

Sviluppo e Occupazione 2010

COMUNICATO STAMPA – CIC/ANCC

Consegnato al Ministro del Turismo il Progetto “Turismo Itinerante e Campeggistico 2010 per uno sviluppo strategico a COSTO ZERO”

Roma, 1 ottobre 2009

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti e la Confederazione Italiana Campeggiatori (le due organizzazioni maggiormente rappresentative della filiera utenti del Turismo Itinerante e campeggistico), hanno consegnato al Ministro del Turismo, nelle mani del Dr. Silvano Vinceti, Coordinatore Comitato Turismo Natura del MINISTERO DEL TURISMO, il **Progetto Turismo Itinerante e Campeggistico 2010** (documento inserito nel sito internet www.coordinamentocamperisti.it).

La riunione si è svolta nella sede del Ministero del Turismo con la partecipazione del Dott. Gianni Picilli, del Segretario Generale Irene Vai (Confederazione Italiana Campeggiatori) e dell'Avv. Marcello Viganò e Pier Luigi Ciolli (Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti).

Oltre la consegna di detto Progetto la riunione è servita per evidenziare le molte criticità del settore e le relative soluzioni.

Il Dott. Silvano Vinceti ha preso atto del **Progetto Turismo Itinerante e Campeggistico 2010**, una vera e propria strategia per attivare una fonte di ricchezza economica e culturale fino ad oggi non

saggiamente considerata. Dati statistici, nomenclatura legislativa e volume d'affari che ruotano intorno a quel che per i campeggiatori rappresenta un modo di vivere la vacanza, mentre per gli imprenditori e per lo Stato Italiano si tratta di una vero e proprio “filone d'oro” da portare alla luce.

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti e la Confederazione Italiana Campeggiatori, forti della propria esperienza, dell'attività ininterrotta di molti decenni, e dei propri tecnici, hanno offerto in via continuativa la loro gratuita collaborazione al Ministro del Turismo per completare tutti gli atti da adottare per lo sviluppo 2010 nonché fornire “input” utili alla costruzione di un provvedimento legislativo generale sul settore e di cui si sente da tempo la necessità.

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti e la Confederazione Italiana Campeggiatori si augurano di assistere nel 2010 all'attivazione del rilancio del Turismo Itinerante Sostenibile, tanto più che coinciderebbe con il 60° anno di fondazione della Confederazione Italiana Campeggiatori.



Confederazione Italiana Campeggiatori
50041 Calenzano (FI) via Vittorio Emanuele 11
Telefono 055 882391
Telefax +39 055 8825918
Sito internet: <http://www.federcampeggio.it/>
Presidente: Dr. Gianni Picilli
email: presidente@federcampeggio.it
Segreteria Generale: Irene Vai
email: segreteria@federcampeggio.it



il Campeggio Italiano
Fondato nel 1957,
è il periodico ufficiale
della Confederazione
Italiana Campeggiatori



Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti
50125 FIRENZE via San Niccolò 21
Telefoni: 055 2340597 - 328 8169174 - Telefax: 055 2346925
Email: info@coordinamentocamperisti.it
Presidente: Isabella Cocoli



www.perlasicurezzastradale.org
Sito internet dedicato alle analisi
e alle soluzioni per attivare
la vera Sicurezza Stradale



CAMPER
Rivista dal 1988.
Inviata in cartaceo e disponibile
in libera lettura
su www.incamper.org

TURISMO ITINERANTE 2010

**Sviluppo strategico
per infrastrutture e servizi
a COSTO ZERO**



ottobre 2009



Turismo Itinerante Sostenibile 2010 Sviluppo strategico infrastrutture e servizi a costo ZERO

Roma, 1 ottobre 2009

**Relazione predisposta congiuntamente dalla Confederazione Italiana Campeggiatori
e
dall'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti.**

Relazione sintetica rappresentata al Dr. Silvano Vinceti, Coordinatore Comitato Turismo Natura del MINISTERO DEL TURISMO da:

- Presidente Dr. Gianni Picilli e dalla Segretaria Generale Irene Vai per la *Confederazione Italiana Campeggiatori*,
- Marcello Viganò e Pier Luigi Ciolli per l'*Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti*.

IL QUADRO DEGLI ADDETTI AI LAVORI

1. Ministero del Turismo – Dipartimento per lo sviluppo e la competitività del turismo;
2. Osservatorio Nazionale sul turismo;
3. Conferenza Stato-Regioni;
4. Comitato Nazionale Turismo;
5. Enit;
6. Regioni, Province, Comuni.

Un quadro istituzionale-politico-amministrativo evidentemente complesso, un quadro nel quale la presenza del soggetto Stato dovrebbe significare responsabilità di coordinamento tra le diverse cabine di regia, nonché responsabilità di risorse.

Il turismo italiano soffre invece di tanti mali. Dalla mancanza di una vera integrazione tra politiche: dai trasporti alle infrastrutture, dai beni culturali alla sicurezza e all'ambiente, alla marginalità del dialogo tra il pubblico e il privato, alle lacune delle diverse normative regionali.

L'ORO NERO DEL NOSTRO PAESE È ANCORA UNA POTENZIALITÀ INESPRESSA

Lo sviluppo turistico va rilanciato affrontando i temi della qualità, dell'efficienza del contesto di infrastrutture, di servizi, di governance in cui esso opera.

Il turismo ha potenzialità formidabili, che vanno assecondate con politiche che affrontino il tema con una visione di sistema.

Un settore così articolato e complesso, con ricadute importanti su tutto il sistema economico, va gestito con una visione globale del tema, che ponga il turismo al centro delle politiche infrastrutturali, dei trasporti, dei beni culturali, del tempo libero e del benessere.

Occorre una visione organica e ampia.

Quella del turismo è un'opportunità che il nostro Paese non può perdere.

LE CRITICITÀ

Il settore però, non è ancora supportato da adeguate normative e da strutture organizzative e di accoglienza soddisfacenti e spesso i turisti itineranti si trovano di fronte a difficoltà a volte estremamente irritanti e tali da condizionare pesantemente la riuscita della vacanza o la fine della stessa. I disagi fanno riferimento soprattutto alle difficoltà di trovare parcheggi e strutture di accoglienza dotate di impianti igienico-sanitari, destinati ad accogliere i residui organici e le acque chiare e luride raccolti negli impianti interni delle autocaravan, caravan e autobus turistici. I campeggi, presenti ovunque, non sempre riescono a rispondere alle esigenze dei turisti itineranti: queste le principali anomalie.

- Non tutti sono attrezzati come previsto dall'articolo 214 del D.P.R. n. 610 del 16 settembre 1996 - modifiche al Regolamento di Esecuzione del Codice della Strada - con impianti igienico-sanitari, destinati ad accogliere i residui organici e le acque chiare e luride raccolti negli impianti interni delle autocaravan, caravan e autobus turistici.
- Solo alcuni campeggi, e di recente realizzazione, sono progettati per accogliere autoveicoli e rimorchi di rilevanti dimensioni.
- I campeggi sono aperti all'utenza per la stragrande maggioranza nella stagione estiva e/o invernale, a seconda della loro ubicazione, a fronte invece di un settore del turismo attivo per tutti e dodici i mesi dell'anno.
- L'aumento delle piazzole per gli stanziali con la conseguente riduzione dei posti disponibili ed effettivamente fruibili.
- La tendenza irrefrenabile all'installazione di bungalows, a fronte di una richiesta incessante ed accettabile se non fosse causa di una modificazione sostanziale delle finalità e delle caratteristiche storiche del campeggio come struttura ricettiva.

LE OPPORTUNITÀ

Il turismo praticato con i veicoli ricreazionali, in particolare con le autocaravan (autoveicoli), è in una fase di sviluppo tumultuoso che registra cifre di aumenti esponenziali in tutta Europa.

Anche il settore delle caravan (rimorchi) è in ripresa specie in alcuni paesi europei, mentre in Italia esso occupa un posto defilato ed identificabile per lo più col turismo stanziale nei campeggi.

Il discrimine ed il connotato assolutamente nuovo che caratterizza lo sviluppo in generale del turismo in Europa da un decennio a questa parte è l'affermarsi della ricerca da parte degli utenti, di un tipo di turismo nuovo, autogestito e creativo: il turismo della mobilità sostenibile.

I turisti itineranti hanno bisogno di sostare in tutta tranquillità in strutture ricettive adeguate alle loro necessità e cioè in:

- 1. AREE DI SOSTA CON PIAZZOLE** dove si può campeggiare occupando lo spazio esterno all'autoveicolo (autocaravan) e al rimorchio (caravan e carrello tenda).
- 2. CAMPEGGI MUNICIPALI MULTIFUNZIONALI** perché non dobbiamo dimenticare chi fa turismo in moto, in bicicletta, con dietro il sacco a pelo e una tenda, sono i giovani europei, il nostro futuro che deve poter conoscere a costi contenuti l'Europa e in particolare il nostro Paese. Aree, possibilmente limitrofe e/o interne ad impianti sportivi comunali e, pertanto, tali da non richiedere provvedimenti di espropriazione, ma solo eventuali variazioni al Piano Strutturale con una perequazione che comprenda come onere la gratuita fruizione in caso di Emergenza da parte della Protezione Civile e dei cittadini coinvolti. Campeggi Municipali ispirati all'essenzialità ed utili sia al turismo itinerante, sia alla Protezione Civile in caso di emergenza.
- 3. UNIFORMARE LA NORMATIVA PER I CAMPEGGI ESISTENTI.**
Requisiti strutturali, infrastrutturali e sanzioni uguali su tutto il territorio nazionale.

LA RINASCITA CON IL TURISMO ITINERANTE È FACILE E POSSIBILE

Molti cittadini sono alla ricerca del primo impiego o di un ricollocamento ma non riescono ad individuare nuovi settori e inedite prospettive.

Molti cittadini sono altresì alla ricerca d'impiego ma sono penalizzati perché disabili.

Molti Amministratori Pubblici vorrebbero organizzare e sviluppare il loro territorio ma non trovano il tempo per farlo, causa il sovrintendere a una complessa e burocratica gestione del bene pubblico nonché a fronteggiare le continue emergenze.

Il Ministero del Turismo, il Governo, con il rapido varo di LINEE GUIDA NAZIONALI, attivando incentivi, sono in grado di assicurare proprio una nuova e flessibile occupazione per il 2010 e lo sviluppo del turismo integrato sostenibile.

Occupazione, Rinascita e Sviluppo sono sicuramente l'ambita meta di chi eletto a rappresentare i cittadini, pertanto, riteniamo nostro compito supportare in modo concreto per il conseguimento di tali attese.

Confidiamo che questa nostra proposta riscuota un rapido e deciso interesse perché è necessario un nuovo miracolo italiano: un miracolo che consenta una rinascita della fiducia e speranza nel futuro economico e sociale del nostro Paese.

La storia c'insegna che è peculiarità del nostro popolo risorgere proprio nei momenti più difficili, pertanto, noi siamo pronti a supportare qualsiasi iniziativa fornendo opportune e concrete integrazioni al progetto.

Per comprendere meglio questa proposta è essenziale aver ben presenti le seguenti criticità:

- cittadini alla ricerca del primo impiego o di un ricollocamento che non riescono ad individuare nuovi settori e inedite prospettive;
- cittadini alla ricerca d'impiego ma penalizzati poiché portatori di disabilità e/o in età avanzata;
- il venir meno di prospettive occupazionali, spinge il cittadino a percepire come soluzione di vita il dedicarsi ad attività illecite e/o criminose.
- Vista la storia e la morfologia del nostro Paese, per un concreto sviluppo economico, culturale e occupazionale, è indubbio che dobbiamo riscoprire i valori connessi con la difesa del territorio, della cultura e del Turismo Itinerante: una riscoperta che consente di risolvere contemporaneamente i temi connessi all'occupazione, formazione professionale, al vivere civile e alla Protezione Civile.

I settori che possono produrre rapida **occupazione con basso investimento**, sempre in estrema sintesi, sono i seguenti.

1. AREA DI SOSTA CON PIAZZOLE

Il positivo ampliamento del concetto di area attrezzata previsto all'articolo 7, punto h del Codice della Strada, consentirebbe la mutazione di destinazione di aree per allestire delle aree di sosta, pubbliche o private (in particolare alberghi o agriturismi), con recinzione in grado di garantire sicurezza, possibilmente controllate, nei pressi dei centri abitati o dei punti di interesse turistico raggiungibili a piedi oppure con servizio di trasporto pubblico, dotate di ampie piazzole dove si può campeggiare occupando lo spazio esterno all'autoveicolo (autocaravan) e al rimorchio (caravan e carrello tenda). Aree provviste di un impianto igienico-sanitario atto a ricevere le acque reflue da caravan, autocaravan e autobus turistici, provvisto di erogazione di acqua potabile nonché di un gabinetto autopulente.

2. CAMPEGGIO MUNICIPALE MULTIFUNZIONALE

Risorsa strategica per le economie locali

Attraverso un intervento del Governo dovrebbe altresì essere promossa una LINEA GUIDA per le Regioni, Province e Comuni con parametri non vincolanti, ma che, se rispettati, consentirebbero a chi li osserva di godere di agevolazioni fiscali o altro per la realizzazione di Campeggi Municipali Multifunzionali.

Parliamo dei Campeggi Municipali perché non dobbiamo dimenticare chi fa turismo in moto, in bicicletta, con dietro il sacco a pelo e una tenda, sono i giovani europei, il nostro futuro che deve poter conoscere a costi contenuti l'Europa e in particolare il nostro Paese. Campeggi Municipali già diffusi in altri Paesi d'Europa, specie in Francia ma inesistenti sul territorio italiano. In definitiva si tratta di Aree aperte, possibilmente limitrofe e/o interne ad impianti sportivi comunali e pertanto tali da non richiedere provvedimenti di espropriazione, ma solo eventuali variazioni al Piano Strutturale ma con una perequazione che comprenda come onere la gratuita fruizione in caso di Emergenza da parte della Protezione Civile e dei cittadini coinvolti. Campeggi Municipali ispirati all'essenzialità ed utili sia al turismo itinerante, sia alla Protezione Civile in caso di emergenza. Il Campeggio Municipale Multifunzionale sarebbe, infatti, provvisto di un certo numero di casemobili capillarmente distribuite su tutto il territorio nazionale, gestite a fini turistici e quindi costantemente sotto manutenzione, nonché prontamente utili e servibili in caso di emergenza da parte della PROTEZIONE CIVILE. La funzionalità del campeggio municipale potrebbe essere ottimizzata con la realizzazione di un'elisupeficie utile per i soccorsi sanitari, gli interventi antincendio nonché per la Protezione Civile in caso di calamità, elisupeficie utilizzabile anche a scopi turistici a servizio delle compagnie di elitaxi. Minimi costi di allestimento e tariffe contenute per servizi facilmente accessibili da parte di giovani e meno giovani appartenenti a fasce di reddito medio basse. Il Campeggio Municipale Multifunzionale costituirebbe per la comunità locale un valido strumento di sviluppo del turismo itinerante oltre che una struttura utile alla promozione di eventi di rilievo sociale, culturale, economico e fruibile a tali fini da parte dei residenti, 365 giorni l'anno. La gestione della stessa struttura potrebbe essere affidata ad Associazioni locali di volontari, ONLUS, o Comitati locali di disoccupati in modo da superare i limiti di una gestione stagionale e responsabilizzare il territorio nella valorizzazione del proprio patrimonio. E sotto quest'ultimo profilo lo Stato potrebbe consentire, promuovere, incentivare – ad un costo simbolico – lo sfruttamento di aree dismesse recuperabili ed ancora utili: perché turismo è anche recupero di ciò che apparentemente ha perso valore economico, politico, sociale, culturale.

Un turismo così “complessivamente, organicamente” concepito contribuirebbe al recupero di aree solitamente localizzate ai margini degli insediamenti popolari e alla promozione di un'offerta turistica che respira le sinergie di quel luogo. Un impegno proficuamente orientato al coinvolgimento del Pubblico e del Privato: amministrazione comunale, commercianti e artigiani locali, industriali, Pro Loco, privati cittadini. Un centro nevralgico in grado di coordinare le offerte di tutto il territorio nell'ottica di promozione dell'economia locale e educazione di una vera e propria civiltà del turismo. La realizzabilità di simili prospettive e delle relative strutture e infrastrutture potrebbe ricevere forte e positivo impulso dall'approvazione di una normativa a livello nazionale in grado di armonizzare le diverse normative regionali e di promuovere l'iniziativa degli Enti locali con la previsione di contributi ed incentivi a favore dei Comuni che inseriranno simili aree nel proprio Piano strutturale.

La stessa normativa nazionale dovrebbe prevedere i requisiti strutturali e infrastrutturali minimi da assicurare all'interno dei Campeggi Comunali, analogamente a quanto osservato con riguardo alla tipologia generale dei campeggi.

Le Istituzioni dovrebbero esercitare quella responsabilità di coordinamento e di risorse che loro compete intervenendo anche con misure economiche, e non solo promozionali, per contrastare la stagionalità, con riduzioni fiscali e contributive per le aziende che rimangono aperte al di fuori delle stagioni tradizionali.

3. UNIFORMARE LA NORMATIVA PER I CAMPEGGI ESISTENTI **Requisiti strutturali, infrastrutturali e sanzionamenti** **uguali su tutto il territorio nazionale**

La visione di sistema nella quale la politica italiana dovrebbe inquadrare la risorsa turistica passa attraverso azioni concrete, tra queste l'impulso al turismo itinerante azionabile attraverso una politica di promozione dei campeggi.

Il potenziale turista-campeggiatore in Italia è invece scoraggiato, anzitutto dall'esiguo numero di strutture sul territorio nazionale (circa 2.500 campeggi – tra i quali molti stagionali – su oltre 8.000 comuni).

La qualità e competitività dell'offerta italiana risente inoltre di una politica nazionale che trascura, ad esempio, la mancata uniformità a livello nazionale dei criteri di classificazione dei campeggi.

È auspicabile da parte del Ministero del Turismo, dal Governo, il rapido varo di LINEE GUIDA NAZIONALI in grado di assicurare su tutto il territorio un prodotto qualitativamente competitivo che non soffra dei limiti di questa o quella politica regionale, limiti di cui il turista soffre ed il più delle volte inconsapevolmente, specie se straniero.

La necessità di un simile intervento è reso palese dalla frammentarietà del quadro normativo determinato in gran parte dal legislatore regionale.

Tra le difficoltà di una simile azione c'è senza dubbio l'esclusività della competenza legislativa delle Regioni in materia di turismo (articolo 117 della Costituzione) e l'eventualità che qualsiasi legge nazionale si proponesse di disciplinare il merito della materia potrebbe essere tacciata di incostituzionalità.

D'altro canto è pur vero che il potere di legiferare resterebbe nelle mani delle Regioni chiamate semplicemente ad uniformarsi alle LINEE GUIDA NAZIONALI pena il perdere economie e consensi degli elettori.

Non solo. Sono passati otto anni dalla riforma del Titolo V della Costituzione e dunque dall'attribuzione alle Regioni di quella competenza legislativa esclusiva ma, nonostante il tempo già trascorso, in molti casi le normative regionali sono lacunose e tali da determinare comunque il ricorso a questa o quella normativa nazionale (in particolare alla legge quadro in materia di turismo la Legge 135/2001).

L'urgenza di uniformare le normative regionali in materia di turismo/strutture ricettive riguarda alcuni aspetti in particolare: i criteri di classificazione ed il regime sanzionatorio.

Nella realtà attuale ciascuna regione può autonomamente disciplinare i parametri di classificazione di una struttura ricettiva e stabilire che ad un certo numero di stelle corrispondano certi servizi piuttosto che altri, e soprattutto secondo livelli qualitativi diversi.

Uniformare dunque con legge nazionale i parametri di classificazione in modo che non dipendano esclusivamente da normative regionali e provvedimenti provinciali e comunali:

- Le caratteristiche della planimetria generale del complesso.
- Il numero delle piazzole libere e/o delle piazzole allestite con apposite strutture.
- Le caratteristiche delle strutture installate dal titolare o gestore.

- Il numero dei servizi igienico-sanitari da assicurare in relazione alla capacità ricettiva del complesso.
- La capacità ricettiva massima consentita.
- Le attività commerciali e di ristorazione da assicurare all'interno del complesso o comunque la loro raggiungibilità ad una certa distanza dal campeggio.
- Le caratteristiche delle aree di pertinenza: percentuale delle aree libere destinate ad uso comune, suolo attrezzato in modo da favorire lo smaltimento delle acque meteoriche, delimitazione dell'area di pertinenza.
- Le condizioni di accessibilità del campeggio. È fondamentale che il complesso sia accessibile ai veicoli con il relativo ed eventuale rimorchio. Gli accessi devono essere sufficientemente ampi per consentire un agevole passaggio dei veicoli. Per le strutture con solo accesso pedonale deve essere assicurata la viabilità necessaria per l'espletamento dei servizi e le esigenze di pronto intervento.
- Le dimensioni delle eventuali aree di parcheggio. È importante che nelle aree di parcheggio sia garantito un numero di posti-autovetture pari a quello delle piazzole. Qualora sia consentita la sosta delle autovetture nell'ambito delle singole piazzole, il numero di posti auto nelle aree di parcheggio può essere corrispondentemente ridotto fino ad un minimo di capacità pari al cinque per cento (o alla diversa percentuale prevista dalla legge regionale in materia di turismo) delle piazzole. In tali casi la superficie delle piazzole con parcheggio annesso deve essere incrementata.
- Il numero, le dimensioni delle piazzole e la distanza tra loro.
- I criteri di individuazione delle piazzole.
- Le caratteristiche del fondo delle piazzole e dei servizi igienico-sanitari.
- Le vie di accesso alle piazzole.
- La sostenibilità, l'impatto ambientale delle strutture ricettive, l'accessibilità delle stesse nell'ottica di promuovere una capacità di accoglienza che sia realmente "per tutti", adeguando il volto della nostra offerta alla capacità di garantire i migliori servizi anche ai turisti con "bisogni speciali".
- Le forme e i requisiti delle attività di promozione affinché sia garantita la trasparenza e l'affidabilità dell'offerta turistica.
- Le fattispecie sanzionabili, nonché l'entità delle sanzioni applicabili.

È fondamentale, inoltre, l'ideazione di portali informativi strutturati secondo linee uniformi che consentano il facile accesso ad informazioni riguardanti le caratteristiche delle strutture ricettive, i servizi, la classificazione e le tariffe.

Internet rappresenta per il settore turistico un eccezionale, per non dire fondamentale, veicolo promozionale attraverso il quale raccontare il servizio offerto, con la dovuta fedeltà alla realtà. A tale proposito sarebbe ormai auspicabile che i campeggi siano strutturati con un servizio di collegamento internet a disposizione degli utenti.

Altrettanto importante è l'accessibilità ad informazioni di altro ordine: ad esempio la localizzazione del campeggio nel territorio e quindi i collegamenti con altre località, la raggiungibilità con mezzi pubblici, la distanza da strutture quali ospedali, servizi postali...

Le stesse regole di trasparenza e completezza della pubblicizzazione delle strutture tramite internet devono essere osservate attraverso gli ulteriori e possibili strumenti informativi quali depliant, affissioni all'esterno della struttura stessa.

IL TURISMO ITINERANTE È FAMIGLIA

In un momento storico nel quale il concetto di famiglia è passato in secondo piano ecco, in controtendenza, svilupparsi un turismo che vede la famiglia unita.

Il microspazio dell'autocaravan, della caravan e della tenda consente alla famiglia di essere unita e riscoprire il colloquio, attivando un proficuo e terapeutico scambio di esperienze. Nel microspazio ecco sorgere tra genitori e figli utili complicità che portano a godere in una cittadina aspetti salienti quali il silenzio, ingrediente segreto, e la voce umana che finalmente rioccupano lo spazio urbano.

Una concezione del turismo fondamentalmente diversa da quella tradizionale, infatti, i turisti itineranti sono colti e curiosi, preferendo "vivere la giornata" anziché "vivere alla giornata".

Alcune attività di questi "nuovi turisti" sono specifiche del loro stato di viaggiatori (ricerca e conoscenza dei beni culturali, religiosi, eno-gastronomici, artistici, storici, naturalistici) mentre altre sono comuni a quelle della popolazione residente tanto da trasformarli da ospiti in cittadini.

Queste famiglie:

- abbandonano la villeggiatura per la vacanza,
- frazionano il proprio tempo libero scegliendo sempre più di fruire dei fine settimana,
- chiedono ricchezza di offerte e semplicità nel rappresentarle;
- hanno acquistato una autocaravan, una caravan, un carrello tenda oppure una tenda per inserirsi nel contesto urbano e fruire di un territorio per poi lasciarlo integro ai successivi ospiti.
- avendo al loro interno un portatore di disabilità, scelgono una autocaravan, una caravan, un carrello tenda oppure una tenda per superare le note difficoltà e, quindi, trasformano il veicolo o rimorchio o tenda in un vero e proprio ausilio protesico.

IL TURISMO ITINERANTE È EUROPA

La Relazione Luis Queirò sul Turismo in Europa *Progetto di relazione sulle nuove prospettive e le nuove sfide per un turismo europeo sostenibile* recita:

Si riconosce il contributo del turismo itinerante, così come quello del turismo su caravan e autocaravan, nel ridurre gli effetti negativi del turismo di massa, come la capacità di disperdere le concentrazioni di turisti. Si sottolinea il bisogno di promuovere misure di sostegno che contribuiscano al suo sviluppo, in particolare per rimediare alla mancanza di strutture attrezzate per i parcheggi, siti di sosta multifunzionali e depositi per i caravan in tutta la comunità.

Si tratta del primo rapporto sul turismo sostenibile che si è calato nella realtà delle prospettive finanziarie 2007/2013 e nella piena attuazione del mercato interno ma, al 2009, l'Italia non si è fatta sentire e acquisire risorse.

IL TURISMO ITINERANTE È AMBIENTE

Al convegno e seminario tecnico svolto nel giugno 2005 a Sestri Levante (GE) su *Europa, Turismo Sostenibile, Regioni del Nord-Ovest* è emerso il concetto che solo sulla base di una Agricoltura tutelata si potrà sviluppare il Turismo Integrato Sostenibile.

Una analisi che vede l'Agricoltura come una "madre" che genera dei figli con un nome che, mutuando la **A** della m**A**dre, si chiamano:

ARIA

ACQUA

AMBIENTE

ANDAMENTO quale fruizione del territorio

ALIMENTAZIONE quale il LAND-FOOD o CHILOMETRO ZERO
(somministrazione dei prodotti di stagione di quel territorio)

APPRENDERE per vivere il giorno

ABBRACCIARE per conoscere ed amare cittadini con diverse culture e modi di vita

LA SOSTENIBILITÀ È UNA QUESTIONE ETICA E MORALE

Il turismo di massa può distruggere sé stesso e chi lo ospita, quindi, non possono più comandare i flussi turistici perché la fruizione di un territorio riguarda anche i residenti e le risorse che non sono riproducibili.

Il turismo di qualità è ecologia, quindi, occorre sviluppare il turismo con una sostenibilità ecologica che parte dall'Agricoltura e, di conseguenza, vi è la necessità di introdurre l'obbligo a determinare "il costo di ripristino" per tutte le scelte inerenti mutazioni alle coltivazioni ed edificazioni.

Il turismo non dipende soltanto dai turisti ma anche da coloro che li accolgono, quindi, la qualità può svilupparsi con una sostenibilità sociale: soprattutto dal benessere dei lavoratori addetti e dalla loro formazione.

Il turismo itinerante sostenibile è la risposta ETICA e MORALE.

**In conclusione chiediamo al Ministero del Turismo e al Governo
il varo di linee guida a livello nazionale che consentano
ai Comuni di poter attivare:**

AREE DI SOSTA CON PIAZZOLE

dove si possa campeggiare occupando lo spazio esterno all'autoveicolo (autocaravan) e al rimorchio (caravan e carrello tenda).

CAMPEGGI MUNICIPALI MULTIFUNZIONALI

non dobbiamo dimenticare chi fa turismo in moto, in bicicletta, con dietro il sacco a pelo e una tenda, sono i giovani europei, il nostro futuro che deve poter conoscere a costi contenuti l'Europa e in particolare il nostro Paese. Aree, possibilmente limitrofe e/o interne ad impianti sportivi comunali e, pertanto, tali da non richiedere provvedimenti di espropriazione, ma solo eventuali variazioni al Piano Strutturale con una perequazione che comprenda come onere la gratuita fruizione in caso di Emergenza da parte della Protezione Civile e dei cittadini coinvolti. Campeggi Municipali ispirati all'essenzialità ed utili sia al turismo itinerante, sia alla Protezione Civile in caso di emergenza.

alle Regioni di poter

UNIFORMARE LA NORMATIVA PER I CAMPEGGI ESISTENTI

Roma, 1 ottobre 2009

Dr. Gianni Picilli

Presidente Confederazione Italiana Campeggiatori

Isabella Cocolo

Presidente Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti

CIRCOLAZIONE E SOSTA DELLE AUTOCARAVAN CODICE DELLA STRADA IN ESTRATTO

30 aprile 1992, il Decreto Legislativo n. 285 è il Nuovo Codice della Strada che abroga tutte le norme sulla circolazione stradale, pertanto, è abrogata anche la Legge 336/91. Nel Nuovo Codice della Strada sono reinseriti tutti gli articoli contenuti nella Legge 336/91 che regolano la libera circolazione e sosta autocaravan. I nuovi articoli che regolano la circolazione e sosta delle autocaravan e del turismo itinerante delle caravan diventano gli articoli 7, 54, 56, 125 e 185 del Codice della Strada e articolo 378 poi modificato con l'articolo 214 del D.P.R. n. 610 del 16 settembre 1996, Regolamento di Esecuzione del Codice della Strada.

Articolo 7.

Estratto: lettera h: i Comuni istituiscono le aree attrezzate riservate alla sosta e al parcheggio delle autocaravan di cui all'art. 185.

Articolo 54. Autoveicoli.

Estratto: Gli autoveicoli sono veicoli a motore con almeno quattro ruote, esclusi i motoveicoli, e si distinguono in: .. lettera m) autocaravan: veicoli aventi una speciale carrozzeria ed attrezzati permanentemente per essere adibiti al trasporto e all'alloggio di sette persone al massimo, compreso il conducente.

Articolo 56. Rimorchi.

Estratto: I rimorchi si distinguono in: lettera e) caravan: rimorchi ad un asse o a due assi posti a distanza non superiore ad un metro, aventi speciale carrozzeria ed attrezzati per essere adibiti ad alloggio esclusivamente a veicolo fermo.

Articolo 185. Circolazione e sosta delle auto-caravan.

1. I veicoli di cui all'art. 54, comma 1, lettera m), ai fini della circolazione stradale in genere ed agli effetti dei divieti e limitazioni previsti negli articoli 6 e 7, sono soggetti alla stessa disciplina prevista per gli altri veicoli.
2. La sosta delle auto-caravan, dove consentita, sulla sede stradale non costituisce campeggio, attendamento e simili se l'autoveicolo non poggia sul suolo salvo che con le ruote, non emette deflussi propri, salvo quelli del propulsore meccanico, e non occupa comunque la sede stradale in misura eccedente l'ingombro proprio dell'autoveicolo medesimo.
3. Nel caso di sosta o parcheggio a pagamento, alle auto-caravan si applicano tariffe maggiorate del 50% rispetto a quelle praticate per le autovetture in analoghi parcheggi della zona.
4. È vietato lo scarico dei residui organici e delle acque chiare e luride su strade ed aree pubbliche al di fuori di appositi impianti di smaltimento igienico-sanitario.
5. Il divieto di cui al comma 4 è esteso anche agli altri autoveicoli dotati di appositi impianti interni di raccolta.
6. Chiunque viola le disposizioni dei commi 4 e 5 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 78 a euro 311.
7. Nel regolamento sono stabiliti i criteri per la realizzazione, lungo le strade e autostrade, nelle aree attrezzate riservate alla sosta e al parcheggio delle auto-caravan e nei campeggi, di impianti igienico-sanitari atti ad accogliere i residui organici e le acque chiare e luride, raccolti negli appositi impianti interni di detti veicoli, le tariffe per l'uso degli impianti igienico-sanitari, nonché i criteri per l'istituzione da parte dei comuni di analoghe aree attrezzate nell'ambito dei rispettivi territori e l'apposito segnale stradale col quale deve essere indicato ogni impianto.
8. Con decreto del Ministro della salute, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, sono determinate le caratteristiche dei liquidi e delle sostanze chimiche impiegati nel trattamento dei residui organici e delle acque chiare e luride fatti defluire negli impianti igienico-sanitari di cui al comma 4.

Articolo 378 poi modificato con l'articolo 214 del D.P.R. n. 610 del 16 settembre 1996, Regolamento di Esecuzione del Codice della Strada. **Impianti di smaltimento igienico-sanitario.**

Estratto:

1. La realizzazione degli impianti igienico-sanitari, destinati ad accogliere i residui organici e le acque chiare e luride raccolti negli impianti interni delle autocaravan, è obbligatoria lungo le strade e autostrade unicamente nelle aree di servizio dotate di impianti di ristorazione, ovvero di officine di assistenza meccanica, ed aventi una superficie complessiva non inferiore a 10.000 m², nonché nelle aree attrezzate riservate alla sosta e al parcheggio delle autocaravan.
2. Gli impianti igienico-sanitari sono realizzati nel rispetto delle seguenti disposizioni:
 - a) l'ente proprietario o concessionario della strada o dell'autostrada, il proprietario o gestore delle aree di cui al comma 1, deve inoltrare al comune competente per territorio apposita domanda per la costruzione degli impianti igienico-sanitari, nel rispetto della disciplina urbanistica;
 - b) l'impianto igienico-sanitario deve essere allacciato alle reti acquedottistiche e fognarie pubbliche, ove esistenti, ovvero private, nel rispetto delle autorizzazioni e dei requisiti richiesti dalla legge 10 maggio 1976, n. 319 e dalle disposizioni regionali. Gli impianti di depurazione delle aree di servizio dotate di impianto di ristorazione, ovvero di officine di assistenza meccanica e dei campeggi, devono essere di capacità adeguata per ricevere e depurare, in linea con le normative vigenti, le acque raccolte negli impianti interni delle autocaravan, nelle quantità prevedibili in relazione al numero delle piazzole di sosta per autocaravan, ed a quello dei possibili transiti, dei medesimi autoveicoli. Qualora non risulti tecnicamente ed economicamente praticabile una soluzione depurativa autonoma, è necessario prevedere impianti di ricezione a tenuta, con svuotamento periodico tramite autobotti e conferimento ad idoneo impianto di trattamento, secondo la disciplina in materia di rifiuti ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n. 915 del 1982 e successive modificazioni;
 - c) per gli impianti da realizzare nel territorio ricadente in parchi nazionali o regionali o aree naturali protette deve essere acquisita l'autorizzazione dell'ente titolare del demanio naturalistico;
 - d) l'area dove è installato l'impianto igienico-sanitario, è dimensionata in modo da poter consentire agevolmente lo scarico contemporaneo di almeno due autoveicoli ed è provvista di rampe di accesso e di uscita nel caso di installazione esterna ad aree di servizio o di sosta;
 - e) la legge regionale disciplina ulteriori caratteristiche dell'impianto.
3. La gestione e la manutenzione dell'impianto igienico-sanitario può essere affidata in concessione ad impresa specializzata o al soggetto gestore dell'area naturale protetta nel cui comprensorio ricade l'impianto.
4. Il concessionario è tenuto a rilasciare polizza fidejussoria per la copertura di qualsiasi ragionevole danno civile ed ambientale che possa essere causato dall'impianto o dai veicoli che vi accedono.
5. Per la realizzazione di impianti igienico-sanitari all'interno dei campeggi, si applicano le disposizioni di cui al presente articolo, salvo diversa disciplina regionale.
6. I proprietari o gestori dei campeggi o delle aree attrezzate con gli impianti igienico-sanitari sono obbligati a fornire il servizio di scarico dei residui organici e delle acque chiare e luride raccolti negli impianti interni delle autocaravan anche in transito. Le tariffe per tale servizio sono quelle liberamente determinate dai singoli operatori, che sono tenuti agli adempimenti previsti dall'articolo 1 della legge 25 agosto 1991, n. 284.
7. Ogni area dove è realizzato un impianto igienico-sanitario è indicata, a cura dell'ente gestore, dall'apposito segnale stradale (fig. II.377). Il simbolo dello stesso segnale in formato ridotto (fig. II.179) può essere impiegato in forma di inserto su segnali di indicazione.

Di fronte a quale scenario ci troviamo, in Italia ? (anno 2008)

2.587	Campeggi
1.240	Aree di sosta riconosciute dai Comuni
1.600	Aree di sosta libere o gestite da privati
900	Agriturismo dotati di aree di sosta su 14.822
247.193	Caravan circolanti (-102.197 rispetto al '96)
244.930	Autocaravan circolanti (+55.302 rispetto al '96)
2.100	Carrelli tenda = famiglie
1.610.000	Famiglie (tende/bungalows)
4.676.026	Campeggiatori, pari a circa
1.870.410	Famiglie italiane vanno nei campeggi
4.001.350	Campeggiatori stranieri in visita

Turisti italiani e stranieri: arrivi nei campeggi e villaggi turistici (*)

ANNO	ITALIANI	%	STRANIERI	%	TOTALE	%
1959	498.057		3.593.452		4.091.509	
1960	561.796		4.715.513		5.277.513	
1965	1.681.371		8.948.376		10.629.747	
1968	3.217.829		10.302.721		13.520.549	
1974	1.078.808		1.121.872		2.200.680	
1975	1.213.881	12,52	1.208.467	7,72	2.422.348	10,07
1976	1.336.453	10,10	1.194.389	-1,16	2.532.842	4,56
1977	1.467.955	9,84	1.294.130	8,35	2.762.085	9,05
1978	1.696.932	15,60	1.345.641	3,98	3.042.573	10,15
1979	1.995.978	17,62	1.781.019	32,35	3.776.997	24,14
1980	2.182.776	9,36	1.870.642	5,03	4.053.418	7,32
1981	2.361.728	8,20	1.777.245	-4,99	4.138.973	2,11
1982	2.593.866	9,83	2.014.959	13,38	4.608.825	11,35
1983	2.564.121	-1,15	1.901.156	-5,65	4.465.277	-3,11
1984	2.559.215	-0,19	1.858.252	-2,26	4.417.467	-1,07
1985	2.696.217	5,35	1.976.912	6,39	4.673.129	5,79
1986	2.903.742	7,70	2.121.147	7,30	5.024.889	7,53
1987	3.004.450	3,47	2.423.608	14,26	5.428.058	8,02
1988	3.027.296	0,76	2.377.265	-1,91	5.404.561	-0,43
1989	2.935.565	-3,03	2.145.057	-9,77	5.080.622	-5,99
1990	3.153.561	7,43	2.153.621	0,40	5.307.182	4,46
1991	3.283.377	4,12	2.358.181	9,50	5.641.558	6,30
1992	3.417.781	4,09	2.213.011	-6,16	5.630.792	-0,19
1993	3.508.659	2,66	2.277.334	2,91	5.785.993	2,76
1994	3.681.903	4,94	2.636.842	15,79	6.318.745	9,21
1995	3.699.339	0,47	2.996.444	13,64	6.695.783	5,97
1996	3.720.916	0,58	3.165.057	5,63	6.885.973	2,84
1997	3.773.054	1,40	3.237.025	2,27	7.010.079	1,80
1998	3.776.072	0,08	3.355.160	3,65	7.131.232	1,73
1999	5.979.207	58,34	5.315.380	58,42	11.294.587	58,38
2000	3.976.062	-33,50	3.756.198	-29,33	7.732.260	-31,54
2001	4.063.160	2,19	3.955.090	5,30	8.018.250	3,70
2002	7.664.720	88,64	7.015.219	77,37	14.679.939	83,08
2003	8.509.003	11,02	6.757.064	-3,68	15.266.067	3,99
2004	8.462.753	-0,54	6.792.338	0,52	15.255.091	-0,07
2005	8.917.828	5,38	7.185.112	5,78	16.102.940	5,56
2006	4.320.051	-51,56	3.609.312	-49,77	7.929.363	-50,76
2007	4.676.026	8,24	4.001.350	10,86	8.677.376	9,43

(fonte: Istat Elab. Confedercampeggio)

I campeggi in ITALIA

ANNO	ITALIANI	%
1973	1201	
1974	1260	4,91
1975	1334	5,02
1976	1401	5,02
1977	1421	1,43
1978	1525	7,32
1979	1659	8,79
1980	1.808	8,98
1985	2.181	2,181
1990	2.319	6,33
1991	2.299	-0,86
1992	2.341	1,83
1993	2.279	-2,65
1994	2.346	2,94
1995	2.346	0,00
1996	2.367	0,90
1997	2.379	0,51
1998	2.375	-0,17
2000	2.376	0,89
2001	2.370	-0,25
2002	2.374	0,17
2003	2.530	6,57
2004	2.529	-0,04
2005	2.411	-4,67
2006	2.506	3,94
2007	2.587	3,23

Fonte: Istat Elab. Confedercampeggio

Una notte in autocaravan
Anno 2008
costo medio in campeggio
(2 adulti, 1 bambino, tasse, luce, ecc.)

NAZIONE	VALUTA IN EURO
Italia	39,7
Spagna	37,4
Danimarca	35,7
Paesi Bassi	34,1
Croatia	33,4
Francia	32,3
Svizzera	28,2
Austria	27,5
Svezia	25,2
Germania	24,2
Ungheria	23,0
Polonia	21,9

Fonte: E.C.F 27.10.2008

Aree di Sosta in ITALIA

	2009	2008	2007	2006	2005	2004
ABRUZZO	25	22	23	13	13	13
BASILICATA	5	6	1	2	3	3
CALABRIA	9	18	15	14	15	14
CAMPANIA	14	24	21	20	23	20
EMILIA ROMAGNA	82	147	134	108	122	119
FRIULI VENEZIA GIULIA	21	23	21	18	22	20
LAZIO	18	61	48	27	31	29
LIGURIA	28	34	29	24	26	25
LOMBARDIA	71	138	85	52	60	59
MARCHE	65	132	142	94	101	100
MOLISE	4	5	6	3	6	6
PIEMONTE	130	226	181	112	125	125
PUGLIA	42	53	44	15	21	17
SARDEGNA	17	48	48	46	51	48
SICILIA	29	60	75	45	58	57
TOSCANA	55	107	102	88	94	86
TRENTINO ALTO ADIGE	9	49	48	20	24	21
UMBRIA	10	17	17	16	15	15
VALLE D'AOSTA	6	18	19	19	20	20
VENETO	32	67	71	49	62	60
TOTALI	672	1255	1130	785	892	857

Fonte: Confedercampeggio su schede compilate direttamente da gestori aree o Comuni proprietari

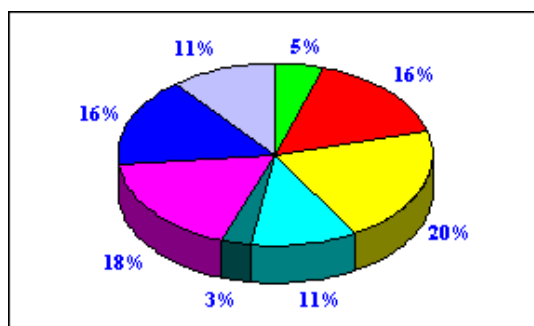
Ultimo aggiornamento: giugno 2009. Caratteristiche aree su: Guida Aree Sosta e Agricamper, ed.

Europa: Caravan & Autocaravan 2007 densità per 1.000 abitanti

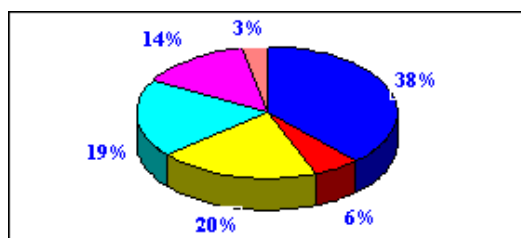
	Caravan	Densità	Autocaravan	Densità
BELGIO	135.000	12,8	80.000	7,6
FINLANDIA	64.189	12,2	33.671	6,4
GERMANIA	970.000	11,8	445.000	5,4
SVEZIA	272.588	29,9	44.978	4,9
SVIZZERA	40.200	5,4	27.500	3,7
ITALIA	172.000	2,9	218.000	3,7
FRANCIA	844.800	13,7	200.000	3,3
PAESI BASSI	476.000	29,1	52.000	3,2
U.K.	535.000	8,8	138.000	2,3
DANIMARCA	145.000	26,6	7.300	1,3
NORVEGIA	80.000	17,3	5.000	1,1
SPAGNA	330.000	7,4	30.000	0,7

Dove sono i campeggi in Italia: 2007

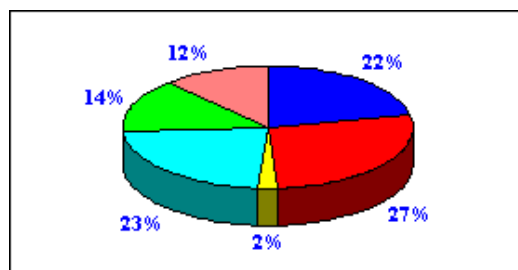
Regione	%
Valle d'Aosta	5
Piemonte	16
Lombardia	21
T.Alto A.	11
Friuli V.G.	3
Veneto	18
Liguria	16
Emilia Romagna	11
<i>pari al % su tot. naz. 45,81</i>	



Toscana	38
Umbria	6
Marche	20
Lazio	19
Abruzzo	14
Molise	3
<i>pari al % su tot. naz. 24,70</i>	



Campania	22
Puglia	27
Basilicata	2
Calabria	23
Sicilia	14
Sardegna	12
<i>pari al % su tot. naz. 29,49</i>	



Fonte: Istat Elab. Confedercampeggio

Turismo estero nelle regioni (*) 1990-2007

	1990	1995	2005	2007	90 - 07
E. Romagna	83.706	228.976	183.299	182.213	117,68
Toscana	355.668	733.847	514.220	523.894	47,30
Veneto	643.683	1.249.317	1.362.114	1.470.273	128,42
Piemonte	93.634	68.240	151.090	162.996	74,08
Lombardia	189.498	301.742	260.673	285.688	50,76
Marche		46.440	34.129	32.686	-4,23
Campania	107.547	198.750	183.293	173.307	61,15
Sicilia	45.021	55.133	68.071	66.025	46,65
Puglia	30.114	51.832	51.484	44.888	49,06
Sardegna	64.042	80.881	120.642	153.703	140,00

Fonte: Istat Elab. Confedercampeggio

Regione	2007		1995			2007		1995		
	hotel	%	hotel	%		camping	%	camping	%	
Piemonte	1.598	4,69	1.538	4,48	60	172	6,66	149	6,35	23
V.d'Aosta	496	1,46	511	1,49	-15	48	1,86	53	2,26	-5
Lombardia	2.950	8,67	2.974	8,67	-24	202	7,82	204	8,70	-2
T.A.Adige	5.909	17,36	6.312	18,40	-403	258	9,99	103	4,39	155
Veneto	3.269	9,60	3.252	9,48	17	189	7,32	186	7,93	3
F.V.Giulia	736	2,16	785	2,29	-49	29	1,12	30	1,28	-1
Liguria	1.585	4,66	1.999	5,83	-414	154	5,96	167	7,12	-13
E.Romagna	4.688	13,77	5.452	15,90	-764	129	4,99	107	4,56	22
Toscana	2.979	8,75	2.927	8,53	52	235	9,10	214	9,12	21
Umbria	565	1,66	498	1,45	67	42	1,63	40	1,71	2
Marche	968	2,84	1.060	3,09	-92	133	5,15	121	5,16	12
Lazio	1.852	5,44	1.738	5,07	114	126	4,88	107	4,56	19
Abruzzi	816	2,40	759	2,21	57	86	3,33	84	3,58	2
Molise	118	0,35	93	0,27	25	17	0,66	15	0,64	2
Campania	1.604	4,71	1.435	4,18	169	176	6,81	156	6,65	20
Puglia	854	2,51	631	1,84	223	214	8,28	198	8,44	16
Basilicata	232	0,68	223	0,65	9	16	0,62	14	0,60	2
Calabria	801	2,35	647	1,89	154	147	5,69	201	8,57	-54
Sicilia	1.171	3,44	828	2,41	343	111	4,30	111	4,73	0
Sardegna	846	2,49	634	1,85	212	99	3,83	86	3,67	13
totale	34.037	100,00	34.296	100,00	-259	2.583	100,00	2.346	100,00	237

Fonte: Istat Elab. Confedercampeggio

Hotel

	1995	2007	Var. %	Var. n.
nord	66,55	62,38	-4,17	-1.592
centro	20,63	21,44	0,81	223
sud	12,82	16,18	3,36	1.110

Camping

	1995	2007	Var. %	Var. n.
nord	42,58	45,72	3,14	182
centro	24,77	24,74	-0,03	58
sud	32,65	29,54	-3,11	-3

Istat 1995 e seguenti - Elab. Confedercampeggio 2008

Autocaravan

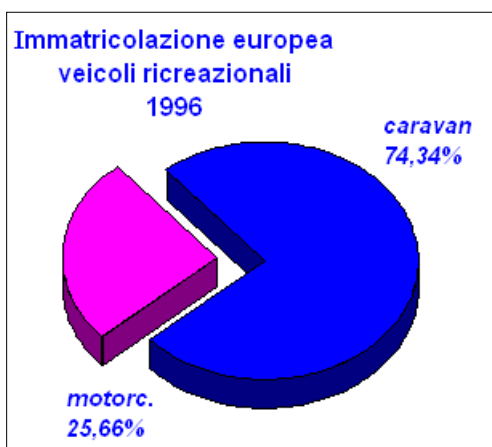
	Produzione		Immatricolazioni		Esportazioni		Parco circol.
							auto
1982	4.318		6.421		240		
1988	4.554				775		57.337
1989	7.964				1.168		65.257
1990	9.938				1.028		75.718
1991	8.550				888		84.566
1992	6.943		3.700		1.497		92.033
1993	6.500		4.393		3.514		85.000
1994	9.291		4.323		4.868		115.698
1995	10.056		4.726		4.884		116.545
1996	10.611		5.215		5.586		189.628
1997	9.159		6.200		4.024		195.828
1998	12.086		7.646		4.629		203.474
1999	14.352		9.036		5.842		212.510
2000	15.864	10,54	9.579	6,01	6.661	14,02	222.089
2001	14.078	-11,26	10.552	10,16	6.375	-4,29	232.641
2002	18.786	33,44	11.573	9,68	7.763	21,77	244.214
2003	20.870	11,09	13.283	14,78	8.728	2,43 2	257.497
2004	22.547	8,04	13.977	5,22	11.09	27,15	271.474
2005	22.175	-1,65	14.506	3,78	13.34	20,20	285.980
2006	21.622	-2,49	14.164	-2,36	11.63	-12,81	218.078
2007	23.581	9,06	14.948	5,54	12.24	5,28 2	233.026
2008	17.164	-27,21	11.836	-20,82	8.845	27,77	244.862
2009	10.564	-38,45	7.102	-40,00	6.000	32,17	251.964

(*) dati Anfia 2009 - Aci 2009 - - UNRAE 2008 - Assocamp 2009

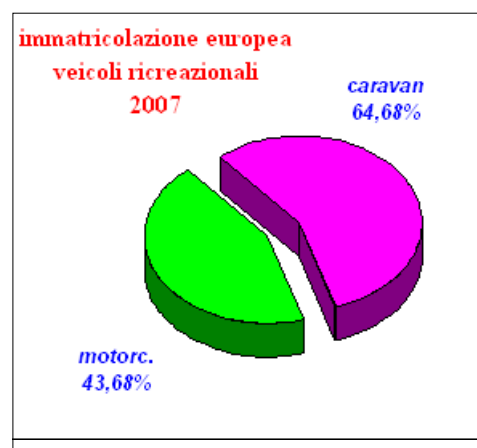
Confedercampeggio: proiezione

Veicoli ricreazionali: immatricolazione europea

	2007	1996	var. %
A	905	1177	-23,11
B	1.601	1836	-12,80
Croatian	0	16	-100,00
Denmark	8.251	4707	75,29
Fin	1.830	406	350,74
F	12.129	15124	-19,80
D	19.067	27581	-30,87
Irl	0	200	-100,00
I	2.899	3000	-3,37
Netherlands	14.629	17593	-16,85
N	5.462	2080	162,60
P	671	1237	-45,76
Slov	146	86	69,77
Spain	4.132	2500	65,28
Sweden	6.323	2333	171,02
Switzerland	1.605	2090	-23,21
GB	35.068	20994	67,04
others	2.553		
	117.271	102.960	13,90



	2007	1996	var. %
A	677	760	-10,92
B	2.546	1.117	127,93
Croatian	0	0	
Denmark	459	207	121,74
Fin	1.830 557		228,55
F	23.614	8.588	174,97
D	19.655	12.601	55,98
Irl	0	35	
I	14.584	5.215	179,65
Netherlands	1.483	250	493,20
N	1.751	252	594,84
P	1.027	0	
Slov	281	4	
Spain	3.828	600	538,00
Sweden	3.207 166		1.831,93
Switzerland	1.489 777		91,63
GB	11.344	3.528	221,54
others	2.370		
	90.145 34.657	160,11 %	



(*) dati E.C.F. 2007 - elab. Confedercampeggio

Caravan 2008

	Produzione	Immatricolazioni	Variazione % rispetto al rigo precedente	Parco Circolante
1967		3.735		
1971		7.097	90,01	
1982	19.954	35.393	398,70	
1992	2.000	5.000	-85,87	353.022
1993	1.700	3.684	-26,32	345.000
1994	100	3.416	-7,27	
1995		3.045	-10,86	
1996	1.000	2.453	-19,44	349.390
1997		2.580	5,18	345.000
1998		2.733	5,93	340.000
1999		2.612	-4,43	
2000		2.640	1,07	307.750
2001		2.560	-3,03	310.390
2002	2.506	2.492	-2,66	375.000
2003		2.745	10,15	377.745
2004		2.960	7,83	380.705
2005		3.002	1,42	383.707
2006		3.043	1,37	
2007		2.892	-4,96	254.154
2008		2.383	-17,6	247.193
2009		1.100	-53,84	248.293

(*) dati Assocamp 2009 - Unrae 2009 - Min. Trasporti 2009 - ACI 2009 - Elab. Confedercampeggio
Confedercampeggio: proiezioni 2009

Parco veicoli circolanti x ACI

	1996	2008		
Autoc.	189.628	244.930	più	55.302
Carav	349.390	247.193	meno	102.197
Totale	539.018	492.123		
Differenza		-46.895		

REGIONE	Parco AUTOC. '08	% '08	% '96	Parco CARAVAN '08	% '08	% '96
Piemonte	35.466	14,88	15,12	29.235	11,83	12,43
V. d'Aosta	880	0,37	0,37	567	0,23	0,24
Lombardia	42.672	17,60	17,63	50.811	20,47	21,52
T. A. Adige	6.993	2,73	2,64	3.757	1,56	1,54
Veneto	28.911	11,82	11,74	27.196	11,02	9,85
F. V. Giulia	7.961	3,25	3,31	6.420	2,63	2,61
Liguria	6.458	2,70	2,81	6.613	2,67	2,78
E. Romagna	24.715	10,08	10,18	24.057	9,77	9,64
Toscana	22.289	9,38	9,66	24.607	9,95	9,82
Umbria	5.673	2,31	2,33	7.580	3,06	2,53
Marche	8.908	3,67	3,70	6.648	2,70	2,40
Lazio	20.736	8,28	8,08	19.308	7,90	9,46
Abruzzo	3.112	1,25	1,23	3.413	1,38	1,28
Molise	624	0,24	0,22	904	0,36	0,30
Campania	8.434	3,28	3,12	13.745	5,51	5,52
Puglia	5.789	2,19	2,08	7.905	3,21	2,93
Basilicata	679	0,25	0,24	1.039	0,42	0,41
Calabria	1.366	0,53	0,53	1.348	0,54	0,60
Sicilia	10.706	4,26	4,15	8.063	3,23	2,54
Sardegna	2.518	0,91	0,85	3.587	1,43	1,59
TOTALE	244.930			247.193		

(*) dati AcI 2009 - UNRAE 2007 - CDE Min. Infrstr. Trasporti 2009 - Assocamp '09 - Confedercampeggio 2009