mercato unico nei seguenti modi:

- a) emanando orientamenti per i governi e le banche sui modi di sostenere i settori del turismo e dei servizi ricettivi, fornendo un'assistenza idonea (ad esempio attraverso una task force congiunta per ciascun paese, composta da funzionari della Commissione e del CESE), e

- b) garantendo la corretta attuazione della politica approvata dal Consiglio europeo attraverso un sistema di pubblicazione dei nomi degli inadempienti («*name and shame*»). La Commissione deve mettere in evidenza, e individuare con esattezza, le pratiche bancarie discutibili o le scelte governative contrarie alle raccomandazioni specifiche per paese, e che siano sia estranee che procicliche rispetto al quadro del semestre economico europeo;
- c) inducendo le compagnie aeree ad adottare al più presto un *gentlemen's agreement*, mediato e monitorato dalla Commissione europea, dalle autorità nazionali competenti, da parti sociali e interlocutori economici rappresentativi e da organizzazioni di rappresentanza dei consumatori e dei passeggeri, per evitare comportamenti predatori;
- d) adottando misure di agevolazione fiscale per le PMI del settore del turismo, con una moratoria sugli obblighi fiscali e la sospensione del versamento dei debiti d'imposta in arretrato fino al 31 dicembre 2020, nonché introducendo rate di rimborso sufficienti di questi debiti a partire dal 1° aprile 2021.

1.3 Data la scarsità o mancanza di dati sullo sviluppo e sulla situazione delle attività e delle imprese turistiche, il CESE ha creato un questionario online per valutare meglio le proposte contenute nel presente parere. Hanno risposto al questionario oltre 170 organizzazioni di tutta l'UE, che rappresentano circa 3 500 000 membri del comparto del turismo, tra cui il settore della ristorazione e quello ricettivo, alberghi e alloggi turistici, agenzie turistiche, industria del tempo libero, turismo nautico, guide turistiche, servizi di trasporto ecc. I dati principali ricavabili dal sondaggio sono i seguenti:

- l'88 % dei rispondenti ha dichiarato di essere stato colpito molto duramente dalla crisi pandemica;
- per l'81 % dei rispondenti la crisi avrà conseguenze a lungo termine sul proprio settore specifico;
- quasi il 55 % dei rispondenti reputa improbabile che il proprio settore sopravviva nel 2021 (per il 45 % è improbabile e per il 10 % è molto improbabile);
- per il 77 % dei rispondenti il livello di occupazione nel proprio settore è diminuito nel 2020;
- il tasso di fatturato delle imprese è diminuito per il 90 % dei rispondenti nel 2020 (per il 49 % è diminuito di oltre il 70 %);
- il 51 % dei rispondenti prevede che la crisi avrà fine dopo il 2021;
- il 73 % dei rispondenti ha dichiarato che il proprio settore avrà bisogno di oltre un anno per ritrovare i risultati economici e la fiducia di prima nel mercato interno e nei flussi turistici internazionali;
- secondo i rispondenti, le priorità politiche a livello nazionale ed europeo per il settore del turismo sono: un vaccino contro la Covid-19 (per il 66 % degli interpellati), regimi di finanziamento diretto/di sostegno finanziario (63 %), protocolli sanitari (56 %) e differimenti nel pagamento delle imposte (45 %).

1.4 È urgente e necessario avviare un dialogo sociale intenso e definire un programma politico di rilievo per negoziare accordi collettivi settoriali aggiornati per i settori del turismo e dei trasporti, con il coinvolgimento di PMI e di organizzazioni di rappresentanza delle PMI che sono state più duramente colpite dalla crisi della Covid-19.

2. Osservazioni generali

2.1 La pandemia di Covid-19 ha paralizzato il settore del turismo, bloccando i viaggiatori che cercavano di tornare a casa e producendo effetti devastanti sulle economie fortemente dipendenti da questo settore.

2.2 Nell'UE il settore turistico dà lavoro a circa 22,6 milioni di persone⁽²⁾, pari all'11,2 % dell'occupazione totale; contribuisce al PIL nella misura del 9,5 % (dati 2019); consta di 600 154 strutture turistiche (UE-27, dati 2018); e la domanda di pernottamenti nelle strutture ricettive è pari a circa 1 326 049 994 notti. In molti Stati membri così come in numerose regioni e città europee, il turismo reca un contributo importante al tessuto economico e sociale. Assicura inoltre redditi e posti di lavoro particolarmente necessari, poiché spesso si concentra in territori dove non esistono fonti alternative di occupazione e impiega lavoratori scarsamente qualificati⁽³⁾.

2.3 Si stima che, a causa della pandemia di Covid-19, il comparto del turismo dell'UE, che occupa circa 13 milioni di persone⁽⁴⁾, perda ogni mese circa 1 miliardo di EUR di ricavi.

⁽²⁾ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/RC-9-2020-0166_IT.html

⁽³⁾ COM(2020) 550 final.

⁽⁴⁾ https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=tour_cap_nuts2&lang=en.

2.4 In molte altre popolari destinazioni turistiche, gli alberghi sono ormai deserti e ristoranti, bar, attrazioni turistiche, porti turistici, musei e altre strutture sono stati chiusi. La situazione è particolarmente difficile in diversi paesi dell'UE che sono anche importanti destinazioni turistiche, come l'Italia, la Grecia, il Portogallo, Malta, Cipro, la Spagna e la Francia. Quest'anno l'Italia rischia di perdere circa il 60 % dei suoi turisti. Il WTTC prevede che nel 2020 il settore del turismo e dei viaggi potrebbe perdere 75 milioni di posti di lavoro in tutto il mondo, di cui 6,4 milioni nella sola UE ⁽⁵⁾.

2.5 Secondo l'Associazione del trasporto aereo internazionale (IATA), nel 2020 il settore dei viaggi aerei potrebbe perdere, in tutto il mondo, oltre 252 miliardi di USD (228 miliardi di EUR). Al 30 giugno erano già stati annullati due milioni di voli passeggeri. In Francia, il 17 marzo il tasso di occupazione degli alberghi è stato del 3,3 % (rispetto al 65,3 % del 26 febbraio). Al 30 maggio bar e ristoranti erano ormai stati chiusi in quasi tutti gli Stati membri dell'UE, ad eccezione della Svezia. Alberghi, ristoranti, bar e porti turistici hanno licenziato, definitivamente o in via temporanea, migliaia di lavoratori. Nel periodo più acuto della crisi, il settore ferroviario europeo ha perso il 90 % dei passeggeri e opera tuttora in condizioni di bassa capacità.

2.6 Si dovrebbe prendere atto anche dell'impatto sull'indotto legato al turismo, ad esempio sulla produzione di attrezzature per l'industria del tempo libero (come la costruzione di imbarcazioni da diporto). Questi comparti dovrebbero essere sostenuti attraverso la promozione del turismo e lo sviluppo di opportunità commerciali internazionali.

2.7 L'ecosistema del turismo europeo copre tutta una serie di attività quali viaggi, trasporti, pernottamenti, ristorazione, attività ricreative all'aperto e acquatiche, attività culturali e a contatto con la natura. Direttamente e indirettamente, tale ecosistema contribuisce a **quasi il 10 % del PIL dell'Unione e ha fatto dell'UE la principale destinazione turistica al mondo, con 563 milioni di arrivi internazionali e il 30 % delle entrate a livello mondiale nel 2018 (fonte: Commissione europea). Con il 30 % degli arrivi internazionali nel 2018, l'UE è la principale destinazione turistica del mondo (fonte: Commissione europea). La composizione di questi flussi internazionali potrebbe servire da base per concepire una strategia e un'agenda europee adeguate, di breve, medio e lungo termine.**

3. I PILASTRO: Sostenibilità del turismo e dei trasporti

3.1 Il CESE reputa che la comunicazione in esame dovrebbe essere il primo passo verso la prossima generazione di politiche e programmi dell'UE in materia di turismo sostenibile. Essa dovrebbe conciliare le esigenze, e considerare le situazioni, sia delle PMI che dei lavoratori al fine di ripristinare la fiducia dei cittadini in quanto turisti e consumatori. Dovrebbe salvaguardare i diritti e gli standard in materia di salute e sicurezza e garantire la sostenibilità e la liquidità delle imprese nel quadro di una nuova strategia europea per le PMI per il 2030, conformemente ai principi dello Small Business Act.

3.2 Il CESE non ritiene realistico limitarsi semplicemente ad adottare un approccio da «ritorno alla normalità» per contrastare la crisi più grave che abbia mai colpito i settori europei del turismo e dei trasporti. Il CESE chiede un completo cambio di rotta di tali politiche, con l'obiettivo di ripristinare la fiducia e la stabilità delle imprese e dei lavoratori attraverso l'adozione, entro il **2030**, di un **patto europeo di solidarietà** di prossima generazione per il turismo sostenibile.

3.3 Il CESE ritiene che adesso si profili l'opportunità di garantire una ripresa equa e di ricostruire rapidamente le nostre economie in modo da renderle più verdi, più giuste e più resilienti agli shock futuri. **Occorre rivedere il contributo del piano di integrazione dell'UE al modello europeo di sviluppo sostenibile del turismo e dei trasporti, evitando qualsiasi misura che crei un rischio di ulteriore frammentazione e di condizioni ingiuste e/o pratiche sleali nel mercato interno.**

3.4 Nel settore del turismo, una ricostruzione equa e sostenibile significa, secondo il CESE:

- 1) tener conto degli obiettivi europei per il 2050 in materia di **neutralità carbonica, in linea con gli obiettivi dell'accordo di Parigi (conclusioni del Consiglio europeo del 12 dicembre 2019)**;
- 2) e, per contribuire al raggiungimento di questi obiettivi, affrontare in primo luogo la questione dei modi di trasporto incoraggiando una mobilità lenta e non inquinante, ad esempio l'uso della bicicletta e del treno;
- 3) per quanto riguarda la ricettività turistica, incentivare il rinnovo delle strutture, utilizzare il marchio UE di qualità ecologica (Ecolabel) per gli alloggi ristrutturati e incoraggiare tali strutture a indicare chiaramente il loro consumo energetico e il loro impatto in termini di carbonio;

⁽⁵⁾ EPRS_ATA(2020)649368_EN.

4) al fine di ridurre le emissioni di CO₂ nel settore turistico, incoraggiare con decisione il ricorso a prodotti alimentari locali e ad altri generi di consumo riciclabili.

5) proporre, al fine di rimediare all'attuale scarsità di informazioni e dati sui flussi turistici internazionali verso l'UE in quanto destinazione turistica, l'istituzione di un osservatorio indipendente del turismo sostenibile.

3.5 Operatori turistici responsabili devono impegnarsi a indicare chiaramente l'impronta di carbonio delle vacanze e delle attività da loro offerte.

3.6 Il piano di ripresa dell'UE e i piani nazionali di ripresa dovrebbero fornire risorse finanziarie sufficienti per la trasformazione ambientale e digitale dell'industria del turismo e delle sue infrastrutture attraverso investimenti che realizzino l'obiettivo di rendere il settore del turismo più attraente per i consumatori e apportino benefici reali alle aziende del settore.

3.7 Il CESE reputa che un turismo equo debba basarsi su imprese socialmente responsabili, che offrano posti di lavoro di buona qualità. Ciò implica lo sviluppo di un turismo non stagionale, in grado di garantire posti di lavoro sostenibili. A tal fine, la Commissione europea deve sostenere iniziative e progetti che soddisfino tali criteri. Dovrebbero essere effettuati studi europei sui costi sociali e ambientali del turismo non sostenibile.

3.8 Segmenti del settore turistico che offrono un turismo diverso da quello di massa (ad esempio, turismo all'aperto, turismo nautico) acquistano una sempre maggiore popolarità presso i consumatori nel contesto delle regole da rispettare sul distanziamento sociale. Queste nuove tendenze dei consumatori offrono l'opportunità di accelerare la ripresa dell'industria europea del turismo in senso lato e quella dell'occupazione. Questi particolari settori dovrebbero ricevere un sostegno, soprattutto nei casi in cui tali attività turistiche si svolgano in un contesto regionale, nazionale o europeo. Nel caso del turismo nautico, questi segmenti offrono tutto un ventaglio di opportunità diverse sul continente europeo per visitare le isole, i fiumi, i canali, i laghi e le zone costiere.

3.9 Il CESE ritiene che, nel quadro di un sistema dell'IVA armonizzato a livello dell'UE, un'aliquota ridotta di tale imposta dovrebbe essere applicata ai servizi di viaggio e a quelli prestati da alberghi, ristoranti, al turismo nautico (imbarcazioni da diporto a nolo, porti turistici), ai pullman, alle guide turistiche ecc. Per far questo si dovrebbe prevedere, se necessario, di apportare in tempi brevi delle modifiche alla direttiva IVA che assicurino parità di trattamento tra tutti i settori dell'industria del turismo.

3.10 Il settore dei pullman turistici, composto da numerose PMI, ha subito gravi ripercussioni a causa della pandemia. Il fatturato di molte società di viaggi turistici in pullman è crollato e oggi si situa tra lo 0 % e il 10 % del fatturato relativo allo stesso periodo dello scorso anno. L'UE ha ora l'occasione di aiutare il settore adottando delle iniziative a partire dalle proposte che ha presentato, in particolare introducendo una normativa armonizzata per le zone a basse emissioni nell'UE e istituendo uno sportello unico per i rimborsi dell'IVA.

3.11 In tale contesto è imperativo agire per sostenere la ripresa del turismo internazionale, continentale e nazionale, nell'interesse di ampi settori dell'economia dell'UE. Le ferrovie possono contribuire a sviluppare destinazioni turistiche non servite adeguatamente dal trasporto aereo, aprire nuove tratte e nuovi percorsi e promuovere nuove catene di valore. Per le ferrovie europee, questo può rappresentare un'opportunità di soddisfare la domanda di un mercato in espansione, quello cioè dei turisti sensibili alle questioni climatiche. L'Anno europeo delle ferrovie dovrebbe essere un'occasione per sensibilizzare l'opinione pubblica europea riguardo al turismo sostenibile e alla possibilità di scoprire nuove rotte turistiche grazie ai collegamenti ferroviari. In tale contesto, l'Anno europeo delle ferrovie dovrebbe rappresentare anche un'occasione per diffondere e migliorare presso il pubblico la conoscenza delle tratte ferroviarie storiche e panoramiche in tutta Europa ⁽⁶⁾.

3.12 Per diversi motivi un numero considerevole di giovani europei non ha mai viaggiato, o ha viaggiato soltanto di rado, all'interno dell'Europa. Sebbene esistessero già programmi di scambio in materia di istruzione, di recente l'UE ha varato un nuovo strumento inteso a offrire a tutti i giovani europei l'opportunità di un'esperienza di viaggio che faccia loro sentire più concreta e vicina l'identità europea, sensibilizzandoli riguardo ai valori fondamentali dell'Unione, e li faccia familiarizzare con un modo di trasporto sostenibile e pulito. DiscoverEU è un'iniziativa dell'Unione europea che offre ai cittadini l'opportunità di scoprire l'Europa attraverso esperienze di apprendimento. Viaggiando prevalentemente in treno (con le dovute eccezioni per consentire la partecipazione degli abitanti di regioni insulari o remote), i giovani europei hanno la possibilità di scoprire l'Europa e le sue città, grandi e piccole ⁽⁷⁾.

4. II PILASTRO: Liquidità, ripresa dell'occupazione e ripristino della fiducia delle imprese

4.1 È importante sostenere la ripresa e la liquidità a breve, medio e lungo termine delle imprese turistiche europee, e specialmente delle microimprese e piccole imprese. Tale sostegno dovrebbe essere fornito in parte istituendo nell'immediato una task force dell'UE per la liquidità, che dovrebbe poter misurare l'efficacia delle misure in questione, in parte garantendo la trasparenza riguardo al rifiuto ingiustificato di prestiti, ai ritardi e agli oneri amministrativi inutili, e in parte adottando le opportune misure correttive per quanto concerne i fondi europei per gli investimenti, le nuove procedure d'insolvenza e i difensori civici nazionali.

⁽⁶⁾ TEN/710 — Anno europeo delle ferrovie (2021) (GU C 364 del 28.10.2020, pag. 149).

⁽⁷⁾ Cfr. nota a piè di pagina 6.

4.2 Per quanto riguarda le guide turistiche, l'UE deve garantire parità di condizioni e una concorrenza leale nel mercato del turismo **tra le guide turistiche professioniste e gli organizzatori e le «guide» turistici che operano illegalmente. Il CESE esorta la Commissione europea a garantire, in qualità di custode dei Trattati, uno sviluppo equilibrato dell'economia collaborativa dell'UE⁽⁸⁾ negli Stati membri**, come indicato nella nota informativa del Parlamento europeo del 16 novembre 2016 che introduce un'agenda europea per l'economia collaborativa per quanto concerne i servizi di guida turistica.

4.3 Le politiche sui servizi bancari, sulla liquidità e sul settore finanziario non sono state affrontate in modo appropriato. Alcune banche (per esempio in Grecia) scelgono di utilizzare l'allentamento quantitativo (operazioni in PEPP da parte della BCE) per consolidare la propria posizione e non per sostenere il mercato reale. Queste banche concedono prestiti alle imprese redditizie e non colpite dalla crisi (come i supermercati) mentre non si assumono il rischio di erogare prestiti a quelle di settori vulnerabili come quelli turistico e ricettivo. Ristoranti, caffè, alberghi, pullman turistici ecc. non figurano più nel portafoglio dei mutuatari delle banche, le quali chiedono garanzie per la concessione di prestiti che queste imprese non sono in grado di fornire, anche quelle a cui le banche presterebbero volentieri del denaro. Il tasso di interesse dei prestiti è superiore al 4,5 %, malgrado tutte le garanzie e le sovvenzioni fornite dalla BCE.

4.4 La questione dell'occupazione nel settore turistico dell'UE richiede un approccio armonizzato e avanzato, imperniato sulle parti sociali nazionali e sulle prassi consolidate. Al fine di evitare la disoccupazione e la perdita di lavoratori qualificati, occorre adottare misure che siano efficaci già a breve termine da concordare a livello nazionale tra le autorità competenti e le parti sociali. Dovremmo inoltre considerare il fatto che, nelle grandi città in cui i datori di lavoro degli uffici pubblici e privati stanno oggi promuovendo il telelavoro, vi è il rischio che la maggior parte dei ristoranti, dei pub, dei bar e dei caffè sia costretta a chiudere. Se si vuole evitare la chiusura permanente degli esercizi dei centri urbani e delle zone circostanti, è necessario attuare misure strategiche e occupazionali. Inoltre, gli «uffici a domicilio» (o il telelavoro) non devono, nel lungo periodo, andare a sostituire una elevata mobilità della forza lavoro europea. La diminuzione del numero di convegni, fiere, congressi e viaggi di affari in Europa comporterebbe una perdita enorme di posti di lavoro, come pure una forte riduzione del numero di PMI, del know-how, della creatività e dei partenariati per l'innovazione nel nostro continente, oltre a indurre a rinchiudersi in una mentalità di stampo più prettamente nazionale.

4.5 Si dovrebbe fornire un sostegno per l'organizzazione di fiere commerciali, che sono fondamentali per l'industria del turismo e per il suo indotto, oltre a costituire di per sé un'importante fonte di turismo, di viaggi e di occupazione. Si dovrebbero adottare degli orientamenti su come allestire le fiere commerciali in sicurezza e su come ottenere finanziamenti dall'UE e dagli Stati membri per la loro organizzazione.

4.6 Settore del turismo: la gestione delle aspettative. Tutti i dati disponibili indicano che questa stagione turistica è ormai perduta. Gli arrivi turistici non basteranno neppure a coprire i costi di esercizio delle imprese del settore. Tutte le imprese subiranno ingenti perdite, tali da metterne a repentaglio la redditività. Il triplo pacchetto dell'Eurogruppo (SURE, BEI e MES, rispettivamente da 100, 200 e 250 miliardi di EUR) non è sufficiente, e/o i governi non sono in grado di garantire una trasmissione adeguata delle politiche. In Grecia, ad esempio, il governo nazionale ha scelto di non utilizzare il MES, e gli altri due strumenti concordati segnano il passo: non abbastanza mirati, non abbastanza cospicui, non abbastanza stimolanti.

4.7 Si dovrebbe avviare una vasta campagna di marketing e comunicazione volta a promuovere l'industria europea del turismo, sia all'interno che all'esterno dell'UE, al fine di aiutare la ripresa del settore. La proclamazione di un Anno europeo del turismo sostenibile, nel 2021 o nel 2022, consentirebbe di definire un quadro a livello dell'UE e di lanciare attività collegate all'evento in tutta l'Unione.

5. III PILASTRO: Reti di conoscenza dei dati e preparazione, salute e sicurezza, mitigazione dei rischi e preparazione

5.1 Il CESE ritiene che, in seguito alla pandemia di Covid-19 e sulla scorta degli insegnamenti tratti dagli Stati membri che hanno incontrato difficoltà nel coordinare le politiche transfrontaliere e comuni, sia necessario un approccio coordinato più efficace nei settori del turismo e dei trasporti. Tale approccio potrebbe essere tradotto in pratica attraverso lo sviluppo di programmi pilota di formazione, realizzati con cadenza annuale fino al 2024, per una preparazione e una risposta congiunte efficaci e la diffusione di reti europee di conoscenza aperte alle parti sociali e alle organizzazioni della società civile.

5.2 Secondo il CESE, è necessario far sì che le piattaforme nazionali per l'attenuazione dei rischi istituite in seno al meccanismo unionale di protezione civile conformemente al quadro di riferimento di Sendai delle Nazioni Unite diventino operative in tempi più brevi. Il CESE chiede pertanto alla Commissione europea e agli Stati membri (piani nazionali di coordinamento degli aiuti di emergenza), alle parti economiche e sociali e agli organismi scientifici di includere i settori del turismo e della mobilità in progetti pilota comuni durante e dopo la crisi della Covid-19, nonché nella rete europea di formazione, al fine di preparare la risposta dell'UE.

⁽⁸⁾ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016DC0356&from=IT>.

5.3 Al fine di disporre di dati europei, armonizzati e aggiornati sul turismo, sulla mobilità dei trasporti, sulle strozzature del mercato e sulle buone pratiche, il CESE chiede alla Commissione europea di istituire programmi specifici e progetti pilota regionali in partenariato con le parti sociali europee e nazionali e le reti di ricerca accademiche e indipendenti, mettendo così in comune le risorse della ricerca e della formazione. Inoltre, per coordinare meglio il rilancio dell'UE quale destinazione turistica internazionale a livello mondiale e attirare investimenti esteri diretti, il CESE chiede alla Commissione europea di spronare gli Stati membri a promuovere programmi specifici e iniziative pilota comuni.

5.4 Rotte transfrontaliere per il turismo e le attività ricreative possono svolgere un ruolo fondamentale nel ricollegare tra loro le regioni e gli Stati membri, offrendo nel contempo delle opportunità di crescita del turismo nelle regioni meno sviluppate. Sul modello della rete EuroVelo, l'iniziativa dovrebbe essere estesa, con il sostegno dei fondi dell'UE, ad altri settori ed essere ampiamente promossa presso i consumatori (ad esempio per quanto riguarda le rotte del turismo nautico).

6. IV PILASTRO: Governance e risorse: politiche di nuova generazione per un turismo e trasporti sostenibili

6.1 Il CESE accoglie con favore, in quanto necessaria e urgente, la comunicazione sul turismo e i trasporti europei nel 2020 e oltre⁽⁹⁾. Gli insegnamenti tratti dovrebbero indurre le istituzioni europee e gli Stati membri a ripensare le attuali politiche in materia di turismo e trasporti sulla base delle nuove competenze concorrenti dell'UE, in maniera volontaria, attraverso una cooperazione rafforzata tra i governi interessati e le autorità di più livelli. Ciò si potrebbe fare con la partecipazione attiva delle parti sociali e degli organi consultivi, dell'UE e nazionali, nonché mediante la proclamazione di un Anno europeo dedicato al turismo sostenibile.

6.2 Il CESE sottolinea che vi è urgente bisogno di una politica europea efficace di medio-lungo termine che ripristini la fiducia dei cittadini, e della società nel suo insieme, nella possibilità di **viaggiare** in modo sicuro in tutta l'Unione europea. Tale politica deve coprire anche altri comparti dell'ecosistema turistico europeo, quali la ricettività, l'alimentazione, la salute e la sicurezza, il commercio, le telecomunicazioni e l'agricoltura. I settori europei del turismo e dei trasporti costituiscono uno degli ecosistemi colpiti più gravemente dalla crisi della Covid-19.

6.3 Per ritrovare relazioni di fiducia e rilanciare e incrementare il turismo, il CESE è favorevole ad introdurre un «passaporto sanitario interno all'UE» (sul modello del modulo per la localizzazione dei passeggeri (*Passenger Locator Form* — PLF) e dei codici QR), unitamente ad una «piattaforma per l'assistenza sanitaria multilingue ed interoperabile nell'UE». I cittadini potrebbero utilizzare il codice QR per accedere a informazioni e servizi sanitari nel paese in cui sono ospiti e anche per beneficiare, in situazioni di emergenza, dei sistemi di assistenza sanitaria e di sicurezza sociale del paese ospitante.

6.4 Il PLF, il cui obiettivo è la realizzazione di test e la condivisione di dati a livello dell'UE, è stato introdotto in Grecia per accogliere visitatori provenienti dagli altri Stati membri dell'Unione e da qualche altro paese come strategia per pervenire ad un equilibrio tra le preoccupazioni di sanità pubblica e di sorveglianza epidemiologica, da un lato, e i benefici socioeconomici associati al flusso di viaggiatori, dall'altro. Il PLF si basa su due elementi chiave:

1. una sorveglianza efficace e basata sui dati: la realizzazione di test è la componente assolutamente essenziale quando si mettono in atto strategie di riduzione dei rischi di fronte ad una pandemia mondiale. I test sono una risorsa preziosa ed è della massima importanza utilizzarli in modo efficace per raccogliere dati, prevedere l'insorgere di nuovi focolai epidemici e definire politiche armonizzate in materia di interesse generale;
2. un tracciamento efficace: la comunicazione immediata in presenza di casi positivi confermati e il tracciamento dei contatti sono una delle poche alternative efficaci all'imposizione di misure di confinamento.

6.5 Il CESE invita pertanto tutte le istituzioni europee e nazionali competenti ad elaborare un piano d'azione pluriennale dell'UE immediatamente dopo la fase di emergenza. Tale piano d'azione deve ridisegnare completamente il processo di definizione delle politiche europee in materia di turismo e trasporti e agevolare il coordinamento del turismo nel mercato interno, nonché i flussi turistici internazionali provenienti da tutto il mondo.

6.6 Il PLF online è stato sviluppato tenendo presenti i suddetti due elementi chiave e, insieme allo strumento di intelligenza artificiale EVA, consente di realizzare:

- a) test mirati, basati sulle caratteristiche del singolo viaggiatore (paese e Stato di residenza, paesi visitati, età e genere), che ottimizzano l'efficacia delle risorse disponibili per i test, e
- b) un tracciamento rapido sulla base delle informazioni di contatto riportate nell'autodichiarazione, delle informazioni sulla destinazione e di altri dati ancora.

⁽⁹⁾ COM(2020) 550 final.

6.7 Il CESE accoglie con favore e sostiene pienamente le proposte formulate nella comunicazione in esame e la visione a medio e lungo termine adottata dalla Commissione europea nel piano Next Generation EU e nel bilancio generale dell'UE per il periodo 2021-2027, le quali richiederanno adeguate misure di bilancio. In particolare, tali misure dovrebbero concentrarsi sull'attuazione della prossima generazione di politiche e **programmi per il turismo sostenibile, compresi i piani nazionali per le imprese** del settore del turismo volti a **sviluppare le capacità delle PMI, delle organizzazioni rappresentative e delle parti sociali**, tenendo nel contempo sufficientemente conto delle altre priorità dell'UE che non sono necessariamente legate alla pandemia.

6.8 Le pratiche predatorie delle compagnie aeree: che il viaggio sia per piacere o per lavoro, chi paga il biglietto aereo perde il suo denaro quando il volo è cancellato dal vettore poco dopo il pagamento. Le compagnie aeree decidono di punto in bianco, senza dare ai clienti alcun preavviso, se mantenere o cancellare tratte, voli e bande orarie. I clienti si ritrovano invischiati in procedure di rilascio di buoni viaggio (voucher) e riprotezione del volo. I rimborsi sono effettuati troppo lentamente e rappresentano meno del 20 % del volume totale delle prenotazioni cancellate, drenando preziose liquidità dai consumatori e dalle imprese.

6.9 Il CESE prende atto con preoccupazione della questione del delicato equilibrio tra i diritti dei consumatori e i problemi di liquidità delle compagnie aeree dovuti ai voli annullati a causa della pandemia di Covid-19. Il CESE invita le compagnie aeree, i passeggeri e le autorità nazionali e dell'UE a trovare soluzioni idonee riguardo alle opzioni alternative proposte o alle scadenze per i rimborsi durante il periodo di transizione in uscita dalla crisi della Covid-19. Il CESE rifiuta le pratiche illecite di talune compagnie aeree, che talvolta offrono soltanto dei buoni o la possibilità di effettuare una nuova prenotazione, ed esorta le compagnie aeree a conformarsi alla legislazione europea in materia di diritti dei passeggeri [regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁰⁾], compreso il diritto di ricevere il rimborso integrale del costo del biglietto in seguito all'annullamento del volo da parte della compagnia aerea.

6.10 Occorre un approccio armonizzato alla questione dei buoni viaggio (voucher) e dei rimborsi per l'intero settore turistico, un approccio che includa anche le attività turistiche individuali che attualmente non sono coperte e il cui trattamento varia a seconda dei settori e degli Stati membri interessati.

6.11 Occorre un dialogo sociale intenso per il settore del turismo che sfoci nell'adozione di robusti accordi collettivi settoriali in grado di coprire tutti i lavoratori del settore, soprattutto nel contesto della crisi della Covid-19 e nel periodo che seguirà dopo il superamento di tale crisi; lo stesso vale per il settore dei trasporti. È questo il modo migliore per proteggere efficacemente i lavoratori di questi due settori e salvaguardare la pace sociale, aiutando così le imprese a rischio. Tutte le parti interessate devono compiere ogni sforzo per promuovere ancora di più il dialogo sociale e la contrattazione collettiva a tutti i livelli nel settore.

6.12 Politiche dotate di valore aggiunto devono essere coordinate, a livello di Commissione europea, con programmi nazionali di rilancio del turismo, al fine di ricostruire il settore turistico europeo. Naturalmente, ciò dovrebbe essere collegato al coordinamento dei programmi nazionali anticrisi e alla ricostruzione del trasporto aereo, marittimo e via pullman, che in molti paesi dell'UE (ad esempio in Polonia, Italia e Spagna) è oggi in notevole difficoltà.

6.13 È necessario un dialogo sociale intenso, che coinvolga anche le organizzazioni di PMI, per negoziare accordi collettivi settoriali aggiornati per i settori del turismo e dei trasporti: tali accordi garantiranno la pace sociale e, grazie a soluzioni concordate, saranno il modo più efficace per proteggere i lavoratori e quindi aiutare le imprese a rischio e questi due settori nel loro complesso.

6.14 Affinché l'industria del turismo possa avviare la ripresa e ricominciare a crescere, occorre un approccio globale per le competenze e le qualifiche, un ambito in cui non sempre c'è armonizzazione tra i paesi e in cui manca il riconoscimento reciproco (è il caso, ad esempio, della patente nautica per il comando di piccole imbarcazioni commerciali).

6.15 Le parti sociali europee dei settori dei servizi turistici e dei trasporti dovrebbero coordinare i loro sforzi per giungere a un accordo sulle norme sociali in questi comparti.

Bruxelles, 18 settembre 2020

Il presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Luca JAHIER

⁽¹⁰⁾ GU L 46 del 17.2.2004, pag. 1.