



E N T E
AUTONOMO

FIERA DI MESSINA

CAMPIONARIA INTERNAZIONALE

5555

Messina, 31 Luglio 1959

Ill./mo Signor

PROF. GAETANO FALZONE

Piazza Castelnuevo, 50

PALERMO

Riscontro Sua gradita del 28 luglio corrente, e Le comunico intanto che ho provveduto alla prenotazione di una camera matrimoniale a far tempo dal giorno 17 presso il Grand Hotel in Messina.

Per quel che riguarda la relazione il cui tema Ella mi ha comunicato, devo significarle che le relazioni stesse sono state già assegnate nella prima riunione del Comitato Organizzare alcuni mesi addietro, e pertanto se Ella lo crede potrà fare una comunicazione alla relazione sul Mercato Comune ed il Turismo siciliano che è stata affidata al Dr. Guido Ricci del Commissariato del Turismo.

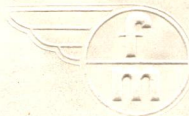
La prego in ogni caso di farmi conoscere in tempo utile la comunicazione stessa che dovrebbe essere letta la sera dell'inaugurazione del Convegno.

Gradisca intanto i miei cordiali saluti.

IL PRESIDENTE

COMITATO ORGANIZZATORE

Giulio Turi



E N T E
AUTONOMO

FIERA DI MESSINA

CAMPIONARIA INTERNAZIONALE

5550

Messina, 31 Luglio 1959

Ill./mo Signor

PROF. GAETANO FALZONE

Piazza Castelmuro, 50

PALERMO

Con riferimento a Sua precedente comunicazione, Le rendo noto che ho provveduto alla prenotazione di una matrimoniale presso il Grand Hotel in Messina a far tempo dal giorno 17 agosto.

Distinti saluti. IL PRESIDENTE
COMITATO ORGANIZZATORE

Giuseppe Troncone

ENTE AUTONOMO **FIERA DI MESSINA**

10 - 24 - AGOSTO CAMPIONARIA INTERNAZIONALE

summa 17/8 con mia moglie pp

Circolare N°1

Messina, 22 Giugno 1959

OGGETTO: V° CONVEGNO SICULO CALABRO
PER L'INCREMENTO TURISTICO ALBERGHIERO
18 - 19 - 20 AGOSTO 1959

Durante lo svolgersi delle manifestazioni della Fiera di Messina, e precisamente nei giorni 18-19 e 20 Agosto 1959, é indetto il "V° Convegno Siculo Calabro per l'incremento Turistico Alberghiero", che assumerà quest'anno particolare importanza, per l'intervento di eminenti personalità nazionali e regionali, e per le relazioni che in esso saranno esposte.

Il programma di massima, che potrà eventualmente subire qualche modifica, naturalmente resa nota in modo tempestivo, é il seguente:

- 1) Mercato Comune e Turismo Siculo Calabro = relatore: Dr. Pino Orlandi;
- 2) Comunicazioni =
 - a) aeree = relatori :
 - On. Arcidiacono;
 - E.P.T. Reggio Calabria;
 - b) terrestri = relatore: Dott. E. Ricevuto
 - Strade e Autostrade = relatori: On. Dr. Francesco Beneventano; E.P.T. Reggio Calabria;
 - = relatore: Dr. Antonino Lisciotta.
 - c) marittime
- 3) Problemi Alberghieri =
 - a) Accertamento fabbisogno ricettività = relatore: Comm. Avv. Giovanni Castellucci;
 - b) Termalismo = relatore: Dott. Manlio Valli;
 - c) Tariffe e prezzi unici = relatore: Comm. Giuseppe Traina;
 - d) Addestramento professionale = relatore: Dr. Carmela Minniti.

Prego la S.V. volermi far conoscere se interverrà, e in caso positivo, se desidera presentare comunicazioni sulle relazioni del programma, o comunque intervenire alle discussioni.

La S.V. sarà ospite del Comitato Organizzatore durante il tempo dello svolgimento del Convegno, La prego pertanto di volermi comunicare entro la prima decade del prossimo mese di Luglio, il giorno presumibile del Suo arrivo e se dovrà essere prenotata camera singola o matrimoniale.

Il nome dell'albergo Le verrà reso noto parecchi giorni prima dello svolgersi del Convegno.

In attesa di Suo cortese riscontro La prego gradire i sensi della mia stima.

IL PRESIDENTE
COMITATO ORGANIZZATORE
(Comm. Giuseppe Traina)

ha

V° CONVEGNO TURISTICO ALBERGHIERODiscorso d'apertura dei Lavori del Comm.G.Traina

Dopo aver ringraziato le Autorità ed i Sigg. Convegnisti per il loro intervento e messo in evidenza che la presenza delle Autorità vuole significare un consenso al Convegno stesso, il Comm. Giuseppe Traina, Presidente del Comitato organizzatore, ha pronunziato il seguente discorso:

" " Il Convegno Turistico, il cui Comitato organizzatore in atto presiedo, ha raggiunto la V^a Edizione.

Ciò significa chiaramente non solo la buona riuscita di quelli precedenti, ma soprattutto l'interesse sempre più vasto che esso ha assunto, dopo qualche scusabile incertezza, non solamente nei confronti delle categorie attraverso gli operatori economici del settore, ma anche di coloro, che per ragioni di funzione pubblica o professionale, comunque, sono interessati al complesso svolgersi dell'attività turistica, la quale rappresenta, per inoppugnabile convincimento degli stessi governanti, l'attivo più eminente della nostra bilancia dei pagamenti. Già dalla 1^a edizione del convegno sono state imposte le questioni preminenti che interessano le nostre estreme regioni meridionali, ancora per verità non tutte adeguatamente attrezzate per la recezione di un movimento turistico di media elevatura, che è quello sul quale è necessario contare poichè il turismo di alta classe, caro ai nostri ricordi, anche di qualche decennio addietro, va perdendo continuamente rilevanza.

Bisogna anche tenere conto che il movimento turistico attuale è articolato su manifestazioni di vita sociale che si evolvono in un ordine prima quasi sconosciuto, ponendo il riposo ed il diporto come principio essenziale del lavoratore medio, il quale, d'altra parte, ha bisogno strade comode, prezzi sicuri e quel minimo di comodità legato normalmente alla vita dei popoli civili europei.

Difatti la mozione conclusiva del 1° Convegno dell'anno 1955 aveva richiesto la costruzione di autostrade che collegassero più rapidamente l'Italia centrosettentrionale con la Calabria e la Sicilia, rapidi mezzi navali per i turisti motorizzati, la diminuzione delle tariffe per il trasporto di tali automezzi, nonchè l'intervento del Governo Regionale Siciliano, per venire incontro ai non indifferenti sforzi compiuti dagli Albergatori e dagli Enti di cura. Devo dire subito che dopo la chiusura del Convegno il suo organizzatore, Prof. Avv. Giovanni Asciak si occupò perchè si ottenesse quanto possibile; e difatti l'autorevole intervento dell'illustre On. Prof. Giuseppe Canonica - Presidente dell'Ente Fiera - ha fatto accogliere tanto la richiesta relativa al miglioramento delle strade di grande comunicazione, quanto la riduzione delle tariffe per il trasporto degli autoveicoli, mentre è stato anche ottenuto, dalla Regione Siciliana, la proroga della legge relativa alla esenzione tributaria ed alle provvidenze alberghiere. Si è giunti quindi, con un bilancio attivo, al 2° Convegno nel quale si è espresso il desiderio fissato in due mozioni conclusive che, in via di realizzo del piano quinquennale per l'incremento economico Siciliano, si tenesse presente la situazione particolare del nostro turismo, non solo per tutto l'insieme delle necessità che ad esso sono legate, ma soprattutto per i problemi delle ricettività alberghiere, e dell'ammodernamento degli alberghi stessi. Si è insistito anche per

anche per il ripristino delle riduzioni per la "Primavera Siciliana". E' risaputo che il piano quinquennale tutto, ha subito delle remore e ci proponiamo in ogni caso di tornare in questo Convegno sull'argomento sulla mozione già proposta, per sollecitare, in tal senso, gli organi regionali testè eletti. Il 3° Convegno, aperto nel 1957, trovò come prima questione da presentare nella mozione conclusiva, quella relativa alla "Strada del Sole" la quale, per una abnorme concezione dei criteri dell'afflusso turistico, viene spezzata a Napoli. Ed ancora purtroppo la soluzione del problema non si è avuta. Mentre all'attivo delle richieste sono da collocare le avanzate trattative per l'aeroporto commerciale di Milazzo ed il valorizzo di quello di Reggio Calabria nonchè la sicurezza dell'inizio prossimo dei lavori dell'autostrada Messina-Catania, per la cui opera la Presidenza dell'Ente Fiera ha avuto affiancata la solerte diligenza e l'autorevole intervento della Presidenza della Camera di Commercio. Difatti il Consorzio per l'autostrada è stato regolarmente costituito ed ha avuto un primo accredito per il suo finanziamento.

Il 4° Convegno ha tenuto conto di quanto era stato raggiunto sulla base delle richieste già avanzate nonchè dell'evolversi dell'afflusso turistico di massa. Esso rappresenta una caratteristica di codesto immediato dopoguerra e noi lo dobbiamo obbiettivamente considerare come dato di fatto inoppugnabile, come bisogna anche tenere conto che esso, da solo, non può risolvere la complessa serie delle questioni legate alla economia valutaria del movimento turistico italiano perchè si tratta di persone munite di mezzi valutari limitatissimi e che pur essendo numericamente rilevanti si fermano in genere per un tempo brevissimo e quasi sempre pernottano con mezzi di fortuna; ora bisogna considerare che l'Italia ha avuto una bilancia turistica attiva ed anche assai elevata prima ancora del sorgere di tali correnti turistiche che potremmo definire addirittura giovanili ed operaie e che proprio è stata potenziata da un movimento turistico altamente qualificato con soggiorni piuttosto prolungati da persone invece munite di mezzi economici adeguati. Difatti nella mozione conclusiva si è richiesto che per quel che riguarda l'industria alberghiera siano ad essa allargati tutti i benefici conferiti dalle varie norme regionali all'attività industriale in genere, cosa questa che possiamo considerare quasi realizzata. E per quel che riguarda le provvidenze a favore delle nostre stazioni termali e la opportuna istruzione professionale si aumentassero i contributi già fissati per tale attività accessoria e particolarmente utile. Bisogna dire, per il vero, che anche su tale punto di vista gli Assessorati competenti sono venuti incontro alle nostre richieste e speriamo che i risultati siano quali noi avevamo auspicato. Alla luce delle esperienze già elaborate nei convegni precedenti si iniziano ora i lavori di questa V edizione che vede nel suo programma una vasta serie di relazioni affidate ad Eminentissimi del ramo e di relative comunicazioni. Sulle relazioni stesse, le quali presentano chiaramente il più ottimistico quadro per l'operosa fattività dei nostri lavori, vi sono certamente non pochi né facili problemi da risolvere ed alcuni di essi sono stati dibattuti già nei convegni precedenti e riguardano non soltanto la sistemazione equa delle comunicazioni di ogni genere dal nord al sud, ma anche l'opera di penetrazione sociale per quella che vorrei chiamare educazione turistica nei nostri piccoli centri, e soprattutto, la necessità di proporre in termini di realismo al Governo Nazionale, il considerare sotto un riflesso ben diverso da quello campanilistico che stranamente protettivo, la necessità di allungare il nastro turistico fino a tutta la Sicilia, nastro turistico però selezionato nei rosei colori del turismo qualificato

che pur segnando il passo, in genere, in tutta Europa viene ora convogliato presso alcune stazioni climatiche del settentrione, le quali vanno così bloccando un tradizionale movimento che aveva, come meta, alcune delle più caratteristiche zone della Sicilia e soprattutto Taormina.

Questo è un male il quale si riverbera con perdita di valuta pregiata che sarebbe facilmente assorbita attraverso l'Amministrazione finanziaria dell'imposta sui carburanti nonché sul movimento marittimo ed aereo il quale ultimo finora continua ad essere insufficiente, come mezzi, all'aumentato fabbisogno della richiesta turistica che, appunto per questo, preferisce permanere entro limiti regionali più ai luoghi di partenza.

Sono sicuro che dalle discussioni susseguenti alle relazioni già fissate sorgeranno le valide richieste da formulare nella mozione d'ordine conclusiva e che il Comitato Organizzatore, fin d'ora, si ripromette di sostenere con la massima energia.

Prima che abbiano inizio i lavori mi è particolarmente grato porgere il mio ringraziamento all'On. Prof. Giuseppe Caronia che ha sempre, con la sua autorevole personalità, tanto validamente sostenuto dalla prima edizione ad oggi, i nostri Convegni, prodigandosi prodigandosi per il realizzo delle richieste avanzate, e ringrazio ancora tutti i componenti del Comitato Organizzatore nelle persone dei Signori On. Francesco Beneventano, l'On. Avv. Oscar Andò, Comm. Avv. Giovanni Castellucci, Comm. Francesco Cipriani, Dr. Natoli Rivas e particolarmente il Prof. Avv. Giovanni Asciak il quale, come in tutte le precedenti edizioni del Convegno, ha espresso, in seno al Comitato stesso tutta la sua intelligente attività e profusa la sua non comune esperienza.

Un vivo ringraziamento rivolgo ai Sigg. Relatori che con la loro opera, invitano al dibattito dei problemi turistici in discussione. -

Un caloroso grazie porgo all'illustre Dott. Guido Ricci, direttore della Divisione per le Relazioni Internazionali del Ministero del Turismo e dello Spett; il quale, con sacrificio personale, ha accettato il nostro invito, e svolge un'importantissima relazione in armonia con l'evoluzione politico-economico europea. Noi che ne conosciamo le qualità personali e l'esperienza sul Turismo Internazionale, siamo certi che, il nostro Turismo, dalle preziose sue indicazioni, ne trarrà sicuro vantaggio.

V° CONVEGNO SICULO-CALABRO PER L'INCREMENTO TURISTICO ED ALBERGHIERO

(Messina 18-19-20 Agosto 1959)

"IL PROBLEMA STRADALE DELLA CALABRIA
INTERESSA ANCHE LA SICILIA"

Relazione del giornalista Franco Cipriani, esperto di problemi turistici, Capo dell'Ufficio Stampa e Propaganda dell'E.P.T. di Reggio Calabria, Componente il Consiglio Nazionale dell'Unione Stampa Turistica Italiana, Membro Consulente dell'Istituto

IL PROBLEMA STRADALE DELLA CALABRIA INTERESSA ANCHE LA SICILIA

Nel corso dei lavori relativi alla terza edizione di questo Convegno (20-21 agosto 1957), intervenendo sul tema "Mezzi di comunicazione inter=ni relativi alla regione calabrese ed alla siciliana, in essi compresi quelli costieri", per primi avevamo sensibilizzato l'opinione pubblica su ciò che doveva allarmare calabresi e siciliani: l'esiguo numero di turisti stranieri che, attraverso le strade della Calabria, giungeva in Sicilia. Quell'allarme è sempre attuale per cui torna utile fornire il quadro preciso della situazione:

STRANIERI ENTRATI IN ITALIA DAL 1948 AL 1958 DISTINTI PER VIE DI ACCESSO

Anno	Transiti ferroviari	Transiti stradali	Porti	Aeroporti	Totale Generale
1948	842.849	627.883	50.869	68.432	1.590.033
1949	1.202.236	1.980.461	91.948	127.017	3.401.662
1950	1.934.484	2.588.726	137.127	178.939	4.839.276
1951	2.076.240	3.028.242	113.225	188.156	5.405.863
1952	2.116.571	3.572.523	155.433	214.770	6.059.297
1953	2.319.999	4.926.770	176.297	258.804	7.681.870
1954	2.492.921	6.305.742	225.354	303.495	9.327.512
1955	2.800.114	7.384.704	258.107	343.093	10.786.018
1956	3.218.463	8.772.944	264.096	409.457	12.664.960
1957	3.793.229	10.118.776	255.191	461.824	14.629.020
1958	3.796.433	10.731.142	238.544	520.918	15.287.037

Dai dati sopra riprodotti si deduce, innanzi tutto, che l'afflusso degli stranieri verso l'Italia è proseguito, nello scorso anno, sulla linea d'incremento iniziata nel dopoguerra. Infatti, il numero complessivo degli stranieri è stato di 15.287.037 contro 14.629.020 unità registrate nel 1957. L'aumento è risultato inferiore alla percentuale media di accrescimento accertata nelle annate precedenti: ciò in dipendenza della contrazione dell'afflusso della clientela francese determinata dalle restrizioni di carattere valutario adottate a seguito delle note vicende politiche ed economiche verificatesi in Francia, nonché della progressiva perdita di valore del franco che ha portato alla sua svalutazione ufficiale del dicembre dello scorso anno. Il maggiore incremento assoluto si è verificato nei tedeschi, il cui contingente ha superato il quarto del movimento complessivo. L'Austria ha partecipato al traffico totale con il 15 %, la Svizzera con il 14 %, la Francia con il 10 %, l'Inghilterra col 7,5 % e gli Stati Uniti con il 5 %. Per quanto riguarda la destinazione del movimento delle vie di accesso, si nota che il numero degli stranieri giunti in Italia in ferrovia è rimasto pressochè immutato (3.796.433 nel 1958 contro i 3.793.229 nel 1957). Un aumento del 6 % (di 12.366 unità) è stato accertato nel traffico stradale che ha toccato la cifra di 10.731.142 nel 1958. Il traffico aereo ha segnato

Il traffico marittimo ha perduto, invece, 16.647 unità segnando un regresso del 6,5 % (238.544 nel 1958 contro 255.191 nel 1957). In complesso va rilevato che la strada assorbe il 70 % del movimento turistico straniero mentre la ferrovia ne assorbe il 25 %, la via aerea il 3,4 % e la via marittima l'1,5 %.

Non sfugge il particolare che, nel 1958, dei 15.287.037 turisti stranieri giunti in Italia, in maggior numero (cioè 10.731.142 corrispondenti al 70 %) sono stati quelli che hanno attraversato i valichi stradali a bordo di autovetture, autopullmans, motorscooters, motociclette, ecc. Quasi 11 milioni di stranieri hanno quindi percorso le strade italiane e, tralasciando la enumerazione di quelli che hanno preferito utilizzare lo speciale servizio della motonave "Ponte" da Napoli a Messina, nonché quelli che si sono serviti della linea marittima da Napoli a Palermo, vediamo quanti di detti turisti sono arrivati in Sicilia attraverso le strade della Calabria. Lo vediamo attraverso i dati relativi al traghettaggio degli automezzi da Reggio Calabria e Villa San Giovanni a Messina: 3.667 autovetture e 241 autopullmans.

Pur non avendo la possibilità di distinguere il numero esatto dei turisti traghetati con motorscooters, motociclette e biciclette, attenendosi ad un calcolo approssimativo delle persone trasportate sia dalle autovetture che dagli autopullmans (una media di 4 per autovettura e 50 per autopullman) si ritiene che 14.668 turisti siano stati traghetati con autovetture e 12.050 con autopullmans, per un totale di 26.718 persone. Immaginiamo che sia stato traghetato - seguendo un criterio di abbondanza - un totale di 50 mila turisti stranieri! Cosa essi rappresentano in confronto ai 10.731.142 entrati nello stesso anno in Italia ?

APPORTI ECONOMICI E RAPPORTI

Le previsioni sul movimento turistico in Italia nel 1959, secondo gli ambienti competenti, sono improntate ad un notevole ottimismo che trova conferma nei primi dati sull'afflusso turistico dei mesi di marzo, aprile e maggio. Il saldo attivo della bilancia commerciale alla voce "turismo", che è stato nel 1958 di 285 miliardi di lire, dovrebbe raggiungere nel 1959 il totale di 340 miliardi. Si alleggerirà la contrazione del turismo registrata negli anni 56, 57 e 58, dovuta per la maggior parte al dirottamento verso la Spagna del turismo francese. Tale scelta era causata dalle restrizioni alla esportazione di valuta imposte dal governo Gaillard e dalla ricerca pertanto agevolata di zone a buon mercato ed accordi preferenziali.

Secondo gli esperti, le recenti disposizioni del ministro Pinay, che consentono ai turisti di uscire dalla Francia con 20 mila franchi di moneta ed il controvalore di 50 mila franchi in "travellers-cheques", faranno infatti affluire in Italia tre milioni circa di turisti francesi in più del 1958; il totale delle presenze straniere in Italia nell'anno dovrebbe per tanto raggiungere i 18 milioni di unità.

Calcolando (secondo i dati dell'ENIT e dell'Ufficio Cambi della Banca d'Italia) la spesa pro-capite di un turista in 20 mila lire, attraverso i

lancia valutaria del Commercio Estero Italiano, alla voce "Turismo" dovrebbe raggiungere nel 1959 la somma di 360 miliardi di lire (un quarto circa, dell'intero bilancio nazionale delle esportazioni mercantili).

A questa somma vanno aggiunti altri 360 miliardi (20.000 lire pro-capite) che vengono spese dai turisti, in acquisti ed altro.

La somma che lo Stato versa annualmente agli Enti nazionali e provinciali per il Turismo, e che costituisce insieme al Turismo "passivo" la voce "uscite" del bilancio del commercio estero, è di 5 miliardi e 600 milioni, impiegati per contribuire alle nuove attrezzature alberghiere, in manifestazioni d'arte ed in spettacoli folkloristici. Il Turismo "passivo" (valuta esportata dai turisti italiani all'Estero) ha raggiunto nel 1958 la somma di 45 miliardi di lire, e dovrebbe aumentare quest'anno di altri 10 miliardi circa. Bisogna però tener presente che quest'ultimo dato è puramente indicativo, perchè viene calcolato sulla base numerica dei cittadini che si recano all'Estero e sul loro diritto ad esportare, senza formalità doganali, la somma di 350 mila lire, assai superiore a quella che realmente portano con loro i turisti italiani.

Tutto lascia prevedere dunque che il turismo, per la tutela del quale è stato istituito il Ministero, e che costituisce uno dei fatti sicuri dell'equilibrio della nostra economia, contribuirà, di anno in anno, a determinare il saldo attivo della nostra bilancia dei pagamenti.

QUALI LE CAUSE ?

Quali sono le cause che rendono insignificante il numero dei turisti stranieri che raggiungono la Sicilia a bordo di automezzi? Sono varie ma la più importante, veramente grave e dannosamente negativa, è quella costituita dalle strade.

Milioni e milioni di turisti stranieri giungono fino a Napoli attraverso ottime strade che non impongono fatiche eccessive, ma nella Città del Vesuvio pare siano soggetti - tanto per usare termini di moda - ad un processo di disintegrazione. Scompaiono. Dove vanno? E' presto detto: a Pompei, Capri, Ischia, Sorrento, Amalfi, Paestum, Capo Palinuro, Caserta, Taranto, Bari, Foggia, le isole Tremiti, Lecce, Brindisi, Alberobello, Grotte di Castellana e San Giovanni Rotondo ove opera irresistibilmente per i cattolici e non - l'attrazione enorme che sa suscitare la mistica figura di Padre Pio.

Si tratta di una massa di persone che ben volentieri si trasferirebbe in Sicilia se a scoraggiarla non vi fossero proprio le faticose strade della Calabria.

In attesa che lo Stato si decida a passare, senza indugi, alla realizzazione di piani concreti per la costruzione dell'autostrada del sole che potremo vedere - bisogna essere pratici - non prima di 15-20 anni, per il fatto che le caratteristiche geologiche della regione imporranno notevoli e imponenti opere d'arte, sarebbe assurdo rassegnarsi a sopportare, ancora per altro tempo così lungo, il danno che viene causato alla Calabria e alla Sicilia.

La nostra attenzione va di conseguenza concentrata sulle arterie attraverso le quali, venendo a cessare il "drenaggio" che in Campania e in Puglia, a vantaggio delle nostre due regioni, dovrebbero favorire

una specie di risucchio proprio verso la Calabria e la Sicilia. Intendiamo riferirci esattamente alla S.S.18 (Tirrena Inferiore) e alla S.S.106 (Jonica).

Per dette grandi arterie lo Stato deve compiere un grande dovere che, se non si vuole intendere verso le nostre due regioni, bisogna affermare sia imposto dagli interessi economici nazionali. Lo Stato deve, cioè, provvedere ad immediate opere di rettifica, allargamento e di quanto altro è ritenuto necessario per prolungare verso l'estremo Sud il turismo internazionale.

E' indubbio che alla tempestiva azione dello Stato medesimo dovrà trovare corrispondenza l'apporto dell'iniziativa degli Enti finanziati e dei privati al fine di dotare sia la S.S.18 che la S.S.106 di sufficiente numero di autostelli, motels e comunque di confortevole attrezzatura ricettiva e di svago nella quale sono da comprendere le autostazioni di servizio, le officine per le riparazioni, i posti di rifornimento di pezzi di ricambio, i cambiavalute, gli interpreti e via dicendo. Bisogna convincersi che è indispensabile produrre, con unità di intenti, fra tutte le province calabresi e siciliane, un complesso di iniziative atto a spingere i turisti stranieri a prolungare il viaggio verso l'isola del sole.

Il problema è molto importante e non riguarda soltanto la Calabria bensì anche e soprattutto la Sicilia.

Abbiamo affermato più sopra che trattasi di "dovere statale" e ciò ribadiamo perchè, così com'è facile comprendere, allorquando si sarà reso possibile l'arrivo in Sicilia, sempre attraverso le strade della Calabria, di milioni di stranieri (attualmente non sono nemmeno 100 mila) si sarà allungato il periodo di permanenza degli stessi in Italia e a tale periodo corrisponderanno una maggiore spesa, un maggiore utile per gli operatori economici nel settore del turismo e, quindi, un maggiore introito per le casse dello Stato, anche in rapporto al consumo del carburante.

Siamo sinceri nel concludere che in merito al prospettato problema non vediamo ancora sensibilizzate le rappresentanze parlamentari siciliane e calabresi, specialmente quelle dell'isola che hanno sempre dimostrato di saper far prevalere il loro punto di vista nel gioco degli interessi parlamentari e che, oltre mezzo secolo fa, seppero imporre, perchè rispondente alle esigenze dei siciliani, che il traghettamento avvenisse anche dal porto di Villa San Giovanni appositamente costruito.

Raccomandiamo per tanto che il problema sia configurato non in un circoscritto interesse interregionale bensì nazionale e che in proposito sia

V° CONVEGNO SICULO-CALABRO PER L'INCREMENTO TURISTICO ED ALBERGHIERO
(Messina 18-19-20 agosto 1959)

"PROSPETTIVE DEI COLLEGAMENTI AEREI
PER LO SVILUPPO DEL TURISMO"

Relazione del giornalista Franco Cipriani esperto di problemi turistici, Capo dell'Ufficio Stampa e Propaganda dell'E.P.T. di Reggio Calabria, Componente il Consiglio Nazionale dell'Unione Stampa Turistica Italiana, Membro Consulente dell'Istituto Internazionale per gli studi e le informazioni.

PROSPETTIVE DEI COLLEGAMENTI AEREI PER LO SVILUPPO DEL TURISMO

L'incremento continuo che in questi ultimi anni si è registrato nel mondo per quanto riguarda i traffici aerei, si è riflesso in maniera sensibile anche in Italia. Una lunga tradizione aviatoria e una pratica di decenni facevano del nostro Paese una delle Nazioni più preparate per tenere in Europa il passo con gli sviluppi più moderni del mezzo di trasporto più celere, ed effettivamente, malgrado i gravi danni causati dalla guerra e dalla depressione post-bellica, l'Italia è oggi uno dei Paesi più frequentati nel mondo dagli aerei di linea e da trasporto e sarà presto il Paese più e meglio attrezzato del Mediterraneo, quando il programma di impianti a terra sarà completato. La ricostruzione, attraverso vicende diverse, ha condotto anche ad una ripresa delle già gloriose tradizioni italiane dell'aviazione civile, ed oggi la flotta dell'aviazione civile italiana, che si avvia a contare una cinquantina di unità moderne, è senza dubbio, in Europa, una delle maggiori.

La stessa posizione geografica dell'Italia porta a fare della penisola un punto di sosta e di tappa quasi obbligatoria sulle grandi rotte transcontinentali che collegano l'Occidente all'Africa ed all'Asia, per cui anche gli stranieri sono grandemente interessati ad un miglioramento delle attrezzature aeroportuali, che devono essere adeguate alle necessità particolari dei grandi aerei moderni a reazione. Inoltre, il fatto che l'Italia sia la meta preferita di tanti turisti, fa sì che aumenti pure l'importanza degli aerodromi italiani considerati sotto la veste di stazione capolinea, e che aumenti il traffico che in essi nasce e si conclude.

Negli ultimi anni, com'è stato reso noto dalle statistiche del "Lloyd Shipper", la consistenza dei passeggeri che hanno superato l'Atlantico, tra l'Europa e l'America, col mezzo aereo, è stata notevolmente maggiore di quella dei passeggeri che hanno attraversato l'Oceano per mare.

Questo andamento si riflette anche sul traffico da e per l'Italia, sia pure in proporzione ridotta anche per il carattere di crociera che hanno i viaggi marittimi dei turisti che vengono in Mediterraneo.

Mentre in Italia la strada assorbe il 70 % del movimento straniero, la ferrovia il 25 % e la via marittima l'1,5 %, la via aerea ne assorbe il 3,4 %. In effetti sono in maggior numero gli stranieri che giungono negli aeroporti anziché quelli che dai piroscafi sbarcano nei porti.

La Francia è stato il primo Paese a comprendere che soprattutto le zone turistiche hanno l'imprescindibile necessità d'essere dotate di aeroporti. Aix-les-Bains, Deauville, Biarritz, Le Tourquet-Paris-Plage e Nizza sono stati i primi centri a beneficiare degli impianti aeroportuali e quello di Nizza alcuni anni fa è stato completato con una pista di 2.300 metri per rendere possibile l'atterraggio ed il decollo dei grossi apparecchi che vi giungono direttamente anche da oltre Oceano.

Nell'alta stagione, proprio nell'aeroporto di Nizza atterrano ogni ora apparecchi privati che provengono da tutti i Paesi del mondo. Vi discendono turisti molto facoltosi (marajà, sultani, divi e dive del cinema, grossi industriali e miliardari americani ecc.) tutta gente che si sposta da un capo all'altro dei Continenti alla ricerca dello svago, una ricerca che si estrinseca in una buona "semina" di danaro, cioè di ricchezza che si trasferisce in altre mani. Spesso si tratta di discendenti di grandi duchi e di lords, di coloro cioè che cinquant'anni fa giungevano nei centri mediterranei di villeggiatura a bordo di vagoni speciali agganciati ai grandi treni "espressi". Si calcola che siano più di 50 mila i turisti che giungono all'aeroporto di Nizza e che successivamente si spostano nei rinomati centri, piccoli e grandi, della costa azzurra.

In Italia, la frequentatissima riviera adriatica, che va da Cesenatico a Cattolica, già si giova, in misura notevole, specialmente durante la stagione balneare, del traffico esclusivamente turistico dell'aeroporto di Rimini.

Proprio quest'anno tale aeroporto ha battuto il record degli apparecchi atterrati e dei turisti italiani e stranieri trasportati.

Per la riviera ligure il problema relativo alla necessità di un grande aeroporto è da alcuni anni all'ordine del giorno. Ben 35 miliardi sono stati destinati alla costruzione di imponenti impianti aeroportuali e per la realizzazione del relativo progetto una striscia di mare viene colmata con opere che anche nel concepimento si possono definire veramente ciclopiche. In effetti i genovesi hanno scartato la possibilità di potenziare, con una spesa di soli due miliardi, il già esistente aeroporto di Novi distante 60 chilometri, e, nel condurre la loro battaglia, hanno debellato ogni parere contrario nonchè tutte le critiche che sono sorte in proposito.

Allo stato attuale in Italia vi sono 39 aeroporti e due idroscali ufficialmente aperti al traffico civile. Dei 39 aeroporti 11 sono "turistici" (riservati cioè agli aerei leggeri), 4 sono prettamente militari e possono essere adoperati in casi di emergenza e 5 sono adibiti ad impiego misto (civile e militare) per reparti di volo che vi hanno sede permanente. I rimanenti 19 aeroporti sono commerciali (quello di Reggio compreso) dei quali 11 possiedono una pista di volo pavimentata, pista che solo in 4 supera i 2.000 metri di lunghezza (Torino 2.350 m.; Roma 2.260 m.; Napoli 2.200 m.; Milano-Malpensa 2.000 m.) mentre in 3 è di 1.000 metri o meno (Firenze 1.000 m.; Milano-Linate 937 m.; Padova 890 m.). Oltre agli aeroporti prima citati esistono altri 39 aeroporti e 4 idroscali che sono aperti ai voli degli Aero-Clubs che vi hanno sede, o che sono di proprietà (o in concessione) di privati. Tra questi scali il traffico aereo non è sempre libero. Al momento attuale si può calcolare che tra essi circa 15-oltre 3 idroscali-per ragioni militari siano temporaneamente inaccessibili o chiusi al traffico.

Queste considerazioni rendono piuttosto difficile stabilire "quanti" aeroporti civili esistano oggi in Italia. Nel migliore dei casi, comunque,

essi non superano il numero di 78 più 6 idroscali. Il programma di riorganizzazione della rete aeroportuale nazionale a suo tempo predisposta dal Sottosegretariato per l'aviazione civile prevede la costruzione di 3 grandi aeroscali intercontinentali e 19 altri aeroporti a carattere internazionale di varie dimensioni comunque in grado di ospitare tutti i tipi di velivoli attualmente in servizio di linea. Gli aeroscali intercontinentali di Roma (Fiumicino), Milano (Malpensa) e Palermo (Punta Raisi) permetteranno il decollo e l'atterraggio di modernissimi quadrireattori. Gli scali per i cosiddetti "taxi-aerei", già in servizio tra Napoli e Capri (presto dovrebbero entrare in funzione a Milano) saranno costruiti in modo da servire tutti i centri turistici ed industriali di rilievo.

Bisogna riconoscere che lo sviluppo dei traffici aerei si basa sulla convinzione secondo cui l'umanità, infatuata così com'è del dinamismo del secolo, vuole... "correre" sempre più la sua vita e che, per tanto, essa ricerca, anche nel settore delle vie di comunicazione, il mezzo più rapido.

Il mondo guarda con crescente simpatia alle vie del cielo e noi non ci stanchiamo di ripetere che sono da ritenersi senz'altro fortunate quelle città che dispongano di un aeroporto o siano comunque in grado di costruirlo con facilità, in ciò favorite dalla posizione geografica in cui si trovano.

In Italia si servirà in modo particolare il turismo se il Governo saprà rendersi sensibile al problema e ciò perchè una intensificazione densa di collegamenti aerei tra i vari centri della Penisola saprà produrre, com'è facile immaginare, un maggiore incremento del movimento dei turisti italiani e stranieri e risponde ad un criterio logico che l'utilità di una simile rete sia maggiormente avvertita in quelle regioni che, per le caratteristiche della loro conformazione geografica, si trovino nelle difficoltà derivanti dalle deficienze dei servizi ferroviari ed automobilistici.

Concludiamo affermando che noi annettiamo molta importanza ai frutti che in favore del turismo siciliano e calabrese saranno prodotti dalla entrata in funzione dell'aeroporto intercontinentale di Palermo; un aeroporto che sarà oltretutto utilizzato-diremmo preferito-dal notevole numero di italo-americani che, avendo i loro addentellati familiari nell'una e nell'altra regione, periodicamente giungono in Italia in gita di piacere.

Il potersi trovare, con poche ore di viaggio, direttamente in Sicilia, vorrà dire per gli stranieri possibilità di un soggiorno agevolato al massimo, per cui le città siciliane e quelle calabresi devono da canto loro preoccuparsi in tempo per far sì che una buona rete di collegamenti aerei sia presto realizzata allo scopo di porre stranieri ed italiani in condizione di spostarsi facilmente, e comodamente, da un punto all'altro.

Auspichiamo, per tanto, una sollecita intesa tra le competenti Autorità delle due regioni perchè sia coordinato un piano di concretizzazione di collegamenti aerei destinati a rendere maggiormente funzionale l'aeroporto intercontinentale di Palermo.

L'invito rivoltomi di riferire sul Turismo siciliano nel quadro del Mercato Comune Europeo, davanti ad una assemblea così altamente qualificata, sia per la risonanza dell'Ente che ha indetto il Convegno, sia per l'alta e specifica competenza dei singoli relatori, tutti di primissimo piano nei vari settori di pertinenza, è stato per me oltremodo lu singhiero ed impegnativo.

Cercherò di assolvere il mio compito nel modo più breve e chiaro possibile.

Uno dei punti più fecondi di risultati nell'attuazione del Mercato Comune Europeo - che, sia detto non senza commozione, ebbe il suo punto di partenza nella Conferenza di Messina del Giugno 1955, realizzata dalla lungimiranza di un nostro illustre concittadino, allora Ministro degli Affari Esteri - è, senza dubbio, quello che stabilisce la libera circolazione degli uomini e dei capitali nell'ambito di una comunità di 165 milioni di abitanti, con una superficie di 1.214.831 Km². che raccoglie quanto di meglio e di più evoluto ha ancora la vecchia Europa.

Nei 15 anni del suo periodo massimo di transazione (1 Gennaio 1958-31 Dicembre 1972) cadranno le barriere doganali ed i 6 Stati membri (Italia, Germania, Francia, Belgio, Olanda, Lussemburgo) vedranno circolare liberamente merci, denaro e lavoro, costituendo così la premessa necessaria ad una unione politica, auspicata ormai dalle intelligenze più aperte ai problemi dell'avvenire.

La situazione attuale dell'Italia in rapporto agli altri Stati membri è quella di essere lo Stato più debole economicamente: noi sappiamo che negli altri Stati non esiste disoccupazione, ma anzi superoccupazione.

L'Italia ha il maggior saldo passivo della bilancia commerciale e la più alta tariffa doganale. La nostra popolazione è circa il 30% di quella complessiva della Comunità, ma il nostro reddito soltanto il 18%; la nostra produzione di acciaio il 10%, la nostra produzione di elettricità il 19%, le nostre automobili il 10%.

Il nostro consumo medio di calorie è di 2557, contro 2830 in Francia, e 2943 in Germania. Noi mangiamo 20 chili di carne a testa ogni anno, i Francesi 77, i Tedeschi 47, mentre consumiamo 17 chili di zucchero l'anno per persona, di contro ai 28 della Francia e della Germania ed ai 41 chili dell'Olanda.

Il reddito medio annuo per abitante è di L. 270.000.= per l'Italia, di L. 695.000.= per il Belgio, 689.000.= per il Lussemburgo, 680.000.= per la Francia e 616.000.= per la Germania.

Noi abbiamo infine l'1% di laureati in confronto al 16% della Germania ed al 15% dell'Olanda e del Belgio. Condizioni tutte di sfavore in partenza, a compensare le quali non vi sono che due elementi: la grande nostra disponibilità di lavoro, che però, per poter essere utilizzata, deve qualificarsi; e la nostra terra, il nostro clima, il nostro mare, le nostre bellezze archeologiche ed artistiche, il richiamo che da sempre l'Italia ha costituito per tutte le genti del mondo; il nostro Turismo.

Sfruttare queste possibilità, significa capovolgere a nostra favore la situazione. Occorre dire subito anche che la floridezza economica degli altri è la premessa necessaria per la valorizzazione del nostro Turismo. Infatti, la superoccupazione degli altri Stati membri obbliga a varie forme di risparmio popolare, che è guidato molto volentieri, onde evitare il pericolo dell'inflazione, nella spesa di viaggi popolari all'estero e preferibilmente verso quei Paesi verso i quali si ha una bilancia commerciale attiva.

Conseguenza dell'attuazione del Mercato Comune riguardo il Turismo sarà il grande aumento della circolazione delle persone nell'ambito della Comunità e verso la Comunità, fenomeno destinato sempre più ad ingrandirsi e di fronte al quale occorre essere preparati in Italia per incanalarlo, riceverlo, trattenerlo.

Questi tre punti non hanno bisogno di illustrazioni particolari, perchè incanalare significa in termini turistici indirizzare verso una data località, e ciò si ottiene mediante una efficace propaganda e dei buoni mezzi di trasporto: stradale, ferroviario, aereo, marittimo; ricevere, significa avere una sufficiente e decorosa ricettività, cioè alberghi e ristoranti e locali pubblici in genere; trattenere, significa potere presentare sufficienti attrattive, permanenti e stagionali, cioè manifestazioni ed iniziative di alto livello e di varia natura: artistiche, sportive, spettacolari, adatte al genere di turismo che si riceve.

Questa attività, compendiata nei tre punti suddetti, deve essere necessariamente rivolta ad adeguare al massimo rendimento i mezzi di trasporto, gli alberghi, le manifestazioni etc.-

Dare quindi la possibilità di viaggiare a basso costo ed agevolmente, cercare nell'aumento della ricettività di preferire l'istituzione di alberghi di seconda e terza categoria, che non manchino però ugualmente di tutte quelle comodità necessarie al progredire continuo del vivere civilmente, preparare manifestazioni spettacolari, artistiche e sportive accessibili a qualunque categoria di pubblico, ma soprattutto di cost alto livello da godere di grande risonanza internazionale; creare infine le condizioni ambientali e l'organizzazione necessaria onde dare la possibilità ai turisti di passare il più lieta e piacevolmente possibile le ore che vengono a trascorrere nel nostro Paese.

Dal 1° Gennaio 1959 il Mercato Comune ha cominciato a funzionare, con la riduzione del 10% delle tariffe doganali, che man mano andrà sempre più aumentando sino a raggiungere in pieno i suoi fini di integrazione completa economica.

E poichè si vede chiaro ormai quale spinta formidabile in avanti abbia il Turismo mondiale verso il nostro Paese, è lecito affermare che un grandissimo peso, ma gradevole di responsabilità, importerà per il Turismo italiano l'attuazione del MEC, determinando, con l'abolizione delle difficoltà delle frontiere, la libera circolazione degli uomini e dei capitali all'interno di esso. Basti considerare che in seguito all'accordo italo-francese relativo all'abolizione del passaporto tra i due Paesi che è stato sostituito da un semplice lasciapassare, la corrente turistica francese verso l'Italia ha avuto nel 1956 un incremento del 32% rispetto all'anno precedente, mentre l'incremento del

1955 sul 1954 non aveva raggiunto il 10%.

Ma nel quadro del Mercato Comune occorre preparare la politica turistica da svolgere all'interno di esso onde unificare l'ambiente per accogliere il Turismo mondiale.

I compiti principali che si intravedono sono i seguenti:

- 1°) - la pianificazione delle comunicazioni ferroviarie, stradali ed aeree;
- 2°) - la concertazione sul piano europeo delle maggiori manifestazioni artistiche, culturali, religiose, etc miranti ad attrarre e mantenere in loco i turisti;
- 3°) - la discriminazione delle correnti turistiche dal punto di vista delle loro esigenze e delle loro capacità di spesa, onde offrire adatte condizioni di ospitalità. (eliminazione di confusioni fra turismo di qualità e di turismo di massa; fra turismo sociale e turismo di campeggio).

L'azione dei responsabili degli Stati membri sarà condizionata dall'attuazione sul piano pratico delle superiori premesse, delle quali l'Italia non potrà che ricavarne ancora giovamento.

Tutto sta di vedere quale vantaggio ne avrà la Sicilia perchè, purtroppo, le distanze fra Nord e Sud, con tutta la buona volontà dei Governi Nazionale e Regionale e con tutti i miliardi spesi, anzichè accorciarsi si vanno allungando, ed il turismo, considerato come grande industria, è il principale mezzo per dare ossigeno e vita ad una economia che sta per arrivare al suo punto limite di rottura.

~~~~~

La voce " Turismo " resta, insieme al petrolio ed ai prodotti ortofrutticoli, quella su cui, a nostro parere, di più potrà e dovrà contare l'economia dell'Isola.

Bisogna orientarsi verso la realizzazione di un programma nel quale non vi siano costi di energia elettrica o impianti di miliardi di cui tenere conto, ma solo del patrimonio di bellezze artistiche e naturali che la storia e la natura ci hanno dato.

Ma, in rapporto alla situazione turistica generale del Paese di fronte all'attuarsi del Mercato Comune Europeo, la posizione della Sicilia, alla quale lo Statuto Regionale, mediante l'art. 14 lettera N, assegna la legislazione esclusiva sul Turismo, appare ad un esame oggettivo in una condizione di minore vantaggio.

La ricettività, che è la condizione base di ogni turismo, è nella Isola la seguente: nel periodo ~~1947-1959~~ 1947-1959 i posti letto sono passati da 13.220 a circa 20.000, cifre alquanto insufficienti se si considera che la Sicilia con 25.000 Kmq. di estensione e circa 5 milioni di abitanti, possiede solo un terzo dei posti letto della Provincia di Forlì, che sono circa 60.000 ( la provincia di Messina ne ha 5897 al 31/7/1959, di cui a Messina 1671 ed a Taormina, capitale del Turismo dell'Isola, 2414, mentre 571 sono nelle Eolie ed il resto in Provincia ).

Le comunicazioni per arrivare in Sicilia sono quasi soddisfacenti dal punto di vista ferroviario, ma scarsi dal punto di vista aereo



e marittimo ed inadeguate dal punto di vista stradale.

Per quanto non si possa dire che tutto ciò dipenda solo dallo stato delle strade calabresi, poichè incide anche la mancanza di tempo per un viaggio al Sud e la disponibilità di valuta che va ad esaurirsi, è chiaro che la condizione conosciuta dalle strade che portano in Sicilia scoraggia quanti hanno in animo di intraprendere il viaggio.

Questo è l'argomento diventato direi quasi esasperante e da noi trattato ormai in più occasioni e pubblicazioni.

La viabilità verso la Sicilia e nel seno di essa è assolutamente inadeguata. Noi abbiamo una rete stradale che non consente lo sviluppo del turismo automobilistico sia per la carreggiata troppo stretta che per i lunghi percorsi dovuti all'aggiramento di grandi ostacoli naturali (vedi montagne, torrenti, etc.).

Per ottenere che una larga affluenza turistica possa diffondersi in tutta la Regione occorre che questa venga attraversata anzitutto da grandi vie di comunicazioni, ( autostrade e strade camionali ) che uniscano fra di loro i centri più importanti, e occorre inoltre la creazione di moderne strade secondarie che consentano di raggiungere agevolmente i punti più caratteristici e più interessanti dal punto di vista panoramico, storico, archeologico.

A queste ultime è la Regione che deve provvedere e bisogna riconoscere che lo ha già fatto in parte. Ma le prime, che sono poi quelle del più intenso traffico, sono di competenza dello Stato, e da esso si attende l'esecuzione dell'autostrada Messina-Catania e dell'autostrada Palermo-Catania.

E' infine più importante sottolineare che è condizione basilare per l'avvenire del turismo siciliano che l'autostrada del Sole non si arresti a Salerno, ma prosegua fino a Reggio Calabria, e non si orienti invece, come è stata ventilata l'ipotesi, verso Bari, dove la cliente straniera troverebbe pronta ad imbarcarla le grandi navi traghetto che la Grecia ha già iniziato a costruire a questo scopo.

§§§§§§§§

Intanto noi dobbiamo prepararci ad accogliere tre tipi di turismo:

- 1°) - il turismo extra Comunità Europeo;
- 2°) - il turismo della Comunità (escluso l'Italia);
- 3°) - il turismo italiano.

Vi dovrebbe essere poi un quarto tipo di turismo, quello interno dell'Isola, ma esso oggi è quasi inesistente se si eccettuano le gite scolastiche regionali al merito.

Ora i principali ostacoli allo sviluppo del turismo siciliano sono i seguenti :

- 1°) - la posizione geografica; lungo, disagiata e costoso il viaggio per i turisti europei, che fa esaurire il tempo ed il denaro prima di arrivare in Sicilia;



- 2°) - la deficienza di interventi nel campo delle cosiddette infrastrutture dei principali centri di interesse turistico;
- 3°) - la scarsa penetrazione ( propaganda ) nel campo del turismo nazionale ed internazionale;
- 4°) - la mancanza di attrattive permanenti.

E' evidente che questo gruppo di difficoltà di varia natura non si può facilmente ed in breve tempo rimediare, perchè esse si sommano a nostro sfavore ed alcune di esse non dipendono dalla nostra volontà; le comunicazioni e la valuta disponibile. Qui è forse la spiegazione di un fenomeno, perchè ormai non è un mistero per nessuno che gli auto mezzi stranieri che entrano in Sicilia non raggiungono neanche il 0,25% di quelli entrati in Italia, e mi riferisco solo alle automobili ed ai pulmans; nel 1958 di contro a 1.500.000 automobili circa entrate in Italia, ne sono state traghettate complessivamente da Villa S. Giovanni e da Reggio Cal. a Messina 3.667: il 0,25% circa ( statistica fornita cortesemente dall'E.P.T. di Reggio Calabria ).

Nello stesso anno 1958 si sono avute nella Provincia di Messina 264.268 presenze straniere, mentre nel 1957 se ne erano avute 265.285. Un leggero regresso adunque, mentre nello stesso periodo di tempo la Nazione aveva un incremento del 4,5%.

Ora, se questo è il cosiddetto turismo ricco, o per lo meno quello apportatore di valute, è su esso che occorre principalmente puntare, per richiamarlo e trattenerlo.

Tuttavia la Regione Siciliana, e, per essa, l'Assessorato per il Turismo Spettacolo e Sport, è pensosa del problema ed ha in animo di risolverlo con i mezzi a sua disposizione.

Fra i quali ci permettiamo di indicare:

- 1°) - per la propaganda : l'Assessorato per il Turismo dovrebbe riprendere la direzione e la responsabilità di tutta la propaganda turistica di richiamo, in maniera che fosse fatta in modo unitario e senza dispersioni, con indirizzo regionale e non provinciale;
- 2°) - per le comunicazioni : un sistema di trasporti aerei opportunamente stabilito con le grandi compagnie europee potrebbe portare direttamente da Nizza le correnti turistiche più qualificate del Centro e Nord Europa agli aeroporti siciliani, mentre un sistema analogo potrebbe operare per il turismo nazionale, avviando oltre che ai nostri aeroporti, a quello di Reggio Calabria;
- 3°) - per le attrattive : oltre le grandi manifestazioni di calendario fra cui sta in prima linea - lo diciamo in modo del tutto obiettivo e per giudizio degli altri - la nostra Rassegna Cinematografica Internazionale, occorre certo fare tutto il possibile, salvando il prestigio dello Stato e nello stesso tempo salvaguardando gli interessi turistici della Regione, per avere la autorizzazione all'apertura di un Kursaal o Casinò : le ultime notizie di stampa ci hanno informato che la lungimiranza del Governo Nazionale si appresta a risolvere anche quest'ultimo punto con soddisfazione di tutte le Regioni, perchè pare che anche la vicina Calabria potrà avere il suo Kursaal.



Ma se a queste attrattive permanenti mondane si uniranno gli impianti permanenti sportivi che valorizzano i nostri monti ed i nostri mari, le nostre terme e le vestigia della nostra storia, costruendo funivie, piscine, campi da sci e di golf, aiutando quei coraggiosi industriali che hanno dotato di stabilimenti balneari degni di ammirazione l'Isola ( e mi riferisco al complesso di Mortelle ), allora veramente l'avvenire turistico della Regione sarà di ampio respiro.

Un cenno particolare meriterebbe l'illustrazione dell'importanza, dal punto di vista turistico, che hanno le Fiere, ed in special modo questa magnifica realizzazione messinese della Fiera Campionaria Internazionale, nella cui sede stiamo discutendo, ma ciò abbisognerebbe di uno studio speciale, mentre basti qui esprimere la mia ammirazione di tecnico del turismo per chi ha saputo darci questo meraviglioso mezzo di richiamo e di propaganda verso Messina e verso la Sicilia.

%%%%%%%%%

Un programma massiccio di attività si presenta dunque ai dirigenti ed agli operatori turistici dell'Isola per il prossimo avvenire. Poterlo risolvere positivamente significherà trasformare l'aspetto della Sicilia in modo degno della sua storia e delle virtù del suo popolo, e poichè sono convinto che il mare ha sempre unito, mai diviso, la Calabria, questa magnifica Regione, il cui avvenire turistico si pone all'attenzione della Nazione, ne avrà certo i suoi vantaggi.

Le due Sile, le pinete e le abetaie delle Serre, le scogliere di Copanello e di Soverato, il golfo di Policastro, i picchi di Pizzo e di Bagnara, Scilla e lo Stretto, sono scrigni inesplorati di bellezze, che racchiudono storia e costume, arte e paedaggio, folklore e poesia, e che attendono ancora chi li presenti all'attenzione ed al godimento del mondo.

Calabria e Sicilia sono legate nella storia e nel destino da una comune sorte, e pertanto anche l'avvenire turistico di esse camminerà di pari passo verso un migliore futuro.

%%%%%%%%%

Messina, 18 Agosto 1959

Dott. Francesco Natoli Rivas

*Dott. E. P. T. - Messina*



STRADE E AUTOSTRADE PER IL TURISMO SICILIANO

Relazione dell'On.Dott.FRANC.BENEVENTANO

V.Presid.Naz.ACI -C A T A N I A -  
-----

Indubbiamente l'evoluzione dei mezzi di trasporto rappresenta uno dei fattori, che maggiormente hanno contribuito al notevole incremento delle correnti del turismo mondiale. Cosicché, questo fenomeno, per la vastità raggiunta, è diventato un bisogno caratteristico della civiltà contemporanea.

Va, però, sottolineato che la evoluzione dei mezzi di trasporto è strettamente connessa al sorprendente sviluppo della motorizzazione. La quale ha accorciato le distanze fra continenti ed ha reso accessibili a strati sociali, sempre più vasti, -e questo è l'aspetto che più ci interessa- mezzi individuali. Di talché, di anno in anno, si assottiglia la schiera di coloro, che durante tutta la esistenza non conobbero altro orizzonte di là da quello, che li aveva visti nascere.

Ed una conferma a questa affermazione ci viene, non solo dal rilevamento dei dati statistici, relativi agli stranieri entrati in Italia, ma anche & dal rilevamento di quelli, relativi ai clienti italiani, ospitati negli esercizi alberghieri.

Per quanto riguarda gli stranieri entrati in Italia dal 1953 al 1958, abbiamo i seguenti dati:

| Anni | Numero stranieri | Incrementi rispetto all'anno precedente |             |
|------|------------------|-----------------------------------------|-------------|
|      |                  | Assoluti                                | Percentuali |
| 1953 | 7.681.870        | 1.622.573                               | 26.8        |
| 1954 | 9.327.512        | 1.645.642                               | 21.4        |
| 1955 | 10.786.018       | 1.458.506                               | 15.6        |
| 1956 | 12.664.960       | 1.878.942                               | 17.4        |
| 1957 | 14.629.020       | 1.964.060                               | 15.5        |
| 1958 | 15.287.037       | 658.017                                 | 4.5         |

e circa i clienti italiani, ospitati negli esercizi alberghieri, durante gli anni 1957 e 1958, apprendiamo che costoro sono stati:



| Anni | Numero     | Presenze   |
|------|------------|------------|
| 1957 | 11.774.504 | 39.592.864 |
| 1958 | 12.065.579 | 42.682.365 |

I dati relativi agli stranieri dimostrano eloquentemente che il flusso di essi verso il nostro Paese è sempre in aumento, ne sono valsi ad arrestarlo nel 1958, contrariamente alle pessimistiche previsioni, particolari avvenimenti internazionali di natura politica ed economica, come per esempio le situazioni instabili nel Medio Oriente, l'Esposizione internazionale di Bruxelles, le Celebrazioni del centenario di Lourdes, la recessione americana. I rilevanti, poi, dei clienti italiani, ospitati negli esercizi alberghieri, confermano come anche le correnti del turismo interno siano di notevole entità ed anche esse sempre in aumento.

Ma le notizie più interessanti ai nostri fini ci provengono dai rilevanti degli stranieri entrati in Italia negli anni 1957 e 1958, distinti per vie di accesso:

| Vie d'accesso     | % di composizione del movimento totale |            |        |        |
|-------------------|----------------------------------------|------------|--------|--------|
|                   | 1957                                   | 1958       | 1957   | 1958   |
| Transiti stradali | 10.118.776                             | 10.731.142 | 69.17  | 70.20  |
| Altri accessi     | 4.510.244                              | 4.555.895  | 30.83  | 29.80  |
|                   | 14.629.020                             | 15.287.037 | 100.00 | 100.00 |

Dai dati sopra esposti chiaramente si evince l'imponenza del turismo su strada, il che equivale al progressivo e costante aumento del traffico automobilistico, il quale, da solo, nel 1958 ha assorbito oltre il 70% dell'intero movimento.

La qual cosa ci dimostra che:

- il turismo è e permane un fenomeno prevalentemente individuale,
- la strada costituisce il canale principale, attraverso il quale si immette questo flusso, tanto vitale per la economia nazionale ed in particolare per la nostra Regione, che è una delle zone turistiche più apprezzate e ricercate. Pertanto, se non vogliamo che questa corrente subisca un arresto, o peggio ancora, un regresso, dobbiamo concentrare tutti i nostri sforzi, per risolvere i problemi inerenti alla sistemazione e alla funzionalità della nostra rete stradale.



-- 3 --

Certamente le esigenze del traffico commerciale su strada coincidono con quelle del traffico turistico in quanto a requisiti tecnici; non sempre, però, si verifica tale coincidenza rispetto alle finalità, cui i tracciati delle strade stesse debbono assolvere.

Ed invero, se dal punto di vista dell'economia dei trasporti commerciali occorrono strade, le quali assicurino celerità di collegamento, ben diverse, per non dire contrastanti, sono talvolta i requisiti del tracciato delle strade, le quali debbano soddisfare finalità turistiche. Mentre per le prime si deve tenere conto, innanzi tutto, dei fattori economici, per le seconde, invece, è prevalente la valorizzazione di zone di particolare bellezza naturale o artistica. In conseguenza di ciò, alcuni sostengono che nelle regioni di interesse turistico un sistema organico di viabilità ordinaria, rispondente ai criteri della moderna tecnica, sia più pertinente di una rete di autostrade chiuse. A tal proposito ritengo che non siano nel giusto, quanti credono di poter risolvere questo problema in maniera alternativa, sia nell'uno che nell'altro senso. Perché, se è vero, come è vero, che le esigenze del traffico commerciale a lunga distanza debbono essere soddisfatte dalle arterie di celere comunicazione, le quali, appunto perché colleghino grandi centri di produzione e di distribuzione, debbono rispondere a requisiti di rapidità, lungo percorsi prevalentemente pianeggianti, discosti dai centri abitati, onde evitare di essere attardati dagli ingorghi del traffico locale, è d'altra parte, incontestabile che le autostrade debbono essere considerate di grande ausilio per l'incremento del turismo motorizzato, in quanto rendono più celere il raggiungimento delle località di destinazione. Però, queste da sole non possono soddisfare specifiche finalità turistiche, se non sono integrate da una rete viaria, la quale si dirami dalle direttrici dei principali filoni di traffico e si snodi lungo percorsi, agevoli e sicuri, in modo da valorizzare quelle bellezze naturali ed artistiche, che costituiscono le maggiori attrazioni per i turisti nazionali e stranieri.

Da queste brevi considerazioni, frattanto, si desume che, se vogliamo potenziare il turismo motorizzato verso la Sicilia, dobbiamo fare in modo che l'accesso alla nostra Isola sia reso quanto più agevole possibile. E perché ciò avvenga, è necessario:



1) vengano completati al più presto quei miglioramenti totali, cui la nostra Nazione si è impegnata, in conformità della Dichiarazione di Ginevra nel mese di settembre 1950, ad apportare sull'itinerario internazionale E.1, costituite nel tratto italiano delle strade statali nn. 1, 7, 18, cioè da Ventimiglia a Reggio Calabria;

2) venga attuato il prolungamento della autostrada del sole da Pompei a Reggio Calabria;

3) vengano istituiti o autorizzati traghetti autonomi, destinati agli automezzi.

MA, una volta realizzate le superiori promesse, è, allo stato attuale, la rete viaria siciliana in condizione di assorbire l'eventuale incremento del traffico motorizzato, che ne conseguirebbe?

Secondo i dati statistici, pubblicati dall'Istituto Centrale di Statistica, la rete stradale della nostra Regione nel 1957 era costituita:

|                    |           |
|--------------------|-----------|
| Strade statali     | Km. 2.869 |
| Strade Provinciali | Km. 4.341 |
| Strade Comunali    | Km. 2.502 |
| Totale             | Km. 9.712 |

contro una situazione nazionale costituita da:

|                    |             |
|--------------------|-------------|
| Autostrade         | Km. 500     |
| Strade Statali     | Km. 24.000  |
| Strade Provinciali | Km. 47.000  |
| Strade Comunali    | Km. 128.000 |
| Totali             | Km. 199.000 |

Dal confronto di questi dati risulta che:

a) in Sicilia non vi sono autostrade;

b) il rapporto tra chilometri di strade per ogni 1000 Km.<sup>2</sup> di superficie territoriale, e quello tra chilometri di strade per ogni 100.000 abitanti, nel complesso della rete stradale ordinaria, è per la Sicilia rispettivamente di 378 e di 204 contro i 601 e i 363 dell'intera Nazione.

Ne consegue che la nostra Regione non solo si trova al di sotto della media nazionale, ma che questa palese carenza quantitativa, è resa ancora più grave qualitativamente dalla struttura e dalla distribuzione della rete viaria stessa.



Le uniche strade di grande comunicazione, esistenti in Sicilia, sono la Statale n. 113, che congiunge Messina con Palermo, nonché la Statale n. 114, che congiunge Messina con Siracusa. Ma entrambe, nonostante i miglioramenti apportati in alcuni tratti, non possono reggere al confronto con le altre strade Statali di pari qualifica, esistenti specialmente nel Nord della Penisola. Come la maggior parte delle strade siciliane, risentono di un difetto di origine: ricalcano per buona parte del loro tracciato le vecchie strade borboniche. Le quali, a parte il fatto che il loro appalto era concesso a misura, e quindi ai concessionari, pur di evitare costose opere d'arte, conveniva allungare i percorsi, erano state progettate per soddisfare esigenze di traffico locale; collegare, cioè, centri abitati contigui, assai spesso appollaiati su erti cocuzoli, strapiombanti su strette valli, sulle quali premono, talvolta, le montagne in disfacimento.

Manca inoltre una vera e propria strada di grande e celere comunicazione tra Palermo e Catania, giacché tale non può considerarsi la strada Statale n. 121. Infatti questa, a malgrado i lodevoli sforzi della Direzione Compartimentale dell'ANAS, che vi ha apportato in alcuni tratti larghi miglioramenti, risente del difetto di origine, comune a tutte le strade siciliane, reso ancora più grave dal sistema orografico interno, che la rende assai tormentata e di non gradevole percorrimiento, anche ai turisti più entusiasti della nostra Regione.

Nè migliore può essere considerata la situazione della viabilità minore, nonostante le particolari attenzioni, dedicate a questa, dalla Regione e da alcuni Enti locali.

Se si accetta la Catania-Siracusa, del resto ancora non completata, la quale, per il suo razionale tracciato, può essere annoverata tra le strade di celere comunicazione, ben poco è stat realizzato in tema di viabilità. Giacché anche la legge regionale, tendente a fendere carrozzabili i 10.000 Km. di "regie trazzere", in modo da sopperire alle deficienze della viabilità rurale, ha prodotto, fin'ora, ben modesti risultati.

A ciò si aggiunga che, per quanto allo studio da molto tempo presso l'Assessorato Regionale ai LL.PP., manca un organico piano, che possa panoramicamente coordinare tutte le iniziative dei vari Enti, concernenti la viabi-



A questo punto penso sia il caso di spendere qualche parola sulla di battutissima questione delle autostrade Palermo-Catania e Messina-Catania; questione, che ha dato luogo ad accese, quanto inutili, polemiche, le quali cer- tamente non hanno contribuito ad accelerare la realizzazione dei due proget- ti, predisposti dai rispettivi Consorzi di Enti.

Secondo il mio parere sono in errore quanti hanno voluto dare alla attuazione di queste due opere una identica fisonomia. Diversa é la funzione, cui debbono assolvere queste due arterie vitali e urgenti entrambe, sia dal punto di vista turistico che commerciale; ragione per cui non può parlarsi di priorità o, peggio ancora, di alternativa fra di esse.

Invero la Palermo-Catania, più che una vera e propria autostrada chiusa, dovrebbe costituire il primo tronco di una dorsale, quasi una mediana del tri- angolo isolano, che colleghi la Sicilia Orientale con quella Occidentale, aven- to i requisiti di una autostrada libera al traffico motorizzato.

La Messina-Catania, invece, dovrebbe essere realizzata come autostrada chiusa, aventi più finalità commerciali che turistiche. Infatti essa, che ha tut- ti i requisiti per un'autostrada a pedaggio-sarebbe una delle poche attiva-, dovrebbe costituire un polmone, che dia più ampio respiro e renda meno asfitti- ca la circolazione sull'attuale strada Statale n. 114. La quale, decongestionata dal traffico commerciale, che troverebbe la sua via naturale nella autostrada, potrebbe soddisfare egregiamente, per suo il suo tracciato in massima parte costiero, alle esigenze del traffico turistico e locale.

Queste due autostrade, sia pure con criteri diversi, unitamente alle rian- nodernate strade Statali n. 113 e 114, potrebbero costituire l'ossatura di quel- la rete primaria, di cui tanto si sente la mancanza.

Una volta realizzata l'intelaiatura delle arterie di grande comunicazio- ne, queste dovrebbero essere integrate da un piano organico generale per la viabilità minore.

E a tal fine ritengo assai utile segnalare alla Vostra attenzione, perché molto aderente alle nostre particolari esigenze, lo schema predisposto dal- l'Ing. Columba, il quale, in un pregevole articolo sulla "Organizzazione di un sistema stradale", dopo avere sottolineato l'opportunità di studiare:



- 1) il processo storico di sviluppo della rete stradale;
- 2) le caratteristiche e il volume del traffico;
- 3) le previsioni di futuro sviluppo tanto del traffico che della economia generale del territorio;

4) le caratteristiche da assegnare alle nuove costruzioni e quelle da raggiungere nelle strade esistenti, secondo l'importanza e la destinazione delle dette strade;

5) gli elementi di costo delle costruzioni stradali;  
prevede:

a) la costruzione di nuove strade di caratteristiche adeguate ai traffici che devono percorrerle;

b) il miglioramento o addirittura la trasformazione delle strade esistenti per renderle atte alle funzioni che loro attribuisce il piano.

L'attuazione dello studio dell'Ing. Columba, quindi, oltre che dotare la nostra Regione di un razionale sistema viario, metterebbe fine alla sperequazione e all'inorganicità, già lamentata, cui ha dato luogo un fervore di progettazioni, accompagnato da un male inteso senso di autonomia, da parte di alcuni Enti. A conclusione di questo sguardo panoramico sulla rete stradale siciliana, dopo averne denunciate le carenze, potremmo suggerire le seguenti soluzioni:

A) Viabilità primaria.

a) Ammodernamento o sistemazione totale delle due strade Statali n. 113 e n. 114, le quali, in conformità alla Dichiarazione di Ginevra del 1950, sono state incluse tra i grandi itinerari internazionali con le rispettive denominazioni di E.1 ed E.59;

b) Costruzione di una trasversale sicula, aventi i requisiti di una autostrada aperta al traffico motorizzato, collegante le provincie orientali con quelle occidentali, e precisamente sulla direttrice Catania-Trapani;

c) Costruzione dei collegamenti tra la dorsale predetta e i capiluoghi di Enna, Caltanissetta e Agrigento;

d) Costruzione dell'autostrada a pedaggio Messina-Catania;

e) Completamento della strada Catania-Siracusa.

B) Viabilità secondaria.

Attuazione di un piano organico di viabilità, tendente:

1) a collegare opportunamente i vari centri di importanza turistica e commerciale con le arterie di grande comunicazione;



2) a raccordare tra di loro le direttrici di trasferimento a grande distanza;

3) a decongestionare il traffico locale, in modo che questo non sia co stretto ad inserirsi lungo i grandi itinerari.

Certamente la realizzazione delle superiori proposte é molto inpegn tiva, specialmente dal lato finanziario; però, qualunque investimento di pub blico denaro sulla strada non é stato mai improduttivo. Dove la rete viaria é & razionale ed estesa - le regioni del nord insegnao - ivi in sempre crescente svi luppo é la motorizzazione. La quale, attraverso le non lievi tassazioni dirette e indirette, cui é sottoposta, fornisce un gettito di centinaia di niliardi.

Ma v' é di più: abbiamo visto all' inizio che le correnti turistiche, in modo particolare quelle straniere, si snodano lungo gli itinerari stradali. Questi, quindi, sono i canali indispensabili, attraverso i quali é possibile incrementare il flusso del turismo motorizzato. Il quale, specie per la nostra Isola, costituisce una fonte invisibile di reddito di notevole entità, nonché serve a spronare tutto un complesso di attività accessorie. Pertanto é indispen sabile che i competenti Organi, Nazionali e Regionali, dedichino una maggiore attenzione alla soluzione dei problemi viari della Sicilia. Giacché colmando le carenze della nostra rete stradale, oltre che accelerare lo sviluppo econo mico e sociale, renderanno più agevole al turista le possibilità di godere quelle meravigliose bellezze naturali, che Iddio ha elargito alla Sivilia, fa cilitando inoltre una migliore conoscenza dell' animo di questo nostro po polo, generoso e ospitale, contro il quale, purtroppo, si appuntano ancora ingiu stificate diffidenze precostituiti.

-----