









**«PRIMO RAPPORTO SUL MERCATO
DEL NOLEGGIO AUTOBUS CON
CONDUCENTE E IL TRASPORTO
TURISTICO»**

Roma, gennaio 2018

Indice

-  Il perimetro dell'indagine
-  La descrizione del settore
-  L'analisi del campione di imprese ANAV
-  *Focus*: analisi di filiera e valore economico del turismo con bus
-  *Focus*: la sostenibilità
-  Le prospettive di sviluppo

 **Il perimetro dell'indagine**

Motivazioni dello studio

In Italia il **nolegg** autobus con conducente (**NACC**) ha guadagnato negli anni un crescente **peso economico e sociale**, oltre che strettamente **trasportistico**

- in termini sia di **fatturato globale**, che di **impatto occupazionale** diretto, indiretto o indotto dalla spesa di settore.
- in termini di contributo specifico allo sviluppo della **filiera turistica**, con un'attività specializzata nel trasporto di **comitive organizzate** da *tour operator* (nazionali/internazionali) e **gruppi socialmente rilevanti di utenti** (scolaresche, gruppi parrocchiali, circoli aziendali e del dopolavoro, associazioni della terza età, disabili, ecc.).
- in termini di **sostenibilità**: l'autobus come mezzo di trasporto collettivo consente l'abbattimento dei costi esterni del trasporto (inquinamento, congestione da traffico, incidentalità).



Da qui l'esigenza di ricostruire in modo sistematico il quadro strutturale e dinamico del settore

Attività svolte e metodologia

Lo studio interessa cinque *filoni principali di approfondimento*:

1. **Aggiornamento del quadro normativo di riferimento**
2. **Descrizione della struttura e delle dimensioni del settore:** attività e valore economico complessivo, mappatura degli attori rilevanti
3. **Impatti e i benefici socio-ambientali per la collettività**
4. **Performance economico-produttive delle aziende**
5. **Scenari evolutivi e politiche di sostegno**



Strumenti di indagine

Analisi desk, attraverso varie fonti per la **raccolta di dati «quantitativi»** sui vari segmenti di attività delle imprese NACC e i trend rilevanti del mercato di riferimento

Analisi «qualitativa» su un campione di imprese Anav con riferimento a dinamica di fatturato e costi, tendenze occupazionali e di investimento

Analisi del benchmark europeo (ricostruzione della filiera industriale del turismo)

Intervista a “testimoni privilegiati” su prospettive del settore e priorità della *policy*.

Un'analisi complessa...

Pochi dati disponibili

(nonostante l'importanza del settore)



Ostacolo alla comprensione dei fenomeni: **tendenze innovative, esigenze degli operatori, effetti delle politiche** adottate o da favorire ai vari livelli

- Non risultano **indagini o statistiche ufficiali** condotte da Istituzioni nazionali o internazionali con specifico riferimento al settore NACC: dimensioni produttive e caratteristiche delle imprese.
- Le **statistiche aziendali** non sono sempre in grado di distinguere l'attività derivante da obblighi di servizio pubblico (con fatturazione ad enti) dagli altri tipi di attività "a mercato".
- Altre sovrapposizioni si devono alla difficoltà di distinguere i servizi in base ai **veicoli impiegati**, data l'esistenza di modelli diversi per caratteristiche e struttura (es. autobus, minibus, midibus).



Necessità di integrare fonti diverse, spesso volte disomogenee, **al fine di colmare l'attuale carenza di dati e informazioni**

 **La descrizione del settore**

Riferimenti normativi: NACC

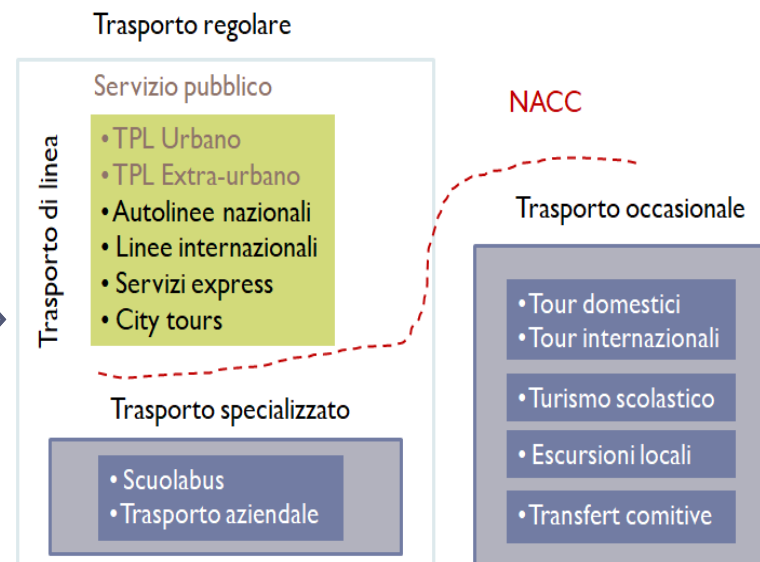
Definizione Art. 2 Legge 218/2003

Per “noleggio” il **legislatore nazionale** intende «i servizi di trasporto di viaggiatori effettuati da un’impresa professionale su richiesta di terzi committenti o offerti direttamente a gruppi precostituiti, con preventiva definizione del periodo, della durata e dell’importo complessivo dovuto per l’impiego e l’impegno dell’autobus adibito al servizio».

Definizione Reg. (CE) n. 1073/2009

Il **legislatore comunitario** distingue tra:

Servizi	Definizione
«Regolari» (es. TPL, City tour, collegamenti con aeroporto)	Servizi con frequenza, itinerario e fermate prestabilite, aperti a tutti i passeggeri
«Regolari specializzati» (es. scuolabus, trasporto personale aziende)	Servizi con frequenza, itinerari e fermate determinati, esclusivi per alcune tipologie di passeggeri
«Occasionali» (es. tour di uno o più giorni in siti turistici, transfer per eventi)	Tutti gli altri servizi: trasporto di gruppi di passeggeri costituiti su iniziativa di un committente o del vettore stesso



Quadro applicativo della L. n. 218/2003



■ 15 Regioni hanno dettato disposizioni per regolare l'attività di noleggio autobus con conducente secondo i criteri della L. n. 218/2003, *in primis* il rilascio all'impresa del titolo autorizzativo.

■ 5 Regioni non hanno dato attuazione alla L. n. 218/2003, restando ancorate ai regolamenti comunali di rilascio delle licenze (non contingentate) per singoli autobus.

Imprese attive per regione

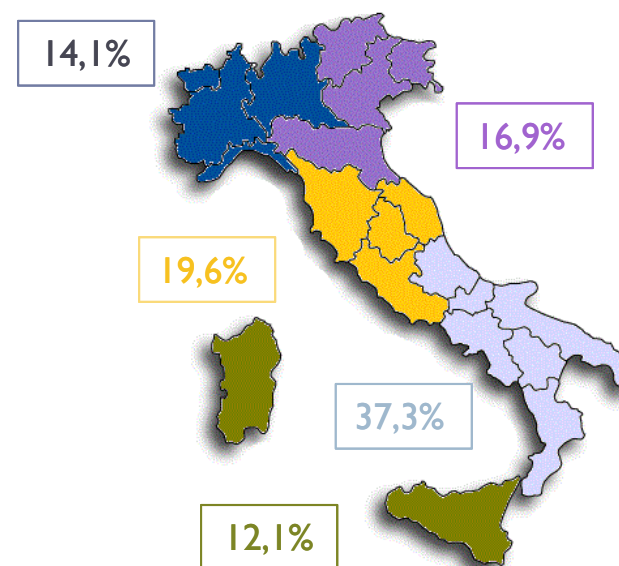
► Imprese di noleggio - Totale Italia: 5.920

Regioni	Imprese	Regioni	Imprese
Abruzzo	163	Molise	87
Basilicata	125	Piemonte	223
Calabria	289	Puglia	487
Campania	1.058	Sardegna	222
Emilia R.	348	Sicilia	492
Friuli VG.	44	Toscana	254
Lazio	636	Trentino AA.	210
Liguria	75	Umbria	153
Lombardia	528	Valle d'Aosta	10
Marche	116	Veneto	400

Fonte: elaborazioni Isfort su dati Anav-MIT, 2017

Tra le province, Napoli (525) e Roma (393) sono prime per numero di imprese, a seguire: Salerno (259), Perugia (135), Palermo (127) e Milano (121).

Distribuzione %



Le **imprese attive** si concentrano in prevalenza nelle regioni del **Centro-Sud**. Ha sede al Nord meno di un terzo delle imprese di noleggio (31%).

Veicoli per regione (stock)

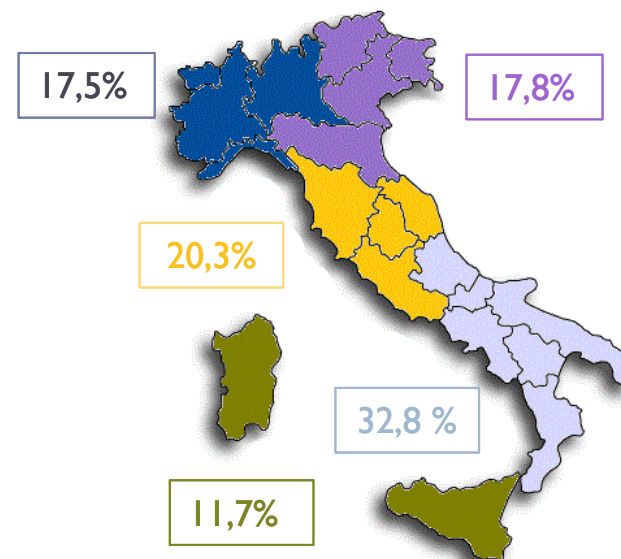
- ▶ Bus da noleggio – Totale Italia: 24.863
(esclusi scuolabus, minibus, miniscuolabus)

Regioni	Bus	Regioni	Bus
Abruzzo	632	Molise	312
Basilicata	528	Piemonte	1.113
Calabria	818	Puglia	1.945
Campania	3.915	Sardegna	832
Emilia R.	1.431	Sicilia	2.069
Friuli VG.	227	Toscana	1.251
Lazio	2.826	Trentino AA.	814
Liguria	376	Umbria	541
Lombardia	2.768	Valle d'Aosta	85
Marche	430	Veneto	1.950

Fonte: elaborazioni Isfort su dati Anav-MIT, 2017

Tra le province, ai primi posti si collocano **Napoli** (2.546) e **Roma** (1.951), seguite da altre zone di Lazio e Campania, dalle province turistiche meridionali, da quelle del Veneto, Torino, Milano.

Distribuzione %



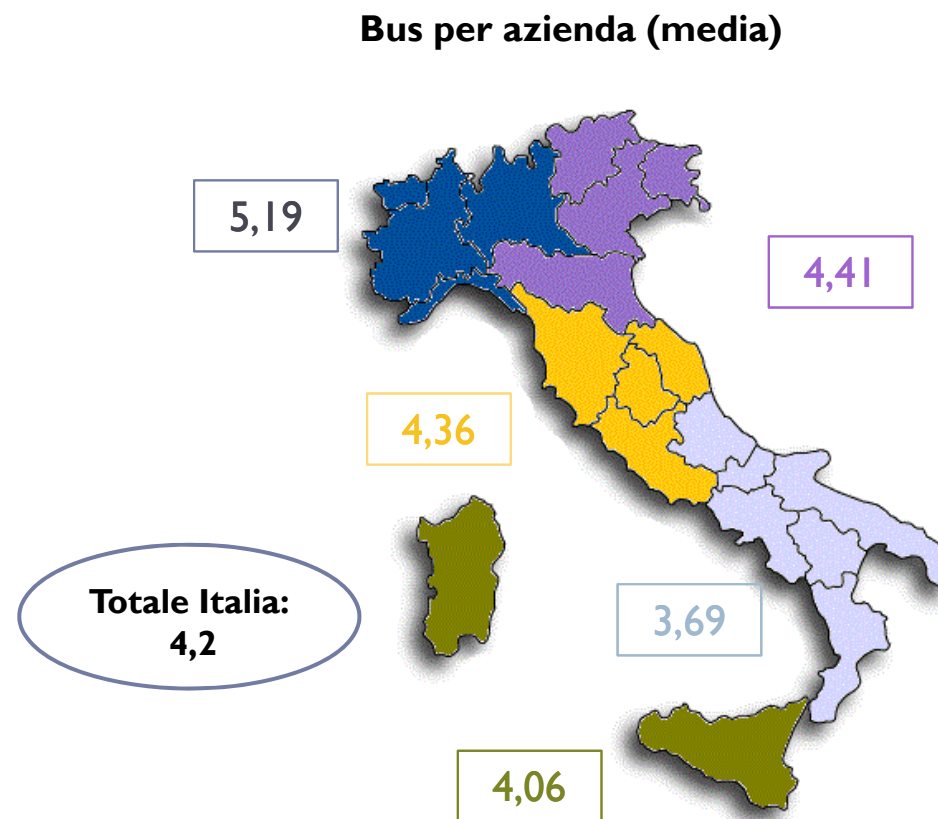
La distribuzione territoriale dei bus da noleggio segue in linea generale quella delle imprese. La flotta è, in termini relativi, maggiore al Nord (35,3%).

Dimensione di impresa per dotazione di bus

► Numero medio di bus da noleggio per impresa

Le **aziende di noleggio di maggiori dimensioni** sono localizzate nel **Nord Italia**, in particolare in Valle d'Aosta (media di 8,50 bus per impresa), Lombardia (5,24) e Friuli VG (5,16).

Dimensioni d'impresa più contenute si hanno al Centro-Sud. Il numero medio più basso di bus per impresa si ha in Calabria (2,83), seguono Umbria (3,54) e Molise (3,59).

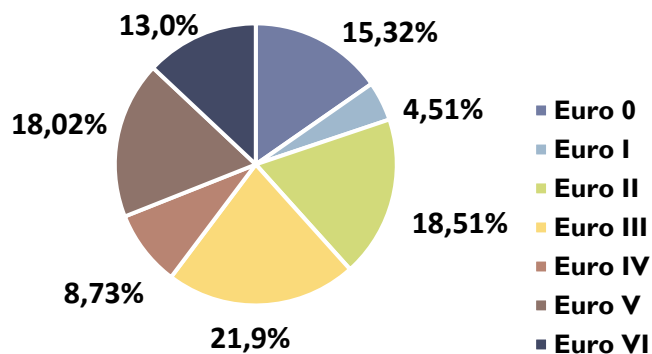


Fonte: elaborazioni Isfort su dati Anav-MIT, 2017

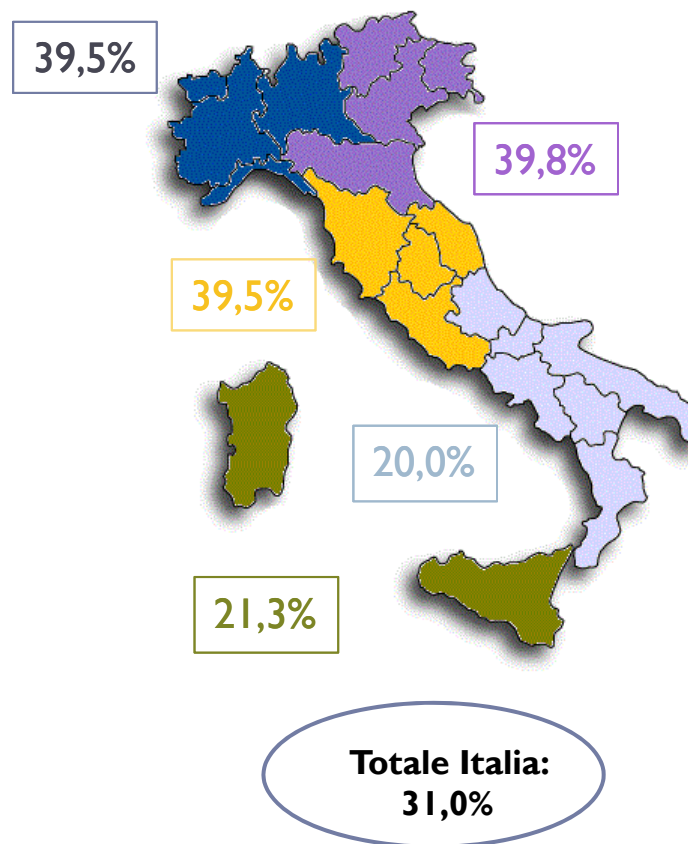
Profilo “eco” dei veicoli in dotazione

Anno 2017: 24.863 bus da noleggio
(esclusi scuolabus, minibus, miniscuolabus)

Numero	Classe Euro	Anno
3.231	Euro VI	> 2013
4.480	Euro V	2009-2013
2.171	Euro IV	2006-2009
5.446	Euro III	2001-2005
4.603	Euro II	1996-2000
1.122	Euro I	1992-1995
3.810	Euro 0	<1992



% Euro V-VI sul totale

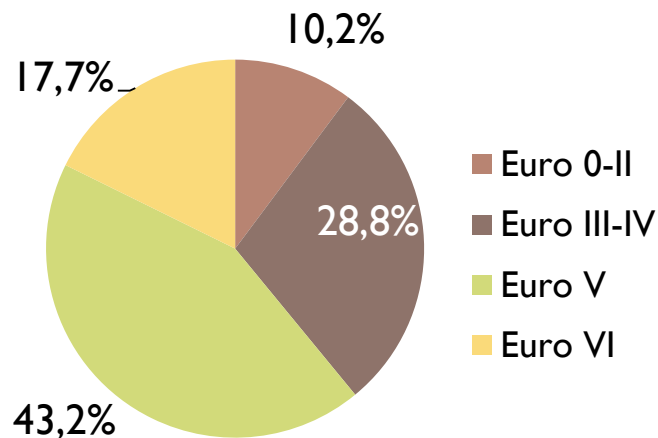


Fonte: elaborazioni Isfort su dati Anav-MIT, 2017

Classi Euro “effettivamente” in uso

Nell’esercizio dell’attività di trasporto le compagnie di norma tendono a preferire l’impiego di veicoli più moderni e con prestazioni ecologiche elevate, anche in termini di efficienza nei consumi.

Veicoli utilizzati in % sui km percorsi (imprese di NACC)

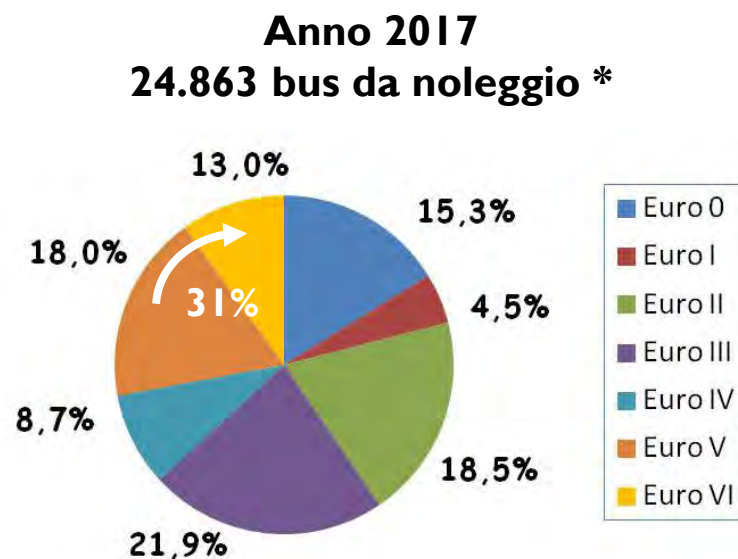


Fonte: Anav, 2017

Effettuando una suddivisione per classi ecologiche dei veicoli in proporzione ai km effettivi percorsi in un anno (campione di imprese Anav) è possibile stimare che circa il **61% dei bus in circolazione su strada** è di recente produzione (**Euro V e VI**), mentre i motori di più antica data hanno un impiego nettamente minore.

Rinnovo bus: trend 2013-2017

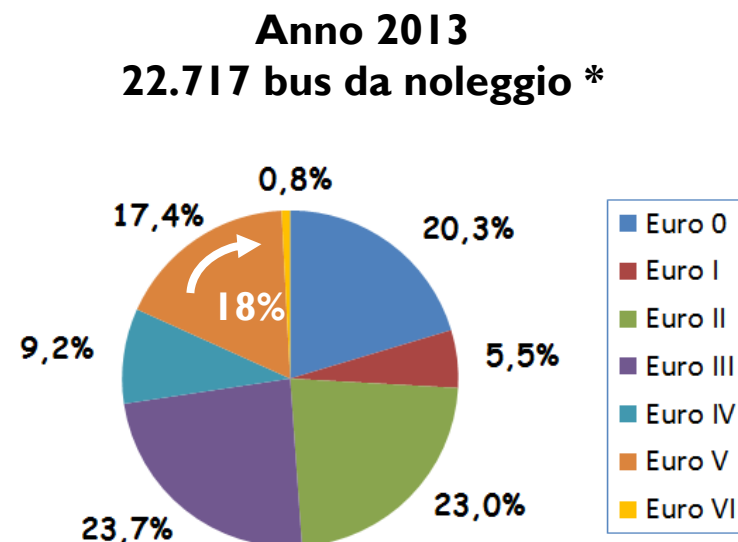
Poco meno di 1/3 del parco in dotazione alle imprese è costituito da motorizzazioni recenti.



Nel quadriennio 2013-2017 è **cresciuta** in misura rilevante **la quota di veicoli Euro V-VI sul totale (dal 18% al 31%)**.

* Esclusi Scuolabus, minibus, miniscuolabus

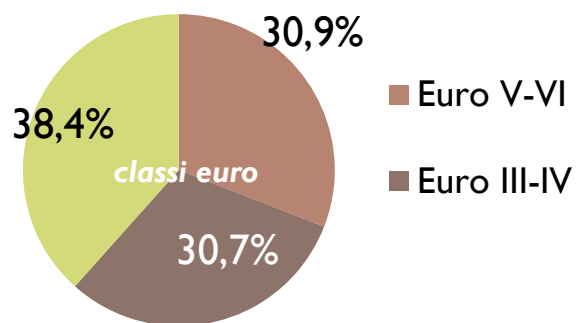
Nello stesso periodo 2013-2017 si è ridotto il peso delle classi ecologiche inferiori Euro 0-I (dal 25,8% al 19,8%).



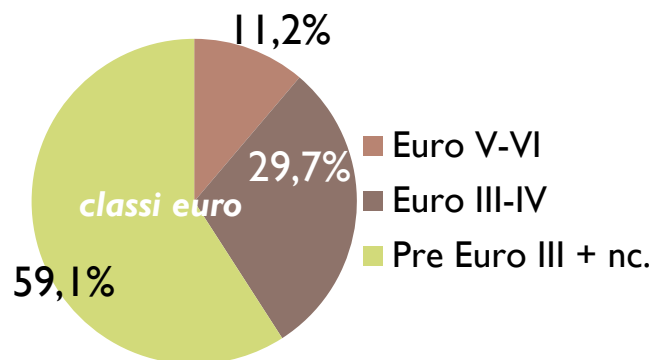
Fonte: elaborazioni Isfort su dati Anav-MIT

Il confronto con l'«uso proprio»

AUTOBUS DA NOLEGGIO



AUTOBUS IN USO PROPRIO *



* Tali veicoli possono essere adibiti sia a servizi privati, sia al trasporto scolastico da parte dei comuni

Nel 2017 sono stati rilevati dal MIT **15.317 autobus in uso proprio** * di imprese ed enti pubblici, immatricolati specie al Sud (35,9%) e al Centro (20,4%).

Rispetto agli autobus da noleggio il profilo ecologico di tali veicoli è nettamente inferiore: i **bus di ultima generazione (Euro V-VI)** rappresentano, infatti, solo l'**11,2%** del totale a fronte di una percentuale del **31%** registrata per il noleggio. Analogamente la quota di veicoli in uso proprio di classe pre-Euro III è notevolmente superiore: **59,1%** vs **38,4%** per i bus da noleggio.



Uso proprio

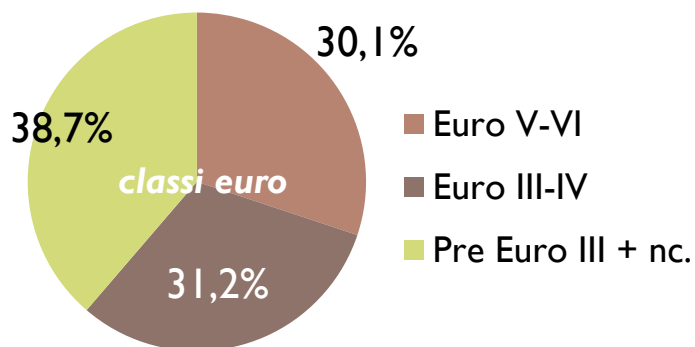
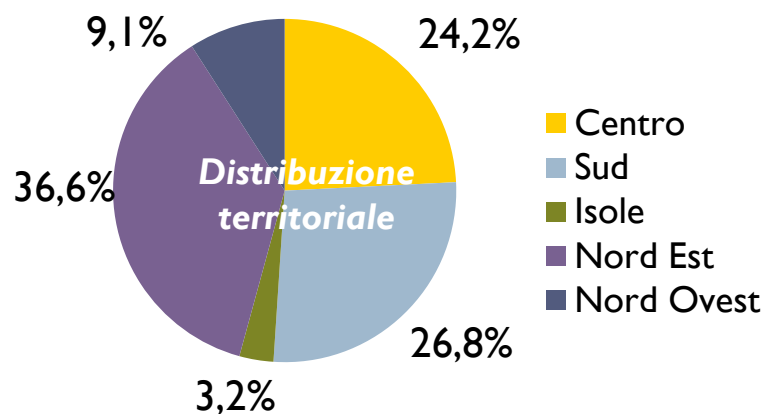
Emissioni inquinanti superiori

Minore Sicurezza dei mezzi

Fonte: elaborazioni Isfort su dati Anav-MIT, 2017

Altri veicoli: scuolabus NCC

SCUOLABUS NCC



Sono invece **4.339** gli **scuolabus o i miniscuolabus** adibiti a servizi di noleggio con conducente nelle diverse zone d'Italia (il 36,6% è immatricolato nel Nord Est, il 26,8% nel Sud e il 24,2% nelle regioni del Centro).

La composizione degli scuolabus NCC per classi ecologiche si avvicina molto a quella rilevata per il comparto generale dei bus a noleggio per conto di terzi. Gli autobus di ultima generazione (Euro V-VI) sono infatti il 31% del totale in ambedue le categorie.

Fonte: elaborazioni Isfort su dati Anav-MIT

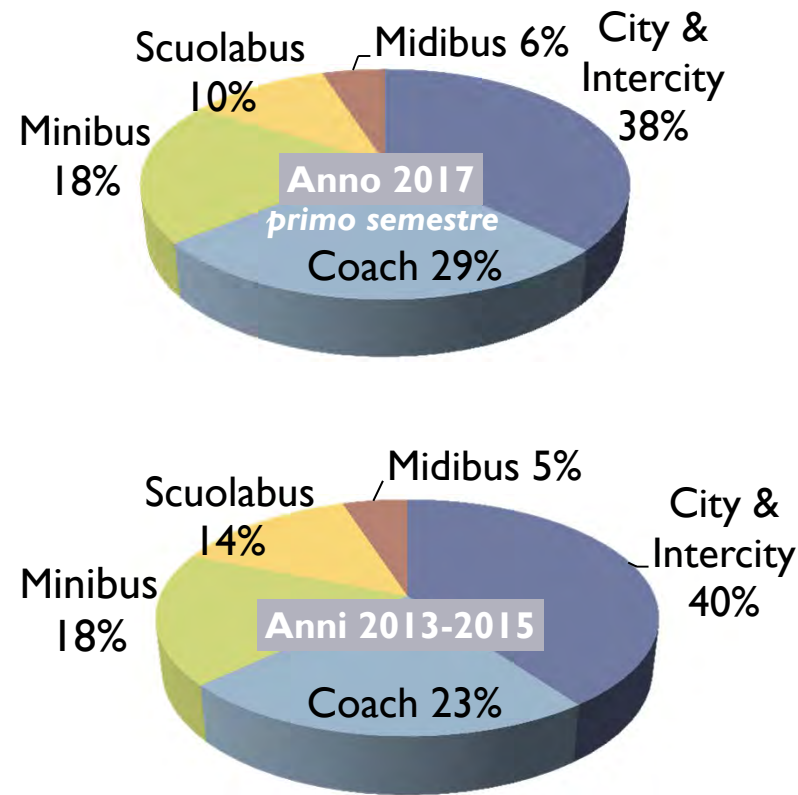
Il tasso di rinnovo: vari segmenti

Nel periodo gennaio-luglio 2017 sono stati immatricolati **nel segmento «Coach»**, ossia quello dei pullman turistici, 594 veicoli contro i 535 iscritti negli stessi mesi del 2016 (+11%).

Queste iscrizioni sono oggi il 29% del totale ed erano il 23% nel periodo 2013-2015.

Nel **segmento «Minibus» e «Midibus» turistici^(*)** si sono avute 358 iscrizioni, con un deciso incremento sul 2016 (+15%). Prevalgono in ogni caso gli acquisti di bus tra **12-16 mt di lunghezza**.

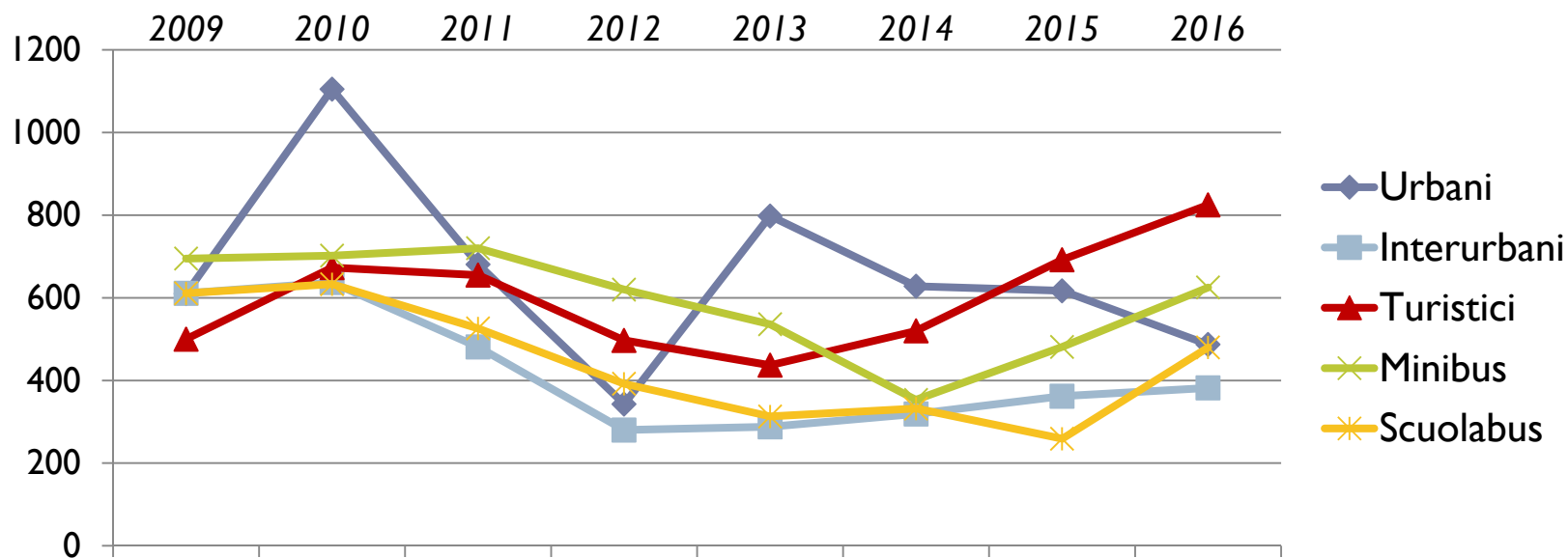
Le registrazioni di nuovi coach hanno interessato specie: Lazio (117) Lombardia (84), Campania (53), Puglia e Veneto (49).



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Anfia-MIT

^(*) Midibus: veicoli con ptt >8200 kg e lunghezza <=9,34 mt

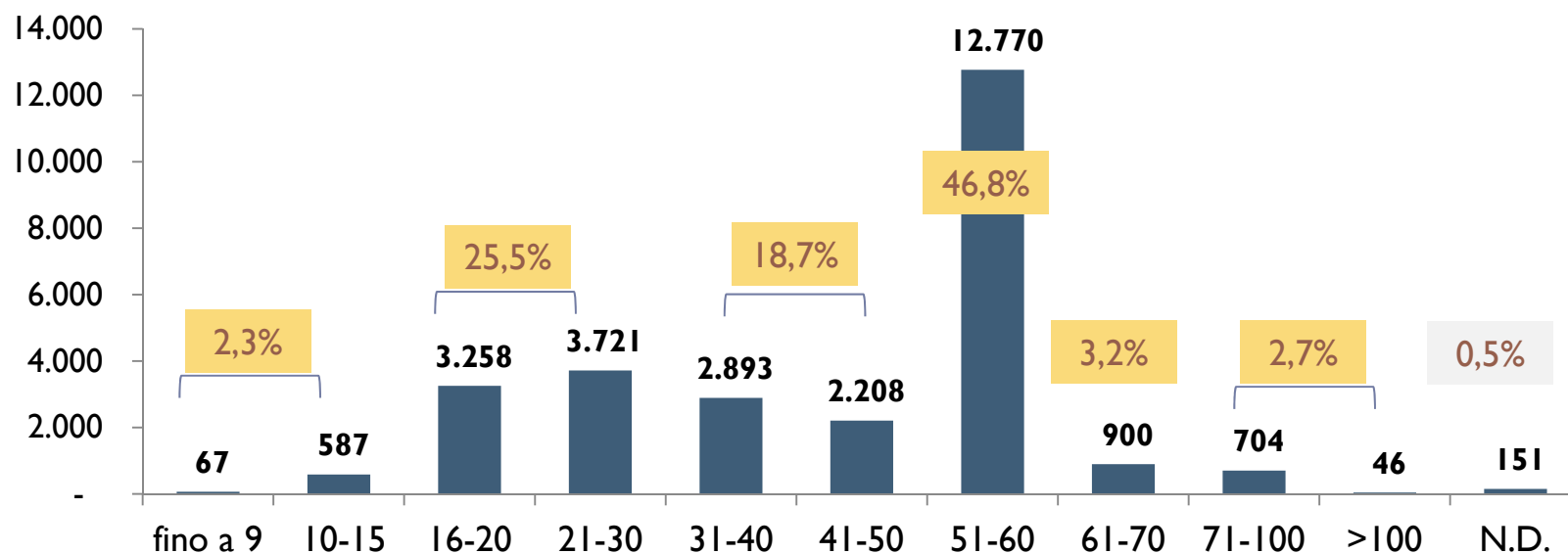
Uno sguardo d'insieme: nuove iscrizioni



Dimensioni dei veicoli (n. di posti)

Al 2016 il parco bus a noleggio in dotazione alle imprese di NACC è formato per la maggior parte da **veicoli di dimensioni standard**. Quasi la metà della flotta ha una capienza di **51-60 posti** (il tipico “Granturismo”) più di 1/4 è nella fascia 16-30 posti. Meno del 3% totale sono veicoli oltre 70 posti (compresi i bus a due piani).

- Distribuzione del parco bus a noleggio per numero di posti. Anno 2016



Fonte: elaborazioni Isfort su dati Anfia-MIT

Dati chiave del settore in Italia

► I numeri del noleggio autobus con conducente

Valori assoluti	
Imprese	5.920
Autobus	24.863
Addetti	24.272
Km percorsi	1,2 mld
Fatturato (€)	2,2 mld

→ *Imprese con almeno un autobus immatricolato in servizio di noleggio*

→ *Oltre a **4.339** scuolabus e **15.317** autobus immatricolati in uso proprio*

Dimensioni medie	
Addetti per impresa	4,1
Autobus per impresa	4,2

Fonte: MIT e Anav

Anno 2017 (imprese, autobus e addetti)
Anni 2015-2016 (fatturato e percorrenze)

Caratteristiche delle imprese (1/2)

Analisi condotta sulle **imprese con ricavi sino a € 5.164.569** assoggettate - nel **periodo d'imposta 2015** - allo studio di settore **WG72B** (escluse le posizioni che presentano anomalie).

► Tipologia di attività svolta

Attività	Numero di imprese	% imprese
Attività di noleggio autobus con conducente (totale)	2.512	100,0
Esclusivamente servizio di noleggio autobus	916	36,5
Anche attività di trasporto regolare	948	37,7
Anche attività di trasporto regolare specializzato	584	23,2
Anche attività di noleggio con conducente di autovetture	802	31,9
Imprese che, oltre al noleggio autobus, svolgono due o più attività tra quelle sopraindicate	626	24,9

Fonte: Agenzia delle Entrate, estrapolazioni da banca dati «Studi di Settore»2015

Caratteristiche delle imprese (2/2)

- ▶ Veicoli e dimensioni medie del campione «Studi di Settore»



Valori medi	
Imprese	2.512
Autobus	12.090
di cui con oltre 18 posti	7.811 (64,6%)
Km percorsi per anno	488 mln
Numero medio di veicoli per impresa	4,8

Fonte: Anav su dati Agenzia delle Entrate, estrapolazioni da banca dati «Studi di Settore» 2015

L'attività di noleggio con conducente è svolta da **imprese** con un numero medio di **4,8 autobus** i quali mediamente percorrono **circa 40.363 km l'anno**.

Il **confronto con i dati MIT** su numero totale di imprese, veicoli e percorrenze del settore evidenzia che le imprese non rientranti nel campione «Studi di Settore» (tipicamente quelle con ricavi > 5.1 mln di €):

- **effettuano** per l'attività di noleggio **un maggior numero di km/anno pari a circa 55.750**
- dispongono, mediamente, di un **numero inferiore di autobus immatricolati in servizio da noleggio pari a 3,75**.

Struttura dei costi aziendali

► Dati del campione «Studi di Settore»

Voci di costo	%
Spese per lavoro dipendente e altre spese di lavoro	24,1
Carburante	19,7
Leasing beni mobili	8,0
Ammortamenti *	7,9
Manutenzione	4,8
RC auto e assicurazioni	3,3
Pedaggi autostrade	2,1
Acquisto servizi di trasporto da terzi	7,3
Altro (es. permessi ZTL, acquisto materie di consumo, oneri diversi di gestione, imposte e tasse)	22,8

* di cui 4,9% per beni mobili strumentali

Fonte: Agenzia delle Entrate, estrapolazioni da banca dati «Studi di Settore»2015

Tipologia di clientela

► Campione «Studi di Settore»

Imprese che svolgono “esclusivamente” servizi di noleggio autobus con conducente

Fatturato 2015	% ricavi
Scuole e istituzioni religiose	16,11
Consorzi, cooperative di trasporto	4,14
Altre imprese di trasporto	13,13
Agenzie di viaggio e/o tour operator	37,92
Alberghi e altre strutture ricettive	1,93
Altre imprese private	17,40
Committenti esteri	7,77
Altri committenti	1,60

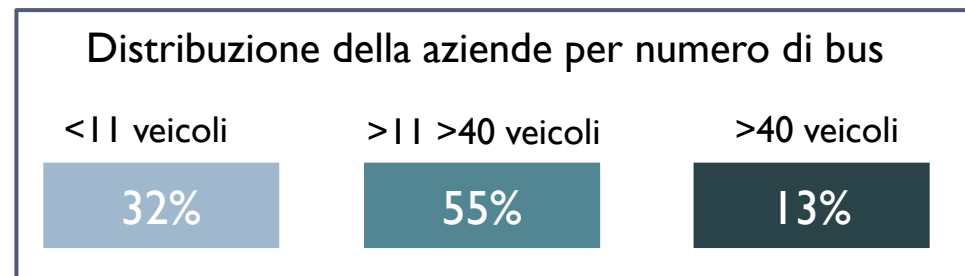
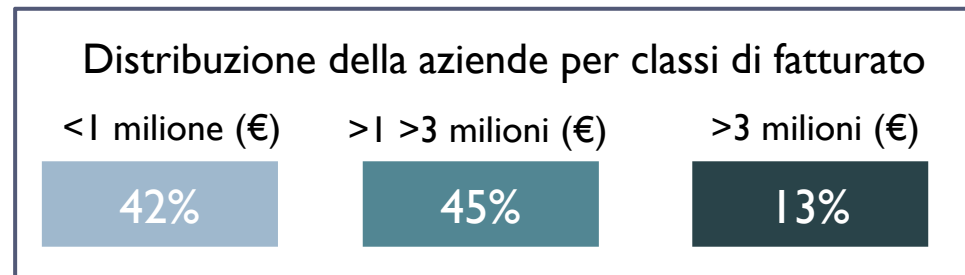
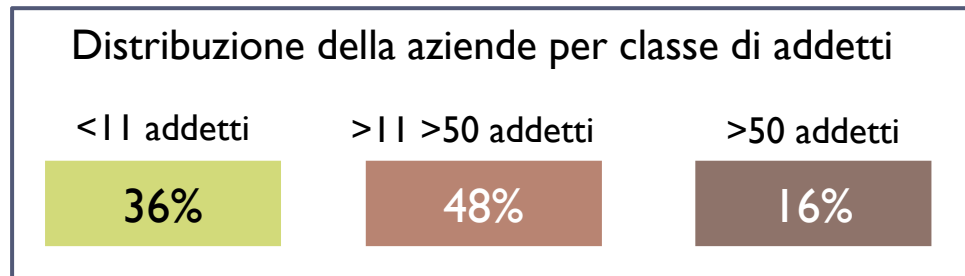
Fonte: Agenzia delle Entrate, estrapolazioni da banca dati «Studi di Settore» 2015

I principali clienti delle imprese di noleggio sono **agenzie di viaggi e tour operator (37,9%)**, con cui si instaurano di norma importanti relazioni di “filiera”. Rilevante la quota di contratti con **istituzioni scolastiche** (viaggi di istruzione) ed **altre imprese private**: clienti diretti o gestori di attività quali musei, parchi-tema, fiere, ecc. Solo una piccola parte dei committenti (1,9%) sono alberghi, mentre la quota di *subforniture* da altre aziende di trasporto è pari al 13%.

■ **L'analisi del campione di
imprese ANAV**

Il campione d'indagine

▶ 31 questionari (aziende ANAV)



Tra le aziende di noleggio indagate prevalgono le realtà di media e piccola dimensione. Il **36% del campione ANAV** è costituito da imprese sotto gli 11 addetti e opera per il 32% con un flotta uguale o inferiore a 11 veicoli.

Il 42% delle aziende fattura per servizi di noleggio meno di un milione di euro; il 32% dichiara ricavi sotto i 600mila euro.

Le imprese oltre 50 addetti e fatturato sopra i 5 milioni di euro sono rispettivamente il 16% e il 13% del campione.

Il mercato di riferimento

A conferma del profilo multi-attività oltre il **60% del fatturato** del settore noleggio in Italia è realizzato da imprese che svolgono simultaneamente altri servizi di trasporto per conto terzi: scuolabus, trasporto aziendale di addetti, collegamenti express con aeroporto, ecc. La quota di **attività rivolta a studenti** (turismo e trasporto scolastico) è molto significativa e quantificabile nel 34% del totale.

► Ripartizione business delle imprese NACC (% sul fatturato)

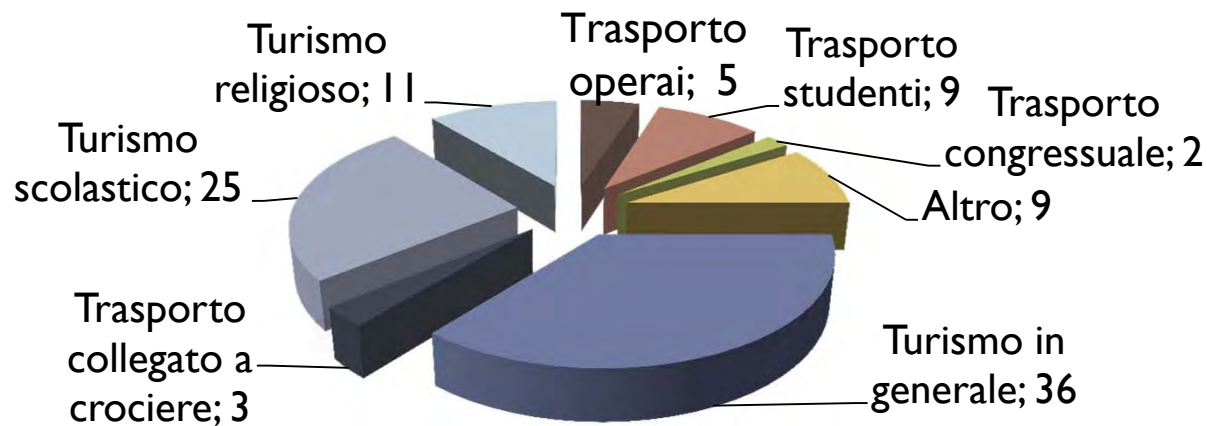
Servizi occasionali (37) e misti (63)	Servizi occasionali (80) e misti (20)	Servizi occasionali (46) e misti (54)	Servizi occasionali e regolari (100)
---------------------------------------	---------------------------------------	---------------------------------------	--------------------------------------

misti: occasionali + regolari

Domanda	ITA	NL	BE	ES
Lavoratori e studenti	20 *	5	-	27
Turismo scolastico	25	10	-	7
Altri turisti	55	85	-	67
* Include una quota di navette commerciali, trasporto congressuale e di gruppi sportivi giovanili	Indagine Anav, 2017	IRU Associations, 2017	IRU Associations, 2017	IRU Associations, 2017

I servizi turistici

- Distribuzione % dei ricavi tra le varie attività di noleggio



Fonte: Anav, 2017

Il **turismo rappresenta il 75-80% del fatturato complessivo**, distribuito nei vari segmenti: scolastico, religioso, sportivo, della terza età, ecc.. Negli ultimi anni è sensibilmente cresciuto il **trasporto di comitive** legato ai grandi eventi e al turismo culturale (città d'arte). Si stanno inoltre consolidando i trend nel settore crociere, nei viaggi attivi e "green", nel turismo di alto livello del tipo business e *incentive* (viaggi premio aziendali).

Stagionalità della domanda

Oltre la **metà del fatturato** del settore noleggio in Italia (51%) è realizzato nei **mesi primaverili** (marzo-giugno), tradizionale periodo di programmazione di gite scolastiche e viaggi in comitiva.

La diversificazione delle offerte turistiche del *Belpaese* tra più mete (città, mare e monti o natura) insieme al peso del trasporto regolare di studenti e maestranze d'inverno determina invece un sostanziale equilibrio di attività negli altri periodi dell'anno. Da notare nel confronto europeo alcune polarizzazioni della domanda: Belgio e Svizzera nei mesi freddi, Olanda e Spagna nei mesi caldi.

► Distribuzione % delle attività per stagioni. Anno 2016

Periodo	Italia	Paesi Bassi	Belgio	Spagna	Svizzera
Inverno (ottobre-febbraio)	23	10	50	25	40
Primavera (marzo-giugno)	51	50	30	30	35
Estate (luglio-settembre)	25	40	20	45	25
	Indagine Anav, 2017	IRU Associations, 2017	IRU Associations, 2012	IRU Associations, 2017	IRU Associations, 2012

Profilo degli utenti

► Nazionalità della clientela

L'**80% della clientela** dei servizi a noleggio è costituita da comitive di viaggiatori italiani. Il restante **20%** dell'utenza proviene invece da **altre nazionalità**. Questo tipo di utenza internazionale (costituita in particolare dal trasporto turistico di studenti e gruppi organizzati verso le città d'arte) è aumentata negli ultimi tre anni in circa il 1/3% delle imprese, mentre è rimasta stabile in gran parte delle altre aziende del settore (45%).

► Distribuzione % della clientela per classi di età. Anno 2016

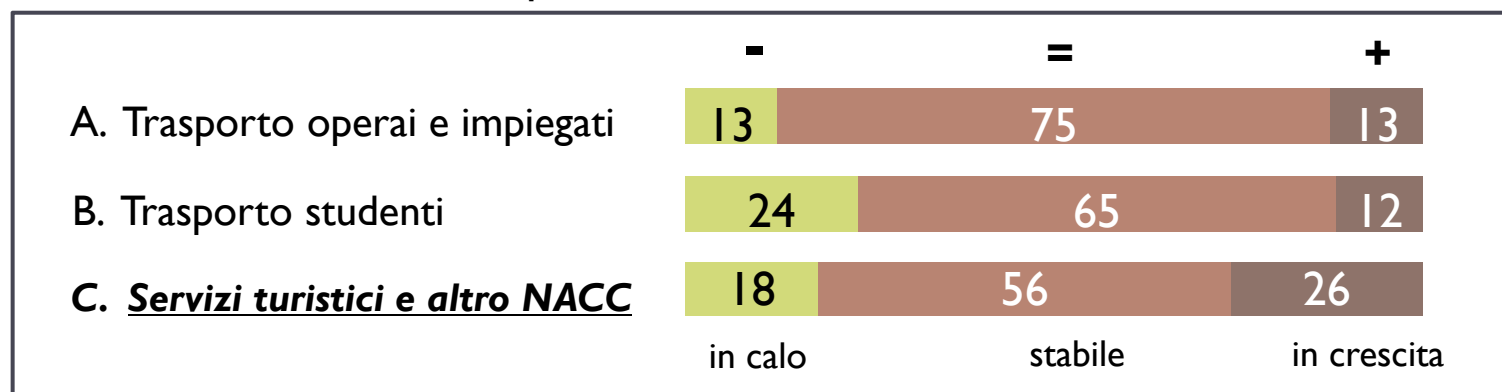
Classi di età	ITA	NL	BE	ES
Anziani (>65 anni)	42	25	-	12
Giovani (<18 anni)	40	35	-	24

Indagine Anav, 2017	IRU Associations, 2017	IRU Associations, 2017	IRU Associations, 2017
------------------------	------------------------------	------------------------------	------------------------------

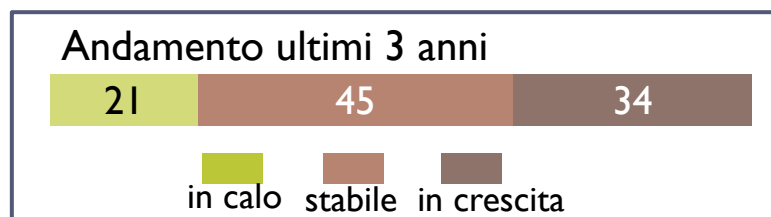
Andamento del mercato

Il campione di imprese ANAV dichiara una prevalente **stabilità** del mercato dei servizi scolastici e di trasporto aziendale (si esprime così rispettivamente il **65%** e **75%** delle aziende rispondenti al questionario).

► Distribuzione % delle imprese - Fatturato 2016 vs 2015



Domanda internazionale



Il segmento trasporti turistici è quello che esprime la maggiore crescita (26%), anche grazie al trend positivo del **mercato internazionale**.

Fonte: Anav, 2017

Aspettative per il 2017

- Distribuzione % delle imprese secondo le previsioni

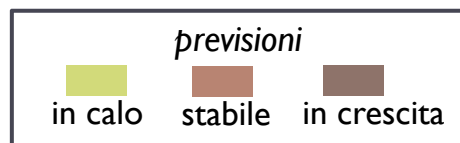
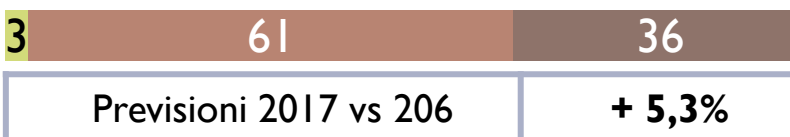
Percorrenze (km)



Fatturato



Numero di occupati



Fonte: Anav, 2017

Domanda internazionale

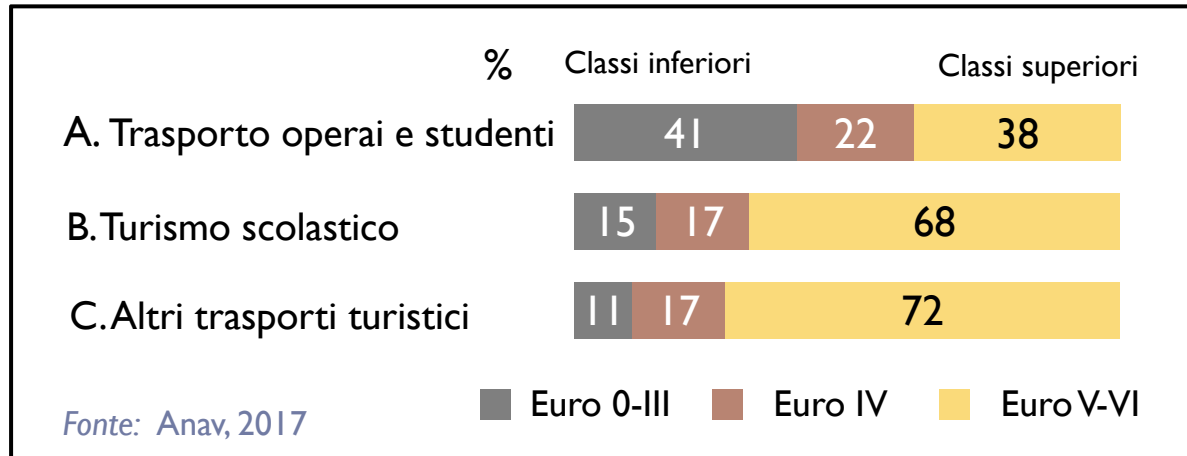
Previsioni prossimi 3 anni



Stando alle previsioni, per il 2017 è atteso dagli operatori un **significativo aumento dei livelli di produzione** rispetto al 2016 (+5,5%, di km percorsi, +3,8% di fatturato e +5,3% di occupati complessivi nel settore).

Le aspettative di crescita sono però variamente diffuse: il 48% delle imprese prevede incrementi delle percorrenze, il 61% si aspetta incrementi di fatturato e “solo” il 36% ha in programma aumenti di organico.

L'offerta di veicoli



Al campione di imprese ANAV è stato inoltre chiesto di specificare le classi Euro maggiormente utilizzate per le diverse tipologie di servizio.

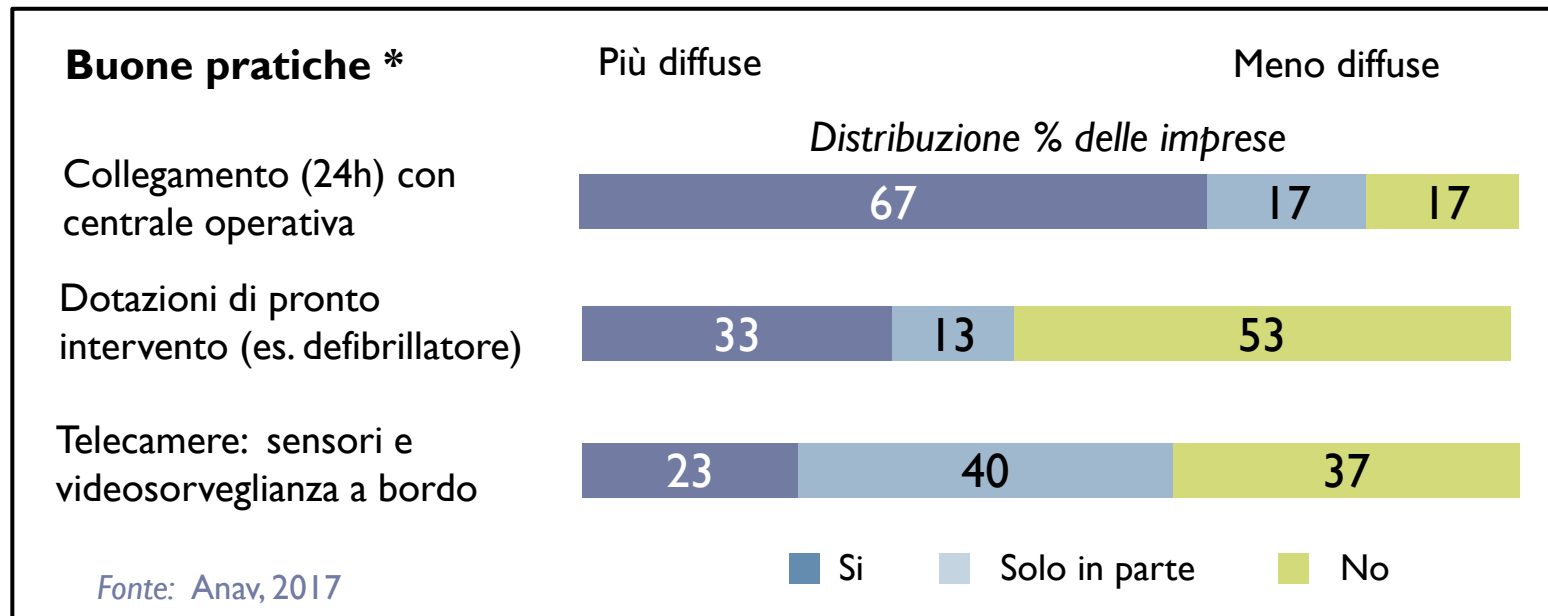


Impiego di veicoli Euro V-VI specie nei servizi turistici: si adoperano nel 72% dei viaggi di comitive e nel 68% di viaggi di istruzione. Uso consistente dei veicoli Euro O-II (41%) nel trasporto scolastico e di lavoratori, a causa principalmente dei brevi tragitti percorsi e del tipo di richieste dei committenti attenti al prezzo più che ai livelli di servizio.



Dotazioni di sicurezza e comfort

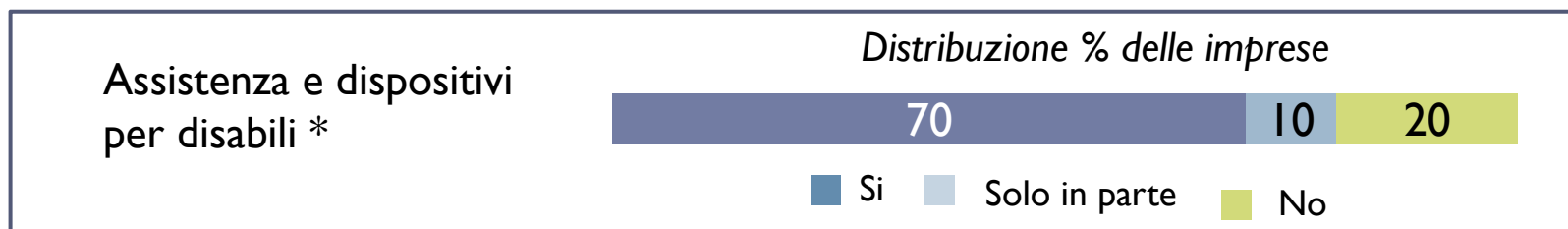
Il **collegamento a distanza con la centrale operativa** è il dispositivo più diffuso al fine di aumentare sicurezza e affidabilità del viaggio (67% del campione). L'applicazione di tecnologie di **videosorveglianza** (sensori di marcia e impianti di controllo a bordo) è meno frequente e riguarda in prevalenza solo alcune tipologie di servizi. Il 33% delle imprese dispone di **attrezzature di pronto intervento a bordo del pullman/bus**.



* Al campione di imprese è stato chiesto di specificare se la buona pratica adottata riguarda il complesso dell'attività di noleggio (risposta "sì") o solo alcune tipologie di servizi (risposta "in parte")

Altre «buone pratiche»

▶ Accessibilità dei veicoli



Fonte: Anav, 2017

Il 70 % del campione dichiara investimenti in attrezzature o servizi per disabili, in grado di soddisfare la domanda degli utenti: nel 77% dei casi la disponibilità di mezzi attrezzati è pari/superiore alla richiesta. Solo il **23% di imprese dichiara di non riuscire a soddisfare in pieno** le esigenze di accessibilità e comfort poste dall'utenza disabile.

▶ Corsi di guida sicura

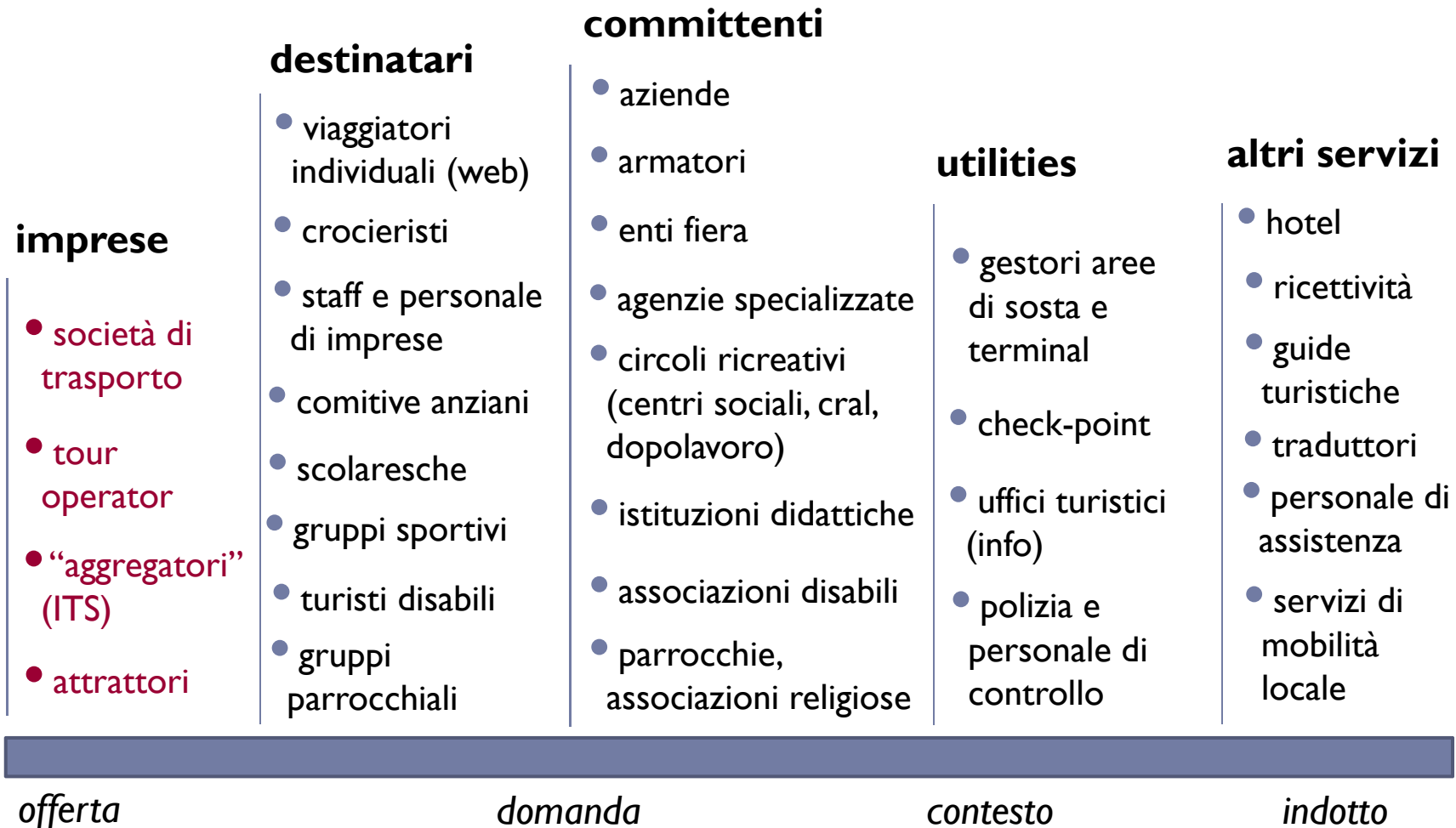
Il 20% delle imprese dichiara di aver svolto nell'anno passato **corsi di guida sicura per gli autisti**. Il 10% ha promosso attività di *training* solo per il personale viaggiante di alcune tipologie di servizi.

* Al campione di imprese è stato chiesto di specificare se la buona pratica adottata riguarda il complesso dell'attività di noleggio (risposta "sì") o solo alcune tipologie di servizi (risposta "in parte")

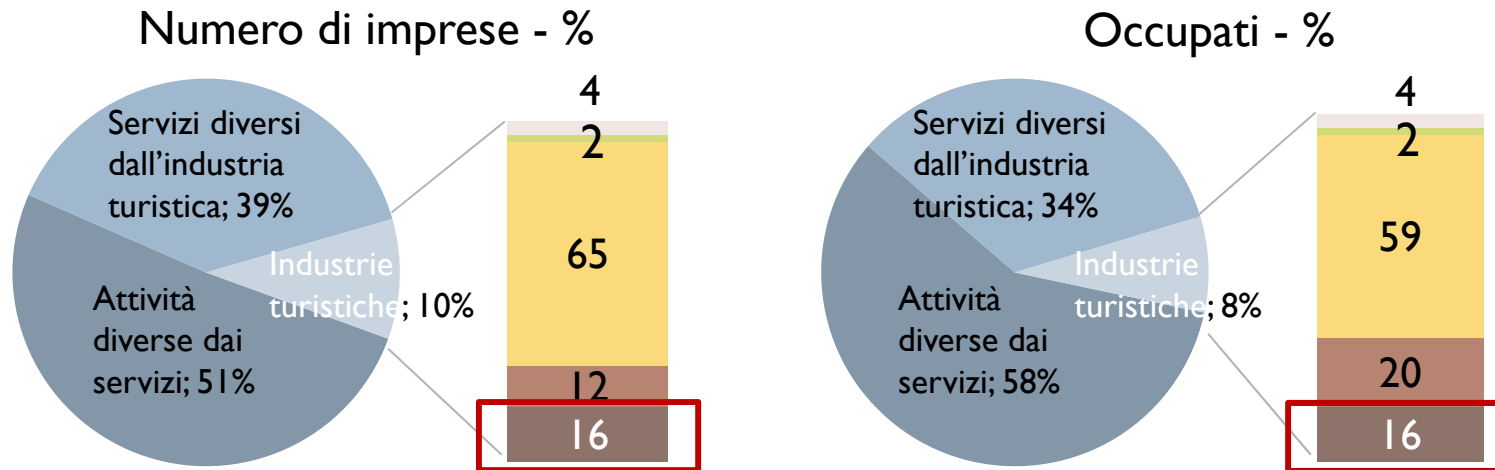
 ***Focus: analisi di filiera e
valore economico del
turismo con bus***

La “filiera lunga” del settore

▶ Principali attori



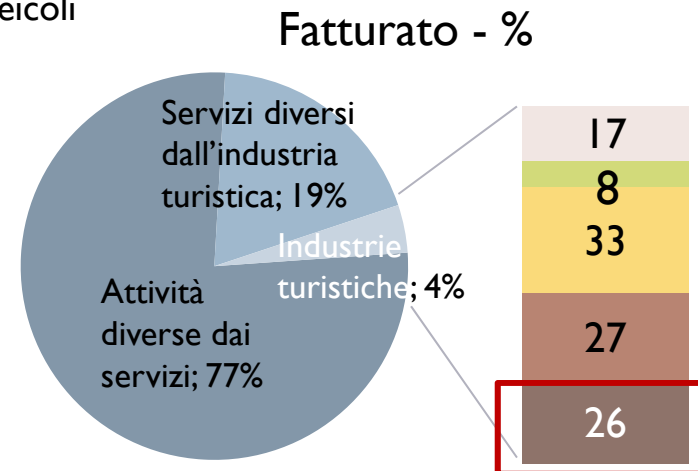
Il peso dell'economia turistica nella UE



Il **turismo** rappresenta la **terza attività economica in Europa**, dopo il *commercio* e la *distribuzione di merci* e dopo il settore *costruzioni*.

Il **trasporto** è una delle **attività connesse al turismo con maggiore fatturato** (26%): rappresenta il 15,8% circa di imprese attive e il 15,5% di occupati nel turismo.

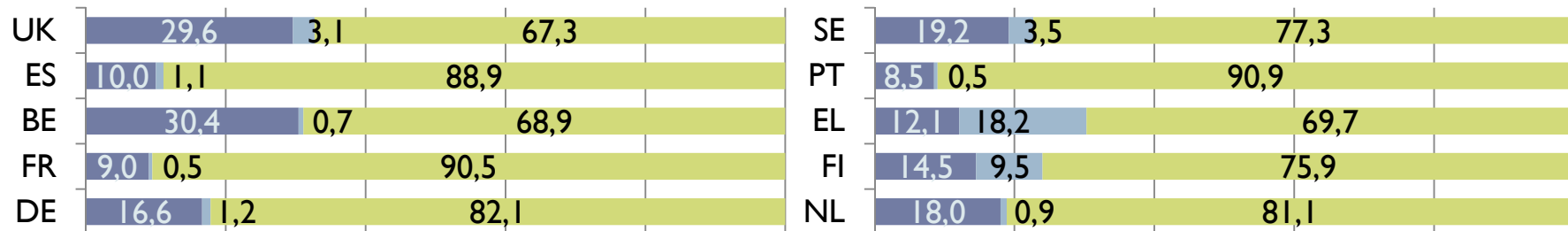
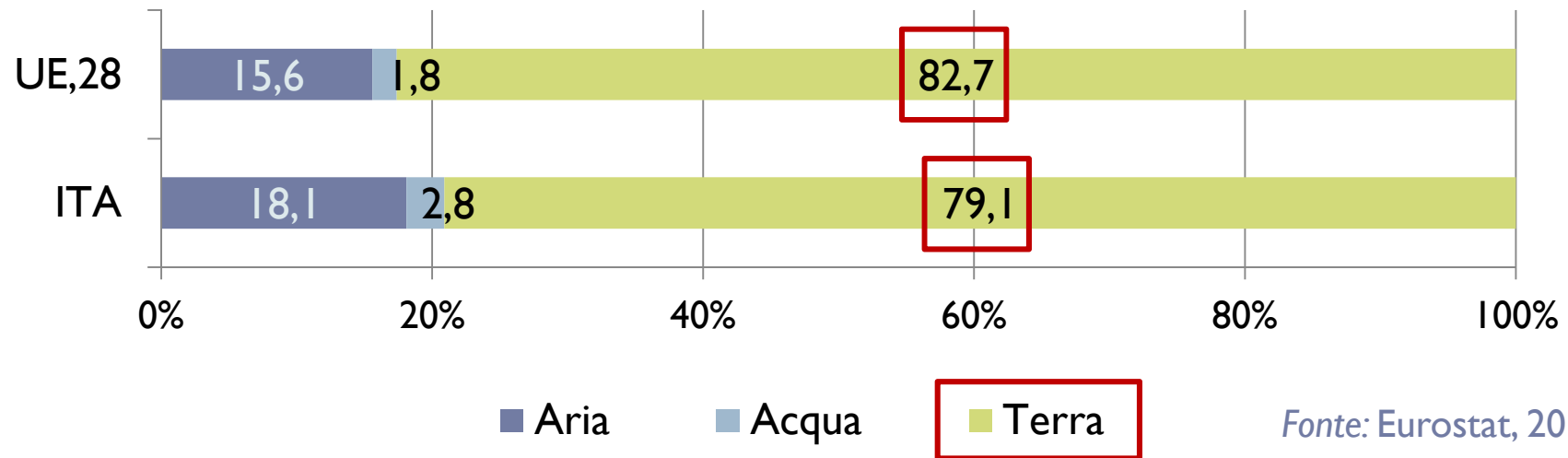
- agenzie viaggio, tour operator
- noleggio auto/veicoli
- cibo e bevande
- alloggio
- trasporto**



Il trasporto turistico in Italia e in UE

▶ Viaggi turistici effettuati dai residenti. Anno 2014

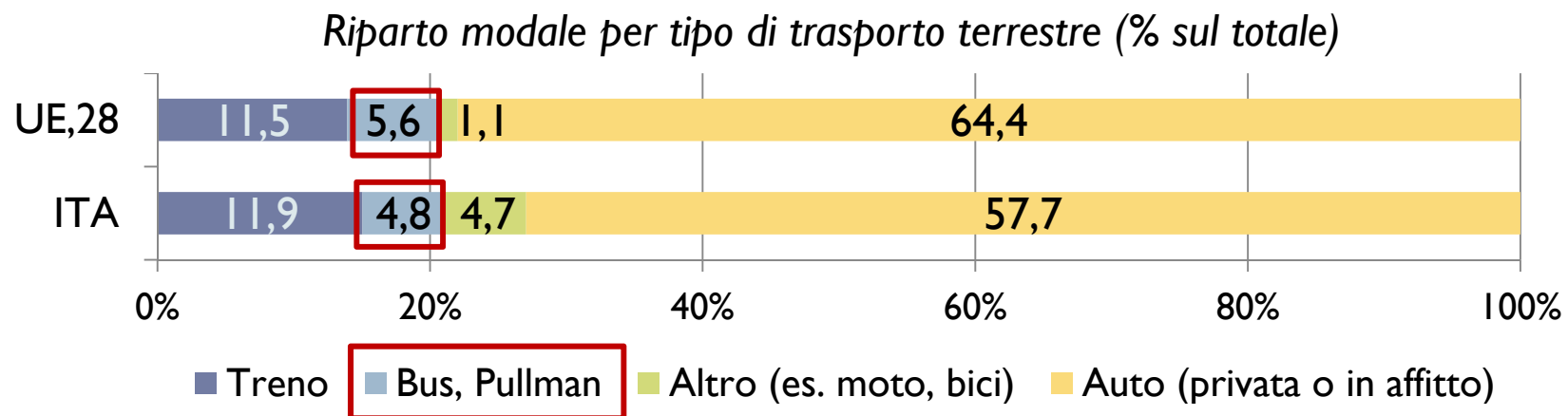
Riparto modale per tipo di trasporto (% sul totale)



Senari della domanda

L'analisi della domanda di viaggi italiana ed europea fornisce una prima idea sia della **rilevanza socio-economica del turismo di comitive con bus**, sia degli **spazi di mercato** esistenti per le **imprese di trasporto** (potenziale di crescita).

▶ Viaggi turistici per mezzo di trasporto via terra. Anno 2014



Il **dato italiano** relativo al trasporto turistico con autobus è di poco inferiore alla **media europea**: l'uso del bus è fortemente legato ad **escursioni o itinerari brevi** con A/R in giornata (es. avviene in bus il **95% dei viaggi d'istruzione**). Nei *viaggi con pernottamento*, il ricorso al trasporto collettivo (aereo, treno, nave e bus) si attesta tra il 27% e il 36%: circa il 6% dei viaggi turistici da 1 a 3 notti e il 3% delle vacanze con 4 e più notti avviene in autobus.

Occupazione e volume d'affari: Italia

	IMPRESE	OCCUPATI	FATTURATO (mln €)
Industria turistica	357.782	1.407.599	111.551
Attività principale	56.407	308.242	43.679
Attività parziale	301.375	1.099.357	67.872
Trasporto	29.802	174.630	29.145
Noleggio auto e altro	4.434	13.534	6.413

IMPRESE		OCCUPATI		FATTURATO (mln €)	
Ranking UE		Ranking UE *		Ranking UE	
1. Spagna	62.338	1. Germania	263.962	1. Regno Unito	52.002
2. Francia	53.812	2. Italia	174.630	2. Francia	35.757
3. Polonia	44.022	3. Spagna	173.586	3. Germania	32.893
4. Italia	29.802	4. Polonia	103.363	4. Italia	29.145
5. Germania	21.187	5. Romania	58.069	5. Spagna	17.716

* Francia e Regno Unito - Nd.

Fonte: Eurostat, 2017

Grazie alla sua vocazione turistica, l'Italia si posiziona tra i **primi paesi in UE** per numero di imprese e occupati nelle attività di trasporto dedicate a questo tipo di domanda. Gli occupati nei trasporti sono in particolare oltre il 12% di quelli totali dell'industria turistica nazionale.

Gli arrivi turistici con bus

► Principali mete turistiche internazionali (città)

Dal numero di *Pass* venduti per l'ingresso con bus nella ZTL è possibile ottenere alcune cifre indicative del volume dei turisti in comitiva presenti a Roma, Venezia e Firenze.

Firenze

Pass venduti nel 2015:
64.887 (66% giornalieri e
34% con hotel)

Ingressi all'anno

↓ **2,1 milioni** di arrivi di cui 1,4
milioni escursionisti

Roma

Pass venduti nel 2016:
98.218 giornalieri e 1.300
abbonamenti annuali

Ingressi all'anno

250.804 bus
↓ **8,3 milioni** di arrivi di cui 5,5
milioni escursionisti

Venezia

Pass giornalieri venduti nel
2015: 97.129 e stima 2016
(+5%)

Ingressi all'anno

101.985 bus
↓ **3,4 milioni** di arrivi di cui 2,2
milioni escursionisti

Stime ottenute ipotizzando 33 passeggeri di media per bus e applicando la percentuale di riparto tra escursionisti e turisti pernottanti di Firenze (*Pass* giornalieri e *Pass* con hotel).

Fonte: Stime su dati di fonti locali (Comune di Firenze, Roma Servizi per la mobilità, AVM)

Il valore per le città

Applicando la stima di *spesa media* per turista agli arrivi con bus nelle tre città si ottengono i seguenti importi indicativi degli **introiti generati dal settore**.

Firenze

Arrivi con bus

2,1 milioni di turisti con bus
di cui 1,4 milioni escursionisti



96,4 mln di euro
Spesa escursionisti



546,3 mln di euro
Spesa complessiva

Roma

Arrivi con bus

8,3 milioni i turisti l'anno
di cui 5,5 milioni escursionisti



375 mln di euro
Spesa escursionisti



2,1 mld di euro
Spesa complessiva

Venezia

Arrivi con bus

3,4 milioni di turisti l'anno
di cui 2,2 milioni escursionisti



152,6 mln di euro
Spesa escursionisti



849 mln di euro
Spesa complessiva

Stime ottenute ipotizzando una spesa media per escursionista di **68,2 euro** [Fonte: Banca d'Italia] e per turista pernottante di **618 euro** (spese per vacanza breve: 3 notti in viaggi organizzati da *tour operator* nelle città europee) [Fonte: Osservatorio Ebnt-Federconsumatori].

Effetti complessivi del turismo con bus

Varie attività delle aree di destinazione beneficiano del reddito speso dai viaggiatori in comitiva. Prendendo a riferimento i risultati di uno studio tedesco sull'impatto del turismo con bus [BDO, *Economic factor coach tourism, 2011*] è possibile stimare per tutti i settori collegati della filiera turistica un rilevante.



Effetto moltiplicatore sull'occupazione



Per **ogni addetto** nel comparto del trasporto turistico con bus sono generati in media **5.7 posti di lavoro in aziende di settori collegati**.

Spese aggiuntive viaggi in bus

Settori beneficiari	%
gastronomia	48-66
commercio	21-40
fornitori di servizi	5-14

Fonte: BDO, 2011

 ***Focus: la sostenibilità***

Punti di forza del trasporto con bus

Negli ultimi anni molti studi internazionali in materia di trasporti su gomma hanno evidenziato le elevate prestazioni degli autobus in termini di **sicurezza, efficienza energetica ed emissioni unitarie**.

Il ricorso a tale mezzo di viaggio è indicato da più punti di vista. Rispetto al trasporto privato (auto), il trasporto collettivo su gomma **occupa meno spazio** e consente un **uso più efficiente ed equo di tale risorsa**: un bus di media dimensione sostituisce infatti il traffico di **circa 30 vetture** con conseguenti effetti positivi sulla congestione stradale (vedi figura).



Spazio dinamico

Spazio statico









Fonte: Cycling Promotion Fund (2012) Campaign (Copyright)

Photo: Canberra, Australia

I costi energetici

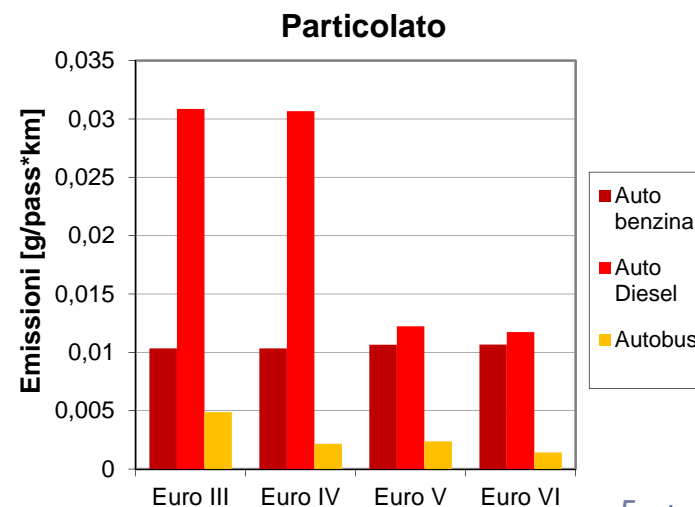
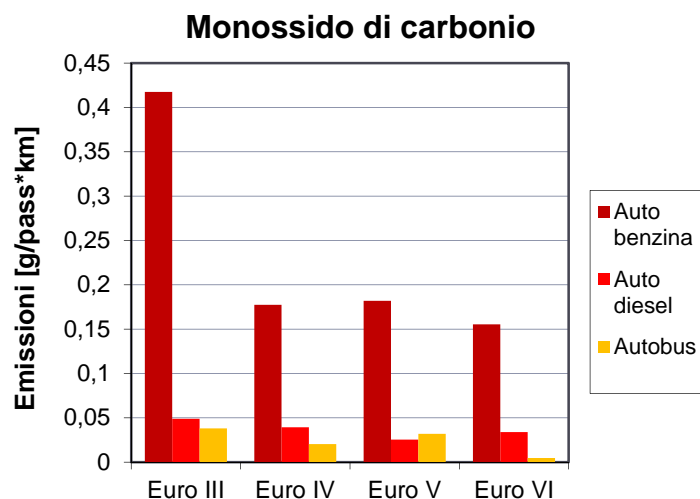
► Risorse necessarie a parità di passeggeri

Secondo le stime più accreditate, per trasportare 10.000 passeggeri per 1 km occorrono 2.000 autovetture oppure 63 autobus articolati da 18 metri. Oltre a **risparmiare spazio pubblico**, l'uso dei bus consente **minori consumi di combustibile e costi energetici più bassi** per la collettività.

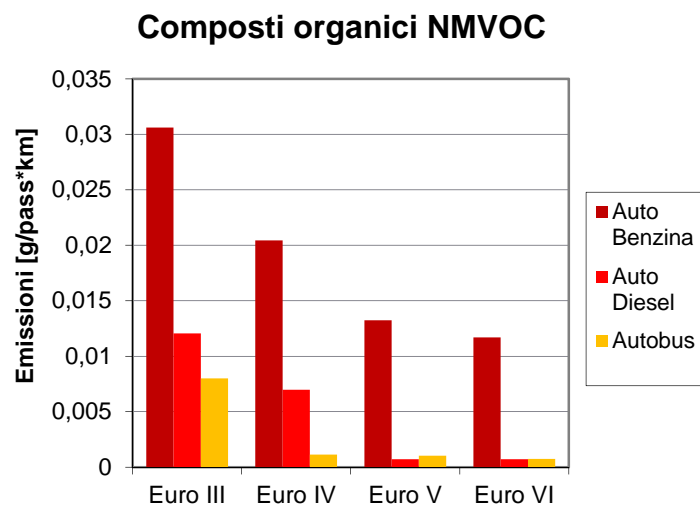
	Numero di passeggeri	Numero di veicoli	Spazio (m ²)	Carburante (litri)
 autovettura	5	2.000	24.000	200
 8 m mini	25	400	8.500	120
 18 m standard	100	100	3.200	50
 18 m autoarticolato	160	63	3.000	35
 23 m bus train	185	54	3200	35
 24 m doppio autoarticolato	200	50	3.000	26

Fonte: UITP - Volvo Bus Corporation et. al, 2015

Emissioni: bus vs auto



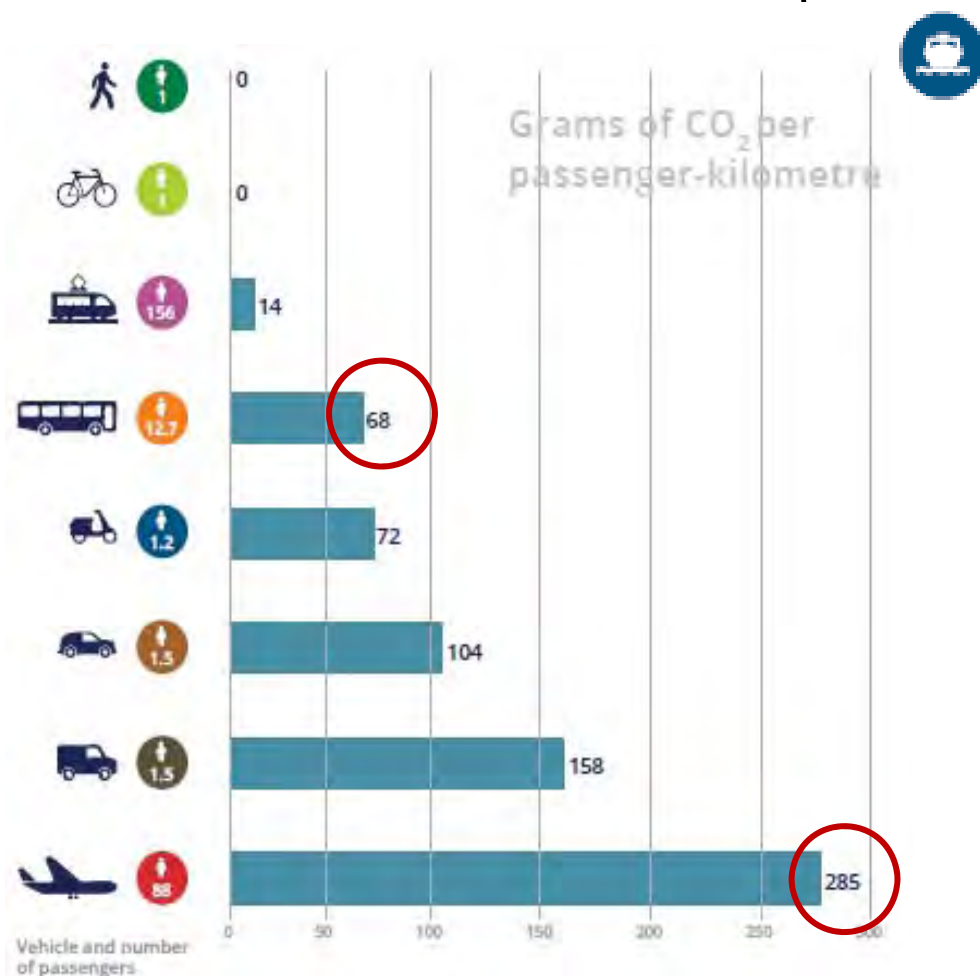
Fonte: Anav, 2017



Considerata capienza e coefficienti medi di riempimento, il bus è il mezzo di trasporto su strada con minori emissioni nocive per pax/km (sostituisce circa 30 vetture), sia di gas responsabili del **cambiamento climatico** (CO₂), sia di inquinanti con **effetti su scala locale** (polveri fini, ossidi di azoto, composti organici). **Un bus Euro VI, rispetto ad una vettura Euro 6, produce un terzo delle emissioni di NO_x.**

Altri confronti: turismo e gas serra

► Emissioni CO₂: vari modi di trasporto



I fattori di emissione stimati per la *navigazione interna* sono di 245g di CO₂ per pass-km, di poco inferiori a quelli dell'aereo (250 g di CO₂), contro i **68g** dei bus.

► «Low cost» aereo

Crociere e trasporto aereo sono responsabili di gran parte delle emissioni serra (GHG) dei **viaggi per turismo**.

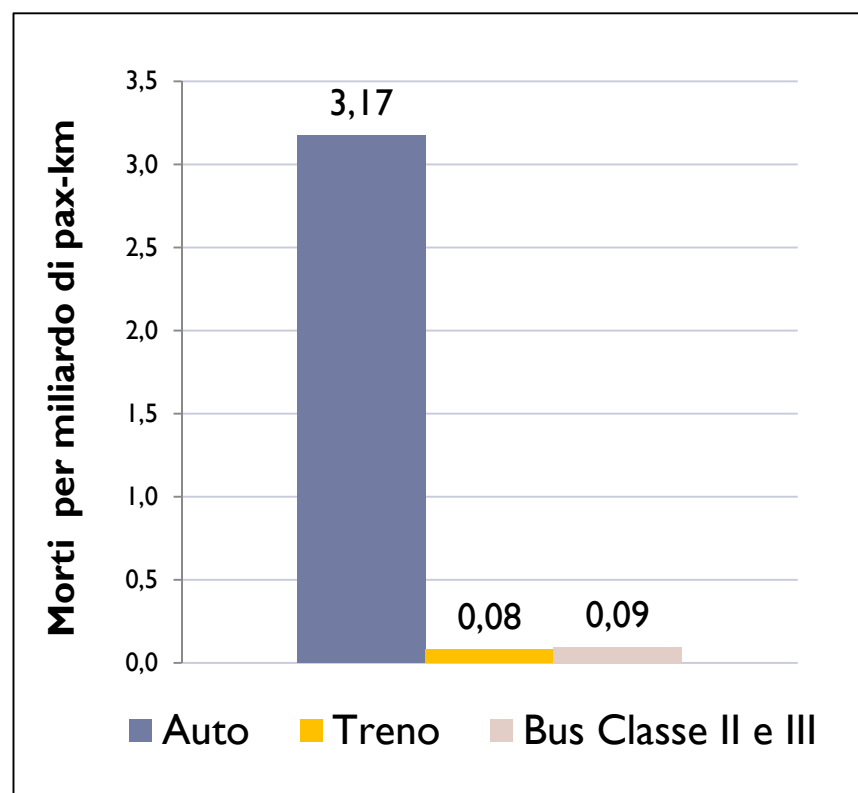
Secondo le stime EEA *, si deve ai viaggi in aereo (arrivati a 27.000 al giorno con la crescita del *low cost*) il 13% della CO₂ dell'intero settore trasporti e il 3% della CO₂ totale nell'UE (e rispettivamente il 14% e 7% di NO_x). *[EEA, European Aviation Environmental Report 2016].

L'incidentalità

L'autobus è un mezzo di trasporto affidabile e tra i più sicuri. Infatti, considerando i morti in incidenti per pax-km:

- un viaggio su un bus da turismo è **40 volte più sicuro di quello in auto** e circa 300 volte di uno effettuato con motociclo o ciclomotore.
- l'autobus ha un livello di mortalità paragonabile a quello del treno, sistema di trasporto noto per i suoi elevati standard di sicurezza.

► Mortalità rispetto ai volumi di traffico

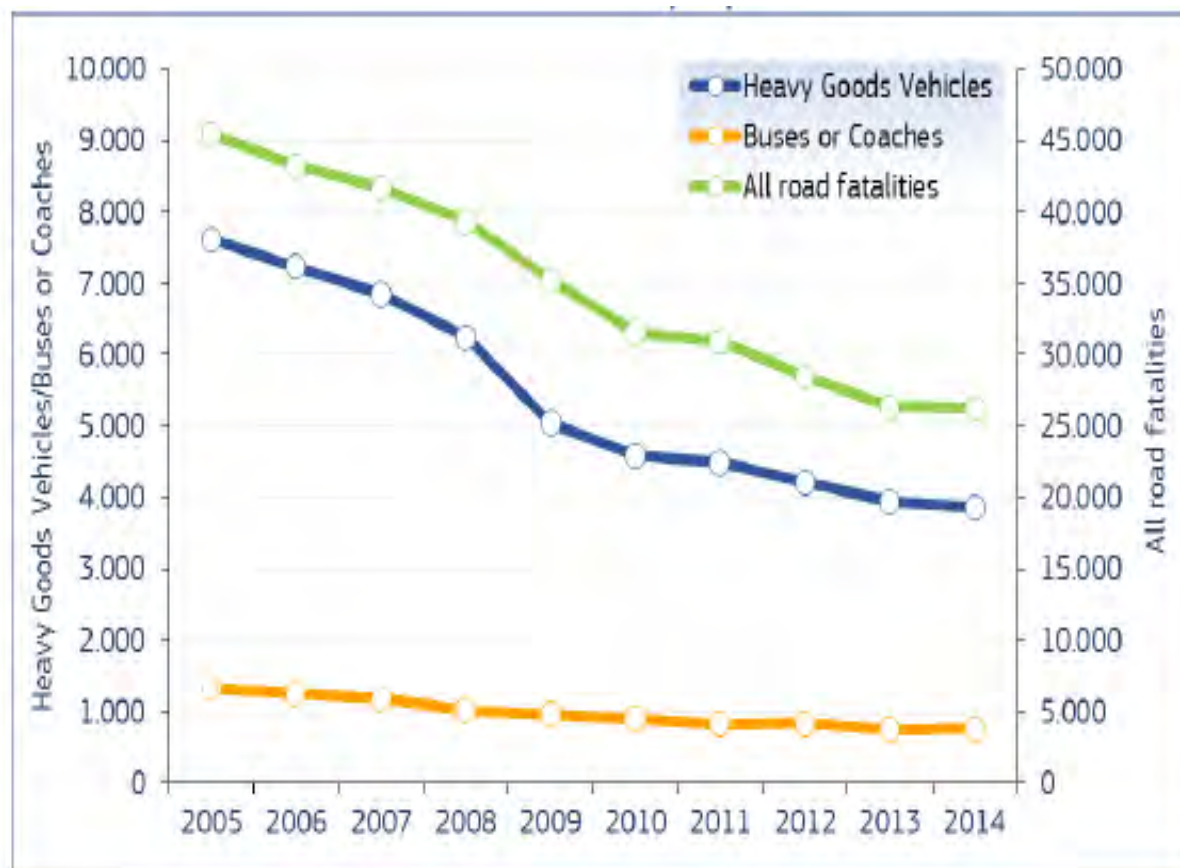


Fonte: elaborazioni ANAV su dati Aci-Istat 2009-2014

Trend dei decessi in incidenti con bus

► Vittime di incidenti stradali. UE 2005-2014

In UE i morti in incidenti che coinvolgono autobus sono diminuiti di quasi il 50% nel periodo 2005-2014: **solo il 3% dei decessi totali su strada è avvenuto durante viaggi in autobus. L'Italia è tra i Paesi «virtuosi»: con 1,0 morti per mln di abitanti (media UE di 1,5), l'Italia si posiziona su un gradino intermedio tra Inghilterra e Spagna (1,2) da un lato, Germania e Francia (0,9) dall'altro.**



Fonte: CARE database, European Commission, 2016

La regolarità alla prova dei controlli su strada

- Verifiche effettuate dalla polizia stradale: settimana 24-30 luglio 2017

L'attività di controllo (network delle polizie europee TISPOL) evidenzia un **livello di regolarità molto superiore** riscontrabile tra gli **operatori di bus** rispetto a quello di altri settori contigui: trasporto di merci con **mezzi pesanti** (autocarri).

Mezzi pesanti (autocarri): 10.026 controlli

Veicoli nazionali	Veicoli europei ed EEA	Veicoli extra europei	Veicoli sanzionati	Veicoli di cui è stato disposto il fermo	
8.086	1.654	286	3.583	54	
80,6	16,5	2,8	35,7	1,5	% sul totale

Bus e pullman: 1.725 controlli

Fonte: Tispol TRUCK & BUS, 2017

Veicoli nazionali	Veicoli europei ed EEA	Veicoli extra europei	Veicoli sanzionati	Veicoli di cui è stato disposto il fermo	
1.346	328	51	294	9	
78,0	19,0	2,9	17,0	0,5	% sul totale

Tipologia di irregolarità rilevate

Comportamenti di guida

Eccesso di velocità	42
Uso di alcool e droga	0

Sistemi di ritenuta

Cinture di sicurezza	15
----------------------	----

Tachigrafo (45)

Mancata installazione	12
Violazione tempi di guida e riposo	29
Alterazioni e frodi	4

Inefficienze tecniche (32)

Disfunzioni e carente allestimento del mezzo	22
Sovraccarico	2
Altro	8

Irregolarità dei documenti (112)

Conducente	48
Veicolo	45
Documenti di viaggio	19

Veicoli sanzionati	294
Altre contestazioni	268

Le **irregolarità nei documenti** riguardanti l'autista, l'idoneità dei veicoli e i fogli di viaggio rappresentano il **38% delle infrazioni** rilevate a bus e pullman. Anomalia degli **strumenti di bordo** (cronotachigrafo) e altre inefficienze tecniche costituiscono la seconda causa di sanzioni (26%).

Fonte: Tispol TRUCK & BUS, 2017

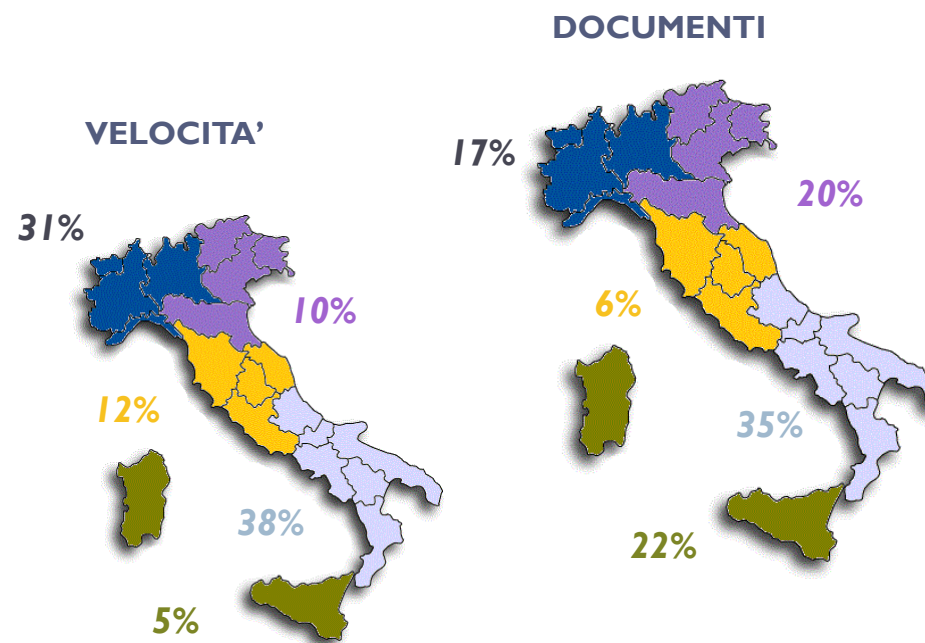
Distribuzione territoriale delle contravvenzioni

Veneto (40), Lombardia (37), Campania (35) e Lazio (33) sono risultate le regioni con il maggior numero di sanzioni rilevate nel corso della campagna. La percentuale più alta di contravvenzioni in rapporto ai controlli si è avuta nel Lazio (40%), in Veneto e Lombardia (23%) e nelle Marche (21%).

Le infrazioni per **irregolarità** dei documenti sono risultate concentrate specie nel **Mezzogiorno d'Italia** (35% al Sud e il 22% nelle Isole).

Nelle regioni del **Sud** (Isole escluse) si sono avute il 38% delle multe per **eccesso di velocità**, il 31% delle quali invece sono state rilevate nel Nord-Ovest d'Italia.

► Infrazioni sanzionate a bus e pullman



Fonte: Tispol TRUCK & BUS, 2017

 **Le prospettive di sviluppo**

Scenari di lungo periodo

Vi sono previsioni di scenario sul turismo europeo che individuano alcuni fattori di spinta o disincentivo al settore, verificabili nei prossimi 10-15 anni.

Impatto sui viaggi di gruppo

- ▲ **Invecchiamento della popolazione** dei paesi sviluppati e alto livello del welfare (terza età) in crescita anche fuori dal contesto europeo
- ▲ **Internazionalizzazione dei viaggi**: turismo dei paesi emergenti e aumento dei viaggi organizzati da oltre oceano (strutturati per itinerari)
- ▲ **Innovazione e diversificazione dell'offerta** (liberalizzazione delle agenzie e del mercato dei servizi a lunga distanza, nuove tecnologie abilitanti d'incentivo ai viaggi in comitiva)
- ▼ **Alti livelli di congestione** di città e destinazioni turistiche: restrizioni agli accessi
- ▼ **Problema sicurezza**: attacchi terroristici nelle città europee.

▲ Impatto positivo ▼ Impatto negativo

Fonte: IRU, Toward "Vision 2030" for buses and coaches in an increasingly digitalised, accessible and connected mobility chain

Alcuni trend in atto

► L'«integrazione» tra mete e sistemi di viaggio

Le tendenze rilevate presso gli operatori turistici (ENIT) evidenziano che il mercato si sta consolidando specialmente con **nuove offerte e itinerari** diversi dai contesti tradizionali.

Crescono i bus operator che propongono **pacchetti di visita integrati**: i cd. “viaggi itineranti” tra natura, storia, cultura. Si sta inoltre consolidando il trend del *turismo attivo* e dei *viaggi enogastronomici* anche per gruppi; un settore in passato ritenuto di nicchia.

Cresce la domanda del *comparto crocieristico*: i media di settore parlano di 2 milioni di turisti all'anno, spesso dediti ad escursioni e percorsi di visita a terra che implicano **servizi ad hoc per il trasporto di comitive**.

Il numeri di arrivi è infine rafforzato da nuove tratte operate dalle compagnie aeree: con la formula **Fly & Bus** gli operatori dichiarano un forte incremento di viaggi in pullman verso il Sud Italia, specie in Campania, Sicilia e Puglia.

Le esigenze degli operatori

In sintesi, la crescita del turismo in Italia testimoniata da varie fonti statistiche (nazionali ed europee), insieme al tendenziale aumento nel 2016/2017 del fatturato delle imprese di noleggio autobus per conto terzi dimostra che **gli operatori hanno reagito positivamente alla crisi** degli ultimi anni, ma necessitano tuttavia di una **maggiore attenzione delle istituzioni**.

Gli ostacoli all'esercizio pratico dell'attività di trasporto di comitive con autobus sono stati al centro di un'apposita **survey** realizzata presso gli operatori del settore noleggio con conducente.

Imprese e testimoni privilegiati (rappresentanti del mondo associativo) sono stati invitati a formulare indicazioni sugli aspetti irrisolti riguardanti:

- Norme e quadro giuridico
- Politica fiscale e tariffaria
- Politiche di investimento e regolazione dell'attività sul territorio
- Strategie di innovazione e promozione

Richieste generali

Misure funzionali allo sviluppo del settore

1. **Riforma legislativa (intervento sui punti carenti di applicazione della legge n. 218/2003)** al fine di superare un quadro normativo molto frammentato che dovrebbe avere come esito l'individuazione di regole omogenee di accesso al mercato: in particolare uniformità dei requisiti di immatricolazione dei veicoli.
2. **Razionalizzazione delle tariffe di accesso dei bus turistici alle città/località turistiche secondo criteri di proporzionalità comuni a livello nazionale**, alla luce anche dei riscontri sull'inefficacia delle misure ad oggi adottate (primi responsabili di traffico e inquinamento restano le auto).
3. **Finalizzazione delle *politiche per il turismo sostenibile all'innovazione del settore.***
4. **Riconoscimento delle imprese di noleggio quale componente fondamentale della filiera turistica**, con conseguente accesso a programmi di investimento, formazione del personale, innovazione e orientamento al mercato previsti a livello nazionale per altri segmenti del trasporto passeggeri, es. inserimento del settore NACC nel *Piano Straordinario della Mobilità Turistica* predisposto da MIT e MIBACT.

■ **Provvedimenti specifici**

- ▶ *Verso un Piano Strategico per la Mobilità Turistica e la crescita del mercato dei servizi a Noleggio*

Il potenziamento del ruolo del noleggio con autobus all'interno dell'economia dei viaggi e turistica, nonché la sua gestione ottimale sul piano energetico, ambientale e sociale richiedono un insieme di leve di intervento e soluzioni orientate ai vari livelli di responsabilità.

Interventi richiesti dalle imprese

- **Politiche per l'accessibilità e la qualità dei sistemi di accoglienza**
- **Misure per la sostenibilità e il rinnovo del parco autobus**
- **Investimenti per l'innovazione (ITS)**
- **Incentivi alla domanda**

Politiche per l'accessibilità

- ▶ *Verso un Piano Strategico per la Mobilità Turistica e per la crescita del mercato dei servizi a Noleggio*

Qualificare l'accoglienza sul territorio (bus)

- Allestimento di nuovi spazi destinati ad autostazioni, aree di sosta e fermata degli autobus e riqualificazione delle aree già destinate a tale uso
- Potenziamento dell'intermodalità e realizzazione di nuovi collegamenti integrati alla rete TPL per il raggiungimento dei siti di interesse
- Miglioramento dei servizi di accoglienza e orientamento dei turisti (*in loco*) e dei servizi dedicati al personale e ai mezzi di trasporto.

Gestire il traffico privato e pianificare la mobilità sostenibile

- Riequilibrio modale e decongestionamento viario di città/località turistiche
- Implementazione di tecnologie smart e nuova offerta di servizi ecologici alternativi alle auto (TPL innovativo, sharing mobility, biciclette).

Misure per la sostenibilità

- ▶ *Verso un Piano Strategico per la Mobilità Turistica e per la crescita del mercato dei servizi a Noleggio*

Rinnovo del parco autobus

- Incentivi per rinnovo del parco rotabile con veicoli di ultima generazione (Euro VI), rivolti specie a micro/piccole imprese con minori possibilità di autofinanziamento
- Contributi per adeguamento del parco bus a favore del turismo per fasce deboli e della fruizione sostenibile dei luoghi (es. mezzi attrezzati per disabili, trasporto di bici a bordo).

Digitalizzazione → **Promozione della diffusione:**

- Sistemi ITS e nuove tecnologie applicate al veicolo
- Sistemi informatici di indirizzamento dei bus verso aree di sosta/fermata e per il pagamento automatico (tipo Telepass) delle tariffe di accesso/sosta
- Sistemi di *smart ticketing* (pagamento automatizzato e a distanza) per l'accesso ai servizi di mobilità e prenotazione di attività sul territorio
- Sistemi di info-mobilità: viabilità, meteo, percorsi stradali ottimali, ecc.

■ Altre misure di promozione del settore

- ▶ *Verso un Piano Strategico per la Mobilità Turistica e la crescita dei servizi a Noleggio*

Leva economica

- Estensione degli incentivi fiscali di cd. “superammortamento” o “iperammortamento” (legge di Bilancio 2017) agli acquisiti di beni strumentali materiali e immateriali per lo sviluppo di Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS)
- Alleggerimento e razionalizzazione delle tariffe di accesso dei bus turistici ai centri urbani
- Promozione dei territori attraverso incentivi regionali per gruppi/comitive di turisti.

Incentivi alla domanda

- Supporto e formazione: web marketing e presidio di nuovi mercati e clienti
- Sistema unico di informazione/documentazione per imprese e *tour operator* specializzati nel turismo con autobus
- Produzione di *vademecum* e linee guida per organizzatori di viaggi (italiani e stranieri).

Crediti

Autori: Luca Trepiedi (Isfort)
Nicoletta Romagnuolo (Anav)

Coordinamento Carlo Carminucci (Isfort)
e supervisione: Tullio Tulli (Anav)

Particolari ringraziamenti per il contributo all'indagine va ad alcuni operatori del settore (imprese ANAV) che hanno accettato di fornire indicazioni sugli scenari e le politiche di sviluppo dell'attività di noleggio autobus con conducente

I «testimoni privilegiati» ascoltati

- Clara Fraticelli (SIT - Società Italiana Trasporti, Roma)
- Ottavia Oldrini (Air Pullman, Assago Mi)
- Flavio Ottone (Gruppo STAT, Casale Monferrato AI)
- Gianni Tumino (Autotrasporti Tumino, Ragusa)