



AN.BTI

ASSOCIAZIONE NAZIONALE BUS TURISTICI ITALIANI

Roma, 22 giugno 2022

Consultazione pubblica sulla valutazione della necessità di norme specifiche relative ai periodi di guida e di riposo per i conducenti che effettuano trasporti occasionali di passeggeri con autobus

1. LA CONSULTAZIONE

La Commissione europea ha organizzato dal 23 novembre 2021 al 15 febbraio 2022 la **consultazione pubblica** riguardante il **trasporto occasionale con autobus**, inteso come il trasporto di gruppi di passeggeri con autobus su iniziativa dei clienti o da parte del vettore stesso (visite o gite di più giorni, escursioni o viaggi di un giorno). Il trasporto con bus turistico si distingue dal trasporto regolare di linea, che consiste in viaggi effettuati secondo un orario prestabilito, come i servizi di autobus interurbani. La consultazione mira a verificare la conformità delle norme del regolamento (CE) n. 561/2006 alle peculiarità del settore del trasporto occasionale di passeggeri con autobus.

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. L'iniziativa mira a rispondere alle esigenze specifiche dei conducenti di autobus e pullman nell'organizzazione dell'orario di lavoro.

La Commissione valuterà, sulla base degli esiti di tale consultazione, se proporre misure per soddisfare tali esigenze, entro il quarto trimestre 2022.

2. LE PECULIARITÀ DEL SETTORE DEL TURISMO IN AUTOBUS

La specificità operativa del settore del turismo in autobus deriva dalla sua elevata stagionalità, che prevede tour di diversa durata, anche in orario notturno e nei weekend. Vi sono pertanto in tale settore esigenze specifiche in termini di tempi di guida e di riposo per gli autisti professionisti. Ad esempio, gli autisti del turismo in autobus trascorrono molto meno tempo alla guida rispetto agli autotrasportatori poiché il lavoro richiede brevi periodi di guida interrotti da diverse pause, anche sulla base delle specifiche esigenze dei turisti trasportati.

Il riconoscimento delle differenze intrinseche tra i servizi di trasporto merci e passeggeri su strada e un corretto adeguamento del quadro giuridico dell'UE alle specifiche esigenze degli autisti di autobus e pullman nel segmento turistico potrebbero risolvere una serie di problematiche riscontrate dalla Commissione europea e sintetizzabili in: elevati costi di regolazione, soprattutto per le compagnie più piccole; difficoltà nel garantire il rispetto del quadro regolatorio; differenziazioni normative fra gli operatori del trasporto passeggeri nazionale e internazionale; aumento dello stress lavorativo dei conducenti, per la difficoltà di conciliare le esigenze dei passeggeri e il rispetto delle regole, il che potrebbe mettere a rischio la sicurezza stradale.

3. LE PROPOSTE AN.BTI

Alla luce di quanto esposto e in attesa di un'azione da parte della Commissione europea, **l'Associazione bus turistici italiani (An.bti)** sottopone alla Vostra cortese attenzione una serie di **proposte** con l'intento di migliorare l'organizzazione del lavoro nel settore del trasporto occasionale con autobus, garantendo al contempo elevati standard di sicurezza sia per i conducenti che per i passeggeri.

1. OBBLIGO DI DOPPIO AGENTE PER LA GUIDA NOTTURNA

Al fine di tutelare la sicurezza del lavoratore e dei passeggeri, il periodo di guida notturno è già stato oggetto di restrizioni, quali la riduzione del tempo massimo di guida consecutivo prima della pausa obbligatoria di 45 minuti (4 ore e non 4 ore e 30 minuti a meno che non si effettuino delle interruzioni prima delle 4 ore) o la riduzione della disponibilità giornaliera da 15 a 10 ore. Questa limitazione dei tempi di guida si applica sia in presenza di agente unico sia in una situazione di multi presenza.

Fino ad ora non è mai stato previsto normativamente **l'obbligo del doppio autista a bordo nel caso di lavoro notturno**; si sono registrate unicamente delle autonome iniziative di aziende di trasporto privato che hanno inserito tale previsione nella propria policy aziendale. L'introduzione di tale obbligo aumenterebbe il livello di sicurezza del trasporto passeggeri e garantirebbe un'adeguata alternanza dei conducenti in caso di stanchezza psicologica e fisica.

2. PREVISIONE DI UNA DEROGA ALLE 15 ORE DI DISPONIBILITÀ PER LE USCITE SERALI DURANTE I TOUR DI PIÙ GIORNI

Nell'organizzazione di tour di più giorni, il giorno della partenza e quello del rientro sono sicuramente le giornate che prevedono maggiori impegni di guida, mentre negli altri giorni "centrali" si registrano mediamente 4 o 5 ore di guida al massimo; nonostante ciò, in tali giorni, non sono previste deroghe alla disponibilità giornaliera (15 ore).

Le giornate "centrali" dei tour sono spesso soggette a richieste di uscite serali (non notturne) per un giro turistico by night o una cena tipica, ma molto spesso l'autista vi prende parte come semplice partecipante perché non può utilizzare il mezzo nonostante le poche ore di guida. **La deroga alle 15 ore di disponibilità durante il tour (anche solo per una giornata)** potrebbe risultare molto utile sia per il cliente che per il conducente, in quanto verrebbe fornito un migliore servizio che potrebbe tradursi, al contempo, in un maggior guadagno per l'autista. Inoltre, al fine di ridurre lo stress e la fatica dei conducenti, l'eventuale utilizzo della deroga deve essere accompagnata **dall'obbligo di un riposo regolare sia per il giorno precedente sia per quello successivo** (11 ore o 3+9) all'utilizzo della deroga.

Esempio: il programma prevede la partenza per l'escursione giornaliera alle 8.30 e l'autista inserisce la scheda alle 8.00 per spostare il bus dal park o caricare i primi passeggeri. La sua disponibilità termina alle 23.00 e, visto che mediamente le cene sono programmate per le 20.30 e durano un paio d'ore, difficilmente potrà includere nelle 15 ore di disponibilità giornaliera attività quali il rientro del gruppo in hotel o l'effettuazione del classico giro by night.

3. DEROGA DI 12 GIORNI PER SERVIZI SINGOLI IN TERRITORIO NAZIONALE

Il lavoro dell'autista di bus GT è caratterizzato da una forte stagionalità e si concentra soprattutto nei periodi marzo - giugno, settembre-ottobre, nonché nel mese di dicembre.

Durante questi periodi di alta intensità lavorativa, si potrebbe prevedere normativamente **l'estensione anche al singolo servizio occasionale di trasporto nazionale di passeggeri** la cosiddetta **"deroga di 12 giorni"** già prevista per il singolo servizio occasionale di trasporto internazionale di passeggeri dall'articolo 8, paragrafo 6-bis del reg.CE 561/2006 (possibilità di rinviare, a determinate condizioni, il periodo di riposo settimanale di dodici periodi di 24 ore consecutivi al massimo a partire dal precedente periodo di riposo settimanale regolare).

Si potrebbe valutare, inoltre, l'ipotesi di trasformare i **giorni di riposo compensativo** da effettuare consecutivamente per la ripresa psicofisica del lavoratore, a seguito dell'utilizzo della deroga dei 12 giorni, in **una banca ore** da recuperare nei mesi di bassa stagione.