

COMMISSIONE II

AFFARI DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO - AFFARI INTERNI
E DI CULTO - ENTI PUBBLICI

48.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 16 APRILE 1986

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LUIGI PRETI

INDICE

PAG.

Disegno e proposta di legge (Discussione e rinvio):Agevolazioni a favore dei turisti stranieri motorizzati (*Approvato dal Senato*) (3543);

CAPRILI ed altri: Agevolazioni per il turismo straniero motorizzato individuale e collettivo (2679)	3
PRETI LUIGI, <i>Presidente</i>	3, 4, 7, 8
CAPRILI MILZIADE	4
FARAGUTI LUCIANO, <i>Sottosegretario di Stato per il turismo e lo spettacolo</i>	7
LA RUSSA VINCENZO	6
PIREDDA MATTEO, <i>Relatore</i>	3, 7

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 10.

ALBA SCARAMUCCI GUAITINI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Discussione del disegno di legge: Agevolazioni a favore dei turisti stranieri motorizzati (Approvato dal Senato) (3543); e della proposta di legge Caprili ed altri: Agevolazioni per il turismo straniero motorizzato individuale e collettivo (2679).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata del disegno di legge: « Agevolazioni a favore dei turisti stranieri motorizzati », già approvato dal Senato nella seduta del 27 febbraio 1986, e della proposta di legge di iniziativa dei deputati Caprili, Filippini, Gualandi, Macciotta, Birardi, Torelli, Conti, Scaramucci Guaitini, Colombini, Dignani Grimaldi, Migliasso, Quercioli, Serri, Bottari, Ciafardini, Cannelonga, Fittante e Petrocelli: « Agevolazioni per il turismo straniero motorizzato individuale e collettivo ».

L'onorevole Pirreda ha facoltà di svolgere la relazione.

MATTEO PIREDDA, *Relatore*. Premetto, anzitutto, che la mia sarà una relazione abbastanza stringata, riferendosi ad un provvedimento che, in sostanza, è una reiterazione con modifiche di precedenti iniziative. Il sistema delle agevolazioni per gli stranieri motorizzati fu introdotto nel nostro ordinamento con la legge n. 44 del 22 febbraio 1982 ed è stato prorogato fino al 30 settembre 1986 dal decreto-legge n. 387 del 30 dicembre 1985.

Le agevolazioni in questione hanno avuto positive incidenze sul movimento turistico in Italia, dal momento che dai resoconti in materia risulta che nel 1984 l'ENIT e l'ACI hanno venduto, complessivamente, 1.042.618 pacchetti agevolati (889.015 pacchetti Nord e 153.603 pacchetti Sud) per un totale di 188.613.300 litri di benzina a prezzo ridotto, registrandosi un incremento del 2,12 per cento rispetto all'anno precedente; i buoni pedaggio autostradale utilizzati nello stesso periodo sono stati 5.866.416, per una spesa globale di lire 12.260.809.440 lire a carico della gestione fuori bilancio istituita dalla predetta legge n. 44 del 1982: rispetto all'anno precedente si è riscontrato un aumento dello 0,43 per cento. Con il provvedimento al nostro esame vengono introdotte alcune novità pur se la struttura degli incentivi resta sostanzialmente identica a quella della precedente normativa. È stato comunque osservato che l'articolazione dei pacchetti Nord, Centro-Nord e Sud non coglieva l'opportunità di incentivazioni diverse, atte a favorire la penetrazione del flusso turistico dal Nord verso il Centro ed il Sud. Personalmente, avevo anche evidenziato l'esclusione delle isole da quei pacchetti agevolati, ma è purtroppo una questione che al momento posso soltanto limitarmi a sottolineare di nuovo senza insistervi ulteriormente perché è necessario che questo provvedimento concluda rapidamente il suo *iter*, così da alleviare le eventuali difficoltà che al turismo italiano potranno insorgere anche a seguito degli avvenimenti che stiamo vivendo in questi giorni.

Le novità che con questo disegno di legge vengono introdotte sono in sintesi le seguenti: non più buoni in litri ma in lire; non più due tipi di blocchetti (Nord-Sud), ma quattro (sulla base dell'emendamento introdotto dal Senato). Per

quanto poi riguarda le agevolazioni complessive è previsto quanto segue: per il Nord lo sconto passa da lire 38.500 della legge precedente a lire 37.000, di cui 27.000 per benzina e lire 10.000 per buoni pedaggio gratuiti; per il Centro da lire 38.500 della legge precedente a lire 70.000 di cui lire 54.000 per sconto benzina e lire 16.000 per buoni pedaggio autostradale; per il Sud lo sconto passa da lire 92.500 della legge precedente a lire 117.000 di cui lire 81.000 per buoni benzina e lire 36.000 per buoni pedaggio gratuito; infine, per la Basilicata, la Calabria, la Sicilia e la Sardegna lo sconto passa da lire 92.500 a lire 144.000, di cui lire 108.000 per sconto benzina e lire 36.000 per buoni pedaggio autostradale. E a proposito delle agevolazioni complessive previste a favore delle quattro regioni ora ricordate, ho già avuto modo di rilevare come la Sardegna risulti fortemente penalizzata perché è l'unica regione italiana a non essere attraversata da autostrade ed anche perché non è previsto alcun incentivo per il trasporto effettuato su nave, ovverosia quello a cui in prevalenza si ricorre per raggiungere l'isola. Esprimo quindi l'augurio che questa particolare situazione venga considerata nei provvedimenti che saranno adottati per il futuro.

Tornando alle novità insite in questo disegno di legge, va rilevato che, mentre il soccorso stradale veniva prima concesso solo a chi comprava i pacchetti turistici, adesso è previsto invece che si conceda a tutti coloro i quali hanno targa straniera; viene altresì concessa l'auto in sostituzione in caso di incidente a coloro che hanno acquistato i pacchetti turistici; per gli autobus vengono istituiti due tipi di pacchetto per buoni gratuiti in autostrada, uno per il Nord, uno per il Sud, con buoni pedaggio autostradale per un valore di lire 36.000 per il Nord, lire 75.000 per il Sud, con in più il soccorso gratuito.

In sintesi i vantaggi offerti, al prezzo attuale della benzina, sono i seguenti: per il Nord 20 litri di benzina *gratis*, per il Centro 40 litri, per il Sud 60 litri e per le

regioni Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna 80 litri, con una diminuzione complessiva di 218 lire il litro per il Nord, 250 per il Centro, 270 per il Sud e 285 per le regioni Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna.

Il disegno di legge al nostro esame è sicuramente un provvedimento migliorativo rispetto al precedente sistema di incentivi al turismo estero motorizzato; si sarebbe potuto fare di più, anche perché sostanzialmente esso non favorisce il prolungamento del viaggio turistico dal centro Europa verso l'estremo sud del nostro paese. I dati statistici cui mi riferivo dimostrano, infatti, che i vantaggi e i benefici per il Mezzogiorno sono alquanto modesti: su 1.042.618 pacchetti turistici agevolati acquisiti nel corso dell'annata turistica precedente, al Centro-Nord si sono fermati a 289 mila macchine e al Sud a 188 mila, il che lascia chiaramente intendere che, se si escludessero gli emigrati che rientrano con macchine aventi targa straniera, il movimento turistico incentivato per il Sud è assai limitato.

La via intrapresa è sicuramente quella giusta, sia perché prevede una diversificazione, sia perché vi è un notevole incremento delle differenziazioni. Auspico, pertanto, l'approvazione rapida di questo provvedimento e la definizione delle strutture necessarie a incentivare il flusso turistico medio europeo verso le aree del Sud.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

MILZIADE CAPRILI. Il gruppo comunista esprime il proprio consenso di massima al disegno di legge in esame, anche se è necessario richiamare l'attenzione dei colleghi su talune questioni. Per quanto riguarda le agevolazioni a favore dei turisti stranieri motorizzati, esse fanno capo attualmente ad una legge ormai vecchia che risale al 1982. Devo anche ricordare che più volte il gruppo comunista, in occasione della discussione sulle leggi finanziarie del 1984 e 1985, ha ri-

chiesto al Governo di intervenire in questo settore.

Sicuramente il disegno di legge n. 3543, già approvato dal Senato, contiene alcune novità, ma il nostro consenso deriva anche dal fatto che vi è una certa sintonia con quanto è previsto dalla proposta di legge n. 2679, di cui sono primo firmatario e che è stata presentata il 14 marzo 1985.

Il provvedimento all'ordine del giorno risolve sufficientemente talune questioni le quali hanno un rilievo incrociato: non si tratta tanto dell'incidenza del turismo estero sulle attività turistiche nazionali, quanto la forte preminenza dell'automobile privata come mezzo di trasporto, anche se si nota un incremento dei trasporti con autobus.

La necessità che invece non ci sembra definitivamente soddisfatta dal disegno di legge è quella di riequilibrare gli oneri aggiuntivi di chi si reca al Sud. Il provvedimento in parte favorisce queste esigenze, perché le cifre messe a disposizione — 80 miliardi, di cui 50 nella legge finanziaria di quest'anno e 34 di residui — sono destinate ad interventi in un settore estremamente ricco per il paese.

Per quest'anno è previsto un saldo attivo di 15 mila miliardi e gli effetti diretti ed indiretti nell'occupazione incidono per l'8,4 per cento: da ciò si evince che il progetto di legge si muove in sintonia con un'attività economica destinata a svilupparsi.

Solo al fine di dare un'idea di quanto accade nel settore turistico, vorrei citare un recente studio di Antony Edwards, il quale prevede per il 1995 un giro d'affari — per i venti paesi occidentali — di 380 miliardi di dollari, contro i 154 del 1983, con 784 milioni di viaggi, contro i 535 del 1983, e 5.014 milioni di notti passate all'estero contro le 3.083 nel 1983.

Pertanto, quando ci occupiamo di provvedimenti riguardanti il turismo, non possiamo non tener presenti questi punti di riferimento fondamentali per un'attività in costante aumento, anche se sempre condizionata da situazioni congiunturali, come l'attuale crisi del Mediterraneo che

sicuramente rallenterà il flusso turistico dagli Stati Uniti verso il nostro paese.

Tornando all'uso dell'automobile come mezzo di locomozione — anch'esso in sviluppo — per il turismo, secondo l'indice Kysten-Von Patten, con un margine di errore dello 0,2 per cento, nel 1988 rispetto al 1987 l'uso dell'automobile come mezzo di locomozione aumenterà del 20,60 per cento e nel 1990, rispetto al 1989, aumenterà del 22 per cento.

Ho fatto queste citazioni non per fornire cifre fini a se stesse, ma perché lo sforzo legislativo di unificare il disegno di legge n. 3543 con la proposta n. 2679 vada inquadrato nel contesto generale, altrimenti perde credibilità e sostanza.

Per altro, nella proposta di legge è stato affrontato il tema della concorrenza economica europea, che non va assolutamente sottovalutata. Ci auguriamo che il provvedimento sia rapidamente approvato affinché già nella stagione estiva 1986 si possa agire sui mercati internazionali soprattutto, come dicevo prima, rispetto alla concorrenza europea.

Il provvedimento di legge presenta alcune fondamentali novità. In primo luogo, le agevolazioni sono in lire, e non più riferite ai litri di benzina, in modo da evitare quegli abusi che sono stati denunciati per il passato. Poi, all'interno dei pacchetti, si è operata una diversificazione, con riguardo al Sud, con ulteriori agevolazioni concernenti le regioni Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna. Inoltre — e queste sono le innovazioni più in sintonia con un moderno modo di considerare il turismo motorizzato — si sono istituiti dei buoni di pedaggio autostradale per gli autobus (mezzo di trasporto turistico in netto sviluppo negli ultimi anni), il servizio di auto in sostituzione — sia pure soltanto per chi acquista un determinato numero di pacchetti — il soccorso stradale alle targhe straniere. Queste ultime due misure creano una situazione psicologica, oltre che economica, più favorevole per gli stranieri che vengono in Italia, i quali sanno — secondo quanto afferma una azzecata pubblicità dell'ACI — che in caso

di guasto dell'autovettura non avranno problemi.

Ritenendo possibili dei miglioramenti al testo, avevamo pensato a taluni emendamenti da presentare, ai quali però ora rinunciamo, perché ci rendiamo conto del fatto che questo provvedimento dev'essere applicabile al più presto, cioè a partire dalla stagione turistica 1986. E non è il caso di sottolineare ancora che si tratta di uno strumento indubbiamente utile: basti pensare che, quando non si sono avute agevolazioni del genere, i flussi turistici stranieri in entrata, per valichi stradali, hanno registrato una percentuale di decremento, rispettivamente, di meno 10,3 per cento nel 1974, di meno 2 per cento nel 1980 e di meno 11 per cento nel 1981.

Il presente provvedimento, inoltre, risulta utile perché riesce a colmare almeno una parte della differenza di prezzo della benzina tra l'Italia ed altri paesi concorrenti. Infatti, la benzina al litro costa in Spagna 340 lire in meno, in Francia 226 lire in meno, in Jugoslavia 443 lire in meno, ed in Grecia 396 lire in meno. Perciò, agevolare questo turismo motorizzato (che poi rappresenta il 75-80 per cento del flusso turistico straniero) significa affrontare meglio la concorrenza con gli altri paesi.

I quattro pacchetti di agevolazioni riescono poi, sia pure parzialmente, ad incentivare anche il flusso turistico verso le stazioni del Mezzogiorno. È infatti ben noto che tra il percorso Brennero - Firenze - Brennero ed il percorso Brennero - Salerno - Brennero esiste una differenza di costo (tra carburante e pedaggio autostradale) di circa 200 mila lire. Prendendo in considerazione il percorso Brennero - Lecce - Brennero, la differenza arriva a circa 300 mila lire, mentre per il percorso Brennero - Palermo - Brennero la differenza è addirittura di 400 mila lire. Con le misure adottate, invece, si riesce a superare questo problema, e ad affrontare gli oneri aggiuntivi che vengono a determinarsi per chi vuole andare al Sud del paese.

Per tutti questi motivi, il gruppo comunista ritiene che il disegno di legge sia

meritevole di approvazione, anche se una maggiore tempestività da parte del Governo nel presentarlo avrebbe permesso di apportarvi, con una più ampia discussione, ulteriori miglioramenti.

VINCENZO LA RUSSA. Ritengo che dobbiamo essere grati al ministro del turismo e dello spettacolo per aver presentato tempestivamente - infatti siamo ancora agli inizi della stagione turistica - questo progetto di legge, che rappresenta una notevole incentivazione per il nostro turismo che, com'è noto, costituisce una voce importante del bilancio italiano.

Già in passato si erano avuti dei provvedimenti di legge, ma oggi questo si configura quasi come una normativa quadro, almeno con riferimento al turismo straniero motorizzato; naturalmente, ciò non significa (ed il relatore lo ha sottolineato) che il provvedimento copra tutte le esigenze oggi esistenti nel settore.

Com'è noto, è stato il nostro Meridione a soffrire in certi periodi (come, ad esempio, due anni fa) della diminuita presenza turistica, e ciò anche a prescindere dai particolari problemi dei turisti stranieri motorizzati. Perciò credo che in futuro vada fatto ogni sforzo perché le stazioni turistiche del Meridione e delle isole possano competere con quelle del Nord e del Centro dell'Italia, con riguardo alla presenza dei turisti stranieri.

Sembra che questo provvedimento si occupi in definitiva del turismo tradizionale presente nel nostro paese, cioè quello proveniente per lo più dai paesi confinanti, appartenenti alla CEE, e dalla Germania. Tuttavia, va fatto ogni sforzo per attirare sempre più il turismo extracomunitario. L'anno scorso abbiamo avuto il *boom* della presenza statunitense nel nostro paese (Centro e Roma), non tanto come numero di giornate, quanto come entità: si è trattato di turisti americani che, dirigendosi in Grecia o in Turchia, trascorrevano un paio di giorni in Italia; comunque, è sempre un flusso notevole, che va incoraggiato, anche in un momento politico particolare come quello che stiamo vivendo.

Proprio a tal fine, il provvedimento di legge avrebbe bisogno di ulteriori migliorie: difatti, i turisti extracomunitari non giungono in automobile; è vero che sono previste agevolazioni anche per gli autobus con targa straniera, ma molti di questi turisti adoperano altri mezzi, e magari si fermano in varie stazioni, usando o una vettura a noleggio o un'automobile di amici, e perciò non godendo di particolari agevolazioni.

Esiste poi anche il problema dei viaggi aerei per il turismo diretto al Meridione ed alle isole: anche se esistono già dei provvedimenti, occorre considerare globalmente tutto questo settore importantissimo, per giungere a delle soddisfacenti soluzioni.

Molti turisti, anche provenienti dai paesi comunitari, quali la Germania o il Belgio, ad esempio, preferiscono raggiungere la Sicilia o la Sardegna non con l'automobile, ma con altri mezzi di trasporto.

È singolare poi che alcune autostrade del Meridione e delle isole abbiano il pedaggio gratuito, mentre un'autostrada tra le più trafficate d'Italia e d'Europa, quale è la Catania-Messina, sia invece a pagamento.

Pur con tutte le riserve suesprese, credo che sarebbe un errore ritardare, tramite proposte emendative, il varo di questo provvedimento, non solo perché siamo ormai all'inizio della stagione estiva, ma anche perché sarà possibile, tramite ulteriori proposte, dare una risposta ai problemi che restano insoluti. Uno strumento da utilizzare al fine di incentivare, ad esempio, il turismo meridionale e nelle isole può essere rappresentato da un ordine del giorno.

Concludendo, dichiaro la disponibilità del gruppo della democrazia cristiana a votare a favore del disegno di legge al nostro esame.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

MATTEO PIREDDA, *Relatore*. Non credo di dover aggiungere altro a quanto ho già detto in sede di relazione, anche perché i colleghi successivamente intervenuti nel dibattito hanno sostanzialmente espresso il loro consenso a questo provvedimento. D'altronde, è stato opportunamente rilevato che ci troviamo a deliberare su una materia che avrebbe già dovuto essere stata affrontata precedentemente. Nel calcolo delle convenienze dei turisti, questo provvedimento arriva quindi in ritardo, giacché la maggior parte di essi ha già discusso il proprio programma di vacanze senza appunto tener conto delle agevolazioni che ci accingiamo ad emanare. Senz'altro, dunque, un'ulteriore perdita di tempo nel varare il provvedimento al nostro esame risulterebbe fortemente negativa.

Condividendo talune specifiche osservazioni espresse dai colleghi intervenuti nel dibattito, preannuncio - non tanto come relatore, ma come deputato - la presentazione di un ordine del giorno volto ad evidenziare l'opportunità di introdurre maggiori incentivi atti a favorire ulteriormente i flussi turistici verso il Mezzogiorno, nonché ad introdurre incentivazioni a favore di coloro che utilizzeranno mezzi diversi dalla motorizzazione privata; il riferimento, in particolare, è alla motorizzazione pubblica effettuata non solo tramite pullman ma anche tramite treni, aerei, navi.

LUCIANO FARAGUTI, *Sottosegretario di Stato per il turismo e lo spettacolo*. Signor presidente, onorevoli colleghi, desidero anzitutto ringraziare i colleghi intervenuti nel dibattito per aver positivamente sottolineato le novità di questo provvedimento il cui testo, peraltro, recepisce il contributo delle osservazioni espresse dalla Commissione e dai gruppi parlamentari.

Il Governo è consapevole del fatto che il provvedimento al nostro esame coglie solo parzialmente, anche se in maniera diversa e più articolata che nel passato, i problemi attinenti ai flussi turistici stranieri che interessano il nostro paese.

IX LEGISLATURA — SECONDA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 APRILE 1986

A seguito dei recenti avvenimenti che hanno interessato il bacino del Mediterraneo e che, certo, non mancheranno di riflettersi nei flussi turistici, in particolare su quelli provenienti dal nord America, il provvedimento al nostro esame acquista un significato concreto ed operativo ancor più preminente ed importante di quanto lo fosse al momento della sua iniziale stesura. Invito quindi la Commissione ad approvarlo il più rapidamente possibile, così da poter dare agli operatori turistici la concreta certezza di ciò che possono inserire nei loro pacchetti di offerta il cui fine è — ripeto — quello di attrarre in Italia i flussi turistici del centro e del nord Europa. Dobbiamo fare in modo di incentivare al massimo la nostra attività turistica, e per far ciò è necessario attivare, con strumenti pronti ed efficienti, tutte le capacità di promozione del nostro turismo all'estero.

Concludendo, esprimo l'augurio che le Commissioni chiamate all'espressione del parere su questo disegno di legge lo fac-

ciano al più presto, così da poter licenziare un provvedimento estremamente sentito dalle categorie interessate e che certo andrà a vantaggio dell'intera attività economica del settore.

PRESIDENTE. A nome del gruppo socialdemocratico desidero manifestare il mio consenso sul provvedimento in esame. Assicuro altresì che mi attiverò per sollecitare l'espressione dei pareri dalle Commissioni consultive.

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 10,50.

*IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO