

COMMISSIONI RIUNITE
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI (IX)
ATTIVITÀ PRODUTTIVE, COMMERCIO E TURISMO (X)

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

2.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 3 NOVEMBRE 2016

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE

MICHELE POMPEO META

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i> ...	3, 7, 10, 12
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i>	3	Abrignani Ignazio (SCCI-MAIE)	8
Audizione del Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, Dario Franceschini, nell'ambito della discussione della risoluzione 7-00773 Arlotti recante misure a favore del cicloturismo (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):		Arlotti Tiziano (PD)	7
		Benamati Gianluca (PD)	9
		Franceschini Dario, <i>Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo</i>	3, 10
		Garofalo Vincenzo (AP)	9

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Partito Democratico: PD; MoVimento 5 Stelle: M5S; Forza Italia - Il Popolo della Libertà - Berlusconi Presidente: (FI-PdL); Area Popolare (NCD-UDC): (AP); Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà: SI-SEL; Lega Nord e Autonomie - Lega dei Popoli - Noi con Salvini: (LNA); Scelta Civica verso Cittadini per l'Italia-MAIE: (SCCI-MAIE); Civici e Innovatori: (CI); Democrazia Solidale-Centro Democratico: (DeS-CD); Fratelli d'Italia-Alleanza Nazionale: (FdI-AN); Misto: Misto; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-Partito Socialista Italiano (PSI) - Liberali per l'Italia (PLI): Misto-PSI-PLI; Misto-Alternativa Libera-Possibile: Misto-AL-P; Misto-Conservatori e Riformisti: Misto-CR; Misto-USEI-IDEA (Unione Sudamericana Emigrati Italiani): Misto-USEI-IDEA; Misto-FARE! - Pri: Misto-FARE! - Pri; Misto-Movimento PPA-Moderati: Misto-M.PPA-Mod.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
DELLA IX COMMISSIONE
MICHELE POMPEO META

La seduta comincia alle 8.40.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata attraverso, la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-TV* della Camera dei deputati.

Audizione del Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, Dario Franceschini, nell'ambito della discussione della risoluzione 7-00773 Arlotti recante misure a favore del cicloturismo.

PRESIDENTE. Buongiorno a tutti. Saluto innanzitutto il Presidente Epifani e i colleghi della X Commissione, che ospitiamo in quest'audizione congiunta.

L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, del Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, Dario Franceschini, nell'ambito della discussione della risoluzione 7-00773 Arlotti recante misure a favore del cicloturismo. Insieme al ministro sono presenti i consiglieri Daniele Ravenna, direttore generale per i rapporti con il Parlamento, e il dottor Palumbo, direttore generale del turismo.

Come sapete, stiamo svolgendo l'audizione sull'importantissima risoluzione a prima firma Arlotti. Ricordo che nella seduta del 22 settembre scorso era stata ravvisata unitariamente l'esigenza di ascol-

tare il Ministro su questo atto. Lo ringrazio perché avere la disponibilità del Ministro sulla risoluzione ci mostra davvero l'ampiezza dell'impegno e della sensibilità che si intende riservare a queste questioni.

Nell'economia generale della gestione dei nostri tempi, do la parola al Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, Dario Franceschini, per lo svolgimento della sua relazione.

DARIO FRANCESCHINI, *Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo*. Grazie, presidente. Questa risoluzione — verrebbe da dire — è tutta condivisibile e sottoscrivibile, sia nella descrizione dell'ampiezza dei numeri e delle potenzialità del settore del cicloturismo, sia nelle indicazioni e nelle soluzioni che propone. Esse rappresentano l'indicazione di una strada che va seguita dal sistema Paese, sulla quale in questi due anni abbiamo cercato di muoverci con alcune azioni specifiche e comunque con una scelta di prospettiva.

Il Piano strategico del turismo, che, come sapete, è previsto dalla legge, e che abbiamo già approvato all'unanimità in Comitato permanente — in attesa del passaggio alle Commissioni parlamentari e al Consiglio dei ministri per l'approvazione definitiva — è stato costruito con un meccanismo molto partecipato. Abbiamo pensato che non fosse il caso di farlo calare dall'alto come scelta interna al Ministero, alla politica e alle Istituzioni soltanto, ma che fosse necessario coinvolgere sin dall'inizio tutte le categorie e le organizzazioni che si occupano di turismo.

Questo percorso partecipato ha portato a una condivisione molto importante, perché la vera natura del Piano strategico è individuare appunto gli obiettivi strategici del Paese. Poi ciascuno, nell'ambito delle proprie competenze, a ogni livello istituzio-

nale, a maggior ragione in una fase di discussione sulla modifica del riparto di competenze sul turismo legata alla riforma costituzionale, ma anche in generale, nella collaborazione tra livelli istituzionali, farà la propria parte. I privati, avendo scritto insieme a noi le linee strategiche del Piano, si organizzeranno poi in base alle proprie competenze e alle proprie ragioni sociali per raggiungere obiettivi condivisi.

Il Piano strategico per il turismo si muove — semplifico molto, perché probabilmente avrete avuto modo di conoscere le linee del Piano — attorno a due concetti strettamente legati al tema del cicloturismo.

Il primo è la valorizzazione dell'Italia come museo diffuso. Si tratta di cercare di spostare i flussi turistici, soprattutto quelli internazionali, da alcuni siti delle grandi capitali dell'arte a una molteplicità di luoghi culturali che potrebbero diventare formidabili attrattori di turismo anche internazionale. Questo tema non è più soltanto un'opportunità di sviluppo e di crescita, ma è anche un'esigenza, perché, come leggerete puntualmente dalle cronache, in alcuni luoghi di Firenze, di Roma e di Venezia ciclicamente si ripropone il problema dell'impossibilità di sostenere qualsiasi numero di turisti. Parte, quindi, il dibattito sul *ticket* e sugli accessi controllati in alcuni luoghi di queste città d'arte.

Il paradosso è che in quelle stesse città, ma soprattutto a pochi chilometri di distanza, ci sono luoghi straordinari che non hanno capacità attrattiva di turismo internazionale. Quindi, il Piano punta assolutamente, nelle linee di promozione e nelle linee di sviluppo, a valorizzare i luoghi che ad oggi non hanno una capacità attrattiva di turismo internazionale.

Il secondo concetto riguarda il modello di turismo sostenibile. Siamo un Paese che accoglie milioni di turisti. Sapete che i dati, che hanno già registrato un aumento nel 2015, risultano ulteriormente in crescita nel 2016, che non è l'anno di Expo, e sono previsti in crescita per gli anni futuri. E ciò non solo perché, come talvolta leggo, sarebbe presente un fattore legato alla sicurezza — da considerarsi contingente — che

ha determinato lo spostamento di alcuni flussi turistici da Paesi del Nordafrica o del Mediterraneo con un drastico calo delle presenze turistiche, ma perché si è in presenza anche di un fattore strutturale: l'enorme crescita del turismo internazionale. Milioni di persone in più ogni mese entrano nel mercato del turismo globale e l'Italia è una delle mete preferite in assoluto, se non la meta preferita.

Pertanto, abbiamo bisogno di puntare su grandi numeri e su una crescita, ma anche su un livello qualitativamente alto, ossia su un turismo colto e intelligente, che rispetta le bellezze naturali del Paese e i contenitori fragili che sono le nostre città d'arte.

In questo schema sin dal cosiddetto decreto *Art bonus* — per capirci, si risale all'estate 2014, quando inizia l'esperienza di questo Governo — abbiamo previsto una norma finalizzata al tema dei percorsi, e non soltanto delle piste ciclabili o dei Piani cicloturistici, che consente di mettere a disposizione dei percorsi di turismo lento immobili demaniali come strumenti di supporto a tali percorsi, azione che poi abbiamo sviluppato in talune scelte successive.

Contemporaneamente, sono state fatte alcune scelte importanti. Sapete perfettamente che la legge di stabilità dell'anno scorso ha previsto un finanziamento per quattro ciclovie (VenTo, Acquedotto pugliese, Verona-Firenze e GRAB — Grande raccordo anulare delle biciclette). Su queste abbiamo già firmato i protocolli con le regioni e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che ha la titolarità di questa operazione, e si sta procedendo abbastanza speditamente alla realizzazione di queste opere e all'utilizzo di quelle risorse.

Nella legge di stabilità di quest'anno il Ministro Delrio — che ho sentito ieri sera — ha indicato altre quattro ciclabili con un'operazione che poi il Parlamento potrà ampliare. Speriamo — si vedrà — che vada esattamente in questa direzione, cioè quella di costruire una rete cicloturistica nazionale importante.

Sulla base della risoluzione 7-00773 Arlotti e delle cose che abbiamo fatto e che

vorremmo fare, penso che si potrebbero sviluppare — almeno è questa la nostra volontà — alcuni settori. In primo luogo, sapete che abbiamo proclamato il 2016 come anno nazionale dei cammini. Il tema ha funzionato molto perché ha messo in rete realtà già presenti facendone partire altre nuove. Si è sviluppata una forte sensibilità sul tema dei cammini, che è un tema assolutamente importante. Anche per questo la delibera del CIPE del 1° maggio ha finanziato il progetto con risorse molto rilevanti, ossia 60 milioni, di cui 20 milioni per l'Appia Antica, 20 milioni per i cammini di Francesco e 20 milioni per la Francigena. È una scelta importante.

Stiamo lavorando perché ci sia un Atlante dei cammini e abbiamo raggiunto una fase abbastanza avanzata. Abbiamo rivolto la nostra attenzione, con il CAI, anche ad un tema particolare, i sentieri, realizzando un catasto dei sentieri allo scopo di averne una mappa precisa e un sito o un portale, in cui siano accessibili tutte le informazioni relative ai cammini in Italia.

Lo stesso meccanismo, a nostro avviso, si può e si dovrà applicare al tema delle ciclovie, sapendo che molte di queste iniziative — come poi dirò — si sovrappongono. Alcune sono esclusive, ma taluni itinerari possono essere fatti in modo ciclabile o da cammino o in altre forme.

Vorremmo verificare l'armonizzazione degli *standard* qualitativi regionali per i *bike hotel* e, quindi, favorirne l'applicazione su tutto il territorio nazionale, nonché valorizzare il patrimonio informativo che è stato costruito via via su progetti interregionali come, ad esempio, il sito www.visitporiver.it, dedicato appunto al Po e ai suoi itinerari.

Abbiamo dato indicazione all'ENIT, sempre nella logica che provavo a indicare prima, cioè quella della promozione dei luoghi meno conosciuti, di costruire una campagna di promozione del cicloturismo, sia nazionale, sia internazionale, che allarghi la platea. Stiamo lavorando con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e siamo in una fase anche in questo caso avanzata — penso che appena saremo pronti vi informeremo: anche in questo

caso la titolarità è del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ma lavoriamo in perfetta sintonia — sul Piano straordinario della mobilità turistica, dentro il quale si inserisce esattamente il tema del collegamento di vari strumenti di mobilità.

In particolare, il tema che ha rallentato lo sviluppo del cicloturismo internazionale in Italia è l'intermodalità tra treno e bicicletta. Stiamo lavorando molto con le Ferrovie dello Stato, in particolare con la Fondazione Ferrovie dello Stato, su diversi aspetti, tra loro molto legati.

Il primo è certamente il trasporto delle biciclette sui treni. Il secondo è l'utilizzo delle ferrovie storiche. Come sapete — ricordo che se ne è parlato anche in un'audizione e che vi sono percorsi legislativi in essere — in Italia ci sono alcune centinaia di chilometri di ferrovie abbandonate, sulle quali non passano più treni, che attraversano paesaggi straordinari e che hanno diverse possibili modalità di utilizzazione. Abbiamo iniziato ad occuparci, con la Fondazione FS, dei percorsi di treni storici e dei percorsi di treni turistici. In questo caso si tratterebbe, e lo stiamo facendo, di sostenere un'iniziativa privata, perché lo Stato non può mettersi a fare direttamente gestione di treni turistici di quel tipo e segnalo che alcuni *tour operator* sono già in contatto con le Ferrovie dello Stato.

La terza soluzione riguarda la trasformazione di taluni segmenti di binari per rendere possibile la percorrenza su di essi, attraversando paesaggi immersi nella natura, con sistemi che sono apparentemente di nicchia ma particolarmente affascinanti. Per esempio abbiamo avuto l'occasione di vedere, con la Fondazione Ferrovie dello Stato, una stupenda bicicletta che veniva usata per la manutenzione delle ferrovie in un esemplare riprodotto da una ditta non italiana. È noto che le pendenze dei binari non sono mai particolarmente elevate, perché ci deve transitare un treno, e quindi questa bicicletta che va sui binari consente di percorrerli agevolmente e di attraversare la natura che li circonda.

Ritengo che sia una cosa stupenda che, però, non può essere gestita dallo Stato. Aggiungo che stiamo identificando con la

Fondazione Ferrovie dello Stato alcuni binari che, per le condizioni relative alla pendenza e alle qualità naturalistiche delle zone attraversate, si prestano particolarmente. Ho anche avuto modo di provare un vecchio carrello ferroviario azionato a mano.

Il quarto tema riguarda la trasformazione del binario, qualora si valuti che esso non sia utilizzabile, in pista ciclabile per l'attraversamento di paesaggi naturali straordinari, cosa già avvenuta in molti casi: a tal proposito ricordo, prima di tutto, la trasformazione di quel bellissimo binario storico che vedevo da bambino tra Calalzo e Cortina d'Ampezzo da cui, colpevolmente, è stato tolto il treno ma che ora, dopo molti anni, essendosi conservato il sedime dei binari, è stato trasformato in una ciclabile stupenda, che arriva fino a Cortina.

In questo caso i binari sono stati tolti. Stiamo ragionando con la Fondazione FS per vedere se esiste una modalità che consente di trasformare i binari in pista ciclabile senza eliminare completamente i binari. È probabile che fra quindici anni, vent'anni o trent'anni sarà possibile: le tecnologie e la tecnica lasciano ben sperare.

Vi ho già riferito le questioni relative ai treni. Ovviamente, stiamo ragionando per inserirci sempre più organicamente dentro il Progetto Eurovelo. Mi piacerebbe davvero – è un lavoro che possono fare le due Commissioni e il Parlamento, penso anche con una possibile trasversalità – che questa diventasse, come io ritengo, una scelta strategica per il Paese, perché questo è esattamente un modello di turismo sostenibile che valorizza o può valorizzare l'Italia minore e che può rappresentare anche l'occasione per intervenire su alcune zone del Paese che hanno un forte problema di ripopolamento.

Non è oggi il giorno per parlare del dramma del terremoto, però ricordo che il tema dell'Appennino lo stiamo già affrontando. Infatti, abbiamo deciso l'estate scorsa, prima del dramma del terremoto, che il 2017 sarebbe stato l'anno dei borghi. C'è un problema forte di ripopolamento. Lo spopolamento deriva dalla

mancanza di lavoro, ragion per cui un turismo colto, intelligente e sostenibile è quello che può portare opportunità di lavoro, tra itinerari, cammini, percorsi ciclabili e hotel diffusi. Se torna il lavoro, torna il popolamento. È davvero una grande sfida per il Paese.

Se questa è una grande sfida, bisogna però avere anche la capacità di concepire qualche visione progettuale di lungo termine. Poiché parliamo di ciclovie turistiche – e chiedo che resti chiaramente a verbale che quanto sto per dire non è una proposta del Governo ma venga inteso come un tema che ho posto più volte in termini di ragionamento e che riguarda un altro settore, l'alta velocità – ritengo che un Paese non possa rassegnarsi ad avere l'alta velocità che si ferma a Salerno, soprattutto perché il problema dello sviluppo anche turistico del Mezzogiorno deriva in gran parte dai ritardi infrastrutturali.

Ritengo che si debba immaginare nel tempo (sono opere che ne richiedono molto) che l'alta velocità arrivi da un lato al Sud, in Sicilia, e, dall'altro, colmando uno squilibrio geografico del Paese, perché lo squilibrio geografico rispetto alle infrastrutture non è soltanto Nord-Sud ma è anche Est-Ovest, nella parte occidentale.

Tutta l'alta velocità e tutto il sistema forte aeroportuale sono su questo fronte. Sull'altro fronte è debole il sistema aeroportuale ed è debolissima la ferrovia. Si tratta, come sapete, di una ferrovia ottocentesca, che passa per 500 chilometri sulla costa e che rovina di fatto chilometri di costa. Chi di voi è stato in quelle località sa che in molti paesi, per andare in spiaggia, bisogna passare sotto il binario. Il binario che passa sulla spiaggia ha indebolito le potenzialità di centinaia di chilometri di costa adriatica.

Penso che ci sia un problema strategico. Ci si deve spingere a immaginare – poi ci vorranno il tempo, le risorse e le decisioni – che l'alta velocità arrivi da Taranto a Bologna e che la creazione per lotti, per tempi e per quello che servirà dell'alta velocità trasferita sul versante interno, consenta di avere circa 4-500 chilometri di linea ferroviaria che uniscano località tu-

ristiche e le attraversino, non facendo ri-assorbire il sedime ferroviario dall'urbanizzazione, ma conservandolo come straordinario punto di raccordo.

Tra l'altro, provate a immaginare se tutte le località dell'Adriatico centrale fossero collegate tra di loro da una pista ciclabile. La sola rivalutazione dei valori immobiliari di quelle località e la loro riqualificazione, da sole, giustificherebbero un'opera di questo tipo.

Naturalmente – ripeto – questa non è una proposta del Governo, ma è solo un tema di riflessione. Penso che, al di là dei tempi di realizzazione e delle risorse, si debba immaginare di lavorare in grande. In questo caso avremmo di fronte davvero la più straordinaria linea cicloturistica d'Italia e forse d'Europa, contemporaneamente riqualificando chilometri e chilometri di costa.

PRESIDENTE. Grazie, Ministro. Do la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

TIZIANO ARLOTTI. Grazie, presidente. Ringrazio anche il ministro per il suo intervento. Credo che l'esigenza da cui si è mossa questa risoluzione sia stata quella di mettere al centro dell'attenzione un segmento importante del turismo, che soprattutto ha anche dietro un settore che è *leader* a livello europeo, quale quello italiano, nella produzione e nella commercializzazione di biciclette di tutti i tipi.

Mettiamo, quindi, insieme due aspetti che, fra le altre cose, fanno sì che anche in questo settore la produzione di biciclette sia una produzione di livello altissimo anche in termini di qualità. Dai marchi storici a quelli più recenti c'è anche una capacità di innovazione del prodotto molto interessante.

Da questo punto di vista i dati ci dicono che il 61 per cento dei turisti che effettuano cicloturismo in Italia è composto da stranieri. Questo è il primo aspetto. Uno dei punti strategici che ci si pone con il Piano strategico del turismo è promuovere la destinazione Italia, i suoi territori e i suoi prodotti. Quello di cui parliamo è un pro-

dotto. I *bike hotel* e tutto ciò che gira attorno anche a questo prodotto rappresentano un'opportunità straordinaria.

Tra le altre cose, stiamo parlando prevalentemente di un turismo composto, per quasi il 48 per cento, da coppie, fidanzati, o famiglie. Si tratta anche di un tipo di turismo che ha l'esigenza di trovare e di spostarsi in ambienti in cui ci sia la cultura, in cui ci sia la possibilità anche di fermarsi e di assaporare i cibi tipici di quei luoghi. In molti casi ci sono delle opportunità che vengono offerte dalle corse ciclistiche di granfondo di livello mondiale presenti specialmente in Europa.

In Italia se ne svolgono molte e attirano migliaia e migliaia di persone. Una delle più importanti, la Nove Colli, conta qualcosa come – si fa numero chiuso, ormai – 13.000 iscritti. In poco tempo i posti disponibili vanno esauriti e i partecipanti vengono da 40-45 nazioni.

Questo è un tipo di turismo che intercetta un altro aspetto strategico del Piano, quello della destagionalizzazione, perché è un tipo di turismo che si sviluppa particolarmente nel periodo primaverile e nel periodo autunnale. Credo sia importante, da questo punto di vista, creare le condizioni per avere una dotazione. Sono pienamente d'accordo sul tema dell'intermodalità, che è un tema fondamentale: un turista può partire anche con il treno dalla Germania, arrivare e fare un tratto in bici o percorsi connessi tra di loro. Quindi, va bene l'Atlante digitalizzato, affinché chi parte da casa sua, con lo *smartphone* o col computer, decida già i percorsi che vuole andare a visitare e le cose che intende fare. Ciò per quanto riguarda il primo aspetto.

Come secondo aspetto, poiché stiamo parlando di prodotto, credo sia importante elevare la qualità delle strutture ricettive, dell'intero suo sistema, considerato che qui si parte dai *bike hotel*, spesso concentrati in consorzi, quantomeno in certi territori. C'è anche il tema di favorire in modo specifico questo tipo di turismo negli interventi che si vanno a finanziare. Penso, per esempio, alle reti di impresa nel settore turistico, che possono essere anche previste in modo puntuale per attività come queste. Attività

cui si collegano, per esempio, i campeggi, gli agriturismi e i *bed and breakfast*, anche se in misura pari al 10 per cento sul totale. Anche in tale direzione c'è la necessità di costruire e coordinare progetti finalizzati.

Considerato che si sta parlando di un'attività che vede più del 60 per cento degli utenti già oggi proveniente dall'estero è importantissimo il ruolo che può essere svolto da ENIT e lo sviluppo di sinergie a con esso. Ritengo che via siano opportunità straordinarie, ad esempio, su mercati come l'Australia o il Brasile. Inoltre ci sono alcuni territori su cui si è lavorato con progetti mirati e che stanno dando dei risultati interessanti.

L'altra iniziativa da rafforzare sicuramente è quella volta a favorire anche la connessione di questi percorsi con il sistema di viabilità e di mobilità, in particolar modo, che si realizzi l'interconnessione. Penso alla possibilità di far convivere i percorsi dei cammini con quelli del cicloturismo, perché i *biker* possono andare tranquillamente anche su quei percorsi — i turisti con la bici ideata per andare su strada hanno invece esigenze diverse.

Purtroppo, sono d'accordo anch'io che abbiamo una grande arteria — la ferrovia sulla dorsale adriatica — che è stata realizzata nell'Ottocento e il cui primo tratto è stato inaugurato ancora vivente Vittorio Emanuele II. In quei tempi, quella che oggi è una miniera di posti di lavoro e di opportunità economiche, la parte sul mare, era considerato un luogo malsano. Nel tempo poi tutte le città si sono sviluppate dai borghi e dai centri verso il mare addossandovi le urbanizzazioni.

Ritengo pertanto che sarà abbastanza difficile poter realizzare quanto detto, ma credo comunque che vi sia la possibilità di studiare dei percorsi giacché le dotazioni, di lungomare in particolar modo, sono molto connesse — così è per il versante romagnolo, ma in parte mi sembra esserlo anche per le altre realtà adriatiche, in specie quelle friulana, veneta e marchigiana —. Sarebbe opportuno inserire questi percorsi nei prossimi progetti che verranno finanziati. Ritengo che non sarebbe affatto male se riuscissimo a fare, dopo quelli

dell'anno dedicato ai cammini, anche dei progetti dedicati al ciclismo e alle ciclovie.

IGNAZIO ABRIGNANI. Cercherò di essere breve. Ringrazio il ministro per la sua presenza e ringrazio anche il collega Arlotti, che ha sollevato una problematica tanto importante nel settore del turismo.

Il ministro ha bene inquadrato quelle che possono essere le possibilità per un Paese come il nostro, che ha una serie di realtà, purtroppo alcune oggi gravemente colpite, di grande conoscenza, in cui l'uso della bicicletta, pur con le asperità del nostro Appennino, è un aspetto sicuramente molto importante.

Volevo soltanto affrontare un aspetto, perché lo ritengo comunque importante, anche per una serie di vicende in qualche modo partecipate. Le piste ciclabili sono sicuramente, come sappiamo bene, delle piste dedicate alla bicicletta. Le ciclovie, invece, sono un'integrazione con quello che riguarda anche l'aspetto stradale. Porsi, quindi, anche il problema della sicurezza in questo settore penso che debba essere uno dei nostri compiti.

Sull'integrazione occorre provare a ragionare con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e con l'ANAS, con chi si occupa delle strade. Voglio ricordare che abbiamo avuto una serie di episodi nel nostro Paese, anche vicino a Roma, che ci hanno colpito pesantemente. Purtroppo, qualche giorno fa in Inghilterra è morto a 21 anni, investito mentre andava in bicicletta, un nostro connazionale. Questo fa capire che il problema della sicurezza è un problema molto, molto importante.

Credo sia necessario approfondire anche questo aspetto. Quando si affronta il tema ciclovie, soprattutto per zone poco illuminate come possono essere quelle dell'entroterra e degli Appennini, si potrebbe ragionare in termini di limiti di velocità per la circolazione, laddove ci siano l'integrazione con le biciclette o una segnaletica ben presente. Se vogliamo sviluppare, come dobbiamo, il cicloturismo, vanno valutati anche gli aspetti legati al problema della sicurezza; questi costituiscono uno degli elementi su cui riflettere e sul quale penso

che il Governo e anche noi, come Parlamento, dovremmo forse fare di più.

VINCENZO GAROFALO. Spenderò poche parole. Innanzitutto per ringraziare il Ministro di questa occasione di confronto, soprattutto perché ha parlato in maniera molto ampia non solo del turismo, ma anche dei collegamenti che il turismo ha con tante altre attività. Poiché siamo in Commissione trasporti, ha affrontato l'aspetto legato ai trasporti, ritenendo, giustamente e doverosamente, che i trasporti siano un'infrastruttura fondamentale per poter fornire un contributo a un comparto, quello del turismo italiano, che non solo è in crescita già da un paio di anni, ma che soprattutto ha grandi opportunità, grazie alla vasta gamma delle tipologie di offerta, per poter dare realmente un contributo di grande rilievo alla crescita del PIL.

Come Commissione, siamo impegnati già da tempo su diversi provvedimenti da lei citati, signor ministro, compresi quelli riguardanti la trasformazione di parte delle reti ferroviarie non utilizzate in maniere diverse. I suoi collaboratori sono stati già qui più volte in audizione, anzi a partecipare anche a Comitati ristretti per lavorare e definire questi provvedimenti di legge.

Tra gli argomenti già trattati dalla Commissione c'è anche il tema delle ciclovie, che, tra l'altro, il collega Arlotti benissimo riprende con questa risoluzione. È un tema che va rapidamente affrontato. Credo che vada affrontato in maniera sempre più ampia per tutto il territorio. Non vorrei che si concentrassero le attenzioni solo su poche ciclovie – quattro nella scorsa legge di stabilità e altre quattro adesso – perché, in effetti, rischieremmo di non creare quest'ampia possibilità di adesione, che ritengo non sia da catalogare soltanto come intervento pubblico in quanto, al contrario, credo possa costituire un grande motore di rilancio per le iniziative private.

Vedo con favore l'utilizzo e la messa a disposizione di patrimonio pubblico per realizzare tutto questo, soprattutto per far crescere in ogni territorio le specificità di varia natura, compresa quella artistica o legata ai beni naturali e archeologici e a tutto il patrimonio che esiste. Crea molta

occupazione dal punto di vista del coinvolgimento dei giovani, che hanno in questo una visione molto ampia, in un comparto che – in questo caso stiamo parlando di cicloturismo – ha già dimostrato in grande parte d'Europa di essere all'avanguardia e di offrire grandi opportunità di occupazione e di rilancio in termini di PIL.

L'Italia ha un *brand* importantissimo delle due ruote e possiede anche la capacità di realizzare aggiornamenti tecnologici molto importanti, che hanno avvicinato altri utenti al cicloturismo, anche in quei settori che un tempo risultavano un po' deboli, come ad esempio è avvenuto con il sistema della pedalata assistita per il settore *mountain bike*. Credo che in tutto questo uno sforzo rapido vada fatto.

Chiudo su due aspetti fondamentali, citati già – credo – da qualche collega. Il primo riguarda la qualità: se in questo momento si vuole intraprendere un settore abbastanza nuovo in Italia è necessario puntare subito sulla qualità, e anche in un settore come questo la qualità superiore è molto richiesta.

L'altro aspetto riguarda lo sviluppo del *wi-fi* il più rapidamente possibile, cioè l'estensione del *wi-fi* soprattutto nelle zone interessate da questa forma di turismo, perché gli stranieri lo considerano uno dei primi *asset* da vedersi offrire.

Poi ci sono le infrastrutture, oltre quelle che lei ha citato. È molto importante prevedere in ogni zona in cui ci sono sistemi ferroviari o stazioni ferroviarie anche il potenziamento di strutture ricettive per il parcheggio e la locazione di biciclette.

GIANLUCA BENAMATI. Cercherò di essere breve, per dare tempo alla risposta del Ministro. Parto dall'ultima considerazione fatta dal collega Garofalo sul fatto che il turismo naturalmente – e con ciò vorrei spostare un po' il piano della discussione verso un'osservazione generale, partendo da questo tipo di proposta portata dalla risoluzione Arlotti –, non può non diventare una delle componenti sempre più importanti dal punto di vista strutturale del nostro sistema economico. La trasformazione economica in atto va in questa direzione e ha bisogno del tu-

rismo come asse portante per il benessere futuro del Paese.

Da questo punto di vista le mie sono domande, come dicevo, specifiche, ma anche di carattere generale, perché si rifanno allo scopo di questa risoluzione. Essa affronta il tema importante, ma settoriale, di un tipo di turismo, che è quello degli itinerari e soprattutto delle ciclovie, a cui possiamo collegare anche, come diceva il ministro, la mobilità ferroviaria per quanto riguarda le linee di interesse storico-paesaggistico.

È vero che questo tipo di turismo e il turismo ad esso collegato possono essere una risorsa importante anche per quelle aree più in difficoltà, le aree interne, i nostri borghi storici, la parte appenninica del Paese, che peraltro soffrono di una crisi che è amplificata rispetto al resto del Paese. Da questo punto di vista sicuramente in questo settore c'è molto da fare.

Le mie richieste di chiarimento o anche di inquadramento delle proposte in questo settore si concentrano su due temi. Il ministro ne ha menzionato uno, ossia il tema delle infrastrutture. Poi c'è il tema, che vorrei aggiungere, della promozione.

Il ministro ha parlato di programmi ambiziosi, che riguardano, per esempio, la dorsale adriatica, chiedendo anche — questo a noi fa sempre piacere — un intervento propositivo delle Camere e del Parlamento. Io però mi sentirei di ribaltare un po' la questione, nel senso di cercare di capire, nell'ambito di una sempre crescente reinfrustrutturazione del Paese, sia dal punto di vista del trasporto fisico, sia dal punto di vista del trasporto dati e materiali, come è già stato detto, quale sia la visione di insieme che nell'ambito del Governo il Ministero pone sull'aspetto turistico.

Abbiamo discusso di aeroporti, di ferrovie, di porti, di banda larga. Sono tutti argomenti che il turismo sente come propri, perché sono requisiti necessari per svilupparlo. Ritengo utile anche rovesciare la domanda: qual è la posizione del Ministero, in questo caso per la specifica parte relativa al turismo, sulla definizione del sistema di infrastrutturazione del Paese?

Il secondo tema è, molto brevemente — se il Ministro ritiene di spenderci qualche parola —, quello della promozione. Siamo in pendenza, ovviamente, del *referendum*, che potrebbe cambiare l'attuale situazione, attribuendo ancora più competenze al Governo centrale sulla promozione del sistema. È chiaro, come diceva il collega Arlotti, che questa nicchia, questo segmento, questo settore turistico si regge sulla base della sua conoscibilità presso gli utenti nazionali e all'estero.

Sappiamo che sul tema della promozione c'è, in questo momento, un certo lavoro. Ci sono alcune realtà, che avremo anche prossimamente in audizioni specificamente loro dedicate, come X Commissione attività produttive, commercio e turismo, quali l'ENIT e via elencando. Chiederei al ministro una sua visione personale, anche perché è bene investire ed è bene realizzare nuove proposte, ma poi il tema di veicolarle resta quello centrale.

PRESIDENTE. Do la parola al Ministro Franceschini per la replica.

DARIO FRANCESCHINI, *Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo*. Più che una replica, si tratta di raccogliere gli stimoli e le sollecitazioni che sono emerse. Mi pare veramente di notare una condivisione importante, che può dimostrarsi utile per le scelte che farà il Governo, o quanto meno che io intendo sostenere sul tavolo del Governo sulla base delle competenze che ho. Riprendo alcune cose esposte nei quattro interventi precedenti.

Sono condizionato, ovviamente, dall'essere nato, cresciuto e vissuto in una città dove il numero di biciclette è superiore a quello degli abitanti. A Ferrara è così perché quelle degli avi non vengono buttate via in quanto in quella città la bicicletta è un mezzo di trasporto urbano e non è soltanto un mezzo per il cicloturismo o lo svago. Per darvi un'immagine, a Ferrara i vecchi non hanno il bastone perché, quando non riescono più a pedalare, il bastone è rappresentato dalla bicicletta portata a mano.

Sono condizionato, quindi, da questa realtà e penso che davvero si debba fare lo

sforzo - è un suggerimento - nella risoluzione di integrare trasporto urbano e cicloturismo, perché il confine è molto labile tanto che può addirittura valutarsi una possibile integrazione. Anche per questo motivo gli interventi circa la sicurezza sono fondamentali.

In base a quanto ci siamo detti, tanto per le cose dette da me tanto per quelle dette da voi, eviterei di insistere sul tema « percorsi o itinerari » - si può scegliere il termine più adatto - ossia di procedere per compartimenti separati. Occorre considerare la possibilità che alcuni di questi itinerari possano svolgere una funzione multipla - può trattarsi di un cammino che è anche una ciclabile - ma soprattutto occorre valutare il tipo di ospitalità che questi itinerari richiedono che è un tipo di ospitalità diverso dall'ospitalità tradizionale. Chi percorre un cammino o una ciclabile, attraversando la natura o i piccoli borghi, non pernotta in un albergo a cinque stelle, ma cerca un tipo di ospitalità adatto a quel tipo di turismo: ed è esattamente questo il modello che vogliamo valorizzare. Bisogna davvero che sia tutto integrato.

Sapete che sui fari abbiamo già predisposto un bando, insieme al Demanio, e che un altro bando è in corso e sta andando anche molto bene. Sapete dell'operazione case cantoniere. Anche su queste si stanno predisponendo dei bandi da parte dell'ANAS. Penso che le case cantoniere diventeranno un *brand* internazionale formidabile, non fosse altro perché sono di aspetto unico e tutte uguali.

Le case cantoniere possono diventare un supporto per ognuna di queste iniziative. Possono essere un ostello per i pellegrini che camminano, un'officina per le biciclette, un luogo per cui, qualora vi sia turismo equestre la sera si trovi a disposizione dietro la casa una stalla, un luogo per il turismo in motocicletta, perché potrebbero esserci anche queste possibilità.

Penso che alcuni passi appenninici siano perfetti per fare in Italia come o meglio di quanto avviene con la *Route 66*. I caselli ferroviari, le vecchie stazioni e le case cantoniere possono diventare supporti a tutti questi tipi di turismo, che hanno in

comune, oltre al fatto di essere costituiti da percorsi, anche il modello di turismo e la richiesta di ospitalità che possono offrire. Quindi, più tutto resta collegato e meglio trovo che sia.

All'ENIT abbiamo dato, come dicevo prima, un'indicazione destinando risorse significative. Hanno a disposizione per i prossimi tre anni più di 80 milioni. Abbiamo dato, ovviamente, il seguente indirizzo: non andiamo a promuovere la Fontana di Trevi o il Ponte di Rialto, che non ne hanno bisogno. Nella promozione all'estero, come anche nelle ultime missioni che ho fatto io, cerchiamo esattamente di spingere nella direzione di valorizzare l'Italia minore. L'Italia è bellezza e piccoli centri. Gli itinerari collegano esattamente queste cose.

Quanto alle infrastrutture, in primo luogo non travalico nelle competenze degli altri ministeri - guai! - soprattutto in una sede istituzionale. Dico che, per quello che riguarda il turismo, sicuramente c'è un problema di *gap* infrastrutturale tra Nord e Sud, che è una delle ragioni che condizionano una buona riuscita del turismo, ma non è l'unica.

Se si guardano i motivi per cui la Campania sta crescendo moltissimo in termini di turismo, ritengo che sia evidente individuare uno anche nel fatto che ci arriva l'alta velocità, precisamente a Napoli e a Salerno. Non è possibile immaginare che il problema principale del turismo in Italia sia far crescere il turismo nel Mezzogiorno - come sapete, i dati sono circa il 15 per cento in questa parte del territorio nazionale - in assenza di un sistema aeroportuale e ferroviario analogo a quello del Nord. È evidente che il turismo internazionale non ci arriva, perché se si atterra con un volo internazionale dalla Cina a Milano o a Roma, e poi si vuole andare a vedere i bronzi di Riace, risulta un po' complicato.

Quindi, c'è un problema, assolutamente legato al turismo, costituito dallo sviluppo di una rete infrastrutturale nel Mezzogiorno. In questo senso il tema del ponte sullo stretto di Messina è difficile spiegarlo. Solo a nominarlo fa notizia, ma, se l'alta velocità deve arrivare a Palermo e Catania,

lo stretto lo dovrà pur attraversare, e lo stesso tema riguarda la dorsale adriatica.

Nell'ottica di un sistema di lungo termine e di investimenti occorre portare l'alta velocità nel Mezzogiorno in modo che faccia quello che in Italia, colpevolmente, non è stato fatto, cioè provvedere all'integrazione tra alta velocità e sistema aeroportuale. Anzi a ben vedere le cause possono ritrovarsi anche in una sbagliata concorrenza. Ad esempio, per alcuni anni, sulla tratta Roma-Milano è stata combattuta una guerra che si pensava trattarsi di concorrenza, ma che in conclusione ha costituito la ragione per cui il sistema non si è integrato.

L'alta velocità deve passare per gli aeroporti. Le prime richieste che sono state fatte quando Etihad ha comprato Alitalia prevedevano il collegamento con Venezia e con Fiumicino. Adesso avete visto che alcuni treni di alta velocità arrivano a Fiumicino. L'integrazione è fondamentale per il turismo internazionale, perché, quando si arriva nel grande *hub* aeroportuale, si deve poter andare in tutt'Italia, cosa resa possibile dall'integrazione tra sistemi di mobilità.

Per questo motivo penso che uno dei vantaggi — torno sul discorso di prima —

che deriverebbe dallo spostamento della rete ferroviaria adriatica potrebbe essere l'attraversamento degli aeroporti: una linea che parte da Taranto potrebbe attraversare l'aeroporto di Bari, quello di Pescara, quello di Ancona, quello di Rimini e collegare le diverse parti. Si deve cercare di superare questa assenza di collegamenti che, al momento si sta solo parzialmente cercando di recuperare.

Se dovessi dire quali siano le due cose necessarie in termini infrastrutturali, direi lo sviluppo delle strutture di alta velocità e degli aeroporti nel Mezzogiorno e l'intermodalità fra i diversi tipi di trasporto.

Ringrazio i presidenti e tutti i componenti delle Commissioni parlamentari.

PRESIDENTE. Grazie a lei, Ministro. Davvero i contributi recati sono preziosi. Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 9.20.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. RENZO DICKMANN

Licenziato per la stampa
il 14 dicembre 2016

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

