



AN.BTI

ASSOCIAZIONE NAZIONALE BUS TURISTICI ITALIANI



MEMORIA AN.BTI

**COMMISSIONE ATTIVITA' PRODUTTIVE,
COMMERCIO E TURISMO**

Camera dei Deputati

Schema del piano strategico di sviluppo del turismo per il periodo 2023-2027

(Atto del Governo sottoposto a parere parlamentare n. 39)

Roma, 2 maggio 2023



Gentile Presidente, Gentili Onorevoli,

l'Associazione Nazionale Bus Turistici Italiani (**AN.BTI**) 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 oltre 200 aziende dislocate su tutto il territorio nazionale di un settore che nel suo complesso conta 6 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.

L'Italia è un paese a forte trazione turistica ed in questo settore nessuno meglio di noi può fornire un contributo di esperienza e professionalità, perché noi siamo le 'ruote del turismo'.

A partire dalla sua nascita, il Ministero del Turismo si è sempre dimostrato vicino alle esigenze delle imprese di Bus Turistici martoriato dalla pandemia legata al Covid-19 e nella scorsa legislatura, come AN.BTI, abbiamo intrapreso una proficua interlocuzione che stiamo consolidando ed implementando anche in questa nuova legislatura. Evidenziamo, altresì, la nostra partecipazione al portare del Ministero del Turismo Italia.it, con una collaborazione, nello specifico, al programma TOURISM DIGITAL HUB (THD). **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, 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, **essenziale per il raggiungimento della destagionalizzazione del settore** e spesso teatro di importanti eventi gastronomici, culturali e 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 settore è in grado di offrire per completezza e flessibilità il medesimo servizio.

Ma per poterlo fare con sempre maggiore qualità ed efficienza, 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 settore venga riconosciuto l'ausilio delle Istituzioni in alcuni ambiti che risultano per noi decisivi e che **si giunga, in tempi brevi, all'inserimento formale e strutturale della nostra categoria nella settore del Turismo. Il Turismo è la nostra casa e per**



far sì che ci venga riconosciuta una chiara identità noi abbiamo esigenza di entrare a farne parte.

Dall'esame dell'Atto Governo n.39, **"Schema del piano strategico di sviluppo del turismo per il periodo 2023-2027"**, emerge con chiarezza come lo stesso si basi su 5 pilastri strategici: **la governance, l'innovazione, qualità e inclusione, la formazione delle figure professionali turistiche e la sostenibilità.**

Emerge altresì con la medesima chiarezza come ognuno di questi pilastri sia estremamente e vividamente presente negli aspetti di interesse e nelle problematiche riguardanti i Bus Turistici, e questo testimonia l'importanza e la centralità che la categoria ricopre nel settore.

Partendo dalla **governance**, come Associazione vediamo con estremo favore l'idea di porre in essere una convocazione mensile del Tavolo interministeriale per la definizione condivisa delle proposte di policy trasversali al settore turistico e la predisposizione di una piattaforma di condivisione delle policy e delle azioni proposte a livello settoriale da imprese e categorie (Piattaforma Stakeholder/imprese), ed auspichiamo, come AN.BTI, di poter essere chiamati a partecipare attivamente in modo da poter fornire il nostro contributo.

Parlando della **sostenibilità e dell'innovazione**, anche 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, 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 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.**

Nel campo della **formazione delle figure professionali turistiche**, 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, è essenziale poter offrire un salario adeguato all'impegno e alle capacità richieste 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 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 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 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 multi presenza con un autista esperto.**

Per quanto concerne la **qualità e l'inclusione**, come Associazione sentiamo l'esigenza di superare la consolidata realtà che vede il settore dei bus turistici troppo spesso inserito ed a volte perfino confuso con le altre tipologie di trasporto di persone e in alcuni casi perfino di merci. Noi come bus turistici abbiamo delle peculiarità uniche e non possiamo quindi rientrare nella giurisprudenza riguardante settori che sono simili ma comunque sostanzialmente differenti dal



nostro. Questa mancanza di un inquadramento indipendente arreca al nostro settore molteplici problematiche legate alla gestione del personale sia a livello contrattuale che a livello strettamente pratico. **È pertanto auspicabile ed essenziale l'inserimento repentino della nostra categoria nel settore del Turismo.**

Una criticità per noi molto importante, ma 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 inoltre la problematica relativa alla doppia imposizione a cui sono soggetti i turisti 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 carburanti, 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 e, più precisamente, dall'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 strutturalmente, 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 il risultato auspicato, e questo è dimostrato nella pratica dall'approvazione della norma che riconosce l'aliquota agevolata dell'accisa del gasolio commerciale per i bus turistici 'euro VI' per il periodo che va dal 1° aprile al 31 agosto 2023. Questo è un primo importante segnale giunto dalle Istituzioni che sarà però necessario confermare e se possibile ampliare per durata e portata.**

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 Turismo è un comparto fondamentale per l'economia italiana ed è importante che ogni tassello che lo compone, trasporto turistico in primis, sia caratterizzato da principi di qualità e di assoluta eccellenza, è essenziale che il servizio reso sia adeguato alla richiesta del turista Italiano e straniero e conforme agli standard che un paese splendido come l'Italia ha l'obbligo di fornire e pretendere.

Ringraziamo per l'attenzione concessa ai bus turistici.