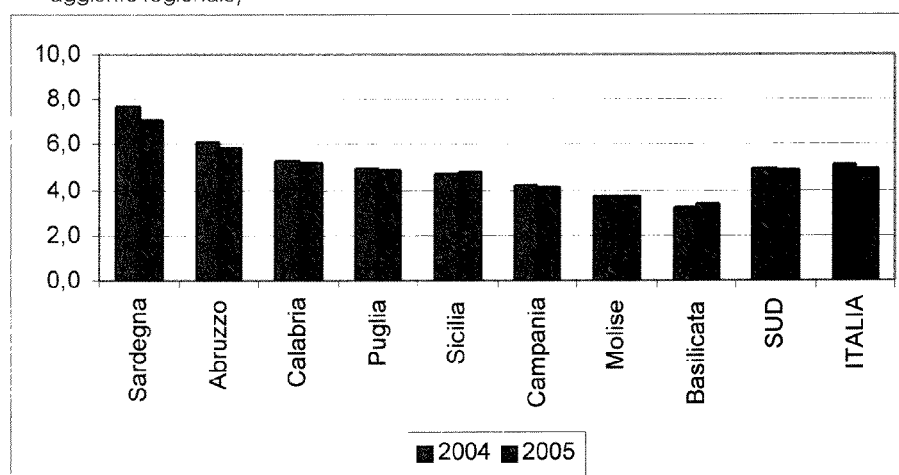


Tavola II.6 - ITALIA: VALORE AGGIUNTO TURISTICO, 2005 (valori in milioni di euro)

	Valore aggiunto generato dai consumi turistici (effetti diretti e indiretti)		
	degli italiani	degli stranieri	totali
Centro-Nord	32.820	20.275	53.094,80
Mezzogiorno	13.057	3.710	16.766,50
Italia	45.877	23.985	69.861,30

Fonte: Elaborazioni UVAL-DPS su dati Ciset

Il peso sul valore aggiunto totale regionale in Italia e nel Mezzogiorno è rimasto stabile rispetto all'anno 2004 ed è pari in media al 5 per cento. Sardegna, Abruzzo e Calabria si confermano, tra le regioni del Sud, quelle che presentano un valore più elevato, anche rispetto alla media nazionale (Figura II.31).

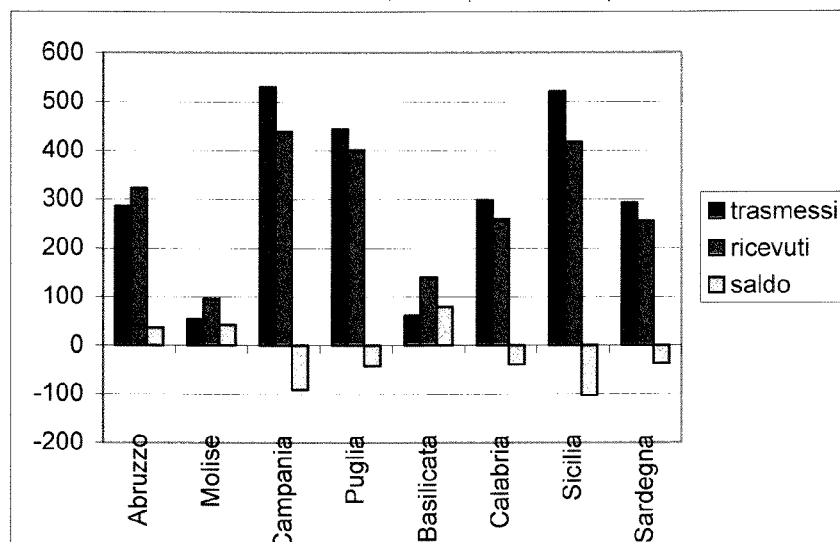
Figura II.8 - VALORE AGGIUNTO ATTIVATO DIRETTAMENTE E INDIRETTAMENTE DALLA SPESA TURISTICA NEL MEZZOGIORNO, 2004- 2005 (peso percentuale sul valore aggiunto regionale)

Fonte: Ciset

Ancora nel biennio 2004-2005, confermando un dato strutturale, gli effetti di dispersione si mantengono elevati e, nella maggior parte delle regioni del Mezzogiorno, la composizione della spesa turistica vede ancora una forte incidenza di beni prodotti fuori regione e si determina così un saldo negativo tra effetti economici ricevuti ed effetti trasmessi.

In tutte le regioni del Sud sono complessivamente aumentati gli effetti in termini di valore aggiunto generato dalla spesa turistica, ma non si è sostanzialmente modificata la capacità di trattenere sul territorio i benefici economici.

Figura II.9 - VALORE AGGIUNTO TURISTICO: EFFETTI TRASMESSI, EFFETTI RICEVUTI E SALDO NEL MEZZOGIORNO, 2005 (milioni di euro)



Fonte: Ciset

Politiche regionali per il turismo

La definizione delle priorità di intervento e degli indirizzi attuativi del nuovo Quadro Strategico Nazionale (QSN) 2007-2013 ha tenuto nella massima considerazione le lezioni apprese dall'attuazione delle politiche del ciclo 2000-2006, che hanno assegnato un grosso peso allo sviluppo del settore turistico con un ammontare di risorse finanziarie programmate nel Mezzogiorno pari a circa 14 miliardi di euro²¹ 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). L'efficacia di queste politiche nel settore è stata però fino ad oggi limitata²². L'attesa inversione o "rottura" del modello di crescita del turismo nel Sud, non sembra ancora avvenuta se si guarda alle presenze turistiche per abitante (benché aumentate), ma anche e soprattutto con riferimento alla spesa turistica e all'attivazione dell'indotto locale.

Ciò è dovuto in generale a due fattori: a) alla diversità degli strumenti che intervengono nelle politiche per il turismo e alla molteplicità di obiettivi che gli stessi strumenti hanno, almeno fino ad oggi, perseguito, esplicitamente o implicitamente;

²¹ La ricostruzione delle risorse finanziarie programmate per il turismo è stata effettuata a cura dell'UVAL e riportata nel XIV e nel XV Rapporto sul turismo italiano, Mercury 2005 e 2006. I due contributi aggiornano quanto riportato nel Rapporto del DPS 2004, Capitolo IV Riquadro T.

²² Cfr. Capitolo II.9 di *QCS Ob. 1 2000-2006 - Aggiornamento della Valutazione intermedia - Quadro macroeconomico e analisi dei dati di monitoraggio* a cura dell'Unità di Valutazione degli Investimenti Pubblici, DPS, MISE disponibile su http://www.dps.mef.gov.it/qcs/qcs_valutazione.asp#risultatiAVQ.

b) alla numerosità di soggetti privati e pubblici direttamente coinvolti e/o competenti nelle scelte programmatiche e attuative, in assenza di un disegno strategico chiaro e definito e di un coordinamento forte tra istituzioni (centrali, regionali e locali) e tra istituzioni e mercato.

Il nuovo Quadro Strategico Nazionale (QSN) 2007-2013 ha dunque puntato a rendere più esplicito e più forte il collegamento tra turismo e valorizzazione delle risorse culturali e naturali, nella consapevolezza che la vocazione turistica attribuita a molte delle regioni italiane non è di per sé sufficiente a sostenere lo sviluppo del settore. È necessario mettere in atto strategie, politiche e interventi mirati, ma con massa critica, fondati sull'innalzamento della qualità, soprattutto in un quadro di forte competizione internazionale come l'attuale, che riduce le rendite di posizione e richiede una forte e continua capacità di innovazione.

La priorità del QSN “Valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività per lo sviluppo” (Priorità 5) punta proprio sulla valorizzazione degli *asset* naturali e culturali che possono divenire occasione di sviluppo anche per territori assai diversi individuando, come condizioni di successo di tale politica, la realizzazione di progetti capaci di attivare la filiera del turismo culturale e ambientale e la concentrazione, anche nel Mezzogiorno, su progetti di eccellenza, in grado di sfruttare la potenzialità di grandi attrattori culturali e naturali che già beneficiano di flussi di domanda turistica internazionale. Anche la destagionalizzazione della domanda turistica nel Sud, come si è detto ancora fortemente concentrata nei mesi da maggio a settembre, appare come uno degli obiettivi prioritari delle politiche regionali per il 2007-2013. Rafforzando e promuovendo turismi emergenti, diversificando l'offerta esistente e potenziando i servizi complementari alla sola ricettività, si può infatti cercare di indurre un ampliamento dell'orizzonte temporale delle presenze italiane e straniere nei diversi territori.

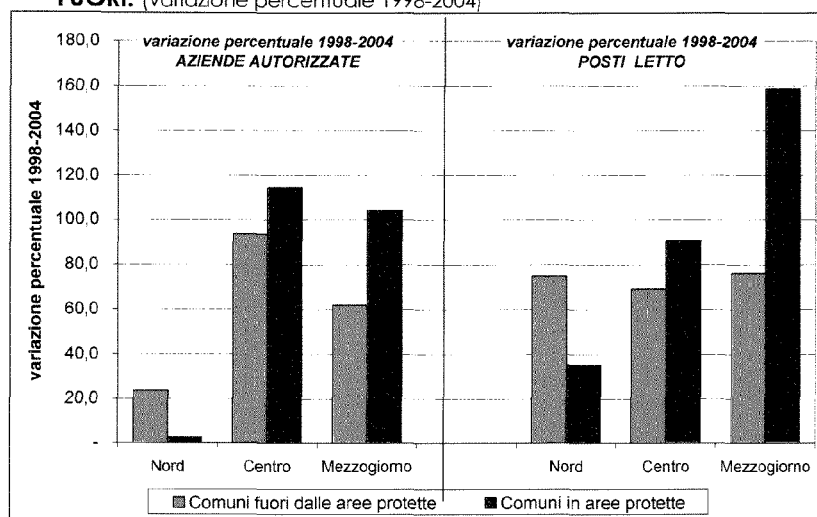
RIQUADRO F – AGRITURISMO NELLE AREE PROTETTE

L'agriturismo rappresenta una modalità di accoglienza turistica, la cui finalità principale è integrazione delle attività agricole che può conciliare le esigenze di tutela del territorio con gli obiettivi di sviluppo del settore turistico.

Sulla base dell'ultima rilevazione ISTAT sulle aziende agrituristiche in Italia al 2004 sono attive circa 14.000 strutture con circa 141 mila posti letto. Rispetto al 1998 si osserva un incremento del 47 per cento delle strutture e del 75 per cento dei letti. Sulla base dell'ultimo Censimento dell'agricoltura, circa il 32 per cento delle aziende agricole risultano localizzate in comuni interessati da superficie protetta.

Esse hanno maggiormente attivato, rispetto al totale delle aziende agricole italiane, i servizi di ospitalità agrituristica (circa lo 0,7 per cento contro lo 0,5 per cento nazionale). I comuni delle aree protette concentrano il 38 per cento dell'offerta agrituristica del Nord, ben 53 per cento di quella del Centro e 41 per cento del Sud. Negli ultimi anni, le aziende autorizzate all'esercizio di attività agrituristiche sono aumentate di più nei comuni interessati da regimi di protezione ambientale che negli altri, grazie a differenziali positivi significativi al Centro e nel Mezzogiorno e malgrado una dinamica inversa al Nord. A fronte del consistente aumento a livello nazionale di posti letto tra 1998 e 2004, i comuni delle aree parco del Mezzogiorno hanno visto un incremento pari a circa il 160 per cento (Figura F.1).

Figura F.1 – DINAMICA DELL'OFFERTA AGRITURISTICA NEI COMUNI IN AREE PROTETTE E FUORI. (variazione percentuale 1998-2004)

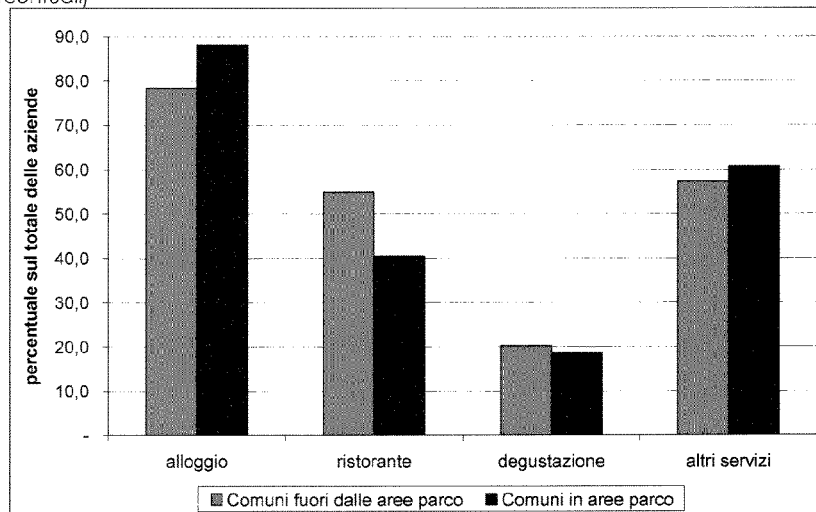


Fonte: Elaborazione UVAL-DPS su dati Istat e Elenco Ufficiale delle Aree Naturali Protette (EUAP)

La dinamica regionale delle attività agrituristiche dei comuni con superficie protetta ha seguito un'evoluzione generalmente di pari passo a quella dei comuni senza, registrando incrementi molto rilevanti in Campania, Piemonte, Lazio, Calabria, Sicilia e Toscana e, invece, un leggero ridimensionamento in Puglia, Emilia-Romagna e Trentino-Alto-Adige.

I servizi offerti dagli agriturismi riguardano - nei comuni delle aree parco - l'alloggio e le attività ricreative (come l'equitazione, l'escursionismo, i corsi, il trekking, lo sport, etc.) in misura maggiore che negli altri, prefigurando un'approccio tutto sommato poco innovativo che non sembra valorizzare a pieno le potenzialità di promozione dei prodotti locali (Figura F.2). Il Mezzogiorno presenta tuttavia caratteristiche proprie per il forte orientamento alla ristorazione (a cui sono autorizzate 78 per cento delle aziende contro il 41 per cento del Centro-Nord). Questo servizio è presente con la stessa incidenza anche nelle aree parco (75 per cento), dove si aggiunge ad una quota rilevante di attività di degustazione (a cui sono autorizzate 27 per cento delle aziende contro 17 nel Centro-Nord).

Figura F.2 – COMPOSIZIONE DEI SERVIZI OFFERTI DALLE AZIENDE AGRITURISTICHE, 2004
(valori percentuali)



Fonte: Elaborazione UVAL-DPS su dati Istat e Elenco Ufficiale delle Aree Naturali Protette (EUAP)

II.2 Servizi di trasporto, logistica e tecnologia dell'informazione e comunicazione

II.2.1 Qualità dei servizi di trasporto: percorsi per ridurre le differenze territoriali

Migliorare i trasporti
con le carte dei
servizi

Permane per i trasporti il ritardo del Mezzogiorno dal resto d'Europa: alle carenze della dotazione infrastrutturale e agli stanziamenti finanziari insufficienti rispetto alle prospettive di programmi ambiziosi e "strategici" (puntare sui porti e sulla logistica, ad esempio) si somma un ritardo costante nell'introduzione di tecnologie innovative per la produzione dei servizi di trasporto, ritardo che, se fosse superato, potrebbe invece consentire di recuperare, almeno in parte, con l'uso efficiente delle infrastrutture disponibili, quel che manca nello stock di capitale.

Permane dunque l'obiettivo fondamentale di migliorare l'efficienza e l'economicità della produzione dei servizi oggi erogati e di fissare un livello di qualità e di accessibilità minimo dei servizi di trasporto nel Mezzogiorno, che dovrebbe essere comunque garantito.

Annualmente, su scala nazionale, ma per molti servizi anche a livello regionale, le imprese che producono o erogano i servizi di trasporto²³, fissano nelle "carte dei

²³ Qui il riferimento è essenzialmente alle imprese che erogano servizi di TPL (trasporto pubblico locale, bus e treno) ricorrendo però che il settore trasporti nel suo insieme è assai più vasto, comprende secondo la definizione Istat delle attività economiche le unità che svolgono attività collegate al trasporto, regolare o meno, per ferrovia, mediante condotte, su strada, per via d'acqua o aereo, di passeggeri o merci; le attività ausiliarie quali terminal, parcheggi, centri di movimentazione e magazzinaggio di merci, ed anche l'attività di noleggio di mezzi di trasporto con autista od operatore.

servizi” i propri obiettivi di servizio legando ad essi anche eventuali variazioni nei rapporti di concessione.

Talvolta concordate con le associazioni riconosciute dei consumatori, talvolta parti integranti del contratto vero e proprio (dove il non rispetto di parametri porta a riduzioni concordate dello stesso corrispettivo contrattuale; così è ad esempio nel trasporto ferroviario regionale) le carte dei servizi sono l'elemento più frequentemente disponibile anche per l'analista per comprendere i “desiderata locali” dei clienti dei servizi e la capacità di offrire risposte da parte della pubblica amministrazione locale e dell'apparato produttivo.

Le ferrovie e il divario di qualità nord sud misurato dalle carte dei servizi. Per le ferrovie²⁴ è possibile per gli anni a venire un esame degli esiti dell'introduzione della carta dei servizi con riferimento all'elaborazione condotta sul confronto fra impegni e dati a consuntivo.

Non c'è dubbio che oggi il TPL ferroviario, ossia il servizio viaggiatori regionale, risulta essere più sviluppato al Nord, ma la situazione odierna deriva da una maggiore efficienza dei servizi ferroviari al Nord e può cambiare anche nel giro di pochi anni se ciascuna regione del Mezzogiorno sfrutterà nel migliore dei modi la possibilità di stipulare oltre che contratti di servizio con Trenitalia anche atti integrativi locali al contratto di programma attraverso il quale RFI decide tempi e priorità, oltre che territori, degli investimenti sulla rete ferroviaria. L'esame dei miglioramenti promessi e realizzati riguarda sia il servizio di trasporto di media e lunga percorrenza sia il servizio regionale. Per il servizio regionale e per quello di media e lunga percorrenza l'esito della verifica delle “performance promesse” dalle ferrovie è abbastanza soddisfacente, mentre nella qualità del servizio percepita dagli utilizzatori (il grado di soddisfazione) impegni e risultati sono più distanti. Mediamente – ossia con riguardo al giudizio espresso sull'intero territorio nazionale - non più del 70 per cento dei clienti esprime un giudizio positivo sulle componenti del servizio di lunga percorrenza sottoposte a controllo.

Il 25 per cento è insoddisfatto del servizio principalmente per l'assenza di connessioni con altri servizi lato stazione (scambio ferrovia-bus/taxi), mentre viene apprezzata l'integrazione tariffaria in generale (ma il 15 per cento è di insoddisfatti), così come il rapporto con il personale ferroviario.

²⁴ Questa relazione riferisce dei primi risultati dell'analisi avviata, analisi che oltre al servizio fin qui garantito da Trenitalia viene estesa alle ferrovie concesse e al servizio bus extraurbano.

L'insoddisfazione massima si registra con riguardo alla pulizia dei treni (la metà: 50 per cento di insoddisfatti) e in tema di puntualità (oltre il 40 per cento). Largamente insoddisfatti anche per i servizi di sostegno e ristoro (40 per cento insoddisfatti) e per il comfort a bordo treno (38 per cento insoddisfatti).

Particolarmente severo è il giudizio dei clienti sulla qualità del servizio regionale, osservato alla scala nazionale: il comfort di bordo e puntualità sono percepiti come non soddisfacenti dal 40 per cento dei viaggiatori, oltre il 50 per cento invece giudica non accettabile il livello di pulizia e il 30 per cento è insoddisfatto per l'entità e qualità di informazioni alla clientela.

Impegni per la rete ordinaria e per le autostrade in concessione. Gli indicatori di qualità fissati dalla carta dei servizi di Autostrade per l'Italia possono essere un punto riferimento anche per il Mezzogiorno. Se si escludono le indagini relative alla soddisfazione dei servizi ai caselli, osservando molti altri indicatori della qualità dell'offerta si evidenzia immediatamente l'esistenza di differenze oggettive di qualità fra Nord e Sud. Sono rilevanti innanzitutto le seguenti:

- diversa è la qualità dell'informazione sullo stato della viabilità; sulle autostrade dal 2000 al 2006 vengono monitorati i parametri relativi alla copertura territoriale di Isoradio, alle chiamate al call center, ai tempi di risposta; i tempi di predisposizione dei cartelli a messaggio variabile;
- diversa la qualità di manufatti, del manto stradale e della sicurezza; rilevanti sono il parametro relativo alla percentuale di rete con asfalto drenante, i tassi di mortalità per km, la frequenza del pattugliamento, i tempi di intervento di soccorso.

Il Mezzogiorno delle strade ordinarie. Viaggiare su strada, trasportare merci su strada, significa avvalersi del valore dello stock infrastrutturale nel proprio processo produttivo: migliori sono le caratteristiche delle strade, migliore sarà il trasporto prodotto e più contenuto il costo finale. Per il trasporto merci e per molte attività economiche il basso costo dell'uso delle infrastrutture è comunque direttamente ricompensato con le elevate accise sui carburanti, proporzionali al chilometraggio. Conto terzi e conto proprio dunque usano lo stock di capitale stradale nel proprio ciclo produttivo. Similmente, anche il consumo di trasporto delle famiglie, quando svolto in concorrenza di prezzo con i trasporti pubblici collettivi è di fatto un servizio autoprodotta, una spesa sostitutiva dell'acquisto di servizi dal mercato.

È evidente che una carta dei servizi della rete stradale ordinaria metterebbe in luce differenze strutturali fra Nord e Sud nella dotazione di base e nell' utilizzo potenziale di reti alternative (autostrade e ferrovie ad esempio). Merci deperibili come quelle del settore agroalimentare chiedono a seconda dei mercati più o meno lontani un mix diverso di puntualità, garanzia dell'itinerario in termini di percorribilità (ad esempio per neve) e sicurezza (ad esempio, per lo stato dell'asfalto).

Per i circa ventimila km di rete ordinaria in gestione ANAS, ad esempio, gli impegni fissati nella carta dei servizi dall'ANAS prevedono che lo sfalcio dell'erba lungo le scarpate e le banchine avvenga due volte l'anno, che la pulizia del piano stradale avvenga entro tre ore dalla caduta di detriti; che ogni anno venga sostituito l'asfalto lungo il 10 per cento della rete nazionale, ponendo asfalto drenante. Sono obiettivi medi nazionali, senza nessuna particolare attenzione alle differenze di partenza delle reti sul territorio ²⁵.

Osservare i
miglioramenti nei
modi di produzione
dei servizi di
trasporto

Alla luce del Regolamento CE 140/2004 che fa riferimento alla produzione e allo sviluppo di statistiche comunitarie sull'innovazione, è possibile tenere annualmente sotto osservazione la capacità di recuperare il ritardo tecnologico, o il rischio di vederlo allargare, rispetto agli altri Paesi europei. La Rilevazione Istat sull'Innovazione nelle Imprese – coordinata a livello europeo con la Community Innovation Survey (Cis) – ha raccolto informazioni sulle attività di innovazione delle imprese dell'industria e dei servizi con almeno 10 addetti. Le informazioni rilevate riguardano principalmente: - il tipo di innovazione tecnologica introdotta; - la spesa sostenuta per le attività innovative svolte dall'impresa; - la quota di fatturato derivante da prodotti nuovi; - gli effetti dell'innovazione sull'attività delle imprese. La rilevazione prende in considerazione anche altri aspetti del processo innovativo come: i fattori che ostacolano o limitano l'attività innovativa delle imprese; il supporto pubblico all'innovazione; gli accordi di cooperazione e le fonti di informazione sull'innovazione; la propensione a brevettare o a utilizzare altre modalità di protezione della proprietà intellettuale. Se ci riferiamo all'intero ciclo di indagini (dal 1990 con CIS1 ; CIS2, CIS 3 al 2004 con CIS 4) possiamo osservare il crescente ritardo del Mezzogiorno: tutte le Regioni sono infatti sotto la metà del

²⁵ Nel senso che diverso è riqualificare tratti di una rete stradale ordinaria che a lato presenta l'alternativa autostradale, caso frequente al nord, altra cosa è avere solo la rete ordinaria e di qualità inferiore (caso più frequente al sud).