



AN.BTI

ASSOCIAZIONE NAZIONALE BUS TURISTICI ITALIANI



MEMORIA AN.BTI CONFCOMMERCIO

COMMISSIONE BILANCIO

Senato della Repubblica

Sull' atto Senato n. 926

“Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2024 e bilancio pluriennale per il triennio 2024-2026”

Roma, 7 novembre 2023



Gentile Presidente, Gentili Commissari,

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 Nazionale, costituitasi a novembre 2021, nasce dall'esperienza del Comitato Bus Turistici Italiani, una realtà, nata per porre un argine alle conseguenze derivanti dall'emergenza sanitaria da Covid-19, e attualmente, rappresenta circa 200 aziende di noleggio autobus con conducente (NAAC).

L'Associazione rappresenta le imprese di un settore che, nel suo complesso, conta 3700 aziende di bus turistici, e che, tradotto in numeri, significa più di 20mila 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.

Per contribuire fattivamente ai lavori Sull'atto Senato n. 926 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2024 e bilancio pluriennale per il triennio 2024-2026", desideriamo informare il Presidente ed i Commissari sulle primarie esigenze e le principali difficoltà che si ritrovano giornalmente ad affrontare le aziende di Bus turistici italiane.

- **INSERIMENTO NEL COMPARTO DEL TURISMO E DETASSAZIONE LAVORO FESTIVO E NOTTURNO ANCHE PER I LAVORATORI DELLA CATEGORIA**

L'Associazione auspica l'inclusione nel comparto del turismo della figura autonoma dell'impresa che svolge attività di trasporto occasionale di persone prevalentemente a vocazione turistica (rappresentato dal fatturato e dagli investimenti ricavati dalle scritture contabili), come riconoscimento dell'apporto qualitativo e quantitativo che tali imprese conferiscono al settore del turismo. L'inserimento del trasporto occasionale di persone nel turismo consentirebbe di



valorizzare le peculiarità dei bus turistici rispetto al trasporto di linea e al trasporto pubblico locale, riconoscendo alla categoria la centralità nel settore che deriva dall'apporto rilevante fornito alla crescita del Pil nazionale con gli investimenti e i fatturati delle aziende.

L'inserimento nella di Legge di Bilancio della detassazione per il lavoro notturno e per gli straordinari dei soggetti che operano nel turismo è una misura sicuramente virtuosa, purtroppo, come detto, la nostra categoria pur rappresentando a tutti gli effetti le vere 'Ruote del Turismo', non essendo ad oggi ancora riconosciuta formalmente nel settore, si ritrova nella spiacevole situazione di avere tutte le criticità tipiche del Turismo senza avere i benefici che l'impegno delle Istituzioni riesce talvolta a garantire al comparto.

Chiediamo pertanto che la detassazione del lavoro notturno e per gli straordinari dei soggetti che operano nel turismo sia estesa anche ai lavoratori delle aziende che rappresentiamo al fine di avvicinare i giovani alla categoria e premiare debitamente il personale già presente.

- FORMAZIONE DEL PERSONALE PER COLMARE IL GAP OCCUPAZIONALE NEL SETTORE E REVISIONE DELL'ETA' MINIMA E MASSIMA DI SVOLGIMENTO DELLA PROFESSIONE

L'Associazione manifesta l'esigenza di individuare delle misure idonee che attirino i giovani inoccupati a lavorare nel trasporto persone, in quanto registriamo nel settore dei bus turistici la mancanza di circa 7.000 autisti. Riteniamo importante intervenire su più fronti: in primis sul CCNL, offrendo un salario adeguato all'impegno e alle capacità richieste agli autisti, e, al contempo, prevedendo delle misure idonee 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 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 questo gap 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 gli attuali limiti di 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 carta di qualificazione del conducente. 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; e successivamente all'abilitazione alla guida, sempre in un'ottica di formazione, la possibilità di guida in multipresenza con un autista esperto.



L'Associazione chiede che venga estesa la possibilità di poter svolgere l'attività di conducente di bus anche oltre l'attuale limite temporale di 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 riteniamo corretto alzare l'età limite per gli autisti fino ai 70 anni, ovviamente su base volontaria e mai derogando ad un aspetto fondamentale del nostro lavoro: la sicurezza e l'idoneità. Questo periodo di transizione che serve per formare nuovi autisti preparati e di qualità – e che richiede tempo – va “guidato” dalla generazione di autisti più esperta che, oltre al bagaglio di esperienza e lavoro sul campo, può portare in dote la passione per questo lavoro che, se riportato al prestigio che merita e con condizioni contrattuali adeguate, può tornare ad essere un lavoro invidiabile.

Ovviamente, la priorità dell'Associazione è e sempre resterà quella di avvicinare i giovani alla nostra categoria, perché i giovani restano il fulcro ed il motore del nostro futuro ma siamo ben ancorati alla realtà che viviamo e ben sappiamo che purtroppo la realtà ci dice che oggi non ci sono giovani disposti a scegliere questa professione e che i dati previsionali di entrata e di uscita dalla categoria per i prossimi 5 anni ci disegnano un quadro assolutamente terribile.

Serve del tempo poter riavvicinare i giovani alla categoria e questo è un obiettivo difficile e che purtroppo potrà dare dei risultati solo a medio/lungo termine.

Va sottolineato poi che, vista l'età molto elevata necessaria per l'ingresso lavorativo nella nostra categoria e l'età pensionabile che nel nostro paese cresce costantemente, quello di portare a 70 anni il limite massimo di guida con patente D riteniamo possa essere un intervento di assoluto buonsenso anche sotto l'aspetto sociale.

- **RINNOVO DEL PARCO MEZZI OMOGENEO A LIVELLO NAZIONALE**

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 tramite ausili e benefici concessi dallo Stato, 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 della nostra flotta merita attenzione e non può essere sostenuto, dati gli ingenti costi, unicamente dagli operatori, pertanto è essenziale l'intervento delle Istituzioni. Qualcosa è già stato concesso ma non è sufficiente al raggiungimento dell'obiettivo, è indispensabile quindi porre in essere nuovi provvedimenti, in aggiunta alle attuali misure, che prevedano aiuti ed agevolazioni mirate ed incisive. È 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.**

- **CARO CARBURANTE**

Dai dati recentemente pubblicati dall'Osservatorio Confcommercio apprendiamo che, a settembre 2023, il prezzo medio della benzina alla pompa è stato superiore del 18% rispetto all'anno precedente e del 26% sul periodo pre-crisi (settembre 2019). Analoghe dinamiche caratterizzano il prezzo del gasolio. Di conseguenza, si stimano extra costi, su base annua, che penalizzano pesantemente i mezzi destinati alla lunga percorrenza, come i bus turistici. Il prezzo elevato dei carburanti è un problema oramai cronico che affligge le nostre aziende. Tutto il comparto della mobilità ed in particolare il settore dei bus turistici si trovano a fare i conti con dei costi insostenibili e servono ristori per l'intera categoria.

Come noto, il settore del trasporto occasionale di persone è escluso, diversamente da altri settori, dal beneficio delle aliquote ridotte sulle accise del gasolio (si veda l'art. 24 ter, comma 2, lett. b) del d.lgs. 504/95). Alla luce dell'attuale rincaro dei carburanti, è palese la necessità di riconoscere al settore del noleggio autobus con conducente l'equiparazione alle altre categorie del trasporto persone dell'aliquota ridotta sulle accise del gasolio.

Il nostro Paese attualmente fissa a 617,40 euro per ogni mille litri (+22% di Iva) l'accisa complessiva prevista per il gasolio usato come propellente.



Solo attraverso la misura auspicata l'Italia riuscirebbe a rendere il proprio turismo concorrenziale, rispetto a quello di altri Paesi europei a vocazione turistica, come, ad esempio, la Spagna che prevede un importo di 379 euro (+21% di Iva) e la Francia, ove si è stabilito un importo di 594 euro (+20% di Iva). Tali Stati, inoltre, riconoscono rimborsi per i rifornimenti effettuati sul proprio territorio nazionale da parte di operatori avente la sede legale in un diverso Stato membro.

Per la prima volta, nel 2023, nel DL 'TRASPARENZA CARBUANTI', è stata approvata una norma che riconosce l'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. Questo è un primo importante segnale arrivato al settore che sarà però necessario riconfermare e se possibile ampliare per durata e portata.

Come noi auspicavamo e prevedevamo, tale misura ha contribuito ad una ripresa molto significativa del settore e conseguentemente permette giornalmente di far entrare nelle casse dello stato ingenti risorse derivanti dalle movimentazioni poste in essere dai passeggeri dei nostri viaggi e grazie all'emissione dei ticket per l'accesso alle ZTL dei nostri mezzi. Siamo pertanto fieri di contribuire a fungere da volano per l'economia del paese e chiediamo di essere messi nelle condizioni di poter continuare a farlo con sempre maggiore incisività.

Ringraziamo per l'attenzione dedicata alla categoria dei bus turistici.