



**AN.BTI**

**ASSOCIAZIONE NAZIONALE BUS TURISTICI ITALIANI**



**CONFCOMMERCIO**  
IMPRESE PER L'ITALIA

---

# **MEMORIA AN.BTI CONFCOMMERCIO**

**COMMISSIONE TRASPORTI, POSTE E**

**COMUNICAZIONI**

**Camera dei Deputati**

**Indagine conoscitiva sulle prospettive della mobilità verso il 2030: dalla continuità territoriale all'effettiva del diritto alla mobilità extraurbana.**

**Roma, 3 ottobre 2023**



Gentile Presidente, Gentili Onorevoli,

l'Associazione Nazionale Bus Turistici Italiani (AN.BTI CONFCOMMERCIO) è il primo raggruppamento di rappresentanza a livello nazionale delle imprese di trasporto persone mediante noleggio di autobus ai sensi della legge 218/2003, a vocazione prevalentemente turistica, ed aderisce a Confcommercio - Imprese per l'Italia.

L'associazione rappresenta circa 200 aziende dislocate su tutto il territorio nazionale di un settore che nel suo complesso conta 5 mila imprese, 25 mila posti di lavoro, altrettanti bus che viaggiano sulle strade italiane, 2,5 miliardi annui di fatturato, 1,7 miliardi di chilometri percorsi ogni anno, 450 milioni di litri di carburante consumati, senza considerare il vasto indotto che va dalle guide turistiche alle aziende di manutenzione delle flotte. Il settore, inoltre, genera importanti benefici sui conti pubblici, se si considerano i 270 milioni di euro di accise derivanti dall'acquisto dei carburanti ed i 100 milioni di euro incassati direttamente dai comuni attraverso l'emissione dei ticket per l'accesso alle ZTL.

**Riteniamo opportuno contribuire a questa importante indagine conoscitiva per fornire un quadro diretto e dettagliato sulle necessità e le prospettive presenti e future della nostra categoria.**

Il ruolo delle nostre aziende nel settore dei trasporti nazionali e nel settore del turismo Italiano non è certo banale: noi agevoliamo l'incontro della domanda e dell'offerta turistica e garantiamo la capillare copertura di un territorio meraviglioso, come quello italiano, che regala emozioni e paesaggi mozzafiato anche nelle zone geograficamente più remote e impervie del Paese. Ebbene sottolineare che tali mete sono raggiungibili molto spesso solo con un bus, che tra l'altro in questi contesti, rappresenta il mezzo ecologicamente più sostenibile. Anche la rinascita del turismo nelle aree interne del nostro Paese, spesso teatro di importanti eventi gastronomici, culturali, sociali, rivela inedite opportunità di crescita e di visibilità e noi siamo giornalmente attori di tutto questo e di molto altro ancora.

Per ogni genere di Turismo noi ci siamo, portiamo il turista dove ha esigenza di andare senza vincoli di orari, di percorso e senza limitazioni di nessun tipo. Nessun altro è in grado di offrire per completezza e flessibilità il medesimo servizio.

**Ma per poter guardare al futuro della categoria con ottimismo e per contribuire a fungere ancora con maggior impeto da volano di crescita per l'economia del Turismo e di conseguenza di tutto il Paese, è necessario che al nostro comparto venga garantito l'ausilio delle Istituzioni in alcuni ambiti che risultano per noi decisivi.**

Nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza, e nell'ottica del rispetto delle linee del "Fit for 55%", l'Associazione evidenzia l'esigenza di un programma omogeneo a livello nazionale che



possa portare nei prossimi anni al graduale rinnovo della flotta delle aziende di bus turistici in ottica green, con il progressivo superamento dell'utilizzo dei mezzi maggiormente inquinanti e fino al raggiungimento dell'obiettivo di flotte composte da soli mezzi Euro VI in tutto il Paese. Tale risultato rivestirebbe un'importanza fondamentale sotto molteplici aspetti e rappresenterebbe una conquista per il settore con risvolti estremamente positivi in ambito nazionale ed internazionale. L'ammodernamento costante e sempre più green dei nostri parchi mezzi merita attenzione e non può essere sostenuto, dati gli ingenti costi, unicamente dagli operatori. E' pertanto essenziale l'intervento delle Istituzioni. Qualcosa è già stato concesso ma non è sufficiente al raggiungimento dell'obiettivo. E' indispensabile quindi porre in essere nuovi provvedimenti che prevedano aiuti ed agevolazioni mirate ed incisive. E' importante ricordare inoltre che, nell'immediato futuro, i nostri bus non potranno passare all'elettrico per la mancanza di un'adeguata tecnologia che non consente la produzione di batterie che coprono il lungo o anche il lunghissimo raggio dei nostri viaggi, ma possiamo comunque essere sempre più green fino ai massimi livelli consentiti dai motori Euro 6 classe E.

Quel processo di transizione sostenibile per la categoria, che sembrava essere davvero iniziato, ha subito negli ultimi periodi una brusca frenata e questo è dovuto ad alcuni problemi chiari e decisivi:

- **a parità di costo del carburante e senza nessun genere di incentivo, un imprenditore preferisce continuare ad operare con mezzi più vecchi e più inquinanti ma che non richiedono investimenti così pesanti;**
- **un bus turistico euro VI costa oggi circa 400.000 euro + iva, i tassi d'interesse sono schizzati alle stelle per gli aumenti imposti dall'Unione Europea pertanto tale investimento, non supportato da incentivi, scoraggia qualsiasi investitore.**

L'Associazione manifesta altresì l'esigenza di individuare delle misure idonee che attirino i giovani inoccupati a lavorare nel trasporto persone in considerazione del fatto che nel settore dei bus turistici registriamo una significativa carenza di personale. Nello specifico, mancano all'appello oltre 7.500 autisti. Per far fronte a tale necessità riteniamo importante intervenire su più fronti: in primis rivedendo il CCNL e nello specifico prevedendo la possibilità di poter offrire un salario adeguato all'impegno e alle capacità richiesta agli autisti, e, al contempo, prevedendo degli interventi volti ad abbassare il costo del lavoro al fine di rendere la busta paga realmente appetibile.

Se il livello salariale e il costo del lavoro rivestono un peso importante, non sono da meno i vincoli normativi e i costi di formazione legati al conseguimento della patente D e della carta di qualificazione del conducente (CQC) per il trasporto di persone. Considerati la durata dei corsi di formazione e i limiti di guida e di età previsti dal Codice della strada e dalla disciplina di recepimento delle disposizioni europee per i conducenti degli autobus, allo stato attuale, è molto difficile che un giovane lavoratore riesca ad entrare nel settore del trasporto turistico delle



persone prima dei 25 anni. Pertanto, di fatto, si crea un gap di almeno 5 anni tra l'uscita dal mondo scolastico e l'ipotetico inserimento lavorativo, il che rende il settore del noleggio autobus con conducente poco appetibile per un neodiplomato, il quale si orienta verso altri ambiti lavorativi. Per colmare questa lacuna occorre, da un lato, sfruttare al massimo la flessibilità che la normativa comunitaria consente in relazione all'età minima per il conseguimento delle patenti D1, D1E, D e DE, riducendo le attuali età e dall'altro occorre investire sulla formazione dei futuri autisti sin dalle scuole secondarie superiori, creando percorsi professionalizzanti che agevolino durante il percorso scolastico la formazione professionale per la guida degli autobus, anche attraverso l'espletamento di una parte del corso per il conseguimento della CQC. Nell'ottica di un sistema integrato di accoglienza del turista, gli autisti non dovranno soltanto "guidare un autobus" ma dovranno rappresentare una prima forma di accoglienza. Pertanto risulterà fondamentale nel percorso formativo l'acquisizione di soft skills, ossia di capacità attitudinali e relazionali che, unite alla conoscenza delle lingue e alla professionalità tecnica, consentiranno di garantire la massima qualità del servizio offerto al cliente. Offrire un percorso di crescita ed una prospettiva di carriera agli autisti, significa creare nel tempo e con l'esperienza acquisita, dei veri e propri "bus manager": una figura centrale, chiave dell'imprenditoria e garante di un servizio che deve generare, oltre ad un viaggio comodo e sicuro, anche un'immagine positiva per la propria azienda e il Paese. Potremmo dire che il marketing di un'azienda di bus turistici parte dal proprio autista, dal modo in cui si relaziona con il cliente, soddisfa le sue esigenze e crea le condizioni di viaggio ideali. L'anticipazione del percorso professionalizzante e il contestuale abbassamento dell'età minima per il conseguimento delle patenti, consentirebbe alle aziende dei bus turistici di poter assumere immediatamente i neo diplomati o chi frequenta l'ultimo anno degli ITS, conferendo agli stessi, in attesa del conseguimento del CQC e della patente, lo svolgimento di mansioni collaterali alla guida (accoglienza turista, gestione bagagli e ticket), in affiancamento all'autista. Successivamente, acquisita l'abilitazione necessaria, per la risorsa si aprirebbe la possibilità di guida in multi presenza con un autista esperto.

Il progetto di avvicinare i giovani alla nostra categoria, che resta il nostro obiettivo primario e principale per garantire una prospettiva al comparto, sappiamo bene essere un progetto che potrà restituire risultati tangibili solo nel medio/lungo termine, pertanto, in attesa di poter raccogliere i frutti di tale attività, è indispensabile estendere la possibilità di fare il conducente anche oltre i 68 anni, come avviene di fatto già in tutti i paesi Europei a noi territorialmente e culturalmente vicini, un limite che, nel 2023, non tiene conto dell'evoluzione naturale.

Chi ha 68 anni oggi non può essere equiparato a chi aveva la stessa età decenni fa e per questo vogliamo lavorare per alzare l'età limite per gli autisti ad almeno 70 anni, ovviamente su base volontaria e mai derogando ad un aspetto fondamentale del nostro lavoro: la sicurezza.

Altra criticità essenziale per il futuro della categoria e che lo è di riflesso anche per tutto il Turismo italiano è quella delle tariffe della Ztl previste per i bus turistici in quasi tutti i Comuni del Paese.



Le tariffe previste sono altissime e quasi mai accompagnate da servizi adeguati. Vi è una totale mancanza a livello nazionale di omogeneità riguardo i permessi e le regole previste nelle varie città italiane e vi è in oltre la problematica relativa alla doppia imposizione a cui sono soggetti i viaggiatori che si ritrovano a dover pagare al medesimo beneficiario, il Comune, una tassa per la Ztl ed una per il soggiorno in caso di pernottamento.

In ultimo, anche alla luce degli attuali rincari dei costi del carburante, è indispensabile porre rimedio ad un'irragionevole disparità di trattamento, a danno del settore del trasporto turistico occasionale di persone, di cui alla legge 218/2003, che va avanti da diversi anni. Nello specifico parliamo dell'esclusione di questo settore dal beneficio di aliquote ridotte sulle accise del gasolio previste dalla direttiva 2003/96/CE, recepita in Italia con la modifica del decreto legislativo 26 ottobre 1995 n. 504, recante il testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi. Questa grave situazione non trova alcuna analogia a livello europeo, non possiamo non riportare alla Vostra attenzione, infatti, il livello di accisa ridotto adottato, tra l'altro, in Spagna o in Francia, paesi a noi geograficamente e culturalmente vicini che di conseguenza pongono le nostre aziende sul mercato in una situazione di sostanziale non competitività. Considerato che i bus turistici hanno altresì contribuito alla tenuta e alla crescita del pil del turismo, garantendo di fatto la ripresa economica italiana del periodo post Covid e che ad oggi sono ritenuti a livello legislativo a tutti gli effetti al pari di qualsiasi utente che rifornisce alla pompa di benzina la propria auto privata, non è più concepibile né ammissibile tale disparità.

Le Istituzioni si sono dimostrate tutte molto sensibili a questa problematica e concordi sulla necessità di raggiungere in tempi brevi tale risultato. Quest'anno per la prima volta è stato concesso il beneficio dell'aliquota agevolata dell'accisa del gasolio commerciale per i bus turistici 'euro VI' limitatamente al periodo che va dal 1° aprile al 31 agosto 2023. Si è trattato di un primo importante segnale giunto dalle Istituzioni ma sarebbe necessario finalmente **riuscire a rendere strutturale tale disposizione nella prossima legge di bilancio. Il futuro della categoria passa anche da questo incentivo ad investire sui mezzi più nuovi e da questo incentivo a credere sul futuro del comparto.**

Come trasporto turistico, rappresentiamo una vetrina per il nostro Paese ed è pertanto fondamentale che le Istituzioni dedichino finalmente la giusta attenzione ad un settore troppo spesso dimenticato.

Il futuro della nostra categoria è minato da troppe incertezze: costi incontrollati, carenza di personale viaggiante e difficoltà gestionali sempre più importanti.

Le nostre aziende sono pronte a lavorare con coraggio e convinzione per affrontare il futuro a testa alta, ma per poterlo fare devono essere messe in condizione di poter guardare al 2030 con fiducia, motivazioni e certezze.

Ringraziamo per l'attenzione concessa ai bus turistici.