



**AN.BTI**

**ASSOCIAZIONE NAZIONALE BUS TURISTICI ITALIANI**

---

## **AUDIZIONE AN.BTI**

**COMMISSIONE LAVORI PUBBLICI,  
TELECOMUNICAZIONI**

**Senato della Repubblica**

**Decreto legge 68/2022**

**“Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili”**

**(Ddl n. 2646/S)**

**Roma, 28 giugno 2022**



Gentile Presidente, Gentili Senatori,

desidero preliminarmente ringraziarVi per l'invito all'audizione odierna.

**L'Associazione Bus Turistici Italiani (AN.BTI)**, primo raggruppamento di aziende del settore in Italia, rappresenta imprese che si occupano del **trasporto collettivo di persone mediante noleggio con conducente** di cui alla legge 11 agosto 2003, n. 218. Rappresentiamo le **"ruote" del turismo**, ne seguiamo le dinamiche economiche, incidiamo in maniera sostanziale sul Pil italiano e siamo un importante biglietto da visita per il Paese agli occhi del turismo straniero. Il settore nel suo complesso conta un totale di 6.000 imprese, 25 mila posti di lavoro, altrettanti bus che viaggiano sulle strade e autostrade italiane ed estere. Il comparto genera 2,5 mld annui di fatturato, 1.7 mld di chilometri percorsi ogni anno, 450 milioni di litri di carburante consumato, nonché 100 milioni di euro di ticket bus versati direttamente ai Comuni.

Come Associazione sicuramente **apprezziamo l'impianto del decreto**, e non possiamo che sostenere la linea del Governo volta ad aumentare la **sicurezza stradale**, a **semplificare gli adempimenti** riguardanti le patenti di guida e il rilascio dei certificati, e a mantenere le **misure di prevenzione** sanitaria sui mezzi di trasporto.

Nell'ottica della **semplificazione degli adempimenti** e dell'**omogeneizzazione** degli stessi sull'intero territorio nazionale auspichiamo che nel presente decreto possano trovare la loro sede naturale delle misure relative alle **zone a traffico limitato**. Ormai da tempo, molti Comuni a vocazione turistica hanno introdotto dei **ticket per l'accesso alle ZTL**, con ricadute negative in primis, per l'intero comparto del **noleggio autobus con conducente** e in secundis, per l'intera filiera ad esso collegata. Occorre ricercare criteri omogenei con cui i Comuni possano adottare le rispettive delibere in merito ai ticket turistici che tengano conto degli effetti anche sulla domanda turistica e sull'indotto. Si auspica, in tal senso, che si possano individuare, a livello nazionale, in sede di Conferenza Unificata, delle **linee guida e dei criteri omogenei**, concordati anche con le associazioni di categoria, che indirizzino le scelte amministrative degli enti locali, per favorire la mobilità delle imprese e il rilancio del turismo italiano.

In ogni caso, non possiamo non riscontrare, così come in altri provvedimenti adottati negli ultimi mesi, che a fronte delle gravi conseguenze che si sono susseguite, a causa alla crisi sanitaria ed economica per Covid-19 prima, e a fronte della grave crisi internazionale in atto in Ucraina oggi, le **esigenze specifiche del settore del trasporto turistico su strada non abbiano ricevuto un adeguato sostegno a livello legislativo** rispetto ad altri comparti.

In primis, nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza, abbiamo sottolineato a più riprese come in merito ai **progetti per il rinnovo e l'ammodernamento tecnologico della flotta**



del TPL, del trasporto privato e delle merci, **non sia stato dato il giusto rilievo ad interventi riguardanti il rinnovo della flotta dei bus turistici**, che rivestono un ruolo centrale nel trasporto passeggeri in ambito nazionale ed internazionale.

L'ammmodernamento costante e sempre più green della nostra flotta merita attenzione e non può essere sostenuto, dati gli ingenti costi, solamente dagli operatori. Anche perché 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 contribuire come settore alla **transizione ecologica** attraverso l'acquisizione dei modelli più efficienti di autobus dotati di **motori Euro 6 classe E**.

Su questo aspetto si innesta la **preoccupazione relativa alla politica legislativa dell'Unione europea**. Da un lato, la **proposta di direttiva** del Consiglio che ristrutturava il quadro dell'Unione per la **tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità** (COM/2021/563 final) rivede il sistema delle accise, penalizzando il gasolio e non tenendo conto di quei settori, come quello del noleggio autobus con conducente, che non possono privarsene nel breve periodo. Dall'altro, **la riforma del sistema ETS** che prevede l'inclusione del settore dei trasporti nel sistema dello scambio di quote. L'insieme di queste misure potrebbe generare nell'immediato futuro **un incremento considerevole dei costi per le imprese del trasporto turistico, senza che le stesse possano porvi rimedio per la mancanza di un'idonea tecnologia alternativa che non utilizzi combustili fossili**.

Pertanto, se il settore dei trasporti deve essere inserito nel sistema ETS, quantomeno auspichiamo che il decisore pubblico possa approntare delle **misure di sostegno idonee per consentire l'ammmodernamento delle flotte dei bus turistici in modo tale da garantire alle aziende l'acquisizione di mezzi a ridotte emissioni inquinanti**.

Solo in questo modo i maggiori oneri derivanti dallo scambio di quote potrebbero essere attenuati dalle bassissime emissioni dei **motori Euro 6 classe E di ultima generazione, senza che i maggiori costi possano riverberarsi sugli utenti**.

Il sostegno pubblico all'azione di rinnovamento delle flotte troverebbe una sua logica, inoltre, se accompagnato dal progressivo divieto di circolazione dei mezzi più inquinanti (presumibilmente a partire dal 2025).

Auspichiamo, al contempo, che il Governo e il Parlamento intervengano nuovamente sul **taglio delle accise sui carburanti**, misura prorogata al momento sino al 2 agosto. Sarebbe un segnale, seppur temporaneo e limitato, nei confronti del **settore** che rappresentiamo, che seppur **altamente energivoro** (450 milioni di litri di carburante annui consumato), non è riconosciuto come tale a livello legislativo.



Infatti, il **settore del trasporto occasionale di persone è stato escluso dal credito di imposta riconosciuto dal cd. di aiuti (DL 50/2022)** all'autotrasporto merci, così come a regime il settore del trasporto occasionale di persone è **privo del beneficio delle aliquote ridotte sulle accise del gasolio** previste dalla direttiva europea 2003/96/CE, recepita in Italia nel 2007 (si veda l'art. 24 ter, comma 2, lett b) del d.lgs. 504/95).

Alla luce di tale esclusione, **l'Italia non riesce a rendere il proprio turismo concorrenziale**, rispetto a quello di altri Paesi europei a vocazione turistica, come, ad esempio, la Spagna e la Francia, che riconoscono accise ridotte per i bus turistici e rimborsi per i rifornimenti effettuati sul proprio territorio nazionale da parte di operatori avente la sede legale in un diverso Stato membro.

Ultimo aspetto che vorremmo porre alla Vostra attenzione, ma non per importanza, riguarda la **carenza di personale** che investe il settore e la **relativa organizzazione lavorativa**. In merito al primo aspetto, l'Associazione manifesta l'esigenza di individuare strumenti che facciano **conoscere ed attirino giovani inoccupati a lavorare nel trasporto persone**, in quanto mancano nel settore dei bus turistici circa 7.500 autisti. Riteniamo importante anche **intervenire sul CCNL**, offrendo un salario adeguato all'impegno e alle capacità richiesta agli autisti, e prevedere **misure idonee ad abbassare il costo del lavoro** al fine di rendere una busta paga realmente appetibile.

Relativamente **all'organizzazione lavorativa**, è opportuno evidenziare che, in base alle attuali norme dell'UE, i **conducenti professionisti che effettuano trasporti occasionali di passeggeri con autobus sono soggetti alle stesse norme relative all'organizzazione di orario di lavoro e periodi di guida, di interruzioni e periodi di riposo degli autotrasportatori che effettuano il trasporto di merci**. Tuttavia, tali norme non sempre sono adatte al trasporto occasionale di persone. È necessario dunque rispondere alle **esigenze specifiche dei conducenti di autobus e pullman** nell'organizzazione dell'orario di lavoro, anche attraverso una modifica delle norme del regolamento (CE) n. 561/2006. A tal proposito, la Commissione europea ha già svolto una consultazione pubblica e deciderà entro la fine dell'anno corrente se proporre una proposta di modifica al regolamento summenzionato.

Nel pieno della stagione estiva, che rappresenta una speranza di ripartenza per l'intero settore del trasporto su strada, auspichiamo nella sensibilità del Parlamento al fine di predisporre misure di sostegno al trasporto turistico che possano garantirgli un trattamento equo rispetto agli altri comparti del settore trasporti.

Grazie per la vostra attenzione.