



Clelia Cascella

**Strumenti e tecniche sincroniche e diacroniche  
per la valutazione della sostenibilità  
nelle destinazioni turistiche**

# Indice generale

Introduzione.....	13
-------------------	----

## PARTE I

### LE DIMENSIONI DELLA SOSTENIBILITÀ

Capitolo I - Le dimensioni della sostenibilità.....	20
1.1. Sostenibilità e turismo .....	20
1.2. Le dimensioni della sostenibilità in una prospettiva manageriale.....	22
1.3. La carrying capacity di una destinazione turistica .	27
Capitolo II - Strumenti per la valutazione della sostenibilità turistica .....	33
2.1. Gli strumenti per la valutazione della sostenibilità in una destinazione turistica: l'analisi per indici.....	33
2.2. Il management nelle destinazioni turistiche .....	40
2.3. L'analisi longitudinale come strumento per il monitoraggio.....	48
Appendice 2.1.-Appendice metodologica sugli strumenti di analisi longitudinale applicati allo studio della sostenibilità.....	50
Appendice 2.2.-Gli strumenti forniti nel toolkit della Commissione Europea per l'implementazione del SEIT a livello locale .....	59

PARTE I  
LA RICERCA EMPIRICA:  
STUDIO DELLA DESTINAZIONE NAPOLI

Capitolo III - La ricerca.....	71
3.1. Costruzione di un approccio integrato tra analisi sincronica (per indici) e tecniche diacroniche.....	71
3.2. Il contributo del modello di Weaver .....	75
3.3. Annotazioni metodologiche: funzioni e limiti dell'approccio integrato .....	78
Capitolo IV - L'indagine empirica .....	81
4.1. Perché Napoli .....	81
4.2. I dati: una ricognizione ragionata delle fonti cui attingere .....	88
4.3. Quali e quanti strumenti per la valutazione della sostenibilità nella città di Napoli.....	104
Capitolo V - I risultati della ricerca .....	118
5.1. Presentazione della destinazione.....	118
5.2. L'analisi per indici .....	130
5.3. Il posizionamento della città di Napoli nel modello di Weaver.....	165
5.3. Un'applicazione del metodo di Kaplan e Meier per lo studio della sostenibilità .....	177
Conclusioni e linee guida per il futuro .....	178
Bibliografia.....	184

## Indice delle figure

Figura 1 - Il modello di Waever (2000, 2011).....	25
Figura 2 - Il modello di Waever (2000, 2011) e il piano cartesiano.....	26
Figura 3 - Le dimensioni della capacità di carico.....	28
Figura 4 - Guida step-by-step per l'implementazione del SEIT a livello locale.....	41
Figura 5 - Alcuni dei soggetti che dovrebbero costituire il gruppo di lavoro <i>multi-stakeholder</i> secondo le indicazioni fornite dalla Commissione Europea.....	42
Figura 6 - Descrizione del processo di creazione del valore. .	44
Figura 7 - Caratteristiche delle attività preliminari alla realizzazione di una (co)pianificazione strategica in ottica sostenibile.....	47
Figura 8 - Strumenti di analisi proposti nel <i>toolkit</i> (1) .....	64
Figura 9 - Strumenti di analisi proposti nel <i>toolkit</i> (2) .....	64
Figura 10 - Output di processo in termini di policies da attuare a livello di destinazione.....	65
Figura 11 - Output di processo in termini di policies da attuare a livello di impresa.....	66
Figura 12 - Strumento per la valutazione delle percezioni della comunità locale.....	67
Figura 13 - Strumento per il monitoraggio delle percezioni dei turisti/escursionisti .....	68
Figura 14 - Strumento per il monitoraggio della spesa turistica.....	69

Figura 15 - Strumento per la valutazione di alcuni aspetti della capacità di carico della destinazione. ....	70
Figura 16 - Concetti generali, indicatori e indici. ....	72
Figura 17 - Analisi SWOT per individuare gli indicatori più opportuni per affrontare la sostenibilità di una destinazione e il tipo di turismo desiderato. ....	74
Figura 18 - Il modello di Weaver per lo studio della sostenibilità nelle destinazioni turistiche. ....	75
Figura 19 - Le "categorie" del modello di Weaver come <i>etichetta di stato</i> sulla proprietà. ....	76
Figura 20 - L'immagine di Napoli nelle percezioni dell'utenza turistica. ....	83
Figura 21 - Una classificazione dei dati di durata in funzione delle quantità di informazione che contengono. ....	89
Figura 22 - Ricognizione delle fonti per raccogliere informazioni inerenti la sezione A del SEIT (gestione della destinazione) ....	91
Figura 23 - Ricognizione delle fonti per raccogliere informazioni inerenti alla sezione B del SEIT (valore economico).....	96
Figura 24 - Il contributo del settore turistico al PIL .....	98
Figura 25 - Ricognizione delle fonti per raccogliere informazioni inserenti alla sezione C del SEIT (impatto sociale e culturale).....	100
Figura 26 - Ricognizione delle fonti per raccogliere informazioni inserenti alla sezione D del SEIT (impatto ambientale).....	103
Figura 27 - La cartina della città di Napoli.....	120
Figura 28 - Il modello delle 6 A. ....	121
Figura 29 - Mappa del trasporto pubblico della città di Napoli. ....	124

Figura 30 - Performance Compagnie alberghiere nelle principali piazze italiane – Var. % 2010 vs 2009 .....	175
Figura 31 – Il posizionamento della città di Napoli all’interno del modello di Waever (2000, 2011).....	176

## Indice delle tabelle

Tabella 1- Indicatori di gestione della destinazione proposti nel SEIT .....	35
Tabella 2 - Indicatori di valore economico proposti nel SEIT	36
Tabella 3 - Indicatori d’impatto sociale e culturale proposti nel SEIT .....	37
Tabella 4 - Indicatori di impatto ambientale proposti nel SEIT .....	38
Tabella 5 - Strumento per l'individuazione del profilo della destinazione.....	60
Tabella 6 - Strumento per l'individuazione del profilo della destinazione (aspetti geografici).....	61
Tabella 7 - Strumento per l'individuazione del profilo della destinazione (accesso alla destinazione). .....	62
Tabella 8 - Strumento per l'individuazione del profilo della destinazione (caratteristiche popolazione locale).....	62
Tabella 9 - Strumento per l'individuazione del profilo della destinazione (statistiche sui flussi in <i>incoming</i> ). .....	63
Tabella 10 - Strumento per l'individuazione del profilo della destinazione (infrastrutture per la ricettività sul territorio).....	63
Tabella 11 - Andamento di arrivi e presenze nella città di Napoli (Anni 2000 - 2013) .....	126
Tabella 12 - Capacità infrastrutturale in termini di camere, posti letto a bagni disponibili sul territorio per tipologia di struttura ricettiva. ....	128

Tabella 13 - Capacità infrastrutturale in termini di camere, posti letto a bagni disponibili sul territorio per tipologia di struttura ricettiva (segue).....	129
Tabella 14 - Aree protette (superficie terrestre). .....	133
Tabella 15 - Aree protette (superficie marina). .....	133
Tabella 16 - Politiche di pianificazione e partecipazione ambientale approvate entro il 2011 dal Comune di Napoli. .	136
Tabella 17 - Autovetture in dotazione nel Comune di Napoli per tipo di alimentazione (valori assoluti e composizioni percentuali).....	137
Tabella 18 - Risme di carta (500 fogli) acquistate nel Comune di Napoli per tipologia di carta (valori assoluti e composizione percentuale). .....	137
Tabella 19 - Criteri ecologici nelle procedure di acquisto (acquisti verdi, Gpp - <i>green public procurement</i> ) adottati per alcune forniture e acquisto di prodotti del commercio equo e solidale. ....	138
Tabella 20 - Consumo di acqua per uso domestico (litri per abitante al giorno) nel Comune di Napoli (anni 2000 – 2011). .....	141
Tabella 21 - Consumo di gas metano per uso domestico e per riscaldamento per il Comune di Napoli (m <sup>3</sup> per abitante) (Anni 2000-2011). .....	141
Tabella 22 - Consumo di energia elettrica per uso domestico per il Comune di Napoli (kWh per abitante) (Anni 2000-2011). .....	141
Tabella 23 - Popolazione residente nel Comune di Napoli connessa a impianti di depurazione delle acque reflue urbane (valori percentuali) (anni 2000 – 2011).....	142
Tabella 24 - Centraline fisse di monitoraggio della qualità dell'aria (per 100.000 abitanti) nel Comune di Napoli (anni 2000 – 2011). .....	142

Tabella 25 - Centraline fisse di monitoraggio della qualità dell'aria (per 100 km <sup>2</sup> di superficie comunale) nel Comune di Napoli (anni 2000 – 2011).....	142
Tabella 26 - Numero di giorni di superamento del limite per la protezione della salute umana previsto per il PM10 superamento nel Comune di Napoli rilevato nelle centraline fisse per il monitoraggio della qualità dell'aria di tipo traffico (Anni 2003-2011).....	143
Tabella 27 - Numero massimo di giorni di superamento del limite per la protezione della salute umana previsto per il PM10 nel Comune di Napoli rilevato nelle centraline fisse per il monitoraggio della qualità dell'aria e valore più elevato della concentrazione media annua di PM2,5 per tipo di centralina (T - traffico, I - industriale, F - fondo o A - non classificata) (Anni 2008-2011).....	143
Tabella 28 - Estensione dei pannelli solari termici installati sugli edifici comunali (m <sup>2</sup> per 1.000 abitanti) (Anni 2000-2011). ....	144
Tabella 29 - Potenza dei pannelli solari fotovoltaici installati sugli edifici comunali (kW per 1.000 abitanti) (Anni 2000-2011). ....	144
Tabella 30 - Infrastrutture alberghiere nella città di Napoli (Anni 2000 - 2011).....	159
Tabella 31 - Infrastrutture extra-alberghiere nella città di Napoli (Anni 2000 - 2011).....	160
Tabella 32 - Andamento arrivi e presenze turistiche nella città di Napoli.....	161
Tabella 33 - Analisi per indici riferiti alle sub-dimensioni della capacità di carico complessiva della destinazione Napoli. ...	162
Tabella 34 - Incidenza di aree protette (marine e terrestri) sul territorio della città di Napoli. ....	162

Tabella 35 - Indicatori della sensibilità ambientale del Comune di Napoli.....	163
Tabella 36 - Composizione del parco auto del Comune di Napoli.....	163
Tabella 37 - Risme di carta (500 fogli) acquistate nel Comune di Napoli per tipologia di carta (valori assoluti e composizione percentuale).....	164
Tabella 38 - Assegnazione degli indici alle dimensioni del modello di Weaver. ....	166
Tabella 39 - Interpretazione degli indici.....	169
Tabella 40 - Ricalcolo degli indicatori 4.1, 4.2, 4.3, 4.4 ai fini del posizionamento della destinazione all'interno della matrice di Weaver. ....	170
Tabella 41 - Impatto potenziale dell'offerta turistica sul territorio.....	171
Tabella 42 - Studio dell'impatto degli arrivi e delle presenze sul territorio.....	172
Tabella 43 - Rapporto tra presenze e camere disponibili nella città di Napoli (Anni 2000 - 2013). ....	174

Il volo ci ha regalato gli occhi degli uccelli, un punto di vista prezioso per osservare tanto mondo tutto insieme e lo scempio che ne stiamo facendo.

Le Corbusier, (2009)

## Introduzione

Nel corso degli anni, il settore turistico ha acquisito un'importanza crescente nel panorama dell'economia del nostro Paese. Questo dato, se da una parte mette in luce, anche in chiave prospettica, la sua strategicità, dall'altra, pone concreti problemi in termini di gestione e amministrazione delle risorse. La sfida, sempre attuale, è infatti quella di trovare un equilibrio tra l'utilizzo nel breve periodo del territorio e delle sue risorse, e la loro tutela in una prospettiva di medio lungo termine, in modo da garantire, da una parte, la possibilità di sfruttarle in futuro e, dall'altra, la salvaguardia del territorio nell'interesse della comunità locale.

In questo senso, già a partire dagli anni settanta, la Conferenza ONU sull'Ambiente Umano ha definito il concetto di *sviluppo sostenibile*, affermando che la crescita economica non avrebbe potuto continuare (indefinitamente) seguendo le medesime linee di sviluppo, ma avrebbe dovuto (necessariamente) confrontarsi, da una parte, con la *limitata disponibilità delle risorse* e, dall'altra, con la *limitata capacità del pianeta di assorbire l'inquinamento*.

Già da queste considerazioni introduttive emerge chiaramente il carattere fortemente interdisciplinare del tema in oggetto. Il *policy maker* è infatti chiamato a gestire una situazione

molto complessa con il principale obiettivo di *sintetizzare e risolvere, in una soluzione unica, le istanze di una variegata platea di interlocutori*, ciascuno dei quali, a vario titolo, mette in campo i propri interessi, (quasi) sempre legittimi e altrettanto spesso in contrasto gli uni con gli altri. La prospettiva manageriale deve, quindi, comporre ad unità i bisogni e le sollecitazioni, da una parte, degli operatori del settore turistico (portatori dei propri interessi economici e di quelli di svago e divertimento dei turisti), e, dall'altra, delle Amministrazioni che devono sì, certamente, tutelare gli interessi economici degli imprenditori locali ma devono (anche) farsi carico delle legittime istanze della comunità locale.

Sotto il profilo teorico, il *framework* di riferimento che sembra quindi essere più adatto a rispondere a una sfida così difficile è quello della *multi-stakeholder theory*. Il carattere fortemente interdisciplinare del tema richiede però, e altresì, che, oltre alle competenze strettamente manageriali, vengano messe in campo anche *skill* di tipo sociologico, statistico e metodologico. Il contributo della Sociologia è certamente quello di aiutare il *policy maker* a comprendere le esigenze della comunità locale e a far dialogare le istanze di questi attori con quelle degli operatori del settore turistico. I contributi della Sociologia e delle Scienze Aziendali devono integrarsi con quelli della Statistica e della Metodologia il cui compito è, da una parte, di proporre strumenti utili al monitoraggio dell'impatto che il turismo ha su un territorio e sulle sue risorse, e, dall'altra, di indirizzare il processo della ricerca fungendo, sostanzialmente, da "mediatore" tra le istanze teoriche della pianificazione strategica e quelle empiriche che, funzionali alle prime, orientano le scelte e le decisioni del *policy maker*.

D'altra parte, la tutela dell'ambiente e il rispetto del territorio in un'ottica di lungo periodo sembra essere, in un mercato

in continua evoluzione quale è, per definizione, quello turistico, uno strumento in grado di trasformare in un'opportunità – anche economica – quello che finora è stato interpretato come un vincolo. Secondo alcune tra le più recenti ricerche, infatti, (tra gli altri, Weaver e Leawton, 2007; Franch *et. al.*, 2010; Buffa, 2010; ecc.), anche dal lato della domanda, è in forte aumento il numero di turisti “responsabili”, cioè di coloro che dimostrano, anche nelle scelte di acquisto, la propria sensibilità ed il proprio interesse ai temi del rispetto e della tutela dell'ambiente. Questa tendenza viene confermata ad esempio (anche) dalle recenti statistiche pubblicate dall'ONT, secondo cui i Tour Operator registrano un'accresciuta (e ancora crescente) sensibilità ai temi della sostenibilità ambientale. Questa caratteristica della domanda, in alcuni casi, diventa determinante nella scelta del prodotto da acquistare tanto da indurre gli operatori del settore a rimodulare i pacchetti di viaggio offerti alla propria clientela (Rapporto ONT 2012).

Queste brevi considerazioni introduttive, sotto il profilo della *programmazione strategica*, pongono sostanzialmente due ordini di problemi:

- da una parte, impongono la necessità di costruire modelli che tendano al bilanciamento tra sfruttamento economico delle risorse e del territorio e, dall'altra, che formulino ipotesi concrete per la tutela e la salvaguardia del territorio;
- oltre a questo, chiedono anche la messa a punto di una serie di strumenti e approcci metodologicamente robusti per consentire monitorare costantemente il territorio e garantire, se e quando necessario, la tempestività di manovre d'intervento correttivo. In questa prospettiva, è chiaro che gli strumenti da mettere in campo sono relativi non soltanto alla valutazione *ex ante* dello *status quo*

ma anche, in una prospettiva di medio e lungo periodo, al monitoraggio *in itinere* e alla valutazione *ex post*, fondamentali, entrambi, per ottenere indicazioni operative per la corretta gestione del territorio.

Sebbene il tema della sostenibilità nel settore turistico sia, e sia stato oggetto di un fortissimo interesse, cionondimeno il tema gode, ancora oggi, di una grandissima attualità, essendo, di fatto, ancora aperta la sfida della messa a punto di un sistema di monitoraggio che possa essere utilizzato nelle destinazioni turistiche. In questa direzione, in realtà, anche l'*Unione Europea* è intervenuta proponendo una serie di strumenti *ad hoc*. Tra questi, una menzione particolare merita certamente il c.d. *Sistema Europeo degli Indicatori per il Turismo*, predisposto dalla Commissione Europea sulla base di uno *studio sulla fattibilità di un Sistema di Indicatori nel Settore del Turismo per la gestione sostenibile a livello di destinazione* (SEIT) (Commissione Europea, 2013). Attraverso tale sistema, lo scopo perseguito è quello di «[...] trovare il giusto equilibrio tra le esigenze dei turisti, delle comunità ospitanti e dell'ambiente, [poiché] ridurre i conflitti e riconoscere la dipendenza reciproca richiede un approccio speciale alla gestione delle destinazioni. Il Sistema europeo di indicatori per la gestione sostenibile delle destinazioni turistiche rappresenta uno degli strumenti che possono contribuire in maniera significativa al raggiungimento di questi obiettivi» (Commissione Europea, 2013).

L'esigenza di mettere a punto un sistema che includa indicatori che possano essere utilizzati in diverse destinazioni persegue, innanzitutto, l'obiettivo di fornire un supporto concreto alle azioni da porre in essere nelle singole destinazioni ma anche quello (per la verità meno semplice) di rendere confrontabili i risultati ottenuti in territori diversi, ciascuno dei quali por-

ta con sé caratteristiche precise che rendono di fatto ciascun territorio un caso unico e diverso dagli altri. Il settore turistico, infatti, sconta, più di qualsiasi altro, il fatto di essere legato a doppio nodo alle caratteristiche specifiche di un territorio, intendendo per tali, non solo e non tanto, gli elementi distintivi di una destinazione, quanto (piuttosto) l'atteggiamento (*culturale*) verso la valutazione e verso la consapevolezza dei limiti connessi alla capacità di carico di un territorio. Si pensi ad esempio alla selvaggia cementificazione che, negli anni passati, si è registrata sulla Costiera Amalfitana, che in molti casi ha deturpato un paesaggio unico al mondo, che senza dubbio alcuno costituisce un *fattore di competitività inimitabile* e, quindi, probabile fonte di un vantaggio competitivo di lungo periodo. Gli esempi che potrebbero essere fatti a riguardo sono molteplici, soprattutto nelle Regioni del Sud Italia, che sono tra le più ricche al mondo di arte, storia e cultura.

La rilevanza e l'attualità dell'argomento, evidentissima laddove l'indagine sia focalizzata su Regioni come quelle del Meridione italiano, ma assolutamente di primo interesse per qualsiasi destinazione turistica, viene infatti ulteriormente confermata dalla proliferazione, in letteratura, di moltissimi contributi sia teorici che empirici. Sebbene però, nel corso degli anni, siano state proposte tante soluzioni, manca ancora *una raccolta organica di tali strumenti e una loro sistematizzazione nell'ambito di un framework teorico unitario*. Ci riferiamo, in particolare, alla prospettiva *multi-stakeholder*, declinata in un'*ottica sistemica*, e al *modello di Weaver* (che costituisce un importante strumento di valutazione delle azioni poste in essere sul territorio in termini di sostenibilità in un'ottica di breve, medio e/o lungo periodo). Sebbene la sostenibilità rappresenti certamente un tema (oramai) non (più) trascurabile, molti territori sembrano necessitare con maggiore urgenza di interventi

specifici a tutela della sostenibilità. Si pensi ad esempio al caso della città di Napoli: nonostante la sua ricchezza in termini paesaggistici, storico-culturali, tradizionali, folkloristici, culinari, ecc., la città «non ha [ancora] avuto un reale sviluppo turistico, senza alcuna chiarezza sul proprio stadio evolutivo, (...) [anche] perché non appaiono indicazioni di una pianificazione in ottica sostenibile: è sempre stata una città di fatto non valorizzata in termini turistici, restando a un livello di inespressa capacità dell'offerta di attirare la domanda» (Della Corte & Scarelli, 2013, pp. 356-357). Per questa destinazione, i flussi turistici in *incoming* sono inferiori a quelli che potrebbero essere attirati, e, nonostante la ricchezza delle proprie risorse strategiche, la città continua a perdere quote di mercato che certamente potrebbero essere orientate verso questa destinazione (Della Corte & Scarelli, 2013).

Fermo restante quanto detto sinora, questo lavoro persegue l'obiettivo di proporre un metodo per il monitoraggio della sostenibilità nelle destinazioni, in un'ottica di medio-lungo periodo.

Dopo una prima parte, introduttiva e definitoria del concetto di sostenibilità, saranno quindi presentati gli strumenti di analisi empirica attualmente disponibili in letteratura, discutendone criticamente le funzioni e i limiti rispetto alla possibilità di costituire un sistema per il monitoraggio della sostenibilità nelle destinazioni di ampio respiro, che includa quindi, dialetticamente, tutti i portatori di interesse e che privilegi una prospettiva di lungo periodo.

Gli strumenti discussi saranno applicati ai dati raccolti nella città di Napoli che è certamente un territorio scientificamente di grande interesse poiché, come si è detto, pur assai ricca di risorse risulta avere una sottodimensionata capacità di attrazione della domanda (anche, ma soprattutto) a causa della mancanza

di un adeguato sistema di gestione del territorio. Queste caratteristiche fanno della città di Napoli un esempio paradigmatico di altre *destination* italiane, prevalentemente collocate nel sud dell'Italia (Leonelli & Minguzzi, 2013).

### *Ringraziamenti*

Prima di affrontare la stesura di questo lavoro, è con piacere che esprimo la mia gratitudine nei confronti di alcune persone che hanno guidato il mio cammino in questi anni. Tra questi, un ringraziamento particolare va, prima d'ogni altro, alla Prof.ssa Valentina Della Corte, con la quale ho avuto l'opportunità, ma soprattutto l'onore, di lavorare negli ultimi anni e il cui entusiasmo per la ricerca mi ha contagiato più di quanto avrei mai osato sperare.

Un grazie sincero e sentitissimo va anche al Prof. Mauro Sciarelli che, insieme alla Prof.ssa Della Corte, mi ha introdotto ai temi della sostenibilità.

Il mio pensiero va inoltre alla Banca di Italia, all'Istituto Nazionale di Statistica (Istat), al Servizio Statistico del Comune di Napoli e al World Travel & Tourism Council per aver prontamente ed esaustivamente risposto alle mie molte domande. Senza il loro supporto alla ricerca, un'importante parte di questo lavoro non sarebbe stata realizzabile.

## Le dimensioni della sostenibilità

### 1.1. Sostenibilità e turismo

Nel corso degli anni, sul concetto di sostenibilità turistica è andato convergendo un sempre maggiore interesse da parte della comunità scientifica. L'attenzione verso questo tema può certamente essere spiegata, in un mondo ormai sopraffatto da veri e propri stravolgimenti climatici, dalla costata necessità di salvaguardare le risorse naturali e il paesaggio, tema sul quale, ormai già da molti anni, la comunità internazionale fa convergere i propri sforzi. Questa esigenza, avvertita a livello globale e trasversale a ogni settore dell'economia, è ancora più sentita nel settore turistico, nel quale la sfida, oggi più attuale di ieri, è quella di salvaguardare i territori dallo sviluppo incontrollato che, oltre ad arrecare danno alla comunità locale, mina la durabilità delle risorse che sono i fattori di attrattivi su cui l'economia turistica di una destinazione si fonda e dalla cui preservazione dipende la sua sopravvivenza in futuro. Parlare di sostenibilità di una destinazione turistica significa, quindi, porre in essere meccanismi di gestione del territorio, atti a preservarne le risorse in un'ottica di lungo periodo bilanciando gli interesse degli operatori della filiera turistica con quelli della

comunità locale. Infatti, oltre alla dimensione squisitamente economica, la preservazione e la tutela di un territorio nel tempo rilevano anche – e forse soprattutto se da un piano strettamente economico ci spostiamo sul più inclusivo piano sociale e culturale – per la popolazione locale, il cui interesse, oltre a vivere su un territorio ecologicamente sano, è quello di tutelare il proprio *background* socio-culturale che flussi turistici non organizzati e controllati rischiano di mettere seriamente a repentaglio. Anche in questo caso, l’obiettivo può e deve essere non tanto quello di un “irreggimentamento” dei flussi turistici entro percorsi dettati da regole rigide che rischierebbero di adattarsi poco e male alle esigenze di competitività degli attori turistici locali, ma si tratta, piuttosto, di riuscire a trovare una forma di bilanciamento tra le istanze di questi ultimi (che interpretano i bisogni e i desideri di un’utenza che, con la propria spesa, concorre a determinare circa il 10% del PIL nazionale) e i bisogni della comunità locale.

La necessità di mettere in campo misure che tutelino il bilanciamento di questi interessi poggia sulla consapevolezza che il turismo può operare non solo come volano di sviluppo economico locale ma anche come vettore di miglioramento del benessere e della qualità di vita delle persone, non solo perché risponde alle esigenze di svago e divertimento dei turisti, ma anche perché consente di “far incontrare” culture diverse, diventando così un’occasione di scambio culturale e di arricchimento reciproco, anche per la popolazione locale (Martini, 2013, p. 20).

Alla luce di quanto detto, risulta quindi di immediata evidenza una delle principali caratteristiche della gestione sostenibile delle attività turistiche che insistono su un territorio, e cioè il suo carattere *intrinsecamente multidimensionale*, come

d'altra parte è tutto il management delle destinazioni turistiche (Jafari e Ritchie, 1981; Echtner e Jamal, 1997).

L'individuazione di tali dimensioni e degli strumenti di valutazione necessari non solo per la programmazione *ex ante* delle attività, ma anche per il loro monitoraggio *in itinere* e per la loro valutazione *ex post*, sarà oggetto di questo lavoro.

## **1.2. Le dimensioni della sostenibilità in una prospettiva manageriale**

Il concetto di sviluppo sostenibile fu definito, per la prima volta, nel Rapporto "Our Common Future" (meglio noto come rapporto Brundtland) della Commissione Mondiale sull'Ambiente e lo Sviluppo (WCED), nel quale si scrive che *«ambiente e sviluppo non sono realtà separate, ma al contrario presentano una stretta connessione. Lo sviluppo non può, infatti, sussistere se le risorse ambientali sono in via di deterioramento, così come l'ambiente non può essere protetto se la crescita non considera l'importanza - anche economica - del fattore ambientale. Si tratta, in breve, di problemi reciprocamente legati in un complesso sistema di causa ed effetto, che non possono essere affrontati separatamente, da singole istituzioni e con politiche frammentarie.»* (World Commission on Environment and Development, 1987). Questa definizione lega indissolubilmente il concetto di sostenibilità a quello di sviluppo, ancora la questione in un framework multi-relazionale (in una prospettiva di medio-lungo termine), e sdogana, affermando chiaramente, il concetto-guida di sviluppo sostenibile.

Nello stesso testo viene formulato anche un esplicito richiamo al settore turistico, ed in particolare alle attività eco-

nomiche ad esso relative, definendo sostenibili quelle che «si sviluppano in modo tale da mantenersi vitali in un'area turistica per un tempo illimitato, non alterano l'ambiente (naturale, sociale ed artistico) e non ostacolano o inibiscono lo sviluppo delle altre attività sociali ed economiche» (World Commission on Environment and Development, 1987).

Da questa definizione emergono anche i tre piani su cui opera la sostenibilità, e che ne rappresentano quindi le tre principali fonti di indirizzo manageriale: il piano ecologico/ambientale, quello sociale e quello economico. In sostanza quindi è possibile parlare di sviluppo sostenibile quando questo «*incontra i bisogni del presente senza compromettere la capacità delle future generazioni di soddisfare le loro esigenze*» (World Commission on Environment and Development, 1987).

I brani appena riportati sono accomunati da due caratteri fondamentali che indirizzano, operativamente, la condotta del management locale: oltre alla dimensione temporale, come si è detto di medio-lungo termine, entrambe le definizioni fanno riferimento alla necessaria presenza di un bilanciamento tra le esigenze di una composita platea di interlocutori, pubblici e privati, ciascuno dei quali portatori di interessi particolari che il management locale deve comporre ad unità. Si tratta quindi di individuare tutti i portatori di interesse e le loro istanze (secondo una prospettiva di analisi che nella letteratura manageriale è nota come *multi-stakeholders' theory*) e, contemporaneamente, definire l'unità di analisi (la destinazione, appunto) che circoscriva l'area territoriale su cui tali interessi insistono. Ovviamente, perché questa logica d'azione possa essere concretamente implementata occorre – e questo è certamente l'aspetto più complesso dell'intero processo di gestione del territorio – individuare un ente *pivot* che gestisca un processo di pianificazione territoriale integrato e globale, «che regoli la sostenibilità

di tutta la filiera, partendo dalle scelte di mobilità e dall'accesso alle risorse scarse, fino alla definizione delle caratteristiche degli investimenti immobiliari» (Franch M. , 2013). In questa prospettiva, l'ente *pivot* (che preferibilmente dovrebbe, *a nostro parere*, avere natura pubblica in modo da tener conto anche delle istanze della comunità locale che altrimenti rischierebbe di non essere rappresentata), ha quindi il compito di gestire un *complesso processo sistemico* in cui, *le esigenze di competitività delle singole imprese turistiche devono coordinarsi verso il rafforzamento della competitività dell'intera destinazione*. Infatti, definita quest'ultima come un'unità in grado di attrarre autonomamente domanda turistica, è ormai condiviso in letteratura che la competizione non è tanto, e forse non è più, tra imprese ma tra destinazioni turistiche.

A questo livello d'indagine, è quindi necessario ragionare con categorie che sono, almeno in parte, diverse da quelle considerate dalle singole imprese. In particolare, occorre innanzitutto concentrarsi sull'individuazione dei fattori di attrattiva dell'intera destinazione (invece che su quelli della singola impresa) e, quindi, prendere in considerazione la domanda turistica di quest'ultima, in funzione della quale orientare la pianificazione dell'offerta turistica. Si tratta quindi di utilizzare un modello che prenda in considerazione, contemporaneamente, sostenibilità, competitività e azioni di coordinamento e contenimento d'interessi, che sono diversi e spesso opposti. In termini squisitamente manageriali, occorre quindi muoversi in una prospettiva di tipo *multi-stakeholder* in cui l'interazione tra le parti, in un'ottica di co-programmazione e co-decisione, si traduca, operativamente, in un equilibrio dinamico in cui l'*output* del processo genera un valore superiore alla somma delle parti, e proporzionale alla qualità dell'interazione stessa (*infra* par. 2.2).

Uno strumento molto utilizzato nella letteratura di settore per valutare le azioni poste in essere dagli operatori locali è il modello di Weaver (2000, 2011), che analizza la sostenibilità di una destinazione turistica in funzione di due dimensioni: la regolamentazione nel settore turistico e l'intensità dei flussi in *incoming*. Secondo questo schema, è possibile «individuare i livelli di sviluppo turistico sostenibile di una destinazione» (Franch *et al.* 2011), valutare gli effetti prodotti nella destinazione dalle scelte strategiche poste in essere in passato, e, quindi, fornire indicazioni pratiche su quali potrebbero essere quelle da intraprendere in futuro (figura 1).

**Figura 1 - Il modello di Waever (2000, 2011)**

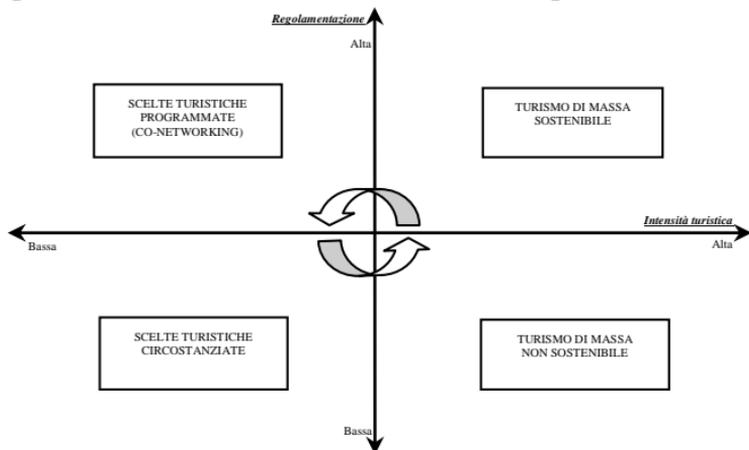
High	Deliberate Alternative Tourism (DAT)	Sustainable Mass Tourism (SMT)
<b>REGULATION</b>		
Low	Circumstantial Alternative Tourism (CAT)	Unsustainable Mass Tourism (UMT)
	Low	High
	<b>INTENSITY</b>	

Fonte: adattamento da Waever (2000, 2011)

Per *regolamentazione* intendiamo riferirci all'impianto normativo (locale, nazionale ed internazionale) che regola il settore turistico, mentre, per *intensità dei flussi in incoming* intendiamo il rapporto, sotto il profilo gestionale, economico, culturale, sociale ed ambientale, tra numero di turisti sul territorio e destinazione.

Sebbene il modello di Weaver sia stato usato finora in chiave prevalentemente qualitativa, recenti contributi nella letteratura di settore hanno rimesso a fuoco questo strumento dandone una lettura di tipo più quantitativo (si veda in tal senso, ad esempio, il lavoro di Della Lucia, pubblicato nel 2013). In quest'ottica, il modello di Weaver può quindi essere ridisegnato su un piano cartesiano, ponendo le dimensioni della regolamentazione e dell'intensità dei flussi turistici sui suoi assi (Figura 2).

**Figura 2 - Il modello di Weaver (2000, 2011) e il piano cartesiano.**



Fonte: Ns. adattamento da Weaver (2000, 2011)

Secondo il modello di Weaver, l'equilibrio tra regolamentazione ed intensità dei flussi turistici (e cioè il punto in cui si posiziona una destinazione all'interno del modello) non è statico ma dinamico e può, quindi, cambiare in funzione delle azioni poste in essere sul territorio.

Questo schema offre quindi un'incredibile potenza interpretativa ma pone certamente dei limiti, connessi, come vedremo in dettaglio più avanti, alla disponibilità/accessibilità delle informazioni necessarie per collocare correttamente una destinazione all'interno del modello.

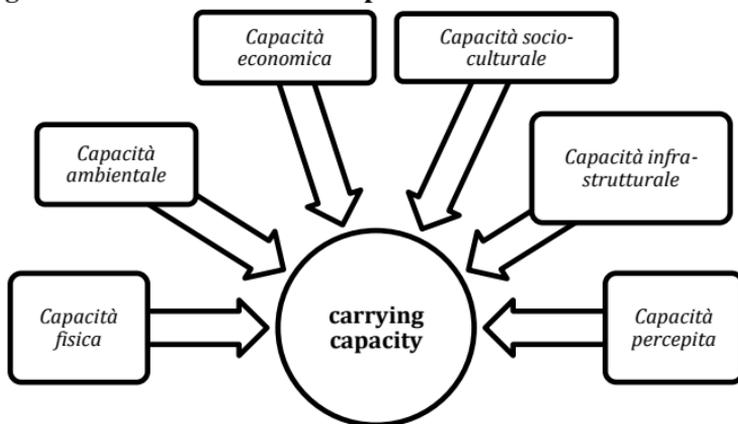
### **1.3. La carrying capacity di una destinazione turistica**

La regolamentazione e l'intensità dei flussi turistici sono concetti generali e, come tali, non possono quindi essere osservati (e "misurati") direttamente ma devono essere operativizzati mediante indicatori (Marradi, 2007). Come si vedrà nei capitoli successivi, per ciascuna delle due dimensioni del modello, sono stati proposti in letteratura moltissimi indicatori.

Ora, se per la regolamentazione è chiaro che occorre riferirsi al complesso normativo teso a disciplinare il settore turistico (e sono quindi innanzitutto le norme gli indicatori da prendere in considerazione), per la seconda dimensione (l'intensità dei flussi turistici) è bene comprendere più specificamente quali sono le "sub-dimensioni" che operativizzano il concetto generale. L'intensità dei flussi turistici, infatti, si riferisce propriamente agli impatti che questi ultimi hanno sulla destinazione, e cioè alle "conseguenze pratiche" delle attività turistiche, *a carico* del territorio. Più precisamente, si tratta cioè di studiare 1) il tasso di impoverimento delle risorse non riproducibili, 2) la velocità di smaltimento/assorbimento dell'ecosistema, e, infine, 3) il livello della popolazione e quello di consumo *pro capite* (Goodland, 1992). Lo studio dell'intensità dei flussi turistici, quindi, consiste nell'individuazione del livello di "sopportazione" (o *carrying capacity*) di un territorio rispetto agli

stimoli che derivano dallo sfruttamento turistico di un territorio.

**Figura 3 - Le dimensioni della capacità di carico.**



Fonte: Ns. adattamento da Della Corte (2013)

Vediamo in dettaglio le singole capacità di carico che concorrono a determinare il livello di *carrying capacity* complessivo di una destinazione:

- *Capacità fisica*: numero massimo di turisti che una località può ospitare in considerazione della capacità ricettiva presente sul territorio.
- *Capacità ambientale*: numero massimo di turisti che una destinazione può ospitare prima di comportare danni all'ambiente. Si tratta in particolare di comprendere qual è l'impatto dei flussi turistici (attuali e potenziali) in termini ambientali, con riferimento quindi, ad esempio, alla produzione di rifiuti turistici, al consumo di acqua ed energia, ecc. Questo aspetto, certamente rilevante per qualsiasi de-

stinazione, diventa maggiormente critico per quelle (quali, ad esempio, i piccoli centri e le isole) che dispongono di quantità limitate di risorse. Le isole del Golfo di Napoli, ad esempio, vengono quotidianamente rifornite di acqua attraverso navi-cisterna e soffrono criticità poco prevedibili, quali condizioni meteo-marine avverse che spesso non permettono fornitura regolare. In queste aree, anche lo smaltimento dei rifiuti segue delle logiche diverse rispetto ai grandi centri abitati, con un potenziale danno per la comunità locale quando il livello di rifiuti prodotti nei periodi di maggiore afflusso turistico supera quello ordinario. Queste considerazioni non valgono solo per i piccoli centri. Pensiamo, ad esempio, alla città di Napoli che, per anni, è stata vittima di un fatale mal funzionamento del processo di smaltimento dei rifiuti urbani: un territorio già fortemente stressato sotto questo profilo, rischia di essere messo in ginocchio da flussi turistici incontrollati quando non interviene una programmazione coordinata con tutti gli operatori del settore, inclusi i fornitori dei servizi essenziali<sup>1</sup>.

- *Capacità economica*: esprime il limite oltre il quale la qualità dell'esperienza di viaggio vissuta dal turista si riduce così tanto da determinare una contrazione della domanda. Questa circostanza può verificarsi quando un territorio risulta incapace di gestire correttamente i flussi turistici in entrata o per l'incapacità degli operatori locali (pubblici e privati) o perché troppo alto è il numero di turisti rispetto all'effettiva capacità ricettiva del territorio.

<sup>1</sup> Verso questo obiettivo convergono anche i suggerimenti della Commissione Europea: nei documenti di presentazione del Sistema Europeo di Indicatori per il Turismo, la Commissione indica anche alcuni dei principali interlocutori che debbono sedere al tavolo

Questa sotto-dimensione della capacità di carico complessiva di una destinazione è strettamente legata alle precedenti e mette chiaramente in luce la relazione, già evidenziata nel Rapporto Brundtland (1987), tra sostenibilità ambientale e sostenibilità economica. L'individuazione del punto in cui i benefici economici raggiungono il valore massimo della domanda è importante perché, una volta che questo è stato superato, non è più possibile garantire il perseguimento degli obiettivi economici di efficacia ed efficienza nella gestione del territorio. Pare giusto il caso di sottolineare che, quando il superamento di tale punto deriva dall'incapacità degli operatori di settore di gestire i flussi in *incoming*, questo si traduce, di fatto, in un sotto-dimensionamento della domanda che riduce la quota di mercato della destinazione e che, nel tempo, può essere la causa di una progressiva perdita di competitività del territorio, anche attraverso semplici ma potenti meccanismi di passaparola.

- *Capacità socio-culturale*: si riferisce al numero di turisti sopportabile prima che un aumento di questi ultimi possa causare danni sociali e culturali. Se è vero infatti che il turismo dà luogo a un fenomeno di scambio culturale, è vero anche che questo può generare possibili contaminazioni che rischiano di depauperare la comunità locale aggiungendo al danno arrecato a quest'ultima anche il rischio di impoverimento di uno dei fattori di attrattiva tipici della destinazione. Sono connessi a questo aspetto ulteriori rischi quali l'aumento del tasso di criminalità o una diffusa insofferenza dei cittadini verso le attività turistiche. Inoltre, è importante non dimenticare che il malcontento degli abitanti, oltre a dover essere in se stesso un elemento di grande preoccupazione, può avere ricadute negative anche

sul settore turistico perché crea un contesto inospitale per i turisti.

- *Capacità infrastrutturale*: capacità propria delle infrastrutture locali (ad esempio, viabilità stradale, disponibilità/accessibilità ai mezzi di trasporto pubblico, disponibilità di risorse, ecc.) che potrebbero diventare insufficienti a rispondere alle esigenze della comunità locale quando a queste si sommano quelle dei turisti, con un evidente danno per entrambi, oltre ovviamente che per la destinazione nel suo complesso.
- *Capacità percepita*: rappresenta il numero di turisti che un luogo può accogliere prima che l'esperienza di chi vive la destinazione (e, quindi, sia quella dei turisti che quella degli abitanti) diventi negativa. Quest'aspetto deriva da tutti quelli precedenti: l'incapacità del territorio di gestire i flussi turistici in modo armonico può generare esperienze negative che incidono, direttamente, sulla soddisfazione globale del turista e sulla percezione degli abitanti delle attività turistiche in essere sul territorio.

Lo studio della sostenibilità deve quindi muoversi su tre piani principali:

- *sostenibilità economica*, in ragione degli obiettivi economici di efficacia ed efficienza nella gestione del territorio;
- *sostenibilità sociale*, in quanto l'obiettivo precipuo è quello di non arrecare nocimento al territorio e ai suoi abitanti, continuando a garantire vivibilità ed equità sociale;
- *sostenibilità ecologica o ambientale*, dettata dall'obiettivo di salvaguardare tutte le risorse del territorio, da quelle naturali a quelle storico-culturali.

## **Strumenti per la valutazione della sostenibilità turistica**

### **2.1. Gli strumenti per la valutazione della sostenibilità in una destinazione turistica: l'analisi per indici**

Gli strumenti per la valutazione della sostenibilità delle attività turistiche in una destinazione che, negli anni, sono stati proposti in letteratura, sia in ottica sincronica che diacronica, sono davvero tantissimi.

Senza pretesa di esaustività, si tenterà di fornirne la più ampia panoramica nel corso di questo e dei prossimi capitoli, partendo, in questo paragrafo, dalla presentazione di un set di misure proposto dalla Commissione Europea nel “Sistema Europeo di Indicatori per il Turismo: per il management sostenibile a livello di destinazione” (SEIT).

La sostenibilità (declinata o meno attraverso le dimensioni proposte nel modello di Weaver) è, come queste ultime, un concetto generale e, come tale, non può quindi essere direttamente osservata (e misurata) ma deve essere operativizzata attraverso indicatori. Sulla base di questi, è poi possibile costruire degli indici che, in funzione del modo in cui vengono congegnati, possono sintetizzare più indicatori, rendere più evidenti alcuni aspetti di un problema e/o focalizzare l'attenzione su altri, ecc.. In sostanza, si tratta di strumenti (quasi sempre mol-

to semplici) che mettono a sistema le informazioni raccolte mediante gli indicatori, facilitandone l'interpretazione. Nello studio della sostenibilità, l'analisi per indici è quindi una delle possibili metodologie attraverso cui quantificare e valutare l'impatto che le azioni intraprese in passato hanno avuto a livello locale, offrendo una (seppure implicita) indicazione circa quelle da porre in essere in futuro.

Un punto di partenza imprescindibile per questo tipo di analisi deve essere, a nostro parere, il *Sistema Europeo di Indicatori per il Turismo* (SEIT), messo a punto dalla Commissione Europea (Commissione Europea, 2013), teso a *monitorare, gestire e migliorare la sostenibilità di una destinazione turistica*. Il Sistema prevede ventisette indicatori principali, cui se ne aggiungono quaranta di tipo opzionale<sup>2</sup> (cioè in grado di arricchire il quadro di riferimento entro cui i *policy maker* dovrebbero orientare la propria azione, ma che non sono essenziali per la definizione di un quadro di riferimento completo). Il Sistema presenta almeno due principali pregi: oltre al fatto di non richiedere alcuna competenza specifica per la sua implementazione, presenta l'ulteriore vantaggio di garantire anche una comparabilità diretta tra destinazioni anche molto diverse. Lo svantaggio, invece, come si dirà più dettagliatamente nelle prossime pagine, è il fatto che non sempre sono disponibili tutte le informazioni necessarie per calcolarli, soprattutto per destinazioni ancora acerbe nel processo di gestione del territorio in ottica sostenibile. Inoltre, sia gli indicatori principali che quelli opzionali sono articolati in quattro macro-categorie (1.

<sup>2</sup> Gli indicatori opzionali sono generalmente di uso più frequente in quelle destinazioni che già dispongono di un avanzato sistema di valutazione. Sono quindi considerati opzionali rispetto agli indicatori principali perché forniscono un maggiore livello di dettaglio ma non sono imprescindibili per valutare la sostenibilità di una destinazione sotto il profilo turistico.

gestione della destinazione; 2. valore economico; 3. impatto sociale e culturale; e, 4. impatto ambientale), aggiungendo alle tre dimensioni della capacità di carico (*infra* 1.3) anche quella più strettamente gestionale (vd. tabelle da 1 a 6).

**Tabella 1- Indicatori di gestione della destinazione proposti nel SEIT**

Criteria	Indicators
A.1 - Politica pubblica per un turismo sostenibile	PERCENTUALE DELLA DESTINAZIONE CON UNA STRATEGIA/PIANO DI AZIONE PER UN TURISMO SOSTENIBILE E CON UN DISPOSITIVO CONCORDATO DI MONITORAGGIO E CONTROLLO DELLO SVILUPPO E VALUTAZIONE
	<i>Percentuale di residenti soddisfatti del loro coinvolgimento e della loro influenza nella pianificazione e nello sviluppo del turismo</i>
	<i>Percentuale della destinazione rappresentata da un'organizzazione di gestione della destinazione</i>
A.2 - Gestione del turismo sostenibile nelle imprese turistiche	PERCENTUALE DELLE IMPRESE / STRUTTURE TURISTICHE NELLA DESTINAZIONE CHE UTILIZZANO UNA CERTIFICAZIONE VOLONTARIA VERIFICATA/UN MARCHIO PER MISURE INERENTI L'AMBIENTE / LA QUALITÀ / LA SOSTENIBILITÀ E/O LA RESPONSABILITÀ SOCIALE DELLE IMPRESE (RSI)
	<i>Numero di imprese/strutture turistiche con relazioni sulla sostenibilità conformi alla Global Reporting Initiative (GRI)</i>
A.3 - Soddisfazione del cliente	PERCENTUALE DI VISITATORI SODDISFATTI DELL'ESPERIENZA CHE RITORNANO NELLA DESTINAZIONE (ENTRO 5 ANNI)
	<i>Percentuale di visitatori abituali / visitatori che ritornano nella destinazione (entro 5 anni)</i>
A.4 - Informazione e comunicazione	PERCENTUALE DEI VISITATORI CHE AFFERMANO DI ESSERE INFORMATI SULLE INIZIATIVE DELLA DESTINAZIONE FINALIZZATE ALLA SOSTENIBILITÀ
	<i>Percentuale di imprese che comunicano i loro sforzi di sostenibilità ai visitatori attraverso i propri prodotti, il marketing o il branding</i>

Fonte: "Il Sistema Europeo di Indicatori per il Turismo – Toolkit"  
(Commissione Europea, 2013)

**Tabella 2 - Indicatori di valore economico proposti nel SEIT**

Criteria	Indicatori
B.1 - Flusso turistico (volume & valore) nella destinazione	NUMERO DI PERNOTTAMENTI TURISTICI AL MESE
	<i>Contributo relativo del turismo all'economia della destinazione (in % sul Pil)</i>
	<i>Numero di escursionisti in alta e bassa stagione</i>
	<i>Spesa giornaliera degli escursionisti</i>
B.2 - Risultati delle imprese turistiche	LUNGHEZZA MEDIA DEL SOGGIORNO DEI TURISTI (N. DI NOTTI)
	<i>Lunghezza media del soggiorno degli escursionisti (ore)</i>
	<i>Percentuale di dieci tra le più grandi imprese turistiche che svolgono attività di gestione della destinazione/co-marketing</i>
	PERCENTUALE DI POSTI LETTO OCCUPATI AL MESE IN STRUTTURE RICETTIVE COMMERCIALI E MEDIA ANNUA
	<i>Prezzo medio per camera nella destinazione</i>
B.3 - Quantità e qualità dell'occupazione	OCCUPAZIONE DIRETTA NEL TURISMO COME PERCENTUALE DELL'OCCUPAZIONE TOTALE
	<i>Percentuale di posti di lavoro stagionali nel turismo</i>
	<i>Percentuale di imprese turistiche che offrono tirocini per gli studenti</i>
B.4 - Sicurezza e salute	PERCENTUALE DELLE IMPRESE TURISTICHE SOTTOPOSTE A CONTROLLI SULLA SICUREZZA ANTINCENDIO LO SCORSO ANNO
	<i>Percentuale dei turisti che sporgono denuncia alla polizia</i>
B.5 - Catena di distribuzione del turismo	PERCENTUALE DELLE IMPRESE TURISTICHE CHE SI ADOPRANO ATTIVAMENTE NELL'ACQUISTO DI PRODOTTI E SERVIZI LOCALI, SOSTENIBILI E DEL COMMERCIO EQUO
	<i>Percentuale della destinazione che adotta una politica di promozione di prodotti e servizi locali, sostenibili e/o del commercio equo</i>
	<i>Percentuale delle imprese turistiche che si riforniscono di cibo e bevande da produttori locali/regionali per almeno il 25%</i>

Legenda: in maiuscolo = indicatori principali; in carattere corsivo = indicatori opzionali.

Fonte: "Il Sistema Europeo di Indicatori per il Turismo – Toolkit"

(Commissione Europea, 2013)

**Tabella 3 - Indicatori d'impatto sociale e culturale proposti nel SEIT**

Criteria	Indicatori
C.1 - Impatto sociale/sulla comunità	NUMERO DI TURISTI / VISITATORI PER 100 ABITANTI
	<i>Percentuale dei residenti soddisfatti del turismo nella destinazione (al mese/per stagione)</i>
	<i>Numero di posti letto disponibili nelle strutture ricettive commerciali per 100 residenti</i>
	<i>Numero di seconde case/abitazioni in affitto per 100 case</i>
C.2 - Parità tra i sessi	PERCENTUALE DI UOMINI E DONNE OCCUPATI NEL SETTORE DEL TURISMO
	<i>Percentuale delle imprese turistiche il cui direttore generale è una donna</i>
	<i>Reddito medio delle donne nel turismo rispetto al reddito medio degli uomini (classificato per tipo di impiego)</i>
C.3 - Uguaglianza / accessibilità	PERCENTUALE DI STRUTTURE RICETTIVE COMMERCIALI CHE DISPONGONO DI CAMERE ACCESSIBILI ALLE PERSONE CON DISABILITÀ E/O CHE PARTECIPANO A PROGRAMMI RICONOSCIUTI IN TEMA DI ACCESSIBILITÀ
	<i>Percentuale della destinazione servita da trasporti pubblici accessibili alle persone con disabilità e alle persone con specifiche esigenze di accesso</i>
	PERCENTUALE DI ATTRAZIONI TURISTICHE ACCESSIBILI ALLE PERSONE CON DISABILITÀ E/O CHE PARTECIPANO A PROGRAMMI RICONOSCIUTI IN TEMA DI ACCESSIBILITÀ
	<i>Percentuale dei visitatori soddisfatti dell'accessibilità della destinazione per le persone con disabilità o con specifiche esigenze di accesso</i>
C.4 - Tutela e valorizzazione del patrimonio culturale, dell'identità e delle risorse locali	PERCENTUALE DELLA DESTINAZIONE CHE ADOTTA UNA POLITICA O UN PIANO DI TUTELA DEL PATRIMONIO CULTURALE
	<i>Percentuale dei residenti che considerano positivamente o negativamente l'impatto del turismo sull'identità della destinazione</i>
	<i>Percentuale degli eventi più importanti della destinazione che si occupano di cultura e risorse tradizionali / locali</i>

Legenda: in maiuscolo = indicatori principali; in carattere corsivo = indicatori opzionali.

Fonte: "Il Sistema Europeo di Indicatori per il Turismo – Toolkit"

(Commissione Europea, 2013)

**Tabella 4 - Indicatori di impatto ambientale proposti nel SEIT**

Criteria	Indicatori
D.1 - Riduzione dell'impatto dei trasporti	PERCENTUALE DI TURISTI ED ESCURSIONISTI CHE UTILIZZANO VARI MEZZI DI TRASPORTO PER RAGGIUNGERE LA DESTINAZIONE
	<i>Percentuale di visitatori che utilizzano i servizi locali/di mobilità dolce/ di trasporto pubblico per circolare nella destinazione</i>
	<i>Distanza media (Km) percorsa dagli escursionisti da e verso la destinazione</i>
D.2 - Cambiamento climatico	PERCENTUALE DELLE IMPRESE TURISTICHE CHE PARTECIPANO A PROGRAMMI PER LA MITIGAZIONE DEL CAMBIAMENTO CLIMATICO, QUALI, LA COMPENSAZIONE DI CO <sub>2</sub> , I SISTEMI A BASSO CONSUMO ENERGETICO, ECC., E CHE METTONO IN ATTO RISPOSTE E AZIONI DI "ADATTAMENTO"
	<i>Percentuale della destinazione che partecipa a strategie o a una pianificazione di adattamento al cambiamento climatico</i>
	<i>Percentuale delle strutture ricettive e delle infrastrutture di richiamo turistico situate in "zone vulnerabili"</i>
D.3 - Gestione dei rifiuti solidi	VOLUME DEI RIFIUTI PRODOTTI PER DESTINAZIONE (TONNELLATE PER RESIDENTE ALL'ANNO O AL MESE)
	<i>Percentuale delle imprese turistiche che effettuano una raccolta differenziata dei rifiuti</i>
	VOLUME DEI RIFIUTI RICICLATI (PERCENTUALE O PER RESIDENTE ALL'ANNO)
D.4 - Gestione dell'acqua	CONSUMO DELL'ACQUA DOLCE PER PERNOTTAMENTO TURISTICO RISPETTO A QUELLO DELLA POPOLAZIONE GENERALE PER PERSONA A NOTTE
	<i>Percentuale delle imprese turistiche che dispongono di erogatori doccia e rubinetti a basso flusso e/o WC a doppio scarico/orinatori senz'acqua</i>
	<i>Percentuale delle imprese turistiche che utilizzano acqua riciclata</i>
	<i>Percentuale di utilizzo d'acqua derivante da acqua riciclata nella destinazione</i>
	CONSUMO ENERGETICO PER PERNOTTAMENTO TURISTICO RISPETTO A QUELLO DELLA POPOLAZIONE GENERALE PER PERSONA A NOTTE

Legenda: in maiuscoletto = indicatori principali; in carattere corsivo = indicatori opzionali.

Fonte: "Il Sistema Europeo di Indicatori per il Turismo – Toolkit"

(Commissione Europea, 2013)

Il valore aggiunto del SEIT è da rinvenire innanzitutto nel fatto che gli indicatori ivi proposti sistematizzano, in larga parte, quelli che, in forme diverse ma sostanzialmente equivalenti,

sono stati proposti in letteratura per la valutazione della sostenibilità (per un'aggiornata rassegna, si veda ad esempio il recente contributo di Della Corte e Scarelli, 2013).

Il Sistema Europeo degli Indicatori per il Turismo offre inoltre il vantaggio della chiarezza e dell'interpretabilità perché riconduce ciascuno di questi strumenti all'interno di una cornice di riferimento unitaria, la cui lettura è agevolata dall'individuazione di obiettivi specifici e dall'articolazione in macro-categorie.

Il SEIT risulta quindi essere uno strumento estremamente flessibile, che può essere ampliato o ristretto<sup>3</sup> in base alle esigenze avvertite dalle Amministrazioni locali le quali, su base volontaria, possono utilizzare questi strumenti facendo proprio il principio alla base della creazione di questo sistema (e fortemente sostenuto anche nella letteratura di settore) che consiste nell'avvertita necessità di condividere la responsabilità delle decisioni, nell'ottica della condivisione dei processi (anche) attraverso la creazione di gruppi *ad hoc* (come suggerito nel Rapporto della CE) il cui mandato sia quello di comporre ad unità le istanze di tutti i portatori di interesse. In questo *framework*, diventa quindi chiave la figura di un soggetto che agisca come *ente pivot*, in grado di garantire la cooperazione tra tutti

<sup>3</sup> Anche nella nostra ricerca, infatti, il set di indicatori predisposto dalla Commissione Europea sarà, in parte, modificato per due ragioni principali: 1. inserimento di ulteriori indici ed indicatori nello studio della città di Napoli (in letteratura, sono stati infatti individuati alcuni indici che possono fornire un importante contributo allo studio di alcune destinazioni – si pensi, ad esempio, a quelli relativi alla produzione di rifiuti turistici, la cui valutazione diventa particolarmente importante in un territorio, come quello napoletano, che sconta da anni i disagi relativi alla cattiva gestione di questo servizio); 2. adattamento degli indicatori e degli indici messi a punto dalla commissione (come spesso accade nel settore turistico, l'implementazione di alcuni strumenti di analisi è compromessa dalla difficoltà di reperimento dei dati e, sfortunatamente, Napoli non è un'eccezione. Questa constatazione mette, tra l'altro, a nostro parere, in evidenza la scarsa attenzione che le Amministrazioni locali hanno riservato al settore turistico.

gli attori coinvolti nel processo e di comporre a unità le istanze di ciascuno (Commissione Europea, 2013, pp. 16 e ss.).

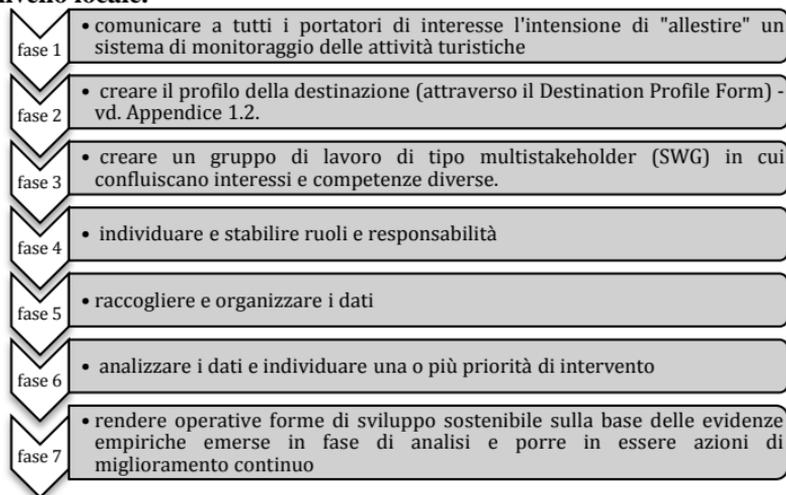
Alla base di questa raccomandazione, riposa evidentemente una prospettiva di tipo *multi-stakeholder* nell'ipotesi che la progettazione delle attività da porre in essere sul territorio possa essere in grado di generare un vantaggio competitivo per la destinazione nel suo complesso e, quindi, di riflesso, anche per i singoli attori della filiera, dando voce *anche* ai portatori d'interesse che vivono il territorio da un punto di vista "non economico", quali, ad esempio, ma non esclusivamente, i cittadini, le forze dell'ordine, ecc..

Si tratta in sostanza di ripensare, in modo creativo, i tradizionali processi di gestione del territorio in modo che gli attori della filiera, inclusi in un processo di più ampio respiro, collaborino al fine di ottenere un vantaggio sovra-soggettivo, nell'interesse della destinazione nel suo complesso, sia sotto il profilo economico della competitività del *sistema* (nel medio lungo periodo) sia sotto il profilo del benessere della comunità locale largamente intesa.

## **2.2. Il management nelle destinazioni turistiche**

Nel *toolkit* redatto dalla Commissione Europea con la finalità di migliorare l'interpretabilità del SEIT e, quindi, facilitarne l'applicazione, vengono indicate le fasi attraverso cui dovrebbe essere implementato il sistema di gestione sostenibile della destinazione (Figura 4).

**Figura 4 - Guida step-by-step per l'implementazione del SEIT a livello locale.**



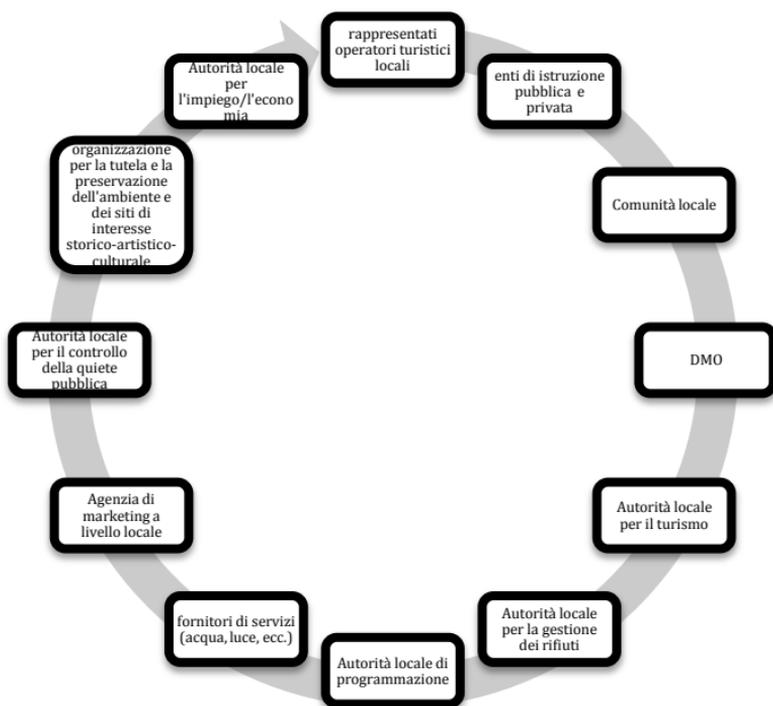
Fonte: Ns. adattamento da Commissione Europea (2013)

Il primo passo da compiere è quello di individuare un coordinatore locale a livello di destinazione (cioè un soggetto *pivot*), responsabile di ogni attività di coordinamento tra i portatori di interesse, pubblici e privati, collettivi ed individuali, incaricato di gestire operativamente ogni fase del processo di monitoraggio. A tale soggetto, competono anche obblighi di comunicazione preventiva agli *stakeholder* dell'intenzione di "allestire" un sistema di monitoraggio delle attività turistiche, nel prioritario tentativo di far sentire ciascuno di essi parte di un processo di costruzione e condivisione.

Gli *stakeholder* individuati dall'ente *pivot* dovrebbero infatti costituire un vero e proprio gruppo di lavoro (*Stakeholder Working Group* – SWG), composto da organizzazioni (pubbliche e private) e individui che, a qualsiasi titolo, siano portatori

di interessi legittimi rispetto al territorio: solo la più ampia rappresentatività di questo gruppo di lavoro consentirà infatti di avere una quantità di dati sufficiente per avviare il monitoraggio. Devono perciò essere inclusi in questo gruppo, esponenti della comunità locale, fornitori di servizi, dipartimenti delle autorità locali responsabili del settore lavoro, della protezione e della tutela dell'ambiente, ecc. (Figura 5).

**Figura 5 - Alcuni dei soggetti che dovrebbero costituire il gruppo di lavoro *multi-stakeholder* secondo le indicazioni fornite dalla Commissione Europea.**

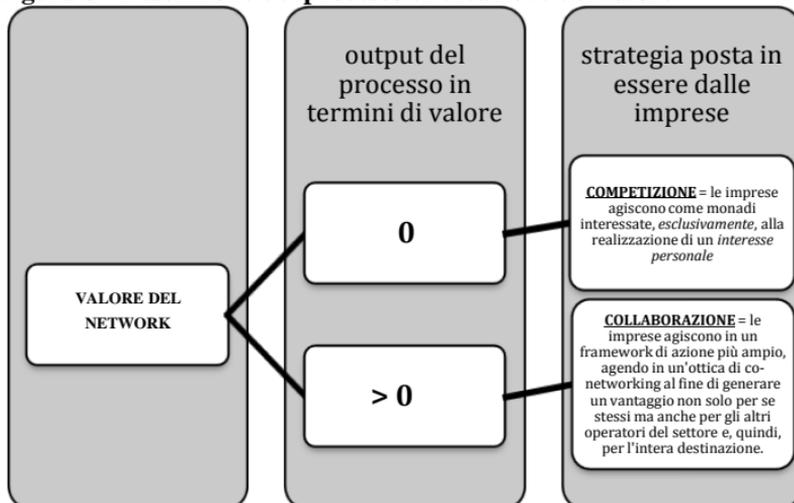


Fonte: Ns. adattamento da Commissione Europea (2013)

All'interno del gruppo, il soggetto *pivot* dovrebbe operativamente proporre strumenti per la misura della sostenibilità, raccogliere le opinioni degli *stakeholder* (in funzione delle quali, se opportuno, ricalibrare gli strumenti proposti inizialmente) e controllare la disponibilità dei dati necessari per effettuare il monitoraggio. Perfettamente in linea con la letteratura di settore, nel *toolkit*, viene spesso sottolineata l'importanza, anzi la necessità, di coinvolgere tutti gli attori, condividendo obiettivi e discutendo le pratiche attraverso cui i primi possano essere perseguiti. Il risultato atteso, e più importante sotto il profilo operativo, di queste riunioni è e deve essere, infatti, l'assegnazione di compiti precisi e l'assunzione di responsabilità che, oltre a fungere da garanzia del corretto svolgimento di tutte le fasi del processo, dovrebbe anche essere tale da stimolare l'impegno di ciascuno degli attori coinvolti.

A sostegno di questa tesi, vi sono molti e recenti contributi nella letteratura di settore, in cui è stato argomentato argomentato ed empiricamente dimostrato che forme di collaborazione tra gli attori del settore sono in grado di garantire un maggiore vantaggio competitivo rispetto a quello che potrebbe essere conseguito ponendo in essere solo pratiche di competizione pura (tra gli altri, si vedano ad esempio i contributi di Della Corte, et al., 2014a, 2014b).

**Figura 6 - Descrizione del processo di creazione del valore.**



Fonte: Ns. adattamento da Della Corte, Del Gaudio, Cascella, Di Taranto (2014)

Sebbene utilizzato ai fini euristici differenti rispetto ai nostri, il modello proposto in Figura 6 sintetizza perfettamente quanto operativamente proposto dalla Commissione Europea. Secondo entrambe le prospettive, infatti, gli attori che agiscono in un'ottica sistemica, in modo da concertare e porre in essere un'azione comune che vada, contemporaneamente, a vantaggio sia della destinazione che dei singoli operatori, conseguono un vantaggio competitivo superiore a quello che potrebbero ottenere se agissero come *single player*. Operativamente, non si tratta di mettere da parte schemi di competizione tra imprese ma di declinare i vecchi schemi in modo innovativo, realizzando attività di collaborazione tra imprese che operano nella stessa arena economica, in modo da garantire un servizio di migliore qualità alla propria utenza con un vantaggio immediato

per l'intera destinazione e, quindi, anche per i singoli attori in una prospettiva di medio-lungo periodo.

La mancanza di coordinamento tra gli attori di settore è, infatti, una delle principali cause di perdita di vantaggio competitivo anche per destinazioni, quali, ad esempio, la città di Napoli, incredibilmente dotate in termini di fattori di attrattività turistica. Quest'aspetto, radicato da anni nel napoletano, viene confermato anche in una recente ricerca (Della Corte, Sciarelli, Cascella, 2012), nella quale si dimostra la (quasi totale) assenza di coordinamento tra gli attori locali che, però, (un po' paradossalmente) intuiscono le opportunità che potrebbero discendere da forme di coordinamento e co-pianificazione, lamentano l'assenza di un soggetto *pivot*, ma non si rendono attori-promotori di alcun cambiamento. L'attuale "stato delle cose" produce almeno due effetti negativi: da una parte, erode quote di mercato potenziale che la destinazione potrebbe raggiungere ma a cui, di fatto, non arriva con gli attuali modelli di gestione strategica del territorio, e, dall'altra, non ha reali opportunità di "allestire" un sistema di gestione del territorio in ottica sostenibile. Infatti, solo attraverso il dialogo e l'incontro delle professionalità di cui ciascuno *stakeholder* è portatore, è possibile costruire un *set* di strumenti adeguato (che tenga conto delle specificità delle singole destinazioni), procedere alla raccolta dei dati e d effettuare le opportune indagini<sup>4</sup>. Le evidenze empiriche emerse in questa fase dovrebbero poi essere nuovamente discusse all'interno del gruppo di lavoro, per capire in che direzione si stia muovendo la destinazione e quali possano essere

<sup>4</sup> La Commissione Europea ha predisposto una nota di accompagnamento al SEIT individuando le fasi attraverso cui implementarlo e fornendo anche degli strumenti pratici per la raccolta dei dati e l'analisi dei risultati. Si rinvia il lettore all'appendice 1.2., in calce a questo capitolo, per una rassegna degli strumenti messi a disposizione dalla Commissione.

le misure correttive da porre in essere. L'accurata conoscenza del territorio è, quindi, un aspetto imprescindibile nell'allestimento del sistema di valutazione, che deve tener conto delle caratteristiche del territorio in termini di punti di forza e di debolezza della destinazione (Figura 17), oltreché del ruolo strategico svolto dal turismo nell'economia locale e della composizione della platea di tutti coloro che sono portatori di interessi (legittimi) sul territorio (Liburd & Edwards, 2010).

Per l'individuazione di tutte le attività di pianificazione, la Destination Management Organization (DMO) svolge un ruolo fondamentale di coordinamento e di indirizzo. A questa spetta, infatti, il compito di identificare la *mission* attorno a cui definire le linee programmatiche di sviluppo sostenibile della destinazione, grazie (sempre) all'azione di coordinamento svolta dal soggetto *pivot*, che indirizza l'operato degli attori locali dando (poi) *concreta esecuzione alla politica turistica decisa a livello istituzionale*.

**Figura 7 - Caratteristiche delle attività preliminari alla realizzazione di una (co) pianificazione strategica in ottica sostenibile.**

<p><b><i>goal-oriented</i></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sebbene in Italia, il turismo contribuisca ormai al PIL nella misura all'incirca del 10%, spesso non è sempre chiara agli organi di gestione soprattutto di natura istituzionale) l'importanza strategica del settore turistico. Occorre, quindi, che questi abbiano ben chiaro il ruolo che il turismo ricopre all'interno della comunità locale per il raggiungimento di obiettivi che possano soddisfare gli interessi dei differenti <i>stakeholder</i> del sistema.</li> </ul>
<p><b><i>integrative</i></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La programmazione strategica in ottica sostenibile deve tener conto di tutti gli elementi che concorrono a formare la destinazione, (si veda al riguardo il modello delle 6A di Della Corte, 2012).</li> </ul>
<p><b><i>market-driven</i></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'orientamento al mercato è una caratteristica certamente fondamentale di ciascuna delle azioni poste in essere dal management locale. L'idea alla base del turismo sostenibile è, infatti, quella di garantire un bilanciamento tra la possibilità di sfruttare il territorio e quella di preservarne l'equilibrio (anche in vista di una futura sfruttabilità in termini turistico-economici della destinazione).</li> </ul>
<p><b><i>resource-driven</i></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'attenzione del management locale deve essere chiaramente incentrata sulle risorse specifiche del territorio. E' anche per questa ragione che, in riferimento al SEIT, nel corso di questa trattazione, saranno discusse le modalità di adattamento del Sistema Europeo alla realtà napoletana.</li> </ul>
<p><b><i>consultive</i></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Il processo di creazione del valore in un'ottica sostenibile deve includere, in una prospettiva dialettica e di co-creazione del valore, tutti i portatori di interesse e, quindi, anche i turisti, la comunità locale, ecc. oltretutto, ovviamente, tutti gli attori della filiera.</li> </ul>
<p><b><i>systemic</i></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• E' importante formulare <i>best practices</i> da condividere con gli organi di <i>governance</i> di altre destinazioni, operando in una prospettiva sistemica che veda allo stesso tavolo sia attori pubblici che privati.</li> </ul>

Fonte: Ns. adattamento da Della Corte, Sciarelli (2013)

### 2.3. L'analisi longitudinale come strumento per il monitoraggio

Oltre agli strumenti di analisi sincronica, ci sono altri metodi impiegati per lo studio della sostenibilità in un'ottica longitudinale che sono assai meno frequentemente utilizzati perché richiedono competenze statistiche più ampie e la disponibilità di basi-dati longitudinali. Gli strumenti di tipo diacronico risultano però certamente molto appropriati per lo studio della sostenibilità perché, diversamente dai primi, non si limitano a meri esercizi di statica comparata<sup>5</sup>, ma consentono di studiare direttamente l'evoluzione del fenomeno nel corso del tempo.

Le tecniche e i metodi proposti in questa direzione sono molteplici. Tra i primi studi in questo senso, degni di una menzione particolare sono certamente quelli compiuti dal demografo belga Pierre François Verhulst. Lo studioso sosteneva che un certo numero di individui tenda, inizialmente, a crescere in modo esponenziale, grazie alle abbondanti risorse offerte dal territorio. Quando queste iniziano a scarseggiare a causa del crescente numero di abitanti, la natalità diminuisce e la mortalità aumenta, fino a tendere al valore  $K$  di equilibrio del modello, dove  $K$  rappresenta proprio la *capacità di carico del sistema*. Per descrivere questo fenomeno, lo studioso propose una *funzione logistica*, in grado di descrivere proprio questo andamento: all'inizio, la crescita è quasi esponenziale, successiva-

<sup>5</sup> Sono di statica comparata i confronti effettuati tra fenomeni osservati, staticamente, in due punti nel tempo allo scopo di osservarne le differenze, traendone, quindi, indicazioni implicite circa i meccanismi evolutivi che hanno portato ad uno o più mutamenti. Si tratta quindi di tecniche di natura sincronica che, attraverso un approccio di tipo comparativo, permettono di evidenziare eventuali differenze tra un punto nel tempo  $t_1$  ed un successivo momento  $t_2$ . Attraverso l'applicazione di queste tecniche non è quindi possibile studiare *direttamente* il processo evolutivo che ha generato le differenze osservate ma possiamo soltanto limitarci ad osservarle e a descriverle.

mente rallenta, approssimandosi ad una curva con andamento lineare, per poi raggiungere una posizione asintotica in corrispondenza della quale si registra una crescita nulla.

In termini pratici, il valore aggiunto di queste tecniche, rispetto all'analisi per indici, sta nella loro capacità di studiare l'attuale classificazione di una destinazione (sostenibile, non sostenibile o parzialmente sostenibile) in funzione delle azioni che sono state poste in essere in passato, il quale non solo determina il presente ma influenza, probabilisticamente, anche il futuro della destinazione.

Per comprendere qual è il meccanismo di funzionamento delle tecniche d'analisi longitudinale, alla fine di questo capitolo, abbiamo proposto una breve appendice tecnica, che può essere saltata senza per questo perdere il filo del discorso. A seguire, vi è una seconda appendice nella quale vengono presentati alcuni strumenti proposti nel *toolkit* messo a disposizione dalla Commissione Europea, a cui si è fatto cenno nelle pagine precedenti. Nel prossimo capitolo, sarà invece dettagliatamente discusso il ruolo dei metodi d'analisi diacronica all'interno dell'approccio integrato che proponiamo per lo studio della sostenibilità, che parte dall'analisi classica, per indici (utilizzati per posizionare la destinazione all'interno del modello di Weaver), e che usa quest'ultimo per generare informazioni di *input* per l'analisi longitudinale.

## Appendice 2.1.

### Appendice metodologica sugli strumenti di analisi longitudinale applicati allo studio della sostenibilità

I modelli di analisi longitudinale presentati in questa sezione sono tutti riferibili a una famiglia di strumenti che, in letteratura, prende il nome di Event History Analysis (EHA). Con l'acronimo EHA intendiamo riferirci a un insieme di modelli matematici e tecniche statistiche per l'analisi dei processi che portano a uno o più eventi, che possono ripetersi nel corso del tempo.

L'Event History Analysis può essere definita come l'analisi della durata della "non-occorrenza" di un evento (cioè di una transizione da uno stato di origine ad uno di destinazione), nel senso che la probabilità di sperimentarlo dipende dal tempo in cui l'unità di analisi è rimasta nello stato di origine (senza transitare mai in quello di destinazione) (Yamaguchi, 1991). Una 'event history' descrive, quindi, i valori assunti da una variabile qualitativa,  $Y(t)$ , nell'arco di un periodo di osservazione che va da  $\tau_1$  a  $\tau_2$  (Tuma & Hannan, 1984).

$$\omega[\tau_1\tau_2] \equiv \{y(u); \tau_1 \leq u \leq \tau_2\}$$

Nell'equazione,  $(\omega[\tau_1\tau_2])$  è l'event history ed è esattamente uguale alla realizzazione di una variabile casuale che dipende da  $u$ , la quale assume valori nell'intervallo temporale di estremi  $\tau_1$  e  $\tau_2$ . L'insieme di tutti i valori,  $y(u)$ , che può assumere  $Y(t)$ , è denominato spazio degli stati di  $Y$ , e si denota con  $\Psi$ .

Le tecniche EHA sono usualmente impiegate per lo studio dei processi sociali. In particolare, esse sono infatti in grado di effettuare uno studio delle *transizioni* da uno stato di origine  $j$

ad uno di destinazione  $k$ , e della durata degli intervalli temporali tra le entrate e le uscite da specifici stati. Ciascuna delle transizioni da  $j$  a  $k$ , viene scandita dall'accadimento di un certo *evento*, ossia un cambiamento qualitativo che può essere collocato nel tempo. Un evento è, quindi, un elemento di rottura tra ciò che precede e ciò che segue, una discontinuità nella storia di un individuo, di un'azienda, di un gruppo, ecc... (Allison, 1984)

In estrema sintesi, possiamo quindi caratterizzare questo tipo di processo in base a tre elementi (Coleman, 1981):

1. esiste un insieme di unità d'analisi, ciascuna delle quali "si muove" attraverso un numero finito (e generalmente piccolo) di stati;
2. tali cambiamenti possono verificarsi in qualsiasi momento nel tempo;
3. esiste una serie di fattori costanti o variabili in grado di influenzare il verificarsi degli eventi.

Per comprendere il funzionamento delle tecniche EHA, presentiamo alcuni aspetti dell'impianto logico-matematico su cui si fondano, formalizzando anche parte della terminologia che sarà impiegata nei capitoli successivi.

Si consideri, innanzitutto, una variabile casuale  $Y(t)$ . Poiché la transizione da uno stato all'altro avviene in un tempo che non è prefissato (così come non lo è la direzione di tale transizione), possiamo allora definire il processo come continuo e stocastico. Per presentare la struttura matematica alla base delle tecniche EHA dobbiamo anzitutto richiamare il profilo causale che rende così importanti tali strumenti per la ricerca sociale. Lo schema concettuale sotteso alla loro impostazione può essere sintetizzato nella formula [2.1].

$$\Delta X_t \rightarrow \Delta Y_{t'} \quad [2.1]$$

Essa ci dice che una variazione della variabile X al tempo t implica una variazione della variabile Y in un successivo momento, t'. X non può e non deve essere considerata la sola causa del cambiamento: l'effetto di una data variabile X è, infatti, sempre misurato in relazione ad altre cause. In questo contesto, il fattore *tempo* risulta determinante perché, in entrambi, vi è una causa (o un set di cause) che si verificano *in un momento temporalmente precedente* a quello nel quale si realizza l'effetto.

Lo scopo delle analisi di tipo *event history* è quindi quello di proporre uno schema analitico in grado di cogliere come una certa (o ipotizzata) variazione nella variabile  $X_t$ , nel passato, influisca sulla probabilità di una variazione nella variabile  $Y_{t'}$ , nel futuro [2.2].

$$\Delta X_t \rightarrow \Pr(\Delta Y_{t'}) \quad t < t' \quad [2.2]$$

Tale impostazione probabilistica si presta meglio a studiare i fenomeni sociali rispetto all'approccio deterministico: la principale differenza non sta nel fatto che la nostra conoscenza sulle cause sia insufficiente, quanto piuttosto nel fatto che l'effetto causale che deve essere spiegato è una probabilità.

Poste queste premesse, possiamo ora dire che, se la variabile dipendente è discreta e può variare il suo stato in qualsiasi punto nel tempo, allora il *tasso di transizione* esprime il nesso causale per ciascun punto nel tempo. In altre parole, supponiamo, per il momento, di essere interessati ai cambiamenti di stato relativi a ciascuna unità di analisi e assumiamo, inoltre, che lo spazio degli stati sia discreto e che, quindi, lo siano anche

tutti gli stati. Infine, assumiamo che una certa unità di analisi entri al tempo  $t$  nello stato di origine, tale che  $Y_{t_0}=j$ .

Per descrivere lo sviluppo del processo in ogni punto del tempo, cioè mentre il processo è in atto, tenendo in considerazione informazioni sullo sviluppo passato del processo medesimo, introduciamo il concetto di *tasso di transizione*. Per comprenderlo facciamo riferimento a una variabile  $T$  che rappresenta la durata, a partire da  $t_0$  fino a quando non interviene un certo cambiamento nella variabile dipendente (che, nel presente studio, potrebbe appunto essere la transizione di una destinazione da uno stato – ad esempio “sostenibile” – ad un altro – “non sostenibile”, o viceversa). Ponendo  $t_0=0$ , per semplificare, avremo possiamo scrivere la [2.3].

$$\Pr(t \leq T < t' | T \geq t) \quad t < t' \quad [2.3]$$

Tale equazione esprime la probabilità che un evento si verifichi nell'intervallo di tempo tra  $t$  e  $t'$ , *dato che nessuna transizione si è verificata prima (e cioè fino a  $t$ )*. È proprio questa proprietà che ci consente di studiare probabilisticamente l'evoluzione di un certo fenomeno data la *storia degli stati* attraverso cui questo (nel nostro caso, una destinazione) è transitato in passato. Tale probabilità si presta a descrivere la dinamica del processo: la definizione si riferisce infatti a ciascun punto nel tempo mentre il processo è in evoluzione e, quindi, può esprimere l'idea del cambiamento proprio mentre il processo è in atto (Blossfeld, Rohwer, 2002).

Scegliere un modello a tempo continuo significa, quindi, riferirsi a una tipologia che appare maggiormente realistica rispetto ai modelli a tempo discreto perché, soprattutto nelle Scienze Sociali, il cambiamento può avvenire in qualsiasi mo-

mento e non sempre in un intervallo predefinito. I modelli a tempo discreto, però, prevedono metodi di stima non molto complessi e sono, quindi, spesso preferiti dai ricercatori sociali rispetto a quelli a tempo continuo (Tuma, Hannan, 1984). Inoltre, questi ultimi assumono di poter misurare “esattamente” il tempo, ma in pratica non possono che misurarlo in unità discrete, per quanto piccole (Allison, 1984). Per questa ragione, facciamo tendere  $t'$  a  $t$  (in modo da ridurre – fino quasi ad annullare – l'ampiezza dell'intervallo). Per farlo, ricorriamo al concetto di limite<sup>6</sup> e, più precisamente, calcoliamo il limite della pro-

<sup>6</sup> Il concetto di limite può essere, intuitivamente, spiegato attraverso il seguente esempio. La posizione di un'automobile che procede lungo un'autostrada (assumendo che essa sia praticamente rettilinea) da Milano a Napoli può essere individuata con sufficiente precisione, conoscendo la distanza che la divide dalla posizione iniziale. Tale distanza dipende dal tempo ed è esprimibile attraverso una funzione del tipo  $y=s(x)$  dove  $x$  è il tempo trascorso da quando l'auto è partita da Milano. Il nostro obiettivo è quello di calcolare la velocità conoscendo la variazione del tempo  $[s(x)]$ . La velocità media, in un intervallo di tempo, è uguale alla distanza percorsa nell'intervallo di tempo, divisa per la durata dell'intervallo, e cioè

$$v_m = \frac{s(x_2) - s(x_1)}{x_2 - x_1} = f(x_1, x_2)$$

dove  $x_1$  e  $x_2$  sono i tempi rispettivamente trascorsi all'inizio e alla fine dell'intervallo temporale considerato e  $s(x_1)$  e  $s(x_2)$  sono, rispettivamente, le distanze percorse da Milano all'inizio e alla fine dello stesso intervallo temporale. Molto spesso, però, ciò che interessa non è il calcolo della velocità media, ma di quella istantanea. Il metodo più logico per determinare tale velocità è quello di considerare un intervallo di ampiezza nulla, per il quale quindi  $x_1=x_2$ . Rimpicciolendo l'ampiezza dell'intervallo, possiamo facilmente calcolare la velocità media, ma la velocità istantanea diventa di difficile determinazione. Per poter ottenere il nostro scopo, sarà quindi necessario mettere a punto una tecnica più raffinata che sia in grado di determinare la velocità istantanea a partire dalla velocità misurata in intervalli di tempo molto brevi. A tale scopo si utilizza il concetto di limite. Innanzitutto, è ragionevole supporre che la velocità istantanea non sia soggetta a forti cambiamenti quando l'intervallo considerato ha ampiezza molto contenuta. In questo caso, la velocità media e quella istantanea tenderanno a sovrapporsi. Per semplicità, cerchiamo una definizione della velocità istantanea  $v$ , in un dato istante  $x_1$  in termini di velocità valutate in intervalli di tempo che cominciano o finiscono in  $x_1$ . In altre parole, la funzione velocità media è la seguente

$$f(x) = \frac{s(x) - s(x_1)}{x - x_1}$$

babilità che un evento si verifichi nell'intervallo di tempo tra  $t$  e  $t'$ , dato che nessuna transizione si è verificata fino a  $t$  [2.4].

$$\lim_{t' \rightarrow t} P(t \leq T \leq t' | T > t) \quad [2.4]$$

In un intervallo troppo piccolo, però, la probabilità che si verifichi un evento è evidentemente bassissima e, quindi, praticamente nulla [2.5].

$$\lim_{t' \rightarrow t} P(t \leq T \leq t' | T > t) = 0 \quad [2.5]$$

Per risolvere questo problema, si può modificare l'argomento del limite (Coleman, 1968): dividendo la probabilità che un episodio si verifichi in un certo intervallo temporale per l'ampiezza dell'intervallo medesimo, perveniamo ad una misura della probabilità di cambiamento futuro *per l'unità di tempo* [2.6].

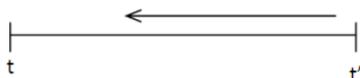
$$\frac{P(t \leq T \leq t' | T > t)}{t' - t} \quad [2.6]$$

Quindi, ritornando al limite, e riscrivendolo per  $t'$  che tende a  $t$ , otteniamo la [2.7].

$$\lim_{t' \rightarrow t} \frac{P(t \leq T \leq t' | T > t)}{t' - t} \quad [2.7]$$

Essa è una buona approssimazione di  $v$  quando  $x$  è molto prossimo ad  $x_1$ , pur non esistendo un valore  $f(x_1)$ . In sintesi, quindi, se  $f(x)$  è una funzione reale, e  $c$  ed  $l$  sono numeri reali, possiamo dire che  $l$  è il limite di  $f(x)$  per  $x$  che tende a  $c$ , il che equivale a dire che se  $x$  è molto prossimo, ma non identico, a  $c$ , allora  $f(x)$  è molto vicina ad  $l$ .

Per quanto precedentemente detto, tale limite esprime la *probabilità* che intervenga un cambiamento al tempo  $t$  – cioè *che si verifichi un certo evento, in considerazione del fatto che non si è verificato fino a quel momento* (per questo, all’inizio, abbiamo parlato della probabilità di “non-occorrenza” dell’evento). In questo modo, facciamo quindi tendere a zero l’ampiezza dell’intervallo  $[t, t']$ , così da rendere (approssimativamente)  $t'$  uguale a  $t$ .



Il concetto che abbiamo appena descritto è generalmente noto come tasso di transizione (o anche *hazard rate*, *intensity rate*, *failure rate*, *transition intensity*, *risk function* o *mortality rate*) e può essere formalmente espresso come nella [2.8].

$$r(t) = \lim_{t' \rightarrow t} \frac{P(t \leq T \leq t' | T > t)}{t' - t} \quad [2.8]$$

Il termine  $r(t)$  ci consente di avere una descrizione (pressoché) puntuale del modo in cui il processo (definito da un singolo evento) si evolve nel corso del tempo: il tasso di transizione sintetizza, infatti, due concetti di fondamentale importanza: 1) il cambiamento, e 2) la durata, cioè il tempo trascorso prima che si verifichi l’evento. In altre parole, il tasso di transizione è quindi la propensione a cambiare stato, nell’intervallo infinitesimale  $[t, t']$ , passando dallo stato di origine a quello di destinazione, tenendo conto che l’evento non si è verificato fino a

quel momento<sup>7</sup>. Tale propensione è definita in relazione ad un insieme a rischio (il c.d. *risk set*), definito come l'insieme di individui che resta esposto al rischio di sperimentare l'evento alla fine dell'episodio corrente, a condizione che non lo abbia ancora sperimentato in precedenza (Blossfeld & Rohwer, 2002).

I concetti esposti fino a questo momento sono propedeutici alla formulazione dell'approccio matematico di base dei modelli di Event History Analysis.

Riformuliamo, quindi, quanto detto fino a questo momento in modo più sintetico, [2.9].

$$r(t) = g(t, \mathbf{x}) \quad [2.9]$$

La [2.9] esprime la forma elementare del tasso di transizione. L'idea centrale è che  $r(t)$ , che descrive un processo in evoluzione nel tempo, è una funzione (che abbiamo indicato con  $g(.)$ ) del tempo  $t$  e di un set di covariate ( $\mathbf{x}$ ). In ogni caso, è necessario che esista un forte nesso causale tra il tasso di transizione e le covariate e che tali regressori siano gli unici (o quanto meno i principali) fattori in funzione dei quali si produca un certo effetto sull'evoluzione del fenomeno. La *ratio* sottesa al modello è infatti che, a patto di conoscere l'ordine cronologico degli eventi, il cambiamento in alcuni regressori, al tempo  $t$ , possono portare a cambiamenti, in futuro (al tempo  $t'$ ), nel tasso di transizione [2.10].

<sup>7</sup> Il tasso di transizione assume solo valori non negativi che, però, possono essere maggiori di 1, quindi,  $r(t)$  non è una probabilità condizionata. Ad ogni modo, per un piccolo intervallo di tempo  $[t', t]$ , il prodotto  $(t', t) * r(t)$  può essere interpretato come la probabilità condizionata che l'evento si verifichi in quell'intervallo temporale.

$$\Delta X_t \rightarrow \Delta r(t') \quad t < t' \quad [2.10]$$

Come si è detto, l' $r(t)$  appena illustrato non è una probabilità, e deve essere considerato come un concetto astratto: esso deve quindi essere collegato a quantità direttamente osservabili, quali le frequenze osservate degli stati in particolari punti nel tempo. A tale scopo, introduciamo, quindi, il concetto di *funzione di densità* [2.11].

$$F(t) = \Pr(T \leq t) \quad [2.11]$$

Il primo membro è la distribuzione di probabilità di  $T$  (ossia del tempo trascorso prima che l'evento si verifichi), mentre il secondo membro è la probabilità che  $T$  si verifichi al tempo  $t$  o prima del tempo  $t$ .

In termini equivalenti e speculari, possiamo descrivere la distribuzione di probabilità di  $T$ ,  $F(t)$ , come una *funzione di sopravvivenza* [2.12].

$$G(t) = 1 - F(t) = \Pr(T > t) \quad [2.12]$$

$G(t)$  esprime un concetto speculare rispetto alla funzione di densità  $e$ , quindi, matematicamente determinabile tramite il suo complemento ad 1. In altri termini,  $G(t)$  è la probabilità che una proporzione di episodi sperimentino l'evento soltanto *dopo*  $t$ .

## Appendice 2.2.

### **Gli strumenti forniti nel toolkit della Commissione Europea per l'implementazione del SEIT a livello locale**

A monte del processo di individuazione degli indicatori e di costruzione degli indici, riposa ovviamente una prospettiva di tipo manageriale di studio delle caratteristiche della destinazione che intendiamo studiare. Poiché lo scopo perseguito dalla Commissione attraverso il SEIT è quello di mettere a disposizione uno strumento flessibile, che può essere utilizzato a livello locale senza che ci sia bisogno di una preparazione specifica (né a livello statistico-metodologico né a livello aziendalistico), vengono forniti anche alcuni strumenti pratici quali ad esempio una scheda per individuare il profilo della destinazione (Tabella 5) e un foglio di lavoro Excel, con formule pre-impostate, attraverso cui ottenere una schematizzazione di alcuni importanti informazioni circa la sostenibilità globale dell'attività turistica sul territorio (da Tabella 6 a Tabella 10).

A queste informazioni, se ne aggiungono poi altre di dettaglio, quali ad esempio gli *output* di processo in termini di *policies* da attuare a livello destinazione e a livello impresa (Figura 10 e Figura 11), le percezioni della comunità locale (Figura 12), quelle dei turisti e degli escursionisti (Figura 13), la spesa turistica (Figura 14), nonché alcuni aspetti della capacità di carico della destinazione (Figura 15).

**Tabella 5 - Strumento per l'individuazione del profilo della destinazione.**

<b>DESTINATION:</b>			
<b>COUNTRY:</b>			
<b>DESTINATION BOUNDARY<sup>8</sup>:</b>			
<b>LOCATION:</b>		<b>OVERVIEW:</b>	
Description	Distance from the national capital city (km)	Main types of tourism and most popular activities	Top five most popular tourist attractions (including environmental and cultural attractions).
			1. _____
			2. _____
			3. _____
			4. _____
			5. _____

Fonte: [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/sustainable-tourism/indicators/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/sustainable-tourism/indicators/index_en.htm)

<sup>8</sup> L'indicazione dei territori che confinano con la destinazione è un elemento assai importante nell'analisi. Infatti, come si è in parte già anticipato, e come meglio si vedrà nel seguito della trattazione, ciascuna destinazione non può e non deve essere considerata come una monade rispetto al contesto che la circonda ma come un elemento in esso pienamente integrato. Questa visione "allargata" si ripercuote immediatamente anche sul modo in cui le azioni di governo a livello locale devono essere impostate, sulle politiche di comunicazione e branding, ecc. (*infra* capp. IV e V).

**Tabella 6 - Strumento per l'individuazione del profilo della destinazione (aspetti geografici).**

<b>GEOGRAPHY:</b>			<b>WEATHER PATTERN:</b>
Approximate size of the destination (in km <sup>2</sup> ) and principle physical characteristics (rivers, hills, bays etc).	Dominant habitants (place an X against all that apply)	Level of biodiversity (the range of different plant and animal species)	Average sunshine hours,
			<b>Sunshine: Provide # of hours per season</b>
	Urban: _____	<b>LOW</b> biodiversity (small range of species present): _____	Summer: _____
	Sand/shingle beach: _____		Winter: _____
	Moor/heathland: _____	<b>MEDIUM</b> biodiversity: _____	
	Farmland: _____		<b>Participation: Provide mm per season</b>
	Forest/Woodland: _____	<b>HIGH</b> biodiversity (many different plant and animal species present): _____	Summer: _____
	Alpine: _____		Winter: _____
	Scrubland: _____		
	Desert: _____		<b>Temperature: Provide day and night temperatures per season</b>
	Wetland: _____		Summer: _____
	Other (please describe): _____		Day: ____°C Night: ____°C
			Winter: _____
			Day: ____°C Night: ____°C

Fonte: [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/sustainable-tourism/indicators/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/sustainable-tourism/indicators/index_en.htm)

**Tabella 7 - Strumento per l'individuazione del profilo della destinazione (accesso alla destinazione).**

TRANSPORT LINKS:			
Distance from nearest local and international airport (in km)	Details on any air carriers and/or cruise lines bringing visitors to the destination?	Public transport facilities to your destination (place an X against all that apply)	Additional private arrangements for transporting visitors to the destination
	Airlines:		
		Train: _____	
		Underground/metro: _____	
	Cruise operators:	Tram: _____	
		Coach: _____	
		Bus: _____	
		Taxi: _____	
		Ferry: _____	
		Other (please describe): _____	

Fonte: [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/sustainable-tourism/indicators/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/sustainable-tourism/indicators/index_en.htm)

**Tabella 8 - Strumento per l'individuazione del profilo della destinazione (caratteristiche popolazione locale).**

POPULATION:			
Number of permanent residents	Population density	Summer/winter ratio of residents to	Percentage of population employed in tourism related jobs?
		tourists	
No. of permanent resident _____	Population density: _____ per km <sup>2</sup>		

Fonte: [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/sustainable-tourism/indicators/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/sustainable-tourism/indicators/index_en.htm)

**Tabella 9 - Strumento per l'individuazione del profilo della destinazione (statistiche sui flussi in *incoming*).**

TOURISTS:			
Annual visitor numbers, as a total and broken down by principal market	Annual arrivals by type of transport	Average tourist expenditure (per person/per day)	Average length of stay
Total annual visitors:	Air:		
Total annual day visitors:			
Total annual domestic visitors:	Sea:		
Primary Source Markets:	Rail:		
(by country and number of visitors i.e. Germany – 40,000):			
1. _____	Private car:		
2. _____			
3. _____	Other:		
4. _____			

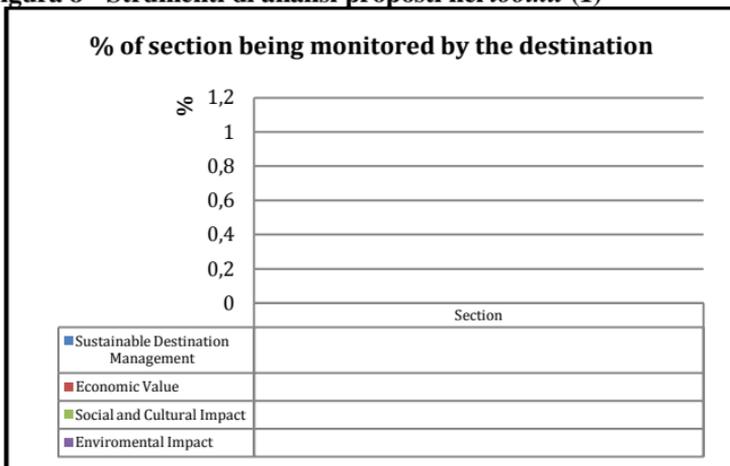
Fonte: [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/sustainable-tourism/indicators/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/sustainable-tourism/indicators/index_en.htm)

**Tabella 10 - Strumento per l'individuazione del profilo della destinazione (infrastrutture per la ricettività sul territorio).**

TOURISM AMENITIES:			
Approximate number of hotels (by star rating), and rooms in the destination	Other types of accommodation available (and approximate numbers)	Approximate number of restaurants	Approximate number of bars (nightclubs, pubs etc.)
Hotels:	Villas: _____		
	Apartments: _____		
Rooms:	Hostels: _____		
	Campsites: _____		
	Other (please describe): _____		
ANY ADDITIONAL INFORMATION RELEVANT TO YOUR DESTINATION THAT YOU FEEL HAS NOT BEEN COVERED IN THE SECTIONS ABOVE:			

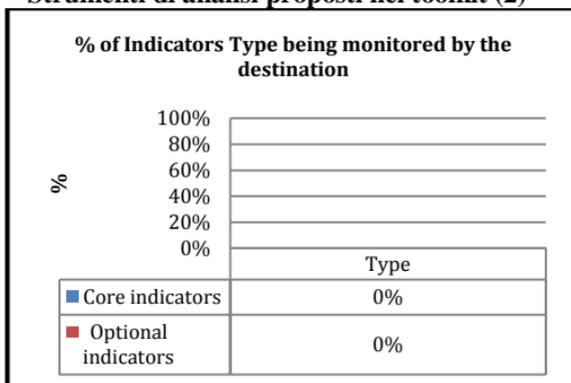
Fonte: [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/sustainable-tourism/indicators/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/sustainable-tourism/indicators/index_en.htm)

**Figura 8 - Strumenti di analisi proposti nel *toolkit* (1)**



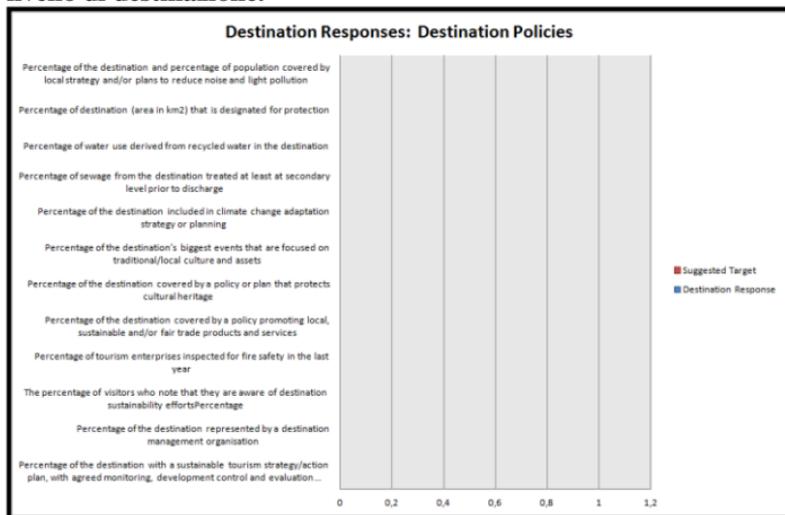
Fonte: [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/sustainable-tourism/indicators/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/sustainable-tourism/indicators/index_en.htm)

**Figura 9 - Strumenti di analisi proposti nel *toolkit* (2)**



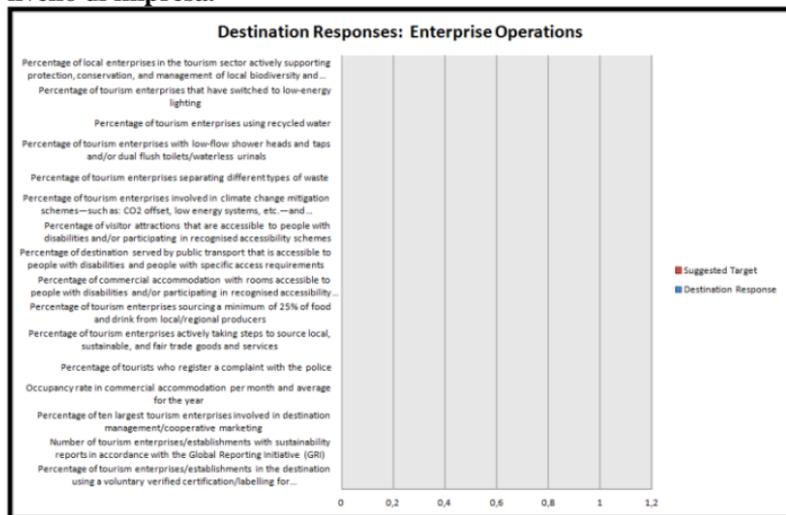
Fonte: [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/sustainable-tourism/indicators/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/sustainable-tourism/indicators/index_en.htm)

**Figura 10 - Output di processo in termini di policies da attuare a livello di destinazione.**



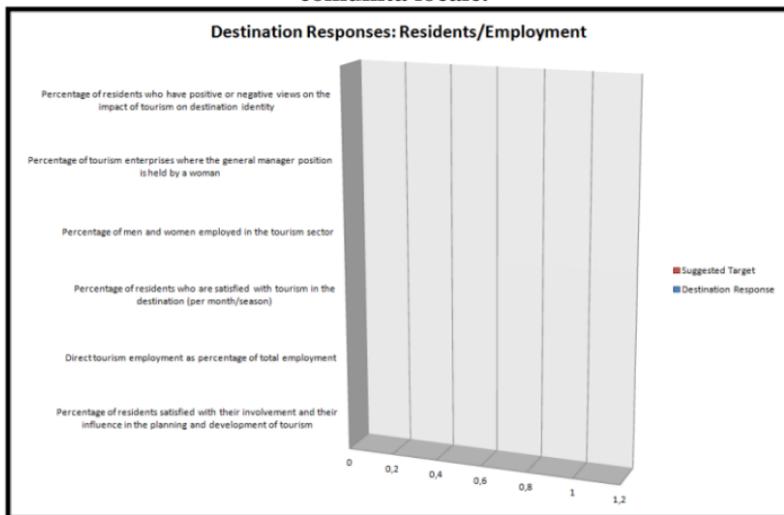
Fonte: [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/sustainable-tourism/indicators/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/sustainable-tourism/indicators/index_en.htm)

**Figura 11 - Output di processo in termini di policies da attuare a livello di impresa.**



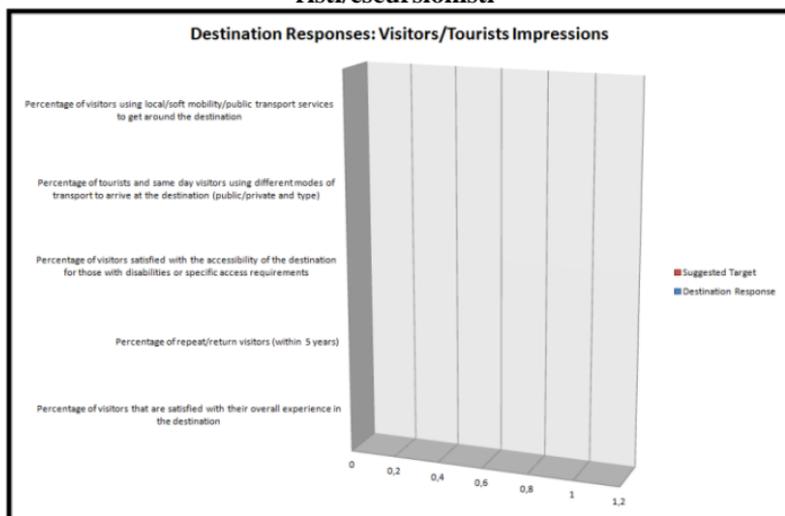
Fonte: [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/sustainable-tourism/indicators/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/sustainable-tourism/indicators/index_en.htm)

**Figura 12 - Strumento per la valutazione delle percezioni della comunità locale.**



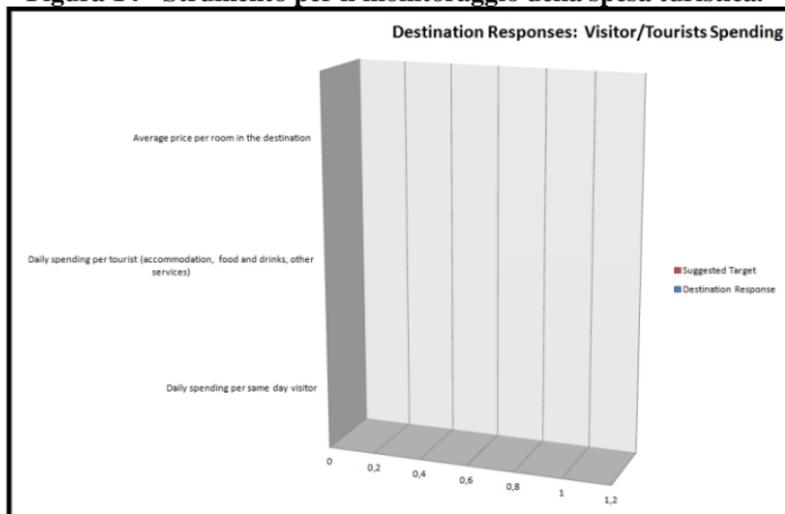
Fonte: [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/sustainable-tourism/indicators/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/sustainable-tourism/indicators/index_en.htm)

**Figura 13 - Strumento per il monitoraggio delle percezioni dei turisti/escursionisti**



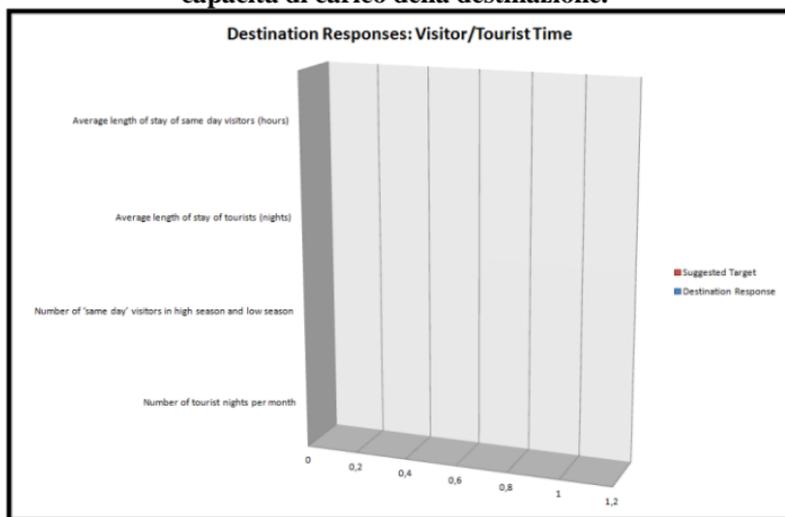
Fonte: [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/sustainable-tourism/indicators/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/sustainable-tourism/indicators/index_en.htm)

**Figura 14 - Strumento per il monitoraggio della spesa turistica.**



Fonte: [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/sustainable-tourism/indicators/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/sustainable-tourism/indicators/index_en.htm)

**Figura 15 - Strumento per la valutazione di alcuni aspetti della capacità di carico della destinazione.**



Fonte: [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/sustainable-tourism/indicators/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/sustainable-tourism/indicators/index_en.htm)

## La ricerca

### 3.1. Costruzione di un approccio integrato tra analisi sincronica (per indici) e tecniche diacroniche

La valutazione della sostenibilità nelle destinazioni turistiche, come abbiamo visto nelle pagine precedenti, è un tema di ricerca a carattere fortemente interdisciplinare, che chiama in causa sia teorie manageriali che metodi di analisi statistica, attraverso cui fornire strumenti al *management* locale per indirizzare la propria azione.

Nel corso degli anni, in letteratura, sono stati proposti moltissimi strumenti, prevalentemente di tipo sincronico, per lo studio e la valutazione della sostenibilità.

L'*obiettivo* che perseguiamo in questo lavoro è quello di sviluppare un sistema di analisi che, partendo dalle indicazioni del Sistema Europeo degli Indicatori per il Turismo (SEIT), provi a fare un passo in avanti, "*agganciando*" agli strumenti *ivi proposti metodi di analisi diacronica*, assai utili quando lo scopo che si persegue (tipico degli studi in questo campo) è quello di costruire un sistema di monitoraggio nel tempo.

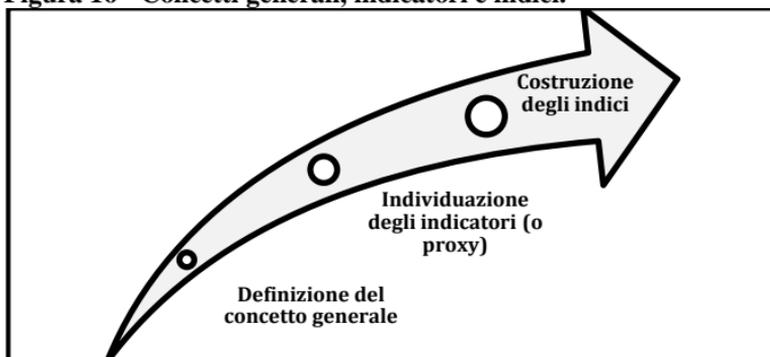
L'analisi per indici resta, comunque, a nostro parere, un punto di partenza imprescindibile perché, attraverso l'uso combinato di tali strumenti è possibile posizionare una destinazione all'interno della matrice di Weaver, secondo le coordina-

te della regolamentazione e dell'intensità dei flussi turistici. Questo tipo di analisi non richiede competenze statistiche particolarmente avanzate e, inoltre, può essere condotta, in larga parte, attingendo ai *dataset* ufficiali, come quelli messi a punto da Istat, Banca di Italia, Camera di Commercio, Pro loco, ecc..

La parte più complessa connessa a questo tipo d'indagine è però certamente quella relativa alla scelta degli indicatori: quando lavoriamo con concetti astratti, quali appunto sono sia l'intensità dei flussi turistici che la regolamentazione, abbiamo bisogno di individuare delle proprietà (o caratteristiche) che concorrano a definirlo, che siano direttamente osservabili e, quindi, misurabili. Tali dimensioni sono appunto gli indicatori (o *proxy*) del concetto generale.

La scelta di tali variabili è un processo lungo, delicato e complesso perché è da questo che dipende la bontà di tutte le analisi condotte e, quindi, l'utilità dei risultati ottenuti.

**Figura 16 - Concetti generali, indicatori e indici.**



Fonte: Ns. elaborazione

Nella scelta di tali indicatori possono essere seguite diverse strade, tra le quali, una di quelle certamente più praticate (e

proposta recentemente anche dall'UNWTO), è quella di fare una SWOT analysis della destinazione, attraverso la quale individuare:

- *i punti di forza* della destinazione (cioè, 1. *le sue risorse*, cioè le attrattive locali e complementari, il patrimonio culturale e naturale, le infrastrutture e i servizi; 2. *il supporto della comunità*, in termini di partecipazione attiva, obiettivi comuni; 3. *la forza lavoro*, cioè la disponibilità professionalità adeguate; 4. *la capacità gestionale degli attori locali*, inteso sia sotto il profilo della loro professionalità che della disponibilità di fondi);
- *le opportunità* che possono derivare dall'attività turistica (di tipo, 1. *economico*, relativamente al lavoro e all'occupazione; 2. *di mercato e di prodotto*, individuando i prodotti unici, autentici, tipici del territorio; 3. *arricchimento della comunità*, in termini di benefici socio-culturali; e, 4. in relazione alla *conservazione del territorio e delle sue attrattive*, cioè in rapporto al contributo del turismo – sia in termini di incidenza sul PIL locale che in termini di interesse economico degli operatori del settore e delle Istituzioni – alla conservazione del patrimonio culturale e naturale).

Il punto di forza di questo strumento nell'individuazione degli indicatori più opportuni e nella costruzione di indici adeguati sta, anche, nel fatto che questo permette, contemporaneamente, di individuare

- *i punti di debolezza* intrinseci della destinazione (cioè, 1. *la mancanza di attrazione turistica*: presenza di poche o uniche attrattive turistiche, scarsa accessibilità, mancanza di infrastrutture; 2. *l'assenza di una visione*: incertezze nella direzione, mancanza di comprensione e coesione nella comunità della destinazione; 3. *la preparazione*:

mancanza di programmi, esigenze di formazione, fondi, priorità alternative);

- *le minacce*, cioè i pericoli per la destinazione di un turismo non sostenibile nel breve ma soprattutto nel lungo periodo (ci si riferisce, in particolare, a: 1. *impatto ambientale*: alterazioni, perdita di *habitat*, aumentato sfruttamento delle risorse, produzione di rifiuti; 2. *degrado culturale*: vita quotidiana, usi, costumi e tradizioni minacciate; 3. *scarsa qualità*: insoddisfazione dei turisti, mancanza di standard; 4. *minacce esterne*: normative, sicurezza di viaggio, impatti ambientali).

Si tratta quindi di uno strumento di grande efficacia per individuare i punti più importanti (e sensibili) della destinazione e, quindi, specificare *operativamente*, sulla base delle “tipicità” locali, anche sistemi generali quale, ad esempio, potrebbe essere (e, secondo noi, deve essere) il Sistema Europeo di Indicatori per il Turismo (SEIT).

**Figura 17 - Analisi SWOT per individuare gli indicatori più opportuni per affrontare la sostenibilità di una destinazione e il tipo di turismo desiderato.**



Fonte: [http://www.turismo-sostenibile.org/uploads/guida\\_unwto/GuidaUNWTO.pdf](http://www.turismo-sostenibile.org/uploads/guida_unwto/GuidaUNWTO.pdf)

### 3.2. Il contributo del modello di Weaver

Per la costruzione di un approccio integrato tra analisi per indici e tecniche longitudinali, il modello di Weaver (2000) rappresenta, a nostro parere, uno strumento di grandissima utilità. Questo, infatti, consente di identificare «i livelli di sviluppo turistico sostenibile di una destinazione» (Franch *et al.* 2011), di capire quale sia il suo posizionamento attuale e, quindi, quali siano stati gli effetti sul territorio delle scelte poste in essere da tutti gli operatori locali (pubblici e privati).

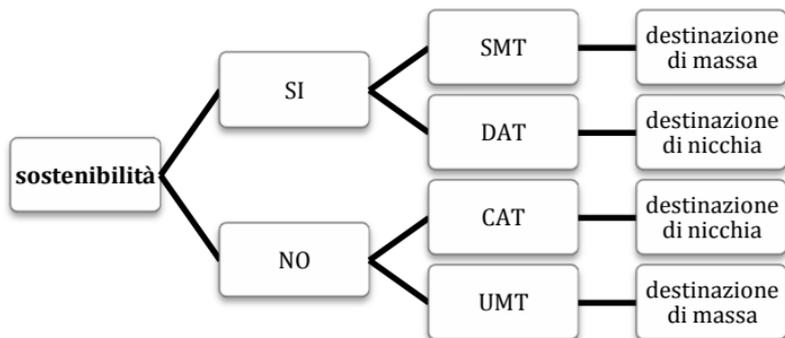
**Figura 18 - Il modello di Weaver per lo studio della sostenibilità nelle destinazioni turistiche.**

REGOLAMENTAZIONE	Alta	Deliberative Alternative Tourism (DAT)	Sustainable Mass Tourism (SMT)
	Bassa	Circumstantial Alternative Tourism (CAT)	Unsustainable Mass Tourism (UMT)
		Bassa	Alta
		INTENSITA'	

Fonte: Adattamento da Weaver (2000)

Osservando il modello in figura, possiamo facilmente vedere che l'Autore, di fatto, declina il concetto di sostenibilità in modo dicotomico, sia per il turismo di massa che di nicchia.

**Figura 19 - Le "categorie" del modello di Weaver come *etichetta di stato* sulla proprietà.**



Fonte: Ns. adattamento da Weaver (2000)

I quattro stati sulla proprietà (SMT, DAT, CAT e UMT) sono quindi vere e proprie *categorie idealtipiche*, attraverso cui è possibile declinare il concetto di sostenibilità lungo un ideale *continuum orientato* (che “misura” la proprietà – cioè, la sostenibilità delle azioni poste in essere sul territorio), che va da ‘*totalmente non sostenibile*’ (tipicamente presente nelle destinazioni caratterizzate da assenza di regolamentazione e flussi turistici superiori alla sua capacità di carico) a ‘*completamente sostenibile*’. In questi termini, le categorie proposte dal modello possono quindi essere intese come *stati attraverso cui una destinazione può transitare in funzione delle azioni poste in essere dagli attori locali*. In questo *frame*, i modelli di analisi diacronica sono uno strumento perfetto per studiare la storia delle transizioni da uno stato ad un altro al fine di monitorarne il processo e trarre, dallo studio di questo, delle indicazioni pratiche per gli operatori del settore. Il meccanismo appena descritto è proprio quello alla base del funzionamento delle tecniche di analisi longitudinale: esse, infatti, consentono di studiare

la probabilità di transizione da uno stato di origine  $i$  a uno stato di destinazione  $j$ , in funzione della storia degli stati precedenti, cioè tenendo conto degli stati attraverso cui la destinazione è transitata in passato (Appendice 2.1.). Le tecniche di analisi longitudinale consentono, infatti, di studiare l'evoluzione di un fenomeno nel tempo (cioè le transizioni da uno stato a un altro) *in funzione della storia del processo fino a quel momento* (Tuma & Hannan, 1984, p. 50).

In termini schematici, e operativi, il nostro approccio alla valutazione della sostenibilità nelle destinazioni turistiche si articola in tre fasi:

- adattamento alla realtà locale - ed eventuale integrazione - degli indicatori (e degli indici) proposti nel SEIT;
- posizionamento della destinazione all'interno della matrice di Weaver;
- le categorie proposte da quest'ultimo possono, come si è detto precedentemente, essere considerate come *stati sul continuo*: avendo a disposizione dati di tipo longitudinale, che "raccontino" quindi la storia delle transizioni sperimentate dall'unità di analisi entro un certa finestra temporale, possiamo non limitarci a confrontare osservazioni ripetute nel tempo (come è possibile fare con l'analisi classica, per indici) ma *possiamo studiare (direttamente) l'evoluzione del processo e, in funzione di quest'ultimo, stimare la probabilità di una transizione in futuro*. In sostanza, conoscendo la storia sia delle azioni poste in essere sul territorio che degli impatti che queste hanno avuto sul posizionamento della destinazione all'interno della matrice, applicando metodi di analisi longitudinale, possiamo anche capire, oggi, qual è la probabilità che il turismo in nella destinazione possa essere classificato come sostenibile (o non sostenibile).

### 3.3. Annotazioni metodologiche: funzioni e limiti dell'approccio integrato

Sebbene non manchino, in letteratura, delle consistenti critiche al modello di Weaver<sup>9</sup>, alla luce di quanto detto sinora, a noi sembra che esso risulti assolutamente centrale nell'intero processo di (studio e) valutazione della sostenibilità in una destinazione turistica. Il modello offre, infatti, due importanti contributi. Il primo, sovente riconosciuto in letteratura, è quello di riuscire a classificare una destinazione in funzione di due dimensioni. In secondo luogo, secondo la tesi avanzata in questo lavoro, esso ci consente anche empiricamente di definire gli *stati* attraverso cui una destinazione può transitare in funzione delle azioni poste in essere dagli attori locali. In questi termini, il modello viene quindi utilizzato non solo (e non tanto) in chiave meramente descrittiva ma soprattutto come uno strumento empirico, declinabile in termini strettamente quantitativi.

D'altra parte, per posizionare una destinazione all'interno della matrice, occorre poterne operativizzare le dimensioni, attraverso l'individuazione di indicatori e la costruzione di indici. Nel calcolo di questi ultimi, si incontrano però moltissime difficoltà, nella fase di raccolta dei dati, soprattutto in relazione alla loro disponibilità, omogeneità e aggiornamento. Questo

<sup>9</sup> Soprattutto in anni recenti, sono stati pubblicati diversi articoli che mettono in luce alcune criticità del modello di Weaver, quali ad esempio l'adeguatezza della dimensione della regolamentazione a tener conto, in modo esaustivo, dei tre pilastri della sostenibilità (aspetto economico, sociale e socio-culturale (Schianetz *et al.* 2007) o, come altri Autori hanno sostenuto, la separazione – un po' troppo netta – tra turismo di massa e turismo di nicchia, in un'epoca in cui sembra, invece, che i confini tra questi due tipi di turismo si stiano progressivamente assottigliando (Della Corte 2004).

problema, che si acuisce quando lo scopo è lavorare su dati diacronici, è di grande importanza perché la frequente indisponibilità di dati omogenei e aggiornati relativi al settore turistico rischia di compromettere l'intera procedura e, quindi, la completezza e l'esaustività delle analisi condotte e dei risultati ottenuti. Il vero problema che si pone quindi per la realizzazione dell'analisi è quindi quello di *raccogliere dati secondari (o generare dati primari) adeguati*, con un significativo dispendio di risorse per provvedere alla sistematizzazione della documentazione, al confronto tra le fonti e, quindi, all'interpretazione e alla codifica delle informazioni raccolte.

Un secondo aspetto, certamente connesso al primo, e altrettanto delicato, è, come si detto, *l'operativizzazione delle variabili*, in particolare, per la dimensione della regolamentazione, i cui strumenti operativi sono davvero tantissimi, la qual cosa genera un incredibile caos nelle fonti e una grande difficoltà nella loro sistematizzazione.

Per ovviare a questo problema, parte della letteratura si è orientata verso una nuova interpretazione di questa dimensione. Franch, Martini e Della Lucia (2011), ad esempio, propongono di osservare la percentuale di superficie protetta, il numero di certificazioni ambientali, il grado di diffusione della raccolta differenziata, ecc.. Resta ovviamente inteso che la scelta di queste variabili impone al ricercatore un'analisi, preventiva ed accurata, delle condizioni di contesto. Il grado di diffusione della raccolta differenziata è, ad esempio, un elemento certamente importante in tutte le destinazioni turistiche, ma diventa cruciale in destinazioni, come ad esempio la città di Napoli, in cui la gestione dei rifiuti costituisce un problema ormai pluriennale anche solo per la parte che riguarda la gestione ordinaria. In questo caso, come vedremo in seguito, pur ovviamente ancorandoci alla scelta degli Autori, oltre al grado di diffusione

della raccolta differenziata, utilizzeremo nel nostro studio anche degli strumenti in grado di misurare l'impatto del turismo sulla produzione dei rifiuti. Operativamente, quindi, partendo dall'individuazione dei punti di forza e di debolezza di questa destinazione, e dall'analisi delle minacce e delle opportunità che possono derivare dal turismo, proporremo un elenco dettagliato delle misure (indicatori e indici) che possono essere utilizzati per studiare il posizionamento della città di Napoli all'interno del modello di Weaver.

## L'indagine empirica

### 4.1. Perché Napoli

«L'offerta turistica della città e la sua ricettività si coniugano perfettamente con la tradizionale ospitalità e simpatia dei napoletani, e a differenza di altre città-museo [...] Napoli si caratterizza per il suo proverbiale e scenografico "vissuto quotidiano" ad opera di una popolazione che ancora oggi, come nei secoli scorsi, vive e lavora all'interno del suo enorme e bellissimo centro storico» (<http://www.comune.napoli.it>, 2015).

Dalle prime forme di turismo elitario ai tempi dell'antica Roma, passando per le pionieristiche attività organizzate di Thomas Cook, *tour operator* che elesse una propria succursale nel partenopeo già dal 1860, Napoli è sempre stata, e si conferma ancora oggi, come una vera e propria destinazione turistica, cioè come un'entità territoriale in grado di attrarre autonomamente domanda turistica.

Sebbene ricchissima di fattori di attrattività, l'immagine della città appare enormemente frammentaria, quasi che la ricchezza delle sue risorse, forse per l'incapacità del management locale di metterle a sistema, contribuisca a generare confusione nelle percezioni dell'utenza piuttosto che creare curiosità e attrarre domanda. Da uno studio condotto nel 2012, commissionato dal Comune di Napoli al C.I.R.T. (Centro Interdipartimen-

tale di Ricerca sul Turismo, della Federico II), e teso a misurare il livello di soddisfazione dell'utenza turistica, emerge, infatti, e sorprendentemente, che i turisti associano a Napoli bellezze naturali (quali il Vesuvio ed il clima) e tradizionali/folcloristiche (Pulcinella, il Presepio, ecc.), mentre altre importantissime risorse territoriali, quali le ricchezze artistiche, storiche e culturali della città, sembrano curiosamente restare sullo sfondo delle percezioni, evidenziando una sostanziale incapacità di comunicazione dell'immagine della destinazione partenopea. Tali fattori costituiscono un inestimabile patrimonio che non viene però percepito (e quindi associato alla città di Napoli) dall'utenza turistica, probabilmente "distratta" da altri aspetti - percepiti invece assai fortemente - quali la mancanza di un programma volto a tutelare e preservare l'ambiente, la disorganizzazione e, più in generale, un diffuso menefreghismo (Figura 20). Tali elementi negativi risultano mitigati, seppure in parte, dalla simpatia e dall'ospitalità, generalmente percepite però più come caratteristiche della popolazione locale che come vera e propria espressione della professionalità locale (Della Corte, Sciarelli, & Cascella, 2012).

**Figura 20 - L'immagine di Napoli nelle percezioni dell'utenza turistica<sup>10</sup>**



Fonte: Ns. rielaborazione da Della Corte V., Sciarelli M., Cascella C., "Brand Identity e strategie di comunicazione: ipotesi per il rilancio del "brand Napoli" (2012)

<sup>10</sup> Il grafico presentato in Figura 20 è stato costruito mediante un software disponibile, gratuitamente, on-line. In esso, i termini indicati dai rispondenti alla domanda "Quali sono le tre parole che associa alla città di Napoli?" vengono rappresentati graficamente: la grandezza dei caratteri che compongono ciascuna parola è proporzionale al numero delle occorrenze nel *dataset* delle risposte raccolte.

Questo risultato può essere spiegato dall'assenza «di un soggetto istituzionale adeguato in termini di politiche locali per lo sviluppo turistico e capace di attivare processi di aggregazione e collaborazione» (Della Corte & Sciarelli, 2012).

Quello che manca davvero alla città, come spesso suggerito anche dalla letteratura di settore (ad esempio, Della Corte & Sciarelli, 2013) sembra essere la mancanza di una volontà-capacità di leggere il turismo attraverso la lente del dialogo tra gli attori, in un'ottica *multi-stakeholder*, di confronto tra le parti e convergenza degli obiettivi. Si tratta di aspetti che sono, entrambi, fortemente legati alla gestione manageriale del territorio: nel primo caso, infatti, preservare l'ambiente significa, in molti casi, tutelare i fattori di attrattiva su cui si fonda il vantaggio competitivo (attuale e potenziale) della destinazione; nel secondo caso, l'attenzione al dialogo tra le parti significa porre le basi per un *sistema di valutazione* e, quindi, di monitoraggio delle azioni poste in essere da tutti gli attori coinvolti, privilegiando una prospettiva di medio-lungo periodo. Nonostante la natura strettamente manageriale di entrambe le dimensioni citate, nel caso della città di Napoli che rappresenta un contesto operativo particolarmente complesso e difficile perché storicamente privo di questo *mainstream* socio-economico-culturale, il ruolo di coordinamento dovrebbe andare ad un ente *super partes*, capace – anche per mandato istituzionale – di interpretare le istanze di attori (anche molto) diversi. Potrebbe quindi essere (almeno idealmente) compito delle Istituzioni locali svolgere questa funzione.

Il Comune di Napoli, ad esempio, soprattutto negli ultimi anni, ha attivato alcuni processi nella direzione della tutela dell'ambiente e del territorio. Ci riferiamo, ad esempio, all'adesione a URBACT II, programma di cooperazione territoriale «finanziato dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

(FESR 2007-2013) per favorire lo scambio di esperienze tra le città europee e la capitalizzazione/diffusione delle conoscenze acquisite in materia di sviluppo urbano sostenibile e integrato. Lo scambio avviene attraverso la creazione di Reti tematiche e Gruppi di lavoro caratterizzati da specifici requisiti di partenariato, durata e dotazione finanziaria. Il Programma si pone in continuità con URBACT I creato nel 2002 al fine di mettere in rete le città beneficiarie dei programmi europei di carattere urbano (Urban I, Urban II, Urban Pilot Projects). URBACT II coinvolge 300 città per un totale di 29 paesi e 5000 partecipanti attivi. Inoltre, il Comune di Napoli partecipa anche a Urban Sustainable environmental actions (Azioni per lo sviluppo urbano sostenibile)» ([www.comune.napoli.it](http://www.comune.napoli.it)).

L'adesione a questi processi di urbanizzazione sostenibile (che richiamano più o meno trasversalmente anche aspetti legati alla gestione dell'economia del turismo) e l'adozione di misure *ad hoc* per la tutela del territorio (che verranno più approfonditamente discusse in seguito) fanno comprendere l'esistenza di una sensibilità istituzionale verso questi temi. Quest'ultima sembra però essere purtroppo, e ancora, insufficiente per porre in essere meccanismi virtuosi che garantiscano livelli adeguati di sostenibilità, in termini di un'azione strutturata, inquadrata in un'ottica di lungo periodo. Sul territorio è difatti ancora assente la pianificazione dello sviluppo e il coinvolgimento dei portatori di interesse nei processi decisionali. Manca quindi un soggetto *pivot* che cordini ed armonizzi le politiche di gestione adottate dalle diverse istituzioni e soggetti coinvolti, nonché le azioni e gli strumenti messi in campo per realizzarle. Proprio nell'assenza di questi elementi deve essere probabilmente rintracciata una delle principali ragioni che rende poco chiara la traiettoria di sviluppo turistico della città ostacolando, di fatto, la sua competitività. Basti ad esempio pen-

sare che «(...) ogni 100 abitanti, il Trentino ha un numero di arrivi di turisti pari a 394 italiani e 436 stranieri, (...) [mentre] la Campania [ha un numero di arrivi di turisti pari a] 49 italiani e 28 stranieri» (Leonelli & Minguzzi, 2013). Questi dati evidenziano immediatamente un chiaro cortocircuito del sistema di offerta della Regione che certamente non ha da invidiare alle altre risorse e (potenziali) fattori di attrattività ma che certamente, rispetto a queste, non possiede un sistema di *governance* tale da garantirne un adeguato vantaggio competitivo.

Le caratteristiche della città di Napoli sono condivise anche da altre destinazioni italiane. In un recente studio (Leonelli & Minguzzi, 2013), è stato dimostrato che le Regioni italiane possono essere divise in quattro grandi cluster: 1) destinazioni di prossimità; 2) destinazioni leader; 3) destinazioni mature; 4) destinazioni da sviluppare. Questo ultimo gruppo comprende la Puglia, il Molise, la Calabria, la Sardegna, la Sicilia, la Basilicata e la Campania, ciascuna delle quali, pur avendo un altissimo potenziale, non riesce a valorizzare e promuovere le proprie risorse con un'offerta integrata e politiche di promozione e sviluppo turistico. La Campania e la Sicilia, in particolare, dispongono di un amplissimo patrimonio di risorse Unesco cui si aggiungono, come nelle altre Regioni del cluster, anche il patrimonio agroalimentare e folkloristico tradizionale, nonché un incredibilmente nutrito *corpus* di bellezze paesaggistiche e storico-culturali.

Date queste premesse, la città di Napoli risulta quindi certamente essere un'unità di analisi di grande interesse perché rappresentativa di altre realtà locali che, pur incredibilmente dotate di potenziali fattori di attrattività, non riescono a mettere questi ultimi a sistema in modo a raggiungere adeguati livelli di competitività, quasi sempre per la mancanza di una *gover-*

*nance* coesa ed in grado di promuovere adeguatamente il territorio.

Inoltre, la città di Napoli, così come le altre destinazioni “gemelle” nelle succitate Regioni, dovrebbe essere considerata come un sistema aperto all’interno di un più vasto ambito territoriale ad alta attrazione turistica. Seguendo una logica di tipo sistemico, dovrebbe guardarsi alla città di Napoli non come ad una monade, ma come ad una parte di un sistema complesso che abbraccia il golfo e le *attractions* presenti nei confini della provincia di Napoli (penisola sorrentina, isole, Pompei, Vesuvio, Cuma e Campi Flegrei).

In sostanza, i principali ostacoli allo sviluppo turistico della città di Napoli sono da rintracciare innanzitutto nella mancata integrazione sistemica, infrastrutturale, organizzativa e gestionale tra gli attori del settore. In particolare, si rileva la mancanza di coordinamento tra questi ultimi, un eccessivo individualismo imprenditoriale; l’eccessiva numerosità dei soggetti istituzionali, pubblici e privati, che spesso operano con duplicazione di competenze e senza il necessario coordinamento; l’assenza di precise politiche del turismo a livello locale; importanti carenze nella gestione dell’informazione e della promozione turistica; la ritardata approvazione della legge regionale sul turismo (che ha visto la luce solo nell’Agosto dello scorso anno); e, come si è ripetuto più volte, l’assenza di un soggetto *pivot* in grado di guidare un processo di rilancio e, per l’appunto, di coordinamento tra gli attori del settore.

Con riferimento alla città di Napoli, l’obiettivo che perseguiamo in questo capitolo sarà quindi di comprendere quali sono i dati disponibili e gli strumenti che possono essere messi in campo per studiare il posizionamento della destinazione Napoli all’interno della matrice di Weaver. Tale strumento, infatti, ha l’indiscutibile pregio di riuscire a studiare il posizionamento at-

tuale della destinazione, «fornendo indicazioni utili a indirizzare le politiche e le azioni di gestione del territorio verso modelli sostenibili» (Della Lucia, 2013).

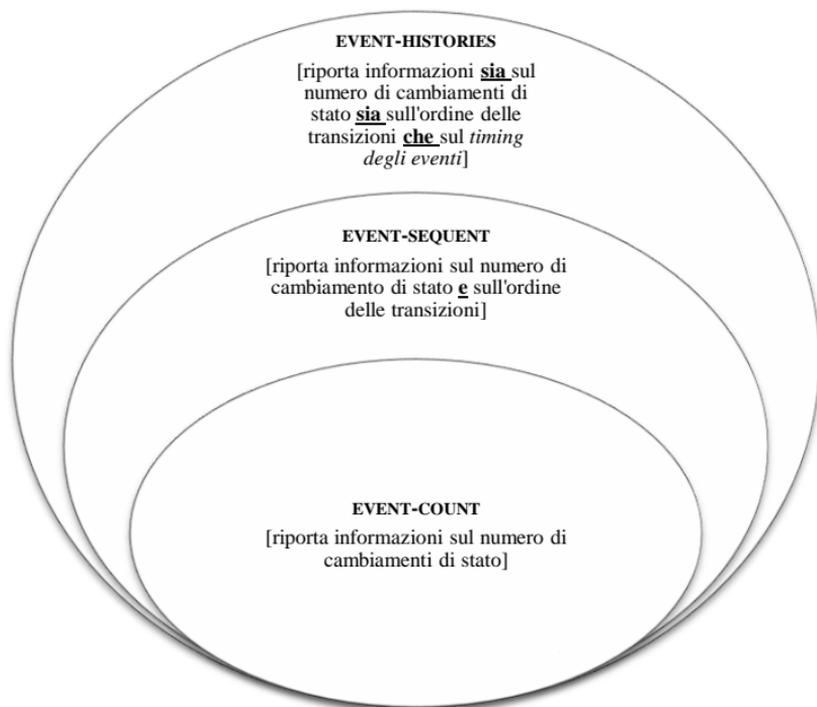
Coerentemente con quanto proposto nei capitoli precedenti, cercheremo di capire di quali e di quante informazioni disponiamo per studiare eventuali cambiamenti intervenuti, negli anni, nel posizionamento della città all'interno della matrice. Lo scopo di questa operazione, che è possibile attraverso l'uso combinato dell'analisi per indici con modelli di tipo longitudinale, è quello di studiare l'evoluzione del fenomeno nel tempo e, quindi, di fatto, qual è (se esiste) l'impatto che le diverse politiche poste in essere nel corso del tempo possono avere sul livello di sostenibilità.

#### **4.2. I dati: una ricognizione ragionata delle fonti cui attingere**

Una delle principali difficoltà che si incontra nello studio della sostenibilità è, come si è detto in precedenza, il reperimento delle informazioni, soprattutto in termini di omogeneità e completezza. Questo problema, già diffusamente segnalato nella letteratura di settore, è tanto più vero quando lo scopo è quello di raccogliere *dati di durata* (Blossfeld & Rohwer, 2002), ossia dati riferiti alla stessa unità di analisi (la destinazione turistica), omogenei nel tempo e quindi tali da consentire il monitoraggio.

I dati che possono essere utilizzati nelle indagini di tipo longitudinale possono essere classificati in funzione della quantità di informazione che contengono come *event-count*, *event-sequent*, ed *event-histories* (tra gli altri, Blossfeld, Rohwer, 2002).

**Figura 21 - Una classificazione dei dati di durata in funzione delle quantità di informazione che contengono.**



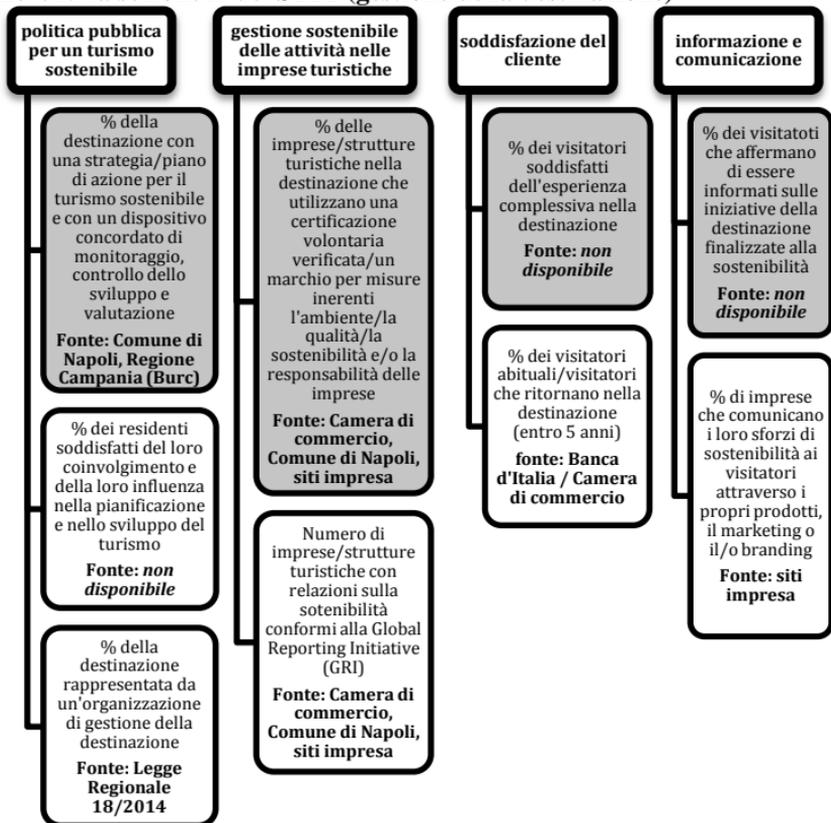
Fonte: Ns. adattamento da Blossfeld e Rohwer (2002)

I *dati event-histories* sono, senza dubbio, i più ricchi di informazione: oltre ad includere il numero e la sequenza degli eventi (come nel caso di dati *event count* ed *event sequent*), essi registrano anche quando gli stessi eventi o cambiamenti si verificano (in gergo tecnico, il loro *timing*). In questo senso, diversamente dai dati *panel* (raccolti intervistando od osservando gli stessi soggetti in più punti nel tempo) e da quelli *cross-sectional* («istantanee» di un certo processo scattate in momenti temporali contigui), i dati *event-histories* racchiudono informazioni puntuali circa gli stati che un certo fenomeno ha assunto in passato e circa la loro durata.

Poste queste premesse, è chiaro che l'omogeneità delle informazioni raccolte (o quantomeno la possibilità di organizzare le informazioni necessarie in modo da generare dati omogenei) è una *conditio* per poter effettuare questo tipo di analisi.

Il modo migliore per procedere ci sembra quindi consistere nella ricognizione delle fonti disponibili (si veda, la Figura 22, Figura 23, Figura 25, e Figura 26). Per orientare la nostra ricerca, in coerenza con gli strumenti presentati nelle pagine precedenti, il punto di partenza sarà costituito dagli indicatori proposti nel Sistema di Indicatori per il Turismo Sostenibile (SEIT).

**Figura 22 - Ricognizione delle fonti per raccogliere informazioni inerenti la sezione A del SEIT (gestione della destinazione)**



Fonte: Ns. elaborazione

Legenda: nelle caselle di testo a sfondo colorato, sono indicati gli indicatori principali; nelle caselle di testo a sfondo bianco, invece, sono presenti gli indicatori opzionali.

Con "Fonte: mista" indichiamo le informazioni non direttamente disponibili nelle statistiche ufficiali ma che possono essere (ri)costruite partendo da dati acquisiti da diverse fonti.

Nella Figura 22, sono indicate le fonti ufficiali cui è possibile attingere per avere le informazioni indicate nella sezione A

del SEIT (gestione della destinazione), nella quale convergono 1) gli interventi istituzionali (in termini di politiche e piani di sviluppo sostenibile della destinazione); 2) le politiche poste in essere dalle singole imprese; 3) le percezioni dei residenti; e, 4) le percezioni dell'utenza turistica (includendo anche alcuni indicatori di soddisfazione globale rispetto all'esperienza di viaggio vissuta sul territorio).

Come si può facilmente vedere dalla figura, sebbene non siano disponibili tutti i dati necessari per prendere in considerazione ciascuno degli aspetti indicati in questa sezione, è però possibile raccogliere molte informazioni, anche se non tutte riferibili agli indicatori considerati fondamentali. Ci si riferisce, in particolare, alla mancanza di un sistema di monitoraggio sul territorio teso a controllare le percezioni dei residenti (soprattutto in relazione al livello di soddisfazione rispetto al grado di coinvolgimento nell'adozione delle decisioni) e quelle dei visitatori (rispetto al livello di soddisfazione globale connesso alla permanenza sul territorio). La mancanza di un sistema di raccolta di questi dati è però, in se stessa, un'informazione importante perché indica l'assenza di quell'approccio, di tipo *multi-stakeholder*, raccomandato dalla Commissione Europea, che dovrebbe essere alla base di una DMO orientata a garantire la sostenibilità delle azioni turistiche sul territorio.

Inoltre, uno dei maggiori problemi è e resta la frammentarietà delle fonti disponibili. L'Istat<sup>11</sup> e la Banca di Italia<sup>12</sup> sono

<sup>11</sup> Di anno in anno, l'Istat raccoglie informazioni sul turismo. Oltre alle indagini che offrono un quadro di sintesi con riferimento all'intero territorio nazionale (quali, ad esempio, "Viaggi e vacanze", "Le vacanze in Italia nelle abitazioni private", "Movimento negli esercizi ricettivi", "Capacità degli esercizi ricettivi", ecc.), l'Istat mette a disposizione anche informazioni di maggiore dettaglio nella sezione <http://dati.istat.it>. In essa, sono disponibili principalmente dati relativi agli esercizi ricettivi. L'indagine viene svolta annualmente, in conformità al Regolamento (UE) n. 692/2011 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 6 luglio 2011 che regola le Statistiche Europee sul Turismo. Essa quantifica,

a livello di singolo comune, il numero degli esercizi, dei letti, delle camere e dei bagni per le strutture alberghiere; il numero degli esercizi e dei posti letto per le altre strutture. Il modello di rilevazione CTT/4 viene compilato annualmente dalle Province o dalle Regioni (a seconda delle normative regionali) che provvedono ad inviarlo all'Istat. In particolare, vengono raccolti dati relativamente agli 1. esercizi alberghieri (classificati in cinque categorie distinte per numero di stelle), e le residenze turistico-alberghiere; 2. esercizi extralberghieri (cioè, i campeggi, i villaggi turistici, le forme miste dei campeggi e villaggi turistici, gli alloggi in affitto gestiti in forma imprenditoriale, gli alloggi agro-turistici, gli ostelli per la gioventù, le case per ferie, i rifugi alpini, gli altri esercizi ricettivi n.a.c. , i bed and breakfast e gli altri alloggi privati, i cui dati però vengono raccolti ma non diffusi). Dall'anno 2008, inoltre, viene rilevata la capacità delle strutture alberghiere anche per classe dimensionale (classificate sulla base del numero delle camere). Dall'anno di rilevazione 2007, per "capacità" si intende la capacità lorda dell'anno, ossia vengono inclusi nella rilevazione anche gli esercizi che hanno svolto attività stagionale mentre vengono escluse le strutture che sono rimaste chiuse durante tutto l'anno di riferimento ([http://dati.istat.it/Index.aspx?DataSetCode=DCSC\\_TUR&Lang=](http://dati.istat.it/Index.aspx?DataSetCode=DCSC_TUR&Lang=) ). Oltre ad informazioni circa le strutture ricettive, conservando lo stesso livello di dettaglio, l'Istat mette a disposizione anche informazioni circa 1. gli arrivi negli esercizi ricettivi; 2. le presenze; nonché 3. la provenienza dei clienti, indicata dalla regione di residenza per i clienti italiani e dal paese di residenza per quelli esteri. Sono inoltre disponibili dati sul movimento giornaliero dei turisti, che vengono raccolti e riepilogati mensilmente, con dettaglio comunale. I principali risultati della rilevazione riguardano i flussi turistici (sia in termini di arrivi che di presenze) secondo le seguenti modalità di classificazione: specie, tipo e categoria degli esercizi, ambito territoriale di riferimento (regione, provincia, circoscrizione turistica); mese di rilevazione; paese di residenza estera; regione italiana di residenza; tipologia di località; capacità ricettiva e copertura del movimento. Il valore aggiunto delle informazioni raccolte dall'Istat risiede proprio nella *possibilità di articolare il movimento dei clienti secondo tutte le possibili combinazioni delle variabili considerate, in modo da consentire un'analisi approfondita delle relazioni che intercorrono tra queste*. Inoltre, a partire dalle informazioni raccolte con le statistiche sugli esercizi ricettivi e sul movimento dei clienti, l'Istat provvede anche al calcolo degli indici di utilizzazione della capacità ricettiva alberghiera. Tali indici sono costituiti dai rapporti tra presenze registrate negli esercizi e la disponibilità di letti negli stessi e distinti in indici di utilizzazione "netta", se la disponibilità è riferita alle giornate di effettiva apertura degli esercizi, e "lorda", se riferita al potenziale delle giornate al lordo delle chiusure stagionali.

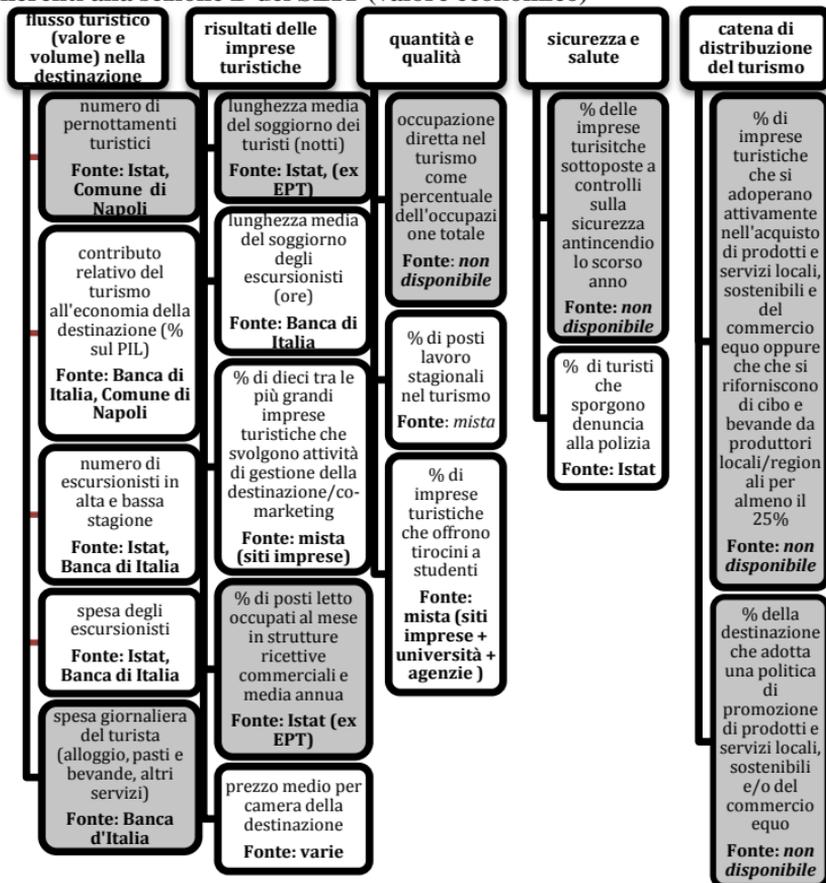
<sup>12</sup> Ogni anno, a partire dal 2004, la Banca d'Italia raccoglie dati inerenti ai movimenti turistici alle frontiere, dei viaggiatori italiani all'estero e di quelli stranieri in Italia. In particolare, per quanto concerne i viaggiatori stranieri in Italia, la Banca di Italia raccoglie dati relativi alla spesa, agli arrivi e alle presenze (per anno), per stato di residenza o regione e provincia visitata, per motivo principale del viaggio o tipo di struttura ricettiva, e per tipo di frontiera. Le medesime informazioni vengono raccolte anche per i viaggiatori italiani all'estero. Infine, sempre con cadenza annuale, la Banca di Italia raccoglie dati circa i movimenti alle frontiere, e quindi relativi al numero di viaggiatori e pernottamenti, alla spesa

certamente di grande aiuto nella raccolta di alcune informazioni ma non sempre riescono a garantire un sufficiente livello di dettaglio. Diversamente dalle indagini relative al turismo in senso stretto (e cioè relative ad esempio alla capacità delle strutture ricettive, agli arrivi e alle presenze sul territorio, ecc.) per le quali è possibile ottenere un livello di dettaglio comunale, in altri casi (come ad esempio le informazioni relative al mercato del lavoro) non è possibile scomporre il livello regionale o provinciale in quello comunale. Si tratta ovviamente di una limitazione importante perché le informazioni raccolte si riferiscono non solo alla città di Napoli ma anche agli altri siti di interesse turistico che fanno parte della sua Provincia. Ci riferiamo in particolare alle isole del Golfo di Napoli (Capri, Ischia e Procida) ma anche ad alcune zone dell'*hinterland* partenopeo come ad esempio i siti di Pompei ed Ercolano. La movimentazione dei flussi turistici in queste aree è tale da creare un ampio indotto (con ricadute specifiche sull'occupazione nel settore turistico) che non può non essere considerato. Unioncamere, ad esempio, pubblica regolarmente informazioni (a livello di dettaglio provinciale), quali ad esempio le previsioni occupazionali (nel settore turistico) di entrata e di uscita, le assunzioni non stagionali (per settore economico, per professione, per livello e indirizzo di studio) e stagionali (per settore, livello professionale e livello di istruzione) che sarebbero state certamente preziose in questo studio. Nel tentativo e nella speranza di riuscire ad ottenere tali dati (a livello comunale), abbiamo contattato direttamente Unioncamere ma non abbiamo (ancora) ottenuto risposte.

e alla bilancia dei pagamenti turistica, per anno, mese e tipo di frontiera, sia per i viaggiatori stranieri in Italia che per i viaggiatori italiani all'estero.

A corollario delle indagini citate, un'utile fonte di informazione viene anche dai bollettini statistici pubblicati, di anno in anno, dal Comune di Napoli (e disponibili gratuitamente sul suo sito), i quali contengono dati relativi solo al Comune della Città di Napoli. Ciascun bollettino è articolato in diverse sezioni: 1) Amministrazione – Azienda Comune; 2. Ambiente e territorio; 3) Popolazione; 4) Istruzione; 5) Giustizia; 6) Cultura; 7) Turismo; 8) Trasporti e Comunicazioni; 9) Prezzi; 10) Mercati e Consumi. Mettendo a sistema le informazioni disponibili in queste sezioni è possibile, come vedremo nel prossimo capitolo, completare (se non in tutto, almeno in parte) il quadro di riferimento entro cui articolare il nostro studio, anche se comunque non ci è stato possibile ricostruire tutte le informazioni richieste nella sezione A del SEIT.

**Figura 23 - Ricognizione delle fonti per raccogliere informazioni inerenti alla sezione B del SEIT (valore economico)**



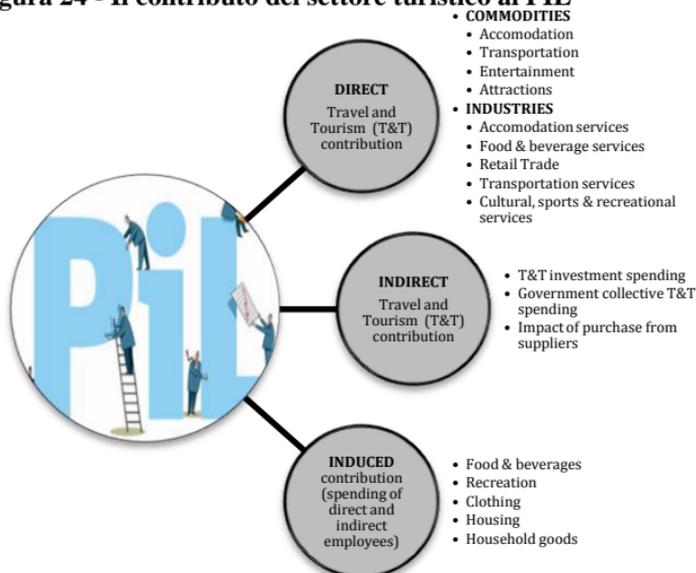
Fonte: Ns. elaborazione

Legenda: nelle caselle di testo a sfondo colorato, inseriamo gli indicatori principali; nelle caselle di testo a sfondo bianco, invece, sono presenti gli indicatori opzionali. Con "Fonte: mista" indichiamo le informazioni non direttamente disponibili nelle statistiche ufficiali ma che possono essere (ri)costruite partendo da dati acquisiti da diverse fonti.

La sezione B del SEIT (relativa al valore economico) richiede invece informazioni che, come abbiamo già detto nelle pagine precedenti, è più facile reperire nelle statistiche ufficiali. Ci riferiamo in particolare ai dati relativi alle strutture ricettive, alla movimentazione dei turisti, e alla spesa turistica. Restano invece “scoperti” altri aspetti di questa sezione, quali ad esempio le azioni poste in essere dai singoli operatori che sarebbero invece facilmente disponibili se fosse stato istituito il gruppo di lavoro (SWG – *infra* cap. II).

Mancano poi, in particolare, alcune informazioni, quali ad esempio il contributo al PIL locale del settore turistico, che pur non essendo immediatamente disponibile a livello di dettaglio comunale, potrebbe essere comunque calcolato disponendo di alcune informazioni tra loro complementari. Alla determinazione del PIL (cioè il valore monetario totale dei beni e dei servizi prodotti in un’unità territoriale da parte di operatori economici - residenti e non residenti - nel corso di un periodo di tempo) concorrono, infatti, i consumi, gli investimenti e le esportazioni nette. Per calcolare l’impatto del settore turistico sul PIL, ci sono diversi metodi. Ad esempio, il World Travel & Tourism Council (WTTC) indaga, da oltre 20 anni, l’impatto del settore turistico sia sul PIL che sul settore lavoro, in 184 Paesi e 24 regioni economiche e geografiche nel mondo. In particolare, per misurare il contributo del settore turistico alla ricchezza locale, il World Travel & Tourism Council ha utilizzato uno schema molto semplice che considera tre forme d’impatto (diretto, indiretto e indotto) (Figura 24).

**Figura 24 - Il contributo del settore turistico al PIL**



Fonte: Ns. adattamento da World Tourism & Council (2013)

Secondo lo schema proposto dal WTTC, il contributo diretto del settore turistico include due principali voci di spesa: 1) la spesa “interna” dei turisti, residenti o non residenti, che a qualsiasi titolo (*leisure* o *business*) visitano il territorio; e, 2) la spesa delle Istituzioni locali per servizi offerti ai visitatori.

Il contributo totale è dato invece dalla somma del contributo diretto e di quello indotto. Il primo si riferisce a:

- investimenti infrastrutturali (acquisto di aeromobili, hotel, ecc.);
- investimenti istituzionali (finanziamento di un’agenzia di marketing e di promozione turistica, investimenti nella comunicazione, ecc.);

- acquisto domestico di beni e servizi da impiegare direttamente nel settore turistico (pulizia degli hotel, spesa di carburante delle compagnie aeree, ecc.).

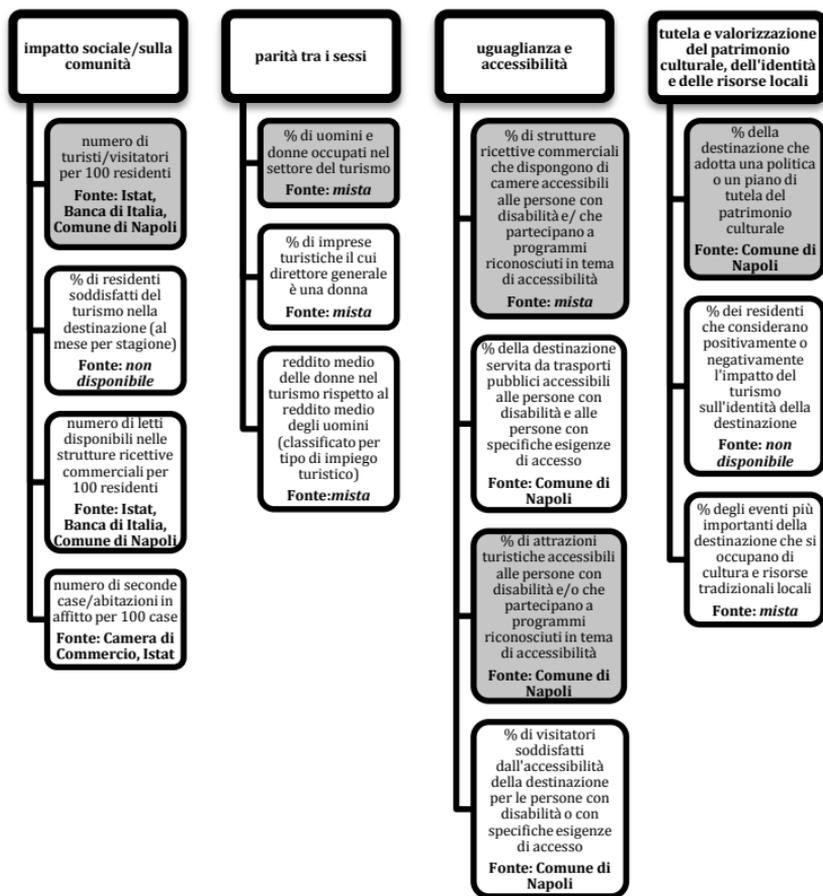
Il livello indotto infine si riferisce alla spesa per l'acquisto di beni e servizi trasversali, che cioè non riguardano esclusivamente il settore turistico ma che tengono ovviamente conto anche di quest'ultimo (in questo capitolo, rientrano ad esempio le spese per garantire la sicurezza sul territorio, l'assistenza sanitaria, ecc.).

Le fonti di queste informazioni sono le più disparate e purtroppo, sebbene disponibili a livello macro, sono difficilmente reperibili quando si lavora a livello della singola destinazione turistica.

Altrettanto difficile è poi il reperimento di informazioni puntuali e complete circa le attività poste in essere dai singoli operatori locali, operazione che, in mancanza di fonti ufficiali, passa necessariamente attraverso la disamina puntuale dei siti di ciascun operatore. Anche concentrando l'attenzione soltanto sulle imprese "maggiori" (che potrebbero essere individuate in funzione di alcune variabili quali, ad esempio, il fatturato o la quota di mercato), il lavoro di raccolta delle informazioni, in questo caso, rischierebbe di essere, oltre che elefantiaco, anche, di fatto, poco produttivo perché potenzialmente incompleto oltreché compromesso dalla presenza di esercizi commerciali (ad esempio, i bar ed i ristoranti) il cui bacino di utenza è solo in parte costituito dai turisti.

Sicuramente meno complesso è invece lo studio dell'impatto socio-culturale. Anche le informazioni che non sono direttamente disponibili nelle statistiche ufficiali, a livello di dettaglio comunale, possono, infatti, essere (assai più facilmente) ricavate mettendo a sistema informazioni attinte da diverse fonti.

**Figura 25 - Ricognizione delle fonti per raccogliere informazioni inserenti alla sezione C del SEIT (impatto sociale e culturale)**



Fonte: Ns. elaborazione

Legenda: nelle caselle di testo a sfondo colorato, inseriamo gli indicatori principali; nelle caselle di testo a sfondo bianco, invece, sono presenti gli indicatori opzionali. Con "Fonte: mista" indichiamo le informazioni non direttamente disponibili nelle statistiche ufficiali ma che possono essere (ri)costruite partendo da dati acquisiti da diverse fonti.

In generale, però, al di là del fatto che individuare ed accedere alle informazioni necessarie per generare quelle che mancano sia più o meno semplice, questa operazione è comunque non banale e relativamente rischiosa perché deve essere fatta in modo tale da garantire l'omogeneità delle informazioni generate, soprattutto in una prospettiva di lungo periodo in cui l'obiettivo è quello del monitoraggio nel tempo piuttosto che dell'osservazione puntuale.

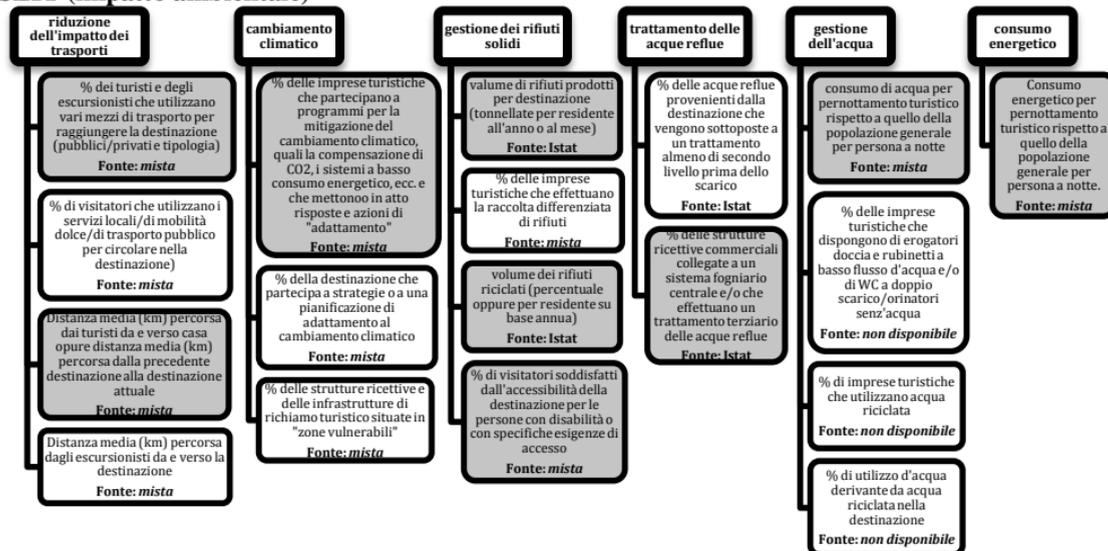
Il rischio di generare dati non confrontabili nel tempo si riduce però quando le informazioni da mettere a sistema sono fornite in una o più statistiche ufficiali. È questo, ad esempio, il caso degli indicatori presenti nella sezione D del SEIT, relativa all'impatto ambientale del turismo sul territorio (Figura 26). Dalle fonti ufficiali (in particolare, Istat e Comune di Napoli) è, infatti, possibile reperire, con un livello di dettaglio comunale, molte informazioni circa il consumo di acqua e energia elettrica, la gestione dei rifiuti (inclusa la percentuale di raccolta differenziata e non), l'utilizzo dei trasporti pubblici, ecc.

La messa a sistema di tutte queste informazioni può avvenire, come faremo nel prossimo capitolo, attraverso la costruzione di indici di sintesi che ci consentono inoltre di posizionare correttamente la nostra unità di analisi (e cioè la destinazione turistica) all'interno della matrice di Weaver. Essa è, infatti, costruita sui quattro quadranti di un sistema cartesiano le cui coordinate sono appunto la regolamentazione e l'intensità dei flussi turistici (Figura 2).

Questo approccio, ovviamente, diventa ancora più utile quando l'obiettivo è quello di confrontare più destinazioni, operazione che, seppure bisognosa di accurati approfondimenti, può essere condotta, in via preliminare, attraverso la mera osservazione delle distanze tra loro.

Alla luce di quanto sinora detto, l'obiettivo del prossimo paragrafo sarà quindi quello di capire quanti e quali indici costruire. In particolare, ci si riferirà innanzitutto alle misure che possono essere calcolate partendo dalle informazioni disponibili ma saranno comunque discusse anche quelle che, seppure utili al perseguimento del nostro obiettivo, non potranno essere calcolate in questa ricerca per mancanza delle informazioni necessarie.

**Figura 26 - Ricognizione delle fonti per raccogliere informazioni inserenti alla sezione D del SEIT (impatto ambientale)**



Fonte: Ns. elaborazione

Legenda: nelle caselle di testo a sfondo colorato, inseriamo gli indicatori principali; nelle caselle di testo a sfondo bianco, invece, sono presenti gli indicatori opzionali. Con "Fonte: mista" indichiamo le informazioni non direttamente disponibili nelle statistiche ufficiali ma che possono essere (ricostruite) partendo da dati acquisiti da diverse fonti.

### **4.3. Quali e quanti strumenti per la valutazione della sostenibilità nella città di Napoli**

Poiché il nostro scopo è quello di posizionare l'unità di analisi all'interno del modello di Weaver, come si è detto sin dal principio, occorre operativizzare le sue dimensioni, la regolamentazione e l'intensità dei flussi turistici.

Per quanto concerne la prima, sono stati proposti in letteratura moltissimi approcci diversi (tra i quali, degni di menzione particolare, sono certamente quelli di Collin, 2002; Mowforth & Munt, 2009; Franch M., 2011)<sup>13</sup>.

Ciononostante, l'enorme vastità delle fonti di riferimento che possono essere di carattere comunale, provinciale, regionale, statale ed internazionale (Della Corte & Sciarelli, 2012; Della Lucia, 2013) e la frammentazione tipica del settore rendono assai complessa l'operativizzazione di questa dimensione, in assenza di un sistema di indici strutturato e condiviso. Ne consegue, inevitabilmente, il rischio di non riuscire a pervenire ad una sistematizzazione esaustiva delle fonti di riferimento e quindi ad omettere elementi che potrebbero essere importanti, compromettendo quindi l'intera indagine.

Per ovviare a questo problema, un approccio alternativo è stato recentemente proposto da Franch (2011), la quale propone di prendere in considerazione la percentuale di superficie protetta, il numero di certificazioni ambientali per abitan-

<sup>13</sup> In particolare, Collin (2002) propone l'autoregolamentazione del settore, la legislazione governativa, la regolamentazione dettata dalle associazioni professionali, la regolamentazione e il controllo internazionale, l'autoregolamentazione e la Corporate Social Responsibility (Mowforth & Munt, 2009), gli interventi di indirizzo della politica turistica, i piani di incentivo (o di disincentivo) all'adozione di condotte imprenditoriali sostenibili, ecc.

te, il grado di diffusione della raccolta differenziata, il grado di concentrazione delle seconde case, gli interventi di indirizzo della politica turistica, le decisioni politiche nonché gli incentivi/disincentivi delle Autorità per le aziende locali. Questo approccio, preminentemente quantitativo all'operativizzazione della prima dimensione del modello, ci consente di utilizzare la matrice di Weaver in modo un po' diverso rispetto alla letteratura di settore prevalente che ha finora considerato quest'ultimo quasi sempre in un'ottica prevalentemente qualitativa. Un approccio di natura quantitativa invece sembra essere, oltre che un modo per bypassare le difficoltà relative alla "misurazione" delle dimensioni del modello, anche un modo per garantire una procedura più rigorosa per posizionare una o più destinazioni all'interno della matrice e per costruire una strategia per il monitoraggio della sostenibilità in un'ottica di medio-lungo periodo.

Vediamo ora in dettaglio quali sono gli strumenti a nostra disposizione per l'indagine empirica. Per la regolamentazione del settore turistico, facciamo nostro l'approccio proposto da Franch e consideriamo, quindi, anche in ragione delle informazioni che sono disponibili con un livello di dettaglio comunale, l'impatto del turismo su produzione dei rifiuti, consumo di corrente elettrica e di acqua, l'incidenza della presenza di turisti sul territorio sulla congestione della rete di trasporto pubblico locale, la percentuale di superficie (terrestre e marina) protetta in rapporto alla superficie totale del territorio, l'adozione di politiche di eco-management, la percentuale di acquisti GPP negli uffici del Comune, la diffusione dei pannelli fotovoltaici installati sugli edifici pubblici, ecc..

Per la raccolta dei dati, siamo partiti dai bollettini statistici pubblicati dal Comune di Napoli sul proprio sito. Questi, pur avendo certamente il vantaggio dell'uniformità delle informa-

zioni nel corso degli anni, scontano però purtroppo una certa esiguità delle informazioni che vanno quindi integrate con altre fonti dei dati, tra cui, in primis, certamente l'Istat, i cui dati ci sono stati molto utili per studiare l'impatto del turismo su: 1) produzione dei rifiuti, 2) consumo di energia, 3) consumo di acqua, e 4) congestionamento della rete di trasporto pubblico locale.

Per quantificare questi impatti, abbiamo lavorato su un indice proposto da Avena e Giacalone, nel 2011) teso a misurare l'impatto turistico sulla produzione dei rifiuti [4.1].

$$\text{Rifiuti}_{\text{tur}} = \frac{(\text{Rifiuti}_{\text{tot}})}{\text{abitanti}} - \frac{(\text{Rifiuti}_{\text{tot}})}{\text{abitanti} + \text{presenze}} \quad [4.1]$$

La [4.1] è una misura particolarmente interessante perché, di fatto, “a confine” tra la prima e la seconda dimensione del modello: oltre ad essere indicativa rispetto alla dimensione della regolamentazione, essa tiene infatti conto anche dell'intensità dei flussi turistici sul territorio e costituisce quindi uno strumento informativo di grande utilità.

Questo indice può, a nostro avviso, essere utilmente impiegato anche per quantificare gli impatti del turismo sul consumo di acqua [4.2] e elettricità [4.3], e può dare utili indicazioni anche per comprendere se e in che misura esso contribuisca a congestionare il servizio di trasporto pubblico locale [4.4].

$$\text{Acqua}_{\text{tur}} = \frac{(\text{Acqua}_{\text{tot}})}{\text{abitanti}} - \frac{(\text{Acqua}_{\text{tot}})}{\text{abitanti} + \text{presenze}} \quad [4.2]$$

$$I_{4.3} = \text{energia}_{\text{tur}} = \frac{\text{consumi energetici}_{\text{tot}}}{\text{abitanti}} - \frac{\text{consumi energetici}_{\text{tot}}}{\text{abitanti} + \text{presenze}} \quad [4.3]$$

$$I_{4,4} = \text{trasporto}_{\text{tur}} = \frac{\text{trasporto}_{\text{tot}}}{\text{abitanti}} - \frac{\text{trasporto}_{\text{tot}}}{\text{abitanti} + \text{presenze}} \quad [4.4]$$

Il valore aggiunto dell'indice proposto da Avena e Giacalone [4.1], e da noi riadattato nella 4.2, 4.3 e 4.4, sta nel fatto che, oltre a quantificare l'attuale proporzione di rifiuti prodotti dai turisti sul totale prodotto nella destinazione (considerando il numero di posti letto effettivamente occupato), può essere anche utilizzato per comprendere quale potrebbe essere la produzione di rifiuti potenziale (così come il consumo di acqua, di energia, e l'impatto in termini di congestione dei mezzi di trasporto) con una occupazione delle camere pari al 100%. In sostanza, oltre a descrivere lo *status quo* della destinazione in uno o più punti nel tempo, esso fornisce anche una misura precisa dell'impatto potenziale che avrebbe il turismo nel caso di piena occupazione, funzionando quindi anche come un potenziale campanello di allarme oltre che come strumento di indirizzo nell'organizzazione e gestione del territorio. Questa caratteristica dell'indice ci aiuta a rilevare anche un altro aspetto della regolamentazione: poiché il numero di posti letto disponibili sul territorio dipende da appositi autorizzazioni rilasciate dalle Autorità competenti, lo studio dell'impatto potenziale del turismo sul territorio (che dovrebbe idealmente precedere il rilascio di tali autorizzazioni) fornisce, a parer nostro, anche un'indicazione importante della sensibilità istituzionale ai temi della sostenibilità.

Seguendo lo schema proposto nelle pagine precedenti, possiamo ora allo studio delle aree protette. Per questo aspetto, occorre fare riferimento alla Legge quadro 392 del 1991 che ha fornito un quadro di riferimento organico per l'istituzione delle aree naturali protette in Italia e che ispira la Legge Regionale

33/1993 e ss. che contiene le norme di riferimento per “L’istituzione di parchi e riserve naturali in Campania”. In particolare, con la Delibera del Consiglio Comunale 18/02/2001, è stata adottata una variante al Prg di Napoli, “centro storico, zona orientale, zona nord-occidentale”. L’art. 1, indica, *tra le finalità del Comune di Napoli, il perseguimento della tutela e del ripristino dell’integrità fisica e dell’identità culturale del territorio*, anche promuovendo la costituzione del Parco Regionale delle Colline di Napoli. Successivamente, con Legge Regionale 17/2003, la Regione Campania, “al fine di tutelare tutte le azioni idonee a garantire la difesa dell’ecosistema, il restauro del paesaggio, il ripristino dell’identità storico culturale, la valorizzazione ambientale anche in chiave economico produttiva ecocompatibile soprattutto attraverso il sostegno dell’agricoltura urbana, individua, ai sensi della legge 6 dicembre 1991, n. 391, art. 2, comma 8, il sistema dei parchi urbani di interesse regionale, costituito da: a) parchi urbani; b) parco metropolitano” (art. 1 L.R. 17/2003).

L’importanza dell’impianto normativo sta non solo e non tanto nell’individuazione di specifiche aree da proteggere ma dell’attenzione rivolta anche ai territori che con queste zone confinano. Correttamente, infatti, ciascun territorio sottoposto a tutela non deve essere considerato come una unità a se stante ma una realtà organicamente inserita in un contesto più ampio, costituito da tutte le zone limitrofe<sup>14</sup>. In particolare, per “parco

<sup>14</sup> Oltre il parco delle Colline di Napoli, il territorio si caratterizza per un’alta densità di aree protette e riserve naturali che, pur non essendo collocate nell’area cittadina, costituiscono certamente un importante fattore di attrattività oltre che un indicatore importante della sensibilità delle Istituzioni locali al tema della tutela e della preservazione territoriale. Tra queste ricordiamo, innanzitutto: 1) **l’area marina protetta di Baia**, il primo scavo di archeologia subacquea della storia che si estende nel golfo di Pozzuoli dall’attuale porto

metropolitano” si intende il parco urbano del comune di Napoli (cioè il Parco delle Colline di Napoli) la cui gestione è affidata ad un Ente di diritto pubblico, cui spetta appunto il compito di ripristinare e conservare l’integrità fisica e l’identità culturale

di Baia fino al Pontile della Pirelli; 2) **l’area marina protetta di Punta Campanella** che è l’estensione massima della penisola sorrentina, istituita nel 1997, e che si estende per 1500 ettari compresi tra Massa Lubrense e Positano; 3) il **Regno di Nettuno**, area marina protetta istituita nel 2007 per proteggere il patrimonio e regolamentare la fruizione dei tratti di mare compresi tra le isole di Ischia, Procida e Vivara, nel golfo di Napoli; 4) **la Solfatara**, cratere attivo di un vulcano in quiete, uno dei quaranta dei Campi Flegrei; 5) **l’oasi naturale di Monte nuovo**, nella vicinissima Pozzuoli; 6) il **Parco Nazionale del Vesuvio**, istituito nel 1995, interessa una vasta area di 8.482 ettari, 13 comuni, un’area riserva di biosfera dell’Unesco e una riserva forestale nazionale; 7) il **Parco Regionale dei Campi Flegrei**, entro i cui confini rientrano la Solfatara, i siti archeologici di Pozzuoli, Cuma e Baia e le oasi naturalistiche del Cratere degli Astroni, del Monte Nuovo e del Monte Gauro, i laghi di Averno, Lucrino e Fusaro, il Parco Sommerso di Baia e quello della Gaiola e tanti altri luoghi, un po’ meno conosciuti, ma altrettanto belli come le antiche cisterne di Misenum, la Marina di Torrefumo a Monte di Procida, lo Stadio Antonino Pio a Pozzuoli e la fitta Lecceta di Cuma che grazie alle attività del parco vengono restituiti alla comunità e a tutti i visitatori e amanti dei *Campi ardenti*; 8) **la riserva naturale degli Astroni**; 9) **le stufe di Nerone** le cui acque (acqua ipertermale Salso - Bromo - Iodica - Solfato - Alcaniana - Terrosa) sono in grado di curare artrosi, reumatismi, malattie delle vie respiratorie, stomatiti, vaginiti, acne giovanile.; 10) **il Parco delle terme di Agnano**, le cui acque (salso-bromo-iodiche, sodio-solfato-cloruro-alcaline) sono in grado di curare osteoporosi, reumatismi, riniti, laringofaringiti, sinusiti, otiti catarrali, faringotonsilliti, broncopatie, sordità rinogena, varici arti inferiori, infiammazioni pelviche; 11) **le Terme di Stabia**, le cui acque (Acqua bicarbonato-calcica, ferrosa e salsa) sono in grado di curare osteoartrosi ed altre forme degenerative, reumatismi extra articolari, bronchiti croniche semplici o accompagnate a componente ostruttiva, psoriasi eczema e dermatite atopica, dermatite seborroica ricorrente, sclerosi dolorosa del connettivo pelvico di natura cicatriziale ed involutiva, leucorrea persistente da vaginiti croniche aspecifiche o distrofiche, sindromi rinosinusitiche bronchiali e croniche, faringolaringiti croniche, sinusiti croniche, stenosi tubariche, otiti catarrali croniche, otiti croniche purulente non colesteatomatose, calcolosi delle vie urinarie e sue recidive, dispepsia di origine gastroenterica e biliare, sindrome dell’intestino irritabile nella varietà con stipsi; 12) **le Terme puteolane**, le cui acque (Acqua salso - solfato - alcalina) sono in grado di curare affezioni ginecologiche, malattie dell’apparato locomotore, artrosi, sciatalgie, lomboartrosi, malattie dell’apparato respiratorio, malattie dermatologiche, ecc.; 13) **le Terme Vesuviane**, le cui acque (acqua bicarbonato-salsole alcalino e terrosa) sono in grado di curare sindromi bronchiali croniche, faringiti croniche, laringiti, rinosinopatia vasomotoria, rinosinusiti, osteoartrosi e altre forme degenerative, reumatismi extra articolari, ecc.

([http://www.incampania.com/turismo.cfm?Menu\\_ID=170&Sub\\_ID=174](http://www.incampania.com/turismo.cfm?Menu_ID=170&Sub_ID=174))

del territorio. Quest'area confina con il Parco Regionale dei Campi Flegrei, e in particolare con quella parte del parco compresa nel Comune di Napoli (Agnano e Pianura); con i comuni di Pozzuoli, Quarto e Marano; e interessa le circoscrizioni di Pianura, Soccavo, Arenella, Chiaiano, Piscinola Marianella, Mianno, S. Carlo all'Arena e Vomero. Per la sua conformazione, il parco si spinge fino al centro storico, toccandolo in più punti. Il sistema delle aree verdi stabilisce quindi una stretta interconnessione con il centro storico che è certamente una delle aree più densamente popolata del Comune. Complessivamente l'area si estende all'incirca per 2.215 ettari e corrisponde a circa un quinto dell'intero territorio comunale (11.750 ettari, pari a circa il 19% dell'intera superficie cittadina).

Anche le coste e le aree marine presentano delle interessanti caratteristiche. Ci riferiamo, in particolare, l'area marina protetta Gaiola, raggiungibile da Capo Posillipo, istituito nel 2002 dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, che si estende per circa 42 ettari da Marechiaro alla baia di Trentaremi (<http://www.incampania.com>). Contiguo all'area marina protetta si erge il Parco Archeologico-Ambientale del Pausilypon ("sollevio dal dolore"), di grandissimo interesse naturalistico e archeologico, oltre che paesaggistico.

L'importanza dell'individuazione di queste aree deve essere rintracciata nel fatto che la loro istituzione può essere intesa come un indicatore di sensibilità delle Istituzioni Pubbliche ai temi della tutela e della preservazione del territorio. Nei provvedimenti istitutivi si individuano, infatti, gli obiettivi perseguiti attraverso di essi, quali ad esempio « [1] la tutela ambientale e archeologica dell'area interessata; [2] la valorizzazione, anche per finalità sociali e occupazionali, delle risorse ambientali, storiche, archeologiche e culturali della

zona; [3] la diffusione e la divulgazione della conoscenza dell'ecologia e della biologia degli ambienti marini e costieri e del patrimonio archeologico sommerso dell'area; [4] l'effettuazione di programmi di carattere educativo per il miglioramento della cultura generale nel campo dell'ecologia, della biologia marina e dell'archeologia; [5] la realizzazione di programmi di studio e ricerca scientifica nei settori dell'ecologia, della biologia marina, della tutela ambientale e dell'archeologia al fine di assicurare la conoscenza sistematica dell'area; [6] la promozione di uno sviluppo socio-economico compatibile con le rilevanze storico-naturalistico-paesaggistiche dell'area, anche privilegiando attività tradizionali locali già presenti. Nell'ambito dell'azione di promozione di uno sviluppo compatibile con le predette finalità, la disciplina delle attività relative alla canalizzazione dei flussi turistici, alle visite guidate e ai mezzi di trasporto collettivi, potrà prevedere che le predette attività vengano svolte prioritariamente dai cittadini residenti e da imprese avente sede nei Comuni ricadenti nell'area» (Decreto Interministeriale 7 agosto 2002).

Per completare il quadro di riferimento della normativa locale nell'ambito turistico, occorre fare certamente riferimento anche alla Legge Quadro sul Turismo che la Regione Campania, dopo 34 anni di lavoro, ha finalmente approvato. In essa, sono esplicitati gli indirizzi di gestione del territorio che attori pubblici e privati devono seguire. Senza dubbio, come più puntualmente vedremo nel prossimo capitolo, si tratta di un importante cambiamento di rotta che segna una svolta importante, anche se forse non ancora definitiva, nella direzione di una integrazione delle azioni e degli attori in un'ottica sistemica.

Vediamo ora le altre informazioni disponibili, in più anni, con un livello di dettaglio sufficiente per studiare la destinazione Napoli, e gli indici che possiamo utilizzare per sintetizzare tali informazioni.

La seconda dimensione del modello di Weaver è, come abbiamo diffusamente detto, l'intensità dei flussi turistici. Il valore aggiunto che fornisce l'analisi per indici è infatti quello di fungere, oltre che da termometro dello *status quo*, anche da campanello di allarme, segnalando le situazioni anche di potenziale sovrasfruttamento.

Un tipico esempio è l'indice di turisticità, che tiene conto dei flussi in *incoming* rapportati al numero di abitanti/residenti [4.5a e 4.5b] (ONT, 2015).

$$\frac{\text{arrivi o presenze}}{\text{abitanti o residenti}} \quad [4.5a]$$

$$\frac{\text{arrivi o presenze}}{\text{kmq superficie}} \quad [4.5b]$$

Questo indice fornisce un'informazione più interessante del semplice dato relativo al numero di arrivi o presenze sul territorio, che in se stesso, è poco indicativo perché non fornisce alcuna indicazione circa la capacità di carico del territorio, e senza il quale rischieremmo di confrontare in termini assoluti la capacità di carico di Pantelleria con quella di New York City.

In entrambi i casi, abbiamo un indice che descrive la capacità di carico del territorio rispetto ai flussi *incoming*. In particolare, nel primo caso, questo indice ha una duplice interpretazione in termini economici. Innanzitutto, i flussi turistici aumentano la domanda di infrastrutture le quali, nate per soddisfare i bisogni della popolazione locale, sopportano invece an-

che il flusso turistico (crescente e stagionalizzato), con conseguenze dal punto di vista dell'efficienza economica e della coerenza tra costi di fornitura e finanziamento dei servizi. Strettamente correlato a questo aspetto è anche l'indice che studia l'accessibilità esterna della destinazione, dato dall'aumento della domanda di mezzi di trasporto pubblico (metro, taxi, autobus, vaporette, ecc.). Inoltre, quando la domanda turistica cresce rispetto alla popolazione residente, il prezzo dei servizi privati offerti può (come di fatto spesso accade) aumentare, con conseguenze assai negative sulla popolazione residente. In termini culturali, invece, quanto più aumenta il valore di questo rapporto tanto maggiore è la probabilità che vi siano ricadute anche di natura sociale e culturale sulla comunità locale, quale ad esempio una tale contaminazione tra turisti ed abitanti da assistere ad una perdita delle tradizioni culturali, dei dialetti, ecc.. Nel secondo caso, invece, il rapporto tra turisti e superficie è, a nostro parere, meno accurato del primo perché descrive la relazione tra il numero di arrivi (o presenze) e la superficie del territorio la cui estensione è solo un indicatore parziale della sua effettiva capacità di carico che resta, invece, fortemente condizionata da altri fattori (quale ad esempio politiche *ah hoc* di pianificazione territoriale) di cui l'indice non tiene conto.

Un indice simile ai precedenti è quello di densità territoriale (Avena & Giacalone, 2011), dato dal rapporto tra il numero di posti letto e la superficie di un territorio [4.6].

$$\frac{\text{no. posti letto}}{\text{kmq superficie}} \quad [4.6]$$

Questo indice è una misura della capacità di carico del territorio rispetto ai flussi turistici in *incoming* (ed è quindi riferibile alla seconda dimensione del modello di Weaver) ma, diver-

samente dai precedenti, fa riferimento specificatamente al livello di turisticità di una destinazione, ossia alla disponibilità di posti letto creati dagli operatori turistici locali e la superficie del territorio. Sotto questo profilo, ci sembra quindi che questo sia molto interessante, sebbene faccia però riferimento solo alle presenze e non anche agli arrivi (e, quindi, non tenga ad esempio conto dei crocieristi, degli escursionisti, ecc.).

Simile ai precedenti, è certamente l'indice di capacità infrastrutturale, che mette in relazione il numero di posti letto – stavolta moltiplicato per i giorni dell'anno – rapportato al numero di abitanti [4.7] (Fredella, 2009).

$$\frac{\text{n. posti letto}_{\text{disponibili}} * 365 \text{ giorni}}{\text{abitanti}} \quad [4.7]$$

Questo indice misura la capacità infrastrutturale in termini potenziali perché pone al numeratore il totale di posti letto disponibili sul territorio (piuttosto che quelli effettivamente occupati) e, quindi, non misura lo stress di carico effettivo del turismo sul territorio ma quello che si potrebbe avere nel caso di piena occupazione delle camere.

Per calcolare invece la capacità di carico infrastrutturale reale, poniamo quindi al numeratore dell'indice il numero di posti letto effettivamente occupati [4.8].

$$\frac{\text{n. posti letto}_{\text{occupati}} * 365 \text{ giorni}}{\text{abitanti}} \quad [4.8]$$

Similmente ai precedenti, AICA (Associazione Italiana Confindustria Alberghi) propone un indice che mette a rapporto il numero di presenze (su base annua) e la capacità ricettiva

di un territorio, espresso come il numero di posti letto, di camere o di bagni per i giorni dell'anno [4.9] (AICA, 2011).

$$\frac{\text{presenze}}{\text{capacità ricettiva}} \quad [4.9]$$

Gli indici che abbiamo presentato fino a questo momento si riferiscono in particolare agli impatti del turismo sul territorio. In una visione più completa e corretta del tema, occorre fare riferimento anche alle ricadute (potenzialmente) positive sul territorio. Ci riferiamo, in particolare, al numero di lavoratori impiegati nel settore turistico, al contributo di questo settore al PIL locale, ecc. Vediamo quindi in dettaglio tutte queste misure e cerchiamo di comprendere se e quali di queste è possibile calcolare sulla base delle informazioni attualmente disponibili. Iniziamo con il mercato del lavoro. L'impatto del turismo può essere studiato in due modi: 1) come rapporto tra il numero dei lavoratori impiegati nel settore turistico e il numero totale di lavoratori nella destinazione [4.10] (Fredella, 2009); oppure, 2) come il rapporto tra il numero di posti letto ed il numero di abitanti impiegati nel settore turistico [4.11] (Fredella, 2009).

$$\frac{\text{no. lav}_{\text{settore turistico}}}{\text{no. lav}_{\text{tot}}} \quad [4.10]$$

$$\frac{\text{posti letto}_{\text{occupati}}}{\text{n. abitanti}_{\text{occupati nel settore turistico}}} \quad [4.11]$$

L'indice 4.11 fornisce un'informazione in più rispetto al precedente perché tiene conto dell'effettiva domanda turistica espressa in termini di posti letto occupati. Se invece al numera-

tore del rapporto considerassimo il totale dei posti letto disponibili sul territorio [4.12] potremmo avere una misura dell'impatto potenzialmente atteso del turismo sul settore lavorativo (Fredella, 2009).

$$\frac{\text{n. totale posti letto}}{\text{n. abitanti occupati nel settore turistico}} \quad [4.12]$$

Il numero di posti letto disponibili dovrebbe risultare, infatti, da un processo di pianificazione strategica che tenga conto delle caratteristiche del territorio e che, quindi, si inquadri in un processo di sviluppo (sostenibile) del territorio, che includa anche riflessioni propositive sui vantaggi che la popolazione locale può trarre dalle attività turistiche.

Un'ulteriore misura per valutare i benefici economici che derivano alla comunità locale dalle attività turistiche è il rapporto tra il PIL turistico e il PIL totale della destinazione [4.13] (Fredella, 2009).

$$\frac{\text{PIL}_{\text{turistico}}}{\text{PIL}_{\text{totale}}} \quad [4.13]$$

Il principale limite di questo indice sta nel fatto che al PIL turistico contribuiscono molte attività di tipo misto (quali ad esempio bar, ristoranti, ecc.). Nel calcolo di questo indice, si pone quindi il problema di stimare correttamente la quota parte di ricchezza prodotta dal turismo su quella totale prodotta in tali esercizi commerciali ma, a questo scopo, il meccanismo di calcolo proposto dal WTC è certamente molto utile.

L'elenco degli indici che abbiamo presentato, seppure senza pretesa di esaustività, fornisce un'utile sintesi di quelli più

frequentemente impiegati nella letteratura di settore. Ovviamente, ciascuna destinazione presenta caratteristiche che la rendono unica rispetto alle altre e, quindi, è sempre certamente opportuno procedere ad una revisione di tale elenco in modo da renderne i contenuti più congruenti con le caratteristiche della/e *destination* oggetto di studio.

L'analisi per indici presenta, infatti, l'indiscusso vantaggio di poter essere utilizzata come termometro, cioè come strumento per misurare lo *status quo* di una destinazione. Attraverso questo tipo di analisi è, infatti, possibile sintetizzare il livello di sfruttamento turistico di un territorio, ad esempio, attraverso un semplice sistema di massimizzazione vincolata, in cui la funzione-obiettivo è il reddito turistico della destinazione, e i vincoli lineari sono le capacità di carico dei sub-sistemi utilizzati dai turisti. Attraverso questo sistema, si può facilmente ottenere il grado di sovra-utilizzo delle risorse strategiche, esprimibile anche come la percentuale di giornate annue in cui si supera.

Inoltre, come vedremo nel prossimo capitolo, l'analisi per indici può, secondo l'approccio che qui proponiamo, essere anche utilizzata per determinare le coordinate di posizionamento di una o più destinazioni all'interno della matrice di Weaver. Nel caso di lavori contemporaneamente su più *destination*, la determinazione delle coordinate di posizionamento sulla base degli stessi indici, calcolati per ciascuna destinazione, renderebbe il confronto immediato e certamente molto eloquente.

## I risultati della ricerca

### 5.1. Presentazione della destinazione

Prima di procedere con l'analisi per indici, coerentemente con lo schema procedurale suggerito dalla Commissione Europea, tratteggiamo il profilo della destinazione (tabelle da 7 a 12).

#### *Descrizione della destinazione “Napoli città” (Tabella 5)*

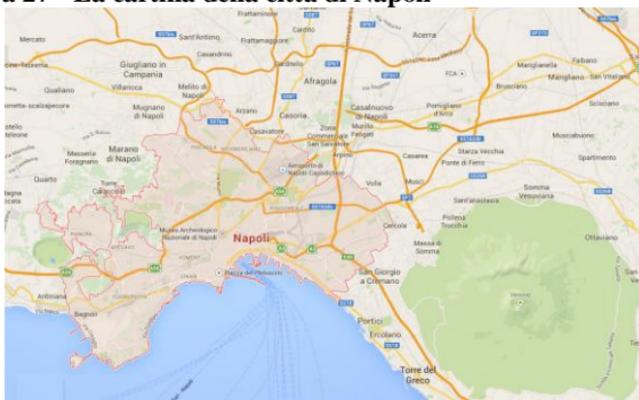
La città di Napoli è uno dei siti più ricchi in Italia di attrazioni turistiche, sia in termini storico – artistico – culturali che in termini naturalistici e paesaggistici. La sua storia millenaria e le sue tante ricchezze ne fanno una destinazione nel vero senso della parola, cioè un territorio (potenzialmente) in grado di attrarre la domanda in modo autonomo. Purtroppo, l'assenza di un sistema di gestione adeguato sotto-dimensionano la sua capacità attuale di attirare la domanda turistica, anche se un'importante inversione di tendenza si è registrata negli ultimi mesi. In un comunicato stampa dell'1 Gennaio 2015, infatti, l'Assessore al Turismo e ai Beni Culturali del Comune di Napoli, Pasquale Sommese, annuncia un aumento, nel 2014, del 20%, tra arrivi e presenze, e, in particolare, di turisti stranieri. Nello stesso periodo sono anche aumentati gli attracchi di nuo-

ve compagnie di crociera nei porti di Napoli, Salerno, Sorrento e Pozzuoli, a testimonianza di un accresciuto interesse verso questa destinazione. Sono questi i risultati di un'intensiva azione di promozione del territorio, che si sono concretizzati, come spiegato nel comunicato stampa dall'Assessore Sommese, nella realizzazione di « (...) 61 grandi eventi, destagionalizzando il turismo e creando le condizioni ottimali per incrementare l'affluenza, con iniziative diffuse su tutto il territorio, che vanno avanti anche in queste ore, come a Capri dove sono presenti tante *star* del mondo dello spettacolo, e nelle tante altre realtà costiere ed interne del territorio campano (...) *La nuova legge regionale sul turismo (...) sostiene con forza le sinergie tra pubblico e operatori privati* impegnati a gestire le funzioni delegate dalla Regione, e rappresenta in tal senso una opportunità per potenziare e far crescere ulteriormente il settore. Ai Comuni ora il compito di offrire città accoglienti anche per gli ospiti stranieri, e servizi essenziali, come trasporti efficienti, sicurezza, decoro urbano, che rappresentano le precondizioni per continuare sulla via di uno sviluppo economico e occupazionale che vede nel *turismo* e nei beni culturali la *principale risorsa della Campania*».

Rispetto alla crescita registrata nel settore turistico, un importante volano di sviluppo è, come sottolineato anche dall'Assessore, il comparto enogastronomico, che agisce da eccellente attrattore per le visite ai luoghi d'arte e di storia presenti sul territorio. D'altra parte, l'intera destinazione è costellata da una lunga serie di attrazioni turistiche, tra le quali – soltanto per citare alcune delle più famose – il Vesuvio, Spaccanapoli, il Duomo, il Museo Archeologico, Capodimonte, Palazzo Reale, ecc., che certamente però non esauriscono il panorama di tutte le *attractions* della città. Essa è, inoltre, circondata, anche geograficamente, da aree ad alto potenziale turistico,

quali la penisola sorrentina, le isole del Golfo di Napoli (Capri, Ischia e Procida), gli scavi archeologici di Pompei e di Ercolano, il Vesuvio, Cuma e i Campi Flegrei.

**Figura 27 - La cartina della città di Napoli**



Fonte: [www.google.maps.it](http://www.google.maps.it)

Non di trascurabile importanza è, inoltre, la sua vicinanza alla capitale del Paese, Roma, dalla quale dista solo 225 Km e alla quale è collegata con treni e aerei molto frequenti, oltre che da una rete autostradale in buone condizioni. Inoltre, Roma accoglie due importantissimi aeroporti internazionali (Fiumicino e Ciampino) oltre a tre stazioni che gestiscono un traffico ferroviario tra i più imponenti d'Europa.

### *Caratteristiche geografiche della destinazione (Tabella 6)*

La città di Napoli insiste su una superficie di 117,27 Km<sup>2</sup>, dominata dal vulcano Vesuvio, si affaccia sul Golfo di Napoli ed è caratterizzata dalla presenza di aree protette e parchi naturali. Il clima della città è di tipo subtropicale, debolmente continentale e umido-subumido. Con l'avanzare del *global war-*

*ming*, però, anche in quest'area, finora caratterizzata dalla piacevolezza del tipico clima mediterraneo, si sta registrando una «progressiva scomparsa delle stagioni intermedie, con rovesci di pioggia sempre più intensi e intervallati da lunghi periodi di siccità, e con un numero crescente di giorni nuvolosi. L'analisi delle differenze di temperatura dell'aria, registrata contemporaneamente al centro di Napoli e sul Vesuvio, ha consentito di determinare l'intensità dell'isola di calore urbana che, nei pomeriggi estivi e con cielo sereno, è in grado di emettere una quantità di energia paragonabile a quella indotta del Sole» (<http://www.meteo.unina.it/clima-di-napoli>).

#### *Accesso alla destinazione* (Tabella 7)

Nello studio strategico di una destinazione, uno strumento di grande utilità è il c.d. modello delle 6A (Della Corte, 2009).

#### **Figura 28 - Il modello delle 6 A.**



Fonte: Ns. adattamento da Della Corte, 2009

Le 6 A fanno riferimento: 1) all'*access*, inteso sia come accessibilità verso la destinazione che come mobilità interna alla stessa (quindi, mezzi di trasporto pubblico e privato a disposizione dell'utenza turistica); 2) alle *attractions*, riferite ai fattori d'attrattiva locali; 3) all'*accommodation*, cioè all'insieme di tutte le strutture sul territorio in grado di accogliere i turisti (hotel, B&B, campeggi, seconde case, ecc.); 4) alle *amenities*, ossia a tutti quei servizi che concorrono alla formazione di formule integrate di offerta (ristoranti, shopping center, locali notturni, ecc.); 5) agli *ancillary services*, che possono far riferimento sia a *tour*, escursioni e visite della città, che al lavoro degli enti pubblici locali; infine, 6) all'*assemblage*, cioè a quella particolare attività che si fonda su modelli di cooperazione e co-produzione tra gli attori turistici locali per la creazione di prodotti ed esperienze da vivere sul territorio.

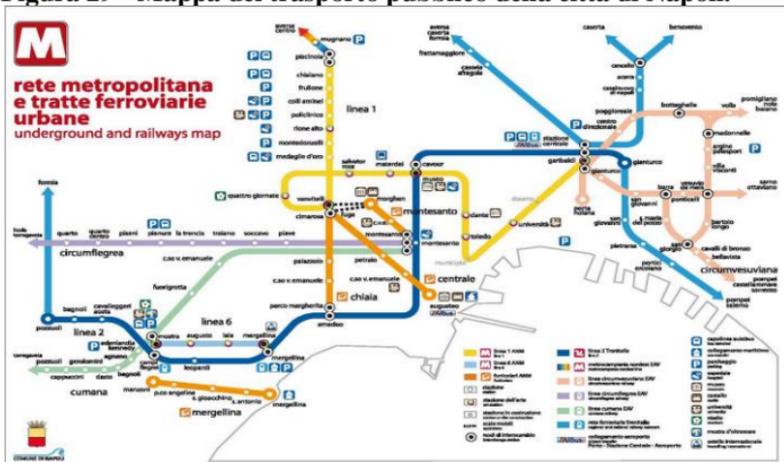
Nel *toolkit* messo a punto dalla Commissione Europea, si pone ovviamente l'accento sulla prima A (*access*).

Sotto questo profilo, la città di Napoli risulta certamente molto ben collegata con le principali città italiane e straniere. Il suo aeroporto (Aeroporto Internazionale di Capodichino), a pochi chilometri dal centro storico, è questo collegato con l'Alibus dell'A.N.M. (Azienda Napoletana Mobilità), collega la città a undici città italiane (con voli Alitalia, easyjet, Meridiana, Volotea) e ventisei destinazioni internazionali (con voli Air Berlin, Air France, British Airways, easyjet, Germanwings, Lufthansa, Meridiana, Transavia, Tunisair Express, Turkish Airlines, Vueling, Wizz Air).

La città è molto ben collegata anche attraverso le nove stazioni ferroviarie (Napoli Montesanto, P.zza Cavour, P.zza Amedeo, P.zza Leopardi, Napoli San Giovanni Barra, Napoli Campi Flegrei, Napoli marittima, Napoli Mergellina e, ovviamente, la Stazione Centrale). Quest'ultima, in particolare, oltre

ad essere un punto di arrivo e di partenza per treni da e per le principali città nazionali e internazionali, è anche un punto di snodo importantissimo della rete di trasporto pubblico locale, per la presenza di ben due linee della metropolitana (quella “vecchia”, costruita nel 1925, e quella “nuova”, inaugurata nel 1993, che vanta alcune stazioni, come quella di Toledo, definite tra le più belle d’Europa dalla Cnn) cui si aggiungono anche la linea circumvesuviana, la cumana e la circumflegrea. Completano l’offerta del trasporto pubblico locale quattro funicolari (Chiaia, Montesanto, Centrale e Mergellina), la metro Campania Nord Est e la linea 6 della metropolitana “nuova”, offrendo, di fatto, una copertura del territorio capillare, cui si aggiungono novantasei linee di autobus gestite dall’A.N.M., che però, a dispetto della numerosità, scontano spesso la proverbiale congestione del traffico cittadino, a fronte del quale purtroppo non è mai stata potenziata la frequenza delle corse. Quest’ultima accomuna purtroppo sia i mezzi di trasporto su gomma che quelli su ferro: anche le linee della metro “nuova” così come quelle della metro “vecchia”, infatti, sebbene registrino alti numeri in termini di utilizzo, mettendo a disposizione poche corse (con una frequenza che si aggira intorno ai 10-15 minuti tra una e l’altra) offre di fatto un servizio di scarsa qualità, anche se ... in una bellissima cornice!

**Figura 29 - Mappa del trasporto pubblico della città di Napoli.**



Fonte: <http://www.anm.it/Upload/RES/PDF/mappa%20rete%20metropolitana%20def.pdf>

### *Caratteristiche della popolazione locale (Tabella 8)*

Il sistema di trasporto pubblico, sebbene capillare, deve però essere rapportato ai numeri della popolazione locale la cui numerosità (1.004.500 unità) fa della città di Napoli la terza in Italia.

La densità abitativa è all'incirca pari a 8,566 abitanti per kmq ([www.comune.napoli.it](http://www.comune.napoli.it)). Ovviamente, sebbene questo dato tenga conto anche del vasto *hinterland* partenopeo, che non è preso in considerazione ai fini di questa indagine perché di fatto non costituisce parte integrante della destinazione, deve invece essere certamente considerato ai fini dello studio dell'efficacia della rete di trasporto pubblico locale. Questo fattore deve essere quindi considerato poiché al carico ordinario si aggiunge quello legato alla presenza di turisti sul territorio.

### *Statistiche sui flussi turistici in incoming* (Tabella 9)

I numeri dei flussi turistici in *incoming* costituiscono certamente un'importante fonte di informazione, sia in termini strategici che manageriali, per mettere a punto un'offerta *ad hoc* che sia in grado di rispondere adeguatamente alla domanda.

Anche per questa ragione, di anno in anno, gli uffici statistici raccolgono tutte le informazioni relative ai flussi in *incoming*. Poiché il nostro scopo è quello di monitorare l'andamento di questi flussi nel tempo, sulla base delle informazioni raccolte dal SISTAN e pubblicate nel bollettino statistico sul sito del Comune di Napoli, abbiamo ricostruito la serie storica dei flussi in *incoming* dal 2000 al 2013<sup>15</sup>, e ne abbiamo studiato l'andamento nel corso del tempo. Per ciascun anno abbiamo infatti calcolato i numeri indice, sia a base fissa che a base mobile: entrambi misurano la variazione (percentuale) del fenomeno nell'arco di tempo considerato, ma, nel primo caso, rispetto ad uno stesso anno (detto appunto anno base), mentre, nel secondo, il valore relativo a ciascun anno viene confrontato con quello registrato nell'anno immediatamente precedente.

<sup>15</sup> Il Bollettino Statistico viene pubblicato ogni anno sul sito del Comune di Napoli. I dati del 2014, però, non sono ancora disponibili e non siamo riusciti ad ottenerli neppure mettendoci direttamente in contatto con gli uffici dell'Istat nazionali e locali.

**Tabella 11 - Andamento di arrivi e presenze nella città di Napoli (Anni 2000 - 2013)**

	Arrivi							Presenze								
	Italiani		numeri indice		Stranieri	numeri indice		Totale	Italiani		numeri indice		Stranieri	numeri indice		Totale
	base fissa	base mobile	base fissa	base mobile		base fissa	base mobile		base fissa	base mobile	base fissa	base mobile				
<b>2000</b>	468917	100	100	325208	100	100	794125	1112007	100	100	600242	100	100	1712249		
<b>2001</b>	432312	92	92	349142	74	107	794325	1165758	249	105	1021318	218	170	1712449		
<b>2002</b>	430203	92	100	345411	74	99	781638	1154850	246	99	1038486	221	102	2187429		
<b>2003</b>	439692	94	102	334695	71	97	775805	1218627	260	106	976208	208	94	2193681		
<b>2004</b>	440432	94	100	356142	76	106	774583	1188760	254	98	1083082	231	111	2195200		
<b>2005</b>	393009	84	89	420842	90	118	796768	937436	200	79	1257522	268	116	2272193		
<b>2006</b>	454056	97	116	411702	88	98	814024	1092295	233	117	1012081	216	80	2195237		
<b>2007</b>	461802	98	102	424091	90	103	865970	1033166	220	95	1028995	219	102	2104725		
<b>2008</b>	469718	100	102	357693	76	84	886093	991596	211	96	840794	179	82	2062476		
<b>2009</b>	435680	93	93	346496	74	97	827613	916166	195	92	870166	186	103	1832697		
<b>2010</b>	415790	89	95	324674	69	94	782362	919535	196	100	841188	179	97	1786620		
<b>2011</b>	482180	103	116	436305	93	134	740648	987083	211	107	1179435	252	140	1761019		
<b>2012</b>	463526	99	96	1032534	220	237	918704	429372	92	43	1259679	269	107	2166836		
<b>2013</b>	357799	76	77	1460053	311	141	1496255	348965	74	81	1531264	327	122	1689186		

Fonte: Ns elaborazione su dati del Bollettino Statistico SISTAN (Anni 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013)

Una prima osservazione sulla base dei risultati è che l'andamento dei flussi in *incoming*, sia dei turisti italiani che stranieri, non segue una "linea" di sviluppo omogeneo, registrando, infatti, in diversi anni, picchi (sia in aumento che in diminuzione), anche da un anno all'altro. Nel 2005, ad esempio, si è registrata una caduta degli arrivi (di turisti italiani) pari a circa 100.000 unità, rispetto al 2004, anche se in buona parte contro-bilanciata dagli arrivi sul territorio di turisti stranieri.

Capire le ragioni di tali fluttuazioni e predisporre un piano di intervento per arginare la caduta di interesse da parte di alcuni e fidelizzare invece gli altri dovrebbe certamente essere una priorità del *management* locale.

#### *Infrastrutture per la ricettività sul territorio* (Tabella 10)

Per capacità infrastrutturale intendiamo riferirci al numero di camere, posti letto e bagni disponibili sul territorio. Ovviamente, l'elenco di tali elementi non può e non deve riferirsi unicamente alle strutture alberghiere ma deve includere anche B&B, case vacanze, ecc.

A questo proposito, una dettagliata fonte d'informazione ci viene sicuramente dal Servizio Statistico del Comune di Napoli.

**Tabella 12 - Capacità infrastrutturale in termini di camere, posti letto e bagni disponibili sul territorio per tipologia di struttura ricettiva.**

<b>TIPOLOGIA STRUTTURA</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
<b>Hotel</b>				
<i>5 Stelle</i>				
Esercizi	4	4	3	3
Camere	410	410	326	326
Letti	775	775	627	627
Bagni	410	410	326	326
<i>4 Stelle</i>				
Esercizi	45	45	48	48
Camere	3754	3574	3719	3716
Letti	7274	7017	7287	7287
Bagni	3751	3572	3723	3723
<i>3 Stelle</i>				
Esercizi	61	62	63	63
Camere	1596	1617	1630	1630
Letti	3028	3086	3110	3110
Bagni	1593	1614	1634	1634
<i>2 Stelle</i>				
Esercizi	16	16	16	16
Camere	242	242	242	242
Letti	462	462	462	462
Bagni	226	226	226	226
<i>1 Stella</i>				
Esercizi	26	27	26	26
Camere	412	424	417	417
Letti	791	816	803	803
Bagni	333	344	337	337
<b>Residenza turistiche</b>				
Esercizi	2	2	2	3
Camere	43	43	43	58
Letti	83	83	83	97
Bagni	43	43	43	57
<b>Totale</b>				
Esercizi	154	156	158	159
Camere	6457	6310	6377	6389
Letti	12413	12239	12372	12386
Bagni	6356	6209	6289	6303

Fonte: Bollettino Statistico, 2013 ([www.comune.napoli.it](http://www.comune.napoli.it))

**Tabella 13 - Capacità infrastrutturale in termini di camere, posti letto a bagni disponibili sul territorio per tipologia di struttura ricettiva (segue).**

TIPOLOGIA STRUTTURA	2010	2011	2012	2013
<b>Affittacamere in forma imprenditoriale</b>				
Esercizi	50	53	54	54
Camere	266	283	289	289
Letti	601	635	649	649
Bagni	203	223	229	229
<b>Ostelli della gioventù</b>				
Esercizi	4	4	4	4
Camere	59	59	59	59
Letti	231	231	231	231
Bagni	54	54	54	54
<b>B&amp;B</b>				
Esercizi	227	228	232	232
Camere	572	574	585	585
Letti	1073	1079	1101	1101
Bagni	360	364	376	376
<b>Case per ferie</b>				
Esercizi	8	11	11	11
Camere	33	44	44	44
Letti	67	86	86	86
Bagni	31	40	40	40
<b>Altre strutture</b>				
Esercizi	1	1	1	1
Camere	7	7	7	7
Letti	24	2	4	24
Bagni	7	7	7	7
<b>Totale</b>				
Esercizi	290	297	302	302
Camere	937	967	984	984
Letti	1996	2055	2091	2091
Bagni	655	688	706	706

Fonte: Bollettino Statistico, 2013 ([www.comune.napoli.it](http://www.comune.napoli.it))

Anche in questo caso, l'individuazione della capacità ricettiva di un territorio in termini infrastrutturali non è un dato da leggere asetticamente ma deve essere invece interpretato in relazione all'intensità dei flussi turistici in *incoming* (Tabella 11).

Per studiare le relazioni tra le caratteristiche del territorio (da cui deriva la sua capacità di carico complessiva) e (la ge-

stione de)i flussi turistici, procediamo quindi con l'analisi per indici.

## 5.2. L'analisi per indici

Nell'architettura di questo lavoro, lo scopo principale dell'analisi per indici è quello di costruire delle informazioni da usare come *data input* per il posizionamento di una destinazione (nel nostro caso, la città di Napoli) all'interno del modello di Weaver, le cui dimensioni sono la *regolamentazione* nel settore e l'*intensità dei flussi turistici in incoming*.

Per quanto concerne la prima dimensione, un punto di riferimento imprescindibile, è certamente la recente Legge Quadro sul Turismo, finalmente approvata l'estate scorsa, dopo ben trentaquattro anni di lavoro, dal Consiglio Regionale della Campania, e che compone finalmente a unità tutti i provvedimenti approvati in campo turistico, sistematizzando all'interno di un quadro unitario le linee d'indirizzo del settore.

La Legge si pone l'obiettivo di rilanciare l'intero *comparto turistico* nella consapevolezza che questo possa essere utilizzato come il *principale volano di sviluppo dell'intera Regione*, promuovendo adeguatamente le risorse di tutte le Province, anche *attraverso la cooperazione degli operatori del settore*, che sono stati consultati per la messa a punto del testo definitivo. La visione in *ottica sistemica* sembra quindi essere uno dei lineamenti principali della nuova normativa, confermata anche dalle recenti parole dell'Assessore al Turismo Sommese che parla del *trend* positivo registrato nel settore come di un «(...) risultato, davvero importante, [che] premia l'intero "Sistema Campania" e la scelta realizzata dalla Giunta Caldoro di punta-

re in modo determinato al rilancio del “*brand*” della nostra Regione» (www.comune.napoli.it).

Vediamo quindi quali sono le principali novità introdotte da questa Legge. Confermando l’indirizzo verso una gestione del territorio partecipata, e in ottica sistemica, nascono i cc.dd. *Poli Turistici Locali*, costituiti da soggetti pubblici e privati che, in forma associativa, sono chiamati a valorizzare le risorse che insistono sull’area a cui il polo fa riferimento. Di fatto il territorio viene “clusterizzato” in funzione delle sue caratteristiche: ogni polo presidia una quota parte della destinazione che per tipologia di risorse, storia turistica e quindi, genericamente, per le sue potenzialità, può essere gestita da una specifica unità territoriale. I poli turistici locali hanno quindi il compito di stilare il programma annuale dei servizi e delle attività di promozione turistica e di attuare gli interventi per il miglioramento della qualità dei servizi.

Oltre ai poli turistici nasce anche l’*Agenzia Territoriale per la promozione del turismo e dei beni culturali*, la cui operatività è garantita dal c.d. *Consiglio di Indirizzo*, nominato dal Consiglio regionale, che indica le linee programmatiche del *Piano esecutivo dell’Agenzia*, il direttore generale e il Collegio dei revisori dei conti. Scompare, invece, la figura dei Responsabili Territoriali che, come ha spiegato l’Assessore Sommesse, sarebbero stati incompatibili con la *governance* snella ed efficace a cui si fa riferimento nel testo di Legge.

Scompaiono anche gli Enti Pubblici per il Turismo e tornano invece in auge le vecchie *Pro Loco*, per le quali si dispone la costituzione di apposito albo, anche in considerazione della rinnovata importanza attribuita al ruolo di coordinamento dell’unione nazionale Pro Loco d’Italia. Inoltre, al fine di migliorare la comunicazione e la promozione turistica, sono previsti i *Servizi di Informazione e Accoglienza turistica* (SIAT),

la *Carta dei Servizi turistici*, che definisce l'offerta e il livello essenziale dei servizi, e la *Carta dei diritti del turista*.

Ora, poiché il testo è di recentissima approvazione, un'analisi degli impatti che questa non può ancora aver avuto, ma che certamente produrrà in futuro, è materialmente impraticabile. D'altra parte, l'analisi della normativa precedente che ha disciplinato il settore fino a questo momento risulta altrettanto difficile (e probabilmente improduttiva) proprio per la frammentarietà che l'ha caratterizzata, a cui la Legge Quadro ha voluto porre (definitivamente?) rimedio.

Date queste considerazioni, inserendoci nel solco già tracciato da Franch (2011) in questa direzione, abbiamo deciso di rilevare la dimensione della regolamentazione mediante gli indicatori presentati nel capitolo precedente (*infra* cap. IV).

Seguendo lo schema presentato nel capitolo precedente, iniziamo il nostro lavoro partendo dallo studio delle aree (terrestri e marine) protette in rapporto alla superficie totale del territorio, e cioè specificamente dal Parco Metropolitano delle Colline di Napoli e dall'area marina di Gaiola. Nel capitolo IV, abbiamo però anche detto che, conformemente a quanto esplicitamente richiamato anche nei documenti normativi che hanno istituito sia il primo che la seconda, le aree protette devono essere considerate come parti integranti di un eco-sistema più ampio. Allora, piuttosto che considerare esclusivamente la quota parte d'incidenza di queste aree sul totale della superficie (terrestre e marina) della città di Napoli, consideriamo anche la Solfatara, il parco nazionale del Vesuvio, il parco regionale dei Campi Flegrei e la riserva naturale degli Astroni, nonché le aree marine protette di Baia, Punta Campanella e il regno di Nettuno, che, pur non insistendo direttamente sul territorio della città di Napoli, la contornano e contribuiscono certamente a disegnare la mappa del suo territorio. Questa scelta, che per al-

tro trova riscontro anche nella più recente letteratura di settore (Della Corte & Sciarelli, 2013), ci sembra anche essere quella che rispecchia maggiormente la *reale sensibilità delle Istituzioni locali al tema della tutela ambientale*.

**Tabella 14 - Aree protette (superficie terrestre).**

<b>Area protetta terrestre</b>	<b>Estensione (in ha)</b>
Solfatarata	33
Parco metropolitano delle Colline di Napoli	2.215
Parco Regionale dei Campi Flegrei	7.350
Riserva naturale degli Astroni	296
<b>Totale superficie protetta</b>	<b>9894</b>
Superficie della provincia di Napoli	117.113
<b>Valore indice di sensibilità ambientale</b>	<b>0,0844</b>

Fonte: Ns. adattamento da Della Corte & Sciarelli (2013)

**Tabella 15 - Aree protette (superficie marina).**

<b>Area marina protetta</b>	<b>Estensione (in ha)</b>
Area marina protetta di Baia	177
Area marina protetta della Gaiola	41
Area marina protetta di Punta Campanella	1.539
Regno di Nettuno	11.256
<b>Totale superficie protetta</b>	<b>13.013</b>
Totale superficie del Golfo di Napoli	87.000
<b>Valore dell'indice di sensibilità ambientale</b>	<b>0,1496</b>

Fonte: Ns. adattamento da Della Corte & Sciarelli (2013)

L'incidenza delle aree protette sulla superficie totale (terrestre e marina) è effettivamente molto bassa e, se utilizzata come indicatore della sensibilità ambientale delle PA locali, sembrerebbe quindi indicare un insufficiente livello di attenzione di queste ultime verso i temi della tutela dell'ambiente e del territorio, con una chiara *mancaza di visione strategica delle risorse* disponibili. Fermo restante quanto appena detto, è pur vero però che, in riferimento alle aree marine, ad esempio,

«l'ampiezza della superficie del Golfo di Napoli include, per la maggior parte, zone di mare aperto. Se anche si considerasse il totale della costa del Golfo di Napoli<sup>16</sup>, si avrebbe comunque un dato non particolarmente indicativo perché i chilometri di costa relativi alle aree protette rappresentano solo una parte delle aree effettivamente sottoposte a tutela» (Della Corte & Sciarelli, 2013). Alla luce di questo, non ci sembra quindi che questi valori possano essere utilizzati per esprimere un giudizio (positivo o negativo) sulla *sensibilità istituzionale* rispetto al tema in oggetto.

Per investigare meglio questo aspetto, abbiamo allora deciso di prendere in considerazione altri indicatori, quali ad esempio,

- l'adozione di politiche di pianificazione e partecipazione ambientale,
- il numero di autovetture che costituiscono il parco auto del Comune di Napoli,
- la raccolta differenziata per alcune tipologie di rifiuti negli uffici comunali,
- l'ottenimento della certificazione ISO14001<sup>17</sup> e registrazione EMAS<sup>18</sup>,

<sup>16</sup> Il Golfo di Napoli è esteso per 195 km, tra Monte di Procida e Punta Campanella e comprende il litorale flegreo (Golfo di Pozzuoli), il litorale napoletano e vesuviano (da Portici a Castellammare di Stabia), la costiera Sorrentina e i litorali delle isole di Ischia, Procida e Capri.

<sup>17</sup> La ISO 14001 è una norma internazionale ad adesione volontaria, applicabile a qualsiasi tipologia di organizzazione pubblica o privata, che sia conforme ai requisiti di un sistema di gestione ambientale, così come specificato nel dettato normativo. Per definire il sistema di gestione conforme alla ISO 14001 è necessario: 1) realizzare un'analisi ambientale, cioè raggiungere un'approfondita conoscenza degli aspetti ambientali (emissioni, uso risorse, ecc.) che una organizzazione deve effettivamente gestire; 2) capire il quadro legislativo e le prescrizioni applicabili all'azienda; 3) valutare la significatività degli impatti; 4) definire una Politica aziendale per individuare responsabilità specifiche in materia ambientale; e, inoltre, 5) definire, applicare e mantenere attive le attività, le procedure e le registrazioni previste dai requisiti della 14001.

- l'adozione di criteri ecologici nelle procedure di acquisto (GPP - *green public procurement*) per alcune forniture e l'acquisto di prodotti del commercio equo e solidale nelle Pubbliche Amministrazioni locali.

Tutte queste informazioni sono reperibili nel Rapporto Istat "Dati ambientali nelle città", ma purtroppo si riferiscono solo all'anno 2011. Riportiamo quindi uno stralcio del rapporto, nella consapevolezza che si tratta però di dati non aggiornati, e che non si prestano ad essere utilizzati nell'analisi diacronica perché relativi a un solo anno.

<sup>18</sup> EMAS è l'acronimo di *Eco Management Audit Scheme*, cioè un sistema di controllo e gestione ambientale, attualmente disciplinato dal Regolamento UE n.1221/2009. Come ISO 14001, anche Emas è un sistema volontario, cui possono aderire tutte le organizzazioni (sia pubbliche che private), che intendano certificare i risultati degli sforzi profusi per limitare il proprio impatto ambientale complessivo. Per ottenere questa certificazione, le aziende devono: 1) svolgere un'analisi iniziale del proprio impatto ambientale e definire gli obiettivi che s'intendono perseguire. La loro individuazione e la programmazione delle attività per perseguirli rientreranno in un quadro di riferimento di indirizzo delle azioni da intraprendere internamente, rispetto al sistema complessivo di gestione (struttura, pianificazione, responsabilità, pratiche, procedure, processi e risorse); 2) coinvolgere attivamente i dipendenti nella costruzione del sistema di gestione conforme ai requisiti del Regolamento Emas; 3) effettuare l'auditing, cioè svolgere una valutazione sistematica, periodica, documentata e obiettiva delle prestazioni dell'organizzazione, e del sistema di gestione ambientale; e, infine, 2) rendere accessibili le relative informazioni al pubblico e agli altri interessati, anche predisponendo una dichiarazione ambientale destinata al pubblico, che comprenda: la Politica Ambientale; una breve esposizione del sistema di gestione ambientale; una descrizione dell'organizzazione, degli aspetti ambientali significativi, degli obiettivi e target ambientali ed in generale delle prestazioni ambientali dell'organizzazione.

La Dichiarazione Ambientale sarà oggetto di valutazione da parte di un verificatore ambientale accreditato di parte terza e quindi indipendente dall'organizzazione. Una volta che la Dichiarazione Ambientale sia stata convalidata, l'organizzazione può chiedere la registrazione, da parte dell'Organismo nazionale competente (Comitato Ecolabel-Ecoaudit), per essere inserita nel Registro EMAS dell'Unione Europea. Ottenuta la registrazione, le organizzazioni possono utilizzare il logo secondo le prescrizioni.

**Tabella 16 - Politiche di pianificazione e partecipazione ambientale approvate entro il 2011 dal Comune di Napoli.**

COMUNI	Progettazione partecipata (a)		Bilancio ambientale (b)		Bilancio sociale (c)	
		<i>ultimo anno</i>		<i>di cui ogni anno</i>		<i>di cui ogni anno</i>
Napoli	X	2011	-	-	X	-
<b>Italia (d)</b>	<b>61</b>		<b>37</b>	<b>13</b>	<b>51</b>	<b>17</b>

(a) Realizzazione e/o riqualificazione di determinate aree urbane (ad esempio per parchi, aree dismesse...) attraverso il coinvolgimento e la condivisione del programma da parte di tutti i soggetti coinvolti.

(b) Il bilancio ambientale o il rapporto ambientale sono strumenti attraverso i quali si rilevano, organizzano, gestiscono e comunicano informazioni e dati ambientali, esprimendoli in unità fisiche e monetarie.

(c) Il bilancio sociale è un documento con il quale il comune presenta periodicamente, in modo volontario, gli esiti della sua attività, non limitandosi ai soli aspetti finanziari e contabili.

(d) La dicitura Italia si riferisce al complesso dei comuni capoluogo di provincia.

Fonte: Ns. Adattamento da "Dati ambientali nelle città" (ISTAT, 2011)

**Tabella 17 - Autovetture in dotazione nel Comune di Napoli per tipo di alimentazione (valori assoluti e composizioni percentuali).**

COMUNI	Numero totale di autovetture	Tipo di alimentazione ( <i>composizione percentuale</i> )				Totale
		Metano	Gpl	Elettriche e/o ibride	Benzina e/o gasolio	
Napoli	214	-	-	2,3	97,7	100,0
<b>Italia (a)</b>	<b>9.820</b>	<b>14,7</b>	<b>3,4</b>	<b>3,6</b>	<b>78,3</b>	<b>100,0</b>

(a) La dicitura Italia si riferisce al complesso dei comuni capoluogo di provincia.

Fonte: Ns. Adattamento da "Dati ambientali nelle città" (ISTAT, 2011)

**Tabella 18 - Risme di carta (500 fogli) acquistate nel Comune di Napoli per tipologia di carta (valori assoluti e composizione percentuale).**

COMUNI	Numero totale di risme di carta	Tipologia di carta ( <i>composizione percentuale</i> )			Totale
		Riciclata ( <i>con almeno il 65% in peso di materiale post-consumo</i> )	Eco-compatibile ( <i>certificata, bianca derivata da foreste gestite in modo compatibile</i> )	Non eco-compatibile	
Napoli	36.925	21,0	-	79,0	100,0
<b>Italia (a)</b>	<b>1.043.150</b>	<b>27,4</b>	<b>39,8</b>	<b>31,8</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Ns. Adattamento da "Dati ambientali nelle città" (ISTAT, 2011)

**Tabella 19 - Criteri ecologici nelle procedure di acquisto (acquisti verdi, Gpp - *green public procurement*) adottati per alcune forniture e acquisto di prodotti del commercio equo e solidale.**

Criteri ecologici nelle procedure di acquisto (acquisti verdi, Gpp - <i>green public procurement</i> )							
COMUNI	Apparecchiature elettriche e/o elettroniche (stampanti, fotocopiatrici, pc...)	Arredi (mobili per ufficio, arredi aree verdi...)	Cancelleria (prodotti per ufficio, toner...)	Articoli per la pulizia (detergenti, detersivi...)	Servizi energetici (illuminazione, riscaldamento e raffrescamento...)	Materiali edili (per cantieri, rifacimento strade...)	Acquisto di prodotti del commercio equo e solidale
Napoli	X	X	X	X	X	X	-
<b>Italia (a)</b>	<b>71</b>	<b>57</b>	<b>81</b>	<b>63</b>	<b>58</b>	<b>34</b>	<b>23</b>

(a) La dicitura Italia si riferisce al complesso dei comuni capoluogo di provincia.

Fonte: Ns. Adattamento da "Dati ambientali nelle città" (ISTAT, 2011)

Per quanto concerne le politiche di pianificazione e partecipazione ambientale approvate entro il 2011, dal rapporto evinciamo che il Comune di Napoli ne ha effettivamente approvate alcune (Tabella 16), ma non riusciamo ad evincere gli specifici progetti cui si fa riferimento. Tuttavia, esplorando il sito del Comune di Napoli ci pare di comprendere che tali attività siano riconducibili in particolare ai progetti URBAN ACT, di respiro europeo, di cui si è detto nel capitolo IV, e a cui si rinvia per approfondimenti.

Il numero totale di autovetture in dotazione del Comune di Napoli (Tabella 17) è poco al di sopra della media nazionale (ponderata tenendo conto delle dimensioni dei Comuni). Mancano, però, nel parco auto, vetture a Metano e a GPL, mentre quelle “di vecchia generazione” (a benzina e/o a gasolio) coprono quasi il 98% del totale.

Un ultimo indicatore che possiamo prendere in considerazione è il numero di risme di carta acquistate dagli Uffici che afferiscono al Comune. In questo caso, la media calcolata sugli altri capoluoghi di Provincia (al netto di Napoli, e pari a circa 20.000 unità) è molto più bassa di quella registrata nel solo capoluogo partenopeo. Ovviamente, questo dato, che riflette le pratiche organizzative locali, ci sembra eloquente e degno d'interesse anche se lascia qualche perplessità se confrontato con le informazioni contenute nella Tabella 19, per la cui lettura facciamo riferimento al questionario “Eco-managment” inviato dall'Istat a tutti i Comuni. Nelle istruzioni alla sua compilazione, leggiamo che il segno di spunta (“X”) compare nel caso in cui il Comune abbia adottato Criteri Ambientali Minimi (CAM) per almeno una procedura di acquisto (Acquisti verdi, Green Public Procurement...) nelle categorie di beni e/o servizi, riportate in tabella, e conformi al disposto del dettato normativo Decreto 11 aprile 2008 (“Piano d'azione per la sosteni-

bilità ambientale dei consumi del settore della Pubblica Amministrazione” e successivi aggiornamenti”). Questi dati sarebbero certamente di più facile interpretazione se ci fossero maggiori informazioni di dettaglio che, però, non sono disponibili sulla relativa pagina Istat<sup>19</sup>. Quello che, intanto, sembra degno di attenzione è il fatto che numeri importanti, come quelli riferiti all’acquisto dei fogli di carta, sembrano un pochino stridere con la dichiarata adozione di criteri ambientali minimi nell’acquisto delle forniture e ci sembra che possano indirizzare la lettura dei dati verso la formulazione di un giudizio ancora un po’ fumoso.

Cerchiamo, quindi, altre informazioni. Sempre nel Rapporto Istat possiamo trovare altri dati utili ai nostri scopi che possono essere idealmente divisi in due macro-categorie: 1) quelli relativi al consumo di risorse (indicatori quindi della sensibilità della popolazione ai temi della tutela dell’ambiente e del territorio); e, 2) quelli relativi al numero di depuratori delle acque reflue, al numero di centraline fisse per il monitoraggio dell’aria, ecc. (che possono invece essere considerati come indicatori della sensibilità ambientale delle Pubbliche Amministrazioni locali). Questi dati, seppure aggiornati al 2011, diversamente dai precedenti, hanno l’indiscutibile pregio di interessare un arco temporale molto ampio (2000 – 2011) e di poter essere quindi presi in considerazione anche per le analisi diacroniche che presenteremo alla fine di questo capitolo.

<sup>19</sup> Rapporto Istat “Dati ambientali nelle città”, 2011 - <http://www.Istat.it/it/archivio/55771>.

**Tabella 20 - Consumo di acqua per uso domestico (litri per abitante al giorno) nel Comune di Napoli (anni 2000 – 2011).**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012 <sup>20</sup>	2013	2014	2015
Napoli	206	204	205	204	198	203	208	175	170	165	162	160	215	208	204	201
Italia	209	212	206	202	198	196	195	189	187	184	182	175	212	207	205	203

Fonte: Ns. Adattamento da “Dati ambientali nelle città” (ISTAT, 2011)

**Tabella 21 - Consumo di gas metano per uso domestico e per riscaldamento per il Comune di Napoli (m<sup>3</sup> per abitante) (Anni 2000-2011).**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Napoli	159	164	152	171	176	209	188	148	148	161	173	168	168	168	168	168
Italia	391	396	397	420	429	435	415	380	403	403	422	391	406	406	406	406

Fonte: Ns. Adattamento da “Dati ambientali nelle città” (ISTAT, 2011)

**Tabella 22 - Consumo di energia elettrica per uso domestico per il Comune di Napoli (kWh per abitante) (Anni 2000-2011).**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Napoli	1047	1032	1037	1043	1071	1082	1082	1082	1079	1090	1094	1065	1041	1048	1052	1055
Italia	1130	1144	1195	1223	1229	1225	1220	1197	1205	1205	1203	1199	1175	1181	1185	1187

Fonte: Ns. Adattamento da “Dati ambientali nelle città” (ISTAT, 2011)

<sup>20</sup> Per effettuare una stima dei valori mancanti, abbiamo interpolato i dati disponibili nel rapporto Istat utilizzando la funzione *trend* di Excel. Il limite di questa operazione, come vedremo meglio anche alla fine di questo paragrafo, sta nel fatto che la funzione *trend* stima i dati secondo il criterio dei minimi quadrati, ipotizzando quindi un andamento di tipo lineare della loro distribuzione che però non sempre è possibile riscontrare empiricamente. Rinviamo il lettore alla Tavola 1 per un approfondimento.

**Tabella 23 - Popolazione residente nel Comune di Napoli connessa a impianti di depurazione delle acque reflue urbane (valori percentuali) (anni 2000 – 2011).**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Napoli	85,0	85,0	90,1	90,0	90,0	89,9	89,8	89,7	89,7	89,6	89,6	89,6	87,3	87,8	88,1	88,2
Italia	74,5	75,2	76,9	78,2	84,6	86,0	87,5	88,1	88,3	89,2	89,3	89,9	75,4	77,7	79,1	80,0

Fonte: Ns. Adattamento da “Dati ambientali nelle città” (ISTAT, 2011)

**Tabella 24 - Centraline fisse di monitoraggio della qualità dell'aria (per 100.000 abitanti) nel Comune di Napoli (anni 2000 – 2011).**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Napoli	0,9	0,8	0,8	0,8	0,7	0,7	0,8	0,8	0,9	0,9	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8
Italia	2,0	2,1	2,2	2,1	2,1	2,1	2,2	2,2	2,2	2,1	2,1	1,9	2,1	2,1	2,1	2,1

Fonte: Ns. Adattamento da “Dati ambientali nelle città” (ISTAT, 2011)

**Tabella 25 - Centraline fisse di monitoraggio della qualità dell'aria (per 100 km<sup>2</sup> di superficie comunale) nel Comune di Napoli (anni 2000 – 2011).**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Napoli	7,7	6,8	6,8	6,8	6,0	6,0	6,8	6,8	7,7	7,7	6,8	6,8	6,8	6,8	6,8	6,9
Italia	1,7	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,9	1,9	2,0	1,9	1,8	1,6	1,8	1,8	1,8	1,8

Fonte: Ns. Adattamento da “Dati ambientali nelle città” (ISTAT, 2011)

**Tabella 26 - Numero di giorni di superamento del limite per la protezione della salute umana previsto per il PM10 superamento nel Comune di Napoli rilevato nelle centraline fisse per il monitoraggio della qualità dell'aria di tipo traffico (Anni 2003-2011).**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Napoli				47,0	59,0	37,0	38,0	43,0	135,0	170,0	95,0	53,0	42,2	53,0	58,7	62,0
Italia				72,5	75,6	80,5	81,6	66,6	56,0	55,6	44,5	53,1	81,5	76,2	73,3	71,7

Fonte: Ns. Adattamento da "Dati ambientali nelle città" (ISTAT, 2011)

**Tabella 27 - Numero massimo di giorni di superamento del limite per la protezione della salute umana previsto per il PM10 nel Comune di Napoli rilevato nelle centraline fisse per il monitoraggio della qualità dell'aria e valore più elevato della concentrazione media annua di PM2,5 per tipo di centralina (T - traffico, I - industriale, F - fondo o A - non classificata) (Anni 2008-2011)**

COMUNI	PM <sub>10</sub> (diametro inferiore a 10 µm)								PM <sub>2,5</sub> (diametro inferiore a 2,5 µm)							
	Valore limite per la protezione della salute umana								Valore limite + Margine di tolleranza							
	50 µg/m <sup>3</sup> ( per 35 giorni di superamento)				30 mg/m <sup>3</sup>				29,3 mg/m <sup>3</sup>		28,6 mg/m <sup>3</sup>		27,9 mg/m <sup>3</sup>			
	2008		2009		2010		2011		2008		2009		2010		2011	
Napoli	135	T	170	T	95	T	62	F	...	...	26,0	F	24,0	T	21,5	T
Italia	57,0		54,1		44,6		54,4		23,8		21,7		19,5		25,7	

Fonte: Ns. Adattamento da "Dati ambientali nelle città" (ISTAT, 2011)

**Tabella 28 - Estensione dei pannelli solari termici installati sugli edifici comunali (m<sup>2</sup> per 1.000 abitanti) (Anni 2000-2011).**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Napoli	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Italia	..	..	..	0,1	0,1	0,1	0,2	0,4	0,4	0,7	0,8	1,3				

Fonte: Ns. Adattamento da "Dati ambientali nelle città" (ISTAT, 2011)

**Tabella 29 - Potenza dei pannelli solari fotovoltaici installati sugli edifici comunali (kW per 1.000 abitanti) (Anni 2000-2011).**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Napoli	-	-	-	..	..	..	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3
Italia	..	..	..	..	..	0,1	0,1	0,2	0,4	0,5	1,2	2,4	-0,3	0,2	0,4	0,4

Fonte: Ns. Adattamento da "Dati ambientali nelle città" (ISTAT, 2011)

I dati relativi al consumo di risorse evidenziano una discreta sensibilità ai temi della tutela dell'ambiente e del territorio.

In particolare, per quanto concerne il consumo di acqua per uso domestico, i dati registrati nel capoluogo partenopeo sono appena sopra la media nazionale e quindi non segnalano criticità particolari, anche in considerazione del fatto che la città di Napoli, come si è detto precedentemente, è una delle più popolate di Italia. Certamente migliori sono i dati relativi ai consumi degli abitanti. La Figura 21 riporta i dati relativi ai consumi di gas metano della popolazione locale che risultano apprezzabilmente inferiori rispetto alla media nazionale così come più bassi sono anche i consumi di energia elettrica (Tabella 22).

Non altrettanto confortanti sono i dati che intendiamo utilizzare come indicatori della sensibilità delle amministrazioni Pubbliche ai temi della tutela dell'ambiente e del territorio. Ci riferiamo, ad esempio, al rapporto tra numero di abitanti e numero di impianti di depurazione che, seppure leggermente superiore alla media nazionale, deve tener conto dei diffusi malfunzionamenti che li caratterizzano. È cronaca recente, ad esempio, la notizia del mal funzionamento dell'impianto di Cuma (tanto per citarne uno) che, per anni, ha deturpato il litorale locale, con gravi danni all'ambiente, alla popolazione locale (e, ovviamente, anche al turismo), come conferma una sentenza del Luglio del 2013, in cui il Giudice di Pace di Pozzuoli ha accolto la domanda di una cittadina condannando il Comune di Bacoli al rimborso in favore dell'attrice della somma che questa aveva versato, a titolo di depurazione delle acque reflue del suo appartamento, negli ultimi dieci anni, oltre agli interessi ed alla rivalutazione monetaria, nonché al pagamento delle spese processuali, «stante l'inefficienza dell'impianto di depurazione di Cuma» (sentenza n. 2652, emessa il 19.07.2013). Nel contempo, il Giudice, sul presupposto che tale impianto, di pro-

prietà della Regione Campania e gestito all'epoca dalla S.p.A. Hydrogest, con la predetta sentenza, ha anche accolto la domanda di rivalsa adita dal Comune di Bacoli nei confronti della Regione Campania, cui va ovviamente l'obbligo e la *responsabilità* di tenere indenne il Comune di Bacoli da tutte le conseguenze patrimoniali derivanti anche dalle *eventuali condanne future*. Questa sentenza, oltre a dare il polso del malcontento della comunità locale rispetto alla gestione di alcuni aspetti del territorio, sancisce anche chiaramente le responsabilità delle Pubbliche Amministrazioni rispetto alla mancata tutela del territorio.

Questa considerazione ci sembra che venga confermata anche dal numero di centraline fisse per il monitoraggio della qualità dell'aria, essendo questo ben al di sotto della media nazionale, in un territorio, quale senza dubbio è quello della città di Napoli, in cui il superamento delle soglie limite indica che certamente esiste un problema importante in termini di inquinamento dell'aria (Tabella 26), a fronte del quale poco o nulla è stato ancora fatto.

La lettura delle tabelle precedenti (Tabella 28 e Tabella 29) ci portano a riflessioni simili: nella prima, infatti, risulta che non sono mai stati installati pannelli solari sugli edifici comunali mentre, nella seconda, si riportano i valori relativi alla potenza dei pannelli fotovoltaici (installati nel 2006) che sono un po' al di sotto della media nazionale.

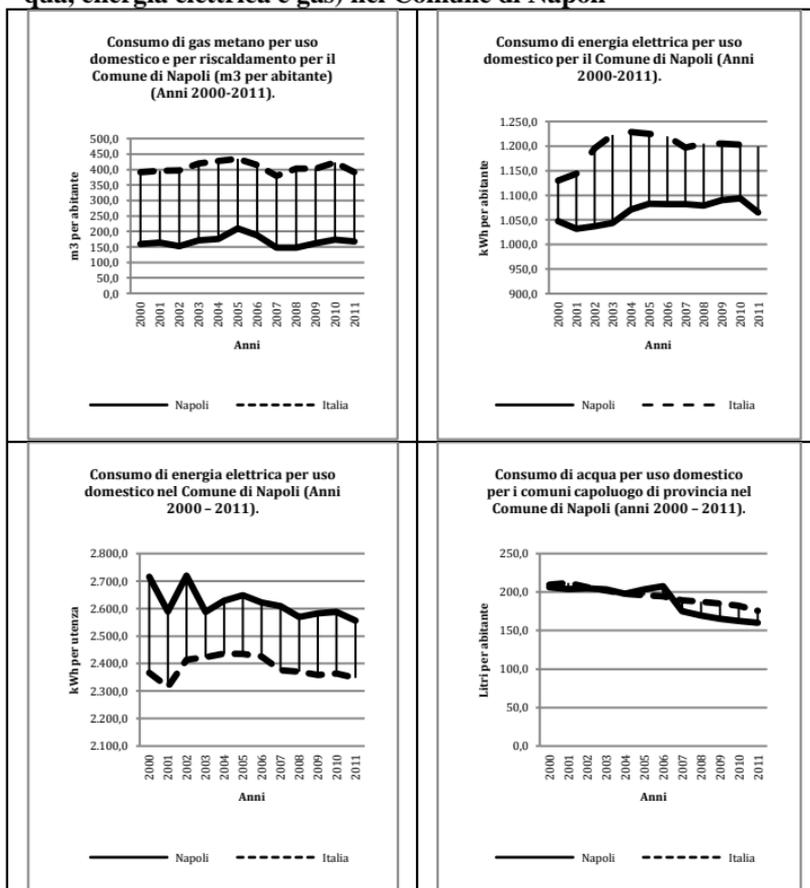
I dati presentati sinora, utilizzati come indicatori della sensibilità ambientale delle Amministrazioni Pubbliche locali, sembrerebbero portare verso un giudizio non positivo. È chiaro però che l'analisi si riferisce ad anni non recenti e si ferma al 2011, ragion per cui sarebbe necessario avere dati più aggiornati, anche in considerazione del fatto che la Legge Quadro su

Turismo, approvata la scorsa estate, almeno nel dettato normativo, sembra andare in direzione diametralmente opposta.

Per integrare la base dati esistente, abbiamo interpolato i dati disponibili nel rapporto Istat utilizzando la funzione *trend* di Excel. Il limite di quest'operazione sta nel fatto che la funzione tendenza stima i dati secondo il criterio dei minimi quadrati, ipotizzando quindi un andamento di tipo lineare della loro distribuzione che però non sempre è possibile riscontrare empiricamente (Tavola 1). In particolare, in modo per la verità non molto sorprendente, non ha un andamento lineare il numero dei giorni in cui viene superato il limite delle polveri sottili (Tavola 2) e, in questo caso meno prevedibilmente, non ha un andamento lineare neppure il consumo di energia elettrica (Tavola 1).

In entrambi i casi, si tratta però d'informazioni "accessorie" rispetto all'obiettivo di studiare la sensibilità ambientale delle Pubbliche Amministrazioni. Per tutte gli altri dati, possiamo invece ritenere corretto lo strumento d'interpolazione impiegato e, quindi, utilizzare i dati che sono stati calcolati mediante la funzione *trend* di Excel.

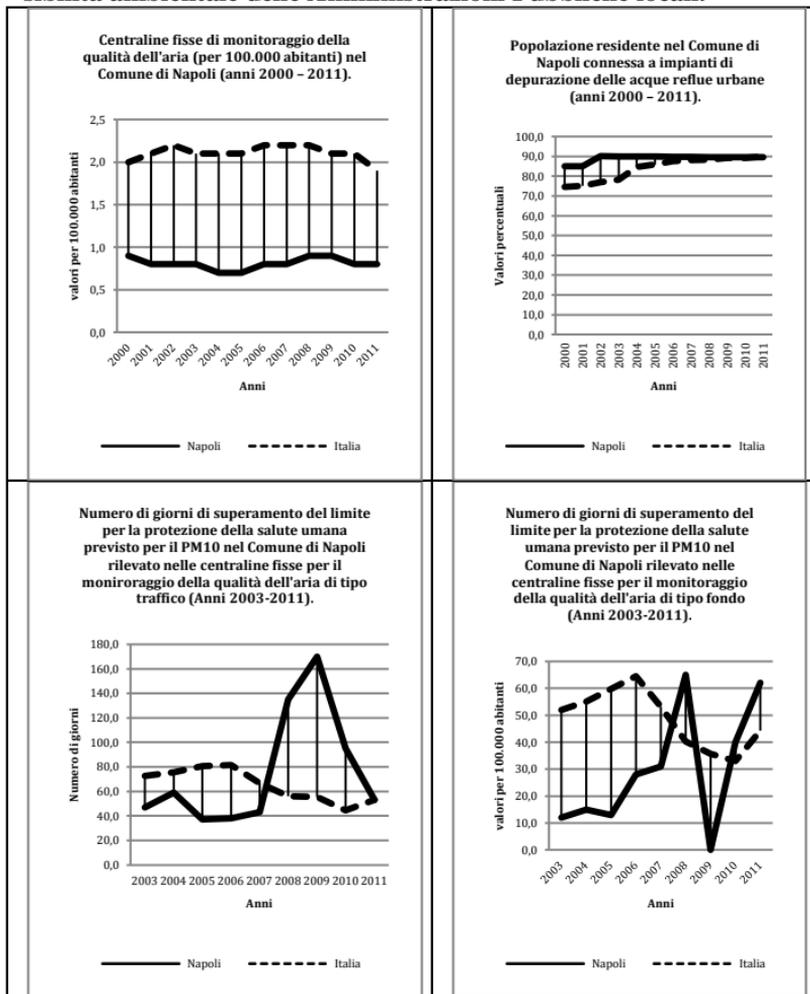
**Tavola 1 –Andamento dei dati relativi ai consumi di risorse (acqua, energia elettrica e gas) nel Comune di Napoli<sup>21</sup>**



Fonte: Ns. elaborazione

<sup>21</sup> A mero titolo di completezza riportiamo anche i dati relativi al consumo di energia elettrica per utenza. Questo dato, però, ci sembra, ai fini della nostra indagine meno informativo di quello per abitante e, quindi, non sarà ulteriormente preso in considerazione nell'indagine.

**Tavola 2 – Andamento dei dati utilizzati come indicatori della sensibilità ambientale delle Amministrazioni Pubbliche locali.**

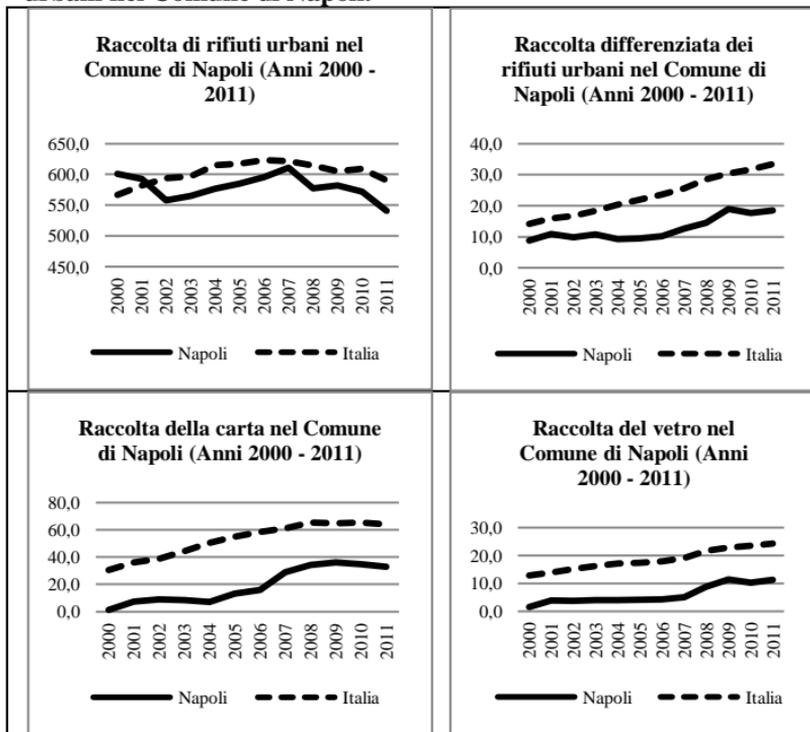


Fonte: Ns. elaborazione

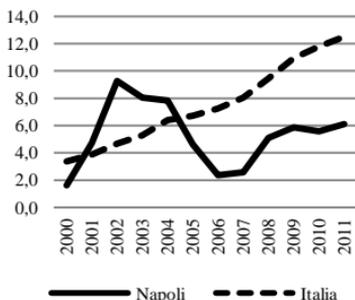
Per completare lo studio di questa parte, analizziamo ora anche i dati relativi alla gestione dei rifiuti. L'attenzione verso questo tema, già segnalata dalla letteratura di settore, è ancora più importante in un territorio, quale certamente è la città di Napoli, che per anni è stato profondamente afflitto dalla c.d. *emergenza rifiuti*, "emergenza" che però, dato il suo protrarsi nel tempo, stava ormai iniziando ad assumere i connotati della strutturalità.

Poiché anche in questo caso, il rapporto presenta dati aggiornati al 2011, similmente a quanto visto in precedenza, controlliamo qual è l'andamento della distribuzione dei dati (Tavola 3) per capire se è possibile integrare il *dataset* - con i dati mancanti - utilizzando il metodo d'interpolazione ai minimi quadrati (cioè con la funzione *tendenza* di Excel). Il rapporto reca informazioni circa la raccolta di rifiuti solidi urbani, raccolta differenziata generale e per categoria (vetro, carta, ecc.) e la quota parte di territorio dove viene garantito questo tipo di servizio. Osservando il *trend* dei dati dal 2000 al 2011 non è possibile riscontrare una linearità nella loro distribuzione nel corso degli anni. Abbiamo anche preso contatto con l'Istat e con il Servizio Statistico del Comune di Napoli ma, purtroppo, non è stato possibile avere dati più aggiornati (d'altra parte, anche quelli pubblicati nel Bollettino Statistico 2013 del Comune di Napoli si riferiscono all'anno 2011 - Bollettino Statistico, 2013, p. 56).

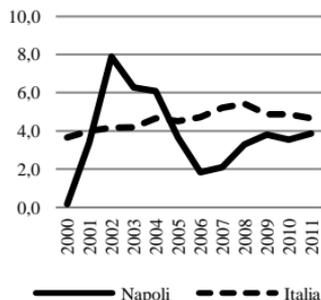
**Tavola 3 - Distribuzione dei dati relativi al trattamento dei rifiuti urbani nel Comune di Napoli.**



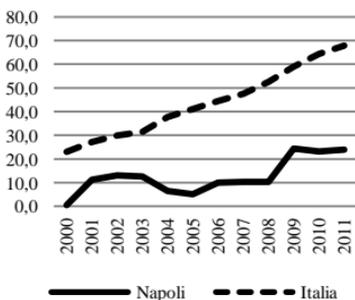
**Raccolta delle materie plastiche nel Comune di Napoli (Anni 2000 - 2011)**



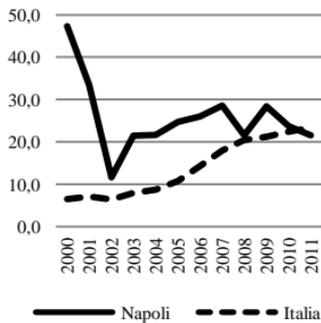
**Raccolta dei metalli nel Comune di Napoli (Anni 2000 - 2011)**

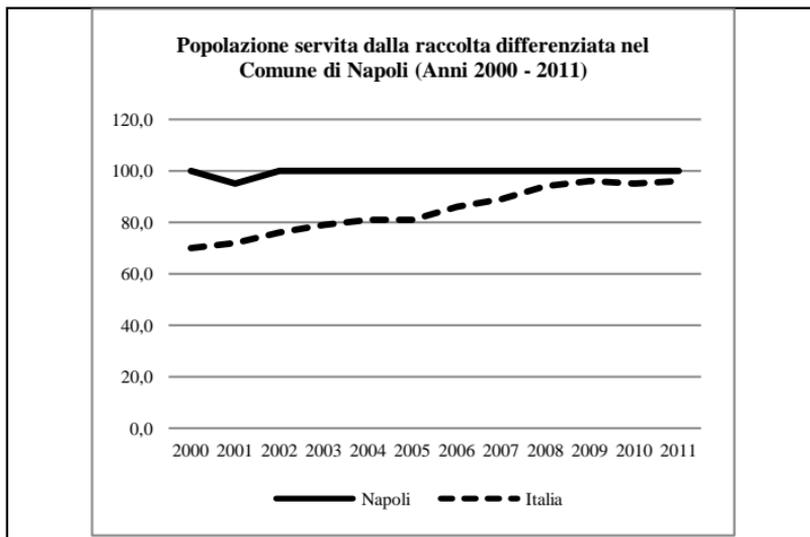


**Raccolta dei rifiuti organici, del rifiuto verde e del legno nel Comune di Napoli (Anni 2000 - 2011)**



**Raccolta di altre tipologie di rifiuti nel Comune di Napoli (Anni 2000 - 2011)**





Tutte queste informazioni sono molto importanti perché, come suggerito da Franch (2011), esse possono essere utilizzate per rilevare la dimensione della regolamentazione.

Purtroppo, i dati a nostra disposizione, soprattutto relativamente a questa dimensione (senza cui non è possibile posizionare la destinazione dell'interno del modello) non sono aggiornati e le nostre reiterate richieste agli Uffici competenti, nazionali e locali, non hanno potuto essere accolte perché questi dati non possono essere ancora diffusi. Stante questa circostanza, procediamo nel lavoro di ricerca focalizzandone l'obiettivo su di un piano prevalentemente, anche se non esclusivamente, di tipo operativo-metodologico: lo scopo principale del lavoro sarà quindi innanzitutto quello di illustrare la metodologia che abbiamo proposto nei capitoli precedenti, utilizzando i dati at-

tualmente disponibili. Per rendere più chiaro l'iter della procedura che intendiamo seguire, per prima cosa, organizziamo schematicamente gli indici che abbiamo proposto nelle pagine precedenti in funzione delle sub-dimensioni della capacità di carico di una destinazione.

**Tavola 4 - Indici e capacità di carico: una sistematizzazione.**

Carrying capacity	Indice	Formula	Rif.	Commenti	Fonte
<p><i>Capacità fisica:</i> numero massimo di turisti che una località può ospitare in considerazione della capacità ricettiva presente sul territorio.</p>	Indice di turisticità (a1)	$\frac{\text{arrivi}}{\text{abitanti}}$	[4.5 <sub>a1</sub> ]	<p>Capacità di carico del territorio rispetto ai flussi in <i>incoming</i>: i flussi turistici aumentano la domanda d'infrastrutture le quali, nate per soddisfare i bisogni della popolazione locale, sopportano invece anche il flusso turistico (crescente e stagionalizzato), con conseguenze dal punto di vista dell'efficienza economica e della coerenza tra costi di fornitura e finanziamento dei servizi.</p>	ONT
	Indice di turisticità (a2)	$\frac{\text{presenze}}{\text{abitanti}}$	[4.5 <sub>a2</sub> ]		ONT
	Indice di turisticità (b1)	$\frac{\text{arrivi}}{\text{kmq superficie}}$	[4.5 <sub>b1</sub> ]		ONT
	Indice di turisticità (b)	$\frac{\text{presenze}}{\text{kmq superficie}}$	[4.5 <sub>b2</sub> ]		ONT
	Capacità infrastrutturale potenziale	$\frac{\text{posti letto}_{dis} * 365}{\text{n. abitanti}}$	[4.7]	Misura la capacità di carico infrastrutturale potenziale perché tiene conto di tutti i posti letto disponibili sul territorio.	(Fredella, 2009)
	Capacità infrastrutturale reale (a)	$\frac{\text{posti letto}_{occ} * 365}{\text{n. abitanti}}$	[4.8]	Misura la capacità di carico infrastrutturale reale perché tiene conto solo dei posti letto occupati.	(Fredella, 2009)
	Capacità infrastrutturale reale (b)	$\frac{\text{presenze}}{\text{posti letto}_{disp}}$	[4.9]	È un indice simile ai due precedenti. Rispetto a questi, ha il vantaggio di tener conto non soltanto della ricettività alberghiera ma anche di case vacanze, campeggi, B&B, ecc.	(AICA, 2011)

	Densità territoriale (a) <sup>22</sup>	$\frac{\text{no. posti letto}}{\text{kmq superficie}}$	[4.6]	Misura della capacità di carico del territorio rispetto ai flussi turistici in <i>incoming</i> . Fa riferimento specificatamente al livello di turisticità di un territorio, ossia alla disponibilità di posti letto creati dagli operatori turistici locali e la superficie del territorio. Si riferisce solo alle presenze (posti letto) ma non anche agli arrivi.	(Avena & Giacalone, 2011)
Capacità ambientale: numero massimo di turisti che una destinazione può ospitare prima di comportare danni all'ambiente.	Rifiuti prodotti dai turisti	$\frac{\text{Rifiuti}_{\text{tur}} = \frac{(\text{Rifiuti}_{\text{tot}})}{\text{abitanti}}}{\frac{(\text{Rifiuti}_{\text{tot}})}{\text{abitanti} + \text{presenze}}}$	[4.1]	Proporzione sul totale di rifiuti prodotti dai turisti.	Ns. adattamento da Avena & Giacalone (2011)
	Acqua consumata dai turisti	$\frac{\text{Acqua}_{\text{tur}} = \frac{(\text{Acqua}_{\text{tot}})}{\text{abitanti}}}{\frac{(\text{Acqua}_{\text{tot}})}{\text{abitanti} + \text{presenze}}}$	[4.2]	Proporzione sul totale di acqua consumata dai turisti.	Ns. adattamento da Avena & Giacalone (2011)

<sup>22</sup> La collocazione di questo indice all'interno di una tavola strutturata in funzione della capacità di carico non è banale perché, di fatto, esso include elementi che afferiscono direttamente sia alla capacità di carico fisica che a quella infrastrutturale. La sciamo comunque questo indice nell'attuale posizione perché l'obiettivo che ci sono nel calcolarlo ci sembra avvicinarlo di più alla capacità fisica che a quella infrastrutturale.

	Energia elettrica consumata dai turisti	$\frac{\text{Energia}_{\text{tur}} = \frac{\text{consumi energetici}_{\text{tot}}}{\text{abitanti}} - \frac{\text{consumi energetici}_{\text{tot}}}{\text{abitanti} + \text{presenze}}}{}$	[4.3]	Proporzione sul totale di energia elettrica consumata dai turisti.	Ns. adattamento da Avena & Giacalone (2011)
<i>Capacità economica:</i> esprime il limite oltre il quale la qualità dell'esperienza di viaggio vissuta dal turista si riduce così tanto da determinare una contrazione della domanda.	La capacità di carico economica è tra le principali conseguenze della gestione del territorio: se il management locale non è in grado di armonizzare le caratteristiche del territorio con i flussi in <i>incoming</i> il risultato è chiaramente quello di non riuscire a soddisfare la domanda (e quindi almeno potenzialmente andare incontro ad una contrazione della domanda turistica). Ovviamente, uno dei primi campanelli di allarme potrebbe certamente essere l'analisi della soddisfazione della clientela (indicata anche nel SEIT tra gli indicatori opzionali della sez. A)				
<i>Capacità socio-culturale:</i> si riferisce al numero di turisti sopportabile prima che un aumento di questi ultimi possa causare danni sociali e culturali.	Questa capacità di carico è certamente una delle più complesse da investigare ma non per questo meno importante. Si fa riferimento a questa dimensione anche nel SEIT, tra gli indicatori relativi alle politiche pubbliche per un turismo sostenibile (sez. A – <i>gestione della destinazione</i> ) ma viene segnalato come indicatore opzionale, che quindi può essere utilizzato per le destinazioni mature sotto il profilo dello studio della sostenibilità. Per il monitoraggio delle percezioni della comunità locale rispetto alle attività turistiche, occorrerebbe infatti mettere in piedi un sistema di osservazione permanente che raccolga gli stimoli provenienti dalla popolazione locale, utili anche per indirizzare la DMO.				
<i>Capacità infrastrutturale:</i> capacità propria delle infrastrutture locali che potrebbero diventare insufficienti a rispondere sia alle esigenze della comunità	Congestione dei servizi di trasporto	$\frac{\text{trasporto}_{\text{tur}} = \frac{\text{trasporto}_{\text{tot}}}{\text{abitanti}} - \frac{\text{trasporto}_{\text{tot}}}{\text{abitanti} + \text{presenze}}}{}$	[4.4]	Incidenza della presenza di turisti sul grado di congestionamento dei mezzi di trasporto pubblico.	Ns. adattamento da Avena & Giacalone (2011)

locale che a quelle dei turisti	Rifiuti prodotti dai turisti <sup>23</sup>	$\text{Rifiuti}_{\text{tur}} = \frac{(\text{Rifiuti}_{\text{tot}})_{\text{abitanti}}}{(\text{Rifiuti}_{\text{tot}})_{\text{abitanti} + \text{presenze}}}$	[4.1]	Proporzione sul totale di rifiuti prodotti dai turisti.	Ns. adattamento da Avena & Giacalone (2011)
<i>Capacità percepita</i> : rappresenta il numero di turisti che un luogo può accogliere prima che l'esperienza di chi vive la città (e, quindi, sia quella dei turisti che quella degli abitanti) divenga negativa.	Impatto nel settore lavoro (a)	$\frac{\text{no. lav}_{\text{sett tur}}}{\text{no. lav}_{\text{tot}}}$	[4.10]	Misura la proporzione di occupati nel settore turistico rispetto al totale dei lavoratori in ciascun settore.	(Fredella, 2009)
	Impatto nel settore lavoro (b)	$\frac{\text{posti letto}_{\text{occ}}}{\text{n. abitanti}_{\text{occ sett tur}}}$	[4.12]	Misura la proporzione di occupati nel settore turistico rispetto al totale dei lavoratori in ciascun settore.	Ns. adattamento da Fredella (2009)
	Impatto nel settore lavoro (c)	$\frac{\text{tot. posti letto}}{\text{n. abitanti}_{\text{occ, sett tur}}}$	[4.13]	Contributo del PIL turistico alla ricchezza locale.	Ns. adattamento da Fredella (2009)

Fonte: Ns. elaborazione

<sup>23</sup> Sebbene questo indice sia generalmente utilizzato, nella letteratura di settore, per rilevare la sub-dimensione della capacità di carico ambientale, anche in considerazione di quanto detto finora, ci sembra opportuno utilizzarlo anche per rilevare la sub-dimensione della capacità infrastrutturale di un territorio.

Sulla base dei dati pubblicati sul sito del Comune di Napoli, abbiamo ricostruito le serie storiche dei dati relativi 1) al movimento generale, in termini di arrivi e presenze, sia di turisti di provenienza italiana che straniera, e 2) alla capacità infrastrutturale della città di Napoli (intesa come numero di camere, bagni e letti, disponibili nelle strutture ricettive alberghiere e non).

**Tabella 30 - Infrastrutture alberghiere nella città di Napoli (Anni 2000 - 2011).**

	Infrastrutture alberghiere			
	Esercizi	Camere	Letti	Bagni
<b>2000</b>	111	4.775	8.694	4.398
<b>2001</b>	120	5.063	9.252	8.853
<b>2002</b>	113	5.340	8.853	4.738
<b>2003</b>	117	5.180	9.502	4.942
<b>2004</b>	131	5.493	10.103	5.255
<b>2005</b>	131	5.557	10.323	5.337
<b>2006</b>	134	575	10.429	5.362
<b>2007</b>	140	5.877	11.034	5.664
<b>2008</b>	147	6.034	11.353	5.850
<b>2009</b>	153	6.489	12.309	6.345
<b>2010</b>	152	6.414	12.330	6.313
<b>2011</b>	156	6.310	12.239	6.209
<b>2012</b>	158	6.377	12.372	6.289
<b>2013</b>	159	6.389	12.386	6.303

Fonte: Ns. adattamento da Bollettino Statistico del Comune di Napoli (2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013)

Oltre alle strutture alberghiere (Tabella 30), abbiamo infatti preso in considerazione anche gli esercizi ricettivi di tipo complementare, e cioè affittacamere in forma imprenditoriale, ostelli della gioventù, Bed&Breakfast, case per ferie, alloggi agrituristici, cui si aggiunge un'ulteriore categoria residuale indicata come "altre strutture" (Tabella 31).

**Tabella 31 - Infrastrutture extra-alberghiere nella città di Napoli (Anni 2000 - 2011).**

	Infrastrutture (esercizi complementari)			
	Esercizi	Camere	Letti	Bagni
<b>2000</b>	11	48	243	38
<b>2001</b>	14	63	273	47
<b>2002</b>	14	58	260	41
<b>2003</b>	90	247	651	148
<b>2004</b>	140	396	949	274
<b>2005</b>	145	416	992	289
<b>2006</b>	195	633	1.436	442
<b>2007</b>	207	669	1.504	473
<b>2008</b>	294	912	1.926	709
<b>2009</b>	344	1.049	2.171	761
<b>2010</b>	290	937	1.996	655
<b>2011</b>	297	967	2.055	688
<b>2012</b>	302	984	2.091	706
<b>2013</b>	302	984	2.091	706

Fonte: Ns. adattamento da Bollettino Statistico del Comune di Napoli (2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013)

Poiché il nostro scopo è quello di studiare la capacità di carico di un territorio tenendo congiuntamente conto sia della domanda che dell'offerta turistica, aggreghiamo i dati contenuti nelle due tabelle precedenti e confrontiamoli con la movimentazione generale in termini di arrivi e presenze sul territorio (Tabella 32)<sup>24</sup>.

<sup>24</sup> Rispetto ai dati presentati in Tabella 32, come abbiamo già segnato nelle pagine precedenti, sul sito del Comune di Napoli, l'ultimo Bollettino Statistico è stato pubblicato nel 2013, ragion per cui non è possibile avere dati più aggiornati, sebbene sia comunque possibile integrare la base-dati ricostruendo le informazioni mancanti sulla base dell'andamento dei dati registrato tra il 2000 ed il 2013. In questo caso, il metodo di *live-lamento* più adatto per cogliere le tendenze di questa distribuzione è, a nostro avviso, quello basato sulla costruzione delle medie mobili, che sconta però purtroppo un elevato livello di soggettività, in quanto dipende dalla lunghezza del periodo scelto per la costruzione delle medie. Sebbene questa tecnica ci sembri però assolutamente valida per ricostruire i

**Tabella 32 - Andamento arrivi e presenze turistiche nella città di Napoli.**

	Arrivi			Presenze		
	<i>Italiani</i>	<i>Stranieri</i>	<b>Totale</b>	<i>Italiani</i>	<i>Stranieri</i>	<b>Totale</b>
<b>2000</b>	468917	325208	794125	1112007	600242	1712249
<b>2001</b>	432312	349142	794125	1165758	1021318	1712249
<b>2002</b>	430203	345411	781454	1154850	1038486	2187076
<b>2003</b>	439692	334695	775614	1218627	976208	2193336
<b>2004</b>	440432	356142	774387	1188760	1083082	2194835
<b>2005</b>	393009	420842	796574	937436	1257522	2271842
<b>2006</b>	454056	411702	813851	1092295	1012081	2194958
<b>2007</b>	461802	424091	865758	1033166	1028995	2104376
<b>2008</b>	469718	357693	885893	991596	840794	2062161
<b>2009</b>	435680	346496	827411	916166	870166	1832390
<b>2010</b>	415790	324674	782176	919535	841188	1786332
<b>2011</b>	482180	436305	740464	987083	1179435	1760723
<b>2012</b>	463526	1032534	918485	429372	1259679	2166518
<b>2013</b>	357799	1460053	1496060	348965	1531264	1689051

Fonte: Ns. adattamento da Bollettino Statistico del Comune di Napoli (2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013)

Sulla base delle serie storiche che abbiamo ricostruito a partire dalle informazioni pubblicate sul sito del Comune di Napoli, procediamo al calcolo degli indici (Tabella 33) presentati in Tavola 4.

dati mancanti, si è comunque deciso di non proseguire lungo questa strada perché, di fatto, poco aggiunge agli scopi del nostro lavoro che, come si è detto precedentemente, si prefigge il principale obiettivo di illustrare la metodologia di analisi, proposta nelle pagine precedenti, e innovativa rispetto alla letteratura di settore, per lo studio longitudinale del posizionamento di una destinazione turistica all'interno del modello di Weaver, sulla base dei dati attualmente disponibili. Rispetto al perseguimento di questo obiettivo, la mancanza di dati aggiornati non ci sembra quindi che possa essere di ostacolo.

**Tabella 33 - Analisi per indici riferiti alle sub-dimensioni della capacità di carico complessiva della destinazione Napoli.**

Anni	4.1	4.2	4.3	4.4	4.5 <sub>a1</sub>	4.5 <sub>a2</sub>	4.5 <sub>b1</sub>	4.5 <sub>b2</sub>	4.6	4.7	4.8	4.9
2000	1453	182238	2533	543	0,32	1,7	76	6772	76,21	3,25	622,17	192
2001	1096	137627	1909	429	0,35	2,18	81	6664	81,22	3,46	794,71	230
2002	1029	137854	1913	435	0,34	2,18	78	6614	77,71	3,31	796,98	241
2003	1042	137066	1924	433	0,33	2,19	87	6603	86,58	3,69	797,52	216
2004	1033	129494	1919	415	0,35	2,26	94	6793	94,24	4,02	825,51	206
2005	1078	136812	1996	429	0,42	2,19	96	6940	96,49	4,11	797,57	194
2006	1139	145043	2070	453	0,41	2,09	101	7383	101,18	4,31	764,66	177
2007	1191	124536	2109	479	0,42	2,05	107	7554	106,92	4,56	749,32	164
2008	1278	137091	2388	521	0,36	1,82	113	7056	113,23	4,82	665,83	138
2009	1329	137694	2491	511	0,34	1,78	123	6670	123,48	5,26	649,09	123
2010	1332	137873	2546	522	0,32	1,75	122	6314	122,16	5,2	639,78	123
2011	1008	108925	1986	424	0,43	2,16	122	7832	121,89	5,19	787,27	152
2012	1454	193755	2569	-	1,03	1,68	123	12757	123,33	5,25	613,74	117
2013	1260	163053	2250	-	1,45	1,87	123	15501	123,45	5,26	683,21	130

Fonte: Ns. elaborazione

Per poter posizionare la destinazione all'interno del modello di Weaver, oltre a questi, consideriamo anche gli indicatori attraverso cui rileviamo la *sensibilità ambientale* delle Amministrazioni locali che, insieme ad alcuni degli indici presentati in Tabella 33, ad altri estratti nel rapporto "Dati ambientali nelle città" dell'Istat e infine a quelli proposti da Franch (2011), contribuiscono a "misurare" la dimensione della regolamentazione nel settore turistico.

Iniziamo, proprio, dagli indicatori proposti da Franch (2011), relativi all'incidenza, sul territorio, delle aree (terrestri e marine) protette.

**Tabella 34 - Incidenza di aree protette (marine e terrestri) sul territorio della città di Napoli.**

Aree protette	% sul totale
marina	14,96
terrestre	8,44

Fonte: Ns. elaborazione

Aggiungiamo a queste informazioni, anche quelle riportate nel rapporto Istat “Dati ambientali nelle città” (Tabella 35, Tabella 36, Tabella 37).

**Tabella 35 - Indicatori della sensibilità ambientale del Comune di Napoli.**

Anni	Popolazione residente connessa a impianti di depurazione delle acque reflue urbane (valori percentuali)	Centraline fisse di monitoraggio della qualità dell'aria (per 100.000 abitanti)	Centraline fisse di monitoraggio della qualità dell'aria (per 100 kmq di superficie comunale)
2000	85	0,9	7,7
2001	85	0,8	6,8
2002	90,1	0,8	6,8
2003	90	0,8	6,8
2004	90	0,7	6
2005	89,9	0,7	6
2006	89,8	0,8	6,8
2007	89,7	0,8	6,8
2008	89,7	0,9	7,7
2009	89,6	0,9	7,7
2010	89,6	0,8	6,8
2011	89,6	0,8	6,8
2012	87,3	0,8	6,8
2013	87,8	0,8	6,8
Min	85	0,7	6
Max	90,1	0,9	7,7

Fonte: Ns. elaborazione su dati estratti “Dati ambientali nelle città (ISTAT, 2011)

**Tabella 36 - Composizione del parco auto del Comune di Napoli.**

	Numero totale di autovetture	Tipo di alimentazione ( <i>composizione percentuale</i> )			
		Metano	Gpl	Elettriche e/o ibride	Benzina e/o gasolio
Napoli	214	-	-	2,3	97,7
Italia (a)	9.820	14,7	3,4	3,6	78,3

(a)= il valore si riferisce al totale registrato nei Comuni Capoluogo di Provincia

Fonte: “Dati ambientali nelle città (ISTAT, 2011)

**Tabella 37 - Risme di carta (500 fogli) acquistate nel Comune di Napoli per tipologia di carta (valori assoluti e composizione percentuale).**

	Numero totale di risme di carta	Tipologia di carta ( <i>composizione percentuale</i> )			
		Riciclata ( <i>con almeno il 65% in peso di materiale post-consumo</i> )	Eco-compatibile ( <i>certificata, bianca derivata da foreste gestite in modo compatibile</i> )	Non eco-compatibile	Totale
Napoli	36.925	21	-	79	100
Italia	1.043.150	27,4	39,8	31,8	100

(a)= il valore si riferisce al totale registrato nei Comuni Capoluogo di Provincia

Fonte: “Dati ambientali nelle città (ISTAT, 2011)

Poiché i dati riportati in Tabella 35 scontano il fatto di riferirsi al totale degli impianti attivi, ma non contengono informazioni circa il loro effettivo funzionamento, considerare queste informazioni all’interno dell’analisi ci sembra rischioso perché, almeno potenzialmente, fuorvianti. Concentriamo quindi la nostra attenzione sui dati relativi alla Tabella 36 e Tabella 37, i cui dati, per la verità, si commentano da soli, classificando il Comune di Napoli come un’amministrazione poco sensibile ai temi della sostenibilità ambientale. Ovviamente, questi dati tratteggiano solo alcuni dei tanti aspetti che fanno di un comune un’amministrazione *green oriented*. Quindi, stante la difficoltà di trovare misure quantitative aggiornate relativamente a tali aspetti, non ci sentiamo di formulare un giudizio negativo ma ci limitiamo a constatare che, limitatamente a queste “facce” della questione, e in questa finestra temporale, non ci sembra che il Comune adotti politiche soddisfacenti.

Per portare avanti l’analisi per indici, cerchiamo, quindi, sulla base delle indicazioni fornite dalla letteratura di settore, di

capire quali degli indici calcolati in Tabella 33 possano essere utilizzati per rilevare la dimensione della regolamentazione e quali quelli dell'intensità dei flussi turistici e, quindi, per posizionare la città di Napoli nel modello di Weaver (*infra* par. 5.3).

### **5.3. Il posizionamento della città di Napoli nel modello di Weaver**

L'obiettivo che perseguiamo in questo paragrafo è quello di collocare la destinazione all'interno della matrice di Weaver in funzione delle due dimensioni del modello, cioè la regolamentazione (R) e l'intensità dei flussi turistici (I), che abbiamo rilevato mediante gli indici calcolati nelle pagine precedenti. Dobbiamo quindi pervenire a due misure di sintesi, una per ciascuna delle due dimensioni del modello, attraverso le quali individuare un punto di coordinate (R; I) che ci dia il posizionamento della destinazione all'interno del modello, per ciascuno degli anni che abbiamo preso in considerazione. I dati ottenuti saranno gli *input* per l'analisi longitudinale. A seconda del posizionamento ottenuto implementando questa procedura, potremo, infatti, capire, anno per anno, se le azioni turistiche poste in essere nella destinazione sono state sostenibili oppure no, e quindi attribuire, per ciascun anno, un'*etichetta di stato* (Figura 19) alla nostra destinazione.

In via preliminare, occorre quindi "assegnare" gli indici calcolati in Tabella 33 a ciascuna delle due dimensioni del modello di Weaver.

**Tabella 38 - Assegnazione degli indici alle dimensioni del modello di Weaver.**

Indici	Dimensione del modello di Weaver	
	Regolamentazione	Intensità dei flussi turistici
$[4.1] = \frac{\text{rifiuti}_{\text{tot}}}{\text{abitanti}} - \frac{\text{rifiuti}_{\text{tot}}}{\text{abitanti} - \text{presenze}}$		X
$[4.2] = \frac{\text{acqua}_{\text{tot}}}{\text{abitanti}} - \frac{\text{acqua}_{\text{tot}}}{\text{abitanti} - \text{presenze}}$		X
$[4.3] = \frac{\text{energia}_{\text{tot}}}{\text{abitanti}} - \frac{\text{energia}_{\text{tot}}}{\text{abitanti} - \text{presenze}}$		X
$[4.4] = \frac{\text{trasporto}_{\text{tot}}}{\text{abitanti}} - \frac{\text{trasporto}_{\text{tot}}}{\text{abitanti} + \text{presenze}}$		X
$[4.5_{a_1}] = \frac{\text{arrivi}}{\text{abitanti}}$		X
$[4.5_{a_2}] = \frac{\text{presenze}}{\text{abitanti}}$		X
$[4.5_{b_1}] = \frac{\text{arrivi}}{\text{kmq superficie}}$		X
$[4.5_{b_2}] = \frac{\text{presenze}}{\text{kmq superficie}}$		X
$[4.6] = \frac{\text{posti letto}_{\text{disponibili}}}{\text{kmq superficie}}$	X	X
$[4.7] = \frac{\text{n. posti letto}_{\text{disponibili}} * 365 \text{ giorni}}{\text{n. abitanti}}$	X	X
$[4.8] = \frac{\text{n. posti letto}_{\text{occupati}} * 365 \text{ giorni}}{\text{n. abitanti}}$		X

$[4.9] = \frac{\text{presenze}}{\text{capacità ricettiva}}$	X <sup>(25)</sup>	X
$[4.10] = \frac{\text{no. lavoratori}_{\text{sett. turistico}}}{\text{no. lavoratori}_{\text{totale}}}$	X	
$[4.11] = \frac{\text{posti letto}_{\text{occupati}}}{\text{n. abitanti}_{\text{occupati nel settore turistico}}}$	X	
$[4.12] = \frac{\text{n. totale di posti letto}}{\text{n. abitanti}_{\text{occupati nel settore turistico}}}$	X	
$[4.13] = \frac{\text{PIL}_{\text{turistico}}}{\text{PIL}_{\text{totale}}}$	X	X

Fonte: Ns. elaborazione

Per l'indice [4.6.] ci sembra doverosa una precisazione. Questo indice è uno degli strumenti utilizzato in letteratura per misurare la densità territoriale (cioè per quantificare la capacità di carico del territorio rispetto ai flussi turistici in *incoming*) e, quindi, implicitamente ascritto agli strumenti attraverso cui rilevare la dimensione dell'intensità. Cionondimeno, a nostro parere, questo indice si configura di fatto come una misura di confine tra le due dimensioni del modello di Weaver perché, diversamente dagli altri indici che pur misurano la densità turistica, esso fa riferimento al numero di posti letto presenti sul territorio, la cui disponibilità dipende dalla concessione di autorizzazioni *ad hoc* da parte delle Pubbliche Amministrazioni locali. In questo senso, a noi sembra che questo indice debba essere certamente utilizzato per rilevare la dimensione

<sup>25</sup> Nel calcolo di questo indice, coerentemente con la succitata letteratura, intendiamo per "capacità ricettiva" il numero di posti letto disponibili sul territorio. Consideriamo il numero di posti letto (invece che, ad esempio, il numero di camere) perché il numeratore del rapporto fa riferimento alle presenze, cioè al numero di persone che pernottano nella destinazione.

dell'intensità ma che debba essere considerato anche per “misurare” la seconda dimensione del modello.

Considerazioni del tutto analoghe valgono, a nostro parere, anche per gli indici successivi, e in particolare per il [4.7], [4.9]. Gli indici [4.10], [4.11], [4.12] e [4.13] devono invece essere ascritti tra quelli utili a rilevare la dimensione della regolamentazione<sup>26</sup>.

Viceversa, l'indice [4.8], seppure analogo al [4.7], essendo costruito tenendo conto del numero dei posti letto effettivamente occupati (piuttosto che di quelli disponibili) non ci sembra che abbia un collegamento diretto con la dimensione della regolamentazione, essendo il suo valore innanzitutto una conseguenza operativa delle scelte di politica manageriale poste in essere a livello locale dagli operatori del settore.

Procediamo ora al posizionamento della destinazione all'interno della matrice di Weaver, tenendo conto che saranno a tal fine utilizzati i valori degli indici calcolati in precedenza. Per ottenere le coordinate di posizionamento della destinazione all'interno della matrice di Weaver, dobbiamo preliminarmente, ricordare il significato dei singoli indici, da cui dipende la loro interpretazione (Tabella 39).

<sup>26</sup> Questi indici non compaiono nella Tabella 33 perché, purtroppo, non è stato possibile raccogliere le necessarie informazioni. Come si è detto nei capitoli precedenti, i dati sull'occupazione nel settore turistico ovviamente esistono ma purtroppo non sono disponibili con un livello di dettaglio comunale, cosa che ci impedisce di procedere nel loro calcolo.

**Tabella 39 - Interpretazione degli indici.**

Indici	Significato	Interpretazione
[4.1]	Misura l'impatto della presenza di turisti sulla produzione di rifiuti	Maggiore è la percentuale sul totale e maggiore è l'impatto (negativo) del "turismo" sulla produzione di rifiuti.
[4.2]	Misura l'impatto della presenza di turisti sul consumo di acqua	
[4.3]	Misura l'impatto della presenza di turisti sul consumo di energia	
[4.4]	Misura l'impatto della presenza di turisti sulla domanda di trasporto pubblico	
[4.5 <sub>a1</sub> ]	Misura il livello di "affollamento" turistico in un determinato periodo	Più è alto il valore di questo indice, maggiore è il livello di stress sul territorio
[4.5 <sub>a2</sub> ]		
[4.5 <sub>b1</sub> ]		
[4.5 <sub>b2</sub> ]		
[4.6]	Misura l'impatto dell'offerta turistica (e, in particolare, di quella infrastrutturale)	$0 \leq I \leq 8,80$ = pressione territoriale nulla o trascurabile $8,80 \leq I \leq 25$ = pressione territoriale medio-alta $25 \leq I < 50$ = centri ad alta intensità turistica $50 \leq I < 100$ = centri ad altissima intensità turistica $I > 100$ = grande stazione turistica on carico territoriale notevole, da monitorare (Avena & Giacalone, p. 28)
[4.7]	Misura la capacità infrastrutturale potenziale in rapporto al numero di abitanti	Più alto è il valore dell'indice più alto è l'impatto <i>potenziale</i>
[4.8]	Misura la capacità infrastrutturale reale in rapporto al numero di abitanti <sup>27</sup>	Più alto è il valore dell'indice più alto è l'impatto <i>reale</i>
[4.9]	Misura l'adeguatezza delle infrastrutture locali a rispondere alla domanda turistica	$I \leq 0,30$ = sotto-utilizzazione delle strutture ricettive $0,30 \leq I \leq 0,50$ = sfruttamento medio-bassa delle infrastrutture $0,50 \leq I < 0,80$ = buono sfruttamento delle infrastruttu-

<sup>27</sup> Questa informazione è solitamente corredata anche dal calcolo del tasso di occupazione delle camere (TOC), dato dal rapporto tra il numero di camere occupate rispetto al numero di camere disponibili sul territorio.

		re $0,80 \leq I < 1,00$ = ottimo sfruttamento delle infrastrutture $I > 1,00$ = sovra-utilizzo delle infrastrutture, che sono inadeguate ad accogliere la domanda turistica
--	--	---

Fonte: Ns. elaborazione

Alla luce di quanto detto in tabella, ricalcoliamo, quindi, il valore dei primi quattro indici come impatto (espresso in termini percentuali) sul totale (Tabella 40).

**Tabella 40 - Ricalcolo degli indicatori 4.1, 4.2, 4.3, 4.4 ai fini del posizionamento della destinazione all'interno della matrice di Weaver.**

	4.1	incidenza (%)	4.2	incidenza (%)	4.3	incidenza (%)	4.4	incidenza (%)
2000	1453	0,0002	182238	0,0002	2533	0,0002	543	0,0002
2001	1096	0,0002	137627	0,0002	1909	0,0002	429	0,0002
2002	1029	0,0002	137854	0,0002	1913	0,0002	435	0,0002
2003	1042	0,0002	137066	0,0002	1924	0,0002	433	0,0002
2004	1033	0,0002	129494	0,0002	1919	0,0002	415	0,0002
2005	1078	0,0002	136812	0,0002	1996	0,0002	429	0,0002
2006	1139	0,0002	145043	0,0002	2070	0,0002	453	0,0002
2007	1191	0,0002	124536	0,0002	2109	0,0002	479	0,0002
2008	1278	0,0002	137091	0,0002	2388	0,0002	521	0,0002
2009	1329	0,0002	137694	0,0002	2491	0,0002	511	0,0002
2010	1332	0,0002	137873	0,0002	2546	0,0002	522	0,0002
2011	1008	0,0002	108925	0,0002	1986	0,0002	424	0,0002
2012	1454	0,0002	193755	0,0002	2569	0,0002	-	-
2013	1260	0,0002	163053	0,0002	2250	0,0002	-	-

Fonte: Ns. elaborazione

Questa tabella, mostra immediatamente che l'impatto del turismo sulla produzione di rifiuti, sul consumo di acqua ed energia elettrica nonché sul livello di congestionamento del servizio di trasporto pubblico locale è veramente minino (confer-

mando quanto già emerso nella letteratura di settore – Della Corte & Sciarelli, 2013).

In funzione delle chiavi di lettura fornite in Tabella 39, interpretiamo gli altri indici. Iniziamo dalle presenze sul territorio. Per stimarne l’impatto, calcoliamo innanzitutto il numero di camere, posti letto e bagni rispetto al totale della popolazione (Tabella 41).

**Tabella 41 - Impatto potenziale dell’offerta turistica sul territorio.**

	Esercizi	Camere	incidenza su n. abitanti	Letti	incidenza su n. abitanti	Bagni	incidenza su n. abitanti
<b>2000</b>	122	4823	0,0048	8937	0,0089	4436	0,00442
<b>2001</b>	134	5126	0,0051	9525	0,00948	8900	0,00886
<b>2002</b>	127	5398	0,00537	9113	0,00907	4779	0,00476
<b>2003</b>	207	5427	0,0054	10153	0,01011	5090	0,00507
<b>2004</b>	271	5889	0,00586	11052	0,011	5529	0,0055
<b>2005</b>	276	5973	0,00595	11315	0,01126	5626	0,0056
<b>2006</b>	329	1208	0,0012	11865	0,01181	5804	0,00578
<b>2007</b>	347	6546	0,00652	12538	0,01248	6137	0,00611
<b>2008</b>	441	6946	0,00691	13279	0,01322	6559	0,00653
<b>2009</b>	497	7538	0,0075	14480	0,01442	7106	0,00707
<b>2010</b>	442	7351	0,00732	14326	0,01426	6968	0,00694
<b>2011</b>	453	7277	0,00724	14294	0,01423	6897	0,00687
<b>2012</b>	460	7361	0,00733	14463	0,0144	6995	0,00696
<b>2013</b>	461	7373	0,00734	14477	0,01441	7009	0,00698

Fonte: Ns. elaborazione

I dati riportati in tabella forniscono una prima interessante informazione, relativa alla predisposizione dell’offerta turistica che, come abbiamo precedentemente detto, si colloca a confine tra le due dimensioni del modello. Essa sintetizza quindi l’incontro tra imprenditoria locale e regolamentazione del settore, in funzione della domanda attesa e degli impatti che questa può avere sul territorio. In questo senso, l’impatto potenzia-

le (espresso in termini percentuali) è veramente molto basso e, quindi, colloca la destinazione, relativamente a questo aspetto, verso il punto di intersezione degli assi del modello di Weaver (Figura 2). Questo tipo di analisi può essere quindi considerato come un primo passo verso la comprensione della pianificazione strategica, che concerne però soltanto le presenze potenziali e non tiene anche conto degli arrivi.

Procediamo, quindi, con l'analisi dell'impatto reale non soltanto delle presenze registrate sul territorio ma anche degli arrivi. L'interpretazione degli indici, anche in questo caso, è piuttosto semplice (Tabella 42).

**Tabella 42 - Studio dell'impatto degli arrivi e delle presenze sul territorio.**

Anni	4.5 <sub>a1</sub>	4.5 <sub>a2</sub>	4.5 <sub>b1</sub>	4.5 <sub>b2</sub>
2000	0,32	1,70	76	6772
2001	0,35	2,18	81	6664
2002	0,34	2,18	78	6614
2003	0,33	2,19	87	6603
2004	0,35	2,26	94	6793
2005	0,42	2,19	96	6940
2006	0,41	2,09	101	7383
2007	0,42	2,05	107	7554
2008	0,36	1,82	113	7056
2009	0,34	1,78	123	6670
2010	0,32	1,75	122	6314
2011	0,43	2,16	122	7832
2012	1,03	1,68	123	12757
2013	1,45	1,87	123	15501

Fonte: Ns. elaborazione

A titolo di completezza, riportiamo tutti gli indici proposti nelle pagine precedenti per lo studio dello *stress* di arrivi e presenze sul territorio, anche se, potrebbero essere sufficienti i

primi due che, tra l'altro, sono anche di più immediata interpretazione. In base i dati raccolti, emerge infatti che il numero di arrivi oscilla mediamente, nel periodo considerato (2000-2011), intorno allo 0,49, ma registra un raddoppiamento nel 2012 e un picco nel 2013, quando gli arrivi superano di una volta e mezzo il numero di abitanti.

Teoricamente, se leggessimo questo dato senza incrociarlo con gli altri, potrebbe essere considerato come un campanello d'allarme. Per interpretarne correttamente il significato però dobbiamo ritornare alla Tabella 40, in cui sono presentati gli impatti ambientali di arrivi e presenze registrati sul territorio negli stessi anni. Come emerge dalla tabella, anche a fronte di numeri molto alti (in termini di arrivi e/o presenze) gli impatti ambientali sul territorio sono minimi se non addirittura trascurabili. Questo risultato suggerisce chiaramente che le reali capacità di carico del territorio sono, già oggi, di gran lunga superiori rispetto al suo effettivo sfruttamento.

D'altra parte, se confrontiamo il numero di presenze con la capacità ricettiva complessiva (alberghiero ed extra alberghiero), vediamo immediatamente che il numero di presenze risulta molto più alto del numero di camere disponibili sul territorio (Tabella 43).

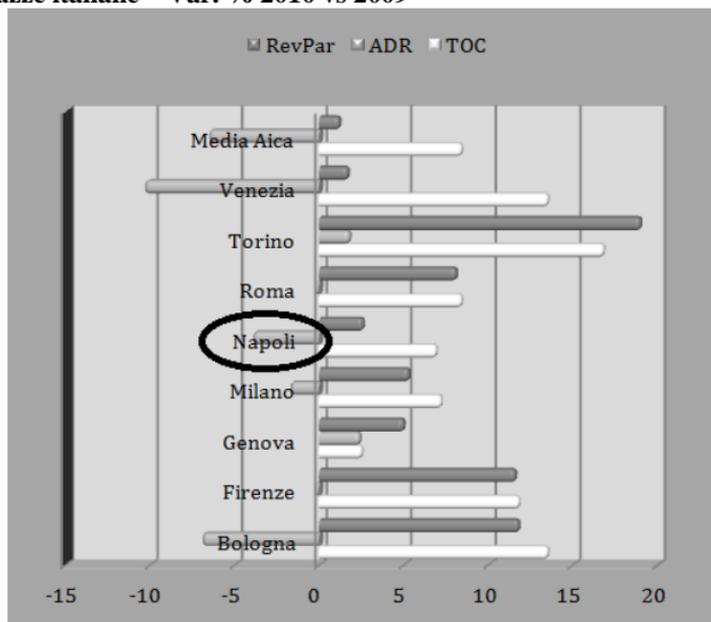
**Tabella 43 - Rapporto tra presenze e camere disponibili nella città di Napoli (Anni 2000 - 2013).**

anni	presenze	tot camere disponibili	Domanda potenziale
2000	1712249	4823	1707426
2001	1712449	5126	1707323
2002	2187429	5398	2182031
2003	2193681	5427	2188254
2004	2195200	5889	2189311
2005	2272193	5973	2266220
2006	2195237	1208	2194029
2007	2104725	6546	2098179
2008	2062476	6946	2055530
2009	1832697	7538	1825159
2010	1786620	7351	1779269
2011	1761019	7277	1753742
2012	2166836	7361	2159475
2013	1689186	7373	1681813

Fonte: Ns. elaborazione

Questo dato risulta ancora più curioso se letto alla luce del Rapporto dell'Associazione Italiana Compagnie Alberghiere (AICA, 2011), nel quale si registra un tasso di occupazione delle camere (TOC) inferiore alla media nazionale e, in generale, una flessione delle performance delle imprese alberghiere, con un calo pari a -4,4 relativamente all'ADR, appena bilanciato dal RevPar, che resta leggermente superiore rispetto alla media nazionale, ma inferiore rispetto ad altre grandi città italiane, di cui Napoli potrebbe essere più che degno *competitor* (Figura 30). Sempre nel rapporto, leggiamo che «A Napoli la flessione del RMCO è stato l'elemento caratterizzante i primi otto mesi del 2011 e ha raggiunto punte particolarmente preoccupanti soprattutto nei mesi di luglio (-23,6% rispetto a luglio 2010) e a agosto (-40,6% rispetto ad agosto 2010)» (AICA, 2011).

**Figura 30 - Performance Compagnie alberghiere nelle principali piazze italiane – Var. % 2010 vs 2009**



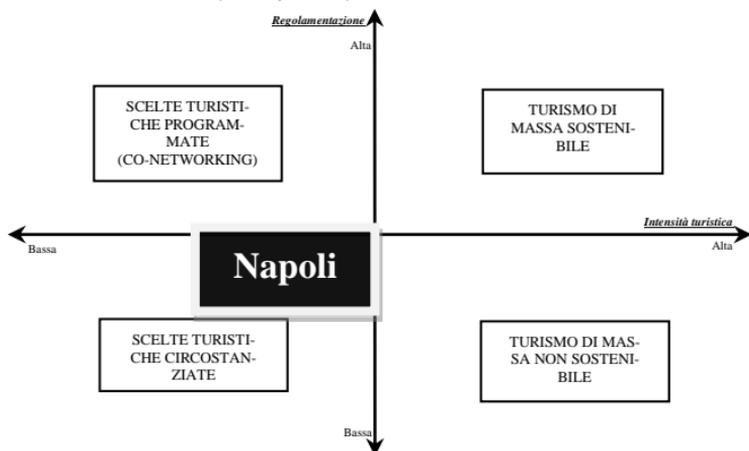
Fonte: Associazione Italiana Compagnie Alberghiere (AICA, 2011)

Questi dati sono particolarmente difficili da comprendere se li confrontiamo con quelli delle presenze registrate sul territorio che anzi, proprio nel 2011, secondo il Bollettino di Statistica pubblicato sul sito del Comune di Napoli, registrano sì, una lieve flessione rispetto all'anno precedente ma restano comunque assai numerose.

Viene quindi da chiedersi se non ci sia qualche cortocircuito nella macchina imprenditoriale locale che non sembra in grado di incontrare la domanda turistica reale e di attrarre quella potenziale.

Alla luce di quanto detto sinora, possiamo finalmente collocare la destinazione all'interno della matrice di Weaver, e, in particolare, nel terzo quadrante del modello (“Scelte circostanziate”).

**Figura 31 – Il posizionamento della città di Napoli all'interno del modello di Waever (2000, 2011).**



Fonte: Ns. adattamento da Waever (2000, 2011)

Il posizionamento della destinazione a cui siamo pervenuti è perfettamente coerente con la letteratura di settore, nella quale si parla della città di Napoli come di una destinazione dotata di grandi risorse, strategicamente poco sfruttate per l’assenza di un soggetto *pivot* in grado di comporre a unità le istanze di una composita platea di interlocutori. Da ciò deriva l’assenza di una gestione condivisa del territorio e, a cascata, un sottodimensionamento dell’attrattività della destinazione e, quindi, perdita di quote di mercato potenziali.

### **5.3. Un'applicazione del metodo di Kaplan e Meier per lo studio della sostenibilità**

L'analisi per indici sulla base delle serie storiche che abbiamo costruito suggerisce che non ci sono apprezzabili cambiamenti nel posizionamento della città di Napoli, nel periodo 2000 – 2011.

Ora, il fatto di non poter osservare transizioni di stato, seppure in un arco temporale così lungo, è, di per se', un'informazione molto importante. La città di Napoli, come già detto nelle pagine precedenti, pur essendo incredibilmente dotata di fattori di attrattività, di fatto non solo non riesce a porsi in modo davvero competitivo sul mercato ma non riesce nemmeno, a quanto parrebbe dalla prima ed esplorativa analisi che abbiamo proposto nel paragrafo precedente, a intercettare completamente la domanda turistica reale. Questo cortocircuito tra domanda e offerta si traduce, operativamente, in una costante perdita di opportunità economiche, in un territorio in cui il turismo è, e senza dubbio dovrebbe essere «il principale volano di sviluppo per l'intera Regione Campania», come anche recentemente ha affermato l'Assessore al Turismo del Comune di Napoli, Pasquale Sommese.

## Conclusioni e linee guida per il futuro

Lo studio della sostenibilità delle azioni poste in essere in una destinazione sono state oggetto di crescente interesse in letteratura. Cionondimeno, il tema risulta ancora aperto e pone sfide tutt'oggi ancora non vinte.

In questo lavoro, abbiamo concentrato la nostra attenzione innanzitutto sugli strumenti e sulle tecniche, sia di analisi sincronica che diacronica, per la valutazione della sostenibilità.

Dopo una prima parte, prevalentemente definitoria, della tematica in oggetto, abbiamo perseguito il principale obiettivo di proporre una metodologia in grado di studiare la sostenibilità turistica nell'arco di un'intera decade, attraverso tecniche di analisi longitudinale. Lo studio della sostenibilità, infatti, è stato finora prevalentemente condotto attraverso l'analisi (sincronica) per indici, la quale, seppure certamente molto informativa, non consente di studiare l'evoluzione di un fenomeno se non attraverso meri esercizi di statica comparata.

L'analisi per indici ha però comunque rappresentato una parte molto importante del nostro lavoro perché è proprio attraverso questa che abbiamo potuto collocare la nostra destinazione (la città di Napoli) all'interno del modello di Weaver (2000, 2010), il quale permette di studiare la sostenibilità in una (o più) *destination* in funzione di due dimensioni: la regolamentazione del settore e l'intensità dei flussi turistici. Nel modello vengono così individuati quattro livelli di sviluppo turistico (sostenibile o non sostenibile): 1) *Deliberative Alternative Tourism*; 2) *Sustainable Mass Tourism*; 3) *Circumstantial Alternative Tourism*; 4) *Unsustainable Mass Tourism* (Figura 1).

Poiché la sostenibilità è un concetto generale e, come tale, può essere immaginato come un *continuum* (Marradi, 2007), i livelli individuati dall'Autore nel suo modello possono essere considerati come *stati* lungo tale *continuum* (in gergo tecnico, *stati sulla proprietà*), attraverso cui la destinazione può transitare in funzione delle attività poste in essere dagli operatori locali, pubblici e/o privati. Partendo da questa ipotesi di lavoro, abbiamo quindi utilizzato l'analisi per indici per collocare la destinazione all'interno del modello in ciascuno degli undici anni presi in considerazione, al fine di utilizzare l'osservazione delle transizioni come *data input* per l'analisi diacronica.

Sulla base dei dati disponibili, non è stato possibile osservare alcuna transizione di stato, la qual cosa evidenzia che, seppure in un periodo assai lungo, e sebbene la città di Napoli si sia dimostrata incapace di esprimere completamente il proprio potere competitivo, non sono state poste in essere azioni in grado di cambiare il posizionamento della città all'interno della matrice.

Oltre al profilo meramente metodologico, il nostro interesse per la città di Napoli si inquadra anche sotto il profilo squisitamente sostantivo. In un recente studio (Leonelli & Minguzzi, 2013), è stato dimostrato che le Regioni italiane possono essere divise in quattro grandi cluster: 1) destinazioni di prossimità; 2) destinazioni leader; 3) destinazioni mature; 4) destinazioni da sviluppare. Questo ultimo gruppo comprende la Puglia, il Molise, la Calabria, la Sardegna, la Sicilia, la Basilicata e la Campania, ciascuna delle quali, pur avendo un altissimo potenziale turistico, non riesce a valorizzare e promuovere adeguatamente i propri fattori di attrattività. La Campania e la Sicilia, in particolare, dispongono di un amplissimo patrimonio di risorse Unesco cui si aggiungono, come nelle altre Regioni del cluster, anche il patrimonio agroalimentare e folkloristico tradizionale,

oltre a tantissime bellezze paesaggistiche e naturalistiche. Date queste premesse, la città di Napoli risulta quindi certamente essere un'unità di analisi di grande interesse perché rappresentativa di altre realtà locali che, pur assai dotate di risorse, non riescono a raggiungere adeguati livelli di competitività, quasi sempre per la mancanza di una *governance* coesa ed in grado di promuovere adeguatamente il territorio.

*In sostanza, i principali ostacoli allo sviluppo turistico della città di Napoli sono da rintracciare innanzitutto nella mancata integrazione sistemica, infrastrutturale, organizzativa e gestionale tra gli attori del settore. In particolare, si rileva la mancanza di coordinamento tra questi ultimi, un eccessivo individualismo imprenditoriale come dimostra anche il posizionamento della città all'interno del III quadrante della matrice di Weaver (Circumstantial Alternative Tourism - Figura 31), per oltre 11 anni consecutivi.*

Purtroppo, nell'indisponibilità di dati più aggiornati, abbiamo potuto soltanto lavorare sul passato con lo scopo principale, anche se ovviamente non esclusivo, di illustrare la metodologia di analisi, il cui pregio deve rintracciarsi, oltre che nell'innovatività, anche nella sua semplicità e nella possibilità di essere utilmente applicato in qualsiasi destinazione turistica.

## Bibliografia

AICA. (2011). *Focus VIII. "I bilanci delle compagnie alberghiere: indici e confronti"*. Roma: AICA.

Allison, P. D. (1984). *Event History Analysis. Regression for longitudinal data*. Beverly Hills: Sage.

Avena, G., & Giacalone, M. (2011). Un'analisi statistica del turismo sostenibile in Calabria. *Rivista di Scienze del Turismo*, 3, 27-35.

Blossfeld, H. P., & Rohwer, G. (2002). *Techniques of Event History Modeling: New Approaches to Causal Analysis*. (Second Edition ed.). Mahwah NJ and London: Lawrence Erlbaum Associates.

Coleman, J. S. (1981). *Longitudinal Data Analysis*. New York: Basic Books, Inc. Publishers.

Collin, H. (2002). Sustainable tourism and the touristic ecological footprint. *Environment, Development and Sustainability*, 4, 7-20.

World Tourism Council (2013). *The Economic Impact of Travel & Tourism 2014*. World Tourism Council.

Della Corte, V. (2009). *Imprese e sistemi turistici: il management*. Milano: Egea.

Della Corte, V., & Sciarelli, M. (2012). *Destination management e logica sistemica: un confronto internazionale*. Torino: Giappichelli.

Della Corte, V., & Sciarelli, M. (2013). Alla ricerca della sostenibilità delle destination: riflessioni e primi riscontri empirici. In M. Franch, & U. Martini, *Management per la*

*sostenibilità dello sviluppo turistico e la competitività delle destinazioni* (pp. 325-366). Bologna: il Mulino.

Della Corte, V., Del Gaudio, G., Cascella, C., & Di Taranto, E. (2014). Service innovation through networking and value co-creation some empirical evidence from hotel industry. *International Journal of Economics, Commerce and Management*, 2, 1-21.

Della Corte, V., Micera, R., & E., D. T. (2014). Quality in marketing process and networking value co-creation: some evidences in hospitality industry. *Mercati e competitività*, 2, 53-80.

Della Corte, V., Sciarelli, M., & Cascella, C. (2012). Brand Identity e strategie di comunicazione: ipotesi per il rilancio del "brand Napoli". *Strategie di marca e comunicazione* (pp. 1-22). Milano: Sinergie Italian Journal of Management.

Della Lucia, M. (2013). La valutazione della sostenibilità dello sviluppo turistico. Una applicazione del modello di Weaver nelle Dolomiti Patrimonio dell'Unesco. In M. Franch, & U. Martini, *Management per la sostenibilità dello sviluppo turistico e la competitività delle destinazioni* (pp. 183-218). Bologna: il Mulino.

World Commission on Environment and Development (1987). *Our Common Future*. Oxford: Oxford University Press.

Echtner, C. M., & Jamal, T. B. (1997). The disciplinary dilemma of tourism studies. *Annals of Tourism Research*, 63-74.

Commissione Europea (2013). *Il sistema europeo di indicatori per il turismo per destinazioni sostenibili - toolkit*. Retrieved from Portale dell'Unione Europea: [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/sustainable-tourism/indicators/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/sustainable-tourism/indicators/index_en.htm)

World Economic Forum (2011). The Travel & Tourism Competitiveness Report 2011. Beyond the Downturn. In W. E. Forum, *The Travel & Tourism Competitiveness Report 2011*. World Economic Forum.

Franch, M. (2011). Sviluppo turistico sostenibile. Un'opportunità per conservare innovando. 4° *Workshop Nazionale Mobilità: pianificazione integrata e sostenibile*. Arezzo.

Franch, M. (2013). Premessa. In M. Franch, & U. Martini, *Management per la sostenibilità dello sviluppo turistico e la competitività delle destinazioni* (pp. 9-15). Bologna: il Mulino.

Franch, M., Martini, U., & Della Lucia, M. (2011). La sostenibilità dello sviluppo turistico: il caso delle Dolomiti patrimonio naturale. *Impresa Progetto*, 2, 1-8.

Fredella, F. L. (2009). *Il concetto di capacità di carico applicato alle destinazioni turistiche*. Foggia: Università degli studi di Foggia.

Goodland, R. (1992). The case that the world has reached its limits. In R. Goodland, & H. E. Serafy, *Population, technology, and lifestyle: The transition to sustainability* (pp. 15-27). Washington: Unesco-Island Press.

ISTAT. (2011). *Dati ambientali nelle città*. Roma: ISTAT.

Jafari, J., & Ritchie, J. R. (1981). Towards a framework of tourism education: problems and prospects. *Annals of Tourism Research*, 13-34.

Leonelli, D., & Minguzzi, A. (2013). Competitività e sostenibilità turistica delle regioni italiane. In M. Franch, & U. Martini, *Management per la sostenibilità dello sviluppo turistico e la competitività delle destinazioni* (pp. 241-271). Bologna: Il Mulino.

Liburd, J., & Edwards, D. (2010). *Understanding the Sustainable Development of Tourism*. London: Goodfellows Publisher.

Marradi, A. (2007). *Metodologia delle scienze sociali*. Bologna: Il Mulino.

Martini, U. (2013). Introduzione. Approccio alla sostenibilità, governance e competitività delle destinazioni turistiche: stato dell'arte e prospettive. In M. Franch, & U. Martini, *Management per la sostenibilità dello sviluppo turistico e la competitività delle destinazioni*. (pp. 17-61). Bologna: il Mulino.

Mowforth, M., & Munt, I. (2009). *Tourism and Sustainability: Development, globalization and new tourism in the third world*. Oxford - New York: Routledge.

SISTAN. (2000). *Bollettino Statistico del Comune di Napoli*. Napoli: Comune di Napoli.

SISTAN. (2001). *Bollettino Statistico del Comune di Napoli*. Napoli: Comune di Napoli.

SISTAN. (2002). *Bollettino Statistico del Comune di Napoli*. Napoli: Comune di Napoli.

SISTAN. (2003). *Bollettino Statistico del Comune di Napoli*. Napoli: Comune di Napoli.

SISTAN. (2004). *Bollettino Statistico del Comune di Napoli*. Napoli: Comune di Napoli.

SISTAN. (2005). *Bollettino Statistico del Comune di Napoli*. Napoli: Comune di Napoli.

SISTAN. (2006). *Bollettino Statistico del Comune di Napoli*. Napoli: Comune di Napoli.

SISTAN. (2007). *Bollettino Statistico del Comune di Napoli*. Napoli: Comune di Napoli.

SISTAN. (2008). *Bollettino Statistico del Comune di Napoli*. Napoli: Comune di Napoli.

SISTAN. (2009). *Bollettino Statistico del Comune di Napoli*. Napoli: Comune di Napoli.

SISTAN. (2010). *Bollettino Statistico del Comune di Napoli*. Napoli: Comune di Napoli.

SISTAN. (2011). *Bollettino Statistico del Comune di Napoli*. Napoli: Comune di Napoli.

SISTAN. (2012). *Bollettino Statistico del Comune di Napoli*. Napoli: Comune di Napoli.

SISTAN. (2013). *Bollettino Statistico del Comune di Napoli*. Napoli: Comune di Napoli.

Tuma, N. B., & Hannan, M. T. (1984). *Social Dynamics*. Orlando: Academic Press.

Weaver, D. B. (2000). A broad context model of destination development scenarios. *Tourism Management*, 21(3), 217-224.

Weaver, D. B. (2006). *Sustainable Tourism*. Oxford: Elsevier Butterworth-Heinemann.

Weaver, D. B. (2011). Can sustainable tourism survive climate change? *Journal of Sustainable Tourism*, 19(1), 5-15.

Weaver, D. B. (2011). Organic, incremental and induced paths to sustainable mass tourism convergence. *Tourism Management*, 30(1), 1-8.