

L'EVOLUZIONE DEL SETTORE DEI TRASPORTI ED IL SUO IMPATTO SUL MERCATO TURISTICO LOCALE: IL CASO DELLA SARDEGNA

Lorenzo Cavallo, Marica D'Elia, Silvia Di Sante¹

SOMMARIO

Negli ultimi anni si assiste ad un profondo cambiamento nel settore del trasporto passeggeri a livello mondiale. Mentre si registra una sempre maggiore incidenza nel trasporto aereo, trainata dalla crescita dei vettori low-cost, si osserva una contrazione del flusso passeggeri su traghetto. La profonda modifica nella scelta del vettore di trasporto da parte dei passeggeri sta determinando anche una modifica sui mercati turistici locali. Per analizzare questo fenomeno si è focalizzata l'attenzione sui flussi verso la regione Sardegna, che è raggiungibile solo attraverso i suoi porti ed aeroporti.

Il paper, anche attraverso l'utilizzo di strumenti GIS, si pone come primo obiettivo quello di descrivere e rappresentare l'evoluzione dei flussi dei passeggeri nei principali porti ed aeroporti della Sardegna e di studiare la dinamica delle scelte del mezzo di trasporto nell'ultimo decennio.

Successivamente l'analisi si è concentrata sulla lettura integrata dei dati sui flussi dei passeggeri con quelli turistici, analizzando sia la capacità ricettiva sia i flussi turistici, dedicando particolare attenzione alle dinamiche turistiche dei territori in cui insistono i principali nodi infrastrutturali di trasporto marittimi e aeroportuali.

Infine si punta l'attenzione su come l'evoluzione del trasporto passeggeri stia impattando sul mercato turistico sardo, non soltanto in termini quantitativi, ma soprattutto qualitativi. Attraverso l'integrazione di più fonti informative, ci si è concentrati sui turisti stranieri, che hanno viaggiato verso la Sardegna nell'ultimo decennio, cercando di studiare se vi siano state modifiche nella tipologia di questi viaggiatori, nei livelli di spesa turistica e delle componenti che la caratterizzano.

¹ Istat, Direzione Centrale per le statistiche ambientali e territoriali, Servizio Reti territoriali ed ambientali, Viale Liegi, 13, 00198, Roma, e-mail: cavallo@istat.it (L. Cavallo), delia@istat.it (M. D'Elia), disante@istat.it (S. Di Sante).

Si ringrazia la collega Barbara Vaglianti per le elaborazioni *ad hoc* dei dati sul trasporto marittimo e le colleghe Maria Rita Ippoliti ed Agostina Zanoli coautrici del poster sul confronto tra trasporto marittimo e aereo presentato alla XII Conferenza Nazionale di Statistica.

1. Introduzione

Nel momento della scelta della vacanza l'attrattività di un territorio si misura non soltanto dall'appetibilità delle sue dotazioni culturali e paesaggistiche, ma anche dalla percezione della sua accessibilità. Al fine di promuovere lo sviluppo del turismo la dimensione e l'efficienza dell'offerta di trasporto sono elementi strategici su cui puntare. In particolare, per un'isola come la Sardegna, raggiungibile solo attraverso i suoi porti e aeroporti, l'attenzione è da porre su questi principali punti di accesso. Il trasporto aereo ed il trasporto marittimo difatti rappresentano le sole componenti per la realizzazione del corridoio plurimodale con la penisola attraverso il quale si garantisce quella "continuità territoriale" necessaria ed indispensabile per lo sviluppo economico e sociale della regione.

I principali punti d'approdo dell'isola devono poi essere considerati anche come i principali punti di partenza per l'accesso alle aree più interne del territorio. Considerare i principali punti di accesso come poli da cui irradiare una fitta rete di collegamenti verso l'interno è in linea con le differenti strategie di sviluppo turistico, che si propongono di integrare e far funzionare alla stessa velocità costa e interno. Partendo dalla valorizzazione delle potenzialità turistiche e dando impulso allo sviluppo legato all'agroalimentare, all'allevamento e alla fruizione delle risorse culturali potrebbe realizzarsi un spostamento della domanda turistica verso mete diverse da quelle costiere.

Il paper si articola con una prima descrizione dell'evoluzione del traffico passeggeri marittimo e aereo con lo scopo di evidenziare il profondo cambiamento nel settore del trasporto passeggeri cui si è assistito negli ultimi decenni. Da un lato, infatti, si assiste alla sempre maggiore incidenza del trasporto aereo, trainata dalla crescita dei vettori low-cost, dall'altro alla contrazione del flusso passeggeri su traghetto. Attraverso una rappresentazione geo-spaziale dei dati relativi ai trasporti è stato possibile effettuare un'analisi sia dell'evoluzione dei traffici nel tempo, sia dell'entità dei flussi di passeggeri in porti e aeroporti geograficamente vicini.

Successivamente ci si è concentrati su come, la profonda modifica nella scelta del vettore di trasporto da parte dei passeggeri, stia determinando anche un cambiamento della clientela sui mercati turistici locali.

L'analisi evidenzia inoltre la consistenza degli esercizi ricetti e i relativi flussi di clienti nelle aree più o meno vicine ai principali nodi di comunicazione portuale ed aeroportuale della Sardegna. Attraverso l'utilizzo di strumenti GIS, come le "mappe temporali", sono stati individuati i comuni più facilmente raggiungibili dai principali porti e aeroporti dell'isola ed è stata valutata l'incidenza turistica a seconda della maggiore o minore vicinanza alle principali infrastrutture di trasporto.

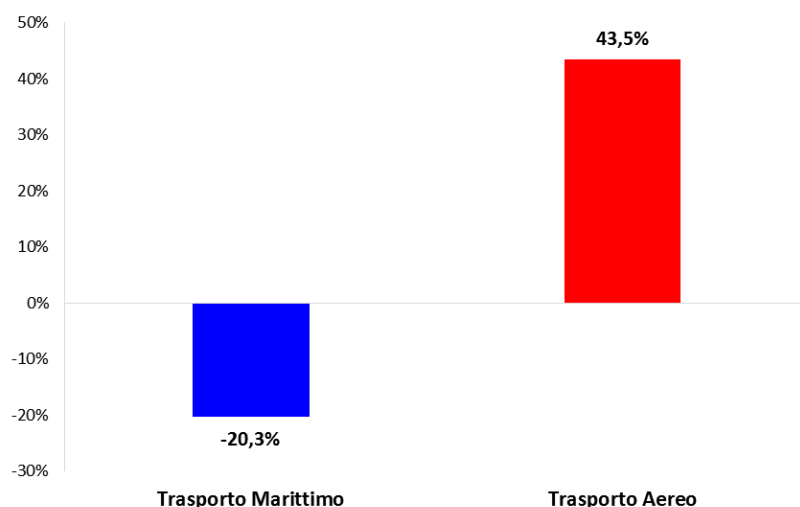
Infine, attraverso l'uso integrato dei dati sul turismo internazionale della Banca d'Italia e dell'Istat, sono stati analizzati i viaggiatori stranieri, e come, i mutamenti nel settore dei trasporti, abbiano modificato la tipologia del viaggiatore internazionale verso la Sardegna e le trasformazioni della spesa turistica e delle componenti che la realizzano.

2. L'evoluzione del flusso passeggeri marittimo e aereo in Sardegna

L'analisi del decennio 2006-2016 mostra un andamento profondamente differente dei flussi di passeggeri verso la Sardegna tra trasporto marittimo e trasporto aereo.

Gli sbarchi di passeggeri nei porti della Sardegna diminuiscono del 20,3% nel decennio considerato, mentre nello stesso periodo si rileva un notevole incremento (43,5%) degli arrivi dei passeggeri negli aeroporti (Figura 1).

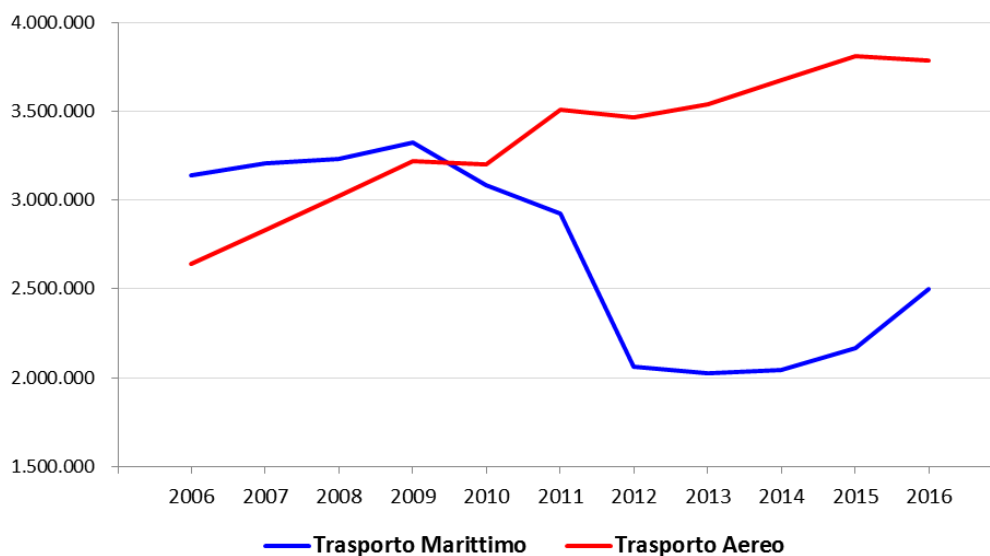
Figura 1 – Variazione percentuale dei passeggeri arrivati in Sardegna per mezzo di trasporto utilizzato – Anni 2006-2016



Fonte: elaborazioni su dati Istat

Il trend del traffico marittimo mostra una lieve crescita fino al 2009, alla quale segue una flessione concentrata principalmente nel periodo 2010-2012 e una sostanziale stabilità nel triennio 2013-2015. Nel 2016 sembrerebbe iniziare una ripresa dei flussi, con il 15% in più dei passeggeri rispetto all'anno precedente che tuttavia è ancora lontana dal livello massimo raggiunto nel 2009. Negli aeroporti sardi gli arrivi di passeggeri, invece, seguono un andamento in costante crescita in tutto l'arco temporale considerato (Figura. 2).

Figura 2 - Passeggeri arrivati in Sardegna per mezzo di trasporto utilizzato – Anni 2006-2016

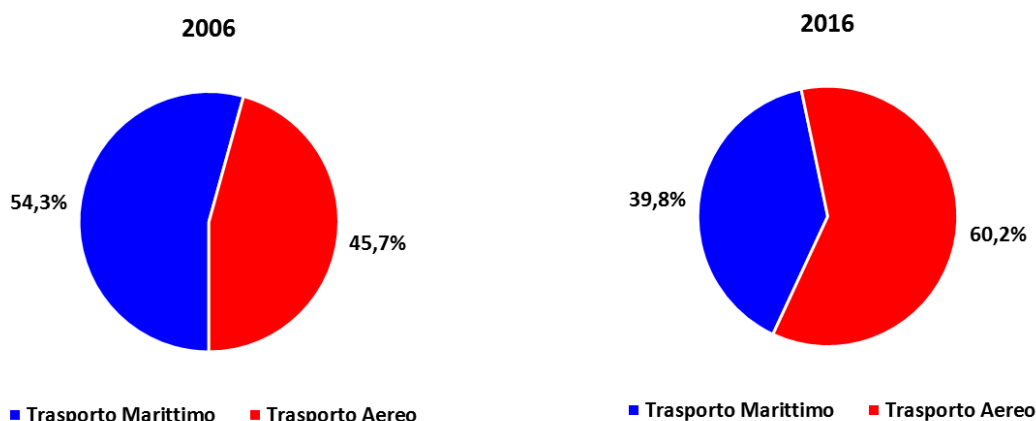


Fonte: elaborazioni su dati Istat

Dal confronto tra le quote di passeggeri arrivati in Sardegna via nave e via aereo si evince come, nel decennio 2006-2016, il calo degli sbarchi nell'Isola sia stato compensato da un incremento sostanziale dei passeggeri in arrivo sui voli aerei.

La quota dei passeggeri arrivati via nave, che nel 2006 era più della metà (54,3%) dei passeggeri totali, perde 14,5 punti percentuali a vantaggio della scelta dell'aeromobile, che nel 2016 supera il 60% (Figura 3).

Figura 3 – Composizione % dei passeggeri arrivati in Sardegna per mezzo di trasporto utilizzato – Anni 2006-2016



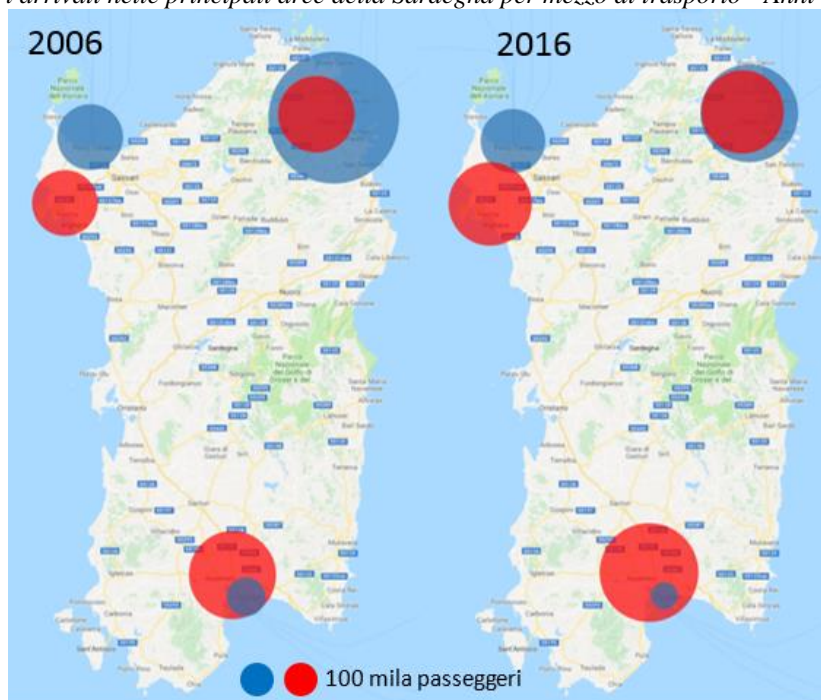
Fonte: elaborazioni su dati Istat

3. Confronto temporale e spaziale del flusso passeggeri aereo e marittimo verso l'Isola

I principali nodi di comunicazione portuale dell'Isola sono sostanzialmente tre, in particolare si tratta dei porti di Olbia-Golfo Aranci, Porto Torres e Cagliari; vicino a ciascun porto sono collocati anche i principali aeroporti: Olbia-Costa Smeralda, Alghero-Fertilia e Cagliari-Elmas. Questo di fatto divide la Sardegna in tre zone distinte: il Nord Ovest, servito dal porto di Porto Torres e dall'aeroporto di Alghero-Fertilia, il Nord Est, dalle zone portuali di Olbia-Golfo Aranci e dall'aeroporto di Olbia-Costa Smeralda ed il Sud, dal porto e dall'aeroporto di Cagliari.

Nella figura 4 sono rappresentate le localizzazioni di questi porti ed aeroporti ed è confrontata l'entità degli arrivi dei passeggeri negli anni 2006 e 2016. Come evidente, nel decennio considerato, il numero di sbarchi diminuisce in tutti i principali porti, mentre i voli in arrivo risultano essere in aumento.

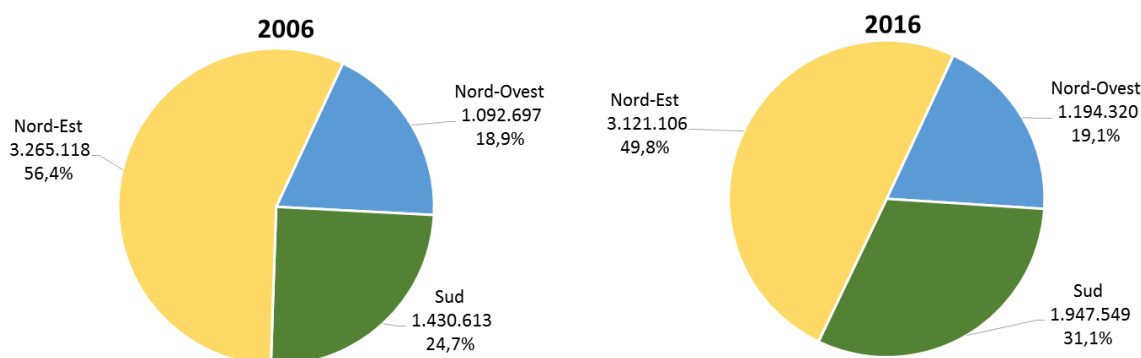
Figura 4 - Passeggeri arrivati nelle principali aree della Sardegna per mezzo di trasporto - Anni 2006 e 2016



Fonte: elaborazioni su dati Istat

Nel 2016 la principale zona di “approdo” in Sardegna si conferma quella del Nord-Est in cui arrivano nel complesso, tra aereo e traghetto, oltre 3 milioni di passeggeri (Figura 5). C'è da notare, però, che in questa area gli arrivi dei passeggeri nei porti di Olbia-Golfo Aranci e nell'aeroporto di Olbia-Costa Smeralda sono diminuiti rispetto a quelli del 2006, sia in valore assoluto (144.012 passeggeri in meno) che in quota percentuale rispetto al totale regionale (dal 56,4% al 49,8%). Gli arrivi complessivi sono invece in aumento nelle altre due aree, soprattutto quella Sud.

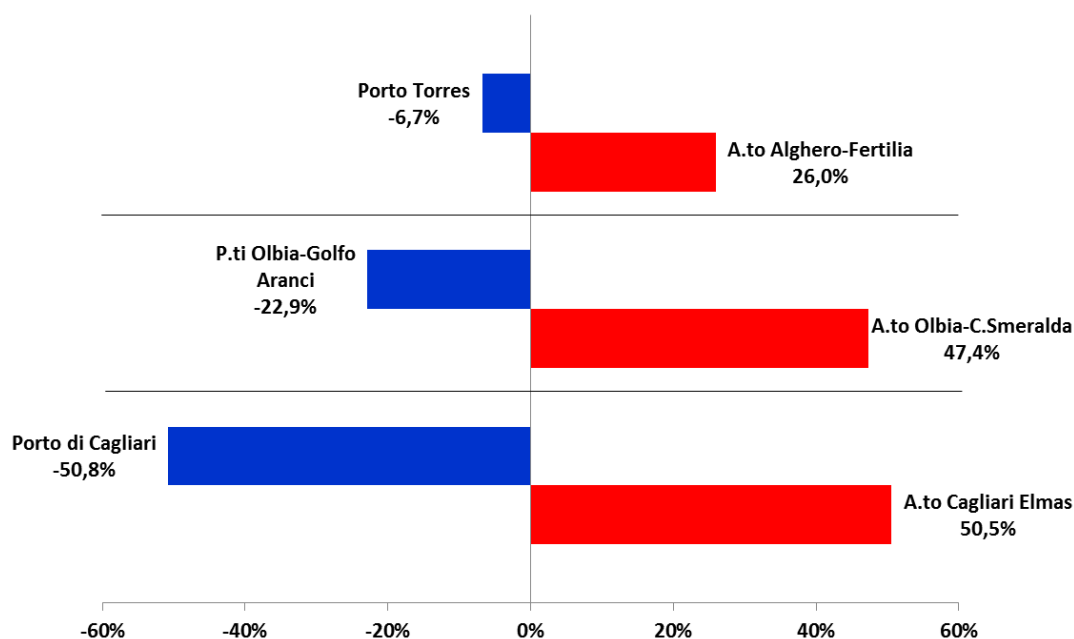
Figura 5 – Flussi di passeggeri totali (aereo + nave) per area della Sardegna – Anni 2006 e 2016



Fonte: elaborazioni su dati Istat

Volendo invece analizzare le variazioni di passeggeri che hanno interessato ciascuno dei principali porti e aeroporti, vediamo che il Nord Est mostra una fortissima contrazione nei porti di Olbia e Golfo Aranci (-22,9% dal 2006 al 2016), ma una crescita degli arrivi nell'aeroporto di Olbia-Costa Smeralda (+47,4%). Anche le aree portuali di Cagliari e Porto Torres sono interessate da una flessione nel numero di sbarchi di passeggeri, in particolare in quello di Cagliari che dimezza i valori rispetto al 2006 (-50,8%), ma che tuttavia resta l'area portuale con il minor numero di arrivi. Al contempo, la crescita del trasporto aereo caratterizza in maniera molto evidente gli aeroporti di Cagliari-Elmas (+50,5%) e di Alghero-Fertilia (+26,0%) (Figura 6).

Figura 6 – Flussi di passeggeri nei principali porti ed aeroporti della Sardegna – Variazione % 2006-2016

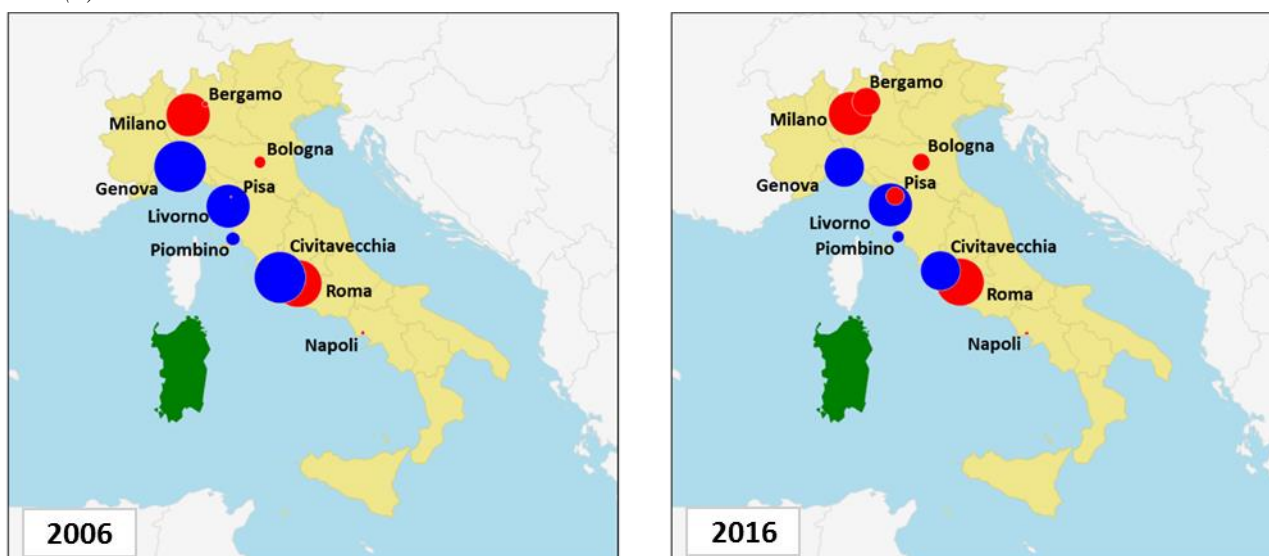


Fonte: elaborazioni su dati Istat

L'andamento nel tempo di questo fenomeno è ulteriormente analizzato dal punto di vista dei principali cinque porti e aeroporti italiani di partenza delle rotte verso la Sardegna.

Dal 2006 al 2016 diminuiscono i passeggeri che partono dai grandi porti di Civitavecchia e di Genova, mentre restano sostanzialmente invariati quelli che prediligono i porti minori. Il flusso di traffico passeggeri aereo dagli aeroporti maggiori (Roma e Milano) resta stabile nel periodo in esame, ed è in significativo incremento dagli aeroporti minori di Bergamo, Pisa e Bologna (Figura 7).

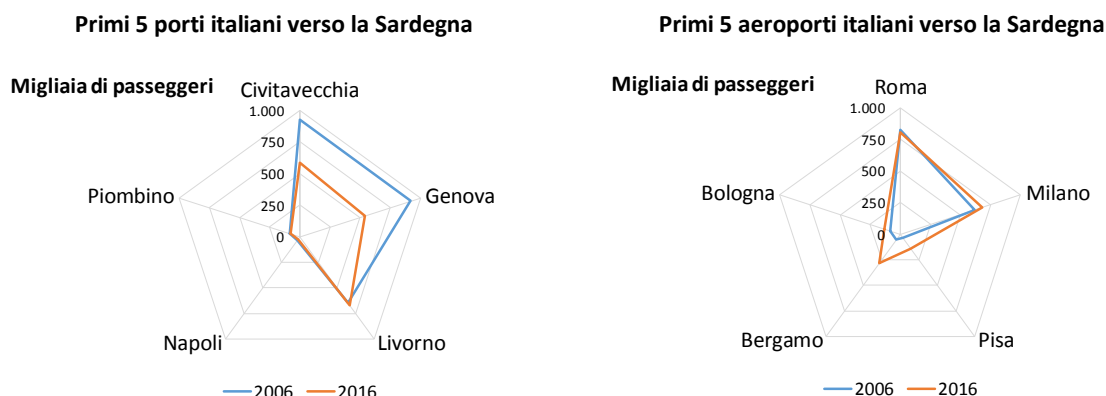
Figura 7 – Flussi di passeggeri delle principali aree portuali-aeroportuali di partenza verso la Sardegna – Anni 2006 e 2016 (a)



Fonte: elaborazioni su dati Istat.
(a) Anno 2016: dato stimato.

In questo contesto, in cui i grandi aeroporti mantengono una certa stabilità in termini di quantità di passeggeri, assume particolare rilievo l'aumento dei piccoli aeroporti, trainati dall'espansione dei vettori low-cost (Figura 8).

Figura 8 – Flussi di passeggeri delle principali 5 aree portuali-aeroportuali verso la Sardegna – Anni 2006, 2016

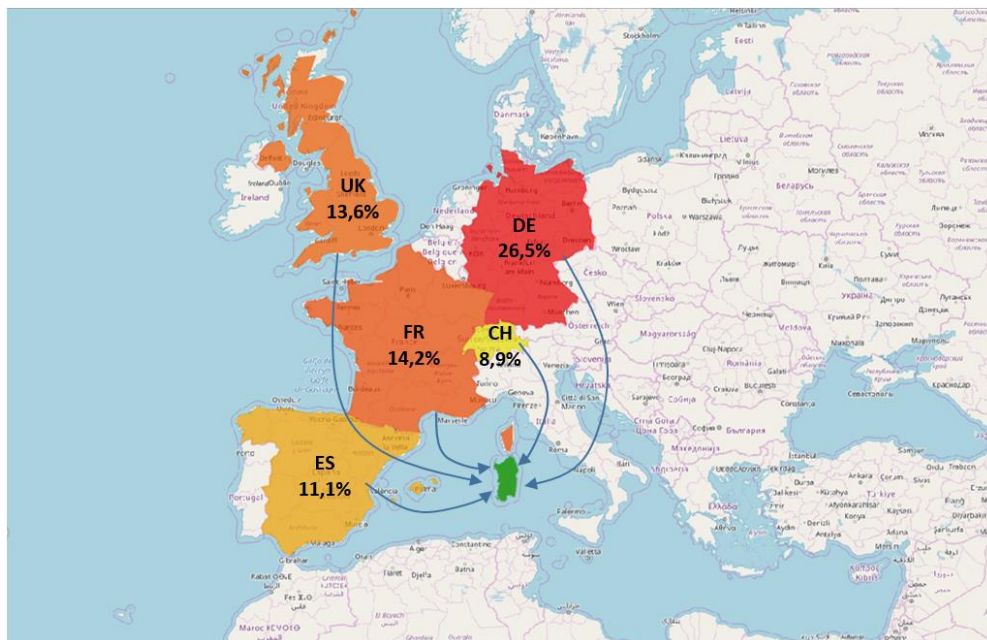


Fonte: elaborazioni su dati Istat
(a) Anno 2016: dato stimato.

Il settore del trasporto aereo può essere analizzato anche in riferimento ai voli internazionali diretti in Sardegna, al fine di evidenziare quali siano i Paesi da cui arriva il maggior numero di passeggeri. Analizzando

la quota dei passeggeri proveniente da voli internazionali si evince che le principali nazioni di provenienza del volo sono la Germania, seguita da Francia, Regno Unito, Spagna e Svizzera (Figura 9).

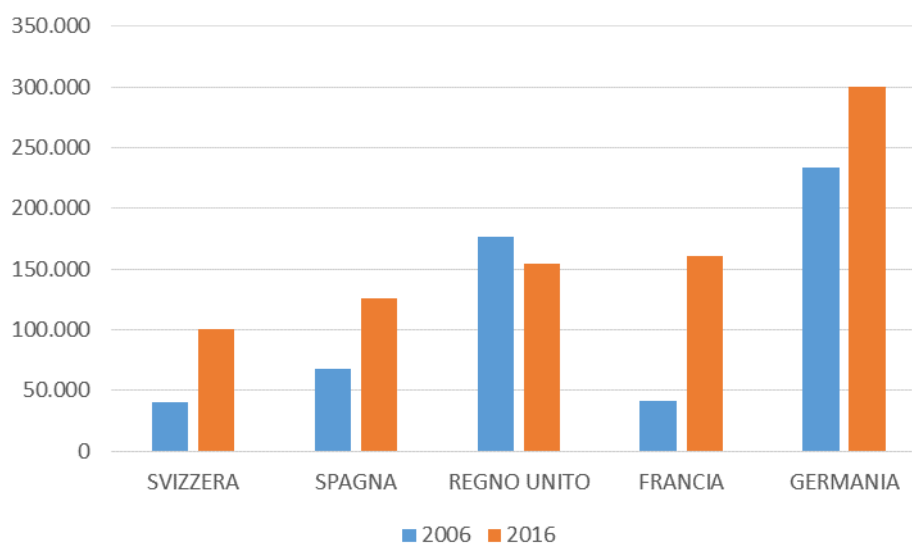
Figura 9 – Quota dei passeggeri per trasporto aereo provenienti da voli internazionali verso la Sardegna per le principali nazioni di partenza del volo – Anno 2016



Fonte: elaborazioni su dati Istat ed Eurostat

Nel decennio in esame, il numero di passeggeri arrivati in Sardegna da voli internazionali è in aumento per tutte le principali rotte aeree considerate, in particolare per i voli provenienti dalla Francia². L'unica tratta che non mostra una variazione positiva è invece quella che origina dal Regno Unito (Figura 10).

Figura 10 – Passeggeri per trasporto aereo verso la Sardegna per le principali nazioni di partenza dei voli – Anno 2016

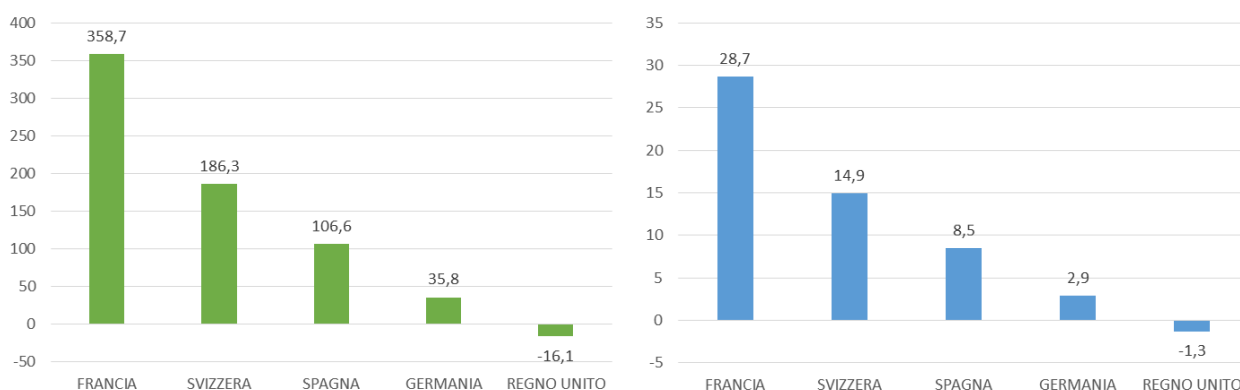


Fonte: elaborazioni su dati Istat ed Eurostat

² I passeggeri che viaggiano sui voli provenienti da una certa nazione non sono necessariamente residenti nella nazione di origine del volo.

Guardando, questa volta, la variazione del traffico aereo internazionale in origine dai Paesi Europei analizzati verso la Sardegna si conferma una forte variazione positiva di passeggeri in partenza dagli aeroporti della Francia (+358,7%) e una riduzione del numero di passeggeri dal Regno Unito (-16,1%). Anche la variazione media annua dei passeggeri via aereo dalle nazioni analizzate è in aumento, mostrando dunque un aumento dei traffici costante nel decennio considerato, ma confermando comunque una riduzione dei passeggeri dal Regno Unito (Figura 11).

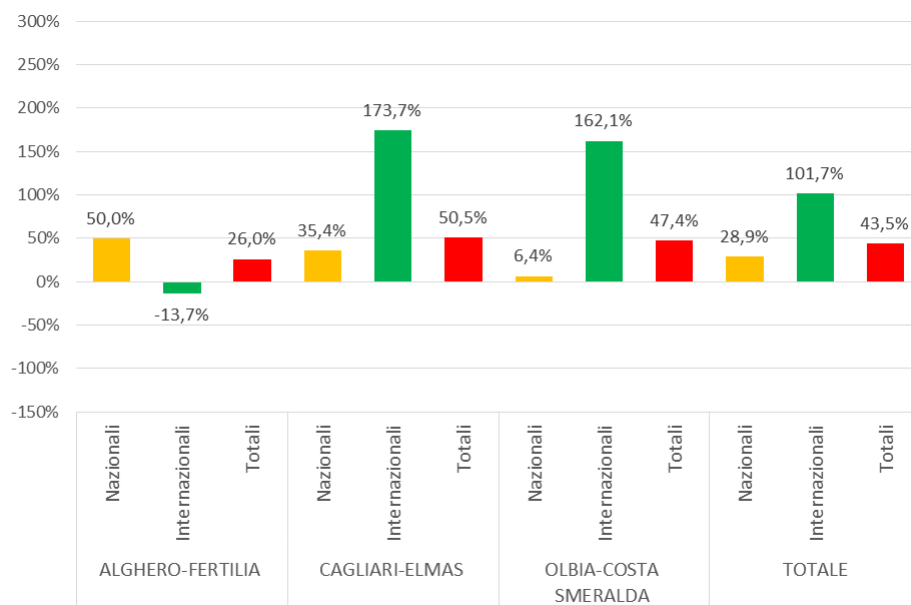
Figura 11 – Variazione dei passeggeri per trasporto aereo verso la Sardegna per le principali nazioni di partenza – Variazione % Anni 2006-2016 e variazione media annua % Anni 2006-2016



Fonte: elaborazioni su dati Istat ed Eurostat

Tra il 2006 e il 2016 la variazione dei passeggeri nei principali aeroporti della Sardegna è stata analizzata distinguendo i traffici provenienti da voli nazionali e internazionali. Nell'aeroporto di Alghero-Fertilia il flusso passeggeri da voli nazionali, è cresciuto del 50% nel decennio considerato, mentre è diminuito quello da voli internazionali (-13,7%). La variazione dei passeggeri nell'aeroporto di Olbia-Costa Smeralda è fortemente positiva se si guarda alle rotte internazionali (+162,1%), ma in leggero aumento (+6,4 %) per quel che riguarda i voli nazionali. Il risultato migliore lo registra l'aeroporto di Cagliari che raggiunge una variazione positiva pari al 173,3 per cento in più di passeggeri dall'estero (Figura 12).

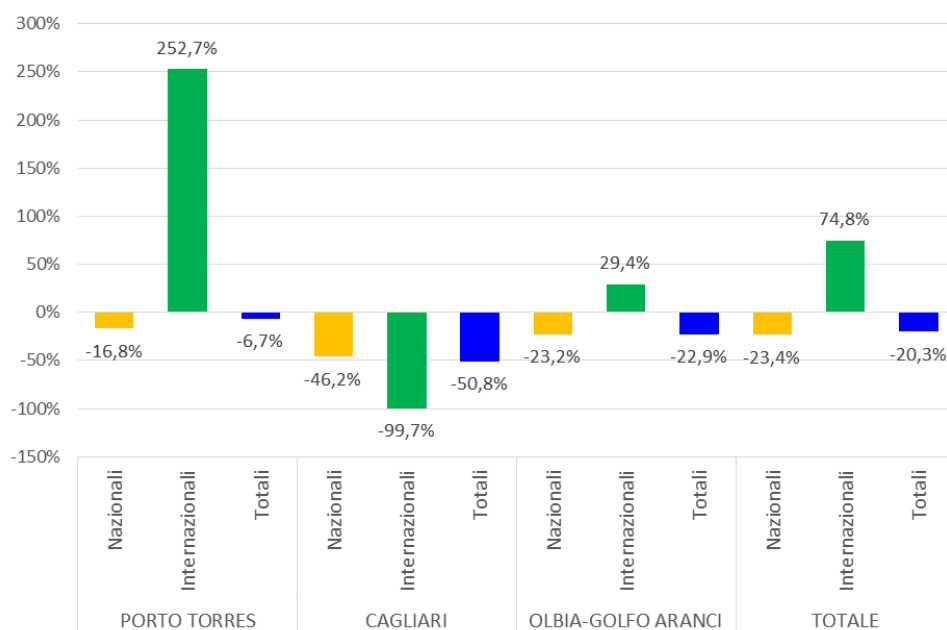
Figura 12 – Variazione dei passeggeri arrivati nei principali aeroporti della Sardegna, per provenienza dei voli: da porti nazionali, internazionali e totale – Anni 2006-2016



Fonte: elaborazioni su dati Istat ed Eurostat

Anche nei porti Sardi, che complessivamente registrano una flessione dei traffici, si assiste ad un aumento del traffico passeggeri via nave in partenza dai porti internazionali. In particolare, nel 2016, Porto Torres accoglie sbarchi di passeggeri provenienti da porti stranieri registrando una variazione positiva di 252,7 per cento di passeggeri in più rispetto al 2006 (Figura 13).

Figura 13 – Variazione dei passeggeri nei principali porti della Sardegna, per provenienza delle navi: da porti nazionali, internazionali e totale – Anni 2006-2016



Fonte: elaborazioni su dati Istat ed Eurostat

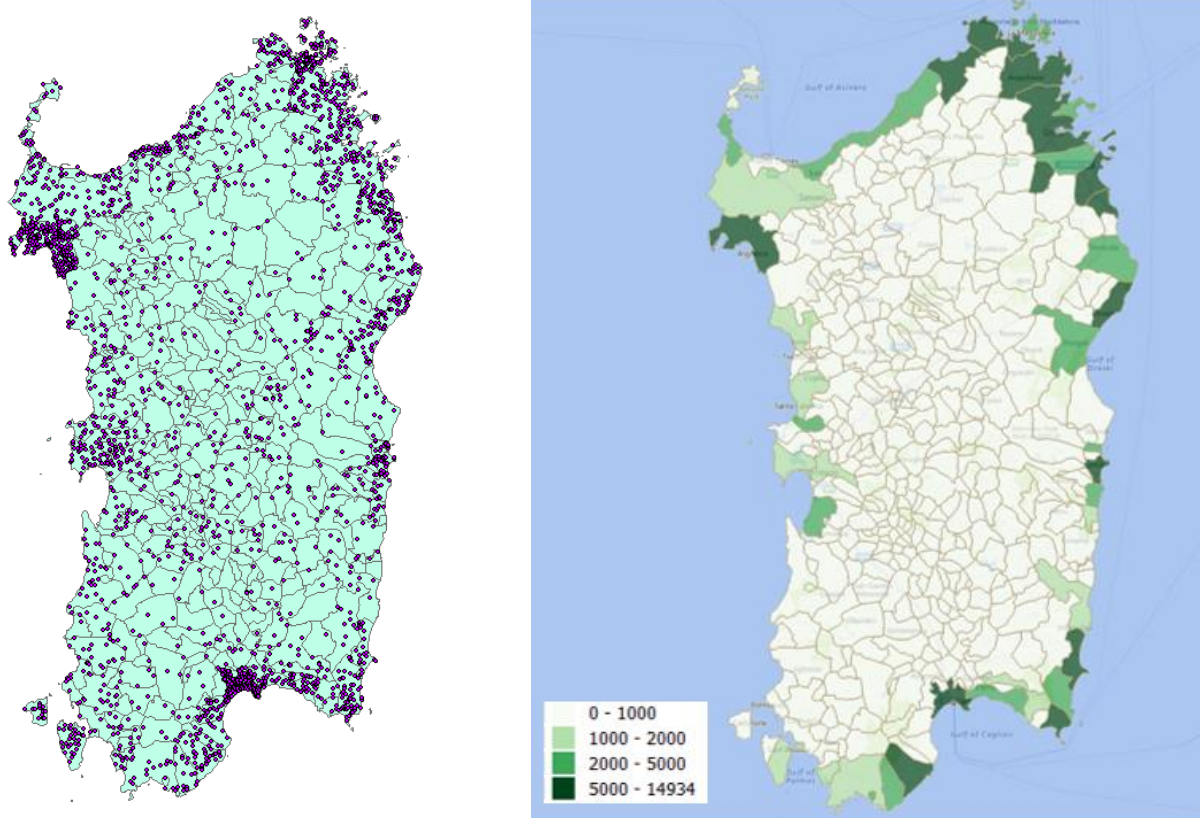
Il trasporto aereo ed il trasporto marittimo, di fatto, rappresentano le sole vie di accesso all'Isola per cui la loro analisi è interessante in quanto permette di mostrare come il loro andamento nel tempo e nello spazio sia strettamente correlato con quello del turismo.

4. Il turismo in Sardegna

Il mercato turistico della Sardegna è, ovviamente, concentrato sulle sue zone costiere di maggior attrattività. La figura 14 nella quale sono state georeferenziate tutte le strutture ricettive sarde nel 2016, mostra come sia elevata la concentrazione di esercizi ricettivi nelle zone lungo la costa, ed in particolare in Costa Smeralda, nell'algherese e nel cagliaritano. Tale fenomeno si conferma anche dall'analisi del numero dei posti letto disponibili alla vendita per comune (figura 14).

Più in generale si può osservare come sia contenuta la ricettività nelle aree interne dell'Isola, molte delle quali completamente prive di strutture ricettive e che le aree del nord Sardegna abbiano una dotazione di posti letto più elevata rispetto al centro-sud.

Figura 14 – Georeferenziazione degli esercizi ricettivi e numero dei posti letto per comune – Anno 2016



Fonte: elaborazioni su dati Istat

L'analisi dei flussi nel decennio 2006-2016 mostra una crescita sia degli arrivi (il numero dei check-in registrati dalle strutture ricettive) sia delle presenze (numero delle notti trascorse), con una dinamica degli arrivi più ampia rispetto a quella delle notti (+46,0% contro +28,1%). Le due componenti della domanda turistica, ossia i clienti residenti in Italia (di seguito semplicemente "residenti") e quelli residenti all'estero ("non residenti") mostrano un andamento profondamente diverso: la componente nazionale vede contrarsi il numero delle presenze nel decennio (-3,2%), pur con una buona crescita degli arrivi (+17,2%), mentre quella internazionale raddoppia sia in termini di arrivi che in quelli di presenze.

La permanenza media, ossia il rapporto tra presenze ed arrivi, che rappresenta il numero medio di notti trascorse da un cliente in un esercizio ricettivo scende sotto le 5 notti nel decennio (da 5,34 a 4,68 notti) fortemente influenzata dalla componente domestica della clientela che si contrae di quasi 1 notte.

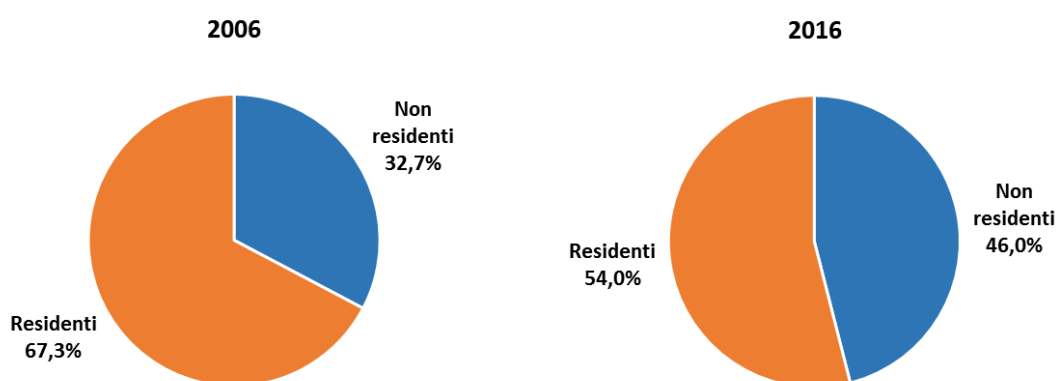
Tabella 1 – Arrivi, presenze e permanenza media in Sardegna per residenza dei clienti. Valori assoluti e variazione percentuale (variazione assoluta per la permanenza media) – Anni 2006-2016

Anni	Residenti in Italia			Non residenti in Italia			Totale		
	Arrivi	Presenze	P.M.	Arrivi	Presenze	P.M.	Arrivi	Presenze	P.M.
2006	1.326.531	7.289.171	5,49	645.170	3.241.769	5,02	1.971.701	10.530.940	5,34
2007	1.490.648	7.991.819	5,36	789.525	3.859.394	4,89	2.280.173	11.851.213	5,20
2008	1.564.265	8.412.378	5,38	800.098	3.881.544	4,85	2.364.363	12.293.922	5,20
2009	1.564.217	8.243.826	5,27	883.130	4.066.558	4,60	2.447.347	12.310.384	5,03
2010	1.544.211	8.149.164	5,28	840.212	4.023.759	4,79	2.384.423	12.172.923	5,11
2011	1.357.215	6.979.435	5,14	885.492	4.469.248	5,05	2.242.707	11.448.683	5,10
2012	1.247.003	6.442.528	5,17	872.115	4.400.649	5,05	2.119.118	10.843.177	5,12
2013	1.172.186	5.772.427	4,92	1.002.046	4.908.201	4,90	2.174.232	10.680.628	4,91
2014	1.295.919	6.046.540	4,67	1.095.489	5.316.299	4,85	2.391.408	11.362.839	4,75
2015	1.400.968	6.554.291	4,68	1.208.724	5.838.536	4,83	2.609.692	12.392.827	4,75
2016	1.554.087	7.057.088	4,54	1.325.408	6.428.656	4,85	2.879.495	13.485.744	4,68
Var. 2006-2016	17,2%	-3,2%	-0,95	105,4%	98,3%	-0,17	46,0%	28,1%	-0,66

Fonte: elaborazioni su dati Istat

Analizzando la quota di arrivi dei clienti negli esercizi ricettivi della Sardegna nel decennio considerato, si nota che rispetto al 2006, nel 2016, la quota di clienti non residenti è notevolmente cresciuta passando dal 32,7% al 46,0%. La quota dei clienti residenti al contrario si riduce di 13,3 punti percentuali passando da 67,3% a 54,0%.

Figura 15 – Quota degli arrivi dei clienti negli esercizi ricettivi della Sardegna, per residenza – Anni 2006 e 2016

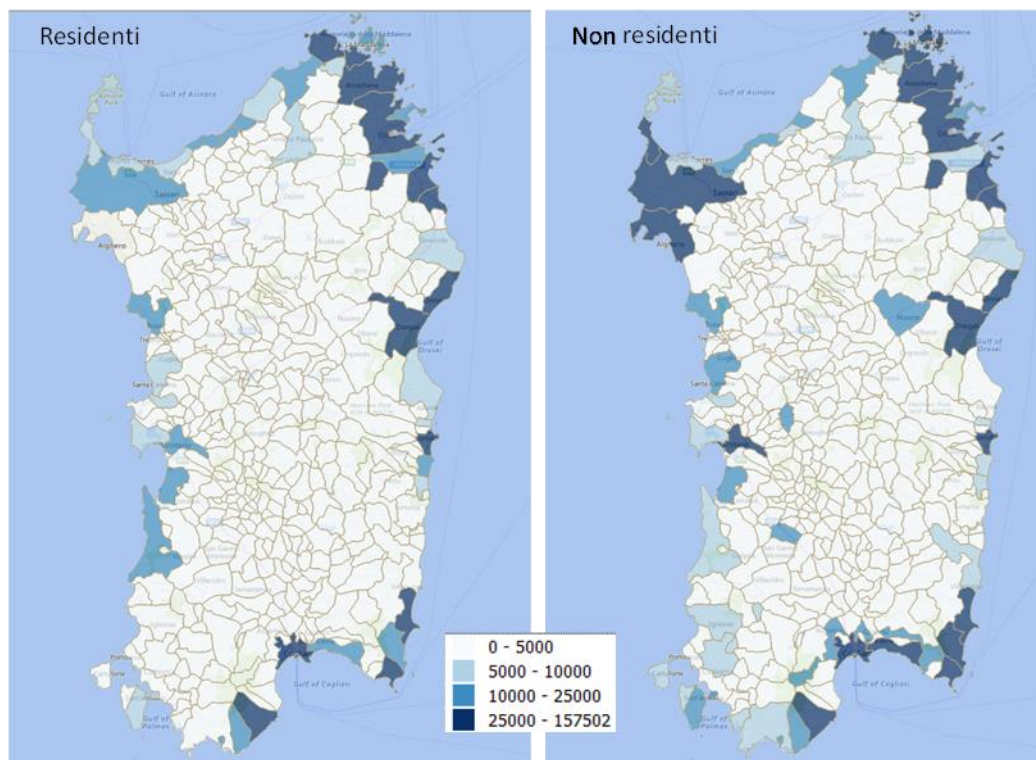


Fonte: elaborazioni su dati Istat

Considerando la distribuzione degli arrivi dei clienti residenti e non residenti nei comuni della Sardegna, si evidenzia che, nel 2016, i clienti residenti sono maggiormente concentrati nel Nord-Est dell'isola, nella zona del Golfo di Orosei, nella zona Sud-Est compresa Villasimius, a Cagliari e nei pressi di Pula.

Una forte concentrazione dei clienti non residenti, è stata rilevata invece, oltre che nelle stesse zone preferite dalla componente nazionale, anche nella parte a Nord-Ovest dell'isola, nella provincia di Sassari e nel territorio di circostante Alghero (Figura 16).

Figura 16 – Arrivi negli esercizi ricettivi della Sardegna per residenza dei clienti, dati comunali – Anno 2016

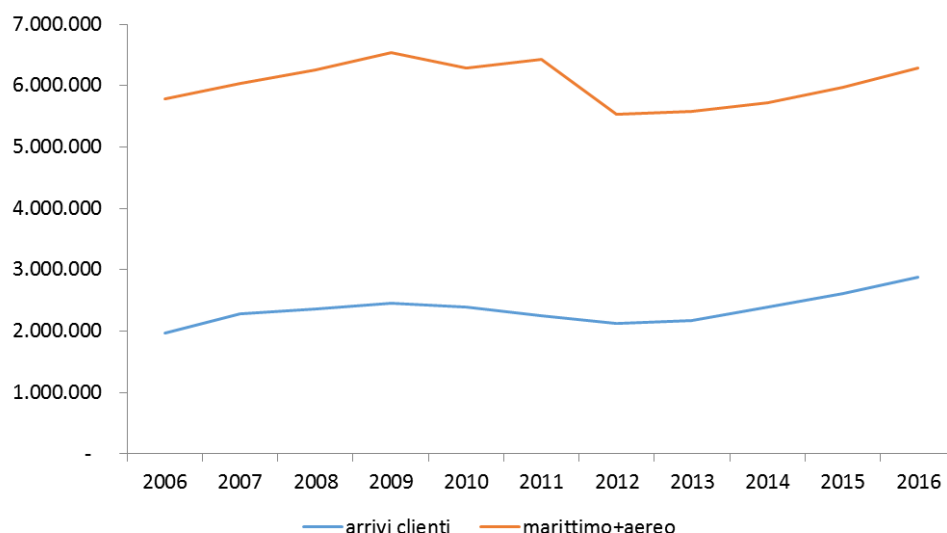


Fonte: elaborazioni su dati Istat

5. La scelta del vettore di trasporto e l'incidenza della clientela sui mercati turistici locali

La profonda trasformazione nella scelta del vettore di trasporto utilizzato sta determinando una modifica dell'incidenza della clientela sul mercato turistico sardo. Nella figura 17 l'evoluzione complessiva dei servizi di trasporto (marittimo e aereo) verso la Sardegna è posta in relazione alla dinamica degli arrivi dei clienti negli esercizi ricettivi della regione. Il livello della curva che descrive l'andamento dei trasporti è superiore a quella sull'evoluzione della ricettività turistica, questo perché, come facilmente intuibile, a spostarsi verso la Sardegna sono anche i residenti nell'Isola e anche chi per motivi di viaggio differenti (ad es. seconde case, viaggi da amici e parenti) non viene rilevato. C'è però da sottolineare che le due curve seguono lo stesso andamento in tutto il decennio considerato, anche se si può notare che il settore dei trasporti è interessato da variazioni più forti, soprattutto nel periodo della crisi economica, dal 2008 al 2012.

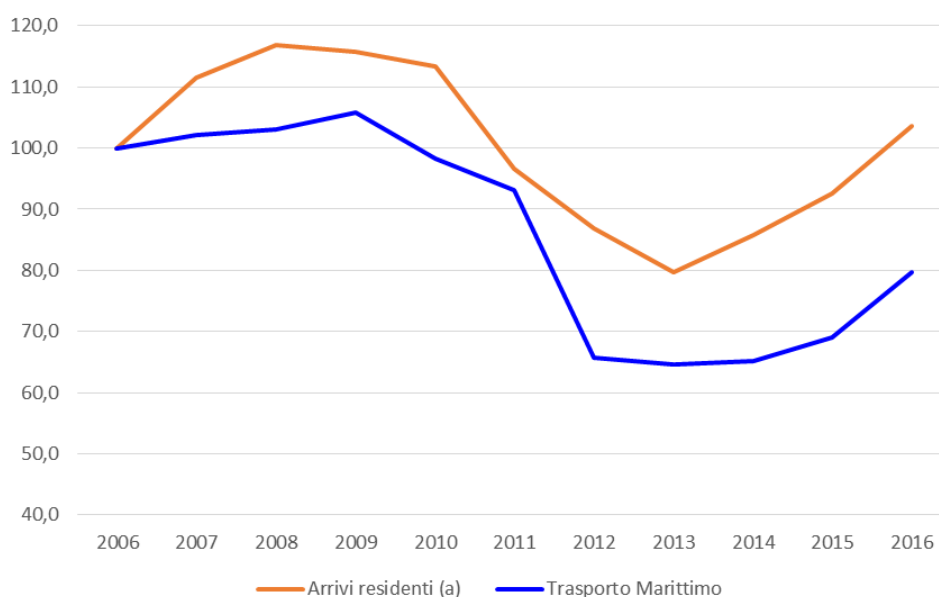
Figura 17 – Arrivi dei clienti negli esercizi ricettivi e passeggeri arrivati nei porti ed aeroporti della Sardegna – Anni 2006-2016



Fonte: elaborazioni su dati Istat

Un'ulteriore evidenza della stretta relazione tra flussi di trasporto e flussi turistici la riscontriamo nella figura 18. In particolare, la figura mostra le variazioni dall'anno 2006 (preso come base) all'anno 2016 che hanno interessato gli arrivi dei passeggeri del trasporto marittimo e quelli della sola clientela nazionale nelle strutture ricettive. I due fenomeni hanno una tendenza simile: dal 2006 al 2009 le variazioni sono pressoché positive, e comunque in crescita rispetto all'anno preso come base, nel 2011 e 2012 subiscono brusche variazioni negative, ma cominciano a registrare segnali positivi a partire dal 2013.

Figura 18 – Arrivi di clienti residenti in Italia (a), e di passeggeri sbarcati in Sardegna – Anni 2006-2016 (numero indice, anno base 2006=100)

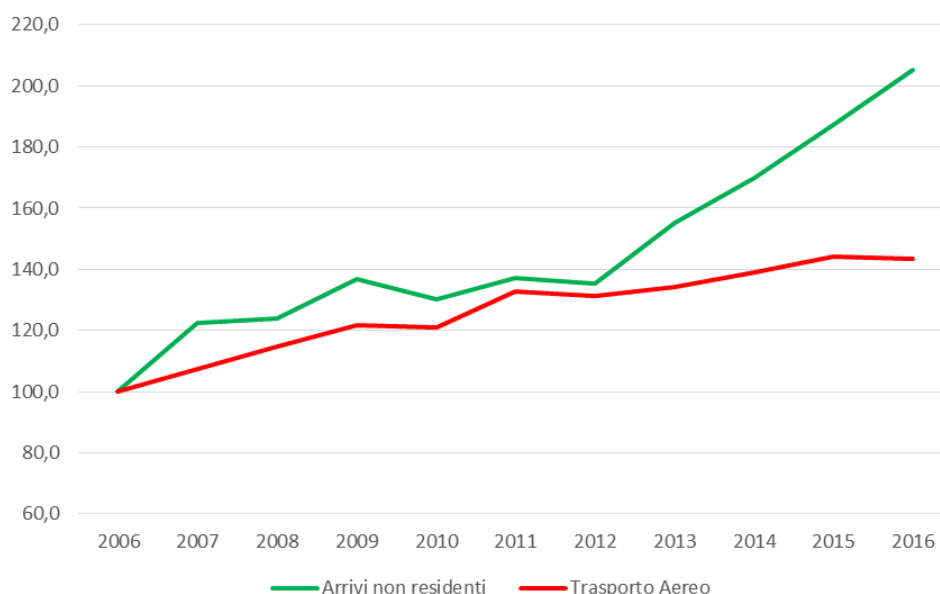


(a) esclusi i residenti in Sardegna

Fonte: elaborazioni su dati Istat

Il confronto tra l'andamento degli arrivi degli stranieri e quello dei passeggeri negli aeroporti sardi mostra chiaramente un andamento concorde e positivo, che sembra aver risentito solo leggermente della crisi economica. Il livello del flusso di stranieri nelle strutture ricettive è addirittura più che raddoppiato in considerazione all'anno preso come base.

Figura 19 – Indice degli arrivi dei clienti non residenti in Italia e dei passeggeri arrivati negli aeroporti della Sardegna – Anni 2006-2016 (anno base 2006=100)



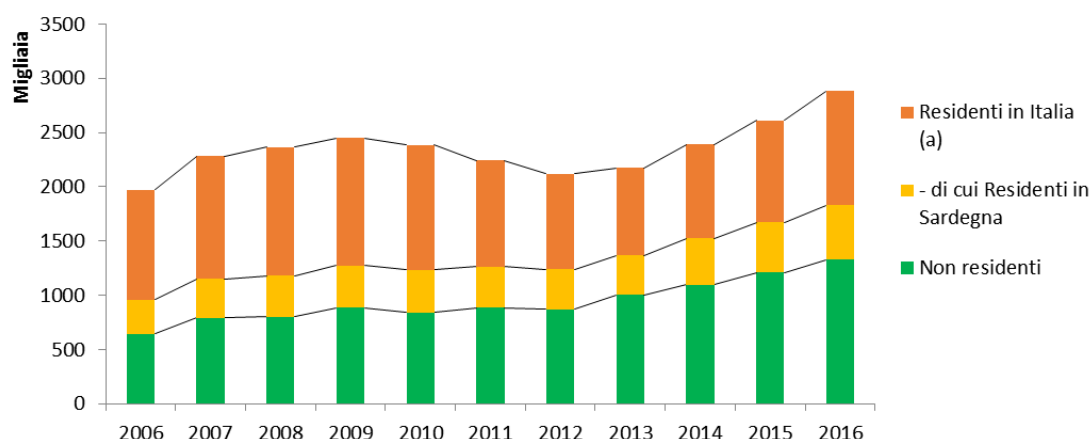
Fonte: elaborazioni su dati Istat

La forte connessione tra il flusso passeggeri dei voli aerei e dei flussi turistici in Sardegna, connesso presumibilmente all'espandersi dell'offerta da parte dei vettori low-cost, mostra come la maggiore offerta di trasporto abbia comportato anche una variazione ampiamente positiva nel numero di arrivi da parte della clientela dei "non residenti". Questo dimostra che la crescita dell'offerta low-cost in molti aeroporti minori crea rilevanti opportunità di sviluppo turistico per le aree interessate. C'è da porre l'attenzione, però, anche sulla scelta della vacanza da parte della clientela locale in relazione all'ampliamento del numero di destinazioni raggiungibili e la contemporanea riduzione di tariffe collegate al fenomeno considerato.

Si potrebbe ipotizzare, infatti, che la maggiore offerta di servizi aerei low-cost possa porre l'Isola in concorrenza con altre destinazioni turistiche internazionali per quanto riguarda la scelta della vacanza da parte della clientela nazionale. In particolare, a fronte di un flusso sempre crescente di clienti stranieri in Sardegna, è utile analizzare come varia il numero dei residenti in Sardegna negli esercizi ricettivi della regione.

Considerando gli arrivi dei clienti negli esercizi ricettivi della Sardegna per residenza dei clienti, si vede che l'evoluzione complessiva nel numero di arrivi è generalmente aumentata, ma è aumentata, in misura consistente, anche quella dei residenti in Sardegna (60,6% dal 2006 al 2016). Questo dunque testimonia che l'impatto della clientela sarda sul mercato turistico locale non ha avuto ripercussioni negative.

Figura 20 – Arrivi dei clienti negli esercizi ricettivi della Sardegna, per residenza – Anni 2006-2016



(a) esclusi i residenti in Sardegna

Fonte: elaborazioni su dati Istat

6. Clientela turistica in funzione della distanza dai principali poli infrastrutturali di trasporto

Nel seguente paragrafo è stata analizzata la domanda e l'offerta turistica in funzione della distanza dai principali luoghi di approdo nell'Isola. Per misurare l'entità di tale fenomeno è necessario individuare quali siano i luoghi più o meno vicini ai principali nodi infrastrutturali di trasporto.

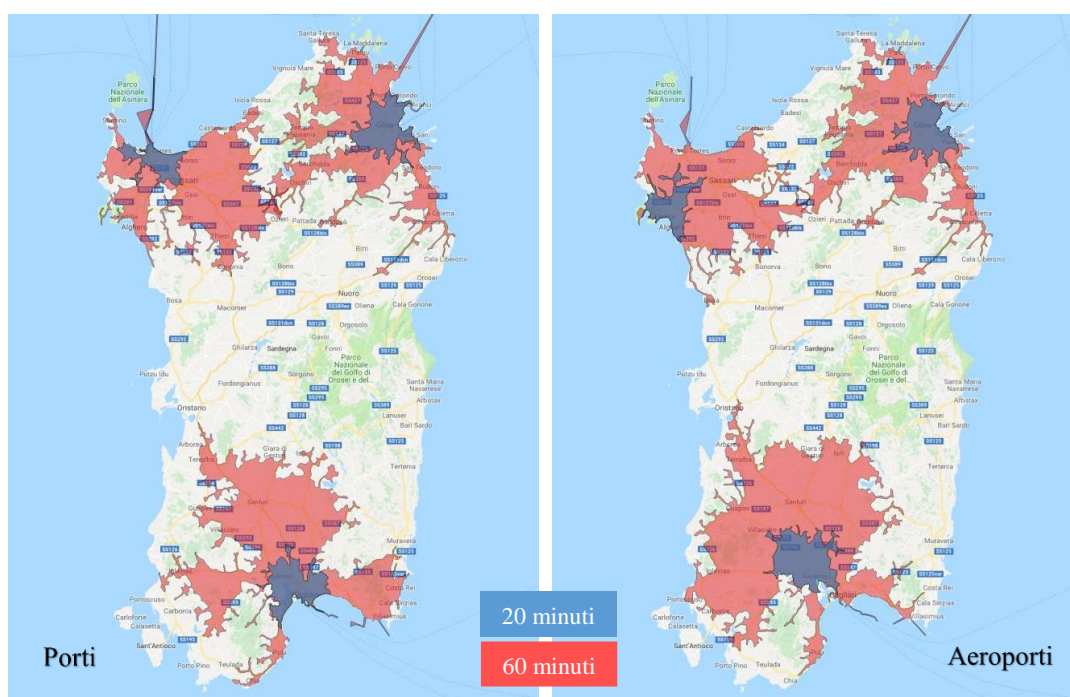
A tal fine ci si è avvalsi dell'uso delle *isocrone*, ossia linee che congiungono tutti i luoghi che si possono raggiungere nello stesso tempo da un determinato punto di partenza utilizzando la via più breve e un determinato mezzo di trasporto. Le carte delle isocrone³ permettono di mostrare con significativa evidenza la posizione di talune località dal punto di vista dei flussi di persone che utilizzano un determinato mezzo.

Il disegno delle isocrone permette di realizzare delle mappe temporali, ossia mappe a geografia variabile che mostrano le località raggiungibili da un determinato punto di partenza in uno specifico arco temporale con un definito mezzo di trasporto.

L'uso delle mappe temporali permette di analizzare non solo la posizione dei nodi portuali e aeroportuali della Sardegna, usata come punto di partenza dei tracciati, ma anche la raggiungibilità dei vari territori circostanti e di conseguenza l'efficienza della rete viaria. Si è successivamente ritenuto utile fotografare la differente incidenza turistica a seconda della maggiore o minore vicinanza alle principali infrastrutture di trasporto.

³ La prima di tali carte fu costruita da Galton (cui si deve anche la denominazione di *isocrone*) nel 1881.

Figura 21 – Mappa delle isocrone a 20 e a 60 minuti in auto dai principali porti ed aeroporti della Sardegna



Fonte: elaborazioni in QGIS su dati Openroute Service e OpenStreetMap

Attraverso l'utilizzo di strumenti GIS sono stati individuati i comuni più facilmente raggiungibili dai principali porti e aeroporti dell'isola. A partire dalle coordinate geografiche dei tre principali porti della Sardegna sono stati individuati i comuni raggiungibili in automobile nell'arco di 20 e 60 minuti (*driving time*); la stessa elaborazione è stata fatta anche a partire dai tre principali aeroporti.

Tutto ciò al fine di misurare la consistenza ricettiva e le dinamiche turistiche dei territori ricadenti nelle aree circostanti i principali nodi infrastrutturali di trasporto e di valutare, di conseguenza, lo sviluppo del turismo anche nelle aree più interne del territorio meno dotate di servizi di trasporto.

L'area che raccoglie il maggior numero di strutture ricettive è quella di Cagliari, che però risulta seconda ad Olbia se si considerano i posti letto. Questo evidenzia una maggiore polverizzazione di strutture ricettive di piccole dimensioni nel cagliaritano, mentre nell'area di Olbia si concentrano strutture ricettive più grandi.

In merito agli arrivi decisamente prima risulta l'area di Olbia, con una incidenza della clientela non residente maggiore di quella domestica (Tabella 2). L'area di Cagliari si caratterizza per essere l'unica delle tre principali aree considerate a vedere una prevalenza della clientela nazionale nelle strutture ricettive situate in comuni non oltre i sessanta minuti.

La dinamica degli arrivi dal 2011 al 2016 è positiva in tutte le aree per quanto riguarda la componente internazionale con valori che non si discostano particolarmente dalla dinamica regionale, con quella a Nord-Est che cresce maggiormente rispetto alle altre. La componente nazionale invece, seppur in crescita sul territorio sardo (+7,4%), vede una riduzione nelle aree a Nord-Ovest, mentre mostra una forte crescita nei territori oltre i 60 minuti dai porti ed aeroporti principali. Probabilmente questo evidenzia una crescente propensione degli italiani verso la scoperta di nuove mete turistiche al di fuori di quelle tradizionali.

Tabella 2 – Capacità degli esercizi ricettivi ed arrivi dei clienti per residenza a differenti distanze dai principali porti ed aeroporti della Sardegna – Anno 2016 e confronto con 2011

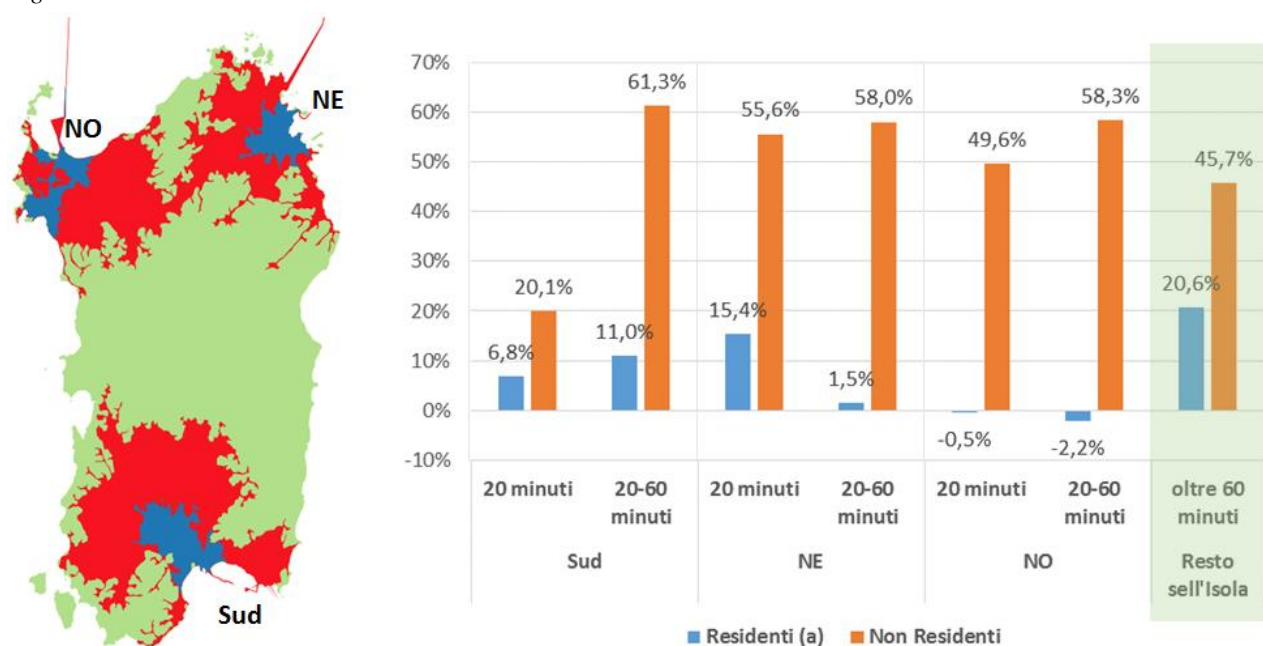
Porti/Aeroporti	2016				Variazione % 2011/2016			
	Capacità ricettiva		Arrivi		Capacità ricettiva		Arrivi	
	Esercizi	Letti	Residenti(a)	Non residenti	Esercizi	Letti	Residenti(a)	Non residenti
<i>Porti</i>								
Cagliari	1.400	49.041	340.899	286.035	24,9	6,5	12,3	48,7
- 20 minuti	663	11.887	150.408	105.073	57,5	25,7	8,9	20,3
- da 20 a 60 minuti	737	37.154	190.491	180.962	5,3	1,6	15,2	72,2
Olbia	1.385	98.650	432.064	644.529	28,1	0,1	4,1	56,1
- 20 minuti	398	23.207	134.684	184.480	30,5	7,8	15,4	55,6
- da 20 a 60 minuti	987	75.443	297.380	460.049	27,2	-2,2	-0,3	56,3
Porto Torres	1.026	36.491	168.520	243.615	15,2	3,6	-6,2	43,0
- 20 minuti	261	11.551	76.942	35.890	-0,4	1,1	7,4	67,0
- da 20 a 60 minuti	765	24.940	91.578	207.725	21,6	4,8	-15,2	39,5
Oltre 60 minuti	1.052	33.390	124.694	176.476	4,0	-1,7	20,9	40,7
Totale (b)	4.787	209.896	1.050.072	1.325.408	18,8	1,4	7,4	49,7
<i>Aeroporti</i>								
Elmas	1.429	40.978	304.356	259.953	24,2	8,8	6,1	38,9
- 20 minuti	416	6.557	117.335	83.861	73,3	38,2	4,7	19,8
- da 20 a 60 minuti	1.013	34.421	187.021	176.092	11,2	4,6	6,9	50,3
Olbia	1.291	87.943	411.802	611.341	32,3	-0,6	7,0	58,4
- 20 minuti	381	22.669	134.217	182.234	31,8	7,9	15,5	55,5
- da 20 a 60 minuti	910	65.274	277.585	429.107	32,5	-3,2	3,3	59,7
Alghero	998	30.038	158.233	229.386	26,2	3,4	-1,1	40,5
- 20 minuti	669	16.028	90.960	175.828	24,8	0,4	-8,3	32,2
- da 20 a 60 minuti	329	14.010	67.273	53.558	29	7,0	10,7	77,2
Oltre 60 minuti	1.077	51.053	175.930	224.768	7,2	0,2	20,4	50,7
Totale (b)	4.787	209.896	1.050.072	1.325.408	18,8	1,4	7,4	49,7

(a) Agli arrivi dei residenti nelle strutture ricettive è stato sottratto il numero degli arrivi da parte dei residenti in Sardegna.

(b) Il totale complessivo non è la somma degli arrivi per ciascun aeroporto perché comuni diversi sono raggiungibili da più aeroporti.

Fonte: elaborazioni su dati Istat

Figura 22 – Variazione degli arrivi dei clienti, distinti per residenza, nelle aree dei principali porti ed aeroporti della Sardegna – Anni 2006-2016



(a) Agli arrivi dei residenti nelle strutture ricettive è stato sottratto il numero degli arrivi da parte dei residenti in Sardegna.

Fonte: elaborazioni su dati Istat

Passando all'analisi degli intorno dei nodi di comunicazione, ad esclusione dell'area dell'aeroporto di Alghero, si osserva una maggiore concentrazione degli arrivi turistici nelle zone non immediatamente a ridosso dei porti/aeroporti: si rilevano infatti, valori più elevati nell'intorno 20-60 minuti, piuttosto che in quello inferiore ai 20 minuti di distanza.

Se si standardizzano gli arrivi turistici in relazione al numero degli abitanti, al fine di valutare l'impatto del turismo sulle aree considerate, emerge ancora di più l'importanza delle aree a Nord-Est ed in particolare in quelle tra i 20 e i 60 minuti dal porto ed aeroporto di Olbia. Le aree a ridosso (entro i 60 minuti) dei nodi di Cagliari e si caratterizzano per valori fortemente inferiori alla media regionale e più bassi anche dei territori oltre i 60 minuti dai nodi di comunicazione.

I territori oltre 60 minuti dai principali nodi portuali e aeroportuali, pur non registrando valori particolarmente bassi in termini di valori assoluti (Tabella 2), se analizzati in termini di quote degli arrivi sul totale regionale, hanno un peso inferiore al 15% sia per quanto riguarda i clienti residenti sia per quelli non residenti, mostrando, seppur con valori in crescita rispetto al 2011, una certa marginalità quale opzione di "scelta turistica".

Tabella 3 – Composizione degli arrivi dei clienti per residenza a differenti distanze dai principali porti ed aeroporti della Sardegna – Anno 2016

Porto/Aeroporto	Turisti ogni 1.000 abitanti	Quota % rispetto al totale		Quota % per residenza	
		Residenti(a)	Non residenti	Residenti(a)	Non residenti
Porti					
Cagliari	804,3	31,0	21,7	54,4	45,6
- 20 minuti	551,8	14,1	9,9	58,9	41,1
- da 20 a 60 minuti	1.173,5	16,9	11,9	51,3	48,7
Olbia	4.654,3	42,4	46,6	40,1	59,9
- 20 minuti	3.925,1	11,9	13,4	42,2	57,8
- da 20 a 60 minuti	5.049,7	30,5	33,2	39,3	60,7
Porto Torres	1.292,5	18,4	19,2	40,9	59,1
- 20 minuti	679,0	7,3	2,4	68,2	31,8
- da 20 a 60 minuti	1.960,1	11,0	16,8	30,6	69,4
Oltre 60 minuti	857,2	10,5	14,2	41,4	58,6
Totale	1.432,6	100,0	100,0	44,2	55,8
Aeroporti					
Elmas	682,1	29,3	21,1	53,9	46,1
- 20 minuti	607,2	11,5	7,9	58,3	41,7
- da 20 a 60 minuti	732,2	17,9	13,2	51,5	48,5
Olbia	4.721,4	39,4	43,6	40,2	59,8
- 20 minuti	4.110,3	11,9	13,2	42,4	57,6
- da 20 a 60 minuti	5.058,2	27,5	30,3	39,3	60,7
Alghero	1.235,6	16,4	18,4	40,8	59,2
- 20 minuti	1.492,8	10,1	15	34,1	65,9
- da 20 a 60 minuti	895,1	6,2	3,4	55,7	44,3
Oltre 60 minuti	1.287,8	14,9	16,8	43,9	56,1
Totale	1.432,6	100,0	100,0	44,2	55,8

(a) Agli arrivi dei residenti nelle strutture ricettive è stato sottratto il numero degli arrivi da parte dei residenti in Sardegna.

Fonte: elaborazioni su dati Istat

7. I trasporti low-cost portano al turismo low-cost?

Questo paragrafo presenta un'analisi degli effetti che il trasporto aereo ha avuto sul settore turistico, e in particolare l'impatto economico che i settori in esame hanno generato sul territorio. Tale analisi si basa sulle informazioni dell'indagine campionaria sul turismo internazionale effettuata dalla Banca d'Italia.

L'indagine, avviata dalla Banca d'Italia dal 1996, fornisce informazioni sulla spesa, sul numero dei viaggiatori e sulle caratteristiche principali del viaggio e del viaggiatore in entrata e in uscita dall'Italia, con dettagli su origine e destinazione, sui motivi del viaggio e sulla tipologia di alloggio utilizzata dai viaggiatori residenti e non residenti in transito alle frontiere italiane.

Più in particolare di seguito verranno riportati i risultati relativi alla spesa turistica complessiva effettuata dai viaggiatori stranieri che hanno scelto la Sardegna come destinazione del viaggio. Per spesa turistica complessiva si intende la spesa che il viaggiatore effettua per il trasporto, per l'alloggio, per la ristorazione e per l'acquisto di beni e servizi⁴. Nel decennio considerato è emerso che la spesa turistica complessiva dei

⁴ Per **spesa complessiva** si intende la spesa totale per:

1. **alloggio** (albergo, affitto, campeggio, ecc.), inclusi eventuali pasti consumati nelle strutture in cui si è alloggiato (prima colazione, mezza pensione, pensione completa, ecc.).
2. **ristoranti e bar** (e altri pasti consumati all'esterno delle strutture in cui si è alloggiato).
3. **altri servizi**: musei, spettacoli, intrattenimenti, escursioni con guida, noleggio veicoli, corsi di lingua, ecc

viaggiatori è aumentata del 18,7%, in particolare da 523 milioni nel 2006 a 620 milioni nel 2016 (Figura 23). C'è da notare però che la spesa turistica pro-capite, ossia la spesa sostenuta da ciascun viaggiatore, è diminuita di circa cento euro, passando da 737 euro del 2006 a 624 euro nel 2016.

Figura 23 – Spesa turistica complessiva e per viaggiatore a destinazione in Sardegna - Anni 2006, 2016



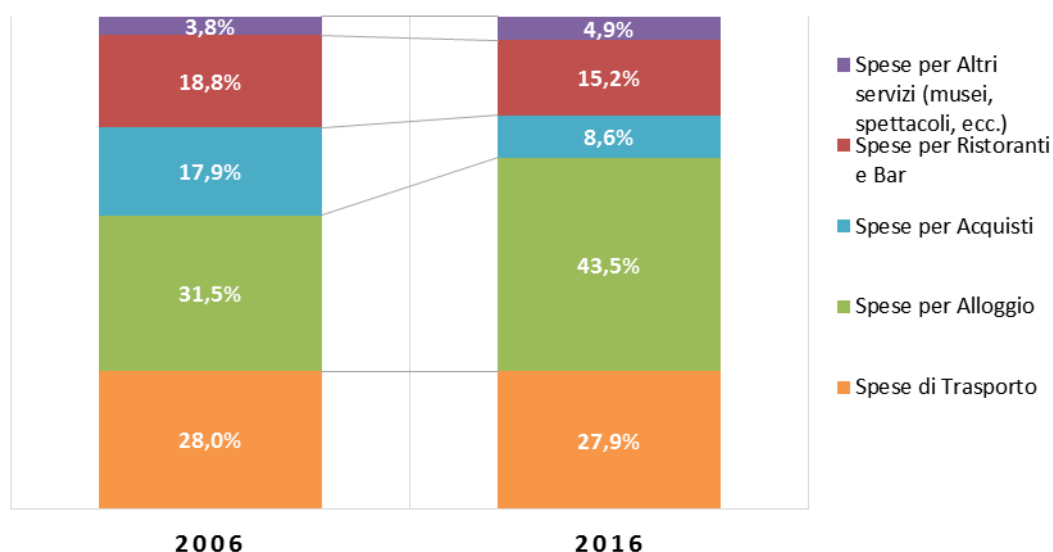
Fonte: elaborazioni su dati Banca d'Italia

La composizione della spesa turistica per viaggiatore nei due anni considerati evidenzia come si sia modificato nel tempo l'ammontare di spesa destinata alle sue diverse componenti. In particolare, nel 2016 oltre il 70% della spesa turistica del viaggiatore è destinata a coprire il costo del trasporto e dell'alloggio, mentre la parte residuale è destinata agli acquisti per servizi e beni di consumo e per la ristorazione. Nel 2006, invece, la parte di spesa destinata all'alloggio e al trasporto era pari al 60% circa.

Questo evidenzia come nell'ultimo periodo il ritorno delle attività collegate al turismo sul territorio si sia mediamente ridotto. La maggiore contrazione della spesa media per viaggiatore è stata riscontrata per la spesa per acquisti di souvenir, abbigliamento, doni ecc. che è passata dal 17,9% all'8,6% del totale della spesa. Si riduce di circa tre punti percentuali anche la spesa per servizi di ristorazione, mentre sale leggermente la quota di spesa destinata ai servizi delle attività culturali (Figura 24).

-
4. **trasporto:** eventuale trasporto interno a paesi esteri, compresi gli acquisti di carburante all'estero e per eventuale trasporto interno all'Italia, compresi gli acquisti di carburante in Italia.
 5. **acquisti di beni** nei negozi: souvenir, doni, abbigliamento, cibi e bevande, ecc., per uso personale.

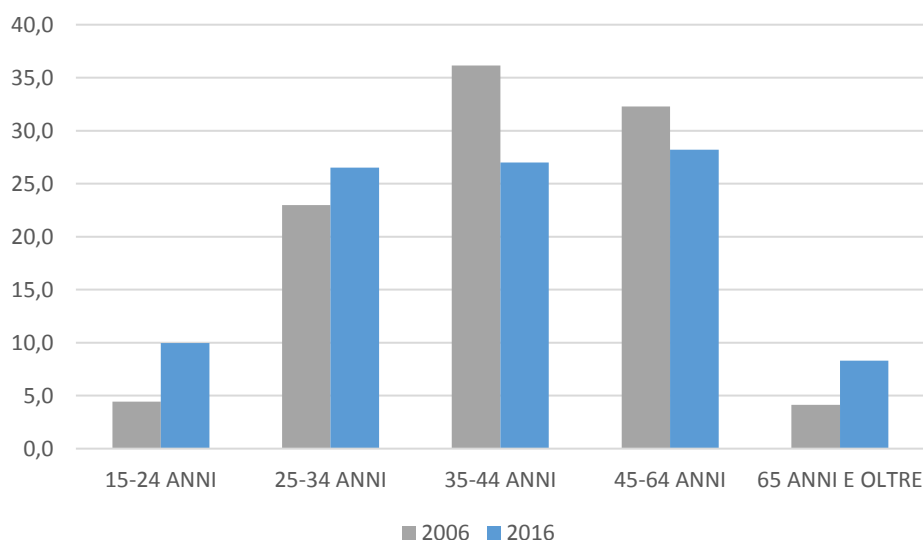
Figura 24 – Composizione della spesa turistica per viaggiatore a destinazione in Sardegna per item di spesa - Anni 2006, 2016



Fonte: elaborazioni su dati Banca d'Italia

Analizzando infine la distribuzione per classi di età è emerso che, nel decennio considerato, la quota dei viaggiatori stranieri a destinazione in Sardegna è aumentata nelle classi d'età più giovani 15-24 e 25-34 (rispettivamente di 5,5 punti percentuali la prima classe e di 3,5 punti la seconda), ma anche in quella dei viaggiatori con 65 anni e oltre (+4,2 punti percentuali). Una flessione negativa si riscontra, invece, nelle classi centrali d'età (35-44 e 45-64) in cui le quote diminuiscono rispettivamente di 9,1 punti percentuali per la prima e di 4,1 per la seconda (Figura 25).

Figura 25 – Quota dei viaggiatori a destinazione in Sardegna per classe di età - Anni 2006, 2016



Fonte: elaborazioni su dati Banca d'Italia

8. Conclusioni

Il paper descrive come si sia profondamente modificato il settore dei trasporti, e come siano cambiate le scelte degli utenti verso soluzioni di viaggio che permettono di raggiungere più rapidamente determinate destinazioni.

Questo cambiamento, che ha come effetto la crescita del trasporto aereo a svantaggio di quello marittimo, è stato reso possibile dalla contrazione dei costi dei biglietti aerei. Quest'ultima è stata alimentata dall'ingresso nel settore del trasporto aereo dei vettori low-cost all'inizio del millennio, che hanno messo al centro della loro politica commerciale il messaggio del "viaggia di più e spendi di meno".

Questa scelta commerciale è risultata vincente per il cambiamento di prospettiva dei viaggiatori, sempre più interessati alla destinazione del viaggio piuttosto che alla qualità ed alla modalità del viaggio in sé. Il mutamento del contesto economico ha inoltre determinato la necessità di razionalizzare le spese per la vacanza anche a costo di una loro minore durata, di cui dà ampia dimostrazione la costante riduzione della permanenza media, e di una contrazione delle spese per quei servizi non giudicati essenziali.

Le modalità di trasporto più rapide ed efficienti meglio si adattano ad una vacanza più breve, anche a costo di limitare la possibilità di spostamenti interni alla località raggiunta.

Tuttavia se da un lato il mutamento della scelta del mezzo di trasporto usato è l'effetto di un cambiamento di prospettiva degli utenti, d'altro canto porta anche ad un cambiamento degli utenti stessi che raggiungono una destinazione.

La crescita dei vettori low-cost non è, infatti, solo l'effetto di una spesa turistica più accorta, ma porta con sé nuove tipologie di viaggiatori. La possibilità di raggiungere mete distanti e tradizionalmente di difficile accessibilità in tempi contenuti, permette a nuove tipologie di utenti di affacciarsi su differenti mercati turistici.

La riflessione tuttavia che si deve sviluppare in ambito turistico è se sia da preferire la crescita dei volumi di visitatori di un luogo, piuttosto che puntare ad una maggiore qualità ed ad un maggior ritorno economico per turista, soprattutto per quei territori in cui il turismo di massa impatta negativamente sulle bellezze paesaggistiche e naturalistiche ed in cui l'impronta antropica risulta più invasiva.

Di fronte ad una crescita così imponente dei flussi di passeggeri, è necessario cercare di "aprire" i territori verso nuove destinazioni, per ridurre il carico sulle aree già saturate, attraverso lo sviluppo di reti interne di trasporto più efficienti portando i turisti alla scoperta di territori ancora non sufficientemente valorizzati.

9. Bibliografia

- Capasso S., Buonfanti A.A., Casolaro A., Cozzolino A., Liccardo L., Panaro A., Il turismo in Sardegna: le opportunità di crescita del sistema. Come costruire un turismo stabile tutto l'anno, in Il turismo in Sardegna: Infrastrutture per il turismo, Srm, ottobre 2016.
- Banca d'Italia, I microdati dell'indagine campionaria sul turismo internazionale dell'Italia, maggio 2016.
- International Civil Aviation Organization: <https://stats.icao.int/>.
- Istat, Annuario statistico italiano 2017, Istat, Roma, 2017.
- Istat, "Il trasporto aereo in Italia", Statistiche Report, Febbraio 2017.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti Anni 2016-2017, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A., Roma, 2018.
- Palmas F., "Turismo e trasporti: un binomio inscindibile", in (a cura di) Becheri, E., Micera, R., Morvillo, A., Rapporto sul Turismo Italiano - XXI edizione 2016/2017. Innocenti P., "Geografia del turismo", La Nuova Italia Scientifica, Roma.
- Polichetti G. (1994), "Economia delle infrastrutture e dei servizi di trasporto per il mercato turistico", in (a cura di) Forte E., Trasporti Politica Economia – Saggi '94, CEDAM, Padova.
- Siciliano G., Vismara M., "Gli effetti turistici del trasporto aereo low cost", Centro di Economia Regionale, dei Trasporti e del Turismo dell'Università Commerciale L. Bocconi, 2007, Milano.

Abstract

In recent years, we registered to a worldwide deep change in the passenger transport sector. While there is an increasing incidence in air transport, influenced by the growth of low-cost carriers, there is a contraction of maritime transport.

The shift of passengers' choice of transport is also bringing to a transformation in local tourism markets.

To deal with this phenomenon, we analyzed the passenger and tourist flows to Sardinia region, reached only through its ports and airports.

The paper, through the use GIS software, aims to describe and represent the evolution of passenger flows in the top Sardinian ports and airports in the last decade.

Then, we focused the analysis on the tourist flows, for capacity and occupancy variables, with particular attention to the tourist dynamics in the territories of major maritime and airport transport poles.

Finally, we explored how the evolution of the transport sector is affecting the Sardinian tourism market, not only in quantitative terms, but also in quality terms.

By the integration of several information sources, we focused on the characteristic of international tourists who traveled to Sardinia in the last decade, trying to study the changes of the type of travelers, of their tourist expenditure and its main components.