



**VI[^] Commissione Finanze e Tesoro del Senato
Atto di Sindacato Ispettivo n. 7-00007**



00185 Roma – Piazza dell'Esquilino, 29 – C.F. 97185750581 -Tel. 06 48 79 301
Fax 06 48 21 204 e-mail: info@anav.it – www.anav.it



Illustre Presidente, Onorevoli Senatori,

desideriamo innanzitutto esprimere il nostro apprezzamento per la riflessione avviata da codesta rispettabile Commissione parlamentare sull'opportunità di una revisione dell'imposta di soggiorno e per l'occasione offerta alla scrivente Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori (ANAV) di offrire in tale contesto il proprio contributo alla luce dell'esperienza maturata nel settore del trasporto passeggeri con autobus.

La Scrivente cura la rappresentanza in Confindustria e Federturismo delle imprese esercenti servizi di trasporto pubblico locale e servizi di trasporto commerciale con autobus non soggetti a obblighi di servizio pubblico, sia di linea che di noleggio. Un settore importante che riveste un ruolo di rilevanza strategica nel sistema di mobilità collettiva e nella filiera turistica del Paese. Il comparto del trasporto commerciale, complessivamente considerato, comprende circa 6mila imprese di dimensione medio-piccola, diffuse su tutto il territorio nazionale, che svolgono servizi di trasporto passeggeri, in ambito nazionale e internazionale, impiegando circa 35mila addetti e 30mila autobus per un fatturato annuo che, fino al 2019 (periodo ante covid), sfiorava i 3 miliardi di euro.

Il tema oggetto della presente audizione riveste notevole rilevanza per il settore rappresentato, considerato che il d. lgs. 14 marzo 2011, n. 23 che, all'art. 4 disciplina l'imposta di soggiorno, prevede che "Ferma restando la facoltà di disporre limitazioni alla circolazione nei centri abitati ai sensi dell'articolo 7 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, l'imposta di soggiorno può sostituire, in tutto o in parte, gli eventuali oneri imposti agli autobus turistici per la circolazione e la sosta nell'ambito del territorio comunale".

Nella pratica attuazione, sostanzialmente nessuno dei Comuni che ha istituito la tassa di soggiorni si è avvalso della predetta facoltà, con ciò di fatto duplicando l'onere a carico del turista che visita in autobus e pernotta in una Città che ha istituito anche la tassa di soggiorno.

A oggi, come si può agevolmente rilevare dalla scheda riepilogativa allegata, sono oltre 30 i comuni, di ogni dimensione, che complessivamente riguardano circa 7 milioni di abitanti residenti e che assorbono oltre il 70% dei flussi turistici in arrivo nelle Città d'arte, che applicano sistemi di tariffazione degli accessi, della circolazione e della sosta degli autobus alle zone a traffico limitato.

Come si rileva, gli schemi tariffari applicati sono peraltro assai diversificati (es. dimensioni dei veicoli, classi ambientali, acquisto in alta/bassa stagione, ecc.) e prevedono sistemi di prelievo più o meno onerosi. Con ciò determinando un sistema che – oltre che oneroso e iniquo rispetto ad altre modalità di trasporto – risulta anche, nel suo complesso, difficilmente conoscibile e gestibile dagli operatori.

Il costo complessivo a carico delle aziende del settore a livello nazionale è quantificabile in oltre 100 milioni di euro annui con un'incidenza sui bilanci aziendali che sfiora mediamente il 5% dei costi complessivi, ormai terza voce di costo dopo quella per il personale e il carburante.

*Come dicevamo, la sostanziale totalità delle amministrazioni comunali applicano a carico di turisti e visitatori che pernottano nelle strutture ricettive del proprio territorio sia l'imposta di soggiorno, sia le tariffe di accesso/circolazione/sosta degli autobus, con la conseguenza evidente che i visitatori che utilizzano l'autobus come mezzo di trasporto per accedere alle predette 30 città, sono assoggettati a un doppio prelievo. **Si tratta di una scelta discriminatoria che riserva un trattamento differenziato ai visitatori a seconda della modalità di trasporto prescelta e che non trova alcuna giustificazione per ragioni né di tutela ambientale (insieme al treno l'autobus è il mezzo di trasporto meno inquinante per km/pax), né di decongestione del traffico (un autobus sostituisce di norma la circolazione di circa 30 autovetture).***

*Ciò considerato, in vista dell'iniziativa di codesta rispettabile Commissione con la finalità di impegnare il Governo a una revisione generale dell'imposta di soggiorno, si rappresenta la necessità che – proprio al fine di evitare tale sovrapposizione – sia modificato il tenore dell'art. 4, co. 2 del d. lgs. n. 23/2011 al fine di **prevedere l'obbligo, per i comuni che hanno istituito o istituiscono l'imposta/contributo di soggiorno, di esentare da qualsivoglia tariffa/pedaggio o sistema di prelievo l'accesso/circolazione/sosta degli autobus ai centri urbani i cui i passeggeri effettuino uno o più pernottamenti nei medesimi centri urbani.***

*Di seguito una proposta di riformulazione dell'art. 4 co. 2 del d. lgs. n. 23/2011: **“Ferma restando la facoltà di disporre limitazioni alla circolazione nei centri abitati ai sensi dell'articolo 7 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, ai passeggeri che effettuino uno o più pernottamenti nei medesimi centri urbani si applica l'imposta di soggiorno in luogo di eventuali oneri imposti agli autobus turistici per l'accesso, la circolazione e la sosta nell'ambito del territorio comunali”.***

Si rappresenta l'importanza dell'iniziativa anche al fine di sostenere la ripresa dei flussi turistici dopo la fine della pandemia e in vista degli eventi che avranno luogo nell'anno giubilare 2025.

Certi della Vs. attenzione confidiamo in una iniziativa al riguardo restando a disposizione per ogni ulteriore confronto.

Roma, 16 gennaio 2024

ANAV