

TRASPORTI, TURISMO E SVILUPPO ECONOMICO REGIONALE: IL CASO SICILIA

Giacomo GENNA¹, Vito GENNA²

1 Università degli Studi di Palermo, Dipartimento di Scienze Economiche, Aziendali e Finanziarie, Viale delle Scienze, 90128, Palermo

2 Università degli Studi di Palermo, Dipartimento di Metodi Quantitativi per le Scienze Umane, Viale delle Scienze, 90128, Palermo

SOMMARIO

Il ruolo che il sistema di trasporti presente in un ambito territoriale gioca nello sviluppo economico, e turistico in particolare, dell'area stessa, ha indubbiamente un peso rilevante, se non decisivo. Lo stretto legame fra trasporti e turismo va letto come una complessità di relazione di dipendenza reciproca, e la componente del trasporto è sempre più spesso considerata parte stessa del prodotto turistico complessivo.

L'auspicato sviluppo economico siciliano non può prescindere dalla realizzazione di un efficiente sistema di trasporti, in grado di superare l'atavico ritardo che contraddistingue negativamente la Sicilia, e divenire al contrario fattore decisivo nella valorizzazione di un patrimonio storico, culturale e naturale di primissimo piano quale è quello siciliano.

Il presente contributo si propone di definire i collegamenti tra trasporti e sviluppo territoriale, specie in ambito turistico, analizzando nel contempo le linee di intervento previste dal recente Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità e gli effetti che tali strategie possono avere sull'economia regionale.

Il presente contributo è frutto del lavoro congiunto dei due autori. Tuttavia, sono da attribuire a Giacomo Genna i paragrafi 2,6,7,8, e a Vito Genna i paragrafi 3,4,5. Introduzione e conclusioni sono frutto di elaborazione comune.

1 INTRODUZIONE

Quando si vuole diagnosticare un sistema economico regionale si parte dall'analisi della realtà esistente e si cerca poi di scoprire gli elementi principali che hanno generato le relazioni tra le variabili economiche e la loro evoluzione; in questo modo si spera di isolare le situazioni congiunturali da quelle strutturali, per poter intervenire con misure adeguate di politica economica.

È risaputo che quando i problemi sono di natura strutturale, per essere risolti occorrono interventi "forti" che richiedono sforzi finanziari consistenti, una volontà politica diffusa e condivisa ed un arco temporale che va spesso al di là del ciclo politico.

L'argomento che viene affrontato nel nostro contributo si può inquadrare tra le tematiche strutturali del sistema economico siciliano; la disoccupazione della forza lavoro, in particolare quella giovanile e femminile, può essere diminuita significativamente da un processo di sviluppo economico regionale molto pronunciato; ma quest'ultima relazione non è necessaria. Siamo convinti, infatti, che se non varia in modo drastico il modo di fare impresa, il rapporto capitale-lavoro nelle funzioni di produzione, la cultura economica e la percezione dell'ambiente nei processi produttivi, nei trasporti e nell'uso-consumo dei beni potremo solo illuderci che un aumento del PIL sarà in grado di portare un benessere duraturo e posti di lavoro stabili.

La società attuale si fonda sulla mobilità dei soggetti e dei beni, cosicché risulta indispensabile garantire l'efficienza del sistema dei trasporti, intesa come accessibilità e mobilità nel territorio, puntualità e sicurezza nel trasferimento.

I trasporti acquistano una rilevanza primaria nel settore turistico, sia in riferimento al raggiungimento della destinazione da parte del turista, che relativamente agli spostamenti che questo effettuerà in loco.

Partendo dalla considerazione della perifericità geografica della Sicilia all'interno dell'Unione Europea, i trasporti assumono immediatamente un ruolo strategico nell'abbattimento di quelle che possiamo chiamare "barriere geografiche all'entrata" o "diseconomie localizzative"; in tal senso la politica dei trasporti dell'Unione, molto attenta ai problemi dell'allargamento, della sicurezza e dell'ambiente, poco può fare per la Sicilia, la quale si è recentemente attrezzata con validi strumenti programmatici che vanno generando strumenti operativi che a nostro avviso nel medio-lungo periodo risulteranno efficaci.

È fuor di dubbio che l'attuale stato del sistema dei trasporti siciliani sia molto critico. In base alle valutazioni dell'Istituto Tagliacarne, il Mezzogiorno italiano e la Sicilia sono caratterizzati da un livello di infrastrutture inferiore alla media italiana. Il Meridione ha infatti una presenza di infrastrutture sul territorio pari al 78,1 per cento del livello medio nazionale,

mentre la Sicilia si colloca su un livello migliore, ma comunque inferiore con un valore pari all'86,2 per cento.

Il presente contributo analizza il ruolo fondamentale che un sistema di trasporti efficiente gioca nello sviluppo economico locale, soffermandosi in particolare sulle peculiarità del sistema siciliano, e sulla relazione tra la pianificazione e realizzazione di un efficiente sistema di trasporti e lo sviluppo turistico, considerato un obiettivo basilare nell'auspicato processo di sviluppo economico siciliano.

2 I TRASPORTI DA ESTERNALITA' A BENE RELAZIONALE

Le infrastrutture di trasporto disponibili in un territorio vengono considerate, nella letteratura economica, come esternalità positive che ricadono a vantaggio delle aziende presenti nel territorio interessato; esse unitamente alle altre infrastrutture presenti, costituiscono l'"armatura urbana" dalla cui consistenza dipende il successo dell'economia del territorio interessato.

A generare le esternalità non è la singola infrastruttura di trasporto, bensì l'esistenza di un insieme combinato di infrastrutture e servizi di trasporto che costituiscono l'offerta potenziale di mobilità. Tale insieme costituisce un bene nuovo, messo a disposizione degli operatori e questo bene ha la caratteristica di bene pubblico; trattasi di un bene pubblico particolare per il quale l'analisi costi-benefici mostra una redditività collettiva, connessa al fatto che esso mette a disposizione degli operatori economie esterne il cui costo individuale di produzione supera nettamente la redditività individuale.

Il servizio offerto assume la natura di bene relazionale, la cui caratteristica fondamentale è il fatto che la sua utilità cresce al crescere del numero di operatori che se ne servono. I beni relazionali sono beni immateriali ed i loro presupposti dottrinali sono riscontrabili nella teoria dell'organizzazione, la quale si spinge fino a considerare l'organizzazione come fattore specifico di produzione all'interno dell'impresa, e nella teoria delle esternalità, oggi largamente utilizzata negli studi aziendali per interpretare gli equilibri tecnici, economici e finanziari dell'impresa e la sua collocazione nel mercato.

Tuttavia, essi non possono essere assimilati né all'organizzazione, né alle esternalità; l'organizzazione presuppone l'identità aziendale in quanto si proietta in una struttura e ne finalizza l'attività; le esternalità vengono recepite dal destinatario senza alcuno sforzo, mentre il bene relazionale contribuisce alla formazione di un processo di coordinamento esterno all'azienda e la sua presenza le permette di superare i casi di fallimenti del mercato.

Il bene relazionale spiega il livello della produttività aziendale e si caratterizza mettendo in relazione l'aspetto pubblico e l'interesse privato nella problematica economica; si tratta di un bene astratto, ma non per questo evanescente, spesso privo di valore di mercato per il suo

carattere prevalente di bene pubblico o di externalità, ma indispensabile nello spiegare valori reali e di mercato di tanti altri beni e servizi. L'efficacia del bene relazionale si verifica solo se i potenziali utenti sono consapevoli della sua esistenza e sono in grado di sfruttare le sue potenzialità positive; da questa consapevolezza derivano l'efficacia e l'efficienza di tale bene. La categoria concettuale dei beni relazionali si dimostra di fondamentale utilità nello studio della mobilità e si esprime attraverso un sistema di relazioni al quale vengono associati effetti economici che possono essere isolati rispetto agli effetti prodotti dai singoli elementi del sistema.

Nel campo dei trasporti ai fini operativi è importante utilizzare il concetto di *network* all'interno di progetti di programmazione e di sviluppo economico; occorre procedere seguendo i tratti seguenti:

- a) identificare l'ambito territoriale di riferimento della rete sotto osservazione;
- b) individuare il network rilevante (trasporti) e le sue relazioni con altri network disponibili;
- c) definire la forma dei legami reticolari e come tale forma possa subire modificazioni sia endogene sia esogene.

Anche se può sembrare semplice identificare l'area di riferimento di un network, la sua complessità nasce dall'esigenza di accertare la dinamica dei flussi che legano i nodi nei quali si identifica la struttura della rete. Quando i legami reticolari appaiono monodirezionali, non si chiudono ad anello e non formano una rete, le economie di rete sono molto basse se non negative; in tali casi occorre impostare politiche economiche tendenti alla creazione di connessioni di rete e ciò può avvenire principalmente attraverso la creazione di infrastrutture intermodali in grado di ottimizzare l'utilizzo della capacità di offerta nei diversi modi di trasporto e con l'introduzione di meccanismi, premi e sanzioni, che facilitino la formazione e la diffusione di una cultura della cooperazione. A tali caratteristiche risponde il recente *Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità* della Regione Siciliana ed in particolare il suo *Piano Attuativo del Trasporto delle Merci e della Logistica* che ha visto la luce nel dicembre 2003. L'intervento pubblico nel settore dei trasporti può essere motivato sia dall'esigenza di realizzare un interesse collettivo, laddove gli interessi individuali condurrebbero verso comportamenti non cooperativi, sia dall'esigenza di rimuovere le cause di fallimento del mercato.

Nel primo caso l'intervento si connette al fatto che il trasporto si configura come bene pubblico puro, tale, secondo la definizione di Samuelson, in quanto possiede le caratteristiche della indivisibilità e della non escludibilità.

Nel campo dei trasporti collettivi di massa, come si è visto sopra, si riscontrano entrambe le caratteristiche.

L'indivisibilità è propria di un servizio offerto a masse di utenti e la non escludibilità deriva dal riconoscimento della natura di servizio pubblico in quanto risponde a particolari esigenze di socialità o di interesse generale opportunamente riconosciute.

L'intervento pubblico viene dunque motivato dalla presenza presso gli operatori di comportamenti non cooperativi, laddove la cooperazione diviene necessaria per il raggiungimento di equilibri ottimi paretiani (efficienza per la collettività).

In questi casi è opportuno l'intervento pubblico non tanto come diretto gestore del servizio ma piuttosto per promuovere comportamenti cooperativi a vantaggio dell'intera collettività.

Dalle considerazioni sin qui fatte appare prioritario accertare la motivazione dell'intervento pubblico, in quanto in relazione ad essa variano anche le politiche di intervento. Così trattandosi di bene pubblico nel senso di Samuelson il prezzo non può essere fissato in modo da coprire l'intero costo di produzione.

Nel caso di servizio che assume una marcata connotazione pubblica, il prezzo si deve configurare come strumento di razionamento, ossia serve a distribuire la domanda in modo da evitare la duplice fattispecie dei fenomeni di congestionamento; o dei fenomeni di bassa utilizzazione dell'offerta di mobilità.

La politica dei prezzi, in altri termini, non mira ad incidere sugli aspetti allocativi relativi alla produzione del servizio di trasporto. Solo nel caso di interesse pubblico evidenziato in funzione del perseguimento di obiettivi generali di efficienza la politica d'intervento dovrebbe riguardare prevalentemente il lato dell'offerta, intervenendo sui modelli produttivi piuttosto che sul sistema dei prezzi.

3 TRASPORTI, TURISMO E AMBIENTE

Al giorno d'oggi si guarda agli effetti economici del trasporto e dell'infrastruttura con crescente scetticismo. Grazie alle autostrade e agli aeroporti, i prodotti regionali arrivano più facilmente sul mercato internazionale, ma allo stesso tempo i prodotti concorrenziali hanno un mercato che è in continua crescita. I turisti raggiungono molto più comodamente e velocemente luoghi bellissimi come la Sardegna – e tutte le altre parti del mondo. La concorrenza cresce. La pressione di nuovi investimenti per attirare nuovi turisti a prezzi sempre più bassi genera un numero sempre crescente di problemi.

Il problema più grande è l'inquinamento ambientale, cui si aggiungono i danni provocati alla salute. Quasi senza accorgersene il trasporto è diventato il problema ambientale numero uno in Europa, e le sue conseguenze riguardano tutti, anche gli abitanti delle zone più remote.

Ciononostante si possono registrare alcuni successi: le auto sono oggi meno inquinanti e hanno consumi più bassi, ma il crescente trasporto su strada, le distanze più grandi percorse da camion e aerei, le vacanze brevi dall'Europa in parti del mondo sempre più lontane hanno di gran lunga annullato i successi del progresso tecnologico.

Il trasporto in Europa è oggi responsabile per:

- il 65% dell'ossido di azoto (ozono e acidificazione del suolo);
- il 47% delle sostanze organiche volatili (compreso il benzoino);
- il 10-25% delle polveri;
- il 6.5% dell'anidride solforosa.

Molto al di sopra di questa media sono i valori in zone ad alta concentrazione urbana o industriale come Roma, Londra, Atene. In queste città la media raggiunge l'80% delle sostanze sopra citate. De non dimenticare è che queste sostanze vengono emesse ad altezza d'uomo: in pratica direttamente nei polmoni.

Inoltre, di fondamentale importanza ci sembra l'eliminazione del trasporto "non necessario", che significa riduzione dei chilometri percorsi, città adeguate alle esigenze dei pedoni e dei ciclisti e "turismo delle brevi distanze"

Non si può trascurare nel contesto di questa analisi, avente ad oggetto lo studio delle interazioni fra trasporti ed economia regionale, l'impatto dei primi sull'ambiente e sul territorio.

La rilevanza della correlazione si pone in quanto l'ambiente, oggi sempre più, tende a divenire un fattore di generazione di valore aggiunto. I beni ambientali costituiscono infatti risorsa fondamentale per il tempo libero, il turismo, la mobilità in generale di tipo non strettamente legato ai modelli tradizionali di produzione industriale. Per cui altri rilevanti aspetti di impatto dei trasporti li troviamo nel sistema ecoambiente e sociale. Essi si manifestano attraverso:

- alterazioni permanenti al paesaggio;
- inquinamento;
- consumo di energia;
- integrazione metropolitana;
- congestione;
- qualità della vita urbana;
- controllo del territorio.

Sino ad oggi l'insieme di tali elementi è stato considerato in modo parziale, all'interno di scelte e di progetti specifici riguardanti i trasporti, ma le valutazioni di impatto ambientale formulate nel contesto di singoli progetti non consentono di evidenziare il complesso di relazioni fra trasporti, economia, impatto ambientale, per cui occorre passare da una visione particolaristica ad una visione d'insieme.

Non sarebbe inutile in tale contesto elaborare un piano generale che descriva le possibilità di sviluppo economico connesse al rapporto: territorio, trasporti, ambiente. Molte possibilità di valore aggiunto, in una economia che tende a caratterizzarsi sempre più come economia terziaria, dipendono proprio da una corretta formulazione di tale rapporto.

Nel VI Piano d'Azione Ambientale dell'Unione troviamo indicazioni riguardanti i trasporti nella tematica relativa ai cambiamenti climatici. Viene sollecitata la riduzione delle emissioni

di gas ad effetto serra nel settore dell'aviazione e della navigazione marittima e nel contempo si propone di incentivare il passaggio a modalità di trasporto più efficaci e pulite, migliorando inoltre l'organizzazione e la logistica. Nel suddetto Piano viene proposta la promozione e lo sviluppo dell'uso di carburanti alternativi e di veicoli a basso consumo energetico e la internalizzazione dei costi ambientali nel prezzo dei trasporti, con strumenti adeguati, anche fiscali.

Rimaniamo alquanto scettici di fronte alla indicazione che vedono nella dissociazione della crescita economica dalla domanda dei trasporti un'altra linea di riferimento per ridurre le emissioni, mentre concordiamo con l'indicazione che vuole uno sviluppo consistente nella ricerca e nell'innovazione.

4 TRASPORTI E SVILUPPO TURISTICO IN SICILIA

La domanda turistica e quella di trasporto sono strettamente correlate, in quanto spesso l'una è causa generatrice dell'altra.

Essendo la domanda turistica essenzialmente stagionale, l'opportunità di interventi infrastrutturali di rilievo deve essere ponderata nell'ottica di un'analisi costi-benefici a livello nazionale, tenendo in considerazione anche la congiuntura internazionale.

L'analisi sulla relazione trasporti-turismo molto spesso non risulta esaustiva in quanto si avvale dell'indagine sulle famiglie relativa al loro tempo libero, e pertanto non comprende turisti stranieri né altri importanti segmenti che formano la domanda complessiva di trasporto. Il fenomeno turistico in relazione al suo impatto sul sistema dei trasporti, sebbene sia di notevole rilevanza, registra una scarsità di disponibilità di dati; tuttavia, è a nostro avviso importante indagare sul binomio trasporti-turismo in un'ottica di sistema integrato di causa-effetto, in modo da trarre delle conclusioni, sia pure di carattere generale, sulla sua evoluzione e sui futuri sviluppi.

Un sistema di trasporti efficiente deve essere in grado di soddisfare adeguatamente una tale crescita.

La domanda di mobilità delle persone può essere analizzata come mobilità di breve, media o lunga distanza. La mobilità a breve distanza tende ad aumentare con la crescita del benessere sociale ed il conseguente innalzamento della quota di reddito destinata ai consumi e ai viaggi. La domanda di mobilità a media e lunga distanza, che ha il maggiore impatto sulle infrastrutture, deve il suo incremento al processo di integrazione economica europea, alla crescente globalizzazione dei mercati internazionali, alla riduzione dei costi di trasporto, alla crescita del prodotto lordo pro capite, alla crescente domanda di servizi turistici.

Per un corretto studio dell'impatto del movimento turistico sul sistema dei trasporti è necessario tener presenti le caratteristiche sistematiche della domanda:

- molto concentrata sotto il profilo temporale e soggetta a picchi e flessioni;
- elevata concentrazione in aree geografiche delimitate;
- è stagionale e presenta spesso variazioni anche consistenti da un anno all'altro.

I picchi di traffico provocano congestione e rappresentano quindi un costo aggiuntivo per turisti e altri utenti, configurandosi di fatto come un'esternalità negativa.

Un problema fondamentale nel rapporto tra turismo e trasporti è quindi rappresentato dall'opportunità e dalla convenienza di rendere compatibili tra loro la domanda di prestazioni, che possono essere fornite nel breve periodo, con gli obiettivi della politica infrastrutturale di trasporto ed alberghiera, che sono per loro natura obiettivi di lungo periodo.

Negli ultimi decenni anche in Italia la domanda di mobilità è aumentata a un tasso superiore all'incremento del Pil, e i flussi di persone e merci sono divenuti maggiori di quanto non sia mai accaduto in passato.

Le rilevazioni effettuate dall'Istat confermano che, in Italia, i maggiori flussi turistici sono concentrati nel trimestre estivo giugno-settembre, ma mentre per gli italiani il picco di arrivi e presenze si registra nel mese di agosto, per i turisti stranieri la massima punta si riscontra nel mese di luglio.

Sull'affluenza dei turisti italiani, e quindi sulla domanda di trasporto indotta, influiscono alcune variabili economiche nazionali, quali i prezzi delle prestazioni alberghiere e della ristorazione, la tariffe per l'uso degli impianti turistici, l'andamento dell'occupazione e della congiuntura, La politica dei redditi specie nella quota destinata ai consumi privati.

Sulla domanda dei turisti stranieri pesano naturalmente variabili strettamente collegate con l'economia internazionale, quali i tassi di cambio, l'inflazione, la sicurezza della destinazione. Elemento fondamentale per valutare l'impatto dei flussi turistici sul sistema nazionale dei trasporti è la distribuzione dei viaggi per singola modalità di trasporto. A tal proposito, l'opzione scelta più frequentemente dagli italiani è di gran lunga l'automobile, specie per viaggi di breve e media durata, mentre alternative meno usate sono i pullman e i treni. Nel caso di viaggi più lunghi, cresce notevolmente la domanda di trasporto aereo.

Dai risultati emersi da alcuni studi, emerge che in Sicilia i trasporti costituiscono una delle voci di spesa più consistenti nel bilancio del turista.

Mentre in Italia la spesa del turista si aggira tra il 15 e il 20% per le spese di trasporto, in Sicilia tali valori raddoppiano.

La relazione tra trasporti e turismo può essere analizzata sia dal lato della domanda che da quello dell'offerta turistica. Per quanto riguarda la domanda, va osservato che essa presenta una forte componente di stagionalità, per fronteggiare adeguatamente la quale bisognerebbe approntare una capacità di carico che resterebbe drasticamente sottoutilizzata nel periodo di bassa stagione. Le ricadute sui costi sarebbero pressoché insopportabili. D'altro canto, una

politica dei trasporti che punti al superamento dell'alta stagionalità con l'uso di mezzi privati porta, nei mesi estivi, a gravi fenomeni di congestionamento che vengono enfatizzati dallo Stretto di Messina.

Tale fenomeno comporta un drastico aumento del tempo di percorrenza del turista, il quale spesso considera tale variabile determinante nella scelta della località turistica da raggiungere. A questo proposito, sarebbe opportuno intervenire a tutti i livelli per mitigare la stagionalità della domanda turistica, influenzando soprattutto sulla diffusa politica delle aziende di effettuare le chiusure estive a cui vengono collegate le ferie.

Sotto l'aspetto dell'offerta, oggi le agenzie turistiche tendono a proporre offerte che includono il tempo di trasporto tra le attività turistiche (crociere); si può notare che, ogni qualvolta cresce il costo del trasporto nel budget del turista, si determinano accordi tra aziende che gestiscono servizi di trasporto ed aziende che gestiscono attività turistico-alberghiere. Questo tipo di *joint-venture* favorisce pacchetti di offerte turistiche *all inclusive*, che solitamente mirano a destagionalizzare la domanda di turismo con effetti positivi su tutto il settore.

È da notare che la struttura ricettiva siciliana, per le sue caratteristiche funzionali, resta spesso esclusa da questi processi organizzativi, che richiedono la presenza e l'operato di grandi tour operator, nonché una rete di infrastrutture efficienti.

5 IL SISTEMA DEI TRASPORTI IN SICILIA

Allo stato attuale, la condizione di insularità e la localizzazione periferica rispetto ai mercati europei ed ai principali fornitori di materie prime rappresentano dei fattori limitanti per lo sviluppo della Sicilia; tale posizione geografica potrebbe invece essere sfruttata in termini strategici per collocarsi come piattaforma logistica nel punto di intersezione delle rotte commerciali del Mediterraneo.

L'insufficiente accessibilità ai poli di interesse turistico ed alle aree interne, gli eccessivi tempi di viaggio e l'inefficienza dei sistemi di trasporto, soprattutto in chiave di interscambio, sono tutti elementi che determinano una perdita di competitività delle imprese e del territorio siciliano, in termini di attrattività turistica e commerciale.

Può indubbiamente risultare di grande utilità monitorare lo stato del sistema dei trasporti isolano.

Per quel che riguarda il trasporto aereo, nell'isola sono presenti i seguenti scali:

- Palermo Punta Raisi, ora Falcone Borsellino, il maggior scalo insulare per capacità e operatività delle piste;
- Catania Fontanarossa, che presenta una notevole saturazione;

- Trapani Birgi, tuttora sovradimensionato, per cui ad alto potenziale;
- Aeroporto di Pantelleria, a traffico prevalentemente locale;
- Aeroporto di Lampedusa, che registra un incremento dei traffici turistici e congestioni dovute alla stagionalità.

Il piano di sviluppo prevede interventi pubblici per la costruzione di nuovi aeroporti in Sicilia. L'aeroporto di Palermo è collegato con le principali città italiane, con alcune città francesi, svizzere, tedesche e olandesi, con Londra, con il Marocco, con la Tunisia e con l'isola di Malta.

L'aeroporto di Catania offre collegamenti con le principali città italiane e con le città europee di Francoforte, Londra, Parigi, Bruxelles, Stoccolma, Amsterdam.

L'aeroporto di Lampedusa nel periodo estivo è collegato con Palermo, Roma, Bologna, Parma, Milano, Bergamo e Verona.

Molto interessante è la crescita del volume di traffici aerei che sta registrando l'aeroporto di Birgi, dopo un lungo periodo di oblio.

I vettori aerei operanti sulla Regione Sicilia nel trasporto passeggeri con voli di linea sono l'Alitalia, la Meridiana, l'Air One, l'Air Europe, l'Air Sicilia, la SiFly, Volare Group e, più recentemente, la British Airways.

Passando all'analisi del trasporto marittimo, le indicazioni di politica comunitaria dei trasporti e del piano nazionale dei trasporti riconoscono a tale tipologia di trasporto un ruolo di primaria importanza per un rapido decongestionamento delle strade e una riduzione dell'inquinamento. Da un punto di vista prettamente turistico, il piano include l'opportunità di sostenere ed incentivare la realizzazione di strutture per il turismo nautico. La rilevanza turistica del diporto nautico è evidenziata dal tasso di crescita del comparto, che si attesta intorno all'8%, e dalla ricaduta economica e occupazionale sul territorio che esso comporta. Da una stima sul fenomeno emerge che in media vi è una imbarcazione ogni settanta abitanti e che un ulteriore sviluppo del settore è limitato prevalentemente dalla carenza e dalla inadeguatezza delle strutture specializzate.

La Sicilia presenta una limitata offerta di strutture dedicate alla nautica di diporto, operando solo le strutture di Porto Rosa e Marina Villa Igea; inoltre, lo sviluppo di tale tipologia di turismo richiede la predisposizione di un sistema regionale, poiché le singole strutture non hanno sufficiente capacità di attrazione. A tal fine il piano di sviluppo dei trasporti prevede la possibilità di realizzare, in tempi ragionevolmente brevi e con investimenti limitati, una rete di porti turistici, mediante la ristrutturazione o l'adeguamento funzionale agli standard europei delle tante strutture portuali esistenti.

Inoltre, è previsto lo sviluppo parallelo dell'attività di noleggio di imbarcazioni da diporto, nonché la valorizzazione delle isole minori, in cui i porti rappresentano strutture essenziali e vitali per garantire la mobilità e l'accesso ai turisti.

Relativamente al sistema ferroviario è stato predisposto un Piano di impresa delle FS Spa che si propone l'obiettivo di rilanciare la competitività del trasporto ferroviario in uno scenario di liberalizzazione del mercato e di sviluppo dei servizi offerti.

I treni-Km sono circa 90 milioni, di cui circa il 35,7% Eurostar. E' previsto il raddoppio delle tratte prioritarie di Catania-Messina e Palermo-Messina.

Un'importanza evidentemente fondamentale riveste l'efficienza dei trasporti stradali.

La totalità della rete viaria esistente sul territorio siciliano, ammonta a Km 20.821, di cui il 2,74% è rappresentato da Autostrade che collegano Palermo a Catania, a Messina e a Mazara del Vallo, Alcamo a Trapani, Messina a Catania, il 17,25% da strade statali e l'80,01% da strade provinciali e comunali esterne.

Apposite reti viarie sono state predisposte per le aree metropolitane di Palermo, Messina, Catania, Enna e Agrigento. Gli interventi nel settore stradale prevedono il completamento e potenziamento degli assi insulari Messina-Palermo e Messina-Siracusa-Gela.

Dai dati presenti, si desume la prevalenza dell'autovettura negli spostamenti metropolitani dei cittadini, che evidenzia le relative problematiche comportate: l'inquinamento ambientale e acustico, la congestione del traffico e la difficoltà nel reperire parcheggi.

6 IL RUOLO DEI TRASPORTI NEL PIANO TURISTICO REGIONALE

La politica di programmazione e pianificazione della regione siciliana ha trovato recentemente riscontro nella predisposizione del Piano Regionale dei Trasporti.

L'obiettivo prioritario del Piano è quello di migliorare la qualità e l'efficienza del sistema, avviando uno sviluppo territoriale nel rispetto dell'ambiente che permetta un potenziamento della competitività delle imprese e l'incremento della qualità della vita, nonché di rompere la marginalità della Sicilia nei collegamenti nazionali ed internazionali e l'isolamento delle aree regionali interne.

Il progetto si fonda su una razionalizzazione delle risorse infrastrutturali già esistenti, una integrazione della pluralità dei vettori e uno sviluppo di sistemi di trasporto più ecologici, qualificando la rete ferroviaria, sostenendo il trasporto marittimo collettivo e individuale e prevenendo la realizzazione di un grande nodo aeroportuale a servizio dell'intero bacino del Mediterraneo.

A tal fine, sono stati individuati alcuni obiettivi prioritari:

- migliorare le condizioni della mobilità di passeggeri e merci al fine di riequilibrare la distribuzione territoriale delle attività economiche e sociali dell'Isola facilitando lo sviluppo delle vocazioni e degli insediamenti produttivi specie delle zone interne;

- assicurare, soprattutto nelle aree interne e montane, la funzione sociale del trasporto pubblico, per mezzo di opportune forme di accessibilità ai servizi garantendo le funzioni proprie nelle aree urbanizzate, favorendo la mobilità dei pendolari, degli studenti, dei lavoratori, degli anziani e dei portatori di handicap e delle categorie disagiate ed i collegamenti con i poli terminali (portuali, aeroportuali e ferroviari);
- raggiungere una maggiore qualità ambientale, e innalzare i livelli di qualità della vita nelle aree urbane, consentendo l'utilizzo e la sicura praticabilità degli spazi alle "utenze deboli" (ciclisti e pedoni), limitando l'uso dei mezzi motorizzati individuali e promuovendo l'uso del trasporto pubblico collettivo, riducendo i consumi energetici, le emissioni inquinanti e il rumore derivanti dalle attività di trasporto sul territorio, tutelando la salute dei cittadini e migliorando la sicurezza della circolazione, in armonia con i principi sanciti dalle norme nazionali e comunitarie in materia.

Questi obiettivi si traducono in una serie di azioni previste:

- correggere le situazioni di marginalizzazione in termini di accessibilità mediando le imprescindibili esigenze di efficienza economica necessarie al corretto funzionamento del sistema dei trasporti con quelle di sostegno e rilancio delle aree maggiormente svantaggiate;
- creare e moltiplicare opportunità di sviluppo economico in aree oggi a rischio di depressione;
- contribuire al potenziamento e alla competitività dei settori trainanti dell'economia regionale e di quelli con maggiori prospettive di sviluppo;
- sostenere il radicamento della popolazione nelle aree rurali interne contribuendo ad evitare il depauperamento della struttura sociale di vaste aree della regione.

La programmazione regionale trova il suo scenario di riferimento nelle direttive nazionali ed europee, per garantire la coerenza con gli obiettivi dei piani di riassetto urbanistico e territoriale e piani di sviluppo socio-economico.

A completamento del quadro degli obiettivi di natura economico-sociale e in risposta a quanto espresso dal Piano Direttore, i Piani attuativi per le quattro modalità di trasporto mirano a:

- minimizzare il costo generalizzato della mobilità,
- accrescere il livello di sicurezza dei sistemi di trasporto, attraverso interventi di sistema, basati sulla riorganizzazione dell'offerta di trasporto, e interventi puntuali volti a eliminare criticità specifiche dovute a carenze infrastrutturali, lacune progettuali o gestionali;
- proteggere il patrimonio ambientale archeologico, monumentale e storico pervenendo alla conservazione ed alla riqualificazione del territorio, valorizzando percorsi e strade vicinali ed interpoderali, sedimi, caselli, stazioni ferroviarie con valore storico-ambientale a forte caratterizzazione del paesaggio siciliano;
- garantire la coerenza con le esigenze di protezione civile, tenuto conto dei problemi di sismicità del territorio siciliano e della sua elevata vulnerabilità idrogeologica e di dissesto, anche in relazione al dissennato uso dello stesso.

Analizzando specificatamente e da un punto di vista di potenzialità turistica, gli obiettivi sopra individuati, è possibile costruire un quadro sintetico della situazione strutturale del sistema di trasporti della Sicilia, tuttora largamente deficitaria, ma avviata forse ad un necessario e deciso miglioramento.

7 GLI AUTOPORTI IN SICILIA

E' ampiamente riconosciuto che il trasporto, sia di merci che di persone, costituisce una componente strategica del sistema economico territoriale regionale. Da ciò discende che ogni politica settoriale deve essere rivolta da un lato a promuovere la competitività del sistema economico attraverso la razionalizzazione del sistema logistico e creando le condizioni per superare la marginalità geografica di alcune aree, e dall'altro a contribuire al decongestionamento delle aree urbane con il conseguente miglioramento della qualità dell'ambiente.

Al raggiungimento di tali obiettivi si pensa contribuiranno gli Autoporti, i quali costituiranno una prima base di aggregazione degli operatori del settore dell'autotrasporto dalla quale ha origine un processo di razionalizzazione della distribuzione delle merci in Sicilia.

Essi sono infrastrutture a supporto delle attività di accesso e di stoccaggio e movimentazione merci dovrebbero svolgere le seguenti funzioni:

- sosta in sicurezza nell'ambito degli spostamenti sulla rete SNIT;
- sosta per veicoli in regime di ADR;
- sosta per unità di carico;
- servizi di assistenza per i veicoli e per il personale viaggiante;
- nessun vincolo sulle caratteristiche dei veicoli in ingresso ed in uscita e sul tonnellaggio;
- carico/scarico monomodali e centri di interscambio gomma-gomma;
- deposito di distribuzione; deposito centrale regionale o distrettuale;
- velocità di rotazione differenziata;
- punto EDI e nodo telematico;
- aree dedicate ad operazioni di imballaggio e confezionamento;
- centri servizi ed edifici di assistenza alle persone ed ai mezzi;
- possibili raccordi ferroviari/servizi.

Quanto sopra detto risponde alle caratteristiche indicate dal PGTL. Nel giugno 2004 tra il Dipartimento Trasporti e i Soggetti attuatori (Comuni o Consorzi ASI) sono stati firmati gli Accordi di Programma per la realizzazione e la gestione dei sei autoporti individuati dal Decreto Assessoriale n.35 del 27/02/04.

Tali autoporti saranno realizzati nei comuni di Catania, Naro, Trapani, Vittoria, Polizzi Generosa e Milazzo, ed offriranno assistenza logistica e tecnica agli autotrasportatori attraverso un complesso di servizi di assistenza all'uomo ed al veicolo.

Inoltre, è previsto il supporto per il trattamento delle merci che viaggiano su strada, per la razionalizzazione ed ottimizzazione dei carichi ed infine per la raccolta e la distribuzione dei prodotti sulle brevi-medie distanze ed in ambito urbano.

La necessità della creazione di una rete di autoporti in Sicilia è prevista dalla pianificazione di settore recentemente avviata dal Dipartimento Trasporti ed in particolare dal *Piano regionale del trasporto delle merci e della logistica*, nonché dall'apposito *Studio degli autoporti in Sicilia*.

Tale studio ha evidenziato come gli effetti derivanti dalla presenza di una "rete" di centri merci non riguardano soltanto la sfera operativa del trasporto, ma coinvolgono anche l'impatto sul territorio e sul sistema economico produttivo di intensità diversa a seconda delle dimensioni urbane in cui le strutture sono chiamate ad operare.

Vista l'urgenza della realizzazione dell'intervento dipendente dall'esigenza di superare le emergenze degli autotrasportatori, i quali operano in Sicilia in totale assenza di aree logistiche attrezzate, gli accordi di programma di cui sopra assegnano ai soggetti attuatori tempi ristretti per le fasi della progettazione e realizzazione delle opere (dovrebbero essere completate entro tre anni), nonché per l'individuazione delle modalità di gestione.

8 SPESA PER INFRASTRUTTURE E OCCUPAZIONE

Utilizzando i dati riportati dal Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità, è possibile stimare gli effetti della spesa programmata per infrastrutture sull'occupazione.

Per il calcolo del numero degli occupati, che viene stimato in n.177.428 unità, si è utilizzato un moltiplicatore dinamico tronco al sesto anno, con valori specifici per ogni singola spesa che oscillano da 2,4 a 3,7.

In tal modo, si sono stimati tanto gli effetti sulla domanda globale che quelli sul sistema turistico nel suo complesso.

Gli effetti sulla domanda globale sono riportati nella tabella n. 1, che registra inoltre gli effetti sul settore turistico, stimati al 20% del valore dell'effetto globale.

L'ultima colonna riporta gli effetti sull'occupazione.

Tabella 1 – Spese per infrastrutture di trasporto ed effetto occupazionale

SISTEMI DI TRASPORTO	SPESE	MOLTIPLICATORE	EFFETTO GLOBALE	EFFETTO TURISTICO	MOLTIPLICATORE	EFFETTO OCCUPAZIONALE
STRADALE	9.331.746	3,70	34.527.460,2	6.905.492,04	0,02	138.109,84
FERROVIARI	2.967.044	2,90	8.604.427,6	1.720.885,52	0,02	34.417,71
MARITTIMO	510.549	2,40	1.225.317,6	245.063,52	0,02	4.901,27
TOTALI	12.809.339		44.357.205,4	8.871.441,08		177.428,82

Valori espressi in mln euro

La stima dell'occupazione indotta deriva dall'aver considerato un rapporto capitale-lavoro costante, ed un posto di lavoro per ogni 50.000 mln di domanda indotta.

Al di là del significato quantitativo dei valori espressi, sono da rimarcare gli aspetti qualitativi degli effetti positivi sul sistema economico regionale; tali effetti sono di difficile, per non dire impossibile, quantificazione ex ante. Pur augurandoci di scoprirli sottostimati fra qualche anno, al momento non ci resta che auspicare l'attuazione di una politica della "qualità totale" che investa tutti i settori portanti dell'economia siciliana, contribuendo in maniera decisiva al superamento dell'atavico stato di arretratezza in cui tuttora si trova il sistema economico isolano.

9 CONCLUSIONI

Né facile né semplice indicare ricette miracolistiche per il turismo in Sicilia; dati ed informazioni incomplete, mutabilità elevata delle realtà socioeconomiche di riferimento sembrano quanto mai difficoltoso il processo di inferenza che consente di prevedere dove andrà il turismo siciliano e con quali caratteristiche.

Si svilupperà seguendo uno stretto sentiero virtuoso di sostenibilità, all'interno della capacità ricettiva del territorio ed orientato a valorizzare e sfruttare tutte le risorse (ambientali, culturali, ecc..) che la Sicilia possiede, oppure uscirà da questo binario stretto con conseguenze che possono andare o verso il superamento della soglia della "capacità di carico" (molto probabili in alcune zone della Sicilia nei mesi di luglio e agosto) o verso un turismo troppo *slow* per essere considerato il motore principale di sviluppo e di occupazione in gran parte dei territori interni dove sarà possibile praticare a contatto con la natura, gustando il sapore di tante "ricette della nonna" e scoprendo la presenza di beni culturali, anche se poco noti perché non inseriti nei grandi circuiti turistici internazionali.

Costituire una guida, un portale, per pubblicizzare le fantastiche risorse ambientali e culturali dei territori interni della Sicilia non sarà difficile per la Pubblica Amministrazione; sarà un

po' meno facile indicare ai potenziali turisti itinerari accettabili per raggiungerle, soprattutto se essi non sono dotati di mezzi di trasporto autonomi.

Si ritorna così al problema dei trasporti e dei collegamenti interni che, a nostro avviso, costituisce la chiave di volta dello sviluppo del turismo *slow* e *non slow* di tutto il territorio siciliano.

Indubbiamente, la situazione dei trasporti della Sicilia è tuttora molto critica. Aumentano gli importi delle gare per interventi lungo le principali direttrici stradali e ferroviarie, crescono meno i cantieri e gli interventi frazionati in lotti restano talvolta incompiuti; prevalgono gli appalti di lavori, si fa scarso uso dello strumento della concessione, raramente si progetta la gestione e la manutenzione.

Il turista soddisfatto, il turista deliziato, porta con sé i sapori dell'Isola che gli terranno a lungo nella mente i saperi di un'Isola piena di sole; sole, sale, sapori e saperi, si spera che fra non molto possano diventare le quattro "S" della Sicilia conosciuta nel mondo e le quattro corsie che porteranno i turisti in Sicilia da tutti i continenti.

Le problematiche connesse ai trasporti della Sicilia si concentrano su delle problematiche fondamentali. Innanzitutto, è opportuno evidenziare il nesso intercorrente fra trasporti e sviluppo, in modo da ribadire che il futuro del settore va immaginato congiuntamente alle altre politiche di sviluppo territoriale.

Inoltre, si evidenzia che il ritardo infrastrutturale in cui versa la Sicilia è da interpretare non più elusivamente come indicatore dei ritardi nei servizi di trasporto, ma anche come rilevatore dell'indice di soddisfazione dei consumatori finali, nell'ottica dell'evoluzione del ruolo dei consumatori stessi.

Ancora, è da sottolineare il rapporto che si instaura fra accessibilità e potenziale di sviluppo del territorio. Anche nel settore dei trasporti, la Sicilia deve intensificare le azioni necessarie per dotarsi di servizi efficienti, siano essi pubblici o privati, tradizionali o innovativi, poiché è evidente come la qualità dell'accessibilità abbia ripercussioni sulla capacità del territorio di attrarre investimenti.

Non bisogna, in ogni caso, dimenticare i persistenti margini di ambiguità su quale sia il modello di sviluppo dei trasporti più adatto all'economia, al sistema insediativo ed all'orografia della Sicilia, quali gli interventi in grado di aumentare rapidamente l'efficienza del sistema e come essi possano concorrere alla realizzazione di strategie orientate al riequilibrio modale ed a ridurre la dipendenza del trasporto stradale.

L'incremento di mobilità riguarderà tutti i modi di trasporto, e dovrebbe anche comportare una redistribuzione modale che vedrebbe un recupero del ruolo del modo marittimo ed aereo in generale dei sistemi di trasporto più rapidi.

Il Piano Regionale dei Trasporti predisposto dall'Assessorato competente, fissa le linee della politica regionale dei trasporti in armonia con le indicazioni di politica economica regionale elaborate in sede di programmazione economica regionale. Le opere previste dal Piano

regionale dei trasporti dovrebbero contribuire nel prossimo decennio a spostare la domanda di mobilità verso il vettore marittimo e quello ferroviario nell'ottica di un generale riequilibrio delle funzioni modali del sistema dei trasporti.

In definitiva, nonostante le tante e persistenti criticità che gravano sul sistema dei trasporti isolano, le strategie di intervento individuate in ambito regionale forniscono qualcosa di più che una semplice speranza di un cambio di tendenza, da attuare possibilmente in tempi relativamente brevi.

In tal modo, è auspicabile che possano finalmente concretizzarsi le potenzialità di sviluppo economico della Sicilia, che indubbiamente esistono, specie se si pensa al notevole patrimonio storico, artistico, naturale e culturale presente nell'Isola, che in un futuro non lontanissimo potrebbe a ragione ambire a divenire il fulcro dell'economia mediterranea.

BIBLIOGRAFIA

- AA.VV. (2001) *Commercio internazionale dei prodotti tipici e tradizionali siciliani*, Quattrosoli, Palermo.
- AA.VV. (2002) *Economia del turismo: teoria e pratica*, Zanichelli.
- AA.VV. (2003) *Libro bianco del turismo*, CST, Roma.
- Bresso M., Zeppetella A. (1985), *Il turismo come risorsa e come mercato*, F. Angeli, Milano.
- Burkart A.J., Medlik S. (1986) *Tourism: past, present and future*, Pitman, Londra.
- Candela G. (1988), *Contributi all'analisi economica del turismo*, Clueb, Bologna.
- Del Viscovo M. (1993) Trasporti e turismo, in *Atti della XXXIII riunione scientifica*, Taormina, maggio.
- Dewailly J.M., Flament E. (1996) *Geografia del turismo e delle attività ricreative*, Clueb, Bologna.
- Gerelli E. (1995) *Società post industriale e ambiente*, Laterza, Roma.
- La Camera F. (2003) *Sviluppo sostenibile origini teoria e pratica*, Editori Riuniti, Roma.
- Li Donni V. (1997) Aspetti e tendenze strutturali dei trasporti nell'economia siciliana, in *Orizzonte Sicilia* nr.53, Palermo.
- Li Donni V. (1996) Il trasporto collettivo come bene pubblico, in *Il Trasporto Pubblico Locale*, ECIG, Genova.
- Regione Siciliana (2003) *Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità*, L'EPOS, Palermo.
- Regione Siciliana (2003) *Rapporto sul turismo in Sicilia*, Mercury, Firenze.
- Regione Siciliana (2003) *Studio delle infrastrutture autoportuali in Sicilia*, LG, Palermo.
- Regione Siciliana, Osservatorio Turistico (2004) *Il turismo in Sicilia*, Officine Grafiche Riunite, Palermo.

ABSTRACT

The history of tourism in a territory is tightly connected to the evolution of its transportation system; we can affirm that is not present a tourist place, archaeological monument or other tourist attraction if the same are not somehow accessible.

In every case the logical bond between transports and tourism must not be found in the simple relationship cause-effect between the transport evolution and the economic development of a territory, but in the complexity of the interdependence relationships between transports and tourism and tourism and transports.

The four principal transportation ways (by road, by railroad, by air and by water) differs one from each other for times, costs and served areas. Nevertheless, the globality of the transportation system can be considered as a component of tourist product when it is intended

as a consume only not some tourist destination, but also of the itinerary to be followed for moving from the residential place to the tourist destination.

The present paper explores, with a sequential methodology and by using a dynamic multiplier, the effects of the recent Regional Plan of the Transports and the Mobility on the Sicilian Tourist Development with particular reference to the occupational aspects both direct, indirect and induced. Finally it will be highlighted the conclusive role that the regional economic politics can play on transports, by monitoring the market with special rates and limits to the competition.