



AN.BTI

ASSOCIAZIONE NAZIONALE BUS TURISTICI ITALIANI



AUDIZIONE AN.BTI

**COMMISSIONE AFFARI SOCIALI, SANITA' LAVORO
PUBBLICO E PRIVATO, PREVIDENZA SOCIALE**

Senato della Repubblica

Sul decreto-legge 48/2023

**recante "Misure urgenti per l'inclusione sociale e l'accesso al mondo
del lavoro"**

(Ddl n .685/S)

Roma, 17 maggio 2023



Gentile Presidente, Gentili Senatrici e Senatori,

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.

La valutazione della nostra Associazione sul provvedimento in oggetto è sostanzialmente positiva, riconosciamo gli sforzi e la volontà di andare incontro alle esigenze dei cittadini e delle imprese in un periodo storico obbiettivamente complicato e particolare, ma al contempo chiediamo di non abbassare la guardia e di continuare l'azione con coraggio e decisione. Siamo altresì convinti che, grazie al lavoro in sinergia tra tutti i gruppi politici e con l'ausilio degli esperti e delle associazioni di categoria, quella che uscirà dal Parlamento sarà una legge ancora più completa e soddisfacente.

L'articolo 34 del decreto-legge in esame, a sostegno delle imprese e per il contrasto alla crisi energetica, stabilisce il riconoscimento di risorse per 15 milioni di euro, assegnate sotto forma di credito d'imposta nella misura massima del 12% del costo iva esclusa, sostenuto nel secondo semestre 2022 per l'acquisto di gasolio destinato all'alimentazione di mezzi di classe ambientale euro V ed euro VI.

Siamo assolutamente grati del provvedimento, ma siamo al contempo consci che per quanto concerne le tematiche legate al carburante, per il nostro settore permane l'esigenza di pervenire in tempi brevi, in via strutturale e definitiva, al **riconoscimento dell'aliquota agevolata per i mezzi meno inquinanti.**

Ricordiamo che 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 della situazione attuale è grande 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.

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, per la prima volta, 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 arrivato al settore che sarà però necessario confermare e se possibile ampliare per durata e portata. Come noi auspicavamo e prevedevamo, tale misura ha portato ad una ripresa molto significativa del settore e conseguentemente permette giornalmente di far entrare nelle casse dello Stato ingenti risorse derivanti sia dall'iva delle transazioni dei passeggeri Italiani e stranieri che abbiamo il piacere di accompagnare nelle splendide mete del nostro bel paese, che dalle ingenti entrate per i comuni provenienti dall' emissione dei ticket per l'accesso alle ZTL dei nostri mezzi.

Andando ad esaminare invece nello specifico la situazione strettamente legata al mondo del lavoro, segnaliamo che la nostra categoria, come tutto il settore turismo, sta vivendo una realtà paradossale. Il volume dell'attività è cresciuto sensibilmente ma la pesantissima carenza di personale che colpisce noi, come tutti i segmenti del turismo, non permette alle nostre aziende di offrire per qualità e quantità il servizio che vorrebbero.

Le aziende di bus turistici oggi si ritrovano a vivere il paradosso di non riuscire a garantire tutti i servizi di cui l'utenza avrebbe necessità ed al contempo di dover lasciare parcheggiati i propri mezzi nelle rimesse per la mancanza di personale viaggiante.

I motivi di tale importante carenza, che un recente **studio sul settore effettuato da ISFORT e commissionato da AN.BTI e CONFCOMMERCIO** stima nell'ordine delle 6700 unità, sono svariati e le soluzioni sicuramente complesse, ma con il lavoro serio delle Istituzioni e con l'ausilio delle Associazioni di categoria siamo certi che tale problematica può essere nel tempo limitata se non addirittura totalmente superata.

PROBLEMATICHE RELATIVE ALLA CARENZA DEL PERSONALE:

Le criticità legate alla mancanza di personale nel settore dei bus turistici possono essere racchiuse nei seguenti tre punti:

- 1. formazione;**
- 2. informazione;**
- 3. salari e costo del lavoro.**

1) FORMAZIONE - POSSIBILI SOLUZIONI

Gli anni di fermo legati alla pandemia hanno visto un inesorabile spostamento del personale viaggiante verso altre attività ma più in generale 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, impongono oggi ad un ragazzo, che desidera avvicinarsi al nostro settore, di non poter iniziare ad operare prima dei 24 anni. E' chiaro che questo lunghissimo lasso di tempo tra l'uscita della scuola e l'ingresso nelle nostre aziende crea un gap insormontabile, nei 5 anni vacanti i ragazzi si dirigono verso altre strade o altre occupazioni ed è pertanto necessario abbassare i limiti d'età attuali ed avvicinare i giovani alla realtà dei bus turistici molto prima dei 24 anni, attuando campagne di divulgazione in sinergia con i presidi delle scuole secondarie e con le autoscuole italiane e creando degli specifici percorsi di studio professionalizzanti.



L'anticipazione del percorso professionalizzante e l'ipotetico abbassamento dell'età minima per il conseguimento delle patenti, consentirebbero 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 l'abilitazione alla guida in multipresenza con un autista esperto.

L'età media degli autisti nel nostro settore è altissima, oltre 50 anni e non si intravede assolutamente un passaggio generazionale; senza interventi immediati il futuro della categoria è a serio rischio.

Di seguito il resoconto delle attuali regole vigenti per il conseguimento dei titoli di guida:

ETÀ CONSEGUIMENTO PATENTE D1, D1E, D E DE

Codice della strada (D.Lgs. 30/04/1992, n. 285) Art. 115

Requisiti per la guida dei veicoli e la conduzione di animali

1. Fatte salve le disposizioni specifiche in materia di carta di qualificazione del conducente, chi guida veicoli o conduce animali deve essere idoneo per requisiti fisici e psichici e aver compiuto:

A) anni ventuno per guidare:

1 tricicli cui abilita la patente di guida della categoria A;

2 veicoli cui abilita la patente di guida delle categorie C e CE;

3 veicoli cui abilita la patente di guida delle categorie D1 e D1E;

4 veicoli per i quali è richiesto un certificato di abilitazione professionale di tipo KA o KB nonché i veicoli che circolano in servizio di emergenza, di cui all'articolo 177;

B) Anni ventiquattro per guidare:

1 veicoli cui abilita la patente di guida della categoria A;

2 veicoli cui abilita la patente di guida delle categorie D e DE.

2. Chi guida veicoli a motore non può aver superato:

A) anni sessanta per guidare autobus, autocarri, autotreni, autoarticolati, autosnodati, adibiti al trasporto di persone. Tale limite può essere elevato, anno per anno, fino a sessantotto anni qualora il conducente consegua uno specifico attestato sui requisiti fisici e psichici a seguito di visita medica specialistica annuale, con oneri a carico del richiedente, secondo le modalità stabilite nel regolamento.



COSA SI PUÒ GUIDARE CON PATENTE D1, D1E, D E DE PATENTE D1:

È richiesta per la guida di autoveicoli con un numero di posti superiori a 9 e minori di 17 e lunghezza minore di 8m anche trainanti un rimorchio di massa massima autorizzata minore di 750kg. Questa patente si può conseguire a partire da 21 anni.

PATENTE D1E:

È richiesta per la guida di complessi di veicoli composti da una motrice di categoria D1 e un rimorchio con massa massima autorizzata superiore a 750kg. Questa patente si può conseguire solo se si è già in possesso della patente D1.

PATENTE D:

È richiesta per la guida di autoveicoli con numero di posti superiori a 9 anche trainanti un rimorchio di massa autorizzata minore di 750kg. Questa patente si può conseguire a partire da 24 anni. Se il candidato è titolare di CQC per il trasporto di persone l'età minima scende a 21 anni.

PATENTE DE:

È richiesta per la guida di complessi di veicoli composti da motrice di categoria D e rimorchio con massa massima autorizzata superiore a 750kg. Questa patente si può conseguire solo se si è già in possesso della patente D.

EQUIVALENZE:

La patente D è valida per la guida dei veicoli della categoria D1

La patente CE è valida per la guida dei veicoli della categoria C1E e dei veicoli della categoria D1E e DE se il titolare è in possesso anche della patente di categoria D

La patente di categoria DE è valida per la guida dei veicoli di categoria D1E

Le patenti delle categorie C1E, CE, D1E, DE sono valide per la guida di veicoli della categoria BE

I predetti limiti di età possono essere abbassati mediante il conseguimento della Carta di Qualificazione del Conducente (CQC), la quale è un titolo abilitativo che consente di svolgere attività di carattere professionale legata all'autotrasporto sia di merci che di persone.

La direttiva 2003/59/CE, del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 luglio 2003 e la nuova direttiva 2022/2561/CE del 14 dicembre 2022, che a partire dal 12 gennaio 2023 è andata ad abrogare e sostituire la precedente senza modificarne la sostanza, hanno infatti subordinato al conseguimento di una qualificazione iniziale, e di una formazione periodica quinquennale, lo svolgimento nell'ambito dei Paesi UE e SEE, dell'attività professionale di trasporto di persone, alla guida di veicoli per i quali è richiesta una patente almeno di categoria D1.

In base all'articolo 18 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, che ha recepito in Italia la predetta direttiva 2003/59/CE, e le successive modificazioni, il conducente di un veicolo adibito al trasporto di persone può guidare, a partire da:

- a) **21 anni di età: ma solo i veicoli delle categorie di patente di guida D e DE, per servizi di**



linea con percorrenza non superiore a 50 chilometri, a condizione di essere titolare di **carta di qualificazione del conducente** conseguita a seguito della frequenza di un **corso di qualificazione iniziale accelerato (140 ore)**, e del superamento del relativo esame;

b) 21 anni di età: veicoli delle categorie di patente di guida D1 e D1E, a condizione di essere

c) titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un **corso di qualificazione iniziale accelerato (140 ore)**, e del superamento del relativo esame;

d) 21 anni di età: veicoli delle categorie di patente di guida D e DE, a condizione di essere titolare di **carta di qualificazione del conducente** conseguita a seguito della frequenza di un **corso di qualificazione iniziale ordinario (280 ore)**, e del superamento del relativo esame;

e) 23 anni di età: veicoli delle categorie di patente di guida D e DE, a condizione di essere titolare di **carta di qualificazione del conducente** conseguita a seguito della frequenza di un corso di **qualificazione iniziale accelerato (140 ore)**, e del superamento del relativo esame.

f) Per ottenere la CQC è necessario effettuare o un corso di formazione iniziale della durata di 280 ore (260 ore di teoria + 20 di pratica) oppure un corso accelerato di 140 ore (130 di teoria + 10 di pratica), a seconda delle necessità. La qualifica, una volta conseguita, ha una validità di 5 anni e va **rinnovata frequentando un altro corso di aggiornamento della durata di 35 ore**.

Per iscriversi ad un **corso congiunto di conseguimento della patente di guida e della qualificazione CQC** è condizione minima il possesso di una **patente di categoria B**: prima di svolgere la parte pratica di corso relativa alle ore di guida, tuttavia, il candidato al conseguimento della qualificazione CQC deve aver superato l'esame di teoria **per il conseguimento della patente** e, quindi, aver ottenuto un foglio rosa della categoria **D1 D1E, D o DE** se intende conseguire la predetta abilitazione per il trasporto professionale di persone alla guida di veicoli di tale categoria.

2) INFORMAZIONE - POSSIBILI SOLUZIONI

È necessario "ripensare" la figura dell'autista facendo comprendere ai giovani che siamo in presenza di una vera e propria professione che richiede caratteristiche ben precise: **il personale che guida un autobus GT è il primo biglietto da visita per il turismo di un Paese ed un autista deve essere eccellente nella guida, impeccabile nei rapporti con i clienti, preparato anche nella conoscenza delle lingue e dei luoghi che si visitano e organizzato nell'accoglienza: in pratica deve essere a tutti gli effetti un autista 2.0!**

È auspicabile, pertanto, una revisione in tal senso dei corsi CQC, meno teorici e maggiormente orientati ad attirare i giovani verso il settore del trasporto turistico di persone.



3) SALARI E COSTO DEL LAVORO POSSIBILI SOLUZIONI

Il lavoro dell'autista di Bus Turistico è un lavoro molto duro per i ritmi, per le responsabilità e per le modalità di svolgimento dello stesso.

Il personale viaggiante deve fare i conti con lunghe assenze da casa, con il lavoro continuo nei giorni di festa e con la responsabilità di gruppi di persone che si affidano a questa figura.

Dal punto di vista contrattuale è auspicabile un maggiore riconoscimento per il lavoro svolto soprattutto nelle giornate festive (l'indennità di lavoro domenicale al momento corrisponde a poco più di €5,00 giornalieri) o in quelle in cui l'autista rimane fuori casa.

Per incentivare invece le assunzioni, considerando che di fatto si tratta di un settore strettamente collegato al turismo che è ancora in fase di ripartenza, sarebbe opportuno prevedere, unitamente agli sgravi vigenti (assunzioni femminili e giovani lavoratori fino a 35 anni di età) forme di assunzioni più agili ma sempre assolutamente premianti e rispettose della dignità del lavoratore.

Ma l'aspetto più impellente e probabilmente l'unico che può dare una risposta forte ed immediata a questa problematica, è la necessità di giungere in tempi brevi ad una revisione del costo del lavoro, attualmente troppo alto e che non consente di poter far arrivare nelle tasche dei lavoratori un salario adeguato rispetto ai lordi della busta paga.

È essenziale pervenire ad un taglio del cuneo fiscale specifico per i lavoratori del settore turismo, ivi compresi gli autisti di bus, per rendere lo stipendio di questi lavoratori che operano in orari, in giorni ed in contesti di estrema difficoltà, sempre più premiante e per far tornare questo settore appetibile agli occhi delle nuove generazioni. La carenza di autisti e più in generale di lavoratori del comparto turismo è una piaga sempre più profonda, per il bene dell'Italia è tempo di invertire la rotta ed il taglio delle tasse in busta paga per i lavoratori del settore riteniamo possa essere l'intervento più adatto a dare risposte reali ed immediate.

Ringraziamo per l'attenzione riservata al settore dei Bus Turistici.