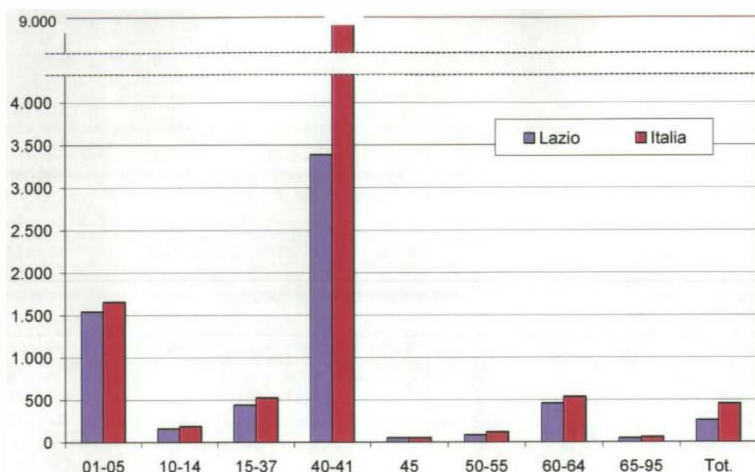


Figura J.1 – INTENSITÀ DI EMISSIONE DI GAS A EFFETTO SERRA (CO₂, CH₄ E N₂O), PER RAGGRUPPAMENTO DI ATTIVITÀ ECONOMICA (TONNELLATE DI CO₂ EQUIVALENTE PER MILIONI DI EURO DI VALORE AGGIUNTO). LAZIO E ITALIA, 2000



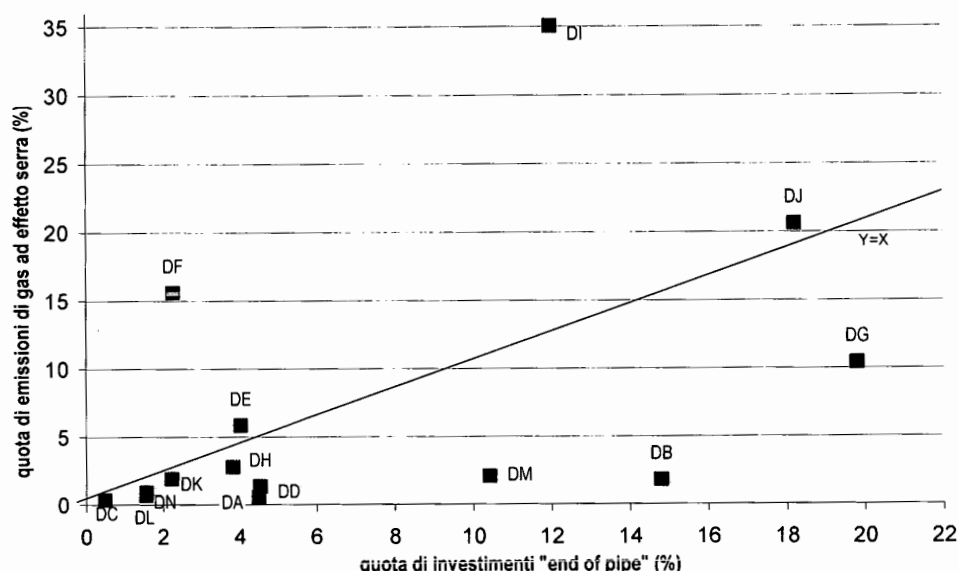
Legenda: 01-05 Agricoltura, silvicoltura e pesca; 10-14 Estrazione di minerali; 15-37 Attività manifatturiere; 40-41 Energia elettrica, gas e acqua; 45 Costruzioni; 50-55 Commercio, alberghi e ristoranti; 60-64 Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni; 65-95 Altri servizi

Fonte: Istat.

Un altro esempio di utilizzo di dati di contabilità ambientale per effettuare analisi a supporto di scelte di policy è riportato nella successiva figura J.2 e si basa, in questo caso, su una combinazione di dati dei conti delle emissioni atmosferiche e dei conti delle spese delle imprese per la protezione dell'ambiente (l'analisi è a scala nazionale in quanto al momento non sono disponibili a scala regionale dati sulla spesa delle imprese).

Il grafico confronta il contributo percentuale di ciascuna industria manifatturiera al totale degli investimenti di tipo "end-of-pipe" per la prevenzione e l'abbattimento delle emissioni atmosferiche e al totale delle emissioni di gas ad effetto serra del generate dal settore manifatturiero. In una situazione di bassa diffusione di tecnologie a ridotto impatto ambientale, può essere utile individuare le attività economiche il cui contributo agli investimenti per la protezione dell'ambiente è minore del corrispondente contributo al problema ambientale sotto esame (i punti al di sopra della diagonale nella figura J.2) e ipotizzare di avviare proprio a partire da queste l'incremento di investimenti in tecnologie più favorevoli per l'ambiente attraverso, ad esempio, politiche di incentivazione mirate.

Figura J.2 – INVESTIMENTI “END OF PIPE” PER LA PROTEZIONE DELL’ARIA E CLIMA E EMISSIONI DI GAS AD EFFETTO SERRA PER ATTIVITÀ ECONOMICA DEL SETTORE MANIFATTURIERO (CONTRIBUTO PERCENTUALE AL TOTALE DEL SETTORE). ITALIA, 2001



Legenda: DA. Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco; DB. Industrie tessili e dell'abbigliamento; DC. Industrie conciarie, fabbricazione di prodotti in cuoio, pelle e similari; DD. Industria del legno e dei prodotti in legno; DE. Fabbricazione della pasta-carta, della carta e dei prodotti di carta; stampa e editoria; DF. Fabbricazione di coke, raffinerie di petrolio, trattamento dei combustibili nucleari; DG. Fabbricazione di prodotti chimici e di prodotti chimici artificiali; DH. Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche; DI. Fabbricazione di prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi; DJ. Produzione di metallo e fabbricazione di prodotti in metallo; DK. Fabbricazione di macchine e apparecchi meccanici, compresi l'installazione, il montaggio, la riparazione e la manutenzione; DL. Fabbricazione di macchine elettriche e di apparecchiature elettriche e ottiche; DM. Fabbricazione di mezzi di trasporto; DN. Altre industrie manifatturiere

Fonte: Istat.

Questi esempi suggeriscono come l'analisi su scala regionale di dati di contabilità ambientale possa orientare l'allocazione delle risorse per lo sviluppo dei diversi territori in modo da tener conto di criteri connessi alla situazione ambientale ed economica specifica dei territori stessi e da quantificare i trade-off tra comparti economici e ambientali, indotti direttamente o indirettamente dalle politiche di investimento ed incentivazione. Ciascun tipo di conto, specialmente se disaggregato territorialmente, consente di rispondere, come nessun altro strumento statistico, a domande sulle dinamiche che legano le politiche di sviluppo e l'ambiente - effetti negativi sull'ambiente, retroazione negativa sull'economia, interventi di tutela ambientale - tipiche della fase di programmazione degli interventi (e in qualche modo importanti anche nella fase di valutazione), come esemplificato nella tavola².

² Un quadro metodologico per la selezione e l'utilizzo dei dati di contabilità ambientale di interesse per le politiche di sviluppo regionali è oggetto del volume *Ambiente e politiche di sviluppo: le potenzialità della contabilità ambientale per decidere meglio* - Materiali UVAL n. 5 - Anno 2005, prodotto dalla collaborazione tra il Dipartimento Politiche di Sviluppo e Coesione e l'Istat nell'ambito del Programma Diffusione delle Conoscenze (disponibile su <http://www.dps.tesoro.it/materialiuvall/ml.asp>).

Tavola J.1 – “DOMANDE” DI POLICY E “RISPOSTE” DEI CONTI AMBIENTALI: ALCUNI ESEMPI

Possibili “domande” del <i>policy maker</i>	Conti ambientali che offrono “risposte”
▪ In che misura lo sviluppo dell'economia del territorio necessita di un crescente fabbisogno di risorse naturali? ▪ In che misura per soddisfare tale fabbisogno il sistema dipende da altri territori?	Conti dei flussi di materia dell'intera economia
▪ Quali sono i settori produttivi e i consumi dei cittadini che contribuiscono maggiormente all'inquinamento o al consumo delle risorse naturali? ▪ Si tratta dei settori e dei consumi che “trainano” l'economia del territorio oppure no?	Conti dei flussi di tipo NAMEA
▪ Quante risorse economiche vengono mobilitate nel territorio per tutelare l'ambiente? ▪ Quanto pesano in particolare la spesa pubblica e quella privata sul complesso delle risorse economiche destinate alla tutela dell'ambiente?	Conti delle spese ambientali del SERIEE
▪ Lo sforzo economico sostenuto per la tutela dell'ambiente è sufficiente o si può fare di più? Chi potrebbe o dovrebbe fare di più?	Conti delle spese ambientali del SERIEE combinati con i conti fisici della NAMEA e i conti patrimoniali delle risorse naturali

Questi sono solo alcuni esempi di domande che possono essere soddisfatte con l'ausilio dei conti ambientali. L'avvio della produzione di conti ambientali regionali su base regolare, potrà offrire un concreto supporto al disegno di politiche di sviluppo in cui economia e ambiente siano ambiti integrati piuttosto che paralleli³.

³ Questo riquadro è stato realizzato in collaborazione con C. Costantino, F. Falcitelli, A. Tudini, G. Vetrella (Istat, Direzione Centrale della Contabilità Nazionale – Contabilità Ambientale).

II.1.3 Servizi per la fruizione turistica

Ruolo economico
del turismo e
posizionamento sul
mercato
internazionale

Il settore turistico svolge, all'interno del sistema economico italiano, un ruolo importante. Una stima, relativa all'anno 2004, del valore aggiunto attivato dalla spesa turistica (effetti diretti e indiretti) indica nel 5,4 per cento circa la quota del settore sul totale del valore aggiunto nazionale. Se si tiene conto però della cosiddetta "economia allargata dei viaggi e del turismo"³⁷ si giunge a valutare in circa il 12 per cento il rapporto tra fatturato del settore e PIL³⁸, stima da considerarsi errata per difetto, ma che fornisce un punto di riferimento per apprezzare l'importanza del settore nel sistema economico nazionale. Peraltro, va sottolineato che l'importanza economica del settore, misurata in termini di valore aggiunto, raggiunge livelli nettamente superiori alla media nazionale in molte regioni del Nord (Trentino Alto Adige, Veneto, Val d'Aosta), del Centro (Toscana) e del Sud (Sardegna). Su questi aspetti, per l'importanza che rivestono nelle politiche regionali di sviluppo si tornerà più avanti, dopo un breve cenno alle dinamiche internazionali del settore e alle prospettive di medio periodo.

Il turismo italiano sta attraversando, secondo molti osservatori, una fase di difficoltà di natura strutturale, e non solo congiunturale, come indicano con chiarezza le statistiche dell'Organizzazione Mondiale del Turismo (WTO)³⁹ relative alle quote di mercato internazionali. Dal 1990 al 2004 il movimento turistico internazionale è aumentato del 71,2 per cento, ovvero ad un tasso medio annuo del 3,9 per cento. L'Italia, che per tutti gli anni Novanta ha mantenuto il proprio posizionamento sul mercato, con una quota pari a circa il 6 per cento del totale del movimento turistico internazionale, a partire dal 2001 ha visto progressivamente ridotta la sua capacità di attrazione e, nel 2004, la quota di mercato mondiale si è attestata sul 4,9 per cento; il dato è ancor più significativo se si considera che, nello stesso periodo, un'analoga difficoltà si è registrata rispetto ai concorrenti europei: la quota di arrivi internazionali in Italia sul totale Europa si è ridotta dal 10,6 per cento del 2000 all'8,9 per cento del 2004 (tav. II.8).

³⁷ Si veda la definizione del *World Travel and Tourism Council* (WTTC) che, oltre ai consumi dei turisti, considera gli investimenti delle aziende in beni capitali e le spese per il settore sostenute da autorità governative.

³⁸ Tali stime non includono tutte le attività produttive coinvolte dal turismo e gran parte degli investimenti infrastrutturali direttamente funzionali all'attività turistica (ad esempio, gli investimenti in porti turistici). Cfr. Rapporto sul turismo italiano, anni vari. Le stime sul Valore Aggiunto del settore turistico sono prodotte annualmente dal Ciset di Venezia.

³⁹ Le statistiche sono diffuse tramite il *World Tourism Barometer*, pubblicazione regolare curata dal *Market Intelligence and Promotion Department* del WTO, tesa a monitorare l'evoluzione di breve periodo del turismo.

Tavola II.8 - ARRIVI DI TURISTI INTERNAZIONALI PER DESTINAZIONE, 1990-2004 (milioni di persone e valori percentuali)

	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004
Europa	270,4	316,4	389,6	387,8	397,3	396,2	416,4
Americhe	92,8	109,0	128,2	122,2	116,6	113,1	125,7
Medio Oriente	9,8	13,8	24,3	24,0	27,9	30,0	35,4
Africa	15,2	20,7	28,6	29,2	29,9	30,8	33,2
Asia e Pacifico	57,7	85,0	114,9	120,5	131,1	119,3	152,6
Totale Mondiale	445,8	544,9	685,5	683,8	702,8	689,4	763,3
Italia	26,7	31,1	41,2	39,6	39,8	39,6	37,1
Quota Italia su Europa	9,9	9,8	10,6	10,2	10,0	10,0	8,9
Quota Italia su Mondo	6,0	5,7	6,0	5,8	5,7	5,7	4,9

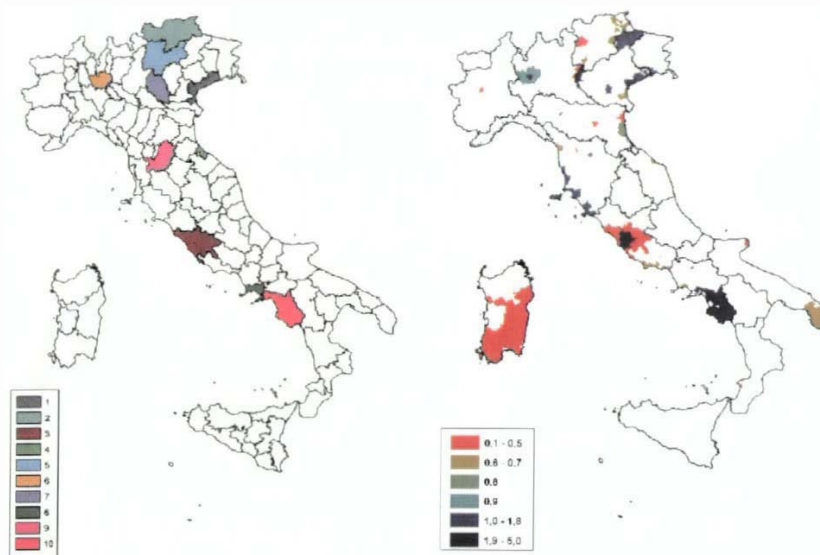
Fonte: elaborazioni DPS su dati World Tourism Barometer, WTO.

Le difficoltà dell'Italia nel settore si sono manifestate soprattutto nelle destinazioni turistiche più mature (turismo balneare, turismo montano invernale, alcune città d'arte), che corrispondono ai pochi poli di concentrazione dei flussi turistici nazionali. La distribuzione sul territorio delle presenze turistiche non è equilibrata, ma ha poche aree di addensamento: le prime dieci province italiane per numero di presenze turistiche concentrano oltre il 45 per cento del totale nazionale (Fig. II.9). Tra le aree a maggior concentrazione turistica si possono segnalare: mete culturali e città d'arte (Venezia, Firenze, Verona), località montane (Trento e Bolzano), balneari (Rimini con tutti i lidi adriatici e Salerno con la costiera amalfitana), mete del turismo d'affari (Milano) e la realtà di Roma che coniuga il turismo culturale con quello *business*. In questo contesto, le principali aree turistiche del Mezzogiorno evidenziano un *gap* rispetto al resto d'Italia. Se si escludono le province di Napoli e Salerno, che figurano tra le prime dieci province italiane per attrazione turistica, sono poche le aree che raccolgono quote significative di mercato (la provincia di Sassari si colloca intorno al 20° posto, Foggia al 22° posto e Messina al 24° posto per numero di presenze).

A livello di singole località, la concentrazione del mercato turistico italiano assume contorni ancora più nitidi: Roma, Venezia e Caorle⁴⁰ raccolgono rispettivamente il 5,0, il 3,3 e il 2,6 per cento delle presenze nazionali (in totale oltre il 10 per cento); l'area costiera prossima a Rimini raggiunge da sola il 4,5 per cento delle presenze (fig. II.9).

⁴⁰ La circoscrizione turistica di Caorle include 8 comuni marini, che beneficiano anche della prossimità con Venezia.

Figura II.9 - DISTRIBUZIONE DELLE PRESENZE PER LE PRIME 10 PROVINCE ITALIANE (fig. sinistra) PER LE PIÙ IMPORTANTI CIRCOSCRIZIONI TURISTICHE (fig. destra), 2003 (quote percentuali sul totale nazionale)



Fonte: elaborazioni DPS su dati ISTAT.

Il turismo nel
Mezzogiorno

Il posizionamento turistico delle Regioni del Mezzogiorno, pur se migliorato negli ultimi cinque anni e con dinamiche di crescita positive (anche in controtendenza con gli andamenti nazionali), resta molto al di sotto delle proprie potenzialità. Nel 2004 soltanto il 20 per cento circa degli arrivi e delle presenze si è rivolto al territorio del Mezzogiorno su un totale nazionale di 85,9 milioni di arrivi e 345,3 milioni di presenze (tav. II.9); la quota era pari a circa il 18 per cento nel 1996 .

Tavola II.9 - ARRIVI E PRESENZE DI ITALIANI E STRANIERI IN STRUTTURE ALBERGHIERE ED EXTRALBERGHIERE, 2004 (milioni di persone)

Arrivi	Italiani			Stranieri			Totale
	Alberghi	Extra alberghi	Totale	Alberghi	Extra alberghi	Totale	
Nord	20,98	3,97	24,95	16,46	4,27	20,73	45,68
Centro	9,67	2,67	12,34	9,52	1,87	11,39	23,73
Sud	6,63	1,19	7,82	2,11	0,39	2,5	10,32
Isole	3,48	0,64	4,12	1,83	0,28	2,11	6,23
Italia	40,77	8,47	49,24	29,92	6,8	36,72	85,96

Presenze	Italiani			Stranieri			Totale
	Alberghi	Extra alberghi	Totale	Alberghi	Extra alberghi	Totale	
Nord	73,98	32,67	106,65	56,43	29,11	85,54	192,19
Centro	26,91	19,58	46,49	25,38	10,28	35,66	82,16
Sud	23,99	11,56	35,55	8,81	3,26	12,07	47,61
Isole	11,97	3,79	15,76	6,55	1,35	7,9	23,65
Italia	136,84	67,6	204,44	97,17	43,99	141,16	345,62

Fonte: elaborazioni DPS su Statistiche del Turismo, ISTAT.

Nel Mezzogiorno si sono registrati infatti, secondo i dati ISTAT del 2004, 16,5 milioni di arrivi e 71,3 milioni di presenze di cui circa il 72 per cento provenienti dall'Italia (con un aumento medio annuo, tra il 1995 e il 2004, rispettivamente pari al 3,6 per cento e 3,2 per cento). Altro elemento positivo, è la tendenza alla crescita della domanda internazionale (la quota di turisti stranieri passa dal 22 per cento del 1995 al 28 per cento nel 2004), ancora molto al di sotto rispetto alla media italiana (41 per cento circa la quota di turisti stranieri). Tra le Regioni del Sud, la più forte presenza di turisti stranieri si registra in Campania e Sicilia (nel 2004, rispettivamente 41,4 per cento e 38,0 per cento sono i turisti stranieri sul totale delle presenze). Sardegna e Puglia sono le Regioni in cui più netta è la tendenza alla crescita dei turisti stranieri.

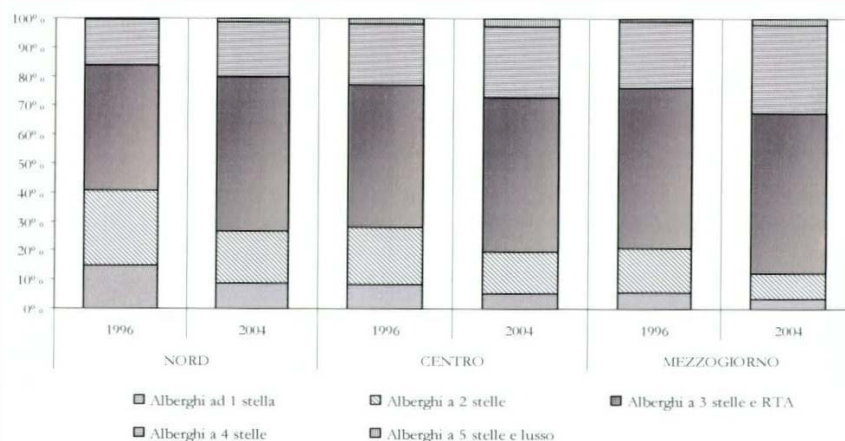
Il fenomeno turistico nel Mezzogiorno assume tuttavia un peso ancor più significativo se si considera il flusso di presenze legato alle seconde case (non rilevate dalle statistiche ufficiali). Secondo stime recenti⁴¹ il valore complessivo dei flussi turistici italiani, considerando le presenze nelle seconde case, si triplica e il Mezzogiorno ne assorbe oltre il 44 per cento (circa 320 milioni di presenze, pari a quasi 4,5 volte le presenze turistiche ufficiali).

⁴¹ Cfr. Confturismo, Fimaa, Rescasa, "Il turismo italiano negli appartamenti" a cura di Mercury, 2005.

Qualità dell'offerta.
filiera turistica e
attivazione
economica nel
Mezzogiorno

La qualità dell'offerta ricettiva turistica nel Mezzogiorno, misurata dalla composizione per tipologia di struttura (peso relativo del comparto alberghiero ed extralberghiero) e secondo la classificazione degli esercizi alberghieri per numero di stelle⁴² è molto disomogenea. Nel Mezzogiorno, soltanto due regioni (Sicilia e Sardegna) registrano una maggiore quota relativa di strutture alberghiere, mentre nelle altre Regioni prevale la ricettività complementare. Nel periodo 1996-2004 nel Mezzogiorno si è registrato un netto innalzamento nel livello di classificazione delle strutture alberghiere per numero di stelle: si sono ridotti infatti i posti letto in alberghi a 1 e 2 stelle a vantaggio di strutture di lusso ed extralusso che coprono oggi oltre il 30 per cento dei posti letto disponibili (fig. II.10).

Figura II.10 - COMPOSIZIONE DELL'OFFERTA ALBERGHIERA PER
RIPARTIZIONE GEOGRAFICA E CATEGORIA
Anni 1996-2004 (valori percentuali)



Fonte: elaborazioni DPS su Statistiche del Turismo, Istat.

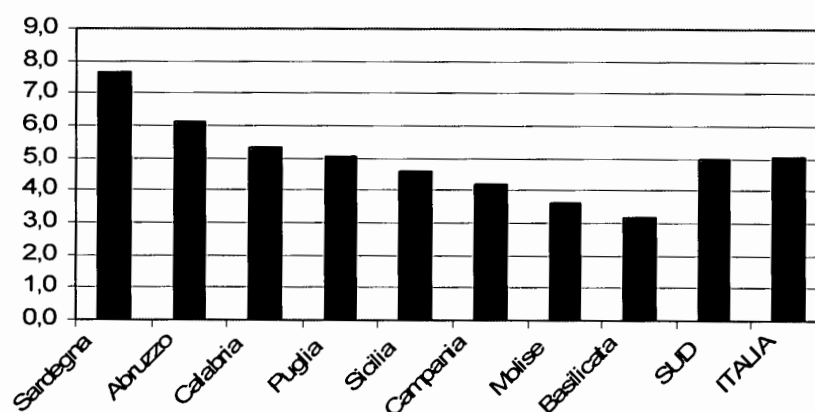
La classificazione delle strutture alberghiere per numero di stelle non esprime però pienamente l'effettiva qualità dei servizi offerti al turista e, soprattutto, nulla dice riguardo all'insieme dei servizi che costituiscono l'effettiva offerta turistica di un territorio. Considerando i mutamenti che stanno caratterizzando le motivazioni e i comportamenti di consumo dei turisti, la loro diversa capacità di spesa (e la loro

⁴² Si tratta di indicatori parziali in quanto non considerano l'insieme dei servizi al turismo che costituiscono parte integrante della qualità dell'offerta turistica. I sistemi di classificazione della qualità dell'offerta ricettiva riguardano esclusivamente il comparto alberghiero (assegnazione del numero di stelle), mentre per il comparto extra-alberghiero si rilevano alcune sperimentazioni su base regionale e locale. Infine è da segnalare l'esistenza di una forte differenziazione regionale circa i criteri utilizzati per assegnare le strutture (anche alberghiere) alle diverse categorie di qualità. Ciò di fatto non consente una piena comparazione a livello territoriale ma, ancor più grave, non permette ai consumatori-turisti di conoscere preventivamente l'effettiva qualità dell'offerta disponibile.

disponibilità a pagare) e la crescente attenzione alla varietà e alla qualità complessiva dei soggiorni è più utile fare riferimento al rapporto qualità prezzo. Secondo molti osservatori⁴³ la perdita di competitività del turismo italiano, e con le sue specificità del Mezzogiorno, è anche una conseguenza del peggioramento del rapporto qualità prezzo, che interessa in particolare i comparti più maturi (quali il turismo balneare), dove la concorrenza internazionale è più intensa, e non investe soltanto l'accoglienza ricettiva (posti letto), ma l'intera filiera dei servizi.

La debolezza della filiera dei servizi si riflette peraltro negativamente sulla capacità del settore di attivare l'economia locale. In termini di benefici economici il turismo ufficiale al Sud genera un valore aggiunto diretto (derivante dalla spesa turistica) pari a circa 10 miliardi di euro (stime 2004 a prezzi correnti). Se si sommano anche gli effetti indiretti, il valore aggiunto attivato dalla domanda turistica sale a circa 16 miliardi di euro (moltiplicatore pari a 1,50 contro un moltiplicatore pari a 1,54 in media nazionale). Il peso sul valore aggiunto totale regionale è pari in media al 5 per cento, ma assume un valore più elevato, anche rispetto alla media nazionale, in Sardegna, Abruzzo e Calabria (fig. II.11).

Figura II.11 VALORE AGGIUNTO ATTIVATO DIRETTAMENTE E INDIRETTAMENTE DALLA SPESA TURISTICA NEL MEZZOGIORNO, 2004 (peso percentuale sul valore aggiunto regionale)



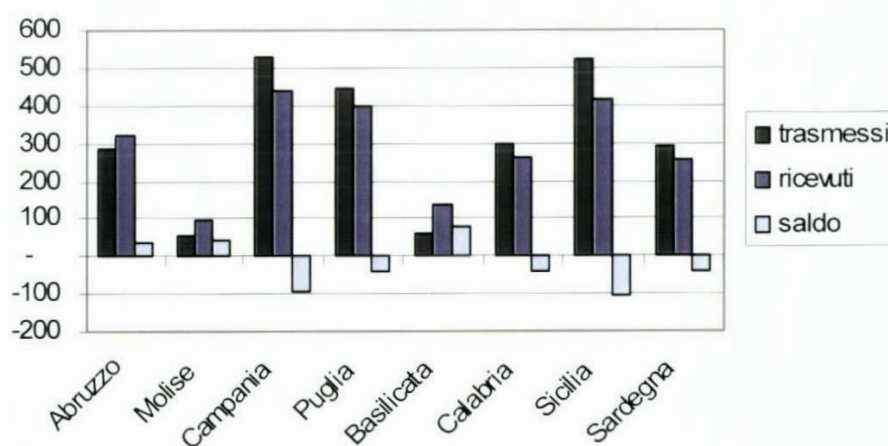
Fonte: Ciset.

Tuttavia, nella maggior parte delle regioni del Mezzogiorno, la composizione della spesa turistica vede ancora una forte incidenza di beni prodotti fuori regione e

⁴³ Si vedano, ad esempio, i contributi al Seminario tematico del Quadro Strategico Nazionale 2007-2013 organizzato a Roma dall'UVAL DPS-MEF il 28 settembre 2005 "Risorse naturali e culturali come attrattori" disponibili sul sito www.dps.tesoro.it.

si determina così un saldo negativo tra effetti economici ricevuti ed effetti trasmessi (il saldo è positivo soltanto per Abruzzo, Molise e Basilicata). Se per Calabria e Sardegna, si conferma, al 2004, un dato strutturale, per Campania, Puglia e Sicilia si tratta di un'inversione di tendenza rispetto al passato che annulla i benefici generati dal turismo in queste aree (Fig. II.13). In generale gli effetti di dispersione restano elevati e soltanto attraverso la creazione di un forte filiera turistica e produttiva si possono massimizzare le ricadute a favore dell'economia locale del Mezzogiorno.

Figura II.12 VALORE AGGIUNTO TURISTICO: EFFETTI TRASMESSI, EFFETTI RICEVUTI E SALDO NEL MEZZOGIORNO – 2004 (milioni di euro)



Fonte: Ciset.

Politiche strutturali realizzate nel periodo 2000-2006 e prospettive

Le politiche regionali comunitarie e nazionali nel Mezzogiorno in corso di realizzazione hanno assegnato un grosso peso allo sviluppo del settore turistico con un ammontare di risorse finanziarie programmate pari a circa 10 miliardi di euro⁴⁴ più o meno equidistribuite tra politiche di valorizzazione del contesto territoriale (risorse culturali, aree naturali protette e città) e politiche settoriali (sostegno alle imprese e infrastrutture turistiche). Gli interventi realizzati - circa un terzo delle risorse programmate era speso a fine 2004 - non hanno ancora prodotto i risultati attesi in termini di incremento delle presenze turistiche e quindi dei consumi turistici.

Occorre dunque rafforzare l'efficacia delle politiche in corso, attraverso una maggiore attenzione alla quantità e alla qualità dei servizi per il turismo, tenendo nella massima considerazione le indicazioni provenienti dai mercati. In questa

⁴⁴ La ricostruzione delle risorse finanziarie programmate per il turismo è stata effettuata a cura dell'UVAL in *Politiche territoriali per il turismo: risorse finanziarie aggiuntive programmate e spese al 2004* XIV Rapporto sul turismo italiano, Mercury 2005. Il contributo aggiorna quanto riportato nel Rapporto Annuale DPS 2004, Cap. IV Riquadro T.

direzione la valorizzazione a fini turistici delle risorse naturali e culturali, soprattutto se promossa a scala interregionale e con adeguata “massa critica”, potrebbe con più efficacia rispetto al passato, permettere di affrontare i sempre più competitivi mercati turistici internazionali.

La destinazione turistica Mezzogiorno va letta in prospettiva nel quadro dei mutamenti che stanno caratterizzando la geografia mondiale del turismo. Secondo le previsioni al 2020 dell’Organizzazione Mondiale del Turismo gli arrivi turistici mondiali dovrebbero raggiungere e superare 1,5 miliardi, il 30-40 per cento dei quali concentrato nel Mediterraneo, che rimane in posizione ancora dominante nel medio periodo. Tale opportunità, tuttavia, va necessariamente considerata assieme alla sempre più netta segmentazione delle motivazioni di viaggio, ovvero alla necessità di rispondere alle articolate e differenziate richieste di consumo turistico, e alla forte concorrenza esercitata dalle destinazioni mature della riva Nord da un lato, e dalle nuove destinazioni della riva sud, dall’altro.

Il Mezzogiorno, oltre alle naturali relazioni con il Mediterraneo, può fare riferimento, nella costruzione delle sue strategie, alla vicinanza ai principali bacini di domanda dell’Europa continentale. A tal fine occorre, tuttavia, una riflessione strategica e un affinamento degli strumenti di intervento e delle politiche pubbliche per il settore e per migliorare l’attrattività dei contesti territoriali⁴⁵.

II.2 Servizi di trasporto e logistica

II.2.1 Le grandi reti di trasporto: i servizi in Italia e in Europa

Le grandi reti europee sono quelle che l’Unione Europea ha scelto per allargare i propri confini e mercati (i corridoi paneuropei) e per dare accessibilità ai suoi territori con sicurezza e puntualità. La politica dei trasporti europea, che le governa, mira al perseguimento dell’efficienza dei sistemi di trasporto quale elemento essenziale per la competitività dell’Europa; al contempo la politica comune dei trasporti deve contribuire alla coesione economica e sociale fornendo servizi accessibili anche nelle aree più periferiche, favorendo così occasioni di impiego. Nel confronto fra i modi di viaggiare o movimentare merci, è rilevante considerare le diverse configurazioni del trasporto e dell’accessibilità per poter procedere a raffronti omogenei fra aree dello spazio europeo.

⁴⁵ Cfr. a riguardo il Documento Strategico Preliminare Nazionale, cap. 4, disponibile sul sito www.dps.tesoro.it.

La rete ferroviaria

Per le ferrovie si può osservare che poco è cambiato nell'estensione delle reti con riguardo agli ultimi anni di rilevazione disponibili per un confronto fra tutti i paesi europei. L'Italia ha avviato un programma di trasformazione della rete con uno sforzo di rinnovo sotto il profilo della qualità della rete per servizi regionali e intercity. Sono in previsione o in costruzione quasi mille nuovi chilometri di linea ad alta velocità che metteranno in collegamento diretto la penisola fino a Napoli. Nelle tavole seguenti viene indicata rispettivamente l'estensione della rete ferroviaria al 1990 e al 2003 (tav. II.10) e la densità territoriale delle linee ferroviarie nei Paesi europei a fine periodo (chilometro di rete ferroviaria per chilometro quadrato al 2003, tav. II.11).

Le due tavole evidenziano come le reti ferroviarie non abbiano subito modifiche rilevanti in termini di estensione soprattutto nei paesi più "maturi" (tav. II.10) che presentano, e presentavano già nel '90, densità di dotazione ferroviaria elevate; in questi ultimi le reti sono state oggetto di *up-grading*, di trasformazione o di razionalizzazione con una riduzione della rete esistente e nuove configurazioni per velocità più elevate. In Italia la rete ferroviaria si è attestata, tra il 1990 e il 2003, sui 16 mila chilometri.

Tavola II.10 ESTENSIONE DELLA RETE FERROVIARIA IN EUROPA: 1990 E 2003

Paese	Km nel 1990	Km nel 2003
Germania	41.000	36.000
Francia	34.000	30.000
Regno Unito	19.000	17.000
Italia	16.000	16.000
EU 15	201.000	209.000

Fonte: Union Internationale Chemins de fer --Eurostat.

Tavola II.11 DENSITÀ TERRITORIALE DELLA RETE FERROVIARIA IN EUROPA NEL 2003 (chilometri di rete ogni 1000 chilometri²)

Paese	Aree a densità media 30-60	Aree a alta densità (>60)	Aree a bassa densità (<30)
UE15	47	Germania 101	Spagna 28
UE25	50	Regno Unito 69	Finlandia 17
Italia	54	Centro Nord 65	Mezzogiorno 24

Fonte: Union Internationale Chemins de fer --Eurostat.

L'Italia presenta una dotazione leggermente superiore alla media europea con ampi divari interni dovuti in parte alla morfologia del territorio, in parte alla vicinanza geografica del nord con il centro dell'Europa, in parte alle scelte della politica dei trasporti del paese. Nel Sud pendenze, raggi di curvatura e dimensione della domanda comportano costi di realizzazione elevati per offrire servizi simili alle ferrovie del Centro-Europa; questa opzione può essere frutto solo di una esplicita scelta in tal senso della politica nazionale o stimolo per la ricerca di alternative di servizio sostenibili anche se non sempre ugualmente comparabili in termini di qualità.

Tavola II.12 – LA RETE PER L'ALTA VELOCITÀ: 2003 E 2010

Paese	Km linee AV al 2003	Km linee AV al 2010
UE15	3750	6.150
Francia	1.520	1.920
Spagna	1.031	1680
Germania	796	880
Italia	259	1060
Mezzogiorno	0	120

Fonte: Union Internationale Chemins de fer --Eurostat.

La dotazione di linee ad alta velocità del continente europeo al 2010 sarà concentrata in Francia, Germania, Italia e Spagna (Tav. II.12); è nella qualità del resto della rete ferroviaria e dei suoi buoni collegamenti alle linee ad alta velocità che si gioca l'effettiva capacità di costruire una rete ferroviaria efficiente come indicato negli obiettivi europei. L'incremento dell'estensione della rete ad alta velocità di cui beneficerà in particolare l'area centro-nord del Paese al 2010 e i dati relativi alla bassa densità ferroviaria del Mezzogiorno al 2003 suggeriscono la necessità di ricercare soluzioni intermodali adeguate all'orografia e economia del Mezzogiorno per non ampliare il divario esistente e per dare accesso in senso europeo ai territori meridionali.

La rete stradale

A partire dagli anni novanta le strade italiane hanno subito trasformazioni importanti e intense anche se di segno diverso rispetto a quelle registrate in Spagna, Francia e Danimarca, paesi che hanno esteso significativamente la propria rete autostradale (tav. II.13). L'Italia, presentando in quel periodo un indice di densità

delle autostrade (misurato in chilometri di autostrade su chilometro quadrato di superficie) superiore alla media europea, ha infatti operato per l'ampliamento delle infrastrutture esistenti (circa mille chilometri di terze corsie), il miglioramento di raccordi e tangenziali e la qualità del servizio, mentre ha mantenuto sostanzialmente invariata l'estensione della sua rete nel rispetto della normativa di settore⁴⁶.

Tavola II.13 - RETE AUTOSTRADALE DEI PAESI EUROPEI, AL 1990 E 2003 (chilometri di lunghezza)

Paese	1990	2003
Spagna	4.700	9.910
Francia	6.820	10.220
Danimarca	600	1.000
Italia	6.193	6.468

Fonte: Eurostat.

L'Italia in Europa è tuttavia fra i primi paesi per numero di autovetture per abitante, che già è assai elevato nella media europea (una vettura ogni due abitanti). Essa presenta inoltre la più elevata densità della circolazione misurata in termini di veicoli per chilometro di rete stradale (110 veicoli/km contro una media UE di 47) oltre a detenere il record europeo dello stock di motocicli e ciclomotori: dieci milioni in tutto. I dati rivelano ancora una forte prevalenza dell'uso del mezzo di trasporto privato su quello pubblico con conseguenze importanti in termini ambientali, di congestione e affollamento delle strade, di sicurezza e rischi per la salute.

Costi del trasporto,
adeguatezza e
qualità del servizio

L'Italia concorrendo sui mercati esteri con i propri beni e servizi, talvolta in condizioni critiche di competitività, è doppiamente interessata ai corridoi e alle connessioni europee, e alle grandi infrastrutture di trasporto: (a) per rendere più vicini i mercati di commercializzazione dei prodotti, (b) per migliorare la competitività anche agendo sui margini di trasporto.

I trasporti al Sud sono ancora oggi assai meno efficienti (in media) di quelli del resto del paese. Diversa è la varietà, il prezzo e il volume di domanda. Le ragioni sono da ritrovare nel poco interesse dei grandi enti di trasporto e nell'insoddisfacente attenzione e domanda delle amministrazioni locali e regionali, che solo di recente hanno incominciato a impostare programmi, piani e tavoli di chiarimento e accordo con i grandi enti. Sicuramente anche il reddito medio inferiore alla media europea, la scarsa presenza di industria, il più limitato volume e paniere dei consumi delle

⁴⁶ Il riferimento è al Piano decennale delle infrastrutture di grande comunicazione del 20 luglio 1983, redatto secondo quanto disposto dalla legge n. 531 del 12.8.1982.

famiglie, la stessa orografia hanno reso più incerta la predisposizione di reti e servizi di livello almeno pari alla media italiana.

Per quanto riguarda le ferrovie, ad esempio, i treni vanno più lenti, sono meno confortevoli, meno frequenti. Nemmeno i treni Eurostar offrono servizi confrontabili al Sud e al Nord, se non nel prezzo: sotto Napoli la velocità media è di 73 chilometri all'ora, sopra Roma di 95 chilometri. Colmare il gap non significa necessariamente portare anche al Sud l'intera gamma di servizi di trasporto del Nord: diversa è la struttura economica, diverse le relazioni fra le città, diversa la capacità di spesa delle famiglie. Le tavole dei consumi delle famiglie mostrano infatti con chiarezza che il trasporto aereo riguarda al Sud una quota limitata della popolazione anche se trasporta quote sempre più rilevanti di turisti; che il consumo di trasporto è assai differente fra nord e sud e fra famiglie di reddito differente. Ciò significa tuttavia adeguare le infrastrutture e i servizi di trasporto ad un rapporto costo-qualità del servizio reso comparabile fra aree del paese e a orientare il sistema dei trasporti del Mezzogiorno al servizio della sua struttura economica e delle sue prospettive di sviluppo, riducendo alcuni limiti strutturali, avvicinando le sue città (mediamente più lontane fra loro rispetto al nord del paese), accompagnando l'articolazione settoriale della produzione (minore peso dell'industria) sostenendo l'evoluzione che si attende potrà venire da un ruolo nuovo del Mezzogiorno nella logistica dei flussi di merci dal Mediterraneo e dall'estremo l'Oriente.

Le grandi reti e nodi di trasporto di cui il Mezzogiorno ha bisogno sono dunque reti e nodi attrezzati. Nessun manufatto è grande infrastruttura solo per questioni dimensionali. Ciò che differenzia oggi Gioia Tauro da altri porti non sono le infrastrutture, tenuto conto che il porto ha un bacino di evoluzione ridotto e che obbliga le navi a un percorso non sempre agevole, ma l'automazione e l'organizzazione. Si tratta di innovazioni e trasformazioni che devono far crescere le potenzialità del territorio come nel caso del nodo agro-alimentare e turistico di Pachino-Ragusa-Pozzallo, dove ferrovia aeroporto e porto offrono servizi di trasporto integrato, (logistica, appunto) e potenzialità di sviluppo che solo nuove strategie e strumenti adattati ai vari casi possono sfruttare appieno.

II.2.2 Servizi per la logistica merci

II.2.2.1. L'impatto della mondializzazione degli scambi e i servizi logistici

Variazione dei
flussi import-
export

L'aspetto più importante della mondializzazione degli scambi è quello di un imponente cambiamento dei flussi e delle caratteristiche delle merci in entrata e in uscita da ciascuna economia regionale, nel caso italiano dal Centro-Nord e dal Mezzogiorno d'Italia.

Inserite in un contesto mondiale e continentale (l'Unione Europea) aperto ai commerci, le economie del Centro-Nord e del Sud sono notevolmente mutate. Le politiche economiche possono influenzare la capacità delle economie di esportare, o la propensione ad importare. Ma nel periodo medio e lungo tutte le economie nazionali e le loro suddivisioni territoriali, Centro-Nord e Sud nel caso italiano, sono destinate ad inserirsi nel circuito di scambi internazionali di merci, con una riduzione dell'importanza dei fattori come il tempo e la distanza nel determinare il dove e il che cosa si scambi, tanto maggiore è il ritmo dell'innovazione tecnologica, che riduce la rilevanza competitiva dei differenziali di costo del lavoro, e l'equiparazione delle capacità di trasporto su scala continentale e mondiale.

In questo paragrafo si osservano gli effetti della mondializzazione degli scambi nell'arco temporale 1995-2004. In particolare, si osserva l'impatto della mondializzazione sui due sottosistemi economici, una cartina di tornasole degli effetti combinati sui sistemi produttivi della varietà di politiche pubbliche adottate, e della capacità competitiva, su ampia scala, delle produzioni locali. Si tratta di effetti in termini di:

- dimensioni dell'interscambio, in importazione e in esportazione;
- direzioni dell'interscambio, con l'Europa, e con il mondo intero.

La figura II.13 e la tavola II.14 descrivono la situazione all'inizio e alla fine del periodo 1995-2004, valutando le quantità (in milioni di tonnellate) delle merci importate ed esportate nel Centro-Nord e nel Mezzogiorno (per le tendenze delle esportazioni in valore cfr. par.I.1). In entrambe le ripartizioni geografiche il decennio ha visto crescere l'interscambio commerciale in quantità da e verso il resto del mondo e, in particolare, verso l'Europa a 25.