



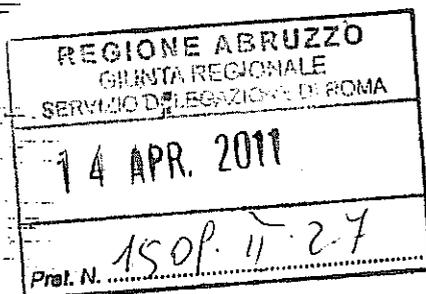
*Presidenza
del Consiglio dei Ministri*
CONFERENZA UNIFICATA

Servizio IV: Attività produttive e Infrastrutture
Codice sito 4.12/2011/1

Presidenza del Consiglio dei Ministri
CSR 0001932 P-4.23.2.12
del 14/04/2011



5705153



Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri

Dipartimento per lo sviluppo
e la competitività del turismo

- Gabinetto
- Ufficio legislativo
ROMA

Al Ministero delle infrastrutture
e dei trasporti

- Gabinetto
- Ufficio legislativo
ROMA

Al Ministero dell'economia e delle finanze

- Gabinetto
- Ufficio legislativo
- Dipartimento RGS
ROMA

Al Presidente della Conferenza dei Presidenti
delle Regioni e delle Province autonome
c/o CINSEDO

ROMA

Ai Presidenti delle Regioni e delle
Province autonome di Trento e
Bolzano

LORO SEDI

All'Assessore della Regione

Abruzzo
Coordinatore per materia
PESCARA

All'Assessore della Regione

Campania
Coordinatore per materia
NAPOLI

Al Presidente dell'ANCI

ROMA



*Presidenza
del Consiglio dei Ministri*
CONFERENZA UNIFICATA

Ad ANAV – Associazione
Nazionale Autotrasporto
Viaggiatori
ROMA

Al Coordinamento CAIPET c/o
ANAV
ROMA
(fax 06 4821204)

e, p.c. A FAI – Federazione
autotrasportatori italiani –
Trasporto persone
(fax 06.5816389)

A CONFCOMMERCIO
ROMA
(fax 065810411)

A CONF TURISMO
ROMA

Oggetto: Gruppo di lavoro in materia di circolazione e sosta dei bus turistici nelle aree urbane.

Si trasmette, ad integrazione della documentazione già inviata con nota del 12 aprile 2011, prot. CSR 1873 P-4.23.2.12, la nota di osservazioni trasmessa dal FAI Trasporto Persone – Confturismo, come concordato nel corso della riunione del Gruppo di lavoro indicato in oggetto, condivisa dalle Associazioni aderenti a Confcommercio Imprese per l'Italia attive nel trasporto persone su gomma e nel settore turistico (All. 1).

La documentazione è disponibile sul sito: www.unificata.it.

Il Segretario
Cons. Ermenegilda Siniscalchi

FAI TRASPORTO PERSONE - CONFUTURISMO

Spett.le
Segreteria
Conferenza Stato - Regioni

VIA FAX ED E MAIL

Oggetto: Gruppo di lavoro in materia di circolazione e sosta dei bus turistici nelle aree urbane - osservazioni

Gent.ma Dott.ssa

nel ringraziarLa nuovamente per l'opportunità che ci è stata concessa per esporre le nostre opinioni in merito alla circolazione ed alla sosta dei bus turistici nelle aree urbane, con il presente documento Le significhiamo nuovamente tutte le perplessità nostre e di Confturismo a proposito delle scelte più recenti che sono state fin'ora effettuate in materia dal potere legislativo e dalle amministrazioni locali. Più in particolare, gli operatori di pullman turistici sono molto preoccupati per le ricadute negative sulla loro attività, provocate da tutta una serie di oneri imposti dalle predette amministrazioni per circolare e sostare in città. Si tratta di oneri molto consistenti (ad esempio, per entrare a Venezia si pagano 450 €/giorno, a Firenze fino a 280 €/giorno, ecc., oltre naturalmente al parcheggio), che producono l'unico risultato di penalizzare e discriminare il settore del trasporto a mezzo pullman a vantaggio di altre modalità (treno, aereo ed auto privata) che non vengono vessate alla stessa maniera, senza che a fronte di ciò si abbia un miglioramento della qualità dell'aria e della distribuzione dei flussi turistici all'interno delle città interessate. Con una lettera inviata al Comune di Pisa nel 2009, l'Autorità garante per la concorrenza ed il mercato si è già espressa su questa forma di imposizione, ritenendola fortemente discriminatoria ai danni dei bus operator sotto il profilo della parità di condizioni per accedere al mercato del trasporto viaggiatori, risolvendosi, di fatto, nell'introduzione di ostacoli che avvantaggiano i mezzi concorrenti di trasporto. Inoltre, questa "modus operandi" mette a serio rischio la sorte delle aziende del settore (visto che il viaggio in pullman diventa sempre meno competitivo, rispetto alle modalità prima citate), e non tiene conto che il bus turistico, soprattutto se paragonato al treno ed all'auto privata, rappresenta l'unico strumento grazie al quale gli enti locali possono dar vita ad turismo "ecocompatibile" e rispettoso delle esigenze di mobilità da parte dei cittadini residenti: lo spostamento in pullman di 50 persone evita che queste si muovano in modo disordinato e caotico nei centri cittadini, con tutti i disagi del caso per la mobilità dei residenti e per la qualità dell'aria (si pensi a cosa succederebbe se tutta questa massa di persone decidesse di avvalersi dell'auto privata, anche se presa a noleggio III). Proprio a proposito del miglioramento della qualità dell'aria, la nostra associazione è certamente favorevole a vietare l'accesso in città (o comunque all'applicazione di ticket fortemente penalizzanti) verso quelle imprese che utilizzino lo stratagemma del FAP per avvalersi di bus oramai decotti, di categoria euro 0, 1 o 2; occorre invece premiare quelle imprese che puntino ad innalzare la qualità dell'offerta nel pieno rispetto delle politiche

ambientali, utilizzando dei veicoli compatibili con le normative euro più recenti (esempio euro 3, 4 e 5), penalizzando invece tutte le altre.

L'applicazione del ticket di ingresso appare ancora più assurda se effettuata nei confronti di operatori che, all'interno dell'area comunale interessata, dispongono di una sede operativa dotata di rimessa, deposito, officina ed uffici e che, in quel Comune, pagano anche le tasse: non capiamo per quale motivo imprese di questo tipo debbano pagare per entrare nel territorio del Comune in cui lavorano soprattutto quando, ad esempio, l'attività svolta consista nel semplice trasferimento di un gruppo di turisti da un aeroporto o da una stazione ferroviaria ad un albergo, con ritorno alla base (quindi, senza sostare nelle strade né usufruire di qualsivoglia servizio del Comune). Sempre in relazione al ticket di ingresso per i bus, va segnalata la mancanza di regole uniformi tra i vari Comuni sia per l'acquisto ed il pagamento del permesso di accesso, sia per il controllo; ciò favorisce fenomeni di illegalità e di concorrenza sleale tra coloro che pagano e sono in regola e chi, invece, riesce a farla franca sfruttando le lacune del sistema.

Altro tema dolente appare la recente introduzione dell'imposta di soggiorno ad opera dell'art. 4 del D.lgvo 23/2011. Su questo fronte, riteniamo che occorra ricercare un'intesa con tutte le entità coinvolte, onde evitare che il turista che scelga il pullman per i suoi spostamenti venga doppiamente penalizzato: una prima volta con il pagamento del ticket d'ingresso previsto per i bus turistici, ed una seconda volta con il pagamento dell'imposta di soggiorno. Questa penalizzazione (peraltro favorita dal dettato normativo del comma 2, art. 4 del suddetto d.lgvo, dove si lasciano i Comuni liberi di decidere se applicare entrambe le forme di tassazione) è già in atto, ad esempio, nella città di Roma, ed accentua ancor di più il profilo discriminatorio (prima accennato a proposito di questi ticket) delle scelte politiche operate in materia di mobilità turistica nei confronti delle aziende di pullman. Ci preme inoltre sottolineare che la previsione di due forme di tassazione, nell'immediato, potrebbe (e sottolineamo il verbo "potrebbe") alleviare le sofferenze dei bilanci comunali, ma nel medio periodo (anche in base ai riscontri che stiamo avendo con i tour operator) è destinata a ritorcersi contro gli stessi Comuni, comportando l'allontanamento di molti turisti che, in questo modo, vengono spinti o a ridurre le giornate di presenza in Italia, oppure a dirigersi all'estero verso altre mete ugualmente suggestive ma dove si può soggiornare a costi più contenuti; il tutto con conseguenze disastrose per tutto l'indotto che lavora con il turismo, che vedrebbe diminuire notevolmente il numero di occupati. Orbene, si capisce come questa scelta miope fatta da molte amministrazioni comunali, rischia di mandare in tilt la competitività del turismo italiano che, attualmente, rappresenta l'11% del PIL, nonostante gli sforzi attualmente messi in campo anche dalla Presidenza del Consiglio per sostenere questa voce di reddito.

A tal proposito è necessario, inoltre, fare le seguenti considerazioni:

- a) l'Italia riceve il 90% dei suoi arrivi turistici e l'80% delle entrate della bilancia turistica da flussi di provenienza europea. Gli ultimi anni sono stati caratterizzati da una progressiva riduzione del raggio di movimento medio del turista per fruire della vacanza, riduzione dovuta all'incremento dei costi del trasporto ed al progressivo deterioramento della sicurezza percepita in destinazioni lontane per geografia e cultura. Il risultato è che l'Italia ha notevolmente incrementato la propria dipendenza da mercati

continentali che sono quelli che si muovono molto per via terrestre ed in particolare con pullman. Se a ciò si aggiunge la crisi di identità che ha colpito in questi ultimi mesi il trasporto aereo a causa di fenomeni come la nube di ceneri vulcaniche o l'intensificarsi dei controlli agli imbarchi per il rischio di atti di natura terroristica, tutto ciò unito al fatto che l'Italia non è dotata di una rete ferroviaria in grado di fare raggiungere agevolmente tutte le principali località turistiche, si ha un quadro di quanto il trasporto collettivo su gomma (o più semplicemente il "bus tour") sia crescentemente cruciale per l'economia turistica italiana;

- b) oggi il costo complessivo di "fee" di ingresso in aree attrezzate e di sosta nelle principali città d'arte toccate dal tour d'Italia incide per una media di 70 euro su ciascun passeggero di un bus tour. 70 euro sono l'equivalente del costo di un pernottamento in una buona struttura alberghiera in una città d'arte. Di conseguenza la reazione degli organizzatori dei circuiti turistici venduti agli stranieri in Italia, per restare competitivi, hanno ridotto di un giorno il tour nel nostro Paese accorpando di norma 2 città che prima venivano visitate in 2 giornate successive (Pisa e Firenze oppure Padova e Venezia se non addirittura Roma e Napoli). Il risultato è che - stante il moltiplicatore della spesa turistica sul PIL che è pari a 1,3 - nel sistema nazionale si genera valore per complessivi 91 euro in meno circa per ogni passeggero.

Orbene, l'auspicio è quello che le considerazioni svolte in questo documento inducano le amministrazioni competenti a ripensare le scelte fatte fin'ora nei confronti del nostro comparto, che non può essere oltremodo penalizzato rispetto alle altre modalità di trasporto. Se così non fosse, le significhiamo fin d'ora che la nostra associazione si adopererà presso tutte le competenti sedi per ottenere delle forme di "compensazioni economiche", tali da poter recuperare le somme spese per pagare questi ticket d'ingresso.

Nel restare a Sua disposizione per fornirLe ulteriori contributi ed approfondimenti, porgiamo i nostri più cordiali saluti.

F.A.I trasporto persone
Ing. Fabio Maddii



F.A.I-Conftrasporto
On.le Paolo Uggé

