

# **L'impatto del turismo sulle aree interne: potenzialità di sviluppo e indicazioni di policy**

Firenze, Dicembre 2018

## RICONOSCIMENTI

Questo lavoro è stato curato da Enrico Conti, con la collaborazione di Sabrina Iommi e Leonardo Piccini, all'interno dell'Area Economia pubblica e territorio coordinata da Patrizia Lattarulo.

Le elaborazioni statistiche relative all'impatto economico del turismo sono a cura di Stefano Rosignoli.  
Editing a cura di Elena Zangheri.

## Indice

<b>1.</b>		
<b>LE AREE INTERNE. METODOLOGIA E CARATTERISTICHE</b>		<b>5</b>
1.1	La strategia nazionale per le aree interne (SNAI)	5
1.2	L'applicazione della SNAI alla Toscana	8
1.3	La caratterizzazione economica delle aree interne in Toscana	9
<b>2.</b>		
<b>IL TURISMO: SPECIALIZZAZIONI, IMPATTI E POTENZIALITÀ</b>		<b>13</b>
2.1	Caratteristiche ed evoluzione dell'economia turistica nelle aree interne. Un'analisi per ambiti territoriali	13
2.2	L'impatto economico del turismo: un'analisi per sistemi locali del lavoro	36
<b>3.</b>		
<b>LE CONDIZIONI DELL'ULTERIORE VALORIZZAZIONE TURISTICA: ACCESSIBILITÀ MATERIALE E IMMATERIALE, ACCOGLIENZA E GOVERNANCE</b>		<b>41</b>
3.1	Indicatori di accessibilità: costruzione e descrizione	41
3.2	Nuove forme di offerta del servizio di trasporto	51
<b>4.</b>		
<b>CONCLUSIONI E INDICAZIONI DI POLICY</b>		<b>55</b>
<b>BIBLIOGRAFIA</b>		<b>59</b>



# 1. LE AREE INTERNE. METODOLOGIA E CARATTERISTICHE

## 1.1 La strategia nazionale per le aree interne (SNAI)

Per aree interne si intendono i territori periferici rispetto all'offerta di un pacchetto minimo di servizi di cittadinanza, approssimato con i servizi connessi all'istruzione (superiore), alla sanità (ospedaliera) e ai trasporti (ferroviari). In base alla distanza in termini di minuti di percorrenza per raggiungere il polo di servizi più prossimo, le aree interne vengono classificate in tre tipologie: intermedie (tra 20 e 40 minuti), periferiche (tra 40 e 75 minuti) e ultraperiferiche (oltre i 75 minuti) (DPS, 2013).

La strategia nazionale per le aree interne (SNAI) è stata elaborata nell'ambito del periodo di programmazione dei fondi strutturali europei 2014-2020, come articolazione territoriale della strategia di sviluppo e coesione (le partizioni territoriali inserite dal governo italiano nell'Accordo di Partenariato erano: città metropolitane, città medie e aree interne). Essa è diretta conseguenza del documento elaborato da Fabrizio Barca nel 2009 per la Commissione Europea - DG Regio ("*An Agenda for a Reformed Cohesion Policy*") più noto come "Rapporto Barca", che ha reso popolare l'approccio *place-based* alle politiche di sviluppo.

---

### Box 1 L'approccio *place-based* alle politiche di sviluppo

La recessione globale e soprattutto la bassa crescita che affligge da tempo buona parte delle aree a sviluppo avanzato ha richiamato l'attenzione sulla natura delle politiche per lo sviluppo e la competitività, in particolare sulla loro entità, sui loro contenuti e soprattutto su soggetti e territori beneficiari.

Il dibattito più recente sul tema è dominato dalla contrapposizione tra una visione fortemente incentrata sul concetto di economie di agglomerazione, che suggerisce di concentrare gli investimenti pubblici e privati in pochi grandi poli urbani in grado di agire come motore di sviluppo di aree più vaste (World Bank, 2009) e una visione più attenta al contributo che i diversi tipi di territorio (grandi aree urbane, regioni di città medie, distretti industriali, aree rurali di pregio, ecc.) possono dare alla crescita complessiva, che mira pertanto a promuovere un modello di sviluppo più equilibrato anche dal punto di vista spaziale (OECD, 2012; Barca et al., 2012).

Il secondo approccio è particolarmente presente nel contesto europeo e in linea, del resto, con i tradizionali obiettivi delle politiche per la coesione, che a partire dal 1999 si sono arricchiti dell'esplicito riconoscimento della necessità di prestare attenzione agli effetti di riequilibrio territoriale delle politiche pubbliche (Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo 1999, Agenda territoriale UE 2007 e 2011). Il merito dell'approccio descritto, noto con l'espressione "*place-based*" o "sviluppo orientato ai luoghi", è certamente di essere meno selettivo e più corrispondente all'articolazione dei fenomeni reali, ma neppure esso prescinde dall'individuazione di una gerarchia tra i diversi territori e quindi da una mappatura dei potenziali di sviluppo (Iommi, 2016).

Pur prestando attenzione agli aspetti di riequilibrio territoriale, il metodo "*place based*", infatti, prende le distanze dai tradizionali interventi di sussidio alle aree di crisi, in cui le risorse disponibili sono state usate per prolungare la sopravvivenza di situazioni produttive marginali e quindi con un obiettivo prevalente di sostegno ai redditi, piuttosto che di promozione dello sviluppo, che ha dato in passato risultati insoddisfacenti (Barca e Pellegrini, 2000). Di contro, esso si propone di favorire tutte le condizioni di contesto che possano consentire di "liberare" le potenzialità finora inutilizzate. Non a caso, nel Rapporto Annuale del Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica del 2008, in particolare

nell'allegato che riporta la posizione italiana nel contributo al dibattito sulla riforma della politica di coesione, si legge: "la (nuova) politica di coesione non è semplicemente una politica redistributiva, (...) è invece una politica che interpreta il concetto di solidarietà ponendosi a supporto della competitività di tutte le regioni" (p.320).

Altro passaggio logico rilevante, contenuto nel metodo "*place based*" è quello della promozione dello spostamento dalle tradizionali politiche per i soggetti (sussidi alle imprese) a politiche per i contesti. Anche in questo caso, si prende spunto dai risultati estremamente eterogenei ottenuti finora dalla politica di coesione per evidenziare che spesso le ragioni della bassa produttività degli investimenti non sono da ricercarsi all'interno della singola impresa o del singolo settore produttivo, quanto piuttosto nelle condizioni del contesto esterno (Barca, 2010; Casini Benvenuti e Maltinti, 2012). Queste ultime dipendono da fattori istituzionali di carattere generale (la normativa che regola la mobilità dei fattori produttivi, capitale e lavoro, il grado di concorrenzialità dei mercati, la struttura e l'entità del prelievo fiscale, ecc.), ma anche dalla dotazione di servizi pubblici, a partire da quelli di trasporto e comunicazione, dalla qualità e accessibilità delle risorse naturali, culturali e umane, come pure dalla capacità amministrativa delle istituzioni locali. Agendo su questi aspetti, l'intervento pubblico non mira a creare direttamente reddito e occupazione, ma, modificando le caratteristiche di contesto che accrescono la redditività attesa degli investimenti privati, punta ad accrescere l'attrattività dei luoghi verso risorse mobili aggiuntive (capitale, lavoro, ma anche nuova popolazione). Il ruolo del *policy maker* torna ad essere, quindi, di natura più tradizionale: esso ha il compito di creare un ambiente favorevole all'investimento privato e all'incremento della produttività dei fattori, in altri termini, gli investimenti pubblici servono ad accrescere e modernizzare l'offerta di beni pubblici materiali (infrastrutture) e immateriali (le regole di funzionamento), più che ad erogare incentivi agli operatori economici. Inoltre, affinché gli investimenti abbiano gli effetti positivi attesi, occorre che essi siano declinati sulle diverse specificità territoriali, serve, dunque, una classificazione efficace sia delle tipologie territoriali (le aree delle agglomerazioni vs il territorio diffuso, oppure le diverse categorie di aree urbane, ecc.), che delle risorse su cui si vuol intervenire (naturali, culturali, umane), nonché delle strategie da perseguire (politica per le reti, per le agglomerazioni, per l'accessibilità alle risorse immobili) (Barca e Pellegrini, 2000; Barca, 2010).

---

I motivi di interesse per le aree interne sono molteplici:

- in primo luogo il loro **peso demografico** e la loro **estensione territoriale**, poiché ricadono in questi ambiti quote importanti di popolazione e territorio;
- in seconda battuta il **potenziale di sviluppo** che molte di queste aree possiedono, in larga parte sottoutilizzato, fatto di rilevanti risorse naturali, culturali e umane, la cui attivazione potrebbe dare un contributo importante al livello di crescita aggregato;
- infine, sono rilevanti anche i **costi del non intervento**, infatti, l'abbandono di queste aree o il loro sfruttamento "predatorio" (quello cioè che consuma le risorse naturali locali senza creare ricadute significative in termini di occupazione, reddito e innovazione) producono non di rado externalità negative e dunque costi sociali per l'intera regione, connessi al **dissesto idro-geologico e al degrado del patrimonio culturale e paesaggistico** (perdita della diversità biologica, degrado del patrimonio storico-architettonico, dispersione della conoscenza pratica o "saper fare")<sup>1</sup>.
- **L'obiettivo fondamentale della strategia per le aree interne è dunque quello di "liberarne" il potenziale di sviluppo (o di attivarne il capitale latente)**, agendo come già anticipato sui due canali distinti, dell'offerta dei servizi essenziali alla popolazione, considerati quali precondizioni dello sviluppo e della promozione di percorsi di sviluppo locale, centrati sulla valorizzazione delle risorse specifiche dei luoghi.

---

<sup>1</sup> AA.VV. (2014), *Strategia nazionale per le Aree interne: definizione, obiettivi, strumenti e governance*, Materiali UVAL.

La strategia per queste aree (SNAI) presenta molte innovazioni anche nelle modalità in cui essa è costruita:

- si tratta di un intervento di promozione dello sviluppo locale, che prevede però una forte collaborazione tra il livello nazionale e quello locale. A livello nazionale, infatti, si fissano i criteri con cui selezionare le aree oggetto di intervento, ma si ammettono “adattamenti” regionali; sempre a scala nazionale si fissano gli obiettivi e le procedure, ma spetta al livello locale fare le proposte concrete per potenziare l’offerta dei servizi e individuare i percorsi di sviluppo. In questo modo si cercano di superare i limiti sia dell’approccio top-down (irrealità di un progetto deciso senza le comunità locali), sia di quello bottom-up (illusione che i luoghi dispongano di tutte le risorse economiche e cognitive necessarie per realizzare efficaci strategie di sviluppo);
- prevede la sperimentazione a partire da un numero ristretto di casi pilota (uno per regione), che devono attenersi a regole precise per la costruzione della strategia, rispettare tempi certi di attuazione e adempiere alle procedure di monitoraggio. Nella selezione delle aree prototipo si privilegiano quelle al contempo più bisognose, ma anche più in grado di ottenere risultati positivi;
- è fondata sull’integrazione di risorse nazionali e locali, ordinarie e aggiuntive, utilizzando come occasione e leva, finanziaria e di metodo, la programmazione dei fondi comunitari disponibili per tutte le regioni del paese per il settennio 2014-2020, combinati con la previsione di risorse dedicate in legge di stabilità. L’attivazione locale dei fondi comunitari in progetti di sviluppo è condizione necessaria per la messa a disposizione di risorse ordinarie aggiuntive per l’adeguamento dei servizi essenziali di salute, istruzione e mobilità;
- richiede forme di governance aggregate (innovazione istituzionale) da parte di Comuni partecipanti a ogni area-progetto, tenuti a realizzare forme appropriate di associazione di servizi (o, quando lo riterranno, unioni o fusioni) funzionali alla sostenibilità di lungo periodo della strategia e tali da allineare pienamente la loro azione ordinaria con i progetti di sviluppo locale finanziati. In più, nella versione toscana della strategia<sup>2</sup>, si esplicita l’idea originale che i Comuni più disagiati (quelli che rispondono ai requisiti per essere ammessi ai finanziamenti) hanno bisogno del supporto dei Comuni limitrofi meno disagiati per invertire la loro dinamica spontanea. Infatti, le aree di intervento che verranno descritte più avanti, vengono distinte in una parte più ristretta, detta “area progetto” che comprende i Comuni più disagiati e una più grande, detta “area strategia” che include anche i Comuni meno disagiati, la cui presenza è necessaria per attivare politiche efficaci di rilancio dei territori deboli. Il modello di governance descritto mira a garantire condizioni minime di efficacia.
- la strategia di potenziamento dei servizi essenziali alla popolazione è fortemente centrata sull’innovazione organizzativa e di prodotto. Ne sono possibili esempi la riorganizzazione dei plessi scolastici e dell’offerta sanitaria e dei sistemi di trasporto anche con l’uso delle nuove tecnologie.

In sintesi, la SNAI è una strategia di sviluppo territoriale innovativa, perché prevede una forte concertazione tra locale e sovralocale, l’integrazione di risorse comunitarie e ordinarie, un metodo rigoroso di mappatura dei territori, di costruzione della strategia locale, di monitoraggio

---

<sup>2</sup> Le aree di intervento previste dalla SNAI in Toscana, pur con un diverso stato di avanzamento e di riconoscimento ufficiale, sono 5: A) Lunigiana-Garfagnana-Media Valle-Montagna Pistoiese; B) Valdarno-Valdisieve-Mugello-Valbisenzio; C) Casentino-Valtiberina; D) Alta Val di Cecina-Val di Merse- Colline Metallifere; E) Amiata Senese-Val di Chiana-Amiata grossetano-Colline del Fiora. E’ tuttora oggetto di concertazione con il DPCoe (che ha ereditato le funzioni del precedente DPS) la perimetrazione delle ultime due (si veda Iommi 2018).

degli interventi, un forte orientamento all'innovazione istituzionale (superamento della frammentazione) e nell'organizzazione dei servizi alla popolazione. Essa è innovativa, infine, perché mira esplicitamente a conciliare i due obiettivi, di solito considerati confliggenti, della crescita e della coesione, prevedendo due distinte categorie di azione, entrambe necessarie: A) l'adeguamento dell'offerta dei servizi essenziali e B) l'elaborazione di progetti di sviluppo locale.

## 1.2

### L'applicazione della SNAI alla Toscana

La strategia nazionale per le aree interne consentiva alle Regioni la possibilità di modificare parzialmente la mappatura proposta a scala nazionale, al fine di renderla più rispondente alle specificità locali. La Regione Toscana ha deciso di utilizzare questa possibilità<sup>3</sup>.

L'analisi IRPET del metodo nazionale applicato alla Toscana ha evidenziato due aspetti solo parzialmente soddisfacenti, che portavano a una sovra-individuazione di centri di offerta di servizi:

- a) la possibilità per comuni contigui, ciascuno con una parziale dotazione di servizi di interesse, di costituire un polo intercomunale, poiché questa soluzione finiva con il delimitare talvolta aree territoriali eccessivamente estese classificate come polo urbano;
- b) la classificazione delle stazioni ferroviarie, che in alcuni casi sopravvalutava l'effettivo livello di servizio offerto, classificando come poli, dei territori in realtà poco dotati di servizi.

Per affinare la classificazione si sono proposti di conseguenza i seguenti correttivi:

- per l'individuazione dei poli intercomunali si introduce il criterio della contiguità territoriale del tessuto urbanizzato, utilizzando la maglia delle *Urban Morphological Zones* (UMZ)<sup>4</sup>. La formazione di poli intercomunali è consentita solo tra comuni ricadenti all'interno di una stessa UMZ, perché un polo è per definizione territorialmente concentrato;
- si fa riferimento ad una classificazione delle stazioni ferroviarie più precisa, basata sul numero di treni giornalieri. In mancanza di tale dato in forma esaustiva, per ogni tratta ferroviaria toscana si selezionano dal gruppo delle stazioni "silver" solo quelle servite dai treni più selettivi (Treni Regionali Veloci e assimilabili). Il dato è in parte distorto dalla diversa qualità delle tratte (velocità, numero treni), ma è l'unico disponibile. Le stazioni che prevedono la fermata di treni Intercity e Frece sono considerate almeno "gold", mentre il gruppo delle "silver" viene suddiviso in "silver plus" e "altre silver". Poiché la condizione per essere polo è di avere una stazione almeno "silver plus", il risultato è più selettivo;
- per compensare la maggiore selettività applicata alle stazioni ferroviarie, si rende meno stringente il criterio legato all'offerta scolastica (si richiede la presenza di almeno due tipologie di scuole invece di tre).
- per le aree di confine si tiene conto anche dell'offerta di servizi collocata in poli di altre regioni (secondo classificazione dell'allora DPS, oggi DPCoe).

Alla fine si ottiene un numero minore di poli e, di conseguenza, uno maggiore di aree interne. Alcune di queste presentano, però, una parziale dotazione dei servizi usati per individuare i poli, e potrebbero dunque assumere il ruolo di sub-poli con un ruolo di rilievo per l'area di riferimento, come verrà mostrato meglio in seguito. Ciò è coerente anche con l'idea,

<sup>3</sup> Regione Toscana ha incaricato IRPET di adeguare la zonizzazione nazionale alle specificità regionali. La proposta è stata accolta formalmente con D.G.R. n.32/2014.

<sup>4</sup> Le UMZ sono aree urbanizzate a distanza inferiore ai 200m l'una dall'altra, elaborate a scala europea nell'ambito del progetto ESPON, a partire dalla rilevazione *Corine Land Cover*.

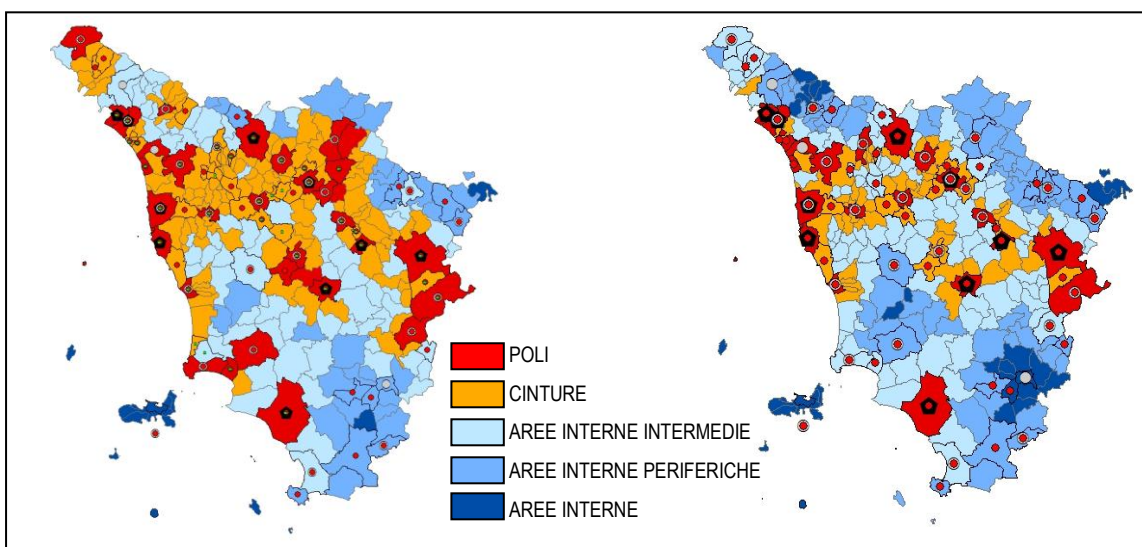


contenuta nella SNAI, che la strategia di sviluppo debba agire sui luoghi al contempo in condizioni di fragilità economica, ma con le più alte potenzialità di risposta.

Per attribuire le aree interne alle diverse classi di distanza si sono successivamente testate varie alternative, ma alla fine, per mantenere una maggiore coerenza con il metodo proposto a scala nazionale, si è deciso di mantenere le classi di tempo di percorrenza proposte dall'allora DPS (oggi DPCoe). In sintesi, dunque, ciò che cambia parzialmente nel metodo SNAI applicato alla Toscana è l'individuazione dei poli: il loro numero è diminuito, passando da 159 su 287 Comuni a 87, di conseguenza i Comuni classificati area interna sono passati da 128 a 200. La popolazione delle aree interne è quindi passata da circa 500mila a 1 milione di persone, la superficie delle stesse da 12mila a 17mila Km<sup>2</sup>.

Figura 1.1  
LE AREE INTERNE SECONDO IL DPS (Oggi DPCoe)

Figura 1.2  
LE AREE INTERNE CON IL METODO DPS "CORRETTO"



Fonte: elaborazioni IRPET

In sintesi i caratteri originali del metodo toscano sono: a) una ripermimetrazione delle aree considerate interne, basata su una più stringente valutazione del funzionamento reale dei servizi locali, b) una classificazione delle aree interne sulla base del loro potenziale socio-economico, che arricchisce quella legata unicamente al criterio di accessibilità ai servizi e fornisce spunti in chiave di strategie di sviluppo, c) un'applicazione particolarmente estesa del criterio di cooperazione sovracomunale, che trova conferma nell'individuazione di aree di intervento piuttosto estese (aree geografiche, appunto) e nella loro suddivisione funzionale tra "aree progetto", vale a dire le più bisognose delle policy pubbliche e "aree strategia", ovvero gli ambiti più ampi in cui avviene la mobilitazione delle risorse locali.

### 1.3

#### La caratterizzazione economica delle aree interne in Toscana

La perimetrazione delle aree interne in Toscana, secondo la metodologia Irpet, ha consentito di evidenziare come, alla bassa accessibilità ai servizi non corrisponda sempre una situazione di fragilità socio-economica, anzi alcune aree periferiche della regione hanno un patrimonio

ambientale e culturale che è la fonte del loro grande richiamo turistico. In altre, invece, persiste una presenza manifatturiera importante come fattore di sviluppo locale.

Alla luce di questa evidenza, si è ritenuto utile ripartire le aree interne secondo le loro caratteristiche demografiche ed economiche. L'esercizio di classificazione ha consentito di distinguere le aree interne a debolezza socio-economica (aree fragili) da quelle con buone potenzialità di sviluppo.

La metodologia seguita è riportata di seguito.

Si assume che le "aree fragili" siano per definizione quelle che hanno subito lunghi processi di spopolamento, per cui attualmente risultano poco abitate, caratterizzate soprattutto dalla presenza di persone anziane, da un patrimonio immobiliare in larga parte inutilizzato e di basso valore, da scarse presenze turistiche, esigua presenza di addetti alle attività produttive e basso reddito. I criteri utilizzabili per l'individuazione delle aree interne fragili sono quelli riportati nello schema 1.3.

Schema 1.3

I CRITERI PER L'INDIVIDUAZIONE DELLE AREE INTERNE FRAGILI

- Densità (abitanti per Km<sup>2</sup>) inferiore alla media regionale
- Variazione % della popolazione 2011-1971 negativa
- Quota di persone con 65 anni e più superiore alla media regionale
- Quota di case "vuote" superiore alla media regionale
- Valore immobiliare (euro al mq) inferiore alla media regionale
- Reddito IRPEF medio inferiore alla media regionale
- Addetti per abitante inferiore alla media regionale
- **Rapporto tra presenze turistiche e abitanti inferiore alla media regionale**

Fonte: elaborazioni IRPET

Le "aree con potenzialità di sviluppo" sono di conseguenza i territori che presentano una base produttiva di un certo rilievo, misurata principalmente dal rapporto addetti/abitanti superiore alla media regionale. Per la definizione degli addetti si sono usati i seguenti accorgimenti:

- si è fatto riferimento agli addetti ASIA 2010, in quanto dato più aggiornato disponibile al momento dell'analisi;
- si sono integrati tali addetti con quelli ai servizi pubblici specialistici (personale delle scuole secondarie superiori, delle università e delle strutture ospedaliere) e quelli all'agricoltura (le giornate di lavoro agricolo rilevate dal Censimento dell'Agricoltura 2010 sono state "trasformate" in addetti ipotizzando 220 giorni lavorativi all'anno), in modo da misurare la base produttiva complessivamente presente;
- si sono sottratti a tali addetti, coloro che lavorano in settori orientati principalmente alla soddisfazione della domanda interna (quindi, commercio al dettaglio, riparazioni e altri servizi alla persona, corrispondenti ai codici ATECO 45, 47, 95, 96). Si è cercato pertanto di misurare le attività destinate al mercato esterno, che costituiscono "la base per l'esportazione" delle aree in esame.

Infine, poiché il criterio di selezione scelto non riusciva a cogliere alcune aree turistiche molto note della Toscana (Elba, costa meridionale, zone collinari di pregio), in cui il rapporto addetti/abitanti risulta inferiore alla media regionale, si sono recuperate tali aree tra quelle con potenzialità di sviluppo ricorrendo ai seguenti criteri:

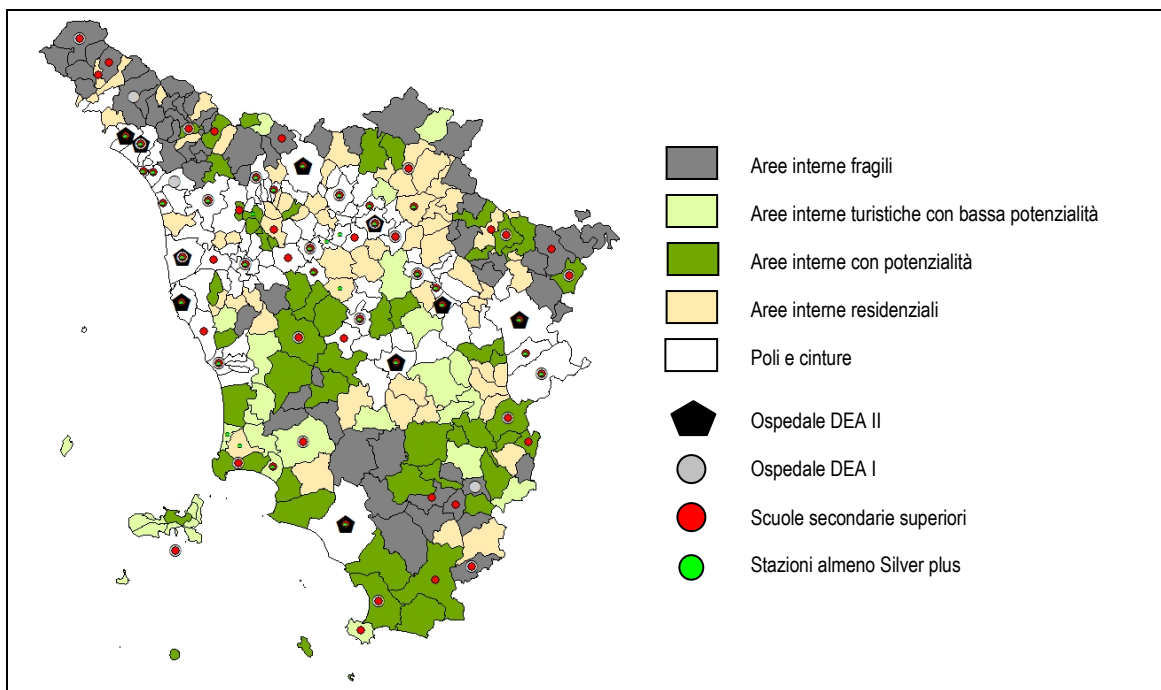
- rapporto presenze turistiche/abitanti superiore alla media regionale,
- gettito IMU da II case superiore alla media regionale.

Una volta identificate le “aree fragili” e le “aree con potenzialità di sviluppo”, i territori residui sono stati etichettati come “aree prevalentemente residenziali”. Per definizione, esse sono quelle in cui la funzione residenziale è maggiore di quella produttiva (pur con diversi livelli di popolamento) e in cui la struttura demografica e il trend della popolazione non risultano particolarmente fragili. Rientra significativamente in quest’ultima categoria l’area collinare e montana attorno al capoluogo regionale.

I risultati dell’ulteriore classificazione sono riportati nella carta 1.4. Come si può vedere, tra le aree più fragili emergono i territori periferici situati lungo l’arco appenninico (Lunigiana, Garfagnana, Montagna pistoiese, Mugello, Casentino) e quelli della Toscana centro-meridionale (Val di Cecina interna, Colline metallifere, area grossetana interna), molti delle quali risultano anche ad elevato rischio idrogeologico.

Di contro, si evidenzia che alcune aree interne, oltre ad avere potenzialità di sviluppo sono anche luoghi di offerta di alcuni dei servizi considerati essenziali e quindi, come già sottolineato, potrebbero assumere il ruolo di “sub-poli” di interesse locale, a partire dai quali riorganizzare l’offerta.

Carta 1.4  
DENTRO LE AREE INTERNE: AREE FRAGILI E AREE CON POTENZIALITÀ DI SVILUPPO



Fonte: elaborazioni IRPET

Nella tabella 1.5 si riportano le principali caratteristiche delle diverse categorie: coerentemente con la costruzione delle classi, le aree fragili sono quelle con gli indicatori peggiori sia in termini di dinamica demografica (forte trend di spopolamento di lungo periodo, bassa densità di abitanti attuale, elevata incidenza della popolazione anziana) che di robustezza del sistema produttivo locale, mentre le aree interne residenziali (che per la parte maggioritaria ricadono nella classe delle interne intermedie) sono all’opposto quelle con gli indicatori demografici più positivi (trend crescente dei residenti), ma, coerentemente con la loro

specializzazione residenziale, prive di un forte tessuto produttivo. Si tratta quindi di aree che gravitano verso i poli più prossimi per soddisfare le esigenze occupazionali dei propri residenti.

Tabella 1.5  
ALCUNE CARATTERISTICHE DELLE AREE INTERNE PER CATEGORIA

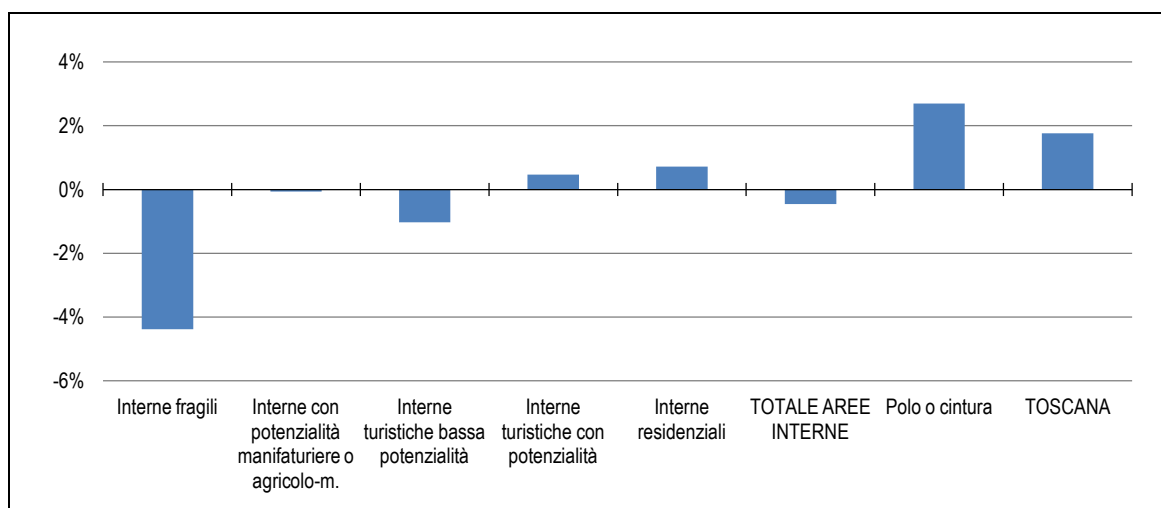
	Nr. Comuni	Popolazione 2011	Var. pop 2011/1971	Abitanti per kmq	Dimensione media dei comuni	% 65 anni e più	Addetti "totali" per 1.000 abitanti
AREE INTERNE FRAGILI	61	168.011	-21,3%	32,4	2.754	28,4%	247,0
di cui a rischio frane	54	147.374	-21,7%	33,4	2.729	28,5%	242,8
AREE INTERNE TURISTICHE	49	227.364	1,6%	46,3	4.640	25,6%	334,5
di cui con potenzialità	20	73.225	-7,6%	41,2	3.661	25,4%	406,9
di cui agricoltura+turismo	13	73.225	-7,6%	35,7	5.633	26,4%	391,1
AREE INTERNE NON TURISTICHE CON POTENZIALITÀ	29	237.978	7,1%	90,5	8.206	23,8%	421,0
di cui manifattura	10	127.716	14,3%	180,0	12.772	22,8%	445,9
di cui agricoltura+manifattura	13	65.364	7,1%	72,2	5.028	23,6%	392,7
AREE INTERNE RESIDENZIALI	61	463.692	25,9%	119,5	7.602	22,6%	268,1
TOTALE AREE INTERNE	200	1.097.045	6,7%	76,9	5.485	24,4%	311,8

Fonte: elaborazioni IRPET

Le aree interne a potenzialità manifatturiera sono, invece, quelle con il valore più alto dell'indicatore addetti per mille abitanti. Si tratta dunque di aree con conservano una propria base produttiva, che giustifica la loro dinamica demografica positiva. Le aree a potenzialità di sviluppo turistico, infine, hanno l'indicatore addetti per abitante superiore alla media del gruppo, ma una dinamica demografica solo debolmente positiva, presumibilmente ostacolata o dalla stagionalità delle opportunità di lavoro o dalla presenza di valori immobiliari elevati nelle aree di pregio.

La dinamica demografica del periodo 2011-2018 conferma i profili delle diverse aree. Le aree fragili continuano a perdere popolazione (-4,4%), mentre le altre sono sostanzialmente stabili. La performance migliore è quella delle interne a specializzazione residenziale (+0,7% contro +1,8% della Toscana complessivamente).

Grafico 1.6  
VARIAZIONE % DELLA POPOLAZIONE PER TIPO DI AREA. 2011-2018



Fonte: elaborazioni IRPET

## 2. IL TURISMO: SPECIALIZZAZIONI, IMPATTI E POTENZIALITÀ

### 2.1

#### Caratteristiche ed evoluzione dell'economia turistica nelle aree interne. Un'analisi per ambiti territoriali

Per misurare il potenziale ruolo dello sviluppo turistico nei diversi territori, l'unità di analisi più appropriata è rappresentata dagli "Ambiti turistici omogenei", così come definiti dalla legge regionale n. 24 del 18/05/2018. Per usare in modo integrato la classificazione delle aree interne con quella degli ambiti turistici possiamo dunque introdurre un criterio di prevalenza. Un ambito può essere considerato area interna se la media tra la quota di popolazione residente in aree interne su totale, e la quota di territorio in area interna su totale, è superiore al 50%. Tra le aree considerate per calcolare la quota di quelle interne si escludono le aree a specializzazione residenziale che, come illustrato in precedenza, hanno un comportamento più simile alle aree di cintura urbana, connesse funzionalmente ad un polo produttivo e di erogazione di servizi. In celeste nella tavola sottostante sono evidenziati gli ambiti definibili come interni.

Tavola 2.1  
AMBITI TURISTICI OMOGENEI: QUOTA DI POPOLAZIONE E DI SUPERFICIE DELL'AMBITO COMPRESA IN AREE INTERNE

	Quota di Popolazione in aree interne dell'ambito	Quota di superficie in aree interne dell'ambito	Media
Amiata	100%	100%	<b>100%</b>
Arezzo	0%	0%	0%
Casentino	68%	76%	<b>72%</b>
Chianti	35%	54%	45%
Costa degli Etruschi	41%	56%	48%
Empolese Val d'Elsa e Montalbano	5%	26%	15%
Firenze e Area Fiorentina	1%	5%	3%
Garfagnana e Media Valle del Serchio	87%	86%	<b>86%</b>
Isola d'Elba	100%	100%	<b>100%</b>
Livorno	0%	8%	4%
Lunigiana	49%	78%	<b>64%</b>
Maremma	41%	73%	<b>57%</b>
Maremma Area Nord	86%	87%	<b>87%</b>
Mugello	51%	72%	<b>61%</b>
Piana di Lucca	16%	19%	17%
Pistoia e Montagna Pistoiese	7%	44%	25%
Prato e Val Bisenzio	2%	17%	10%
Riviera Apuana	0%	0%	0%
Terre di Pisa	10%	19%	14%
Terre di Siena	15%	37%	26%
Terre di Valdelsa e dell'Etruria Volterrana	35%	83%	<b>59%</b>
Val di Chiana Aretina	17%	15%	16%
Val di Chiana Senese	59%	68%	<b>63%</b>
Val d'Orcia	100%	100%	<b>100%</b>
Val Tiberina	100%	100%	<b>100%</b>
Valdarno Aretino	0%	0%	0%
Valdinievole	5%	8%	7%
Versilia	2%	22%	12%
<b>Totale complessivo</b>	17%	56%	36%

Se l'ambito turistico omogeneo rappresenta indiscutibilmente l'unità atomica naturale di analisi del fenomeno turistico, siamo consapevoli che questa scelta comporta il prezzo di escludere molti comuni interni, inseriti in ambiti prevalentemente di polo o cintura, dall'analisi. Per questa ragione scegliamo di effettuare in via preliminare una analisi sintetica a livello regionale del fenomeno turistico che ne valuti l'evoluzione a partire dal singolo dato comunale per le categorie di aree interne definite da Regione Toscana: dunque le aree interne fragili, le aree interne con potenzialità, le aree interne residenziali, le aree interne con bassa e alta potenzialità turistica e di contro quelle di "polo o cintura". In questo modo ricomprendendo nell'analisi anche quei comuni "interni" inclusi in ambiti turistici esclusi dalla precedente classificazione.

Una ulteriore precisazione è utile per una corretta lettura del rapporto. Le aree interne con bassa e alta potenzialità turistica sono definite tali in relazione a due indicatori di impatto del turismo; 1) rapporto presenze turistiche/abitanti superiore alla media regionale; 2) gettito IMU da II case superiore alla media regionale. Dunque più che ad una bassa o elevata "potenzialità" turistica ci si riferisce ad una specializzazione turistica e a un impatto turistico più o meno elevato. Da ora in avanti dunque ci si riferirà a queste aree definendole interne turistiche a basso impatto (del turismo) o interne turistiche ad alto impatto.

Svolgiamo quest'analisi nel lungo periodo valutando il comportamento delle aree interne rispetto a quelle di "polo o cintura" durante il decennio 1997-2007 precedente alla grande crisi e in quello successivo che la comprende, 2007-2017. I risultati evidenziano un andamento opposto nei due decenni. Prima della crisi cresce meno l'offerta ricettiva nelle aree interne rispetto a quelle di cintura, ma i tassi di crescita sono comunque elevati intorno o oltre il 4% annuo. Dal 2007 i tassi di crescita medi annui si allineano su un livello decisamente più basso, che sconta, oltre l'effetto della congiuntura, talvolta il naturale effetto di saturazione del territorio, talaltra la maturità delle destinazioni. In termini di andamento della domanda l'eterogeneità è maggiore. Nel primo periodo sono proprio le aree interne a mostrare una maggiore capacità di crescita. Si tratta di un fenomeno di convergenza principalmente causato dalla diffusione del turismo esperienziale nei territori rurali della Toscana, più volte documentato<sup>5</sup>, che interessa in particolare il segmento straniero e che vede protagonisti i mercati dell'Europa centrale ed occidentale, quello anglosassone ma anche il mercato italiano nella sua componente "settentrionale". Mentre il mercato domestico "tiene". Nel decennio successivo le aree di polo o cintura, grazie soprattutto al contributo dato da Firenze, tengono un ritmo di crescita ancora sostenuto seppur rallentato (1,4% medio annuo) mentre le aree interne mostrano un rallentamento molto più deciso, pur rimanendo in territorio positivo (+0,5%). Si assiste cioè al ritorno di un nuovo fenomeno di concentrazione della crescita turistica sui poli urbani e in particolare su Firenze. Tutto ciò è ben evidenziato dalla tavola 2.2 e dal grafico 2.11 che mostra l'andamento dell'indice di concentrazione di Herfindal Hirschman delle presenze nei due decenni. Protagonisti di questa nuova concentrazione sono il crollo degli italiani e del turismo domestico, che penalizza in modo particolare alcune aree balneari mature e le aree interne meno brandizzate. La crescita del turismo esperienziale europeo non sempre, e vedremo dove e perché, riesce a controbilanciare questo fenomeno. Infine le aree di polo e cintura più brandizzate e più connesse al mercato sia fisicamente che organizzativamente e virtualmente, Firenze su tutte, riescono meglio delle altre ad intercettare quei flussi di nuovi turisti extra-europei che sono i veri protagonisti della crescita dell'ultimo decennio. Questo movimento ondulare di diffusione e nuova concentrazione nei due decenni è bene riassunto dall'andamento dei tassi di occupazione. Nel primo decennio le aree interne mantengono inalterato il tasso di

---

<sup>5</sup> Cfr. Conti E. (2017), "La valorizzazione del turismo in Toscana", in *Documento Strategico Operativo Destinazione Toscana 2020*, Regione Toscana.

occupazione pur aumentando di oltre il 40% la propria offerta ricettiva, mentre nelle aree di polo e cintura il tasso di occupazione cala di oltre 6 punti percentuali poiché l'offerta cresce più della domanda. Nel secondo decennio, viceversa, a parità di crescita dell'offerta ricettiva, mentre l'aumento delle presenze nelle aree interne si affievolisce fin quasi a spegnersi, determinando un calo di quasi il 2% del tasso di occupazione, quest'ultimo tiene nelle aree di Polo e cintura, nonostante che nel decennio i posti letto aumentino considerevolmente, di poco meno del 15%.

Tavola 2.2

PRESENZE. VARIAZIONE % MEDIA ANNUA DELLE PRESENZE E DEI POSTI LETTO E TASSI DI OCCUPAZIONE LORDI DELLE STRUTTURE. 1997, 2007, 2017

		Variazione % media annua		
		2007/1997	2017/2007	2017/1997
Presenze	Aree interne	3,5	0,5	2,0
	Polo o cintura	2,4	1,4	1,9
	Totale	2,8	1,0	1,9
Posti letto	Aree interne	3,9	1,5	2,7
	Polo o cintura	4,4	1,3	2,9
	Totale	4,1	1,4	2,8
		1997	2007	2017
Tassi di occupazione	Aree interne	20,1%	19,4%	17,6%
	Polo o cintura e residenziali	33,9%	27,7%	27,8%

Fonte: elaborazioni Irpet su dati Istat Regione Toscana

Tavola 2.3

DISTRIBUZIONE % DELLE PRESENZE E DEI POSTI LETTO TRA TIPOLOGIE DI AREE: 1997, 2007, 2017

		1997	2007	2017
Presenze	Aree interne	37,9%	40,5%	38,5%
	Polo o cintura e residenziali	62,1%	59,5%	61,5%
Posti letto	Aree interne	51%	49%	50%
	Polo o cintura e residenziali	49%	51%	50%

Fonte: elaborazioni Irpet su dati Istat Regione Toscana

Nel complesso la redditività degli investimenti in strutture ricettive nelle aree interne comincia a mostrare segni di criticità da non sottovalutare, per l'importanza che in molte di quelle aree riveste il fenomeno turistico per la resilienza del tessuto socio-economico in quei territori. Se questo rappresenta il messaggio di fondo, una analisi più dettagliata è opportuna, e costituirà l'oggetto dei prossimi paragrafi.

### 2.1.1 *Gli attrattori e i servizi turistici sul territorio*

Nell'ultimo ventennio un gran numero di studi si sono concentrati sulla definizione e sulla misurazione della competitività delle destinazioni turistiche (Song et al., 2012). In questo campo vi è un accordo pressoché generale sull'importanza rivestita dagli studi e dalla definizione proposta da Ritchie & Crouch (Ritchie & Crouch, 2003; Crouch 2007, Crouch, 2011) che coinvolge sia il concetto di competitività che di sostenibilità. In effetti, la competitività è intesa come la capacità della destinazione: “ di aumentare la spesa turistica, attrarre sempre più visitatori, fornendo esperienze soddisfacenti e memorabili, e farlo in modo profittevole, migliorando nel contempo il benessere dei residenti e preservando il capitale naturale della destinazione per le generazioni future “(P. Ritchie and Crouch, 2003; p. 2). Anche le istituzioni internazionali, come ad esempio l'OCSE, hanno adottato una definizione simile (Dupeyras e MacCallum, 2013, p. 7): “La competitività del turismo per una destinazione riguarda la capacità del luogo di ottimizzare la sua attrattiva per residenti e i non residenti, offrire servizi turistici di qualità, innovativi e attraenti (ad esempio offrendo un buon rapporto qualità / prezzo) ai

consumatori e guadagnare quote di mercato nei mercati nazionali e globali, garantendo al contempo che le risorse disponibili a sostegno del turismo siano utilizzate in modo efficiente e sostenibile”.

Seguendo la teoria del diamante di Porter, tra le dimensioni che concorrono a definire e determinare la competitività delle destinazioni turistiche Ritchie e Crouch individuano due principali categorie: i vantaggi comparati e i vantaggi competitivi. I primi vengono identificati con i caratteri ed i pregi naturali delle destinazioni e con il patrimonio di attrattive storico artistiche e ambientali frutto dell’investimento e del lavoro delle generazioni precedenti. Ciò include le risorse storiche e culturali, il capitale umano, le infrastrutture di base, che i visitatori si aspettano siano disponibili e infine le “superstructure” ossia specifiche attrazioni turistiche create appositamente per attrarre l’interesse dei visitatori. Questi aspetti sono poco mutevoli nel tempo e, sebbene necessitino di investimenti, la loro dotazione risulta data nel breve/medio periodo. I vantaggi competitivi sono invece la conseguenza dell’efficacia e dell’efficienza nell’uso degli attrattori e delle risorse naturali disponibili ed hanno quindi direttamente a che vedere con la qualità del management della destinazione. Pur non avendo qui la pretesa di fornire una batteria esaustiva di indicatori delle due dimensioni di seguito se ne presentano alcuni, che siamo riusciti a misurare a livello comunale ed a ricostruire dunque per le differenti tipologie di aree territoriali interne e di polo o cintura. La loro osservazione risulta utile a definire il potenziale delle destinazioni in particolare per ciò che riguarda i vantaggi comparati e la loro distribuzione sul territorio. Per ciò che riguarda la griglia territoriale si sceglie di utilizzare la definizione che ripartisce le aree interne secondo le loro caratteristiche demografiche ed economiche.

Valutando in modo stringente i criteri di costruzione della griglia territoriale si è scelto poi, per chiarezza espositiva e interpretativa, di rinominare le aree interne turistiche con basso e alto potenziale rispettivamente in aree turistiche ad alto e basso impatto turistico.

Un primo elemento riguarda la distribuzione delle attrattive storico artistiche e museali che si concentra nei principali centri urbani ma che, seppur in diversa misura, riguarda sia le aree interne turistiche a basso o alto impatto del turismo sia, a seguire, quelle interne despecializzate con potenzialità e quelle residenziali. Si pensi alla quota di superficie sottoposta a vincolo monumentale e architettonico, o al numero di musei e di pezzi esposti per 1.000 km quadrati di superficie. Interessante notare, da questo punto di vista, quanto conti il turismo per garantire la redditività museale. A parità di offerta museale le entrate ai musei sono decisamente più elevate nelle aree di polo (le città d’arte) ma anche nelle aree interne a maggior impatto turistico. Da notare come per alcuni aspetti anche le aree interne despecializzate presentino un potenziale di offerta di patrimonio non trascurabile. Le aree interne fragili emergono invece come sostanzialmente meno dotate di questo vantaggio comparato e più dotate in termini naturalistici sia perché situate in buona parte in un territorio montano (sopra i 600 metri) quasi completamente non urbanizzato, sia perché vi si concentrano in misura maggiore i siti di interesse naturalistico. A rafforzare il vantaggio comparato delle aree interne turisticamente più sviluppate sta anche la maggior concentrazione di aree vitivinicole e olivicole e di prodotti con brand conosciuto e riconosciuto (Igp, Doc e Docg). Le aree interne turisticamente più sviluppate sono anche quelle che hanno la maggior quota di territorio protetta sotto il profilo ambientale.

La quota di addetti ai settori caratteristici del turismo sul totale evidenzia l’importanza del turismo nell’equilibrio socio-economico delle aree interne-turistiche sia ad alto che a più basso impatto in termini di presenze, ma anche, seppur in misura minore, per le aree marginali che hanno meno sviluppato le potenzialità del settore. Altro elemento che emerge abbastanza chiaramente è che, laddove il turismo ha minor impatto, l’economia della cultura e degli eventi appare meno sviluppata sotto il profilo dell’offerta. Sia in termini di presenza di istituzioni



dedicate ai beni culturali sul territorio, sia in termini di offerta di intrattenimento culturale e spettacolare. D'altra parte ciò riflette il differenziale di remuneratività dell'investimento che in buona misura appare influenzato anche dalla domanda turistica. Tutto ciò appare ben evidenziato dal numero di spettatori e dal volume d'affari per eventi su mille abitanti residenti, molto più elevato nelle aree interne a specializzazione turistica.

Tavola 2.4

ENDOWMENT: ATTRATTIVE DEL PATRIMONIO STORICO ARCHEOLOGICO MUSEALE, ENTRATE AI MUSEI.

	Fragili	Interne despecializzate con potenzialità	Interne residenziali	Interne turistiche basso impatto	Interne turistiche alto impatto	Polo o cintura	Toscana
Numero di Siti Unesco	0	3	2	2	4	6	17
Quota di superficie vincolata	0,1%	0,3%	0,2%	0,6%	0,3%	1,2%	0,5%
Numero di musei per 1.000 km quadri di superficie	15	23	21	19	21	66	32
Pezzi esposti in musei per km quadro di superficie	3,64	10,47	14,50	8,88	7,29	113	37,74
Dimensione media dei musei (metri quadri)	769	1.879	6.680	2.822	3.486	2.795	2.983
Entrate totali per M. quadro totale di superficie museale	4,9	2,22	0,63	1,18	6,19	14,81	8,91
Entrate per museo	3.753	4.179	4.193	3.344	21.563	41.390	26.587
Distribuzione dei visitatori nei musei	1,5%	1,3%	1,7%	0,8%	6,0%	88,8%	100,0%
Distribuzione dei metri quadri dei musei	2,7%	5,3%	24,3%	5,7%	8,6%	53,4%	100,0%

Fonte: elaborazioni Irpet su dati Istat Regione Toscana

Tavola 2.5

ENDOWMENT: ATTRATTIVE E QUALITÀ NATURALISTICHE E PAESAGGISTICHE DEL TERRITORIO

	Fragili	Interne despecializzate con potenzialità	Interne residenziali	Interne turistiche basso impatto	Interne turistiche alto impatto	Polo o cintura	Toscana
Superficie protetta sul totale	11%	12%	9%	17%	23%	11%	13%
% Suolo sopra i 600 metri	45%	18%	17%	12%	2%	6%	18%
Siti di inter. Natural. su 1.000 Km di sup.	34	24	19	30	25	19	25
Siti di inter. Naturalist. per 1.000 residenti	1,11	0,27	0,16	0,58	0,61	0,05	0,15
% Suolo IGP-DOCG su Toatle	0,01	0,02	0,04	0,03	0,06	0,04	0,03
% territorio a vite di uva DOC-DOCG	0,00	0,01	0,02	0,02	0,04	0,02	0,02

Fonte: elaborazioni Irpet su dati Istat Regione Toscana

Tavola 2.6

INDICATORI RELATIVI ALL'ECONOMIA DELLA CULTURA E DELLO SPETTACOLO

	Fragili	Interne despecializzate con potenzialità	Interne residenziali	Interne turistiche basso impatto	Interne turistiche alto impatto	Polo o cintura	Toscana
Numero di eventi per Km <sup>2</sup> di sup.	0,99	7,33	4,97	2,85	4,51	42,44	14,59
N. di eventi cult. e spettac. per 1.000 residenti	31,0	80,7	40,8	53,8	108,9	103,2	89,4
Volume d'affari degli eventi cult. e spett. per 1.000 residenti	28,782	44,160	25,232	44,126	78,860	85,315	71,203
Volume d'affari degli eventi cult. e spett. per Km. Quadrato	921	4.015	3.080	2.336	3.265	35.105	11.617
Numero istituzioni dedicate ai beni culturali per Comune	0,36	0,90	0,61	0,83	1,55	2,34	1,20

Fonte: elaborazioni Irpet su dati SIAE, Istat, Regione Toscana

L'accessibilità media delle aree è un ulteriore elemento che differenzia i diversi contesti territoriali interni. L'accessibilità fisica vede svantaggiate quasi allo stesso grado sia le aree più

marginali fragili sia quelle interne turistiche ad elevato e più basso impatto. Ben diverso è invece il grado di connettività alla rete che vede il gap rilevante delle sole aree fragili. Lo svantaggio appare se possibile amplificato dal minor investimento pubblico in vie di comunicazione per chilometro quadrato di superficie che si rileva sia nelle aree fragili che in quelle a specializzazione turistica, che appaiono meno performanti anche in termini di politiche per la sostenibilità ambientale (% di raccolta differenziata).

Tavola 2.7  
ECONOMIA DEL TURISMO, INVESTIMENTI, SOSTENIBILITÀ ED ACCESSIBILITÀ

		Fragili	Interne despecializzate con potenzialità	Interne residenziali	Interne turistiche basso impatto	Interne turistiche alto impatto	Polo o cintura	Toscana
Economia del turismo	% Addetti a settori caratteristici del turismo	12,3%	7,7%	8,0%	25,2%	25,5%	10,1%	10,6%
	Quota % di comuni con imposta di soggiorno	3%	24%	28%	55%	70%	46%	34%
Investimenti	Investimento pubblico in vie di comunicazione per KM di superficie (migliaia di euro)	25	32	33	25	19	322	109
	Investimento pubblico in cultura e sport per abitante residente (euro)	116,5	77,5	40,4	116,0	81,9	97,2	89,9
Sostenibilità	Popolazione depurata su Totale	92%	87%	88%	95%	92%	94%	93%
	% raccolta differenziata	33%	44%	54%	35%	34%	47%	46%
	% di suolo non consumato sul totale	96%	94%	94%	95%	96%	87%	93%
Accessibilità	Media dell'accessibilità a scuola elementare	96	109	105	98	101	120	107
	Media di minuti di accesso a un aeroporto	66	54	46	94	79	33	54
	% di Popolazione raggiunta dalla Banda larga sul totale	74%	93%	89%	90%	93%	97%	94%

Fonte: elaborazioni Irpet su dati Istat Regione Toscana

### 2.1.2 Evoluzione della domanda e dell'offerta

La differente dotazione in termini di vantaggi comparativi e competitivi sembra riflettersi effettivamente sul livello di sviluppo turistico delle aree. La densità maggiore sia in termini di offerta ricettiva che di domanda la si riscontra, infatti, proprio laddove maggiori sono le attrattive e migliori le dotazioni di alcuni fattori contestuali: nelle aree di polo o cintura, che comprendono i principali centri d'arte (dove sono soprattutto gli indicatori relativi alla concentrazione territoriale a segnalare il gap positivo rispetto a tutti gli altri ambiti) e a seguire rispettivamente nelle aree interne a più e meno elevata specializzazione turistica. Queste ultime insieme raccolgono circa il 27% delle presenze complessive contro solo il 7% della popolazione. Coerentemente con la lettura relativa ai fattori determinanti la turisticità, le aree fragili emergono come quelle a minor impatto turistico in assoluto. Seguono le aree interne residenziali, mentre una turisticità maggiore e - vedremo poi - una maggiore dinamicità, emerge nelle aree interne despecializzate.

La relazione tra fattori determinanti la competitività e suoi riflessi in termini *dinamici* appare molto meno stringente soprattutto se è letta con una griglia territoriale aggregata che non tenga conto degli aspetti qualitativi specifici del prodotto turistico che il territorio rappresenta. Del resto questa minor significatività della relazione tra determinanti della competitività e crescita delle presenze emerge chiaramente in termini non solo descrittivi ma inferenziali in una analisi in corso di pubblicazione, svolta da Irpet insieme all'Università di Firenze, che utilizza un modello ad equazioni strutturali (PLS SEM) e valuta la relazione tra i fattori e le manifestazioni

della competitività turistica per tutti e 8000 i comuni italiani. Anche per questo nel prossimo paragrafo utilizzeremo una lettura per ambiti turistici omogenei in grado di individuare più correttamente la distribuzione delle potenzialità di sviluppo turistico delle aree interne.

Tavola 2.8  
INDICATORI DI TURISTICITÀ PRESENZE E POSTI LETTO PER KM. QUADRATO DI SUPERFICIE E ABITANTE (2017)

	Fragili	Interne despecializzate con potenzialità	Interne residenziali	Interne turistiche basso impatto	Interne turistiche alto impatto	Polo o cintura	Toscana
Posti letto per Km quadrato di superficie	4	13	11	31	40	43	24
Posti letto per 1000 abitanti residenti	124	139	93	602	981	104	147
Presenze turistiche per abitante residente	4,48	9,15	5,62	44,40	66,01	10,78	12,42
Presenze turistiche Km. quadrato di superficie	138	822	682	2.302	2.701	4.440	2.020
Distribuzione delle presenze turistiche	2%	5%	6%	12%	15%	62%	100%
Distribuzione della popolazione residente	4%	7%	12%	3%	3%	71%	100%

Fonte: elaborazioni Irpet su dati Istat Regione Toscana

Tavola 2.9  
VARIATIONE MEDIA ANNUA DEI POSTI LETTO E DELLE PRESENZE (1997-2007, 2007-2017, 1997-2017) E TASSI DI OCCUPAZIONE (1997, 2007, 2017)

	Fragili	Interne despecializzate con potenzialità	Interne residenziali	Interne turistiche basso impatto	Interne turistiche alto impatto	Polo o cintura	Toscana
Var.% media annua dei posti letto 2007/1997	6,5	6,1	9,4	2,5	2,3	4,4	4,1
Var.% media annua dei posti letto 2017/2007	1,8	2,2	2,0	1,4	1,1	1,3	1,4
Var.% media annua delle presenze 2007/1997	4,4	5,8	5,9	3,3	2,2	2,4	2,8
Var.% media annua delle presenze 2017/2007	-0,6	0,8	0,5	0,7	0,4	1,4	1,0
Tasso di occupazione lordo delle strutture 1997	14%	21%	26%	20%	20%	34%	27%
Tasso di occupazione lordo delle strutture 2007	12%	20%	19%	22%	19%	28%	24%
Tasso di occupazione lordo delle strutture 2017	9%	17%	16%	20%	18%	28%	23%

Fonte: elaborazioni Irpet su dati Istat Regione Toscana

Tavola 2.10  
VARIATIONE % MEDIA ANNUA DELLE PRESENZE (1997-2007, 2007-2017, 1997-2017) E DISTRIBUZIONE % (1997, 2007, 2017) PER PROVENIENZA

	Var.% media annua Stranieri			Var.% media annua Italiani			% presenze stranieri		
	2007/1997	2017/2007	2017/1997	2007/1997	2017/2007	2017/1997	1997	2007	2017
Fragili	10,0	0,6	5,2	2,2	-1,3	0,4	22%	37%	41%
Interne despecializzate con potenzialità	6,6	2,5	4,5	5,4	-0,1	2,6	30%	33%	39%
Interne residenziali	7,4	1,3	4,3	4,0	-1,1	1,4	57%	65%	70%
Interne turistiche basso impatto	3,1	3,0	3,0	3,5	-0,8	1,3	36%	35%	44%
Interne turistiche alto impatto	3,0	2,2	2,6	1,7	-0,7	0,5	33%	36%	43%
polo o cintura	3,3	2,4	2,8	1,4	0,1	0,7	49%	53%	59%
<b>Totale complessivo</b>	<b>3,7</b>	<b>2,3</b>	<b>3,0</b>	<b>2,1</b>	<b>-0,3</b>	<b>0,9</b>	<b>44%</b>	<b>48%</b>	<b>54%</b>

Fonte: elaborazioni Irpet su dati Istat Regione Toscana

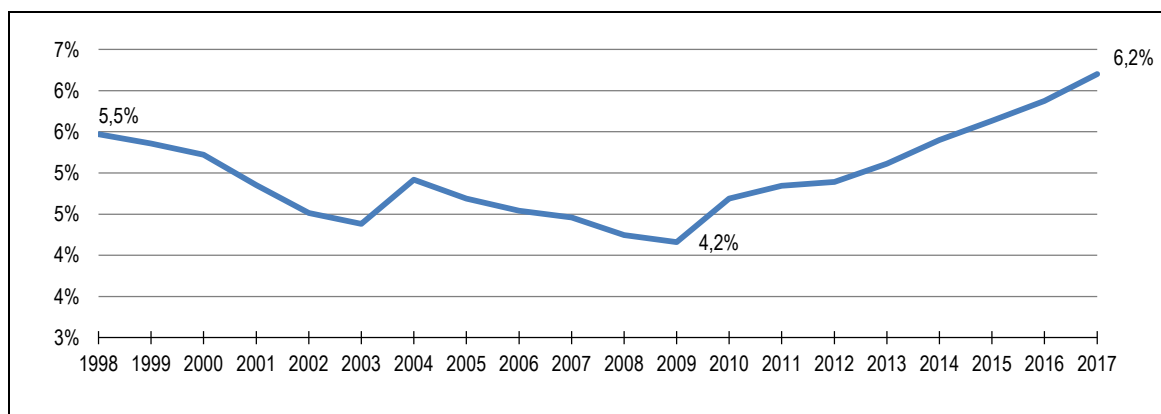
Di interesse è certamente l'osservazione dei diversi ritmi di crescita delle aree interne nella loro scansione temporale, in relazione ai due lati dell'offerta e della domanda e della provenienza dei flussi.

Il primo periodo 1997-2007 è caratterizzato da un movimento di convergenza delle aree interne meno sviluppate innanzitutto dal punto di vista dell'offerta. Questo movimento è la conseguenza della maggior crescita delle presenze che si registra nei territori rurali della Toscana a partire dai primi anni '90 e che corrisponde alla prima diffusione del turismo esperienziale e allo sviluppo dell'agriturismo. Questo ampliamento dell'offerta è premiato dalla domanda per tutto il decennio 1997-2007, su tutti e due i segmenti italiano e straniero, e nonostante la battuta d'arresto rappresentata dalle conseguenze della crisi dei titoli tecnologici e dall'attentato alle Twin Towers del 2001. Le aree interne guadagnano visibilità e quote di mercato. La crescita esponenziale dell'offerta ricettiva fa sì che i tassi di occupazione si riducano ma poco, grazie alla crescita dei flussi. Tra le aree interne le presenze crescono proporzionalmente di più in quelle a minor sviluppo turistico.

Questo movimento di convergenza rallenta decisamente nel decennio successivo. La grande crisi priva molte delle aree interne dei flussi di italiani e di toscani che rappresentano ancora una quota importante della domanda complessiva mentre i flussi di stranieri continuano a crescere ma anch'essi nel complesso a ritmi inferiori. La frenata degli stranieri è particolarmente evidente nelle aree interne fragili e in quelle residenziali, le più dinamiche nel decennio precedente. L'internazionalizzazione del turismo toscano e delle aree interne continua a crescere. Tra le aree interne che mantengono una dinamica più pronunciata nel complesso del decennio 2007-2017 vi sono le aree interne despecializzate con potenzialità, le aree a specializzazione turistica meno sviluppate e naturalmente le aree di Polo o cintura ed in particolare Firenze che riescono sia perché più attrattive e brandizzate, sia perché più connesse e dotate di infrastrutture turistiche all'altezza, a cogliere meglio delle altre quei flussi di nuovi turisti extra-europei che rappresentano la componente più dinamica della domanda.

Questo doppio movimento di diffusione e di nuova concentrazione dei flussi a livello sul complesso del contesto regionale lo si può chiaramente osservare attraverso la costruzione di una serie storica dell'indice di concentrazione di Herfindal Hirschman, che misura il livello di concentrazione delle quote di mercato (delle presenze) tra i comuni toscani. L'indice, che resta in ogni caso basso in termini assoluti, raggiunge un minimo nel 2009 per poi risalire velocemente e ininterrottamente fino ad oggi. La crisi seleziona i più forti.

Grafico 2.11  
INDICE DI HERFINDAL HIRSCHMAN 1998-2017



Fonte: elaborazioni Irpet su dati Istat Regione Toscana

Tavola 2.12  
DISTRIBUZIONE DEI POSTI LETTO PER TIPOLOGIE E INDICE DI SPECIALIZZAZIONE (TOSCANA =1). 2017

	Fragili	Interne despecializzate con potenzialità	Interne residenziali	Interne turistiche basso impatto	Interne turistiche alto impatto	Polo o cintura	Toscana
% di posti letto in alberghi a 1 e 2 stelle	10%	4%	4%	3%	3%	4%	4%
% di posti letto in alberghi a 3 stelle	19%	11%	9%	14%	13%	16%	14%
% di posti letto in alberghi a 4 e 5 stelle	3%	6%	5%	7%	9%	18%	13%
% di posti letto in RTA	1%	7%	3%	8%	5%	4%	5%
% di posti letto in Campeggi e Villaggi	7%	26%	21%	35%	45%	34%	33%
% di posti letto in Alloggi in affitto	15%	15%	21%	20%	12%	12%	14%
% di posti letto in agriturismi	37%	26%	32%	11%	12%	7%	13%
% di posti letto in Altre strutture	9%	4%	5%	2%	1%	6%	5%
Specializzazione in posti letto in alberghi a 1 e 2 stelle	2,54	1,12	0,99	0,91	0,66	1,03	1,00
Specializzazione in posti letto in alberghi a 3 stelle	1,33	0,80	0,65	0,97	0,92	1,09	1,00
Specializzazione in posti letto in alberghi a 4 e 5 stelle	0,27	0,49	0,41	0,59	0,72	1,42	1,00
Specializzazione in posti letto in RTA	0,20	1,48	0,62	1,71	1,06	0,84	1,00
Specializzazione in posti letto in Campeggi e Villaggi	0,21	0,79	0,64	1,03	1,34	1,00	1,00
Specializzazione in posti letto in Alloggi in affitto	1,06	1,09	1,49	1,42	0,90	0,84	1,00
Specializzazione in posti letto in agriturismi	2,85	2,03	2,52	0,88	0,94	0,56	1,00
Specializzazione in posti letto in Altre strutture	1,94	0,86	1,00	0,40	0,26	1,39	1,00

Fonte: elaborazioni Irpet su dati Istat Regione Toscana

Alla diminuzione dei flussi non sempre corrisponde la frenata degli investimenti, ormai programmati, in nuova capacità ricettiva. Ciò determina una diminuzione piuttosto decisa del tasso di occupazione lordo delle strutture nelle aree interne meno specializzate nel turismo che più avevano colto il segnale di crescita dei flussi nel decennio precedente. A preoccupare sono anche i valori assoluti dei tassi di occupazione lordi nel 2017, particolarmente bassi soprattutto nelle aree interne più fragili e marginali.

Un ulteriore approfondimento è possibile per evidenziare il contributo delle diverse tipologie ricettive all'eterogeneità dei risultati delle diverse aree interne. Nel primo decennio la convergenza delle aree interne in termini turistici è trainata in gran parte dalla crescita e dal contributo degli agriturismo (tavola sottostante) dei quali tutte le aree interne meno specializzate dal punto di vista turistico appaiono particolarmente dotate (tavola soprastante). In secondo luogo emerge il contributo delle "Altre strutture extra-alberghiere" per la maggior parte Bed & Breakfast, affittacamere, e alloggi in affitto o case vacanza. Il segmento alberghiero low cost rappresenta dovunque il comparto meno competitivo e si ridimensiona progressivamente anche dal punto di vista dell'offerta. Viceversa nelle aree polari e nelle cinture urbane è il rafforzamento del segmento alberghiero di fascia medio alta (4 e 5 stelle) a trainare la crescita. La crescita dei posti letto di questa tipologia ricettiva appare ancora più impetuosa in termini percentuali nelle aree interne ma il loro contributo alla crescita complessiva delle presenze è esiguo, data la ristrettezza in termini assoluti del comparto.

Tavola 2.13  
VARIAZIONE MEDIA ANNUA DEI POSTI LETTO IN CIASCUNA TIPOLOGIA RICETTIVA 1998-2007

	Agriturismo	Alb. 1-2 stella	Alb. 3 stella	Alb. 4-5 stella	Altri Extra Alberghieri	Campeggi- Villaggi	RTA	Totale
Fragili	15,0	-5,2	5,5	8,9	16,4	5,4		6,1
Interne despecializzate con potenzialità	16,0	1,5	3,4	4,7	15,2	0,2		6,7
Interne residenziali	14,1	-4,4	6,3	7,0	19,2	5,9	9,1	9,2
Interne turistiche basso impatto	11,2	-4,2	0,9	6,5	6,4	1,1	1,3	2,9
Interne turistiche alto impatto	12,8	-7,2	3,9	3,9	6,0	0,7	8,2	2,5
polo o cintura	13,1	-5,8	2,7	6,6	8,7	1,6	6,5	3,2
<b>Toscana</b>	<b>13,5</b>	<b>-5,4</b>	<b>2,9</b>	<b>6,1</b>	<b>9,3</b>	<b>1,4</b>	<b>5,7</b>	<b>3,6</b>

Fonte: elaborazioni Irpet su dati Istat Regione Toscana

Tavola 2.14  
VARIAZIONE MEDIA ANNUA DELLE PRESENZE IN CIASCUNA TIPOLOGIA RICETTIVA 1998-2007

	Agriturismo	Alb. 1-2 stella	Alb. 3 stella	Alb. 4-5 stella	Altri Extra Alberghieri	Campeggi-Villaggi	RTA	Totale
Fragili	16,8	-11,4	2,2	19,3	21,8	7,5		4,6
Interne despecializzate con potenzialità	16,4	-2,2	3,0	2,7	8,5	4,6		5,5
Interne residenziali	13,2	-6,8	3,3	2,4	14,6	2,0	4,6	6,6
Interne turistiche basso impatto	14,0	-6,3	-1,0	8,4	4,7	3,7	4,6	2,9
Interne turistiche alto impatto	12,6	-9,3	0,1	3,1	4,7	1,6	6,2	1,9
polo o cintura	10,1	-6,9	1,6	5,6	5,8	1,6	6,9	2,4
<b>Toscana</b>	12,7	-7,1	1,2	5,3	6,4	2,1	6,2	2,7

Fonte: elaborazioni Irpet su dati Istat Regione Toscana

Tavola 2.15  
CONTRIBUTO ALLA VARIAZIONE COMPLESSIVA DI CIASCUNA TIPOLOGIA RICETTIVA 1998-2007

	Agriturismo	Alb. 1-2 stelle	Alb. 3 stelle	Alb. 4-5 stelle	Altri Extra Alberghieri	Campeggi-Villaggi	RTA	Totale
Fragili	37,1	-25,4	8,8	6,7	19,9	2,6	0,0	49,9
Interne despecializzate con potenzialità	18,4	-2,1	6,3	3,8	14,1	17,0	4,2	61,8
Interne residenziali	29,5	-6,4	4,9	3,5	38,7	3,7	4,1	77,9
Interne turistiche basso impatto	6,5	-4,2	-2,8	8,5	9,1	8,9	3,9	29,8
Interne turistiche alto impatto	6,6	-5,6	0,2	3,7	5,2	5,8	2,7	18,6
polo o cintura	2,4	-7,9	4,7	12,5	7,4	2,9	1,3	23,4
<b>Totale complessivo</b>	5,9	-7,0	3,2	9,7	8,9	4,7	2,1	27,5

Fonte: elaborazioni Irpet su dati Istat Regione Toscana

Tavola 2.16  
VARIAZIONE MEDIA ANNUA DEI POSTI LETTO IN CIASCUNA TIPOLOGIA RICETTIVA 2007-2017

	Agriturismo	Alb. 1-2 stella	Alb. 3 stella	Alb. 4-5 stella	Altri Extra Alberghieri	Campeggi-Villaggi	RTA	Totale
Fragili	4,1	-2,5	-1,0	4,5	6,2	-3,9		2,0
Interne despecializzate con potenzialità	5,8	-1,1	0,7	2,0	-1,6	3,2	18,2	2,5
Interne residenziali	5,6	-2,6	0,4	2,6	1,9	0,8	-2,1	2,2
Interne turistiche basso impatto	4,5	-1,4	-0,7	1,5	0,2	3,1	1,8	1,6
Interne turistiche alto impatto	5,0	-2,3	-1,4	1,8	3,3	0,6	2,2	1,2
polo o cintura	5,0	-3,7	-1,3	2,7	4,4	0,6	4,0	1,5
<b>Toscana</b>	5,1	-2,9	-1,1	2,5	2,9	1,0	3,5	1,6

Fonte: elaborazioni Irpet su dati Istat Regione Toscana

Tavola 2.17  
VARIAZIONE MEDIA ANNUA DELLE PRESENZE IN CIASCUNA TIPOLOGIA RICETTIVA 2007-2017

	Agriturismo	Alb. 1-2 stelle	Alb. 3 stelle	Alb. 4-5 stelle	Altri Extra Alberghieri	Campeggi-Villaggi	RTA	Toscana
Fragili	0,2	-11,2	-1,7	-4,0	2,9	-0,1		-0,6
Interne despecializzate con potenzialità	3,5	-6,3	-1,4	4,0	-0,2	-0,6	10,2	0,8
Interne residenziali	3,3	-7,9	-1,1	0,3	-0,2	0,5	-2,0	0,5
Interne turistiche basso impatto	3,2	-2,0	-1,2	-0,3	0,4	3,0	-1,8	0,7
Interne turistiche alto impatto	3,4	-3,4	-4,6	1,4	0,7	1,6	0,6	0,4
polo o cintura	3,2	-5,1	-1,3	3,8	4,3	-0,5	2,9	1,4
<b>Totale complessivo</b>	3,1	-4,9	-1,7	3,2	2,7	0,6	1,2	1,0

Fonte: elaborazioni Irpet su dati Istat Regione Toscana

Tavola 2.18  
CONTRIBUTO ALLA VARIAZIONE COMPLESSIVA DI CIASCUNA TIPOLOGIA RICETTIVA 2007-2017

	Agriturismo	Alb. 1-2 stelle	Alb. 3 stelle	Alb. 4-5 stelle	Altri Extra Alberghieri	Campeggi-Villaggi	RTA	Totale
Fragili	0,8	-5,9	-5,3	-1,9	5,3	-0,0	1,3	-5,8
Interne despecializzate con potenzialità	6,2	-2,8	-2,2	5,3	-0,3	-1,8	4,2	8,7
Interne residenziali	9,6	-2,3	-1,2	0,3	-0,6	0,6	-1,3	5,1
Interne turistiche basso impatto	2,6	-0,7	-2,6	-0,4	0,8	8,6	-1,5	6,8
Interne turistiche alto impatto	3,3	-1,0	-7,6	1,9	0,9	6,4	0,4	4,3
polo o cintura	1,2	-2,9	-3,4	11,8	7,9	-0,9	0,8	14,4
<b>Totale complessivo</b>	<b>2,4</b>	<b>-2,3</b>	<b>-3,8</b>	<b>7,5</b>	<b>5,0</b>	<b>1,4</b>	<b>0,5</b>	<b>10,7</b>

Fonte: elaborazioni Irpet su dati Istat Regione Toscana

Nell'ultimo decennio 2007-2017 il contributo negativo del segmento alberghiero low cost si riconferma e si aggrava in tutte le aree, sia interne che di polo o cintura. Alla diminuzione dell'offerta risponde un ancora più deciso calo delle presenze. Il tasso di occupazione si riduce sotto i livelli di sostenibilità pressoché in tutte le aree interne. A ciò si aggiunge anche la crisi del segmento 3 stelle, trasversale alle diverse tipologie di area. Anche in questo caso si riducono quasi dappertutto i posti letto ma ancor più le presenze e dunque diminuiscono i tassi di occupazione. Tra il 2007 e il 2017 anche il contributo positivo del segmento di fascia alta si ridimensiona e resta positivo e rilevante solo nelle aree di polo o cintura e nelle aree interne despecializzate con potenzialità e a seguire nelle aree ad elevato impatto del turismo. Nelle prime due cresce anche il tasso di occupazione delle strutture, che resta invece sostanzialmente stabile nel caso delle aree a maggior incidenza del turismo. Nelle aree interne fragili la crisi colpisce in modo particolare questo segmento di fascia alta mettendo fortemente a rischio la sostenibilità finanziaria degli investimenti in ricettività fatti nel decennio precedente ed ancora in aumento. Il maggior contributo alla resilienza della aree interne viene certamente dal segmento dell'agriturismo, che continua ad aumentare la propria capacità ricettiva a scapito del tasso di occupazione delle strutture, ma aumenta ancora in modo rilevante il numero di presenze in quasi tutte e aree interne. Anche in questo caso fanno eccezione le più fragili e marginali particolarmente colpite dalla crisi di presenze degli italiani e dei toscani su tutti. Nelle aree a specializzazione turistica, sia elevata che più contenuta, un contributo positivo alla crescita delle presenze viene, oltre che dall'agriturismo, dalla crescita delle presenze in campeggi e villaggi turistici il cui tasso di occupazione aumenta seppur in misura contenuta nel decennio.

Tavola 2.19  
TASSO DI OCCUPAZIONE LORDO DELLE STRUTTURE RICETTIVE 1998 (PRESENZE / POSTI LETTO\*365)

	Agriturismo	Alb. 1-2 stella	Alb. 3 stella	Alb. 4-5 stella	Altri Extra Alberghieri	Campeggi-Villaggi	RTA	Totale
Fragili	11%	14%	22%	12%	7%	3%		13%
Interne despecializzate con potenzialità	15%	27%	29%	40%	19%	18%		22%
Interne residenziali	20%	17%	25%	60%	29%	16%	45%	23%
Interne turistiche basso impatto	14%	26%	33%	31%	21%	14%	19%	21%
Interne turistiche alto impatto	18%	24%	35%	32%	24%	14%	28%	20%
polo o cintura	22%	37%	45%	50%	33%	15%	21%	30%
<b>Toscana</b>	<b>18%</b>	<b>30%</b>	<b>39%</b>	<b>45%</b>	<b>27%</b>	<b>14%</b>	<b>23%</b>	<b>25,5%</b>

Fonte: elaborazioni Irpet su dati Istat Regione Toscana



Tavola 2.20

TASSO DI OCCUPAZIONE LORDO DELLE STRUTTURE RICETTIVE 2007 (PRESENZE / POSTI LETTO\*365)

	Agriturismo	Alb. 1-2 stella	Alb. 3 stella	Alb. 4-5 stella	Altri Extra Alberghieri	Campeggi-Villaggi	RTA	Totale
Fragili	13%	7%	17%	26%	10%	3%		12%
Interne despecializzate con potenzialità	16%	20%	28%	33%	11%	26%	28%	20%
Interne residenziali	19%	14%	19%	40%	20%	11%	31%	19%
Interne turistiche basso impatto	18%	21%	28%	36%	18%	18%	25%	22%
Interne turistiche alto impatto	18%	19%	25%	29%	21%	15%	24%	19%
polo o cintura	17%	33%	41%	46%	26%	14%	22%	28%
<b>Toscana</b>	17%	26%	34%	42%	21%	15%	24%	23.6%

Fonte: elaborazioni Irpet su dati Istat Regione Toscana

Tavola 2.21

TASSO DI OCCUPAZIONE LORDO DELLE STRUTTURE RICETTIVE 2017 (PRESENZE / POSTI LETTO\*365)

	Agriturismo	Alb. 1-2 stella	Alb. 3 stella	Alb. 4-5 stella	Altri Extra Alberghieri	Campeggi-Villaggi	RTA	Totale
Fragili	9,3%	2,8%	15,4%	11,7%	7,9%	4,4%	12,0%	9,2%
Interne despecializzate con potenzialità	13,3%	11,5%	22,5%	41,3%	12,9%	18,7%	16,1%	17,4%
Interne residenziali	16,1%	7,7%	16,6%	33,1%	16,7%	10,7%	30,4%	16,2%
Interne turistiche basso impatto	16,4%	19,8%	26,2%	30,9%	18,2%	18,2%	17,9%	20,1%
Interne turistiche alto impatto	16,2%	17,0%	17,6%	28,7%	17,1%	16,8%	20,9%	18,2%
polo o cintura	15,2%	27,9%	40,2%	52,4%	27,1%	12,9%	20,0%	27,8%
<b>Toscana</b>	14,8%	20,4%	31,2%	46,1%	21,6%	14,8%	19,8%	22,7%

Fonte: elaborazioni Irpet su dati Istat Regione Toscana

Tavola 2.22

VARIAZIONE DEL TASSO DI OCCUPAZIONE LORDO DELLE STRUTTURE RICETTIVE 1998-2007

	Agriturismo	Alb. 1-2 stella	Alb. 3 stella	Alb. 4-5 stella	Altri Extra Alberghieri	Campeggi-Villaggi	RTA	Totale
Fragili	1,8%	-6,2%	-5,5%	14,7%	3,4%	0,5%		-1,6%
Interne despecializzate con potenzialità	0,5%	-7,7%	-1,0%	-6,3%	-8,0%	8,4%		-2,2%
Interne residenziali	-1,4%	-3,6%	-5,7%	-19,4%	-8,6%	-4,5%	-14,2%	-4,6%
Interne turistiche basso impatto	3,5%	-4,8%	-5,2%	5,3%	-2,9%	3,6%	6,3%	0,1%
Interne turistiche alto impatto	-0,4%	-4,5%	-9,8%	-2,2%	-2,4%	1,2%	-4,4%	-1,0%
polo o cintura	-4,7%	-3,7%	-4,1%	-3,9%	-7,1%	-0,1%	0,7%	-2,2%
<b>Toscana</b>	-1,1%	-4,6%	-5,6%	-2,8%	-5,8%	0,8%	1,0%	-1,9%

Fonte: elaborazioni Irpet su dati Istat Regione Toscana

Tavola 2.23

VARIAZIONE DEL TASSO DI OCCUPAZIONE LORDO DELLE STRUTTURE RICETTIVE 2007 -2017

	Agriturismo	Alb. 1-2 stella	Alb. 3 stella	Alb. 4-5 stella	Altri Extra Alberghieri	Campeggi-Villaggi	RTA	Totale
Fragili	-3,8%	-4,6%	-1,3%	-14,6%	-2,3%	1,3%	12,0%	-2,4%
Interne con potenzialità	-2,4%	-8,3%	-5,2%	7,8%	1,6%	-7,6%	-11,4%	-2,6%
Interne residenziali	-2,8%	-6,2%	-2,6%	-7,3%	-3,4%	-0,3%	-0,3%	-2,6%
Interne turistiche basso impatto	-1,4%	-1,6%	-1,7%	-5,5%	0,4%	0,4%	-7,4%	-1,6%
Interne turistiche alto impatto	-1,8%	-2,5%	-7,1%	-0,8%	-4,3%	1,8%	-3,0%	-1,2%
polo o cintura	-2,1%	-5,6%	-0,5%	6,5%	1,0%	-1,5%	-1,5%	0,0%
<b>Toscana</b>	-2,3%	-5,5%	-2,4%	4,2%	0,2%	-0,4%	-4,2%	-0,9%

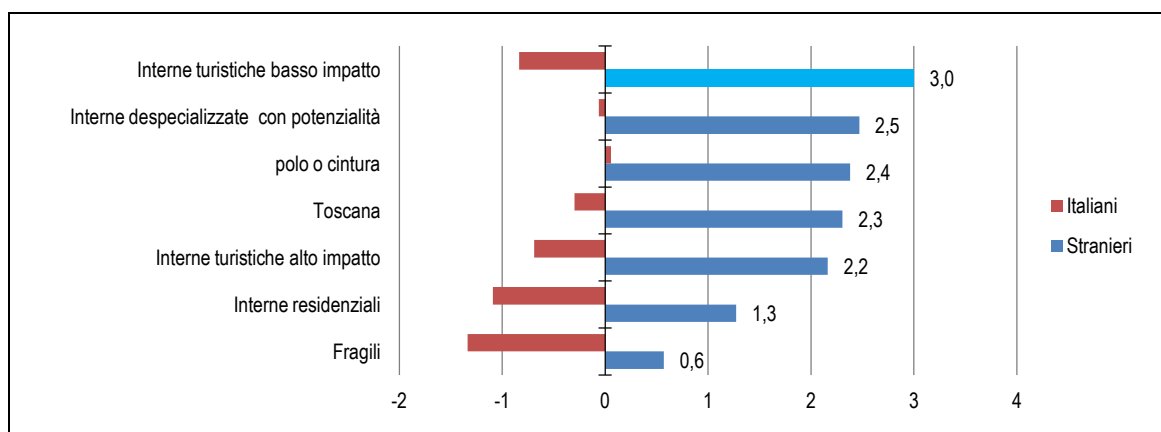
Fonte: elaborazioni Irpet su dati Istat Regione Toscana

In conclusione la crisi ha un effetto “disegualizzante” e tocca in modo particolare le aree interne rispetto alle aree urbane e ai grandi centri d’arte che presentano una qualità ricettiva ed una connessione fisica e virtuale che li favorisce nel contesto della globalizzazione. In particolare sono le aree interne più marginali, meno dotate in termini di endowment, meno connesse dal punto di vista infrastrutturale, meno “brandizzate”, più caratterizzate dai segmenti low cost e maturi della ricettività, ad essere meno resilienti alla crisi. In queste realtà chi ha



investito in strutture ricettive di fascia qualitativa più elevata è stato spesso penalizzato ed esposto alla crisi. Il rischio è dunque da un lato lo scivolamento nella trappola del sottosviluppo, dove alla necessità di rinnovare un patrimonio ricettivo ed infrastrutturale insufficiente non corrisponde la capacità di farlo mancando la remuneratività degli investimenti. D'altro canto in queste aree emerge anche chiaramente l'opportunità costituita da due elementi: il potenziale produttivo inutilizzato, come indicano i bassi tassi di occupazione lordi delle strutture ricettive, e la persistente crescita della domanda nel segmento straniero. Questa capacità di crescita appare via via più importante se dalle aree più marginali ci spostiamo ad analizzare le aree interne più dotate di endowment turistico e/o più accessibili. In particolare emerge ancora una tendenza al catching up delle aree interne turistiche meno mature e impattate dal turismo.

Grafico 2.24  
VARIAZIONE % MEDIA ANNUA DELLE PRESENZE STRANIERE NELLE DIVERSE TIPOLOGIE DI AREA: 2007-2017



Fonte: elaborazioni Irpet su dati Istat Regione Toscana

### 2.1.3 Le prospettive di crescita turistica sostenibile.

Come già anticipato la dimensione dell'ambito turistico omogeneo appare quella che meglio si attaglia a descrivere le potenzialità dell'apporto del turismo ad un possibile percorso di crescita delle aree interne alla regione. Per usare in modo integrato la classificazione delle aree interne con quella degli ambiti turistici ci si è proposti di introdurre un criterio di prevalenza. Un ambito è considerato area interna se la media tra la quota di popolazione residente in aree interne su totale, e la quota di territorio in area interna su totale, è superiore al 50%. Tra le aree considerate per calcolare la quota di quelle interne si escludono le aree a specializzazione residenziale che, come illustrato in precedenza, hanno un comportamento più simile alle aree di cintura urbana, connesse funzionalmente ad un polo produttivo e di erogazione di servizi. In rosa nella tavola sottostante sono evidenziati gli ambiti selezionati come interni.

Di seguito si commenteranno i risultati relativi a tutti gli ambiti. Si è scelto infatti di distinguere e di raggruppare all'interno di ciascun ambito i comuni per tipologia di area a cui appartengono. I risultati sono dunque espressi in forma tabellare di seguito e comprendono l'evoluzione dell'offerta (posti letto), della domanda, e dei tassi di occupazione nei due decenni 1997-2007 e 2007-2017. Si è scelto poi di considerare altri due elementi distintivi. La tipologia di prodotto turistico a cui gli ambiti appartengono e le diverse tipologie di aree interne che contengono (Fragili, a basso e alto impatto di specializzazione turistica, residenziali, interne despecializzate con potenzialità).

I risultati appaiono interessanti e approfondiscono e chiariscono alcune delle considerazioni fatte in termini più generali nel paragrafo precedente.

Tavola 2.25

AMBITI TURISTICI OMOGENEI: QUOTA DI POPOLAZIONE E DI SUPERFICIE DELL'AMBITO COMPRESA IN AREE INTERNE

Tipologia di ambito	Nome dell'ambito	Quota di Popolazione in aree interne dell'ambito	Quota di superficie in aree interne dell'ambito	Media
Montagna	Amiata	100%	100%	100%
Città d'arte	Arezzo	0%	0%	0%
Montagna	Casentino	68%	76%	72%
Collina	Chianti	35%	54%	45%
Mare	Costa degli Etruschi	41%	56%	48%
Collina	Empolese Val d'Elsa e Montalbano	5%	26%	15%
Città d'arte	Firenze e Area Fiorentina	1%	5%	3%
Montagna	Garfagnana e Media Valle del Serchio	87%	86%	86%
Mare	Isola d'Elba	100%	100%	100%
Mare	Livorno	0%	8%	4%
Montagna	Lunigiana	49%	78%	64%
Mare	Maremma	41%	73%	57%
Mare	Maremma Area Nord	86%	87%	87%
Montagna	Mugello	51%	72%	61%
Città d'arte	Piana di Lucca	16%	19%	17%
Montagna	Pistoia e Montagna Pistoiese	7%	44%	25%
Città d'arte	Prato e Val Bisenzio	2%	17%	10%
Mare	Riviera Apuana	0%	0%	0%
Città d'arte	Terre di Pisa	10%	19%	14%
Città d'arte	Terre di Siena	15%	37%	26%
Collina	Terre di Valdelsa e dell'Etruria Volterrana	35%	83%	59%
Collina	Val di Chiana Aretina	17%	15%	16%
Collina-Terme	Val di Chiana Senese	59%	68%	63%
Collina	Val d'Orcia	100%	100%	100%
Montagna	Val Tiberina	100%	100%	100%
Collina	Valdamo Aretino	0%	0%	0%
Collina-Terme	Valdinievole	5%	8%	7%
Mare	Versilia	2%	22%	12%
	<b>Toscana</b>	<b>17%</b>	<b>56%</b>	<b>36%</b>

Tavola 2.26

AMBITI TURISTICI OMOGENEI: MEDIA DELLA QUOTA DI POPOLAZIONE E DI SUPERFICIE DELL'AMBITO IN AREE INTERNE PER TIPO

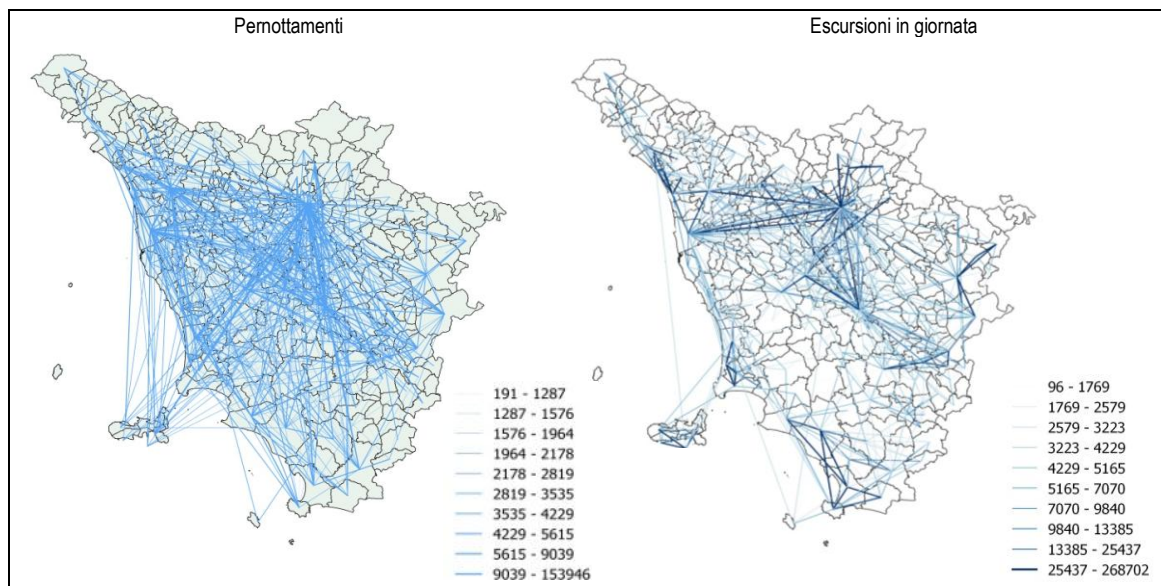
Nome dell'ambito	Fragili	Interne con potenzialità	Interne residenziali Non intermedie	Interne turistiche bassa potenzialità	Interne turistiche con potenzialità	polo o cintura	
Amiata	71%	29%	0%	0%	0%	0%	100%
Lunigiana	83%	0%	0%	0%	0%	17%	100%
Garfagnana e Media Valle del Serchio	59%	28%	14%	0%	0%	0%	100%
Casentino	27%	55%	18%	0%	0%	0%	100%
Mugello	28%	28%	39%	5%	0%	0%	100%
Val Tiberina	67%	33%	0%	0%	0%	0%	100%
Pistoia e Montagna Pistoiese	23%	0%	0%	8%	0%	69%	100%
Terre di Valdelsa e dell'Etruria Volterrana	4%	18%	0%	10%	28%	41%	100%
Val d'Orcia	0%	12%	0%	18%	70%	0%	100%
Val di Chiana Senese	8%	48%	14%	19%	12%	0%	100%
Chianti	0%	0%	0%	39%	17%	44%	100%
Empolese Val d'Elsa e Montalbano	0%	0%	0%	0%	23%	77%	100%
Valdinievole	0%	12%	0%	0%	0%	88%	100%
Val di Chiana Aretina	0%	19%	0%	0%	0%	81%	100%
Valdamo Aretino	0%	0%	0%	0%	0%	100%	100%
Isola d'Elba	0%	0%	0%	71%	29%	0%	100%
Maremma Area Nord	33%	0%	0%	43%	24%	0%	100%
Maremma	18%	13%	6%	5%	21%	37%	100%
Costa degli Etruschi	0%	24%	0%	17%	12%	47%	100%
Riviera Apuana	0%	0%	0%	0%	0%	100%	100%
Versilia	12%	0%	0%	0%	0%	88%	100%
Livorno	0%	0%	0%	4%	0%	96%	100%
Terre di Siena	0%	0%	9%	33%	0%	58%	100%

Nome dell'ambito	Fragili	Interne con potenzialità	Interne residenziali Non intermedie	Interne turistiche bassa potenzialità	Interne turistiche con potenzialità	polo o cintura	
Piana di Lucca	5%	13%	0%	0%	0%	83%	100%
Terre di Pisa	7%	9%	0%	0%	0%	84%	100%
Prato e Val Bisenzio	11%	0%	15%	0%	0%	74%	100%
Firenze e Area Fiorentina	0%	0%	7%	4%	0%	90%	100%
Arezzo	0%	0%	0%	0%	0%	100%	100%

Una prima considerazione riguarda proprio le aree interne non specializzate nel turismo e in particolare quelle più fragili. Mentre si conferma, pur con le dovute eterogeneità tra gli ambiti, la loro maggior capacità di crescita durante il decennio 1997-2007, per il decennio successivo 2007-2017 l'analisi mette in rilievo una fattispecie molto interessante.

Qualora si guardi alla variabilità dei risultati di crescita non "tra ambiti" (between) ma all'interno degli ambiti stessi (within), sono spesso le aree meno specializzate e più marginali a tenere o mantenere ritmi di aumento più elevati. Non emerge insomma un differenziale negativo sistematico di competitività turistica delle aree più fragili e meno turistiche all'interno degli ambiti neppure nel decennio della concentrazione dei flussi. Il decennio 2007-2017 rappresenta certamente la rivincita del turismo in città d'arte trainato dalla componente extraeuropea, ma una volta scontato questo aspetto emerge spesso un differenziale competitivo positivo delle aree interne all'interno dei singoli ambiti, dove tra il 2007 e il 2017 continua la crescita delle presenze ad un ritmo di aumento medio annuo non trascurabile. È quanto si verifica nelle Terre di Valdelsa e dell'Etruria Volterrana, in Val d'Orcia, Val di Chiana Senese, Valdarno Aretino, Valdinievole, nell'ambito di Arezzo, in Casentino e Mugello e in misura minore in Val Tiberina e nell'Empolese Val d'Elsa e Montalbano. La maggior parte di queste aree è parte di un prodotto turistico rurale ed esperienziale con un brand affermato ed una distintiva immagine internazionale. Sono per la maggior parte aree ben interconnesse tra loro e che si valgono di notevoli flussi di spostamento interambito, come mostrato dallo studio di Irpet relativo alla mobilità dei turisti, qui richiamato dai grafici e dalle tabelle sottostanti

Figura 2.27  
MOVIMENTI CON PERNOTTAMENTO ED ESCURSIONI IN GIORNATA PER COMUNE DI PARTENZA E DI DESTINAZIONE



Fonte: stime IRPET su dati "Indagine sul comportamento dei turisti in Toscana, 2017"

Grafico 2.28  
FLUSSI DI PRESENZE IN MOVIMENTO TRA GLI AMBITI TOSCANI

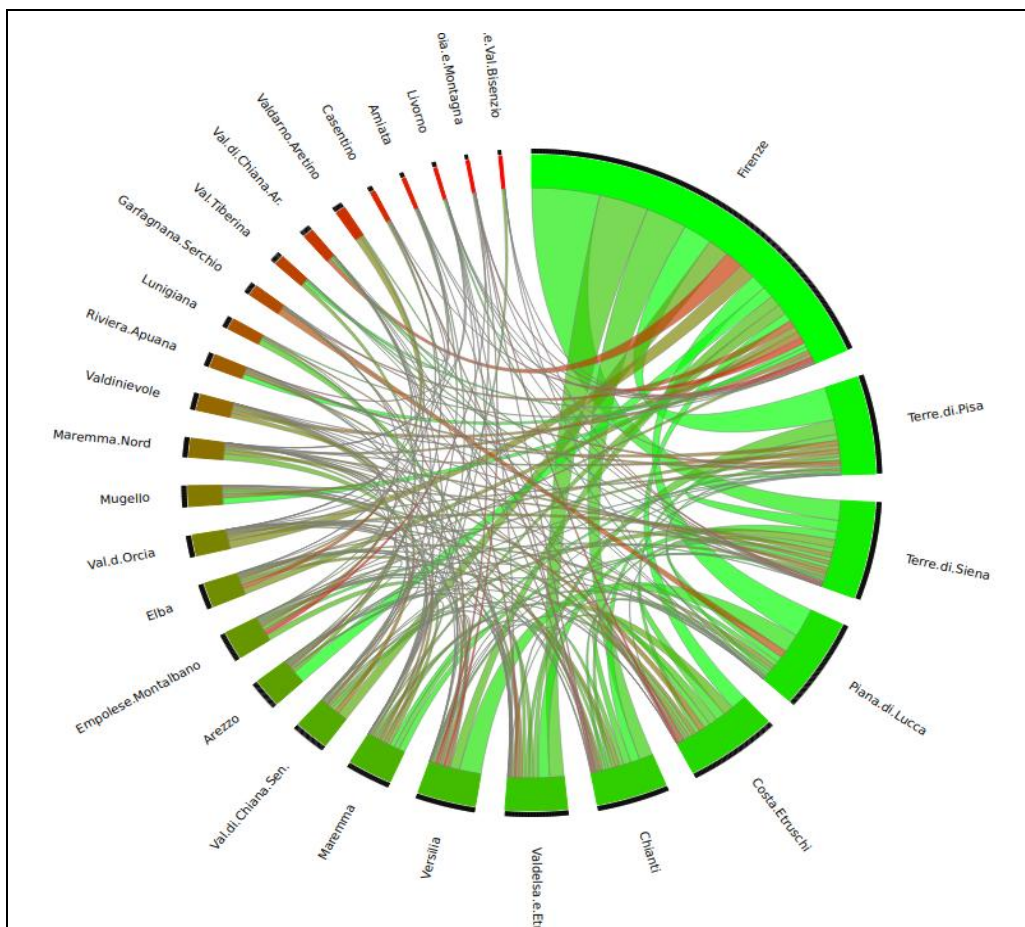


Tavola 2.29  
ORIGINE E DESTINAZIONE DEI TURISTI CHE CAMBIANO LUOGO DI PERNOTTO PER TIPOLOGIA DI LOCALITÀ

O/D	Montagna	Città d'arte	Collina	Mare	Totale
Montagna	129.498	392.635	224.669	181.084	927.886
Città d'arte	563.542	3.967.858	3.634.480	1.313.785	9.479.666
Collina	127.445	1.529.612	1.006.025	720.090	3.383.172
Mare	239.385	1.469.174	949.969	662.878	3.321.406
ND	-	1.678	2.479	-	4.158
Totale	1.059.870	7.360.958	5.817.622	2.877.837	17.116.288

Fonte: stime IRPET su dati "Indagine sul comportamento dei turisti in Toscana, 2017"

Tavola 2.30  
ORIGINE E DESTINAZIONE DEI TURISTI CHE CAMBIANO LUOGO DI PERNOTTO ED AMBITO PER TIPOLOGIA DI AMBITO

	Montagna	Città d'arte	Collina	Mare	Totale
Montagna	4.229	392.635	224.669	181.084	802.617
Città d'arte	563.542	3.848.555	3.634.480	1.313.785	9.360.362
Collina	127.445	1.529.612	862.135	720.090	3.239.282
Mare	239.385	1.469.174	949.969	595.089	3.253.617
N.d.	-	1.678	2.479	-	4.158
Totale	934.602	7.241.654	5.673.732	2.810.048	16.660.036

Fonte: stime IRPET su dati "Indagine sul comportamento dei turisti in Toscana, 2017"

Una analisi per tipologie di ambito mette in rilievo ulteriori specificazioni utili. Negli ambiti che contengono le principali città d'arte è solitamente l'area polare o quella interna residenziale, che si vale dell'effetto spillover dell'attrattore, a crescere maggiormente durante l'ultimo decennio. E' così per Firenze, Lucca, Arezzo, Siena e anche Prato. È così, sostanzialmente, anche per l'ambito delle Terre di Pisa, dove l'area polare centrale continua a crescere tra il 2007 e il 2017 dello 0,8% annuo, differentemente da quanto avviene nelle aree residenziali e despecializzate con potenzialità, e dove sono le aree fragili, più marginali e intatte della bassa val d'Era a ricevere la spinta del turismo esperienziale straniero e a crescere di più in termini di presenze, rappresentando tuttavia solo il 2% della ricettività.

Gli ambiti collinari sono quelli maggiormente caratterizzati dalla miglior performance delle aree interne rispetto ai poli e non di rado al loro interno sono proprio le aree più fragili e non specializzate nel turismo a crescere di più, anche nel secondo decennio analizzato 2007-2017. È il caso, ad esempio, delle aree fragili negli ambiti delle Terre di Val d'Elsa e dell'Etruria Volterrana, o delle aree non specializzate con potenzialità in Val d'Orcia o in Valdinievole o Val di Chiana senese. In questi ambiti la pressione determinata dal turismo nelle aree più prossime alle principali attrattive genera spillover sui territori circostanti meno sfruttati con buona probabilità attraverso il meccanismo dei prezzi della ricettività e in taluni singoli casi anche per gli effetti negativi della congestione. Per quanto riguarda specificamente gli ambiti che contengono le due città termali di Montecatini e Chianciano, ossia la Valdinievole e la Valdichiana Senese emerge chiaramente la minor resilienza alla crisi dei poli termali rispetto al loro entroterra rurale che invece realizza buone performance.

Per la competitività di queste aree rurali caratterizzate dal turismo esperienziale è decisivo sia il livello quali-quantitativo dell'offerta ricettiva sia l'accessibilità e tutto ciò che ad essa fa riferimento diretto; in particolare la qualità delle strade e della segnaletica turistica nonché i servizi di trasporto pubblico. Non dobbiamo dimenticare infatti che circa il 53% degli extra-europei (la componente più dinamica della domanda turistica) e il 38% degli europei indica in un mezzo pubblico quello con il quale visita la Toscana.

Essere connessi fisicamente e virtualmente ed essere presenti con un proprio prodotto caratterizzato nell'immaginario collettivo rappresenta l'elemento cruciale per la competitività delle aree interne. Proprio questo fattore mancante vale a determinare la peggior performance degli ambiti montani marginali, più lontani fisicamente e virtualmente dai centri di attrazione maggiore e privi di una caratteristica turistica distintiva. Sono ambiti che la network analysis, elaborata nel corso dello studio sulla mobilità appena citato, ha classificato come isolati o "foglie", poco interconnessi in termini di numero di relazioni e quantità di flussi scambiati con gli altri ambiti turistici, estremamente auto contenuti, dominati da un flusso proveniente da un centro maggiore, e esterni rispetto alle rotte di spostamento turistico nella regione. Esempio classico di questa fattispecie è l'area amiatina, che oltre a soffrire in termini turistici della fine di un modello domestico di villeggiatura tradizionale in montagna è una delle poche che non è capace di intercettare in modo non erratico l'aumento dei flussi di stranieri nella regione. La Lunigiana, dove il calo della componente toscana (-52%) e degli altri italiani (-22%) non riesce ad essere compensato dall'aumento pur sensibile della componente straniera (+28%). La Garfagnana, dove l'aumento degli stranieri molto cospicuo (+26%) non riesce a compensare in particolare il calo della componente italiana non toscana (-48%). Viceversa, il caso del Casentino e del Mugello, valgono a indicare una possibile via alla crescita sostenibile anche per gli ambiti più difficili. Le presenze nei due ambiti crescono nel decennio della crisi rispettivamente del 3% medio annuo e dello 0,8%. In entrambi gli ambiti le aree più fragili e specializzate nel turismo sono quelle che trainano la crescita. In Casentino la chiave di volta è rappresentata dallo sviluppo di un prodotto esperienziale legato ai cammini e alla via di

Francesco, ed è stato innescato nel caso specifico anche dalla presenza dell'area su una guida estera specializzata di settore. La notorietà acquisita dalla via ha contribuito a frenare la diminuzione della componente domestica toscana e alla tenuta della componente italiana e ha generato un aumento assai rilevante del turismo straniero in particolare di matrice europea occidentale. Interessante anche il caso del Mugello dove l'apporto degli stranieri risulta fondamentale sia nell'alimentare, insieme alla componente italiana, il turismo dello shopping legato all'outlet nel territorio di Barberino, sia nel sostenere il turismo esperienziale nelle aree più marginali. Per il Mugello è assai importante anche il legame con Firenze e il collegamento viario multimodale con il capoluogo, da e per il quale si sviluppa un intenso movimento sia di tipo escursionistico in giornata che propriamente turistico. Viceversa tra le aree in difficoltà dal punto di vista turistico è la montagna Pistoiese. Qui è proprio la crisi del comparto turistico più sviluppato, legato allo sci e alla villeggiatura estiva degli italiani e dei toscani in particolare ad andare in difficoltà, soprattutto dopo il 2009, senza essere sostituito in alcun modo dallo sviluppo di un prodotto esperienziale capace di intercettare i nuovi flussi per lo più stranieri. Le uniche aree che crescono, pur limitatamente, nel territorio dell'ambito, sono quelle nel capoluogo fino al 2007 e quelle della piana legate al turismo straniero che visita le città d'arte di Firenze e in misura minore Pistoia.

Ancora diverso è il discorso relativo alle aree interne negli ambiti balneari. Complessivamente queste occupano una quota di territorio e di popolazione del tutto minoritaria negli ambiti costieri del nord: Livorno, Versilia e Riviera Apuana. Negli ambiti del sud, differentemente da quanto si rileva per gli ambiti collinari, sono spesso le aree interne turisticamente più specializzate a sostenere la crescita nel decennio 2007-2017. Questo appare evidente soprattutto in Costa degli Etruschi e nell'ambito della Maremma area Nord.

Un approfondimento è invece d'obbligo per l'ambito della Maremma, che occupa una quota rilevante del territorio interno del sud della regione, e che nell'ultimo decennio 2007-2017 mostra una crescita nel complesso molto flebile (0,2% medio annuo). Vale la pena osservare una scomposizione degli andamenti decennali per sub-aree di prodotto e per mercato di origine. Le variazioni percentuali delle presenze sull'intero decennio e il contributo relativo delle diverse aree al risultato complessivo mostrano chiaramente la prevalenza del prodotto costiero a determinare il risultato in entrambi i decenni. Nell'ultima decade 2007-2017 tuttavia è solo la componente straniera a determinare il risultato di crescita. La crisi penalizza infatti il turismo balneare italiano e toscano in particolare.

Tavola 2.31  
 AMBITO "MAREMMA" - VARIAZIONE % DELLE PRESENZE TURISTICHE E CONTRIBUTO ALLA VARIAZIONE 1997-2007, 2007-2017

	Totale delle presenze			
	Variazione %		Contributo alla crescita	
	1997-2007	2007-2017	1997-2007	2007-2017
Costa	37,0%	3,5%	33,9%	2,9%
Campagna nord	134,1%	-9,7%	2,2%	-0,3%
Campagna sud	211,8%	-5,8%	11,6%	-0,7%
Tufo	265,0%	7,4%	3,0%	0,2%
Totale Ambito	50,8%	2,2%	50,8%	2,2%
	Italiani			
	Variazione %		Contributo alla crescita	
	1997-2007	2007-2017	1997-2007	2007-2017
Costa	42,0%	0,1%	38,6%	0,1%
Campagna nord	48,2%	-9,7%	0,7%	-0,1%
Campagna sud	210,4%	-15,9%	11,8%	-1,8%
Tufo	255,4%	-2,9%	2,7%	-0,1%
Totale Ambito	53,8%	-1,9%	53,8%	-1,9%

	Stranieri			
	Variazione %		Contributo alla crescita	
	1997-2007	2007-2017	1997-2007	2007-2017
Costa	14,9%	22,1%	13,6%	16,7%
Campagna nord	314,8%	-9,7%	9,0%	-0,8%
Campagna sud	218,5%	41,4%	11,1%	4,9%
Tufo	298,0%	39,4%	4,0%	1,5%
Totale Ambito	37,6%	22,3%	37,6%	22,3%

Fonte: elaborazioni Irpet su dati Istat Regione Toscana

Per quanto riguarda il turismo internazionale a crescere di più in termini percentuali sono le aree interne del sud dell'ambito, anche se, pesando poco, contribuiscono in misura limitata ma non marginale (6,4% sul 22%) alla crescita complessiva. L'ambito sta dunque attraversando nell'ultimo decennio un processo di internazionalizzazione che riguarda principalmente le aree interne e in particolare quei territori del tufo e della collina retrostante la costa che più si adattano alla nuova domanda esperienziale dei turisti europei occidentali e dell'est Europa. Potenziare questo motore di sviluppo turistico adeguando l'offerta ricettiva e di servizi e migliorando l'accessibilità dei territori rappresenta dunque anche in quest'ambito la sfida dei prossimi anni.

Nell'ambito della maremma Nord le aree interne rivestono un peso decisamente minore sia in termini di superficie che di strutture ricettive presenti e dunque hanno una minore influenza complessiva sulla crescita. Peraltro, mentre nel primo decennio analizzato 1997-2007 realizzano incrementi percentuali assai superiori alla media dell'ambito, nell'ultimo decennio 2007-2017 queste ultime sembrano soffrire la crisi di più rispetto alle più specializzate aree costiere. Anche in questo caso è la componente straniera, pur minoritaria, a garantire la tenuta e la spinta espansiva negli ultimi anni. Come già sottolineato più volte questa appare la componente più promettente anche rispetto alla possibilità di rafforzare ulteriormente la crescita turistica delle aree interne.

Tavola 2.32

AMBITO "MAREMMA NORD" - VARIAZIONE % DELLE PRESENZE TURISTICHE E CONTRIBUTO ALLA VARIAZIONE 1997-2007, 2007-2017

		Var.% delle presenze		Contributo alla Var.% delle presenze	
		1997-2007	2007-2017	1997-2007	2007-2017
Totale delle presenze	Costa	42,8%	2,9%	41,1%	2,6%
	Collina	270,1%	-6,9%	10,7%	-0,7%
	Totale	51,8%	1,9%	51,8%	1,9%
Italiani	Costa	67,6%	1,4%	65,6%	1,3%
	Collina	320,9%	-16,8%	9,4%	-1,2%
	Totale	75,0%	0,1%	75,0%	0,1%
Stranieri	Costa	10,8%	5,8%	10,3%	5,0%
	Collina	234,4%	1,8%	12,3%	0,3%
	Totale	22,6%	5,3%	22,6%	5,3%

Fonte: elaborazioni Irpet su dati Istat Regione Toscana

Una considerazione finale riguarda l'ambito Elbano, tutto compreso nelle aree interne per il suo isolamento geografico e dunque non analizzabile da questo punto di vista. Quest'ultimo mostra un andamento stazionario in termini di offerta, dati i vincoli rappresentati dal territorio stesso e dal parco e data la fase di maturità dello sviluppo turistico dell'isola. In termini di domanda ad una sostanziale stabilità di presenze complessiva fino al 2010 sia sul fronte italiano che straniero, segue una decisa divaricazione che vede l'aumento di oltre 31 punti percentuali delle presenze straniere a fronte di un deciso calo degli italiani "selezionati" dalla crisi". Nel complesso, la relativa tenuta della domanda si riflette in quella dei tassi di occupazione lordi



delle strutture che, grazie al modesto incremento dell'offerta ricettiva restano elevati sopra la media toscana e degli altri ambiti balneari.

Tabella 2.33

AMBITI MONTANI – VARIAZIONE % MEDIA ANNUA DEI POSTI LETTO E DELLE PRESENZE, TASSI DI OCCUPAZIONE LORDI DELLE STRUTTURE, CONTRIBUTO ALLA CRESCITA DELL'AMBITO DI CIASCUNA AREA DELL'AMBITO 1997, 2007, 2017

Amiata	Offerta (posti letto)			Domanda (presenze)			Tassi di occupazione lordi			Contributi alla crescita dei posti letto			Contributi alla crescita delle presenze		
	07/97	17/07	17/97	07/97	17/07	17/97	97	07	17	07/97	17/07	17/97	07/97	17/07	17/97
Aree interne fragili	4,7	0,4	2,5	1,0	-2,9	-1,0	19,3	13,4	9,7	36,8	2,5	40,4	7,8	-18,8	-13,3
Aree interne con potenzialità	2,3	-2,7	-0,2	1,5	-2,3	-0,4	10,4	9,6	10,0	9,4	-7,6	-1,7	3,9	-5,2	-1,9
Totale complessivo	3,9	-0,5	1,7	1,1	-2,7	-0,8	16,0	12,2	9,8	46,3	-5,1	38,8	11,7	-24,0	-15,2
Lunigiana	Offerta (posti letto)			Domanda (presenze)			Tassi di occupazione lordi			Contributi alla crescita dei posti letto			Contributi alla crescita delle presenze		
Aree interne fragili	10,3	-3,2	16,0	-0,2	-3,9	-2,1	13,1	5,9	5,4	60,8	-17,4	29,8	-1,9	-20,8	-26,5
Aree interne residenziali	3,6	-4,0	12,4	6,8	3,8	5,3	2,7	4,0	8,8	14,2	-10,9	-5,2	12,7	10,1	24,7
Aree Polo o cintura	5,4	3,1	17,9	5,6	-0,2	2,7	17,1	19,5	14,1	2,7	1,6	5,6	7,5	-0,3	7,1
Totale complessivo	7,5	-3,1	1,3	1,7	-1,2	0,3	8,8	5,9	7,1	77,7	-26,7	30,2	18,3	-11,0	5,3
Garfagnana e Media Valle del Serchio	Offerta (posti letto)			Domanda (presenze)			Tassi di occupazione lordi			Contributi alla crescita dei posti letto			Contributi alla crescita delle presenze		
Aree interne fragili	4,6	3,0	3,8	9,2	-1,7	3,6	9,2	14,2	8,8	26,0	17,2	51,2	37,3	-6,0	27,0
Aree interne con potenzialità	2,0	0,4	1,2	4,0	-2,6	0,7	26,0	31,5	23,3	9,1	1,3	11,1	31,9	-13,2	9,3
Aree interne residenziali	6,5	2,2	4,4	3,5	7,2	5,3	9,4	7,1	11,4	11,4	4,1	17,5	3,1	6,2	13,9
Totale complessivo	3,9	2,1	3,0	5,6	-1,4	2,1	16,1	18,9	13,4	46,5	22,7	79,7	72,4	-12,9	50,2
Val Tiberina	Offerta (posti letto)			Domanda (presenze)			Tassi di occupazione lordi			Contributi alla crescita dei posti letto			Contributi alla crescita delle presenze		
Aree interne fragili	4,1	4,0	4,1	2,1	0,6	1,4	11,2	9,3	6,7	36,6	32,0	90,7	11,9	3,0	15,9
Aree interne con potenzialità	8,6	1,0	4,8	3,2	0,4	1,8	32,7	19,6	18,4	32,6	3,7	38,9	18,5	2,1	21,3
Totale complessivo	5,4	3,1	4,2	2,7	0,5	1,6	20,3	17,1	13,8	69,2	35,7	129,6	30,5	5,2	37,2
Casentino	Offerta (posti letto)			Domanda (presenze)			Tassi di occupazione lordi			Contributi alla crescita dei posti letto			Contributi alla crescita delle presenze		
Aree interne fragili	1,1	2,9	2,0	-8,0	9,1	0,2	9,4	3,7	6,6	1,7	4,0	6,9	-6,8	7,5	0,5
Aree interne con potenzialità	1,6	3,1	2,3	1,4	4,0	2,7	9,1	8,9	9,7	7,0	13,0	23,8	4,8	18,7	22,9
Aree interne residenziali	3,8	0,7	2,3	-0,1	1,3	0,6	13,4	9,1	9,6	20,5	3,9	25,5	-0,8	7,7	6,7
Totale complessivo	2,6	1,9	2,3	-0,3	3,0	1,3	11,1	8,4	9,3	29,2	20,9	56,2	-2,8	33,9	30,2
Mugello	Offerta (posti letto)			Domanda (presenze)			Tassi di occupazione lordi			Contributi alla crescita dei posti letto			Contributi alla crescita delle presenze		
Aree interne fragili	4,2	3,7	4,0	4,1	4,0	4,0	10,6	10,5	10,8	11,5	8,0	26,3	6,4	4,5	15,5
Aree interne con potenzialità	4,4	3,1	3,8	7,9	3,1	5,5	20,7	28,6	28,6	20,4	11,2	41,2	47,5	15,8	79,6
Aree interne turistiche a bassa impatto	8,9	0,8	4,7	5,4	0,7	3,0	11,7	8,5	8,4	14,1	1,0	16,0	4,6	0,4	5,4
Aree interne residenziali	8,9	1,3	5,1	8,0	-3,5	2,1	24,1	22,2	13,6	39,9	5,3	49,7	44,8	-12,3	19,8
Totale complessivo	6,4	2,3	4,3	7,4	0,8	4,0	18,5	20,2	17,5	85,9	25,5	133,3	103,3	8,4	120,4
Pistoia e Montagna Pistoiese	Offerta (posti letto)			Domanda (presenze)			Tassi di occupazione lordi			Contributi alla crescita dei posti letto			Contributi alla crescita delle presenze		
Aree interne fragili	-2,9	0,8	-1,1	-0,1	0,8	0,3	7,2	9,5	9,5	-7,0	1,9	-5,3	-0,2	0,9	0,9
Aree interne turistiche a bassa impatto	-3,1	-0,3	-1,7	-0,9	-2,8	-1,8	10,9	13,7	10,6	-14,6	-1,1	-15,6	-3,4	-7,7	-12,5
Aree interne residenziali	6,5	4,9	5,7	3,4	0,7	2,1	32,1	23,8	15,8	1,5	2,2	3,5	1,5	0,3	1,9
Aree Polo o cintura	4,8	2,2	3,5	4,0	-0,7	1,6	35,9	33,1	25,0	10,3	7,3	16,9	20,3	-3,4	16,2
Totale complessivo	-1,0	1,0	0,0	1,7	-1,0	0,3	14,5	19,0	15,5	-9,8	10,3	-0,5	18,2	-9,9	6,5

Fonte: elaborazioni Irpet su dati Istat Regione Toscana



Tabella 2.34

AMBITI CITTÀ D'ARTE – VARIAZIONE % MEDIA ANNUA DEI POSTI LETTO E DELLE PRESENZE, TASSI DI OCCUPAZIONE LORDI DELLE STRUTTURE, CONTRIBUTO ALLA CRESCITA DELL'AMBITO DI CIASCUNA AREA DELL'AMBITO 1997, 2007, 2017

Terre di Siena	Offerta (posti letto)			Domanda (presenze)			Tassi di occupazione lordi			Contributi alla crescita dei posti letto			Contributi alla crescita delle presenze		
	07/97	17/07	17/97	07/97	17/07	17/97	97	07	17	07/97	17/07	17/97	07/97	17/07	17/97
Aree interne turistiche a bassa impatto	14,9	1,8	8,1	14,1	0,2	6,9	23,5	21,9	18,8	37,4	3,5	47,0	15,0	0,3	15,4
Aree interne residenziali	15,6	1,8	8,5	8,6	0,9	4,7	35,2	19,0	17,4	45,0	4,2	56,4	11,8	1,5	13,8
Aree Polo o cintura	8,5	1,2	4,8	1,2	1,6	1,4	61,8	31,0	32,1	92,3	7,8	113,6	11,1	11,6	27,1
Totale complessivo	10,6	1,4	5,9	3,3	1,3	2,3	53,4	26,8	26,3	174,7	15,4	217,1	37,8	13,4	56,4
<b>Arezzo</b>	Offerta (posti letto)			Domanda (presenze)			Tassi di occupazione lordi			Contributi alla crescita dei posti letto			Contributi alla crescita delle presenze		
	07/97	17/07	17/97	07/97	17/07	17/97	97	07	17	07/97	17/07	17/97	07/97	17/07	17/97
Aree interne residenziali	9,6	8,0	8,8	1,2	6,3	3,7	17,3	7,8	6,7	2,9	2,2	8,5	0,1	0,5	0,8
Aree Polo o cintura	9,7	4,1	6,9	3,2	3,6	3,4	43,0	23,5	22,2	148,7	49,2	272,4	37,2	41,5	94,2
Totale complessivo	9,7	4,2	6,9	3,2	3,6	3,4	42,5	23,2	21,7	151,6	51,4	280,9	37,3	42,1	95,0
<b>Piana di Lucca</b>	Offerta (posti letto)			Domanda (presenze)			Tassi di occupazione lordi			Contributi alla crescita dei posti letto			Contributi alla crescita delle presenze		
	07/97	17/07	17/97	07/97	17/07	17/97	97	07	17	07/97	17/07	17/97	07/97	17/07	17/97
Aree interne fragili	2,4	-11,3	-4,7	9,9	-4,5	2,5	1,7	3,4	7,0	0,3	-0,5	-0,7	0,1	0,0	0,0
Aree interne con potenzialità	8,7	0,6	4,6	5,9	-2,6	1,5	40,1	30,9	22,2	17,3	0,9	19,3	9,1	-2,7	4,2
Aree Polo o cintura	8,6	3,3	5,9	6,0	1,2	3,6	46,6	36,6	30,0	108,8	32,7	182,8	69,1	11,5	89,6
Totale complessivo	8,5	2,9	5,7	6,0	0,8	3,4	45,2	35,6	29,1	126,4	33,1	201,3	78,3	8,7	93,8
<b>Firenze e Area Fiorentina</b>	Offerta (posti letto)			Domanda (presenze)			Tassi di occupazione lordi			Contributi alla crescita dei posti letto			Contributi alla crescita delle presenze		
	07/97	17/07	17/97	07/97	17/07	17/97	97	07	17	07/97	17/07	17/97	07/97	17/07	17/97
Aree interne turistiche a bassa impatto	-0,1	1,4	0,6	-0,7	-2,1	-1,4	21,3	20,1	14,1	0,0	0,2	0,3	-0,1	-0,1	-0,2
Aree interne residenziali	5,2	1,3	3,2	2,9	0,7	1,8	28,3	22,6	21,2	6,9	1,6	9,3	1,8	0,4	2,3
Aree Polo o cintura	4,1	2,0	3,0	2,1	3,4	2,8	57,1	47,0	54,0	43,4	19,1	72,1	21,7	37,4	67,9
Totale complessivo	4,2	1,9	3,0	2,1	3,3	2,7	53,4	43,8	49,9	50,2	20,9	81,7	23,4	37,7	70,0
<b>Prato e Val Bisenzio</b>	Offerta (posti letto)			Domanda (presenze)			Tassi di occupazione lordi			Contributi alla crescita dei posti letto			Contributi alla crescita delle presenze		
	07/97	17/07	17/97	07/97	17/07	17/97	97	07	17	07/97	17/07	17/97	07/97	17/07	17/97
Aree interne fragili	1,4	1,0	1,2	6,7	-2,9	1,8	9,0	15,0	10,1	1,4	0,6	2,5	1,4	-0,5	0,7
Aree interne residenziali	10,7	2,6	6,6	3,7	2,6	3,1	46,0	23,9	23,8	20,3	5,4	29,7	4,4	2,9	8,5
Aree Polo o cintura	5,4	1,4	3,4	3,5	0,5	2,0	58,8	48,7	44,7	55,4	11,3	75,5	36,1	4,6	42,6
Totale complessivo	5,9	1,6	3,7	3,6	0,7	4,3	52,8	42,3	38,6	77,0	17,3	107,7	41,8	7,0	51,8
<b>Terre di Pisa</b>	Offerta (posti letto)			Domanda (presenze)			Tassi di occupazione lordi			Contributi alla crescita dei posti letto			Contributi alla crescita delle presenze		
	07/97	17/07	17/97	07/97	17/07	17/97	97	07	17	07/97	17/07	17/97	07/97	17/07	17/97
Aree interne fragili	14,1	5,8	9,9	18,0	2,9	10,2	10,5	14,8	11,2	3,0	2,1	6,1	1,5	0,5	2,1
Aree interne con potenzialità	8,7	6,9	7,8	7,7	-1,2	3,2	22,5	20,6	9,3	1,0	1,2	2,8	0,6	-0,1	0,5
Aree interne residenziali	10,2	4,4	7,3	4,7	-3,7	0,4	36,9	22,1	9,9	4,9	2,9	9,2	2,0	-1,2	0,3
Aree Polo o cintura	3,5	2,5	3,0	3,0	0,8	1,9	32,7	31,1	26,4	39,5	25,3	77,0	33,3	7,7	43,9
Totale complessivo	4,0	2,8	3,4	3,2	0,7	1,9	32,5	30,1	24,4	48,5	31,4	95,1	37,4	6,8	46,8

Fonte: elaborazioni Irpet su dati Istat Regione Toscana

Tabella 2.35

AMBITI BALNEARI – VARIAZIONE % MEDIA ANNUA DEI POSTI LETTO E DELLE PRESENZE, TASSI DI OCCUPAZIONE LORDI DELLE STRUTTURE, 1997, 2007, 2017

Costa degli Etruschi	Offerta (posti letto)			Domanda (presenze)			Tassi di occupazione lordi		
	07/97	17/07	17/97	07/97	17/07	17/97	97	07	17
Aree interne con potenzialità	4,5	2,4	3,5	5,3	1,1	3,2	19,9	21,5	18,8
Aree interne turistiche a basso impatto	4,6	4,8	4,7	3,9	4,8	4,3	26,3	24,5	24,4
Aree interne turistiche a alto impatto	-0,1	2,6	1,2	3,7	3,7	3,7	12,8	18,7	20,8
Aree interne residenziali	11,1	2,0	6,5	13,6	-0,4	6,4	16,1	20,1	15,8
Aree Polo o cintura	2,1	1,2	1,6	2,8	1,3	2,1	14,6	15,8	15,9
Totale complessivo	2,5	2,1	2,3	3,7	2,2	3,0	16,1	18,2	18,4
Isola d'Elba	Offerta (posti letto)			Domanda (presenze)			Tassi di occupazione lordi		
	07/97	17/07	17/97	07/97	17/07	17/97	97	07	17
Aree interne turistiche a basso impatto	0,0	-0,1	-0,1	1,2	-0,5	0,3	19,3	21,6	20,8
Aree interne turistiche a alto impatto	-0,2	-0,1	-0,2	0,0	-0,4	-0,2	26,5	27,1	26,2
Totale complessivo	0,0	-0,1	-0,1	0,9	-0,5	0,2	20,5	22,5	21,7
Riviera Apuana	Offerta (posti letto)			Domanda (presenze)			Tassi di occupazione lordi		
	07/97	17/07	17/97	07/97	17/07	17/97	97	07	17
Aree Polo o cintura	29,8	0,6	14,3	0,2	-2,2	-1,0	14,1	12,7	9,5
Totale complessivo	1,3	0,6	0,9	0,2	-2,2	-1,0	14,1	12,7	9,5
Versilia	Offerta (posti letto)			Domanda (presenze)			Tassi di occupazione lordi		
	07/97	17/07	17/97	07/97	17/07	17/97	97	07	17
Aree interne fragili	8,6	-1,0	3,7	7,6	-4,9	1,2	6,3	5,8	3,9
Aree Polo o cintura	0,8	-0,1	0,3	1,7	-1,0	0,4	20,8	22,7	20,9
Totale complessivo	0,8	-0,1	0,4	1,7	-1,0	0,4	20,8	22,6	20,8
Livorno	Offerta (posti letto)			Domanda (presenze)			Tassi di occupazione lordi		
	07/97	17/07	17/97	07/97	17/07	17/97	97	07	17
Aree interne turistiche a basso impatto	0,3	-5,1	-2,4	-0,4	1,6	0,6	6,4	6,0	11,7
Aree Polo o cintura	0,7	0,5	0,6	1,7	0,3	1,0	21,2	23,3	22,7
Totale complessivo	0,6	-0,2	0,2	1,5	0,3	0,9	18,7	20,4	21,6
Maremma	Offerta (posti letto)			Domanda (presenze)			Tassi di occupazione lordi		
	07/97	17/07	17/97	07/97	17/07	17/97	97	07	17
Aree interne fragili	11,8	3,4	7,5	8,4	-0,5	3,9	21,0	15,4	10,5
Aree interne con potenzialità	13,4	2,5	7,8	9,8	-0,4	4,6	24,5	17,8	13,4
Aree interne turistiche a basso impatto	1,8	1,9	1,9	3,8	2,6	3,2	17,4	21,1	22,7
Aree interne turistiche a alto impatto	2,0	1,0	1,5	3,9	0,5	2,2	13,4	16,1	15,3
Aree interne residenziali	21,7	2,6	11,7	18,6	1,5	9,7	18,1	14,0	12,5
Aree Polo o cintura	3,7	1,5	2,6	3,0	-0,3	1,3	19,9	18,7	15,6
Totale complessivo	3,6	1,5	2,5	4,2	0,2	2,2	16,3	17,2	15,2
Maremma Area Nord	Offerta (posti letto)			Domanda (presenze)			Tassi di occupazione lordi		
	07/97	17/07	17/97	07/97	17/07	17/97	97	07	17
Aree interne fragili	15,7	2,6	9,0	12,5	-0,4	5,8	21,8	16,4	12,1
Aree interne turistiche a basso impatto	8,7	2,3	5,4	7,1	-1,0	3,0	27,9	24,1	17,3
Aree interne turistiche a alto impatto	1,8	1,2	1,5	2,7	1,0	1,8	16,5	17,9	17,5
Aree interne residenziali	3,2	2,7	3,0	6,9	-1,7	2,5	16,5	23,5	15,2
Totale complessivo	3,5	1,6	2,5	4,3	0,2	2,2	18,4	19,7	17,2

Fonte: elaborazioni Irpet su dati Istat Regione Toscana

Tabella 2.36

AMBITI COLLINARI: VAR.% MEDIA ANNUA DEI POSTI LETTO E DELLE PRESENZE, TASSI DI OCCUPAZIONE LORDI DELLE STRUTTURE, CONTRIBUTO ALLA CRESCITA DELL'AMBITO DI CIASCUNA AREA DELL'AMBITO 1997, 2007, 2017

	Offerta (posti letto)			Domanda (presenze)			Tassi di occupazione lordi			Contributi alla crescita dei posti letto			Contributi alla crescita delle presenze		
	07/97	17/07	17/97	07/97	17/07	17/97	97	07	17	07/97	17/07	17/97	07/97	17/07	17/97
<b>Empoiese Val d'Elsa e Montalbano</b>															
Aree interne turistiche a alto impatto	7,7	3,5	5,6	5,9	0,0	2,9	35,8	30,2	21,5	55,5	15,4	98,3	41,4	0,1	41,6
Aree interne residenziali	13,9	3,1	8,4	9,1	2,9	5,9	33,6	21,8	21,4	63,1	11,1	93,9	32,6	8,6	51,4
Aree Polo o cintura	12,6	2,3	7,3	11,5	-0,5	5,3	29,1	26,5	20,1	59,3	8,0	81,6	44,7	-1,4	41,8
Totale complessivo	10,8	3,0	6,8	8,1	0,7	4,4	33,5	26,4	21,1	177,9	34,5	273,9	118,8	7,3	134,7
<b>Chianti</b>															
Aree interne turistiche a basso impatto	13,2	2,5	7,7	11,2	0,8	5,9	27,9	23,2	19,7	52,9	7,0	73,5	35,8	2,1	40,6
Aree interne turistiche a alto impatto	10,7	1,8	6,1	3,9	1,0	2,4	42,1	22,3	20,5	45,4	4,8	59,4	16,0	2,3	21,1
Aree interne residenziali	14,8	1,0	7,6	14,7	0,3	7,2	30,9	30,8	28,7	25,0	1,1	28,4	24,5	0,4	25,3
Aree Polo o cintura	10,0	2,5	6,2	9,0	1,3	5,1	26,9	24,6	21,8	70,9	11,2	103,7	52,1	5,6	65,0
Totale complessivo	11,4	2,2	6,7	8,6	1,0	4,7	31,4	24,4	21,7	194,2	24,1	265,0	128,4	10,4	152,0
<b>Terre di Valdelsa e dell'Etruria Volterrana</b>															
Aree interne fragili	9,9	3,4	6,6	9,3	3,2	6,2	18,7	17,6	17,4	2,3	0,6	3,8	1,2	0,4	2,0
Aree interne con potenzialità	11,5	2,3	6,8	9,3	2,7	5,9	19,9	16,3	16,8	26,4	3,9	36,8	12,2	3,5	18,4
Aree interne turistiche a basso impatto	13,9	2,7	8,1	17,4	1,4	9,1	15,7	21,2	18,7	11,7	1,8	16,6	8,7	0,9	10,3
Aree interne turistiche a alto impatto	9,7	1,7	5,6	5,2	1,2	3,2	33,1	21,8	20,8	83,7	9,5	109,1	38,1	6,9	50,7
Aree Polo o cintura	10,3	1,7	5,9	5,2	3,3	4,2	37,3	23,3	27,1	42,4	4,8	55,1	20,1	10,6	39,1
Totale complessivo	10,3	1,9	6,0	6,1	2,0	4,0	31,4	21,2	21,6	166,6	20,5	221,4	80,3	22,3	120,5
<b>Val d'Orcia</b>															
Aree interne con potenzialità	9,9	3,6	6,7	16,3	3,1	9,5	6,3	11,1	10,6	10,1	2,4	17,0	5,9	1,1	8,6
Aree interne turistiche a basso impatto	9,2	2,0	5,6	12,2	1,2	6,5	11,6	15,1	14,0	23,7	3,1	32,5	17,3	1,3	20,5
Aree interne turistiche a alto impatto	11,6	2,8	7,1	8,9	2,8	5,8	28,2	22,1	22,2	153,0	25,1	224,9	120,7	27,4	187,6
Totale complessivo	11,1	2,7	6,8	9,3	2,6	5,9	24,1	20,5	20,4	186,7	30,6	274,4	143,9	29,8	216,7
<b>Val di Chiana Aretina</b>															
Aree interne con potenzialità	8,2	2,6	5,4	8,2	-2,3	2,8	20,3	20,2	12,4	17,2	3,6	26,5	10,4	-2,4	6,4
Aree interne residenziali	17,4	3,6	10,3	13,0	-0,6	6,0	24,8	16,8	11,1	25,2	5,3	38,8	11,1	-0,5	10,3
Aree Polo o cintura	9,3	5,1	7,1	4,2	0,6	2,4	36,6	22,7	14,7	113,2	48,2	236,5	43,7	5,0	52,1
Totale complessivo	9,8	4,6	7,2	5,2	0,2	2,7	0,0	0,0	0,0	155,6	57,1	301,7	65,2	2,1	68,8
<b>Val di Chiana Senese</b>															
Aree interne fragili	11,8	1,5	6,5	12,2	-2,5	4,6	14,6	15,2	10,2	1,4	0,2	1,8	0,8	-0,3	0,5
Aree interne con potenzialità	9,1	2,5	5,7	4,8	1,3	3,0	28,7	19,1	17,0	12,7	4,3	18,6	5,5	2,3	7,6
Aree interne turistiche a basso impatto	7,3	3,2	5,2	8,9	2,8	5,8	17,8	20,7	19,9	3,2	1,7	5,5	2,7	1,6	4,1
Aree interne turistiche a alto impatto	0,5	-1,5	-0,5	-3,0	-5,0	-4,0	27,4	19,1	13,3	4,3	-8,7	-7,8	-21,5	-26,4	-45,3
Aree interne residenziali	18,5	1,5	9,7	3,3	0,2	1,7	50,8	12,9	11,3	18,4	2,6	22,0	2,8	0,2	3,0
Totale complessivo	3,4	0,0	1,7	-1,0	-2,5	-1,8	28,1	18,1	14,0	40,0	0,1	40,1	-9,7	-22,5	-30,0
<b>Valdarno Aretino</b>															
Aree interne residenziali	8,0	6,6	7,3	8,6	6,1	7,3	13,2	13,9	13,3	48,7	34,4	129,4	34,9	25,5	85,5
Aree Polo o cintura	9,6	2,0	5,7	6,5	-1,0	2,7	25,5	19,2	14,2	86,2	13,7	118,5	63,3	-6,5	50,5
Totale complessivo	8,9	4,0	6,4	7,1	1,8	4,4	0,0	0,0	0,0	134,9	48,1	247,9	98,2	19,0	136,0
<b>Valdinievole</b>															
Aree interne con potenzialità	17,5	10,9	14,1	10,1	10,4	10,3	35,2	18,4	17,7	0,6	1,2	1,9	0,2	0,6	0,9
Aree interne residenziali	6,6	0,8	3,7	5,8	-2,9	1,3	27,4	25,4	17,4	7,4	1,2	8,7	4,8	-2,4	2,0
Aree Polo o cintura	0,9	-0,8	0,1	1,3	-1,8	-0,3	36,2	37,6	33,7	9,0	-6,3	1,6	13,1	-15,2	-4,9
Totale complessivo	1,6	-0,4	0,6	1,7	-1,9	-0,1	35,5	35,8	31,0	16,9	-4,0	12,3	18,1	-17,1	-2,0

Fonte: elaborazioni Irpet su dati Istat Regione Toscana

## 2.2

### L'impatto economico del turismo: un'analisi per sistemi locali del lavoro

Per misurare l'impatto economico del turismo isolandone l'effetto per le aree interne della regione si è dovuto ricorrere a una suddivisione del territorio in Sistemi Locali del Lavoro (SLL da ora in avanti) che rappresentano l'unità atomica al di sotto della quale perde di senso la definizione stessa di prodotto interno lordo e dunque anche quella di misurazione dell'impatto. Per usare in modo integrato la classificazione delle aree interne con quella degli SLL si introduce un criterio di prevalenza. Si definiscono SLL interni quelli nei quali la media tra la quota di territorio ricompresa in aree interne e la quota di popolazione residente in aree interne supera il 50%.

Tavola 2.37  
SISTEMI LOCALI DEL LAVORO. MEDIA TRA LE QUOTE DI TERRITORIO E POPOLAZIONE RICOMPRESE IN OGNI TIPOLOGIA DI AREA

SLL Nome	Fragili	Interne con potenzialità	Interne residenziali	Interne turistiche bassa potenzialità	Interne turistiche con potenzialità	Polo o cintura
AREZZO	0%	10%	10%	0%	0%	80%
AULLA	49%	0%	29%	0%	0%	22%
BARGA	41%	40%	18%	0%	0%	0%
BIBBIENA	27%	55%	18%	0%	0%	0%
BORGO SAN LORENZO	18%	34%	47%	0%	0%	0%
CARRARA	0%	0%	0%	0%	0%	100%
CASTAGNETO CARDUCCI	0%	0%	0%	11%	89%	0%
CASTEL DEL PIANO	74%	26%	0%	0%	0%	0%
CASTELFIORENTINO	0%	0%	31%	0%	39%	31%
CASTELNUOVO DI GARFAGNANA	74%	16%	9%	0%	0%	0%
CECINA	0%	0%	0%	0%	0%	100%
CHIUSI	24%	48%	0%	29%	0%	0%
CORTONA	0%	0%	0%	0%	0%	100%
EMPOLI	0%	0%	25%	0%	0%	75%
FIRENZE	0%	0%	26%	11%	0%	64%
FIRENZUOLA	76%	0%	0%	24%	0%	0%
FOLLONICA	9%	0%	22%	58%	11%	0%
GROSSETO	33%	0%	0%	0%	11%	56%
LIVORNO	0%	8%	0%	3%	0%	89%
LUCCA	9%	5%	0%	0%	0%	86%
MANCIANO	0%	85%	15%	0%	0%	0%
MARCIANA MARINA	0%	0%	0%	100%	0%	0%
MASSA	0%	0%	0%	0%	0%	100%
MONTALCINO	22%	18%	13%	0%	47%	0%
MONTE ARGENTARIO	0%	0%	0%	81%	19%	0%
MONTECATINI-TERME	6%	16%	32%	0%	0%	46%
MONTEPULCIANO	0%	45%	19%	0%	36%	0%
MONTEVARCHI	0%	0%	36%	0%	0%	64%
ORBETELLO	0%	0%	0%	0%	100%	0%
PIANCASTAGNAIO	30%	43%	0%	27%	0%	0%
PIETRASANTA	27%	0%	0%	0%	0%	73%
PIOMBINO	0%	49%	24%	27%	0%	0%
PISA	0%	0%	15%	0%	0%	85%
PISTOIA	9%	0%	21%	0%	0%	70%
PITGLIANO	55%	0%	45%	0%	0%	0%
POGGIBONSI	0%	12%	0%	0%	30%	58%
POMARANCE	36%	51%	0%	13%	0%	0%
PONTEREDERA	15%	0%	16%	0%	0%	68%
PONTREMOLI	85%	0%	15%	0%	0%	0%
PORTOFERRAIO	0%	0%	0%	66%	34%	0%
PRATO	9%	0%	25%	0%	0%	66%
ROSIGNANO MARITTIMO	0%	12%	3%	16%	0%	69%
SAN MARCELLO PISTOIESE	72%	0%	0%	28%	0%	0%

SLL Nome	Fragili	Interne con potenzialità	Interne residenziali	Interne turistiche bassa potenzialità	Interne turistiche con potenzialità	Polo o cintura
SAN MINIATO	0%	24%	22%	0%	0%	54%
SANSEPOLCRO	67%	33%	0%	0%	0%	0%
SIENA	0%	0%	18%	25%	3%	54%
SINALUNGA	0%	8%	80%	12%	0%	0%
VIAREGGIO	0%	0%	0%	0%	0%	100%
VOLTERRA	0%	0%	0%	26%	74%	0%

Tra le aree considerate per calcolare la quota di quelle interne si escludono le aree a specializzazione residenziale che, come illustrato in precedenza, hanno un comportamento più simile alle aree di cintura urbana, connesse funzionalmente ad un polo produttivo e di erogazione di servizi. In giallo nella tavola sottostante sono evidenziati i nomi dei SLL selezionati come interni non costieri. In azzurro gli Sll interni costieri.

L'utilizzo della modellistica Input Output multi regionale di IRPET a consumo endogeno permette di valutare il complessivo impatto economico (diretto indiretto ed indotto), generato dal consumo turistico in termini di prodotto interno lordo attivato, e di calcolare dunque sia l'incidenza sul Pil di ciascun SLL, sia il moltiplicatore della spesa in termini di PIL creato sia gli effetti di dispersione connessi all'attivazione di importazioni di beni e servizi da altri sistemi economici.

Nel complesso il turismo esercita un notevole impatto sull'economia regionale. Circa 11 miliardi di domanda esogena generano 12.2 miliardi di Prodotto interno lordo pari a circa l'11% del totale. I risultati mettono in evidenza il peso del turismo nell'economia dei SLL interni. In media nei SLL interni il turismo toscano attiva circa il 22% del PIL di cui oltre il 19% auto-determinato dalla sola domanda esogena rivolta ai SLL interni stessi. Tra i SLL interni, come era da attendersi ancora superiore è l'impatto del turismo per quelli costieri, circa il 36.2 % mentre nei SLL interni non costieri, che rappresentano la toscana rurale, il turismo impatta comunque sopra la media regionale il 14.9%. Nei SLL non interni l'importanza del turismo in termini di attivazione di PIL è decisamente inferiore, il 9.9%, anche per la coesistenza di attività manifatturiere e dei servizi sostanzialmente indipendenti dalla domanda turistica.

Per ogni euro di domanda esogena turistica nei SLL interni si generano 0,83 euro di Pil dentro il sistema locale contro gli 0.92 delle aree non interne. Ovviamente le aree interne riescono meno delle altre ad auto-contenere lo stimolo esogeno all'interno dell'economia del sistema essendo caratterizzate da una minor varietà di attività di produzione di beni e servizi. Tra le aree interne costiere e quelle non costiere sono queste ultime a mostrare un moltiplicatore più elevato, segno di un comportamento di spesa turistica "esperienziale" che all'interno del contesto rurale toscano attiva una filiera più auto contenuta e "di territorio" rispetto a quanto non faccia il turismo balneare.

Nelle aree interne il 29% delle presenze attiva "solo" il 23% del PIL. Tal risultato è determinato dalla combinazione di due fattori, una spesa media procapite inferiore e leakages superiori verso gli altri sistemi locali del lavoro "polari". La spesa per presenza turistica e il PIL attivato per presenza turistica sono, in linea con le aspettative, maggiori nelle aree polari (il turismo in città d'arte e nelle aree balneari del nord della regione) e a seguire nei SLL costieri interni ossia nella aree balneari del sud. A distanza seguono le aree interne non costiere con 110 euro di spesa procapite che si traducono in 127 euro di PIL per tutto il sistema economico toscano di cui 94 restano all'interno dei SLL interni non costieri e 33 fluiscono nel resto della regione.

Una breve analisi per ciascun sistema locale del lavoro mette in evidenza come i valori massimi di impatto economico del turismo sull'economia locale si registrino nei principali SLL costieri interni del Sud della regione. A seguire molte realtà interne del territorio rurale del

grossetano e del senese, dalla Val d'Orcia e Val di Chiana Senese al Volterrano. Anche i SLL di Castelfiorentino e di Poggibonsi, che pur non essendo definibili "interni" secondo i criteri adottati contengono tra le principali aree rurali turistiche della regione, mostrano un impatto della domanda turistica sul PIL rilevante e sopra la media toscana. Alcune aree caratterizzate da molti comuni "interni", presenti all'interno del SLL di Firenze, quali ad esempio il Chianti, vengono ovviamente penalizzati in termini di visibilità dell'incidenza del turismo dall'essere accomunati all'area fiorentina. Nel SLL area fiorentina peraltro si concentra circa il 20% del Pil attivato dal turismo in regione pur essendo destinatario di solo il 15% delle presenze complessive. Presenta un profilo medio di spesa del turista molto elevato, non esclusivamente legato al turismo in città e, come era da attendersi, leakages verso gli altri SLL inferiori, avendo una più auto contenuta filiera di beni e servizi domandati dai turisti. Anche in termini di spesa procapite giornaliera e di PIL attivato per presenza turistica si evidenzia il maggior profilo di spesa delle aree interne balneari e dei SLL contenenti le principali città d'arte della regione. Ciononostante risulta molto elevato in termini assoluti anche il profilo di domanda giornaliera espresso negli SLL interni non costieri, Montepulciano su tutti ma anche Volterara, Montalcino e il SLL di Manciano.

Tavola 2.38  
PIL DOMANDA TURISTICA ESGENA E MOLTIPLICATORI DI IMPATTO, LEAKAGES. 2013

	pil del sistema locale	domanda esogena di impatto	Impatto del turismo toscano sul PIL del SSL	% del pil attivato nel sll dalla domanda turistica del sll	% del pil attivato nel sll dalla domanda turistica negli altri SLL	Leakeges	Distribuzione del PIL attivato dal turismo tra i tipi di SLL	Moltiplicatore d'impatto sul PIL per euro di domanda esogena nel SLL	Distribuzione delle presenze turistiche tra i tipi di SLL
<b>SLL INTERNI</b>	12.837	2.943	21,9%	19,1%	2,8%	26%	23%	0,83	29%
<i>SLL interni non costieri</i>	8.610	1.237	14,9%	12,3%	2,6%	26%	11%	0,86	13%
<i>Sll interni costieri</i>	4.227	1.706	36,2%	32,9%	3,3%	27%	13%	0,82	16%
<b>SLL NON INTERNI</b>	94.912	8.056	9,9%	7,8%	2,1%	16%	77%	0,92	71%
<b>Toscana</b>	107.748.69	10.998.78	11,3%	9,2%	2,2%	19%	100%	0,90	100%

Fonte: stime Iripet modello I-O multi regionale a consumo endogeno

Tavola 2.39  
PRESENZE TURISTICHE E MOLTIPLICATORI DI IMPATTO DELLA SPESA TURISTICA PER PRESENZA. 2013

	Presenze totali	Domanda esogena creata nel SLL da una presenza turistica	Pil attivato nel SLL da una presenza turistica nel SLL	Pil attivato fuori dal SLL (in Toscana) dalla domanda turistica nel SLL per Presenza nel SLL	Pil attivato in tutta la Toscana da una presenza turistica nel SLL
<b>SLL INTERNI</b>	24.255.415	121	101	36	137
<i>SLL interni non costieri</i>	11.269.813	110	94	33	127
<i>Sll interni costieri</i>	12.985.602	131	107	39	146
<b>SLL NON INTERNI</b>	59.237.232	136	126	25	150
<b>Toscana</b>	83.492.647	132	119	28	146

Fonte: stime Iripet modello I-O multi regionale a consumo endogeno

Tavola 2.40

PIL DOMANDA TURISTICA ESGENA E MOLTIPLICATORI DI IMPATTO, INCIDENZA E LEAKAGES NEI SLL; 2013

	Pil del sistema locale	Domanda esogena di impatto	Impatto del turismo toscano sul PIL del SSL	% del pil attivato nel sll dalla domanda turistica del sll	% del pil attivato nel sll dalla domanda turistica negli altri SLL	Leakeges	Distribuzione del PIL attivato dal turismo tra i tipi di SLL	Moltiplicatore d'impatto sul PIL per euro di domanda esogena nel SLL	Distribuzione delle presenze turistiche tra i tipi di SLL
MARCIANA MARINA	135	101	64,7%	58,3%	6,4%	33,2%	0,7%	0,78	1,0%
PORTOFERRAIO	923	525	50,3%	46,4%	3,8%	24,8%	3,8%	0,82	4,7%
CASTAGNETO CARDUCCI	256	169	49,7%	47,1%	2,5%	34,9%	1,0%	0,72	1,4%
MONTE ARGENTARIO	331	122	45,7%	38,1%	7,6%	17,7%	1,2%	1,04	1,4%
ORBETELLO	610	303	39,4%	35,6%	3,8%	33,4%	2,0%	0,72	2,5%
CECINA	893	421	36,8%	35,7%	1,1%	28,4%	2,7%	0,76	3,6%
MANCIANO	177	65	33,5%	27,9%	5,7%	33,7%	0,5%	0,75	0,6%
FOLLONICA	968	315	30,7%	27,9%	2,7%	24,6%	2,4%	0,86	3,1%
PITIGLIANO	147	41	27,3%	24,6%	2,7%	26,5%	0,3%	0,89	0,5%
extra	754	145	27,0%	18,5%	8,5%	26,7%	1,7%	0,97	1,2%
MONTEPULCIANO	734	222	26,1%	23,7%	2,4%	27,7%	1,6%	0,78	1,9%
PIETRASANTA	1.346	312	26,1%	23,2%	2,8%	17,7%	2,9%	1,00	3,2%
PIOMBINO	1.615	475	24,9%	22,7%	2,2%	28,0%	3,3%	0,77	4,0%
MONTALCINO	450	100	24,9%	18,3%	6,6%	27,8%	0,9%	0,82	1,0%
GROSSETO	2.820	620	23,6%	20,4%	3,2%	14,8%	5,5%	0,93	5,5%
ROSIGNANO MARITTIMO	841	196	23,0%	20,6%	2,4%	24,4%	1,6%	0,88	2,0%
SAN MARCELLO PISTOIESE	208	49	21,4%	19,7%	1,7%	30,6%	0,4%	0,84	0,9%
FIRENZUOLA	113	25	21,2%	19,3%	1,9%	27,8%	0,2%	0,88	0,3%
CASTEL DEL PIANO	311	57	20,6%	16,6%	4,0%	24,8%	0,5%	0,90	0,7%
PONTREMOLI	390	69	19,3%	17,8%	1,5%	21,1%	0,6%	1,01	0,9%
VIAREGGIO	2.879	444	16,7%	15,7%	1,0%	14,2%	3,9%	1,02	4,2%
VOLTERRA	368	61	15,6%	12,7%	2,9%	32,3%	0,5%	0,77	0,6%
CHIUSI	375	41	14,9%	10,0%	4,9%	20,2%	0,5%	0,92	0,4%
SIENA	4.237	474	13,6%	10,3%	3,3%	15,8%	4,7%	0,92	4,2%
MASSA	1.980	257	13,5%	11,2%	2,3%	23,5%	2,2%	0,86	2,4%
CASTELFIORENTINO	801	118	13,0%	11,2%	1,8%	31,7%	0,8%	0,76	1,1%
POGGIBONSI	2.098	269	12,7%	9,8%	2,9%	27,8%	2,2%	0,77	2,4%
PIANCASTAGNAIO	390	43	12,6%	9,5%	3,1%	25,0%	0,4%	0,87	0,5%
CASTELNUOVO GARFAGNANA	493	58	12,1%	10,5%	1,6%	25,2%	0,5%	0,89	0,7%
CORTONA	752	78	11,8%	10,4%	1,4%	16,0%	0,7%	1,01	0,8%
MONTECATINI-TERME	3.393	435	11,7%	10,5%	1,2%	21,9%	3,2%	0,82	3,8%
BIBBIENA	820	82	11,1%	9,4%	1,7%	20,4%	0,7%	0,94	1,0%
POMARANCE	431	35	10,8%	5,4%	5,5%	44,2%	0,4%	0,67	0,4%
SINALUNGA	826	65	10,8%	7,9%	2,9%	14,6%	0,7%	1,01	0,7%
BORGO SAN LORENZO	1.263	116	10,4%	8,5%	1,9%	18,1%	1,1%	0,93	1,3%
PISA	5.994	512	10,0%	8,3%	1,7%	10,8%	4,9%	0,98	4,3%
FIRENZE	27.573	1.991	8,8%	6,9%	1,9%	7,6%	19,8%	0,96	15,6%
BARGA	902	73	8,7%	7,6%	1,1%	21,9%	0,6%	0,94	0,8%
CARRARA	1.591	73	8,5%	5,1%	3,4%	14,4%	1,1%	1,11	0,9%
SANSEPOLCRO	729	42	8,4%	6,2%	2,2%	10,4%	0,5%	1,08	0,6%
MONTEVARCHI	3.452	264	7,7%	6,6%	1,1%	20,8%	2,2%	0,87	2,6%
PONTEREDERA	2.896	142	7,4%	4,8%	2,6%	17,3%	1,8%	0,99	1,4%
LUCCA	4.573	220	6,7%	4,9%	1,8%	12,1%	2,5%	1,01	2,1%
EMPOLI	2.755	116	6,3%	3,8%	2,6%	19,7%	1,4%	0,90	1,1%
LIVORNO	5.474	132	5,3%	2,4%	2,9%	12,2%	2,4%	1,00	0,9%
PISTOIA	3.245	102	5,3%	3,3%	2,0%	14,8%	1,4%	1,04	1,2%
AREZZO	3.931	148	5,1%	3,7%	1,4%	13,6%	1,7%	0,99	1,5%
PRATO	6.872	198	4,4%	2,7%	1,8%	19,7%	2,5%	0,92	1,6%
SAN MINIATO	2.633	83	4,3%	3,3%	1,0%	14,3%	0,9%	1,04	0,8%
TOSCANA	107.749	10.999	11,3%	9,2%	2,2%	19,0%	100,0%	0,90	100,0%

Fonte: stime Irpet modello I-O multi regionale a consumo endogeno

Tavola 2.41  
MOLTIPLICATORI DI IMPATTO DELLA SPESA TURISTICA PER PRESENZA. 2013

	Domanda esogena creata nel SLL da una presenza turistica	Pil attivato nel SLL da una presenza turistica nel SLL	Pil attivato fuori dal SLL (in Toscana) dalla domanda turistica nel SLL per Presenza nel SLL	Pil attivato in tutta la Toscana da una presenza turistica nel SLL
PRATO	147	136	33	169
FIRENZE	153	147	12	160
CASTAGNETO CARDUCCI	143	102	55	157
PISA	144	140	17	157
ORBETELLO	145	104	52	156
MONTEPULCIANO	143	112	43	154
PIOMBINO	142	110	43	152
CECINA	142	107	43	150
VIAREGGIO	127	129	21	150
SIENA	137	126	24	149
MASSA	131	113	35	148
SAN MINIATO	121	126	21	147
GROSSETO	135	125	22	147
EMPOLI	130	117	29	146
PORTOFERRAIO	134	109	36	146
LUCCA	126	128	18	145
PONTERA	121	120	25	145
PIETRASANTA	118	118	25	144
MARCIANA MARINA	122	95	47	143
VOLTERRA	126	96	46	142
POGGIBONSI	134	103	39	142
MONTECATINI-TERME	135	111	31	142
FOLLONICA	123	106	35	141
MONTALCINO	122	101	39	140
MANCIANO	122	92	47	139
CASTELFIORENTINO	124	94	44	138
AREZZO	120	119	19	138
ROSIGNANO MARITTIMO	117	104	34	137
SINALUNGA	115	116	20	136
MONTEVARCHI	122	106	28	134
CHIUSI	115	106	27	133
CORTONA	111	112	21	133
MONTE ARGENTARIO	104	108	23	131
PIANCASTAGNAIO	109	95	32	127
CARRARA	97	108	18	126
PISTOIA	103	107	19	126
BARGA	104	97	27	125
BORGO SAN LORENZO	110	102	23	124
POMARANACE	103	69	55	124
CASTELNUOVO GARFAGNANA	102	90	31	121
BIBBIENA	100	94	24	119
PITIGLIANO	96	85	31	116
CASTEL DEL PIANO	97	87	29	116
FIRENZUOLA	94	83	32	115
PONTREMOLI	88	89	24	113
SANSEPOLCRO	90	98	11	109
SAN MARCELLO PISTOIESE	66	56	24	80
TOSCANA	132	119	28	146

Fonte: stime Irpet modello I-O multi regionale a consumo endogeno



### 3. LE CONDIZIONI DELL'ULTERIORE VALORIZZAZIONE TURISTICA: ACCESSIBILITÀ MATERIALE E IMMATERIALE, ACCOGLIENZA E GOVERNANCE

#### 3.1 Indicatori di accessibilità: costruzione e descrizione

Il rapporto fra dotazione infrastrutturale, sistema dell'accessibilità e turismo è un rapporto di tipo integrato in cui le varie dimensioni concorrono contemporaneamente a delineare la qualità e l'attrattività del sistema. Da un lato, infatti, il grado di accessibilità, definito dal livello di dotazione infrastrutturale e dai servizi che vi insistono, influenza la capacità dei sistemi territoriali di attrarre flussi turistici (Duval, 2007). La domanda turistica è in primo luogo una domanda di trasporto, e la tendenziale diminuzione del costo di trasporto (si pensi ad esempio alla rivoluzione operata dagli operatori *low-cost* nel settore del trasporto aereo negli ultimi decenni) è senza dubbio uno dei principali fattori che hanno favorito l'aumento dei flussi turistici globali. Dall'altro lato, la crescente domanda turistica, e le peculiari caratteristiche che questa presenta (stagionalità, concentrazione territoriale, volatilità, etc.) costituiscono un elemento di pressione sull'efficienza del sistema di trasporto, specialmente nel momento in cui si trova ad interagire con la domanda espressa a livello locale, utilizzandone i medesimi servizi e la medesima rete.

Se la rilevanza del tema dell'accessibilità nell'ambito della competitività delle destinazioni turistiche appare ormai consolidata, più difficile rimane darne una misurazione robusta ed oggettiva. Nel caso delle aree interne, si può inoltre rilevare che un'analisi dei livelli di accessibilità potrebbe risultare tautologica, essendo queste definite proprio in base ai livelli di prossimità ai servizi dei poli urbani di riferimento. Per ovviare a tale correlazione, l'analisi dei livelli di accessibilità del presente capitolo utilizza come classificazione delle aree interne la classificazione sviluppata da Regione Toscana che include al proprio interno anche elementi di natura economica e che vede le aree interne suddivise in i) aree interne residenziali, ii) aree interne con potenzialità, iii) aree interne turistiche con potenzialità, iv) aree interne turistiche con bassa potenzialità e v) aree interne fragili. Nei prossimi paragrafi si cercheranno pertanto di declinare quantitativamente e qualitativamente i livelli di accessibilità delle aree interne della Toscana nelle diverse modalità (aeroportuale, ferroviaria, stradale, etc.), al fine di individuare le possibili criticità e le eventuali opportunità che questa dimensione può offrire nella valorizzazione turistica dei territori periferici.

##### 3.1.1 *Accessibilità aeroportuale*

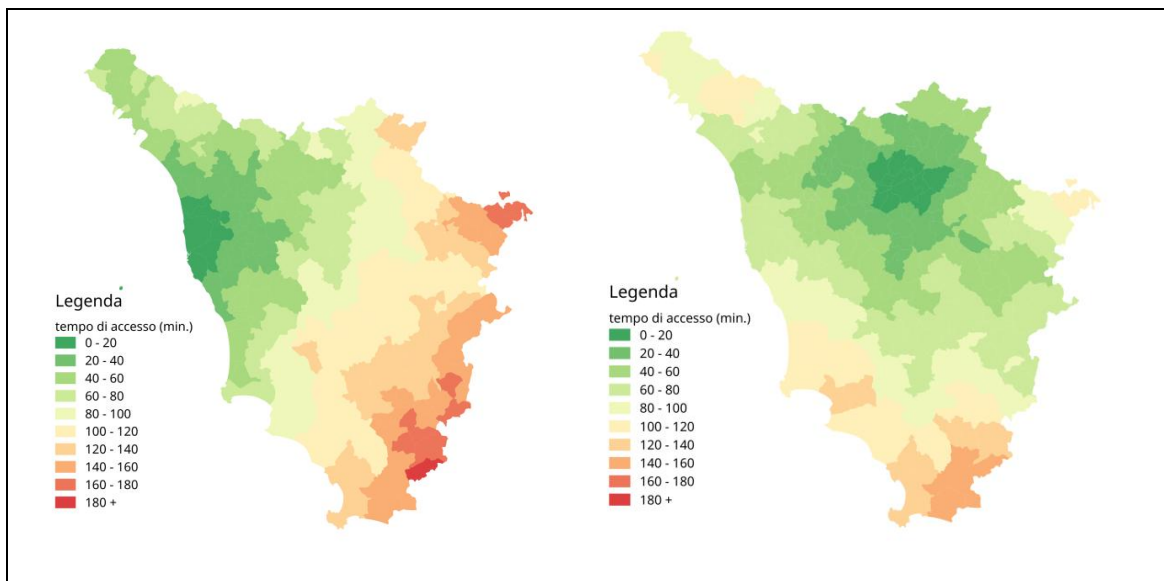
La presenza di un aeroporto sul territorio riveste un'importanza economica ampiamente riconosciuta. Gli aeroporti sono elementi essenziali della politica di sviluppo economico e rappresentano un vantaggio concorrenziale importante per la promozione di un'area, incrementandone la capacità di competizione. La presenza di accessibilità aerea nazionale e soprattutto internazionale costituisce un valido strumento per promuovere l'attrattività turistica dell'area su una scala sempre più globale.

Rispetto ai movimenti turistici internazionali, il trasporto aereo rappresenta il vettore più importante. Secondo i dati Eurostat, nell'area dell'unione nel 2016 più della metà dei viaggi internazionali per turismo si è realizzato per via aerea. Lo sviluppo del trasporto aereo ha rivoluzionato il concetto di distanza, avvicinando le aree urbane e rendendole sempre più

interconnesse. Oltre al turismo *leisure*, il trasporto aereo costituisce un elemento importante all'interno del segmento *business*, dove la raggiungibilità in giornata (tramite connessioni dirette) e la prossimità agli scali giocano un ruolo fondamentale nel facilitare le relazioni economiche delle imprese, la trasmissione dell'innovazione e l'accesso alle opportunità di sviluppo.

Sul territorio toscano, l'offerta di servizi aeroportuali è concentrata prevalentemente nei due aeroporti di Pisa-San Giusto e Firenze-Peretola, che nel 2017 hanno movimentato complessivamente circa 7,8 milioni di passeggeri pari al 4,5% del totale nazionale. Pur risultando localizzato in una posizione più baricentrica (relativamente alla densità insediativa ed economica regionale) rispetto all'aeroporto di Pisa, l'aeroporto di Firenze presenta alcuni vincoli all'espansione del traffico dettati prevalentemente da fattori orografici, climatici e di destinazione del suolo delle aree circostanti. L'aeroporto di Pisa, collocato meno centralmente ma dotato di una maggiore capacità air-side, ha invece vissuto negli anni recenti una forte espansione dei suoi traffici passeggeri, giungendo a raddoppiare la propria utenza in poco più di un quinquennio. In particolare, lo scalo pisano deve gran parte della sua crescita allo sviluppo del trasporto *low-cost*, che nel 2017 ha rappresentato per il Galilei l'83% del traffico passeggeri. La collocazione baricentrica dell'aeroporto di Firenze per il sistema toscano è confermata dall'esame delle isocrone di accessibilità dei tre scali. Per i comuni toscani, il Vespucci risulta lo scalo più accessibile e quello con il maggiore grado di copertura territoriale.

Figura 3.1  
ISOCRONE A LIVELLO COMUNALE PER GLI AEROPORTI DI FIRENZE E PISA  
Tempo di accesso in minuti su rete stradale

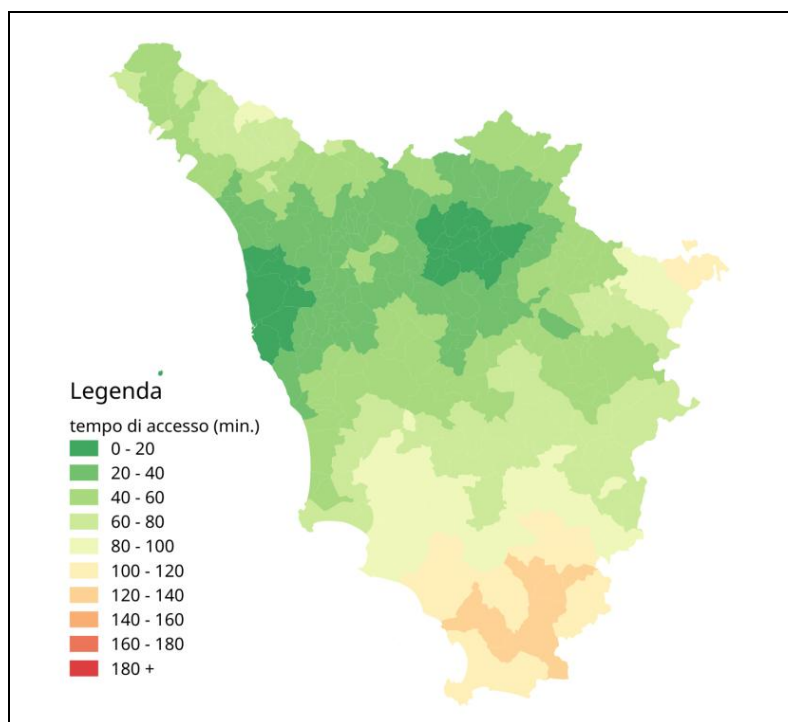


Fonte: elaborazioni IRPET su dati ISTAT

Con poche sovrapposizioni, i due scali toscani sono congiuntamente in grado di servire in maniera adeguata l'area centrale, mentre la parte sud della Toscana mostra livelli sicuramente bassi in termini di accessibilità al sistema di trasporto aereo. Tuttavia, tale situazione potrebbe essere in parte compensata dalla prossimità agli scali dell'area della capitale, dotati di un livello di servizio e di connessioni di rango superiore, tipici dei grandi hub aeroportuali. Definiamo quindi un nuovo indicatore di accessibilità dato dal tempo di accesso all'aeroporto più vicino

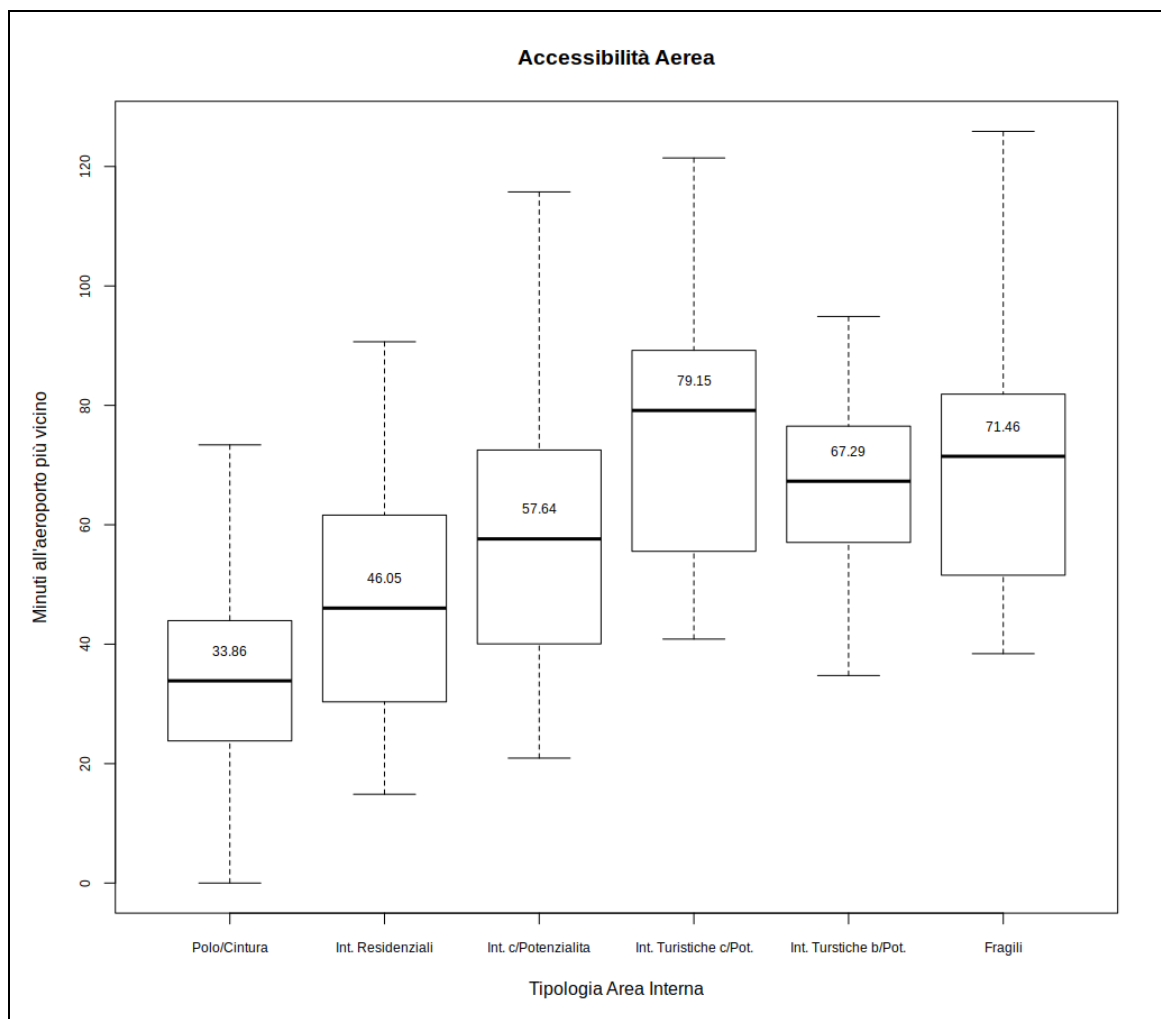
utilizzando una rete allargata che comprende, oltre agli aeroporti di Pisa e Firenze, anche lo scalo di Bologna e i grandi hub di Roma e Milano. Pur mitigate, le criticità sembrano comunque rimanere significative per le aree della Maremma e della zona dell'Amiata e, in misura minore, per la Val d'Orcia.

Figura 3.2  
CARTINA ACCESSIBILITÀ RISPETTO ALL'AEROPORTO PIÙ VICINO  
Tempo di accesso in minuti su rete stradale



Fonte: elaborazioni IRPET su dati ISTAT

Grafico 3.3  
 BOXPLOT DELL'INDICE DI ACCESSIBILITÀ PER TIPOLOGIA DI AREA INTERNA  
 Tempo di accesso in minuti su rete stradale



Guardando la distribuzione dell'accessibilità per le diverse tipologie di area interna, emerge una situazione particolarmente sfavorevole relativamente alle aree interne turistiche con potenzialità (dove il valore mediano si attesta a circa 1 ora e 20 minuti di distanza dal più vicino scalo) e che comprende comuni localizzati in misura significativa nella parte sud della Toscana e per le aree fragili, che insistono in prevalenza sulla parte appenninica della regione e nelle zone non costiere del grossetano.

### 3.1.2 *Il trasporto ferroviario*

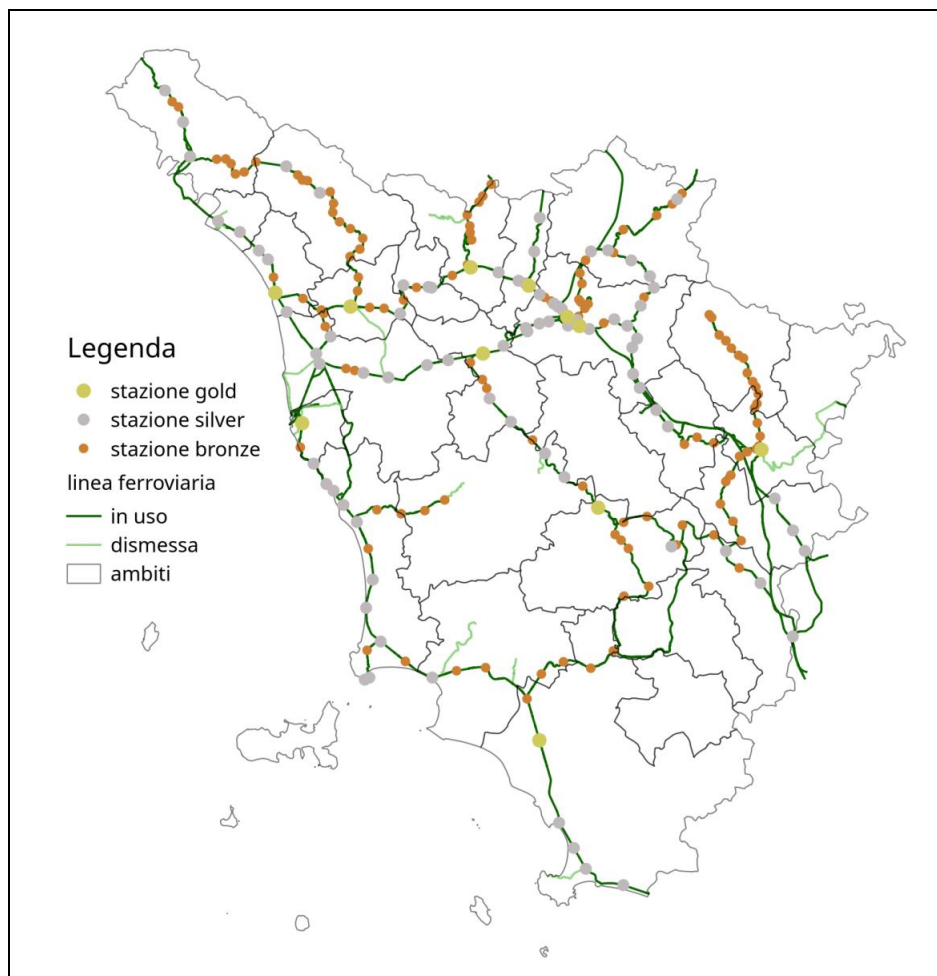
L'accessibilità ferroviaria della regione può essere descritta articolandone tre diversi livelli: un primo livello riguarda la connettività del sistema ferroviario regionale con il sistema nazionale, in particolare tramite la rete ad Alta Velocità (AV). Il secondo livello coinvolge i principali nodi regionali, corrispondenti ai comuni capoluogo e alle realtà urbane distribuite sul territorio. La peculiarità del sistema policentrico toscano, caratterizzato da una rete di città di medie dimensioni scarsamente gerarchizzato, impone infatti una rete di collegamento interna che

garantisca connessioni rapide e frequenti fra le diverse aree, anche in ottica di accessibilità turistica. Il terzo livello riguarda infine l'accessibilità delle singole destinazioni, e presuppone una capillarità della rete che logiche di razionalizzazione del servizio e sostenibilità della spesa pubblica tendono progressivamente a sacrificare, specialmente nelle aree dove la domanda risulta più debole o caratterizzata da forti elementi di stagionalità.

La collocazione della Toscana lungo la direttrice Milano-Roma che rappresenta anche rispetto al servizio ferroviario uno degli assi fondamentali della connettività nazionale, ha garantito alla regione di essere fra le prime beneficiarie degli investimenti nelle nuove linee ad Alta Velocità che hanno rivoluzionato il panorama ferroviario nei primi anni XX. Questo consente al nodo fiorentino di essere servito da numerose connessioni verso le altre realtà urbane e i loro relativi hub trasportistici (sia ferroviari, aeroportuali ed intermodali) con tempi fortemente concorrenziali rispetto alle altre modalità e alta frequenza del servizio. Tuttavia, questo genera una pressione di domanda sul capoluogo regionale e sulle sue stazioni la cui risoluzione non risulta ancora completamente definita, nonostante l'avvio dei lavori per la realizzazione del sottoattraversamento e della nuova stazione dedicata al trasporto ferroviario AV.

Inoltre, la necessaria spinta alla concentrazione che caratterizza questo tipo di servizio avvantaggia l'area centrale a parziale discapito del resto della regione. È quindi fondamentale garantire la connettività dei diversi territori verso i servizi di alto livello presenti nelle stazioni di Firenze (e, in misura leggermente inferiore, nella stazione di Pisa Centrale), attraverso una rete regionale efficiente e distribuita. L'esame della rete regionale rivela in questo senso una distribuzione che è il risultato di un processo di sedimentazione storica e dei fenomeni di agglomerazione urbana. Per approssimare i livelli di servizio garantiti da ciascuna fermata ferroviaria presente sul territorio regionale, è utile utilizzare la classificazione funzionale adottata dal gestore nazionale della rete (RFI), che tiene conto di fattori quali il numero di frequentatori, i servizi offerti alle imprese ferroviarie, l'importanza del contesto urbanistico. Le stazioni sono state suddivise tra le categorie platinum, gold, silver e bronze.

Figura 3.4  
LA RETE DEL TRASPORTO FERROVIARIO IN TOSCANA



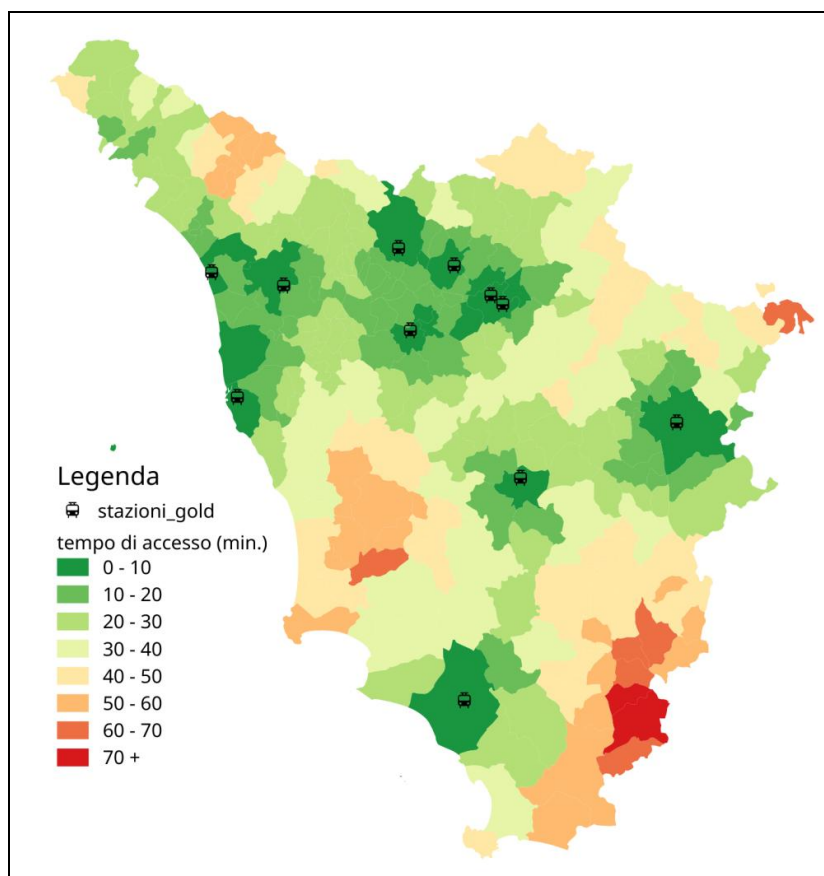
Fonte: Regione Toscana

Possiamo quindi utilizzare le stazioni di categoria gold e platinum come quelle stazioni che definiscono la rete fondamentale a livello regionale, e che contribuiscono a distribuire i flussi in arrivo e in partenza dai nodi di connessione sovregionale fondamentali (Pisa e Firenze) verso i nodi di medio livello corrispondenti alle realtà urbane di medio livello. Pertanto, la prossimità ad una stazione di questo tipo garantisce in media un accesso significativamente agevole, tramite il servizio ferroviario, sia verso il sistema della lunga percorrenza sia verso il resto delle destinazioni regionali. Questo si traduce, anche per il segmento di domanda turistica, in un vantaggio in termini di accessibilità che consente di sfruttare in maniera più efficace l'attrattività del territorio.

In maniera simile a quanto fatto per l'accessibilità aeroportuale, è possibile quindi definire con buona approssimazione l'accessibilità al sistema ferroviario regionale come la distanza (in termini di tempo di accesso medio) di ogni singolo comune dalla più vicina stazione di livello gold o platinum. Per rappresentare in maniera più accurata il fenomeno, si sono utilizzate, oltre alle stazioni presenti all'interno del territorio regionale, anche quelle collocate nelle regioni immediatamente adiacenti, ed in particolare le stazioni di La Spezia, Bologna, Faenza, Perugia e

Civitavecchia. Tra queste, solo la stazione di La Spezia risulta significativa per l'accessibilità dei comuni toscani, in particolare per l'area della Lunigiana, mentre il resto dei territori si trova ad essere servito in maniera quasi esclusiva da stazioni collocate in ambito regionale.

Figura 3.5  
ACCESSIBILITÀ DEI COMUNI TOSCANI ALLE STAZIONI DI LIVELLO GOLD



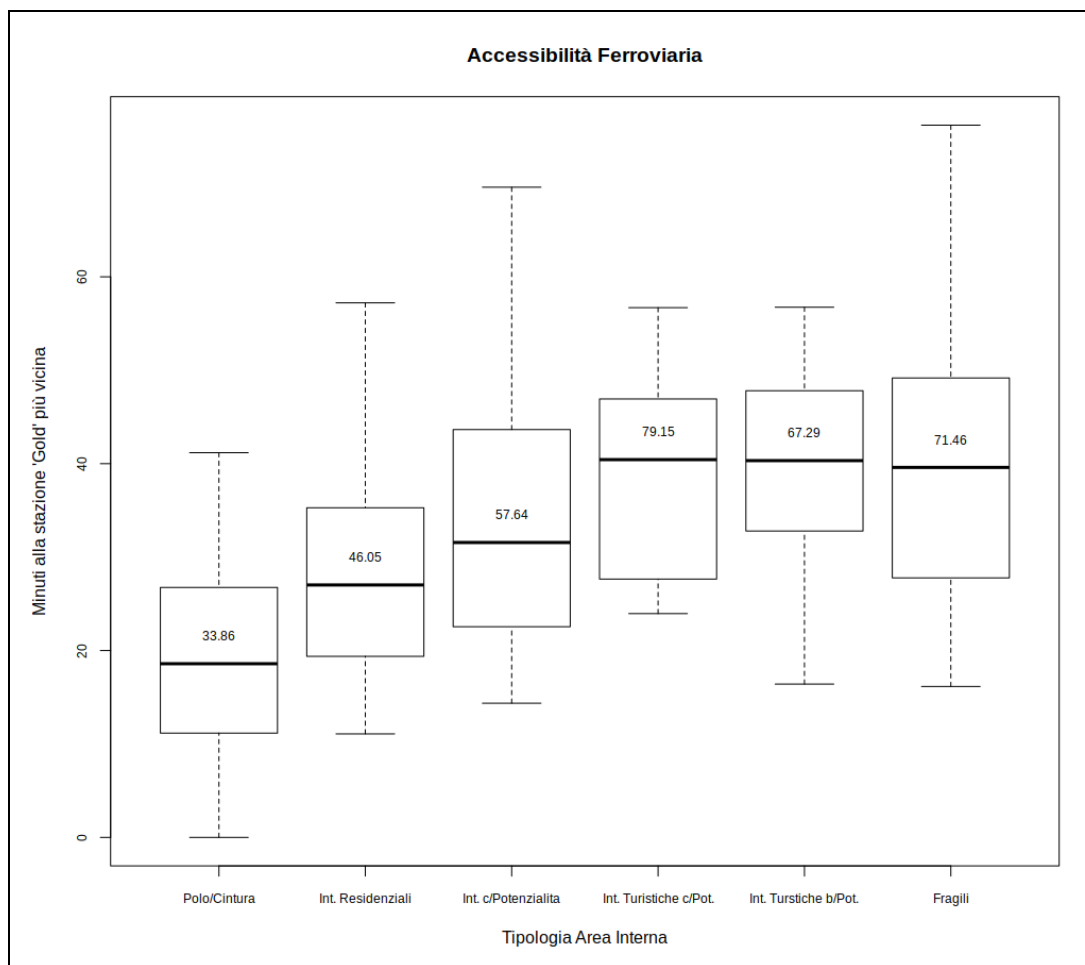
Fonte: elaborazioni IRPET su dati Regione Toscana

Tabella 3.6  
DISTRIBUZIONE DELLE STAZIONI FERROVIARIE PER TIPOLOGIA DI STAZIONE E DI AREA INTERNA

Tipologia	GOLD-PLATINUM	SILVER	BRONZE/TFT	% Comuni serviti dalla Ferrovia
Polo o cintura	13	47	51	61%
Interne residenziali	0	14	21	42%
Interne con potenzialità	0	7	14	39%
Interne turistiche con potenzialità	0	5	2	25%
Interne turistiche bassa potenzialità	0	3	7	21%
Fragili	0	4	21	23%

Fonte: Elaborazioni IRPET Su dati RT

Grafico 3.7  
 BOXPLOT DELL'INDICE DI ACCESSIBILITÀ PER TIPOLOGIA DI AREA INTERNA  
 Tempo di accesso in minuti su rete stradale



L'analisi per tipologia di area interna conferma il differenziale in termini di accessibilità a carico delle aree interne a vocazione turistica (sia con potenzialità che a bassa potenzialità) e delle aree interne fragili rispetto alle aree interne con collocazione meno marginale, raggruppate nelle aree interne residenziali (per le quali lo scalino rispetto ai poli/cinture è minore) e nelle aree interne con potenzialità.

Riguardo infine alla distribuzione territoriale dell'accessibilità delle singole destinazioni, il sistema ferroviario presenta alcune peculiarità di cui è necessario tenere conto per contestualizzarne l'efficacia. Da un lato, infatti, la presenza sul territorio di una stazione ferroviaria, pur caratterizzata talvolta da livelli di servizio non elevati, rappresenta una potenzialità notevole in termini di accessibilità turistica. Basti pensare, fuori dal territorio regionale, all'utilizzo massiccio in funzione turistica del collegamento ferroviario fra i territori delle Cinque Terre in Liguria. Tuttavia, l'utilizzo di questo strumento è fortemente vincolato all'infrastruttura esistente, presenta elevati costi di investimento e di gestione a carico dell'amministrazione pubblica ed è quindi difficile immaginarne un uso estensivo al di fuori di quei territori che già adesso ne beneficiano. Una opportunità potrebbe però essere fornita dalla presenza sul territorio di numerose stazioni dismesse, che, in talune condizioni e per taluni



territori che presentino forti elementi di dinamicità in termini di attrattività turistica, potrebbero rappresentare un efficace strumento di valorizzazione.

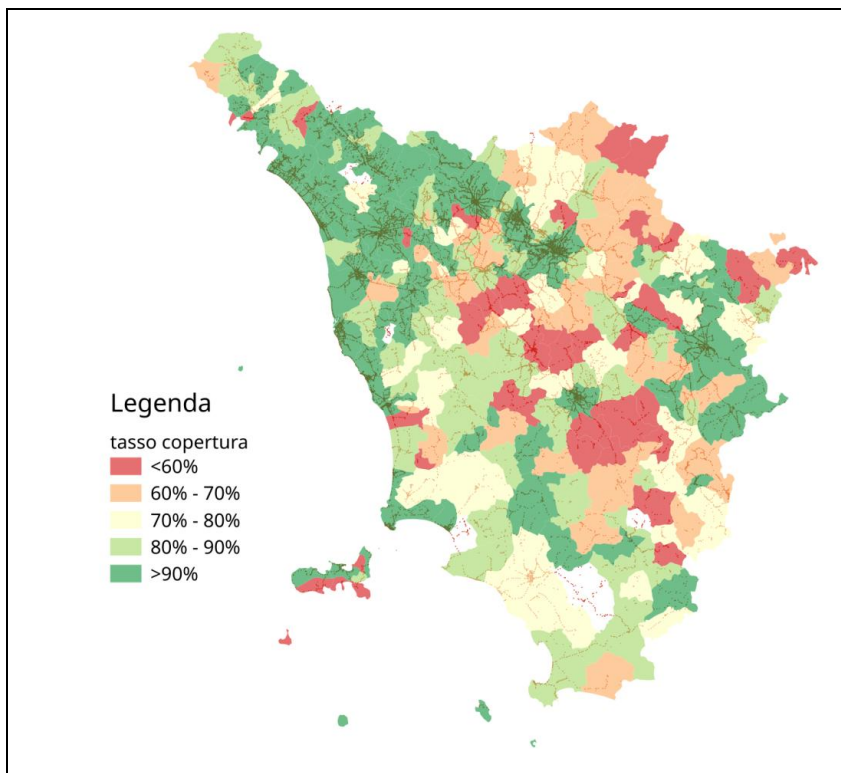
### 3.1.3 Il trasporto su gomma

Data la limitata capillarità del trasporto ferroviario, in larga parte del territorio regionale il trasporto pubblico è affidato al trasporto su gomma. Tale servizio consente infatti una maggiore flessibilità in quanto meno dipendente dalle infrastrutture fisse, e nonostante in anni recenti la crisi delle finanze pubbliche e la riduzione delle risorse messe a disposizione per l'esercizio del servizio, rimane una delle componenti fondamentali della connettività regionale.

Riguardo la capillarità del servizio, è possibile confrontare la distribuzione geografica delle strutture ricettive rispetto a quella delle fermate del servizio. Pur non analizzando le informazioni sulla frequenza e il numero di connessioni di ciascuna fermata (la cui variabilità temporale e dimensionale sarebbe eccessivamente complessa da trattare in un'analisi ad una scala così alta come quella fin qui condotta), possiamo però ragionevolmente affermare che la presenza di una fermata entro una ragionevole soglia dalla localizzazione della struttura ricettiva implica la possibile raggiungibilità della struttura stessa tramite il servizio di TPL su gomma.

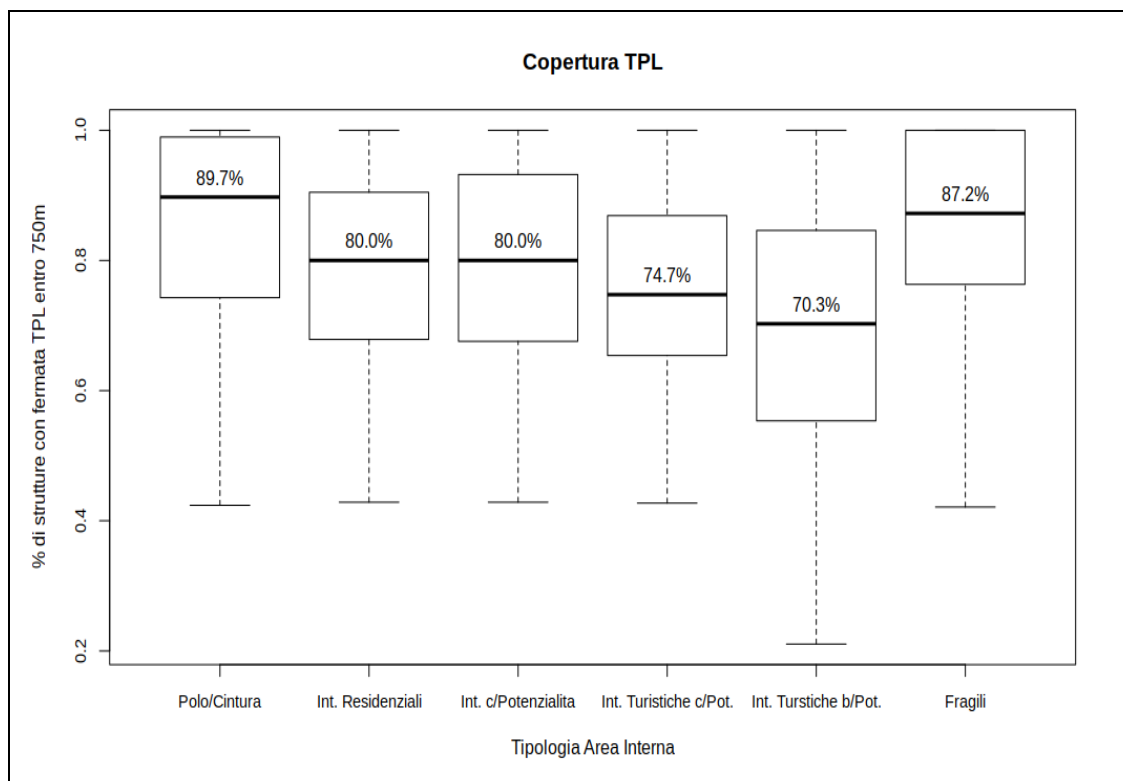
La figura sottostante riporta per ciascun comune la percentuale di strutture ricettive dotate di una fermata entro un raggio di 750 metri. Si evidenziano le rilevanti dotazioni dei comuni capoluogo (con la parziale eccezione di Grosseto) e della costa settentrionale. La elevata dispersione della ricettività turistica nelle aree centrali si riflette invece in un minore grado di copertura territoriale da parte del servizio.

Figura 3.8  
COPERTURA DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU GOMMA PER COMUNE  
% di strutture ricettive servite dal TPL entro 750m



Fonte: elaborazioni IRPET su dati Regione Toscana

Grafico 3.9  
 BOXPLOT DEL TASSO DI COPERTURA DEL TPL PER TIPOLOGIA DI AREA INTERNA  
 % di strutture ricettive servite dal TPL entro 750m



Fonte: elaborazioni IRPET su dati Regione Toscana

Rispetto agli altri indicatori di accessibilità, le aree fragili mostrano un tasso di copertura maggiore nel confronto con le altre tipologie di aree interne, probabilmente dovuto al fatto che si tratta di comuni (spesso montani) con una struttura insediativa più compatta rispetto ai comuni rurali che caratterizzano le altre tipologie e dove un numero limitato di fermate garantisce una migliore copertura delle strutture ricettive presenti, che tendono a loro volta ad essere localizzate in prossimità dell'abitato.

La valutazione della qualità dell'intermodalità treno-autobus è stata invece effettuata attraverso l'esame delle connessioni tramite tpl su gomma da/per ciascun comune verso le stazioni di livello gold. Questo tipo di interconnessione dovrebbe infatti consentire di poter sfruttare simultaneamente la regolarità e la facilità di accesso del servizio ferroviario (anche in un'ottica integrata lunga percorrenza/media percorrenza) e la capillarità del servizio bus.

Tabella 3.10  
INTERMODALITÀ TRENO-AUTOBUS NEGLI AMBITI TURISTICI

Tipologia di area interna	Numero di comuni serviti da un collegamento bus con una stazione ferroviaria di livello gold	Numero di comuni totali	% di arrivi turistici in comuni serviti da un collegamento bus con una stazione ferroviaria di livello gold
Polo o cintura	76	85	89,41%
Interne residenziali	47	56	83,93%
Interne con potenzialità	24	29	82,76%
Interne turistiche con potenzialità	16	19	84,21%
Interne turistiche bassa potenzialità	15	25	60,00%
Fragili	27	57	47,37%

Fonte: elaborazioni IRPET su dati Regione Toscana

### 3.2 Nuove forme di offerta del servizio di trasporto

Tradizionalmente il diritto alla mobilità è stato assicurato tramite la fornitura di servizi di trasporto pubblico anche in situazioni di offerta estremamente carente, causando un notevole impegno della finanza pubblica. Nel corso degli ultimi anni però i servizi tradizionali, come autobus, tram, ferrovie e metro si sono rivelati inefficienti sia nel fronteggiare la domanda di mobilità degli individui, soprattutto a causa dell'eccessiva rigidità dell'offerta, sia a causa degli elevati costi di gestione. Per questa ragione le amministrazioni responsabili del trasporto pubblico hanno diminuito il loro sostegno economico, riducendo conseguentemente l'offerta, a svantaggio di quei territori dove la densità di domanda non è sufficiente a garantire la sostenibilità economica del servizio. Per queste ragioni in molti paesi si è sentito il bisogno di sperimentare modi di trasporto alternativi: negli ultimi 10 anni, grazie anche allo sviluppo di nuove tecnologie informatiche, sono nate numerose iniziative private, mirate sia alla condivisione dei veicoli di privati cittadini, che all'utilizzo di mezzi flessibili propriamente indicati al servizio pubblico, dando vita al fenomeno della *sharing mobility*. Le caratteristiche intrinseche della *sharing mobility*, come la flessibilità e l'economicità, la rendono ideale per la soluzione al problema dell'esclusione dal diritto alla mobilità di alcune categorie di persone, come i disabili, gli studenti, gli abitanti delle zone periferiche e i turisti. Il progresso dell'iniziativa privata si è però dovuto scontrare con la presenza di forti interessi di categoria, che hanno impedito la creazione di presupposti normativi volti ad una maggiore liberalizzazione del mercato del trasporto privato.

*Sharing mobility* è un termine che ricomprende esperienze eterogenee e che investe tanto l'offerta di trasporto quanto la domanda di mobilità. Dal lato dell'offerta, la *sharing mobility* utilizza le tecnologie disponibili per fornire servizi più flessibili, per semplificare la condivisione di veicoli, per ottimizzare le risorse e per sviluppare l'interattività fra utenti ed operatori. Dal lato della domanda invece si intende il cambiamento nel comportamento degli utenti, i quali si trovano ad utilizzare in maniera sempre maggiore servizi condivisi piuttosto che il mezzo di esclusiva proprietà. In questo paragrafo ci soffermeremo brevemente sulle iniziative di *sharing mobility* più diffuse, delineandone una tassonomia che ne descriva le caratteristiche principali, il funzionamento, la diffusione e le possibili ricadute in termini di mobilità dei turisti. Il *car sharing* è il noleggio di un'auto senza conducente, di proprietà di un'impresa pubblica o privata adibita unicamente alla funzione commerciale, generalmente per un breve periodo ed in contesti urbani. Il servizio può essere di tipo *station based*, che prevede di riportare l'auto nel parcheggio in cui si è iniziato il noleggio, oppure, nella versione più moderna, di tipo *free*

*floating*, in cui il noleggio può terminare in una zona delimitata dall'operatore, più ampia delle specifiche stazioni di noleggio. Oltre alla tariffa fissa di iscrizione si paga una tariffa variabile in base al tempo di utilizzo o alla percorrenza, così come è possibile sottoscrivere un abbonamento. All'interno della tariffa pagata sono compresi il carburante e la polizza assicurativa. Inoltre con i mezzi del *car sharing* si può in molti casi liberamente circolare e parcheggiare gratuitamente nelle ZTL o in altre aree urbane soggette a limitazioni della circolazione. Secondo il 2° rapporto sulla *sharing mobility*<sup>6</sup>, i servizi di *car sharing* in Italia sono ancora concentrati per la maggior parte in poche aree urbane. Dei 7.679 veicoli in *car sharing* censiti al 31/12/2017, il 43% risulta infatti al servizio della sola città di Milano, seguita da Roma con il 24% dei veicoli, Torino con 15% dei veicoli e Firenze con l'8%. Pur presentando quindi un'interessante alternativa per l'ultimo miglio di turisti e visitatori in contesti urbani, allo stato attuale la limitata copertura geografica non consente di ipotizzarne un utilizzo diffuso in termini di connettività territoriale.

*Carpooling*. Con il termine *carpooling* si intende la condivisione del proprio mezzo di trasporto con altri individui. A differenza del *ride sharing* (vedi infra), il *carpooling* prevede che il percorso effettuato dal guidatore durante la condivisione della propria auto sia lo stesso che avrebbe fatto se avesse viaggiato da solo. Non è previsto un profitto da parte dell'autista, come nel *ride sharing*, ma ci deve essere una compartecipazione al costo da parte di chi viene accompagnato. La piattaforma più diffusa è quella del *carpooling* extraurbano offerto da Blablacar, con i suoi 35 milioni di iscritti in 22 paesi, di cui 2,5 in Italia. Un'indagine promossa dal Politecnico di Milano (2016) fornisce alcuni dati importanti relativi sia al profilo degli utenti che ai tragitti da loro percorsi: i tragitti percorsi, riguardano soprattutto il collegamento fra grandi centri urbani, come Roma, Milano, Bologna e Firenze, oppure a rete intorno ad essi, con una percorrenza media di circa 300km. Da un punto di vista temporale, i viaggi avvengono con un incremento del 50% al venerdì rispetto agli altri giorni della settimana. Si tratta quindi di una modalità che può avere ricadute rilevanti sull'accessibilità turistica, e anche se al momento attuale l'offerta appare concentrata sui poli urbani già connessi e quindi in sostanziale concorrenza con altre modalità di trasporto pubblico, la diffusione di questa modalità di trasporto potrebbe consentire anche a territori più periferici una migliore connettività senza ricorrere a particolari investimenti infrastrutturali.

Il *ride sharing* è l'offerta di un servizio di trasporto di un mezzo con conducente (da qui la sigla NCC, noleggio con conducente). La differenza principale con il *carpooling* risiede nella natura del viaggio: nel caso del *carpooling* il viaggio non deve essere effettuato con l'obiettivo di realizzare un profitto, ma deve soltanto cercare di coprire i costi dello spostamento che il conducente avrebbe fatto anche viaggiando da solo, mentre nel caso del *ride sharing* il viaggio viene organizzato specificamente per il cliente. Il *ride sharing* assume quindi caratteristiche professionali, tanto che in Italia deve essere effettuato da autisti professionisti, iscritti all'apposito albo, così come per coloro i quali vogliono ottenere la licenza per guidare un TAXI. Una delle app di questo tipo più diffuse, nonostante gli ostacoli giuridici che ha incontrato, è UberBlack la quale è rivolta esclusivamente agli autisti di professione, e che mette in competizione gli NCC con i tassisti. Il gruppo Uber ha poi studiato un'app che permette a chiunque di intraprendere la professione di autista semplicemente iscrivendosi ad una piattaforma *on-line*, moltiplicando il fenomeno dei noleggiatori non professionisti. Questa app, denominata UberPop, ha fatto insorgere le associazioni dei tassisti, le quali hanno chiamato in

---

<sup>6</sup> Osservatorio Nazionale Sharing Mobility, [www.osservatoriosharingmobility.it](http://www.osservatoriosharingmobility.it)

causa gli organi giudiziari che spesso, come nel caso di Francia, Italia, Danimarca e Spagna, hanno bloccato l'utilizzo dell'applicazione per concorrenza sleale. L'organizzazione di NCC in aree extraurbane è già adesso una rilevante componente della mobilità turistica, rivolta generalmente ad una fascia di utenti con elevata disponibilità a pagare. La disponibilità economica, la capacità di adattamento e la predisposizione a scegliere soluzioni creative da parte dei turisti però, li rende adatti ad utilizzare con frequenza soluzioni di *sharing mobility*. Una soluzione di questo tipo però finisce per intasare le rotte già coperte e quindi le mete turistiche più gettonate, mentre una programmazione più attenta da parte degli enti pubblici potrebbe fungere da volano per lo sviluppo turistico di zone meno conosciute.

In definitiva, allo stato attuale di sviluppo, tali soluzioni appaiono fortemente orientate ad intercettare territori a domanda già elevata (sebbene magari mirando a piccoli segmenti e nicchie non altrimenti soddisfatti), mentre le esperienze in territori a domanda debole risultano ancora limitate e strettamente dipendenti dalla volontà politica locale e dai contributi di fonte pubblica, sebbene si possano intravedere in nuce anche potenziali applicazioni ai territori marginali. Il ruolo delle amministrazioni pubbliche potrebbe riguardare la agevolazione dell'incontro di segmenti diversi di domanda (locale, scolastica, turistica, sociale) i quali, singolarmente, non consentirebbero la sostenibilità di un servizio "tradizionale" di trasporto pubblico ma che, se sommati, possono in talune circostanze consentire la realizzazione di servizi su specifiche direttrici di domanda con forme miste di *sharing mobility*, trasporto pubblico e servizi privati di mobilità. Su questo fronte, oltre alla sostenibilità economica, occorre però anche un intervento sostanziale sulla regolamentazione e sulla normativa di riferimento affinché tale integrazione sia effettivamente realizzabile.



## 4.

## CONCLUSIONI E INDICAZIONI DI POLICY

La ricerca evidenzia l'importanza del turismo quale fattore di resilienza socio-economica delle aree interne, in assoluto e rispetto alle aree "polari" e urbane. Le diverse tipologie di aree interne si differenziano molto sia dal punto di vista geomorfologico che del prodotto turistico che esprimono. Nel complesso quelle poste in ambiti montani, marginali e fragili dal punto di vista socio-economico esprimono un potenziale di sviluppo turistico più limitato delle altre, essenzialmente legato al pregio naturalistico e a un patrimonio storico artistico che, seppur "minore", non è mai irrilevante e che, quando riesca ad assumere i caratteri di prodotto turistico con una identità definita e comunicata, si dimostra capace di innescare una dinamica di crescita delle presenze significativa.

Tabella 3.11

CLASSIFICAZIONE SINTETICA DEGLI AMBITI SECONDO ALCUNE CARATTERISTICHE ESPLORATE NELLA RICERCA\*

Nome dell'ambito	Endowment	potenzialità di sviluppo turistico	Caratteristiche socio economiche prevalenti	Incidenza** Turismo sul PIL del territorio	Accessibilità	Var.% media annua presenze		
						1997-2007	2007-2017	1997-2017
Amiata	natura e ambiente	+	Fragili	****	bassa	1,1	-2,7	-0,8
Lunigiana	natura e ambiente	+	Fragili	***	medio/bassa	1,7	-1,2	0,3
Garfagnana e Media Valle	natura e ambiente	+	Fragili	**	bassa	5,6	-1,4	2,1
Casentino	natura e ambiente	++	Interne con potenzialità	**	bassa	-0,3	3,0	1,3
Mugello	natura e ambiente	++	Fragili / Interne potenzialità	**	media	7,4	0,8	4,0
Val Tiberina	natura e ambiente	++	Fragili	**	bassa	2,7	0,5	1,6
Pistoia e Montagna Pistoiese	Patrimonio /ambiente	++	Polo cintura/ Fragili	*	medio/alta	1,7	-1,0	0,3
Valdelsa e Etruria Volterrana	paesaggio e patrimonio	+++	Polo /Turistiche potenzialità	***	medio/bassa	6,1	2,0	4,0
Val d'Orcia	paesaggio e patrimonio	+++	Interne turistiche alto impatto	*****	bassa	9,3	2,6	5,9
Chianti	paesaggio e patrimonio	++	Polo / Interne turistiche	***	media	8,6	1,0	4,7
Empol, Valdelsa Montalbano	paesaggio e patrimonio	++	Polo / Interne turistiche	**	medio/alta	8,1	0,7	4,4
Val di Chiana Senese*	paes. patrimonio terme	++++	Polo / turistiche potenzialità	*****	medio/bassa	-1,0	-2,5	-1,8
Val di Chiana Aretina	paesaggio e patrimonio	++	Polo / Interne potenzialità	**	medio/bassa	5,2	0,2	2,7
Valdarno Aretino	paesaggio e patrimonio	+++	Polo / cintura	*	media	7,1	1,8	4,4
Maremma Area Nord	mare /natura	++	Interne turistiche /Fragili	*****	bassa	4,3	0,2	2,2
Maremma	Mare e paesaggio	++	Polo / turistiche potenzialità	*****	bassa	4,2	0,2	2,2
Costa degli Etruschi	Mare e paesaggio	+++	Polo / turistiche potenzialità	*****	media	3,7	2,2	3,0
Isola d'Elba	mare /natura	+	Interne turistiche	*****	bassa	0,9	-0,5	0,2
Riviera Apuana	mare	+	Polo / cintura	**	medio/alta	0,2	-2,2	-1,0
Versilia	mare	+	Polo / cintura	*****	alta	1,7	-1,0	0,4
Livorno	mare /patrimonio	++	Polo / cintura	*	alta	1,5	0,3	0,9
Terre di Siena	paesaggio e patrimonio	+++	Polo / turistiche basso impatto	**	medio/bassa	3,3	1,3	2,3
Piana di Lucca	Patrimonio storico	+++	Polo / cintura	*	alta	6,0	0,8	3,4
Terre di Pisa	Patrimonio / mare	+++	Polo / cintura	**	alta	3,2	0,7	1,9
Prato e Val Bisenzio	Patrimonio /ambiente	**	Polo / cintura	*	alta	3,6	0,7	4,3
Firenze e Area Fiorentina	Patrimonio storico	+++	Polo / cintura	**	alta	2,1	3,3	2,7
Arezzo	Patrimonio storico	+++	Polo / cintura	*	medio/alta	3,2	3,6	3,4
Valdinievole	Terme	+	Polo / cintura	**	medio/alta	1,7	-1,9	-0,1

\*\* Legenda degli indicatori simbolici.

Indicatore	Interpretazione	Note
*****	Elevatissima	1° e 2° decile della distribuzione
****	molto elevata	3° decile della distribuzione
***	Alta	4° decile della distribuzione
**	media	Intorno ai valori medi regionali
*	bassa	significativamente sotto i valori medi regionali

potenzialità di sviluppo turistico	Interpretazione
+++	Alta
++	media
+	bassa

Sono aree che soffrono di una scarsa accessibilità fisica, dovuta alla loro posizione geografica e a gap infrastrutturali e di servizi di trasporto che almeno in parte possono essere rimossi. Spesso soffrono anche di una scarsa visibilità e connettività, del “non essere in rete” e di non possedere una identità definita quali prodotti turistici di territorio.

Vi sono poi aree collinari interne già specializzate nel prodotto turistico che fanno parte dell’immaginario collettivo internazionale e che sono identificate come i luoghi del benessere e dell’armonia tra paesaggio gli uomini e i loro prodotti. Queste aree sono caratterizzate da un patrimonio storico artistico diffuso, dal pregio paesaggistico, dall’enogastronomia e talora hanno sviluppato anche un’economia dell’intrattenimento culturale e spettacolare che deve essere ulteriormente potenziata come elemento di vantaggio competitivo che sia aggiunge ai vantaggi comparati presenti. Il turismo rappresenta per queste aree una componente fondamentale per garantire la sostenibilità dell’equilibrio socio-economico. In queste aree, in alcuni momenti dell’anno molto affollate, il turismo produce spillover che hanno favorito negli ultimi due decenni i territori interni adiacenti meno specializzati, quali le aree turistiche a più basso impatto, le aree non specializzate o quelle residenziali. Una parte più limitata ma non irrilevante di questi territori, in particolare posta nel sud della regione, soffre di scarsa accessibilità, in parte dovuta alla lontananza rispetto agli aeroporti internazionali principali della regione, in parte causata dal’insufficiente sviluppo delle infrastrutture viarie e ferroviarie, in parte dovuta al basso livello di offerta di servizi di trasporto causato dalla rarefazione dei nuclei di popolazione residente. Da questo punto di vista la persistenza dell’aumento dei flussi turistici verificatasi anche nell’ultimo decennio rappresenta un presupposto importante per una pianificazione che, a livello di Ambito omogeneo, sortisca effetti positivi nel rimuovere questi gap e consentire un’ancor più rilevante crescita dell’economia legata al turismo. Simili a queste ultime vi sono infine aree interne perlopiù collinari/rurali, adiacenti ad aree costiere, anch’esse già specializzate nel prodotto turistico, spesso collocate nel Sud della regione, per le quali l’economia del turismo rappresenta parimenti una voce fondamentale dell’equilibrio socio-economico del territorio. Anche in questo caso a fare la differenza in termini competitivi sono la qualità e quantità dei servizi turistici offerti e l’accessibilità garantita.

La ricerca ha delineato l’evoluzione temporale della domanda e dell’offerta turistica nelle aree interne lungo gli ultimi due decenni (1997-2017). Il primo periodo 1997-2007 è caratterizzato da un movimento di convergenza delle aree interne meno sviluppate innanzitutto dal punto di vista dell’offerta. Questo movimento è la conseguenza della maggior crescita delle presenze che si registra nei territori rurali della Toscana a partire dai primi anni ‘90 e che corrisponde alla prima diffusione del turismo esperienziale e allo sviluppo dell’agriturismo. Questo ampliamento dell’offerta è premiato dalla domanda per tutto il decennio 1997-2007, su tutti e due i segmenti italiano e straniero. Le aree interne hanno guadagnato visibilità e quote di mercato. La crescita esponenziale dell’offerta ricettiva ha fatto sì che i tassi di occupazione si siano ridotti poco, grazie alla crescita dei flussi. Tra le aree interne le presenze sono cresciute proporzionalmente di più in quelle a minor sviluppo turistico. Questo movimento di convergenza rallenta decisamente nel decennio successivo 2007-2017.

La grande crisi ha avuto un effetto fortemente “disegualizzante” ed ha toccato in modo particolare le aree interne rispetto alle aree urbane e ai grandi centri d’arte che presentano una qualità ricettiva ed una connessione fisica e virtuale che li ha favoriti nel contesto della globalizzazione. In particolare sono le aree interne più marginali, meno dotate in termini di endowment, meno connesse dal punto di vista infrastrutturale, meno “brandizzate”, più caratterizzate dai segmenti low cost e maturi della ricettività, ad essere risultate meno resilienti alla crisi. In queste realtà chi ha investito in strutture ricettive di fascia qualitativa più elevata è stato spesso penalizzato ed esposto alla crisi. Il rischio è dunque quello dell’interruzione di un



meccanismo di crescita e dello scivolamento nella trappola del sottosviluppo, dove alla necessità di rinnovare un patrimonio ricettivo ed infrastrutturale insufficiente non corrisponde la capacità di farlo mancando la remuneratività degli investimenti. D'altro canto in queste aree emerge anche chiaramente l'opportunità costituita da due elementi: il potenziale produttivo inutilizzato, come indicano i bassi tassi di occupazione lordi delle strutture ricettive, e la persistente crescita della domanda nel segmento straniero. Questa capacità di crescita appare viepiù importante se dalle aree più marginali ci spostiamo ad analizzare le aree interne più dotate di endowment turistico non sempre sufficientemente accessibili. In particolare emerge anche nel decennio della crisi una chiara tendenza al catching up delle aree interne turisticamente meno mature e meno impattate dai flussi. Per accompagnare e rafforzare questa tendenza emerge la necessità innanzitutto di far sì che queste nuove destinazioni stiano "in rete" rispetto alle altre adiacenti più sviluppate. Questo è possibile attraverso una pianificazione degli investimenti che adotti una logica di livello di ambito turistico omogeneo. Innanzitutto per promuovere un prodotto con una identità specifica, coerente con le potenzialità e gli attrattori presenti sul territorio, in secondo luogo per garantirne l'accessibilità attraverso i servizi di trasporto pubblico, pianificandoli in termini di ambito e attraverso l'incentivazione e lo sviluppo di nuovi servizi privati di mobilità. In terzo luogo per programmare la formazione di competenze e professionalità ad elevata specializzazione in grado di far aumentare la qualità dei servizi turistici offerti dal territorio. Potenziare il motore di crescita rappresentato dal turismo nelle aree interne, adeguando l'offerta ricettiva e i servizi e migliorando l'accessibilità dei territori rappresenta dunque la sfida dei prossimi anni.



## BIBLIOGRAFIA

- AA.VV. (2014), *Strategia nazionale per le Aree interne: definizione, obiettivi, strumenti e governance*, Materiali UVAL.
- ASSAKER G., HALLAK R., VINZI V. E., O'CONNOR P. (2013), "An Empirical Operationalization of Countries' Destination Competitiveness Using Partial Least Square Modeling", *Journal of Travel Research*, 53, 1:26-43.
- ASSAKER G., SONGSHAN H., HALLAK R. (2012), "Applications of Partial Least Squares Structural Equation Modeling in Tourism Research: a methodological Review", *Tourism Analysis*, 17, 679-686.
- BARCA F. (2010), *Una politica per la competitività territoriale: spunti teorici e disegno istituzionale*, intervento presentato alla "Conferenza Annuale della Società Italiana degli Economisti", Cagliari, 26-28 ottobre.
- BARCA F. (2012), *Metodi e obiettivi per un uso efficace dei Fondi comunitari 2014-2020*, Ministero per lo Sviluppo Economico-DPS, Roma.
- BARCA F., McCANN P., RODRÌGUEZ-POSE A. (2012), "The case for regional development intervention: place-based versus place-neutral approaches", *Journal of Regional Sciences*, 52,1: 134-152.
- BERTINI S., BURGALASSI D., IOMMI S., MARINARI D., TURCHETTI S. (2013), *Le aree interne in Toscana: individuazione e caratterizzazione*, IRPET, Firenze.
- BEZZI C. (2003), *Il disegno della ricerca valutativa*, Franco Angeli, Milano.
- CASINI BENVENUTI S., MALTINTI G. (2012), *Il futuro della Toscana tra inerzia e cambiamento*, Donzelli, Roma.
- CONTI E. (2017), "La valorizzazione del turismo in Toscana", in *Documento Strategico Operativo Destinazione Toscana 2020*, Regione Toscana.
- CROUCH G. I. (2007), *Modeling destination competitiveness. A Survey and Analysis of the Impact of Competitiveness Attributes*, CRC for Sustainable Tourism Pty Ltd, Australia (Gold Coast, Queensland), [http://sustain.pata.org/wp-content/uploads/2014/12/Crouch\\_modelDestnComp-v2.pdf](http://sustain.pata.org/wp-content/uploads/2014/12/Crouch_modelDestnComp-v2.pdf) (accessed 2018.03.14).
- CROUCH G. I. (2011), "Destination Competitiveness: An Analysis of Determinant Attributes", *Journal of travel research*, 50(1), 27-45. DOI: 10.1177/0047287510362776.
- DPS (2013), *Le aree interne: di quale territori parliamo? Nota esplicativa sul metodo di classificazione delle aree*, <http://www.dps.gov.it/>
- DUPEYRAS A., MacCALLUM N. (2013), "Indicators for Measuring Competitiveness in Tourism: A Guidance Document", *OECD Tourism Papers*, 2013/02, OECD Publishing.
- IOMMI S. (2016), "Città medie e nuove politiche di sviluppo. Introduzione", in *Scienze Regionali*, 2/2016, pp. 5-14.
- IOMMI S. (2018), *Valutazioni per la strategia territoriale. Gli interventi per le aree interne*, forthcoming
- MARTINI A., SISTI M. (2009), *Valutare il successo delle politiche pubbliche*, Il Mulino, Bologna
- OECD (2012), "Promoting Growth in All Regions: Lessons from Across the OECD", *OECD Policy Brief*, March.
- RITCHIE J. R. B., CROUCH G.I. (2003), *The Competitive Destination: A Sustainable Tourism Perspective*, Wallingford, UK: CABI Publishing.
- SONG H., DWYER L., LI G., CAO Z. (2012), "Tourism economics research: a review and assessment", *Annals of Tourism Research*, 39(3), 1653-1682.
- WORLD BANK (2009), *World development Report 2009: Reshaping Economic Geography*, Washington Dc: World Bank.