

# Accessibilità e trasporti a servizio delle aree turistiche

## RICONOSCIMENTI

Il presente lavoro è stato commissionato all'IRPET dall'Autorità di Gestione del POR-FESR di Regione Toscana.  
Il lavoro è stato curato da Enrico Conti e Leonardo Piccini con il coordinamento di Patrizia Lattarulo, dirigente dell'Area Economia pubblica e territorio dell'IRPET.  
Hanno collaborato Paolo Chini. Editing a cura di Elena Zangheri.

## Indice

INTRODUZIONE/ABSTRACT	5
1.	
IL SISTEMA DELL'ACCESSIBILITÀ IN TOSCANA	7
1.1 Accessibilità aeroportuale	10
1.2 Il trasporto ferroviario	15
1.3 Il trasporto pubblico locale con autolinee extraurbane	20
1.4 L'accessibilità stradale	25
1.5 L'innovazione nei servizi di mobilità	27
2.	
LA DOMANDA TURISTICA	31
2.1 La distribuzione dei turisti sul territorio della Toscana	33
2.2 La lettura dei flussi per ambiti turistici omogenei di destinazione	34
2.3 I flussi turistici durante l'anno: stagionalità e criticità	36
3.	
LA MOBILITÀ DEI TURISTI IN TOSCANA	41
3.1 Il mezzo di trasporto utilizzato per giungere in Toscana	41
3.2 I gate di arrivo nella regione	47
3.3 Gli spostamenti all'interno della regione	50
3.4 I flussi legati alle visite in giornata dei turisti	57
3.5 I giudizi dei turisti relativamente alla viabilità e ai mezzi di trasporto	59
4.	
CONCLUSIONI: I TERRITORI TOSCANI FRA DOMANDA E OFFERTA DI MOBILITÀ TURISTICA	61
BIBLIOGRAFIA	65



## INTRODUZIONE

Obiettivo dello studio è realizzare uno strumento utile ad informare le politiche regionali per il miglioramento della mobilità turistica in un'ottica di sostenibilità e competitività del sistema regionale. Per far questo la ricerca ricostruisce e mappa il rapporto tra domanda e offerta di mobilità turistica verso la Toscana e al suo interno.

Lo fa innanzitutto mettendo a sistema e valorizzando le informazioni desk disponibili riguardo all'offerta di mobilità e alla connettività dei diversi territori della Toscana utilizzando come unità territoriale di analisi minima l'ambito turistico omogeneo così come definito dalla legge regionale n. 24 del 18/05/2018.

Nel primo capitolo viene così identificata quantitativamente e qualitativamente l'offerta per le principali modalità di trasporto: quella aerea, quella ferroviaria, quella relativa ai servizi urbani ed extra-urbani di TPL, nonché la dotazione infrastrutturale stradale. Viene anche effettuata una sintetica ricognizione delle modalità innovative della fornitura di servizi di mobilità: car sharing, car pooling, car riding.

I capitoli 2 e 3 ricostruiscono e mappano con lo stesso dettaglio territoriale di destinazione e per i principali segmenti di origine, rispettivamente la domanda turistica e le sue caratteristiche di stagionalità e mobilità per e all'interno della regione. Per far questo si integrano le informazioni desk disponibili da fonti ufficiali con i risultati di stime econometriche nella disponibilità di Irpet e con i risultati dell'indagine campionaria sul comportamento dei turisti in Toscana svolta nel 2017.

Il confronto territorialmente puntuale tra domanda e offerta di servizi di mobilità per il turista fa emergere le principali criticità e opportunità, che valgono nelle conclusioni a tracciare un quadro indicativo delle iniziative di policy auspicabili.



## 1. IL SISTEMA DELL'ACCESSIBILITÀ IN TOSCANA

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

Se la rilevanza del tema dell'accessibilità nell'ambito della competitività delle destinazioni turistiche appare ormai consolidata, più difficile rimane darne una misurazione robusta ed oggettiva.

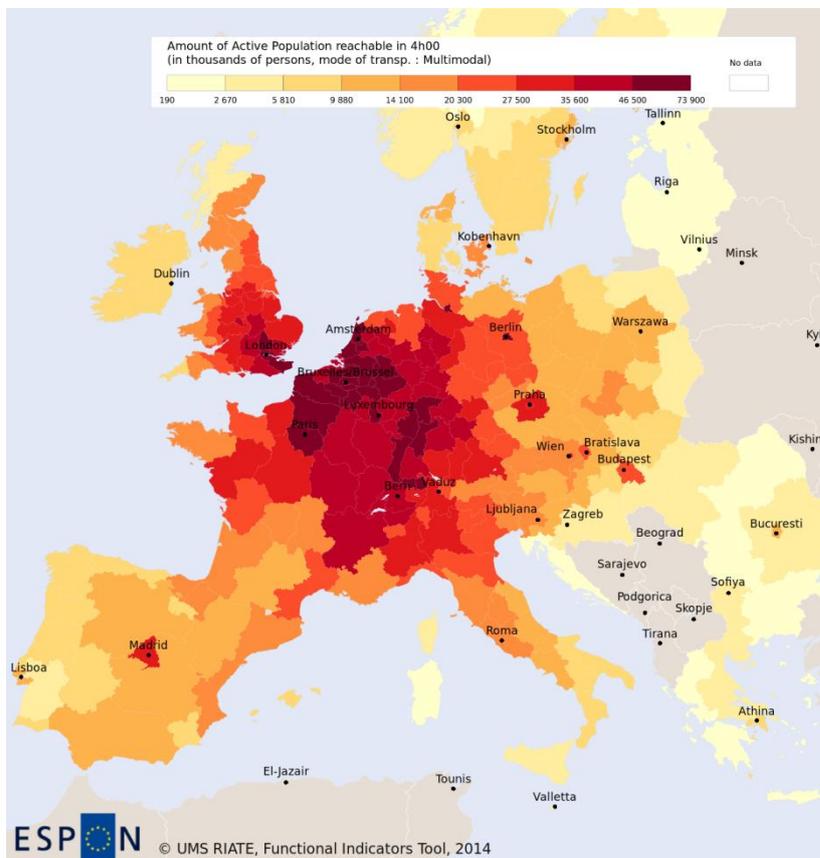
Nel corso degli anni, sono state proposte in ambito accademico e di ricerca applicata numerose misure differenti della dimensione dell'accessibilità, tutte riconducibili in maniera generica alla capacità potenziale di raggiungere opportunità geograficamente disperse (accessibilità attiva) o alla capacità potenziale di essere raggiunti da soggetti esterni (accessibilità passiva). L'accessibilità dei territori rispetto alla loro attrattività turistica può certo essere ricondotta entro questa seconda categoria. Una delle misure più utilizzate in questo senso è data dalla misura di accessibilità potenziale derivante dalla popolazione raggiungibile entro una determinata soglia temporale da uno specifico territorio. Tale idea è alla base, ad esempio, degli indici di accessibilità potenziale sviluppati a livello europeo all'interno del progetto ESPON (European Spatial Planning Observation Network)<sup>1</sup>.

Dall'analisi degli indicatori ESPON emerge che la Toscana si colloca nei dintorni della media europea in tutte le diverse dimensioni analizzate (accessibilità stradale, accessibilità ferroviaria, accessibilità aerea e accessibilità multimodale). L'indicatore dipende sia dalla collocazione geografica della regione rispetto alle aree europee più dinamiche e densamente abitate che dall'efficienza del sistema infrastrutturale di trasporto.

---

<sup>1</sup> [www.espon.eu](http://www.espon.eu)

Figura 1.1  
 INDICE DI ACCESSIBILITÀ POTENZIALE MULTIMODALE PER LE REGIONI EUROPEE  
 Popolazione raggiungibile entro 4 ore di viaggio



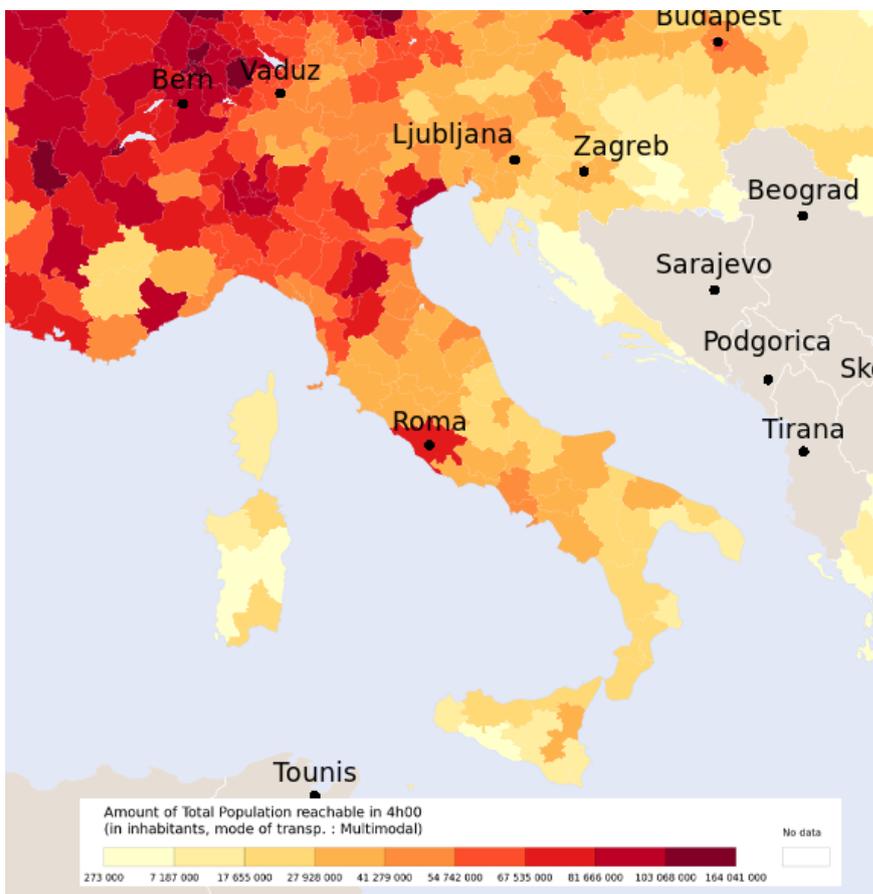
Fonte: ESPON

Se andiamo però a raffinare la maglia territoriale di analisi spingendoci al livello sub-regionale (nel caso specifico, al livello provinciale) si può osservare una situazione più eterogenea: emerge un'area centrale con una buona dotazione (corrispondente alle province di Firenze e Prato), una fascia di media accessibilità (le province di Pisa e Pistoia) e il resto della regione caratterizzato da dotazioni medio-basse.

Emerge quindi una disuguaglianza territoriale che ricalca abbastanza da vicino la distribuzione della densità insediativa che caratterizza la Toscana. Il fenomeno è andato accentuandosi negli anni, con un'offerta infrastrutturale che ha seguito molto la domanda di mobilità e si è progressivamente concentrata nelle aree più dense sia in termini di infrastrutture fisiche (si pensi agli interventi autostradali nel nodo fiorentino) che in termini di livelli di servizio (la concentrazione dei servizi AV ferroviari in un numero decrescente di nodi).

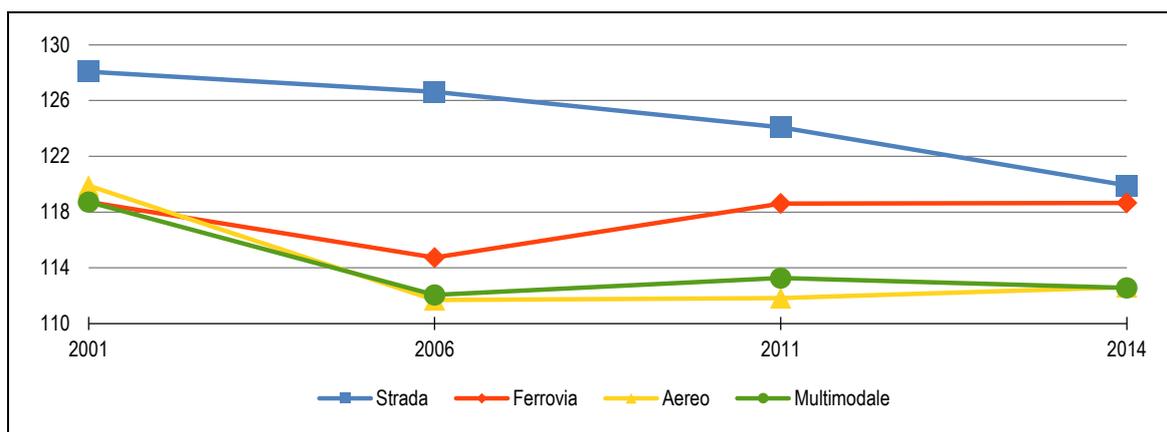
Inoltre, se esaminiamo l'andamento degli indici medi regionali negli ultimi 15 anni, si rileva che rispetto ai livelli medi europei la regione ha perso posizioni su quasi tutte le dimensioni, con la parziale eccezione del trasporto ferroviario. Questo è dovuto senza dubbio in parte all'attività di *catching-up* delle regioni europee più periferiche (in particolare quelle dell'Est Europa) che hanno innalzato il livello medio europeo; tuttavia risulta anche che lo sviluppo infrastrutturale regionale è stato inferiore anche al tasso di crescita delle regioni più competitive del Nord-Europa.

Figura 1.2  
 INDICE DI ACCESSIBILITÀ POTENZIALE MULTIMODALE PER LE PROVINCE ITALIANE  
 Popolazione raggiungibile entro 4 ore di viaggio



Fonte: ESPON

Grafico 1.3  
 INDICI DI ACCESSIBILITÀ PER LE DIVERSE DIMENSIONI INFRASTRUTTURALI IN TOSCANA  
 Media EU=100, trend 2001-2014



Fonte: ESPON

A fronte di alcune criticità, l'attuale assetto di accessibilità sembra comunque aver garantito alla Toscana, in virtù della sua forte capacità attrattiva, una quota sicuramente rilevante di arrivi turistici sia domestici che internazionali. Tuttavia, le differenze emerse sia in termini territoriali che fra le diverse dimensioni del trasporto suggeriscono la necessità di un approfondimento volto ad esaminare, con una grana territoriale sufficientemente fine, l'effettiva capacità del sistema regionale di garantire eque opportunità alle sue diverse componenti in termini di sviluppo turistico.

Nei prossimi paragrafi, utilizzando quale unità territoriale elementare di analisi gli ambiti turistici omogenei così come definiti dalle legge regionale n. 24 del 18/05/2018, si procederà pertanto a declinare quantitativamente e qualitativamente l'offerta per le seguenti modalità di trasporto: accessibilità aeroportuale, trasporto ferroviario, trasporto pubblico locale con autolinee extraurbane, trasporto stradale privato. Ciò al fine di individuare le possibili criticità e *mismatch* tra la vocazione turistica dei territori e il loro livello di accessibilità e le eventuali opportunità che la domanda aggiuntiva costituita dal turismo può aprire per la sostenibilità economica dei servizi di trasporto pubblico o per nuove forme private di trasporto collettivo in aree a domanda debole.

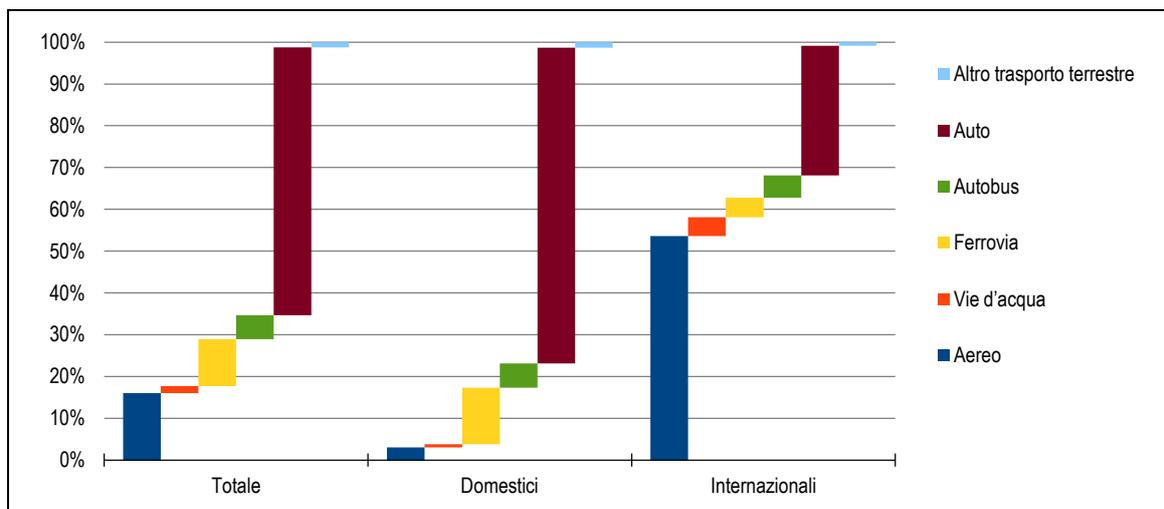
## 1.1

### Accessibilità aeroportuale

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

Rispetto ai movimenti turistici internazionali, il trasporto aereo rappresenta il vettore più importante. Secondo i dati Eurostat, nell'area dell'unione nel 2016 più della metà dei viaggi internazionali per turismo si è realizzato per via aerea. Lo sviluppo del trasporto aereo ha rivoluzionato il concetto di distanza, avvicinando le aree urbane e rendendole sempre più interconnesse. Oltre al turismo *leisure*, il trasporto aereo costituisce un elemento importante all'interno del segmento *business*, dove la raggiungibilità in giornata (tramite connessioni dirette) e la prossimità agli scali giocano un ruolo fondamentale nel facilitare le relazioni economiche delle imprese, la trasmissione dell'innovazione e l'accesso alle opportunità di sviluppo.

Grafico 1.4  
 VIAGGI TURISTICI PER MEZZO DI TRASPORTO E TIPOLOGIA IN EUROPA  
 Composizione %, 2016



Fonte: EUROSTAT

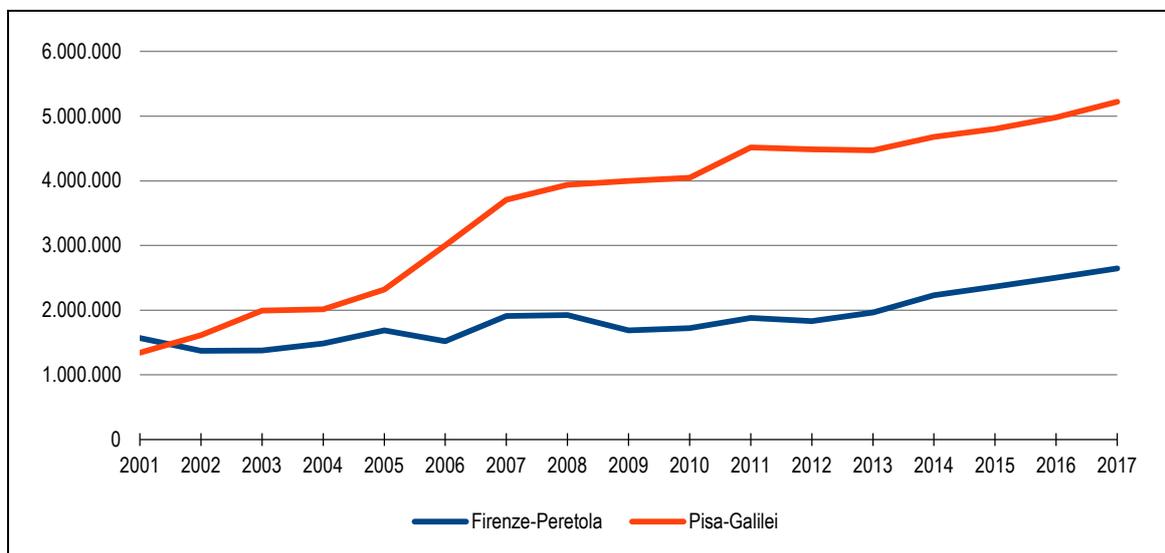
Il sistema aeroportuale italiano, rispetto ai sistemi europei, si caratterizza per una dimensione media inferiore, e per un numero più elevato di scali di medie e piccole dimensioni. Il processo di diffusione territoriale degli scali ha determinato un aumento della connettività delle regioni, ma, nel contempo, ha contribuito alla configurazione di un sistema aeroportuale frammentato che nell'ultimo Piano Nazionale degli Aeroporti adottato dall'ENAC (Ente Nazionale per l'aviazione Civile) è stato oggetto di un ben delineato tentativo di razionalizzazione.

Riguardo alla macroarea del centronord (in cui si inserisce il sistema aeroportuale toscano), il masterplan rileva che le potenzialità dell'area, in termini di sviluppo economico e attrattività turistica, non siano pienamente sfruttate dal trasporto aereo. Il numero elevato di aeroporti, la loro ridotta dimensione e l'inadeguatezza delle relative infrastrutture sembrano infatti aver reso difficile per gli scali dell'area (Emilia Romagna e Toscana) di soddisfare integralmente la domanda di traffico espressa dal territorio: di conseguenza nei relativi bacini d'utenza parte dei potenziali passeggeri continua ad utilizzare altri aeroporti. Nel quadro delle strategie nazionali, secondo quanto delineato da ENAC per il Ministero dei Trasporti nel Piano Nazionale degli Aeroporti, gli scali di Pisa e Firenze costituiscono, insieme allo scalo di Bologna, il cuore del sistema aeroportuale del Centro-Nord. Il Piano stima, all'orizzonte del 2030, che tale sistema possa arrivare a movimentare fra i 20 e i 30 milioni di passeggeri annui, a fronte dei circa 13 milioni del 2011. Bologna rappresenta il principale scalo di questo sistema, grazie alla sua posizione baricentrica e alla sua accessibilità, anche verso i bacini di utenza del Nord Italia (ENAC, 2012).

Sul territorio toscano, l'offerta di servizi aeroportuali è concentrata prevalentemente nei due aeroporti di Pisa-San Giusto e Firenze-Peretola, che nel 2017 hanno movimentato complessivamente circa 7,8 milioni di passeggeri pari al 4,5% del totale nazionale. Pur risultando localizzato in una posizione più baricentrica (relativamente alla densità insediativa ed economica regionale) rispetto all'aeroporto di Pisa, l'aeroporto di Firenze presenta alcuni vincoli all'espansione del traffico dettati prevalentemente da fattori orografici, climatici e di destinazione del suolo delle aree circostanti. L'aeroporto di Pisa, collocato meno centralmente ma dotato di una maggiore capacità air-side, ha invece vissuto negli anni recenti una forte

espansione dei suoi traffici passeggeri, giungendo a raddoppiare la propria utenza in poco più di un quinquennio. In particolare, lo scalo pisano deve gran parte della sua crescita allo sviluppo del trasporto *low-cost*, che nel 2017 ha rappresentato per il Galilei l'83% del traffico passeggeri.

Grafico 1.5  
PASSEGGERI TRASPORTATI NEGLI AEROPORTI DI PISA E FIRENZE  
Trend 2001 - 2017

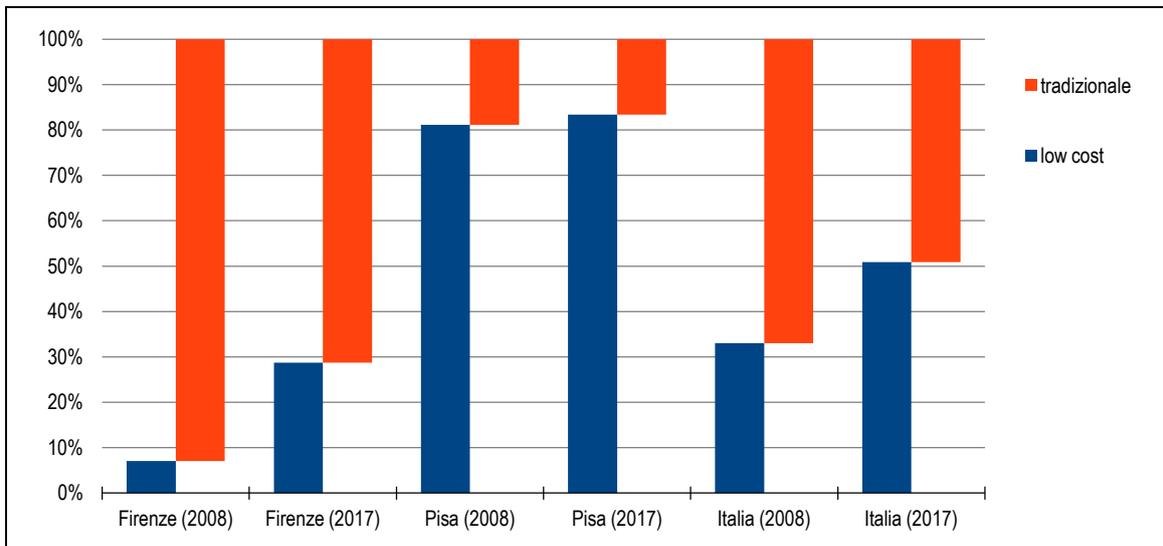


Fonte: ENAC

Lo sviluppo del segmento *low-cost* ha creato rilevanti opportunità di sviluppo turistico per le aree interessate. Il settore ha subito in Europa, negli ultimi anni, una rapida e considerevole espansione, modificando in maniera determinante le abitudini dei viaggiatori e contribuendo a creare nuova domanda e nuovi comportamenti nella fruizione turistica. Grazie alla innovativa e caratterizzante strategia localizzativa e di prezzo seguita soprattutto dai primi vettori *low-cost*, è stato possibile espandere il network servito dal trasporto aereo, ampliando così il numero di destinazioni raggiungibili e contemporaneamente riducendone le tariffe.

Al di là della quota di passeggeri trasportati dai vettori *low-cost*, anche l'esame dell'offerta attuale di voli conferma la diversa vocazione dei due scali. L'Aeroporto Vespucci serve attualmente un numero di destinazioni inferiori rispetto all'aeroporto di Pisa (29 contro le 74 servite dal Galilei), concentrate sulle principali capitali europee, con un'intensità maggiore nella frequenza dei voli. L'Aeroporto Vespucci collega, quindi, la Toscana centrale con le principali realtà economiche internazionali, garantendo un livello di servizio tipicamente di tipo business. Il bacino di riferimento è circoscritto però alle principali capitali europee, anche a causa dei limiti di offerta. Il Galilei ha una forte vocazione internazionale, presenta frequenze mediamente più diradate (che incrementano sensibilmente in corrispondenza di ponti e festività) e con una maggiore presenza di aeroporti periferici (Orly, Beauvais, Charleroi, Stansted, ecc.). Tuttavia, mentre la quota di vettori *low-cost* è rimasta sostanzialmente invariata per Pisa nell'ultimo decennio, nell'aeroporto di Firenze questa è cresciuta dal 7% al 29%, seguendo più da vicino la dinamica di crescita media italiana.

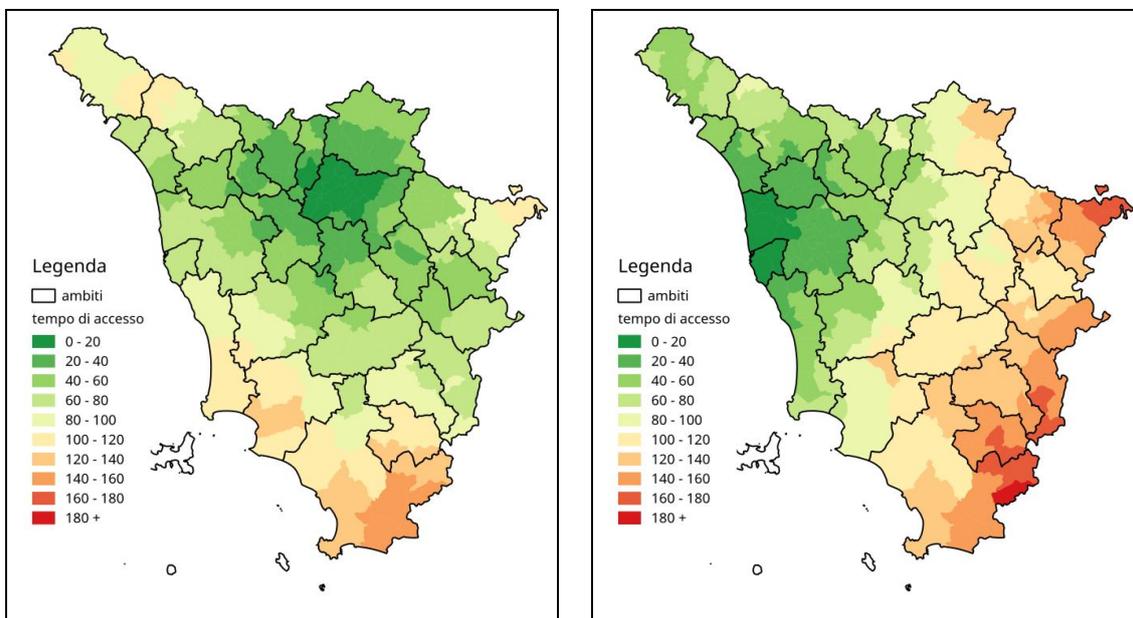
Grafico 1.6  
 RIPARTIZIONE DEL TRAFFICO FRA LOW-COST E TRADIZIONALE NEGLI AEROPORTI TOSCANI E IN ITALIA  
 Quota %, confronto 2008 - 2017



Fonte: ENAC

La collocazione baricentrica dell'aeroporto di Firenze per il sistema toscano è confermata dall'esame delle isocrone di accessibilità dei tre scali. Per i comuni toscani, il Vespucci risulta lo scalo più accessibile e quello con il maggiore grado di copertura territoriale.

Figura 1.7  
 ISOCRONE A LIVELLO COMUNALE PER GLI AEROPORTI DI FIRENZE E PISA  
 Tempo di accesso in minuti su rete stradale



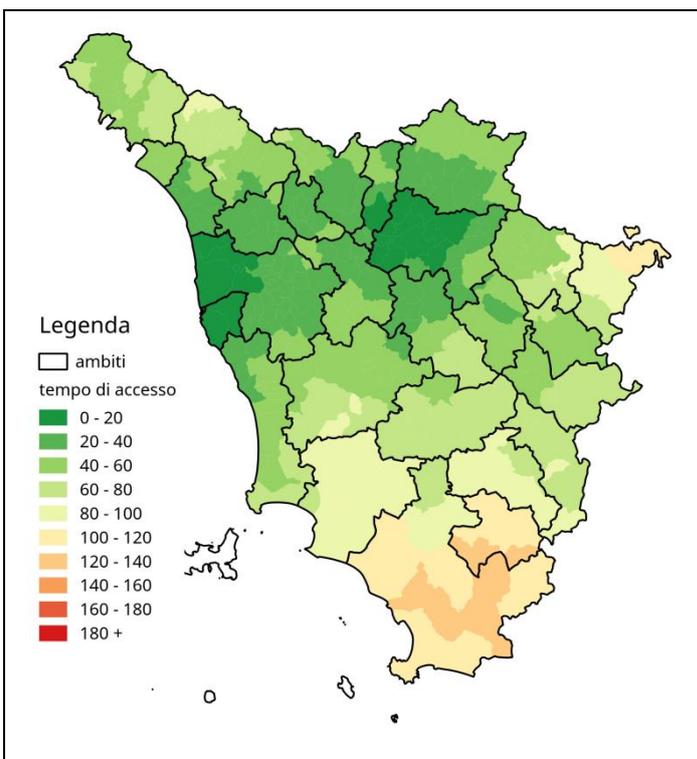
Fonte: elaborazioni IRPET su dati ISTAT

Con poche sovrapposizioni, i due scali toscani sono congiuntamente in grado di servire in maniera adeguata l'area centrale, mentre la parte sud della Toscana mostra livelli sicuramente bassi in termini di accessibilità al sistema di trasporto aereo. Tuttavia, tale situazione potrebbe essere in parte compensata dalla prossimità agli scali dell'area della capitale, dotati di un livello di servizio e di connessioni di rango superiore, tipici dei grandi hub aeroportuali. Definiamo quindi un nuovo indicatore di accessibilità dato dal tempo di accesso all'aeroporto più vicino utilizzando una rete allargata che comprende, oltre agli aeroporti di Pisa e Firenze, anche lo scalo di Bologna e i grandi hub di Roma e Milano. Pur mitigate, le criticità sembrano comunque rimanere significative per gli ambiti della Maremma e della zona dell'Amiata e, in misura minore, per la Maremma del Nord e la Val d'Orcia.

Volendo ulteriormente sintetizzare la potenzialità dei territori di accedere alle opportunità offerte dalla connettività aerea, possiamo calcolare un indice medio per ambito che tenga contemporaneamente conto di: i) la prossimità a uno scalo (indipendentemente dalla sua dimensione operativa) ii) la prossimità ai diversi aeroporti dell'area, pesata in base al loro livello di servizio e iii) il peso dei diversi territori (comuni) all'interno dell'ambito in termini di rilevanza turistica.

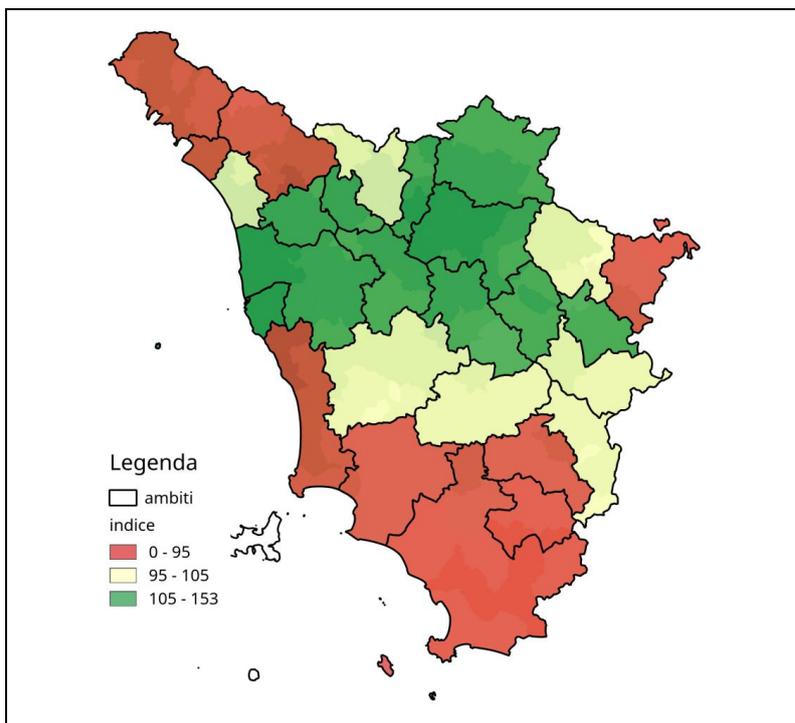
Tale indice, standardizzato su una scala in cui 100 è il livello medio regionale, conferma che la parte centrale della Toscana (dall'area Fiorentina fino al litorale pisano) presenta un vantaggio rilevante in termini di accessibilità aeroportuale rispetto all'area sud e alle zone montane di Garfagnana e Lunigiana.

Figura 1.8  
 CARTINA ACCESSIBILITÀ RISPETTO ALL'AEROPORTO PIÙ VICINO  
 Tempo di accesso in minuti su rete stradale



Fonte: elaborazioni IRPET su dati ISTAT

Figura 1.9  
CARTINA INDICE COMPOSITO DI ACCESSIBILITÀ AEROPORTUALE (MEDIA TOSCANA=100)

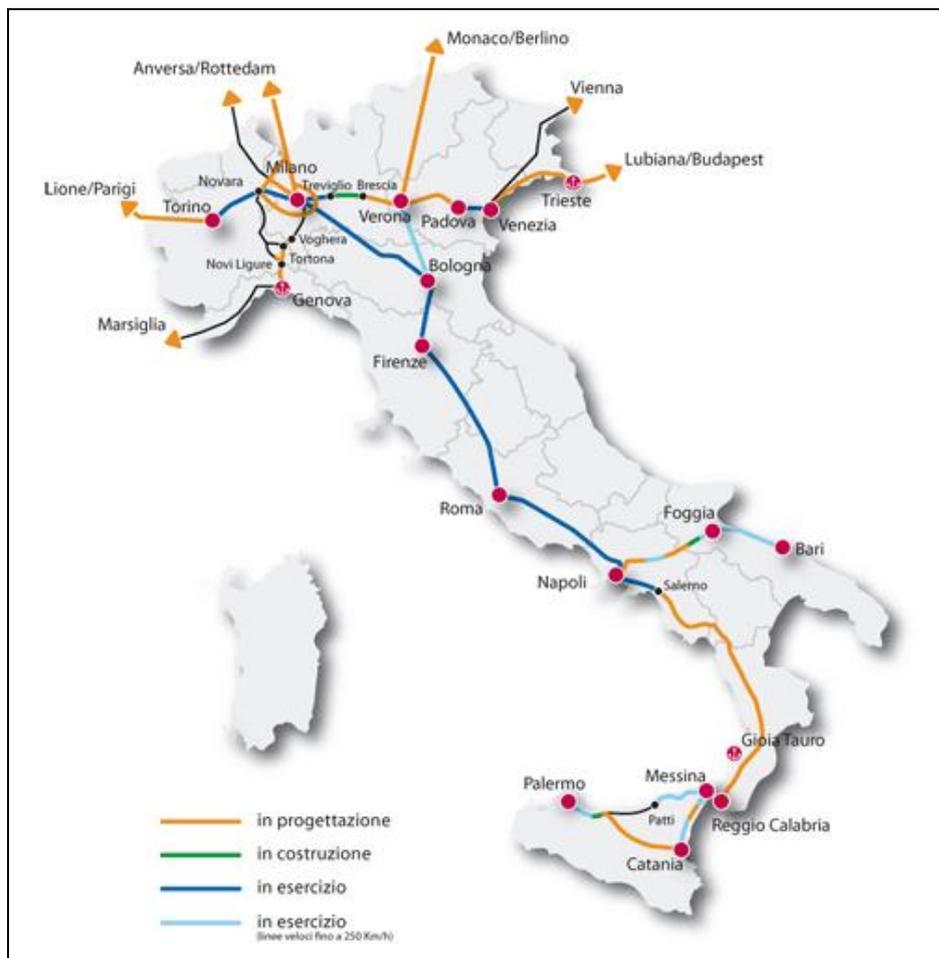


Fonte: elaborazioni IRPET

## 1.2 Il trasporto ferroviario

L'accessibilità ferroviaria della regione può essere descritta articolandone tre diversi livelli: un primo livello riguarda la connettività del sistema ferroviario regionale con il sistema nazionale, in particolare tramite la rete ad Alta Velocità (AV). Il secondo livello coinvolge i principali nodi regionali, corrispondenti ai comuni capoluogo e alle realtà urbane distribuite sul territorio. La peculiarità del sistema policentrico toscano, caratterizzato da una rete di città di medie dimensioni scarsamente gerarchizzato, impone infatti una rete di collegamento interna che garantisca connessioni rapide e frequenti fra le diverse aree, anche in ottica di accessibilità turistica. Il terzo livello riguarda infine l'accessibilità delle singole destinazioni, e presuppone una capillarità della rete che logiche di razionalizzazione del servizio e sostenibilità della spesa pubblica tendono progressivamente a sacrificare, specialmente nelle aree dove la domanda risulta più debole o caratterizzata da forti elementi di stagionalità.

Figura 1.10  
LA RETE DEL TRASPORTO FERROVIARIO AV IN ITALIA



Fonte: Ferrovie dello Stato

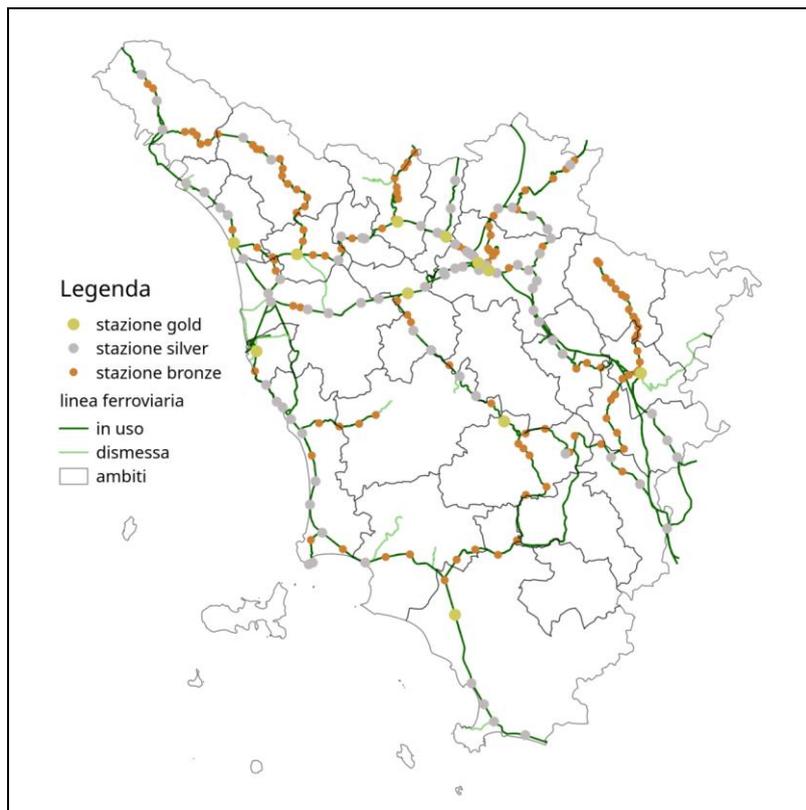
La collocazione della Toscana lungo la direttrice Milano-Roma che rappresenta anche rispetto al servizio ferroviario uno degli assi fondamentali della connettività nazionale, ha garantito alla regione di essere fra le prime beneficiarie degli investimenti nelle nuove linee ad Alta Velocità che hanno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

Inoltre, la necessaria spinta alla concentrazione che caratterizza questo tipo di servizio avvantaggia l'area centrale a parziale discapito del resto della regione. È quindi fondamentale garantire la connettività dei diversi territori verso i servizi di alto livello presenti nelle stazioni di Firenze (e, in misura leggermente inferiore, nella stazione di Pisa Centrale), attraverso una rete regionale efficiente e distribuita. L'esame della rete regionale rivela in questo senso una

distribuzione che è il risultato di un processo di sedimentazione storica e dei fenomeni di agglomerazione urbana. Per approssimare i livelli di servizio garantiti da ciascuna fermata ferroviaria presente sul territorio regionale, è utile utilizzare la classificazione funzionale adottata dal gestore nazionale della rete (RFI).

Per quanto riguarda le proprie stazioni, RFI ha sviluppato un sistema di classificazione che tiene conto di fattori quali il numero di frequentatori, i servizi offerti alle imprese ferroviarie, l'importanza del contesto urbanistico. Le stazioni sono state suddivise tra le categorie platinum, gold, silver e bronze. Nella classe platinum (grandi impianti) rientrano le stazioni caratterizzate da una frequentazione superiore ai 6.000 viaggiatori medi/giorno ed un alto numero di treni medi/giorno con elevata incidenza di treni di qualità. La città sede di questi impianti, ha generalmente importanza dal punto di vista turistico, culturale, istituzionale ed architettonico e presenta, inoltre, un'elevata potenzialità commerciale. Nella categoria gold (impianti medio-grandi) sono compresi gli impianti medio-grandi che presentano una frequentazione abbastanza alta, con una offerta trasportistica significativa sia locale che di rango superiore. Le località servite da questi impianti rivestono un certo interesse sotto l'aspetto turistico, culturale, istituzionale ed architettonico. Nella silver (impianti medio-piccoli) sono inclusi tutti gli altri impianti medio-piccoli con una frequentazione media per servizi metropolitani-regionali e di lunga percorrenza inferiore a quella delle gold e infine nella bronze (impianti piccoli con bassa frequentazione) sono inclusi gli impianti piccoli con una bassa frequentazione che svolgono servizi regionali.

Figura 1.11  
LA RETE DEL TRASPORTO FERROVIARIO IN TOSCANA

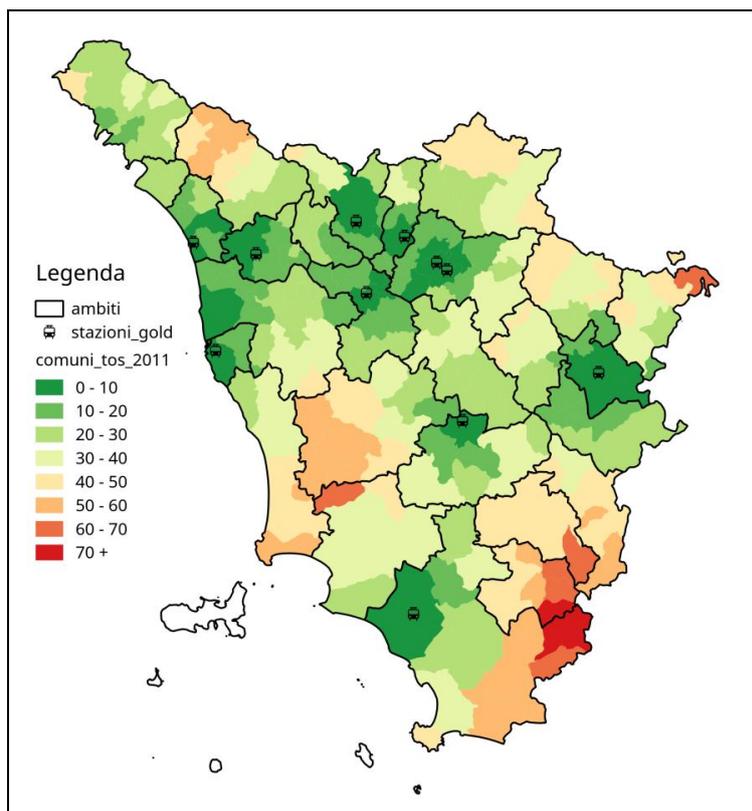


Fonte: Regione Toscana

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

In maniera simile a quanto fatto per l'accessibilità aeroportuale, è possibile quindi definire con buona approssimazione l'accessibilità al sistema ferroviario regionale come la distanza (in termini di tempo di accesso medio) di ogni singolo comune dalla più vicina stazione di livello gold o platinum. Per rappresentare in maniera più accurata il fenomeno, si sono utilizzate, oltre alle stazioni presenti all'interno del territorio regionale, anche quelle collocate nelle regioni immediatamente adiacenti, ed in particolare le stazioni di La Spezia, Bologna, Faenza, Perugia e Civitavecchia. Tra queste, solo la stazione di La Spezia risulta significativa per l'accessibilità dei comuni toscani, in particolare per l'area corrispondente all'ambito della Lunigiana, mentre il resto dei territori si trova ad essere servito in maniera quasi esclusiva da stazioni collocate in ambito regionale.

Figura 1.12  
ACCESSIBILITÀ DEI COMUNI TOSCANI ALLE STAZIONI DI LIVELLO GOLD



Fonte: elaborazioni IRPET su dati Regione Toscana

Osservando i risultati per ambito invece che per comune, osserviamo situazioni di relativa minore accessibilità per gli ambiti della Garfagnana, del Mugello, dei territori attorno ad Arezzo (Val Tiberina, Casentino), dell'area Volterrana e della zona sud degli ambiti della Maremma, dell'Amiata e della Val d'Orcia.

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

La tabella sottostante riporta, per ogni ambito, la densità della rete ferroviaria, il suo grado di modernità (approssimato dalla percentuale di rete elettrificata sul totale della rete), il numero di stazioni presente per tipologia e due indicatori sintetici definiti come il numero medio di stazioni e il tempo medio di percorrenza rispetto alla stazione di livello superiore (platinum/gold) ponderato in termini della rilevanza turistica dei singoli comuni all'interno dell'ambito e la percentuale di presenze turistiche che si realizzano in comuni dotati di almeno una stazione ferroviaria.

Tabella 1.13  
L'OFFERTA FERROVIARIA NEGLI AMBITI TURISTICI TOSCANI

Ambito	Platinum/Gold	Silver	Bronze	Dismesse	Somma Attive	% Arrivi in comuni serviti da ferrovia	Lunghezza rete (km)	Densità della rete (m/kmq)	% elettrificazione
Amiata	0	0	0	0	0	0.0%	0.4	0.7	0%
Arezzo	1	0	9	3	10	99.8%	79.6	174.0	100%
Casentino	0	0	11	0	11	68.1%	29.5	37.8	100%
Chianti	0	0	1	0	1	11.7%	12.7	14.3	4%
Costa degli Etruschi	0	9	5	5	14	95.1%	111.4	115.7	87%
Empolese Val d'Elsa e Montalbano	1	3	3	0	7	31.6%	45.7	62.2	39%
Firenze e Area Fiorentina	3	19	12	3	34	93.3%	176.4	153.6	79%
Garfagnana e Media Valle del Serchio	0	2	12	3	14	76.1%	52.2	53.5	0%
Livorno	1	1	1	5	3	92.3%	48.9	210.8	100%
Lunigiana	0	3	7	4	10	52.9%	78.1	80.3	70%
Maremma	1	4	3	4	8	70.6%	93.0	33.9	79%
Maremma Area Nord	0	1	4	1	5	39.4%	45.4	35.0	66%
Mugello	0	6	6	0	12	38.8%	99.2	80.5	36%
Piana di Lucca	1	1	6	2	8	100.0%	45.9	104.1	71%
Pistoia e Montagna Pistoiese	1	1	6	3	8	54.5%	46.5	71.0	100%
Prato e Val Bisenzio	1	4	0	0	5	87.2%	41.7	114.1	100%
Riviera Apuana	0	2	0	0	2	90.2%	14.2	78.1	100%
Terre di Pisa	1	7	4	6	12	88.5%	119.7	85.9	99%
Terre di Siena	1	1	9	4	11	90.9%	91.9	83.7	0%
Terre di Valdelsa e	0	2	3	0	5	44.0%	35.1	23.3	5%

Ambito	Platinum/Gold	Silver	Bronze	Dismesse	Somma Attive	% Arrivi in comuni serviti da ferrovia	Lunghezza rete (km)	Densità della rete (m/kmq)	% elettrificazione
dell'Etruria Volterrana									
Val d'Orcia	0	0	0	5	0	0.0%	54.2	73.9	0%
Val di Chiana Aretina	0	3	6	0	9	98.8%	74.6	98.8	100%
Val di Chiana Senese	0	3	2	2	5	30.9%	72.2	104.2	39%
Val Tiberina	0	0	0	1	0	0.0%	2.9	4.3	100%
Valdarno Aretino	0	2	3	0	5	52.5%	60.4	106.2	100%
Valdinievole	0	3	1	0	4	87.5%	12.7	41.1	100%
Versilia	1	3	2	0	6	80.1%	32.5	91.6	100%

Fonte: elaborazioni IRPET su dati Regione Toscana

### 1.3

#### Il trasporto pubblico locale con autolinee extraurbane

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

La Toscana ha avviato da tempo un articolato processo di riforma del settore, culminato con la procedura di gara per l'affidamento del servizio di un unico lotto coincidente con l'intero territorio regionale. Con l'aggiudicazione definitiva della concessione ad Autolinee Toscane Spa, società del gruppo RATP Dev, nel marzo 2016 è giunta a conclusione la procedura di gara, realizzando una tappa storica nel processo di riforma che costituisce un punto di riferimento riconosciuto sul panorama nazionale. A seguito dell'aggiudicazione definitiva, il secondo soggetto partecipante alla gara ha presentato ricorso al TAR Toscana per l'annullamento del provvedimento. Pur nell'incertezza sull'effettivo esito operativo della procedura concorsuale, alcuni degli effetti previsti della gara unica (semplificazione tariffaria, investimenti in materiale rotabile, riprogettazione di alcuni lotti di servizio) sono già stati anticipati dall'attuale gestore, la società consortile ONE scrl che raccoglie in un unico soggetto i 12 precedenti gestori dei servizi di tpl su gomma in Toscana. Fra le novità più rilevanti del futuro bacino unico di gestione vi è la separazione dell'offerta (in particolare sulle linee extraurbane) in due macrocategorie di esercizio: un servizio extraurbano strutturato, simile nelle intenzioni ad un vero e proprio servizio ferroviario quanto a regolarità ed affidabilità, sulle linee e nelle fasce orarie a forte utilizzo, ed un esercizio meno standardizzato riservato invece alle zone di montagna e alle aree con scarsa utenza, che le amministrazioni locali gestiranno in maniera flessibile individuando le forme più adatte alle specificità del territorio (servizi a chiamata, buono taxi, ecc). Tale elemento di novità è destinato senz'altro ad impattare su parte delle aree a vocazione turistica, dove potranno quindi essere sperimentate modalità di erogazione innovative che possano assicurare i livelli essenziali di connettività insieme al contenimento della spesa pubblica (si veda in proposito anche il par. 1.5).

Allo stato attuale, comunque, il servizio di TPL su autobus garantisce in maniera diffusa sul territorio l'accessibilità e la connettività territoriale, con un'offerta in termini di posti-km totali offerti dai servizi extraurbani che la collocano al 5° posto fra le regioni italiane, dietro a Lombardia, Veneto, Lazio ed Emilia Romagna, mentre in termini pro-capite l'offerta risulta nella media (10a posizione). Meno brillanti appaiono i risultati in termini di passeggeri trasportati, dove la Toscana si colloca rispettivamente all'8° posto per livelli assoluti di domanda soddisfatta e al 13° in termini riparametrati sulla popolazione, indicatori che

suggeriscono la possibile presenza di criticità sul fronte qualitativo dell'offerta sul territorio regionale.

Tabella 1.14  
L'OFFERTA E LA DOMANDA DI TRASPORTO PUBBLICO EXTRAURBANO SU GOMMA NELLE REGIONI ITALIANE

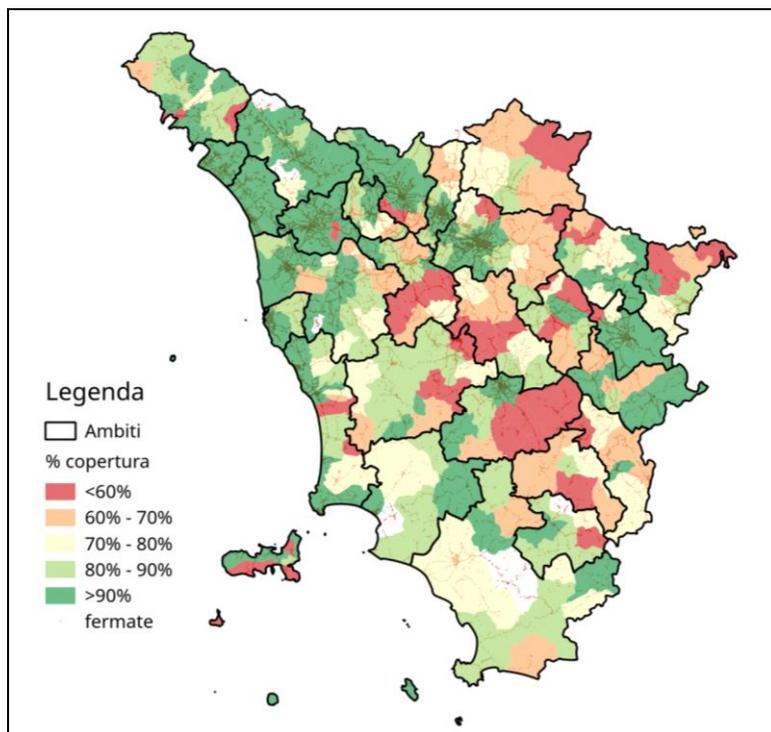
Regione	Posti-km offerti	Viaggiatori-km	Posti-km/pop	Viaggiatori-km/pop
Piemonte/Valle d'Aosta	3,934,225,805	994,952,224	873.9	221.0
Lombardia	12,746,288,502	2,595,993,898	1,270.0	258.7
Bolzano/Trento	2,817,305,372	495,528,543	2,638.8	464.1
Veneto	8,137,414,146	1,987,245,202	1,659.0	405.1
Friuli Venezia Giulia	1,746,035,765	487,360,922	1,436.4	400.9
Liguria	1,312,123,215	228,810,422	842.7	147.0
Emilia Romagna	4,798,296,249	1,236,454,259	1,077.6	277.7
Toscana	4,522,641,723	1,002,636,799	1,210.2	268.3
Umbria/Marche	2,506,757,365	661,462,914	1,037.4	273.7
Lazio	5,740,967,626	2,201,391,873	973.6	373.3
Abruzzo	2,482,235,159	665,903,444	1,887.3	506.3
Molise	855,294,881	238,543,531	2,772.5	773.3
Campania	4,438,746,989	1,115,632,667	761.8	191.5
Puglia	4,123,671,267	1,042,622,641	1,018.6	257.5
Basilicata	1,356,256,231	486,356,121	2,391.5	857.6
Calabria	2,425,286,949	591,205,900	1,239.5	302.1
Sicilia	3,673,975,153	1,663,967,168	730.9	331.0
Sardegna	3,297,246,016	508,215,733	2,000.5	308.4
TOTALE	70,914,768,413	18,204,284,260	1,172.5	301.0

Fonte: Conto Nazionale Infrastrutture e Trasporti 2017

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

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

Figura 1.15  
 COPERTURA DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU GOMMA PER COMUNE



Fonte: elaborazioni IRPET su dati Regione Toscana

Volendo riportare il dato sulla copertura agli ambiti di programmazione, e considerando due soglie pari rispettivamente a 400 e 750 metri di distanza, la peggiore copertura si registra nelle aree periurbane non costiere (Chianti, Empolese Val d'elsa, Mugello, Valdarno Aretino) mentre si conferma il buon posizionamento della costa e dei comuni capoluogo grazie ad una maggiore concentrazione dell'offerta nelle zone a maggiore densità di popolazione, più facilmente raggiunte dal servizio.

Tabella 1.16  
 COPERTURA DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU GOMMA PER AMBITO

Ambito	Strutture ricettive	Con fermata entro 400 metri	Con fermata entro 750 metri
Amiata	157	81.5%	84.7%
Arezzo	264	82.6%	90.2%
Casentino	204	76.0%	81.4%
Chianti	799	52.8%	66.8%
Costa degli Etruschi	869	66.6%	81.8%
Empolese Val d'Elsa e Montalbano	571	55.0%	65.5%
Firenze e Area Fiorentina	2,283	88.5%	93.8%
Garfagnana e Media Valle del Serchio	324	83.3%	95.1%
Isola d'Elba	489	62.4%	72.4%
Livorno	138	83.3%	90.6%
Lunigiana	186	80.1%	87.1%
Maremma	1,104	72.6%	79.3%
Maremma Area Nord	440	82.0%	87.0%
Mugello	304	52.6%	61.5%
Piana di Lucca	422	90.8%	97.6%
Pistoia e Montagna Pistoiese	379	81.0%	88.4%
Prato e Val Bisenzio	179	84.4%	91.6%

Ambito	Strutture ricettive	Con fermata entro 400 metri	Con fermata entro 750 metri
Riviera Apuana	384	94.0%	99.5%
Terre di Pisa	1,075	84.1%	90.6%
Terre di Siena	547	64.9%	73.3%
Terre di Valdelsa e dell'Etruria Volterrana	854	60.9%	74.8%
Val d'Orcia	364	59.9%	70.9%
Val di Chiana Aretina	426	74.2%	83.8%
Val di Chiana Senese	563	65.9%	77.1%
Val Tiberina	153	67.3%	72.5%
Valdarno Aretino	246	58.9%	71.5%
Valdinievole	523	78.8%	88.9%
Versilia	973	91.7%	97.2%
TOTALE TOSCANA	15,220	75.1%	83.7%

Fonte: elaborazioni IRPET su dati Regione Toscana

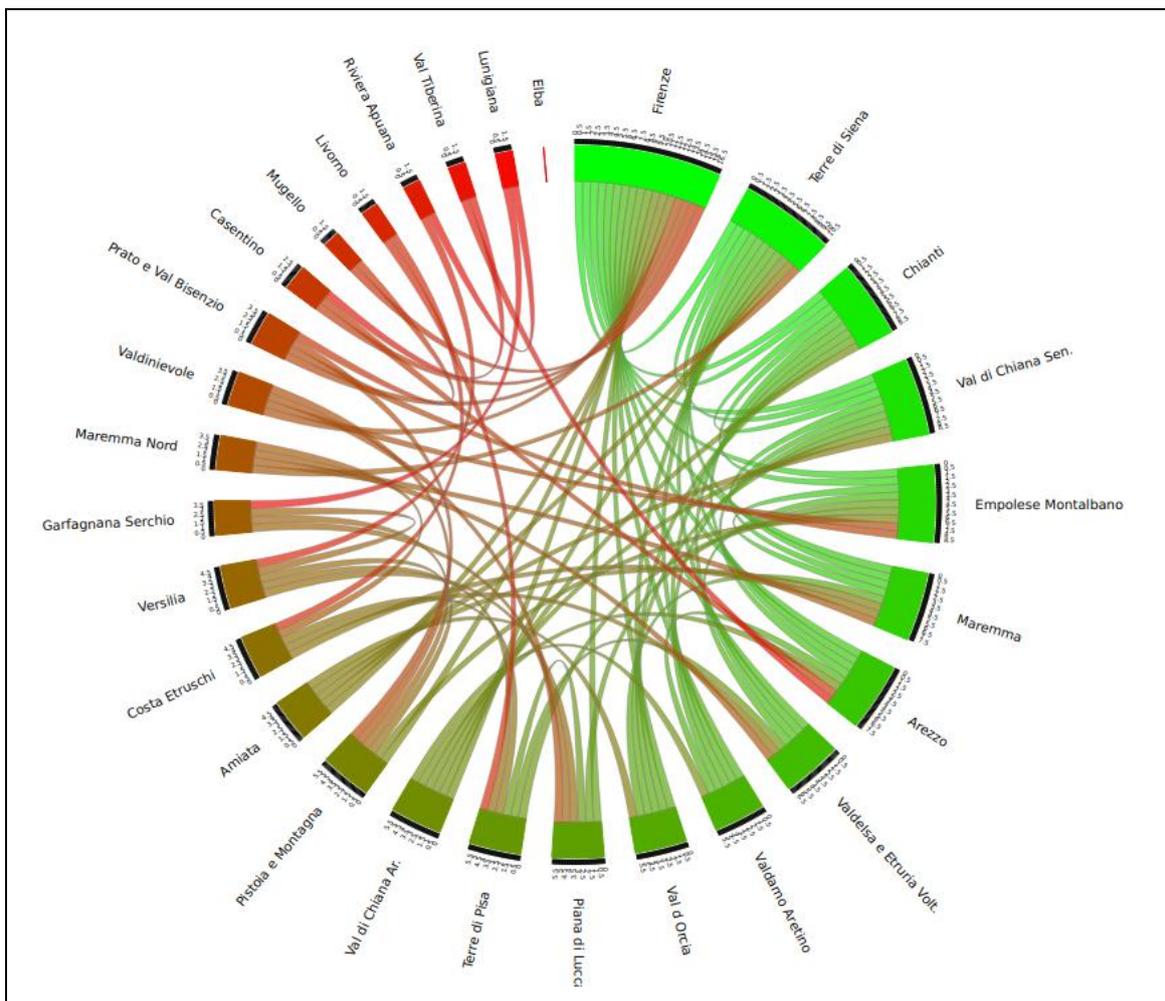
Un altro aspetto di rilievo riguardo l'accessibilità tramite il servizio di TPL su gomma è la connessione di medio raggio, che può essere declinata da un lato, nelle connessioni fra i diversi ambiti analizzati e dall'altro, nelle connessioni intermodali con particolare riferimento all'interscambio treno-autobus. Entrambi gli aspetti favoriscono la mobilità intra-regionale dei flussi turistici e consentono la distribuzione sul territorio di coloro che utilizzano i principali hub di lunga percorrenza (aeroporti, stazioni ferroviarie di rango elevato, ma anche terminal traghetti e crociere) e desiderano raggiungere in particolar modo quelle destinazioni non servite direttamente dal servizio ferroviario.

Possiamo quindi analizzare in prima battuta le connessioni di tipo extraurbano che travalicano i confini del singolo ambito e connettono in maniera sistematica i diversi ambiti attraverso servizi di linea su gomma. Il grafico mostra, per ciascun ambito, a quanti e quali altri ambiti questo è connesso tramite un servizio di linea diretto su autobus.

L'area fiorentina risulta ancora una volta l'area maggiormente connessa, grazie al ruolo che Firenze esercita come terminale di numerose connessioni extraurbane anche di lunga percorrenza, in particolare da e verso l'area senese, il Chianti e il Valdarno aretino. Maggiori criticità si riscontrano invece sulla costa, in particolare nell'area di Livorno e sulla riviera apuana, e nelle aree montane della lunigiana. L'isola d'Elba risulta ovviamente isolata rispetto alle connessioni dirette con altri ambiti.

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

Figura 1.17  
CONNESSIONI FRA AMBITI TRAMITE AUTOBUS EXTRAURBANI



Fonte: elaborazioni IRPET su dati Regione Toscana

Tabella 1.18  
INTERMODALITÀ TRENO-AUTOBUS NEGLI AMBITI TURISTICI

Ambito	Numero di comuni serviti da un collegamento bus con una stazione ferroviaria di livello gold	Numero di comuni nell'ambito	% di arrivi turistici in comuni serviti da un collegamento bus con una stazione ferroviaria di livello gold
Amiata	4	8	60.9%
Arezzo	3	3	100.0%
Casentino	6	11	76.5%
Chianti	8	8	100.0%
Costa degli Etruschi	5	15	41.9%
Empolese Val d'Elsa e Montalbano	11	11	100.0%
Firenze e Area Fiorentina	18	18	100.0%
Garfagnana e Media Valle del Serchio	11	20	76.8%
Isola d'Elba	0	7	0.0%
Livorno	2	2	100.0%
Lunigiana	2	14	24.8%
Maremma	13	14	99.3%
Maremma Area Nord	7	8	99.4%
Mugello	6	7	96.2%

Ambito	Numero di comuni serviti da un collegamento bus con una stazione ferroviaria di livello gold	Numero di comuni nell'ambito	% di arrivi turistici in comuni serviti da un collegamento bus con una stazione ferroviaria di livello gold
Piana di Lucca	6	6	100.0%
Pistoia e Montagna Pistoiese	8	8	100.0%
Prato e Val Bisenzio	7	7	100.0%
Riviera Apuana	3	3	100.0%
Terre di Pisa	21	26	95.7%
Terre di Siena	9	9	100.0%
Terre di Valdelsa e dell'Etruria Volt.	9	11	98.7%
Val d'Orcia	4	5	97.0%
Val di Chiana Aretina	7	7	100.0%
Val di Chiana Senese	7	9	95.3%
Val Tiberina	4	7	77.3%
Valdarno Aretino	7	8	83.4%
Valdinievole	11	12	99.9%
Versilia	7	7	100.0%

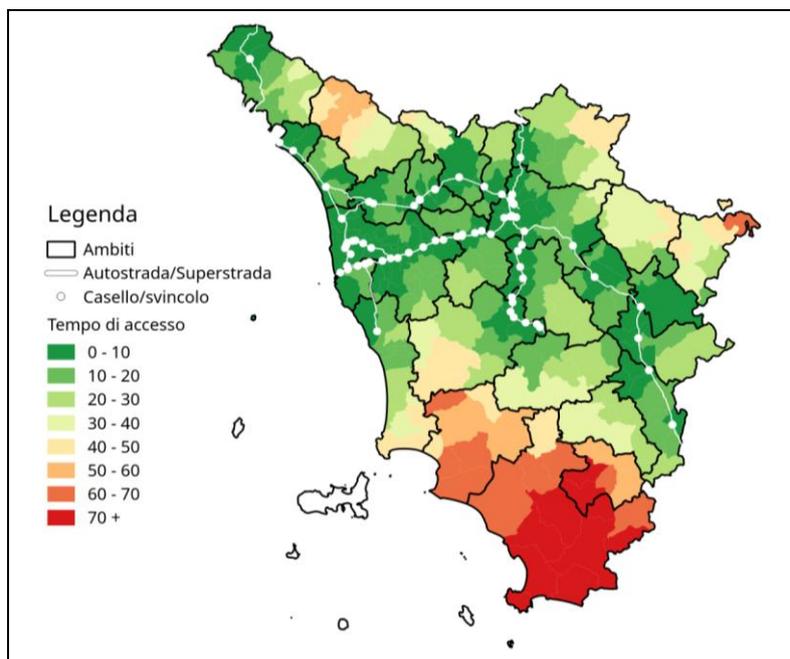
## 1.4

### L'accessibilità stradale

Il tema dell'accessibilità stradale è stato trattato parallelamente alle altre modalità di trasporto, in quanto modalità complementare e funzionale a tutte le altre, essendo in grado di coprire in modo sostanzialmente omogeneo tutto il territorio regionale. Dal punto di vista del trasporto turistico, la modalità stradale garantisce infatti un trasporto *end-to-end* monomodale, con una portata in termini di distanza che è sicuramente più rilevante sulle distanze medio brevi ma che può talvolta competere anche sulle tratte più lunghe e di tipo internazionale. A fronte della elevata capacità di penetrazione territoriale, alla mobilità stradale vengono generalmente associati anche le maggiori esternalità negative in termini di inquinamento atmosferico, congestione e incidentalità, motivo per il quale gran parte delle politiche europee e nazionali mirano a contenere il trasporto su strada favorendo lo *shift* modale verso modalità più sostenibili e a minor impatto ambientale.

Anche per la rete stradale, possiamo scindere l'analisi in una componente di media/lunga percorrenza, rivolta prevalentemente ad indagare la connessione dei singoli territori con i grandi assi viari rappresentati in primo luogo dalle autostrade (per la Toscana, A1, A11 e A12) e, complementariamente, da alcune strade di grande comunicazione (FI-PI-LI e raccordo FI-SI).

Figura 1.19  
ACCESSIBILITÀ RISPETTO ALL'AUTOSTRADA/SUPERSTRADA PIÙ VICINA  
Tempo di accesso in minuti su rete stradale



Fonte: elaborazioni IRPET su dati ISTAT e Regione Toscana

L'analisi della mappa risultante conferma ancora una volta una certa perifericità dell'area sud della regione, in particolar modo degli ambiti della Maremma e dell'Amiata. La densità di popolazione (e di conseguenza la densità della domanda di mobilità) rappresenta infatti, come già osservato in precedenza, uno dei driver fondamentali nelle scelte di localizzazione degli investimenti infrastrutturali. L'area sud della Toscana soffre in maniera piuttosto evidente di un gap di connettività anche sul fronte stradale che alcuni progetti in corso di realizzazione ormai da tempo (E78 Grosseto-Fano e completamento dell'autostrada Tirrenica) potrebbero essere in grado di mitigare almeno in parte.

La dimensione della connettività locale su strada può essere invece approssimata dalla dotazione infrastrutturale per ciascun ambito, nelle diverse componenti rappresentate da strade di rango superiore (autostrade e superstrade), strade extraurbane principali e strade extraurbane secondarie.

Tabella 1.20  
DOTAZIONE STRADALE PER AMBITO

Ambito	Autostrade/ superstrade (km)	Extraurbane principali (km)	Extraurbane secondarie (km)	Autostrade/ superstrade (m/kmq)	Extraurbane principali (m/kmq)	Extraurbane secondarie (m/kmq)	Totale (m/kmq)
Amiata	0	197	161	0	334	273	607
Arezzo	4	71	88	8	156	193	356
Casentino	0	114	63	0	146	81	227
Chianti	25	326	555	29	368	627	1,024
Costa degli Etruschi	13	1,309	41	13	1,360	43	1,416
Empolese Val d'Elsa e Montalbano	15	421	544	20	573	740	1,333
Firenze e Area Fiorentina	91	486	642	79	424	559	1,062
Garfagnana e Media Valle del Serchio	0	1,237	235	0	1,266	240	1,507
Isola d'Elba	0	513	0	0	2,099	0	2,099
Livorno	36	291	15	157	1,255	63	1,474
Lunigiana	44	1,262	4	45	1,298	4	1,347
Maremma	0	1,440	227	0	524	83	607
Maremma Area Nord	0	659	62	0	509	48	556
Mugello	24	241	250	20	196	203	419
Piana di Lucca	34	703	526	76	1,591	1191	2,858
Pistoia e Montagna Pistoiese	18	1,236	17	27	1,886	26	1,939
Prato e Val Bisenzio	10	147	97	27	403	265	694
Riviera Apuana	14	328	13	77	1,801	71	1,949
Terre di Pisa	98	3,065	90	70	2,199	65	2,334
Terre di Siena	0	50	881	0	45	802	847
Terre di Valdelsa e dell'Etruria Volterrana	25	625	512	17	415	340	772
Val d'Orcia	0	0	474	0	0	647	647
Val di Chiana Aretina	30	70	77	39	93	102	234
Val di Chiana Senese	34	7	772	49	10	1,113	1,173
Val Tiberina	0	394	97	0	585	144	729
Valdarno Aretino	22	259	82	39	455	144	638
Valdinievole	11	707	21	35	2,289	68	2,392
Versilia	36	752	3	101	2,123	8	2,232
<b>TOTALE TOSCANA</b>	<b>583</b>	<b>16,910</b>	<b>6,549</b>	<b>25</b>	<b>736</b>	<b>285</b>	<b>1,046</b>

Fonte: elaborazioni IRPET su dati Regione Toscana

In questo caso, come si legge nella tabella 1.20, il risultato appare meno geograficamente caratterizzato, e condizionato almeno in parte dall'estensione e dalle tipologie territoriali ricomprese all'interno di ciascun ambito. La classificazione funzionale adottata infatti corrisponde in maniera imperfetta all'effettiva capacità connettiva delle diverse tipologie di strade. Inoltre, la maggiore o minore dispersione insediativa che caratterizza i diversi ambiti analizzati rende ancor meno lineare la lettura degli indici sintetici. Tuttavia, si può affermare in linea generale che risultano con una minore dotazione soprattutto quei territori a prevalenza rurale mentre dotazioni più elevate si leggono in quei territori che ricomprendono realtà urbane strutturate o possiedono un'estensione territoriale più contenuta. Occorre infine sottolineare che gli indicatori di dotazione fisica, come quello qui utilizzato, pur molto diffusi in letteratura e nelle analisi di contesto del settore, non forniscono indicazioni recise né sulla qualità effettiva delle infrastrutture (che potrebbero risultare poco mantenute o sottodimensionate rispetto alla domanda potenziale) né sulla loro effettiva capacità di connessione dei territori (per la quale occorrerebbero specifiche e puntuali analisi di dettaglio).

## 1.5

### L'innovazione nei servizi di mobilità

Tradizionalmente il diritto alla mobilità è stato assicurato tramite la fornitura di servizi di trasporto pubblico anche in situazioni di offerta estremamente carente, causando un notevole

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

*Sharing mobility* è un termine che ricomprende esperienze eterogenee e che investe tanto l'offerta di trasporto quanto la domanda di mobilità. Dal lato dell'offerta, la *sharing mobility* utilizza le tecnologie disponibili per fornire servizi più flessibili, per semplificare la condivisione di veicoli, per ottimizzare le risorse e per sviluppare l'interattività fra utenti ed operatori. Dal lato della domanda invece si intende il cambiamento nel comportamento degli utenti, i quali si trovano ad utilizzare in maniera sempre maggiore servizi condivisi piuttosto che il mezzo di esclusiva proprietà. In questo paragrafo ci soffermeremo brevemente sulle iniziative di *sharing mobility* più diffuse, delineandone una tassonomia che ne descriva le caratteristiche principali, il funzionamento, la diffusione e le possibili ricadute in termini di mobilità dei turisti.

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

---

<sup>2</sup> Osservatorio Nazionale Sharing Mobility, [www.osservatoriosharingmobility.it](http://www.osservatoriosharingmobility.it)

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

Il *ride sharing* è l'offerta di un servizio di trasporto di un mezzo con conducente (da qui la sigla NCC, noleggio con conducente). La differenza principale con il *carpooling* risiede nella natura del viaggio: nel caso del *carpooling* il viaggio non deve essere effettuato con l'obiettivo di realizzare un profitto, ma deve soltanto cercare di coprire i costi dello spostamento che il conducente avrebbe fatto anche viaggiando da solo, mentre nel caso del *ride sharing* il viaggio viene organizzato specificamente per il cliente. Il *ride sharing* assume quindi caratteristiche professionali, tanto che in Italia deve essere effettuato da autisti professionisti, iscritti all'apposito albo, così come per coloro i quali vogliono ottenere la licenza per guidare un TAXI. Una delle app di questo tipo più diffuse, nonostante gli ostacoli giuridici che ha incontrato, è UberBlack la quale è rivolta esclusivamente agli autisti di professione, e che mette in competizione gli NCC con i tassisti. Il gruppo Uber ha poi studiato un'app che permette a chiunque di intraprendere la professione di autista semplicemente iscrivendosi ad una piattaforma *on-line*, moltiplicando il fenomeno dei noleggiatori non professionisti. Questa app, denominata UberPop, ha fatto insorgere le associazioni dei tassisti, le quali hanno chiamato in causa gli organi giudiziari che spesso, come nel caso di Francia, Italia, Danimarca e Spagna, hanno bloccato l'utilizzo dell'applicazione per concorrenza sleale. L'organizzazione di NCC in aree extraurbane è già adesso una rilevante componente della mobilità turistica, rivolta generalmente ad una fascia di utenti con elevata disponibilità a pagare. La disponibilità economica, la capacità di adattamento e la predisposizione a scegliere soluzioni creative da parte dei turisti però, li rende adatti ad utilizzare con frequenza soluzioni di *sharing mobility*. Una soluzione di questo tipo però finisce per intasare le rotte già coperte e quindi le mete turistiche più gettonate, mentre una programmazione più attenta da parte degli enti pubblici potrebbe fungere da volano per lo sviluppo turistico di zone meno conosciute.

In definitiva, allo stato attuale di sviluppo, tali soluzioni appaiono fortemente orientate ad intercettare territori a domanda già elevata (sebbene magari mirando a piccoli segmenti e nicchie non altrimenti soddisfatti), mentre le esperienze in territori a domanda debole risultano ancora limitate e strettamente dipendenti dalla volontà politica locale e dai contributi di fonte pubblica, sebbene si possano intravedere in nuce anche potenziali applicazioni ai territori marginali. Il ruolo delle amministrazioni pubbliche potrebbe riguardare la agevolazione

dell'incontro di segmenti diversi di domanda (locale, scolastica, turistica, sociale) i quali, singolarmente, non consentirebbero la sostenibilità di un servizio "tradizionale" di trasporto pubblico ma che, se sommati, possono in talune circostanze consentire la realizzazione di servizi su specifiche direttrici di domanda con forme miste di *sharing mobility*, trasporto pubblico e servizi privati di mobilità. Su questo fronte, oltre alla sostenibilità economica, occorre però anche un intervento sostanziale sulla regolamentazione e sulla normativa di riferimento affinché tale integrazione sia effettivamente realizzabile.

## 2. LA DOMANDA TURISTICA

Misurare la domanda turistica rivolta alla Toscana e valutarne la dinamica temporale è tutt'altro che semplice. I dati relativi al movimento dei turisti in strutture ufficiali censite da ISTAT colgono infatti solo una parte del fenomeno turistico e del suo impatto sull'economia Toscana. Mancano all'appello oltre la metà dei viaggiatori che esprimono una domanda turistica nella regione, costituiti da coloro che alloggiano per turismo in case private di proprietà o presso amici e parenti, da coloro che soggiornano in case e appartamenti di privati non inseriti negli elenchi delle strutture ufficiali, ed infine dagli escursionisti, ossia coloro che escono per diverse motivazioni turistiche dal proprio luogo di residenza abituale, si trattengono per almeno 6 ore nel territorio di destinazione (all'interno della Toscana in questo caso) e rientrano in giornata nella propria residenza senza pernottare.

Vista l'importanza quantitativa del segmento del turismo non censito dalle rilevazioni ufficiali, IRPET si è dotata in questi anni di strumenti adatti a stimarlo a partire dalle principali indagini disponibili a livello nazionale e da un proprio modello econometrico basato sui consumi idrici per uso domestico nei comuni toscani<sup>3</sup>. Si è dunque ricostruita una serie storica del complesso del flusso turistico nella regione e dei suoi componenti principali che ci restituisce una immagine, noi crediamo, più nitida del fenomeno e del suo crescente impatto sul sistema regionale.

Tabella 2.1  
PRESENZE TURISTICHE IN TOSCANA. 2010-2017  
Valori assoluti e variazioni %

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Var.% 17/16	Var.% 17/15	Var.% 17/10
Stranieri in alloggi ufficiali (ISTAT)	20.7	22.3	22.5	23.3	23.4	24.2	24.2	25.2	4.0	4.4	22.1
Italiani in alloggi ufficiali (ISTAT)	21.7	21.7	20.5	19.7	20.2	20.6	20.5	21.2	3.6	2.8	-2.0
Stranieri in alloggi non ufficiali	17.3	19.0	20.6	21.3	21.4	22.2	22.5	23.4	4.3	5.6	35.3
Italiani in alloggi non ufficiali	22.1	20.6	19.2	19.2	20.6	21.4	23.7	25.3	6.8	18.1	14.1
<b>Totale al netto degli inadempienti</b>	<b>81.8</b>	<b>83.6</b>	<b>82.9</b>	<b>83.5</b>	<b>85.6</b>	<b>88.4</b>	<b>90.9</b>	<b>95.1</b>	<b>4.7</b>	<b>7.6</b>	<b>16.3</b>
<i>Stranieri Totale</i>	<i>38.0</i>	<i>41.2</i>	<i>43.2</i>	<i>44.6</i>	<i>44.8</i>	<i>46.4</i>	<i>46.7</i>	<i>48.6</i>	<i>4.1</i>	<i>4.9</i>	<i>28.1</i>
<i>Italiani Totale</i>	<i>43.8</i>	<i>42.4</i>	<i>39.7</i>	<i>38.9</i>	<i>40.8</i>	<i>42.0</i>	<i>44.1</i>	<i>46.5</i>	<i>5.3</i>	<i>10.6</i>	<i>6.1</i>
<b>Ufficiali totale</b>	<b>42.3</b>	<b>44.0</b>	<b>43.0</b>	<b>43.0</b>	<b>43.5</b>	<b>44.8</b>	<b>44.7</b>	<b>46.4</b>	<b>3.8</b>	<b>3.7</b>	<b>9.7</b>
<b>Non ufficiali totale (IRPET)</b>	<b>39.5</b>	<b>39.6</b>	<b>39.8</b>	<b>40.5</b>	<b>42.0</b>	<b>43.6</b>	<b>46.1</b>	<b>48.7</b>	<b>5.6</b>	<b>11.7</b>	<b>23.4</b>
Inadempienti (IRPET)	2.1	2.5	3.0	3.2	3.3	3.5	3.8	3.9	3.6	13.9	88.7
<b>Totale generale</b>	<b>83.9</b>	<b>86.2</b>	<b>85.9</b>	<b>86.7</b>	<b>88.9</b>	<b>91.8</b>	<b>94.7</b>	<b>99.1</b>	<b>4.7</b>	<b>7.9</b>	<b>18.1</b>

Fonte: stime IRPET su dati IRPET, ISTAT, Banca d'Italia

Nel complesso negli ultimi 7 anni il movimento turistico in Toscana in termini di presenze legate a pernottamenti è cresciuto del 18.1%. L'aumento si è manifestato soprattutto nel segmento straniero (+28%), decisamente meno sul fronte degli italiani colpiti di più e più a lungo dalla crisi (+6%). Il maggior contributo alla crescita proviene dalle presenze di stranieri nelle strutture non ufficiali che aumentano del 35.3% ma anche gli italiani in alloggi non ufficiali crescono nel complesso di un buon 14.1%. Molto meno rilevante è invece la crescita

<sup>3</sup> Queste le principali fonti utilizzate. Rilevazione ISTAT sul movimento turistico negli esercizi ricettivi; Indagine campionaria BDI sul turismo internazionale e Italiani all'estero; Indagine campionaria ISTAT "Viaggi e vacanze" sui flussi turistici dei residenti in Italia; Stima econometrica IRPET delle presenze di turisti in case vacanze attraverso il consumi idrici comunali (dati stimati a livello comunale e aggregati a livello regionale).

nel settennio in strutture ufficiali (+9.7%), dove all'aumento marcato degli stranieri (+22.1%) fa da contraltare la sostanziale stagnazione delle presenze italiane, frutto amaro della crisi appena alle nostre spalle.

Tabella 2.2  
ARRIVI DI TURISTI INTERNAZIONALI ALLE FRONTIERE. 2010 E 2017

	2010	2017	Var. %
Europa mediterranea	178.1	266.8	49.8
Europa	487.5	671.1	37.7

Fonte: UNWTO

La variazione degli arrivi di stranieri in tutte le strutture ufficiali e non ufficiali stimata da IRPET, in Toscana nell'intervallo temporale 2010-2017 (+41%) è pari ed anzi superiore di circa 3 punti percentuali rispetto a quella che UNWTO stima per il complesso dell'Europa (+37.7%), mentre vi è una distanza negativa rispetto al più impetuoso aumento di arrivi nelle destinazioni del bacino del mediterraneo (+49.8%). Ciò potrebbe rappresentare il segno di una possibile perdita di competitività proprio delle destinazioni balneari della regione, più mature e meno attrattive.

L'ultimo intervallo temporale 2016-2017 vede una crescita complessiva delle presenze intorno al 4.7% ancora una volta caratterizzata dalla maggior vivacità della crescita del turismo in strutture non ufficiali (+5.6%) rispetto alle ufficiali (+3.8%) In particolare cresce la presenza italiana (+5.3%) che supera finalmente i livelli di consumo turistico antecedenti alla crisi.

Nel biennio 2015-2017 aumentano in modo molto rilevante anche le presenze stimate in strutture inadempienti (+13.9%) ancorché tale aumento freni nel 2017 (+3.6%).

In conclusione nel 2017 ai 46.4 milioni di pernottamenti di turisti in strutture ufficiali si aggiungono 48.7 milioni di presenze in alloggi non ufficiali, per la maggior parte abitazioni private non rientranti per ragioni diverse tra le attività soggette ad obbligo di comunicazione, e circa 3.9 milioni di presenze in strutture ufficiali inadempienti che non comunicano i dati delle presenze, pur essendo soggette ad obbligo di comunicazione. Nel complesso le presenze stimate in strutture ufficiali aumentano nel biennio del 4.4% e del 3.8% nell'ultimo intervallo temporale. Nel 2017 siamo dunque alla soglia psicologica dei 100 milioni di presenze turistiche annue nella nostra regione. La Toscana è dunque investita da un trend di crescita importante, cui partecipa da destinazione matura, che tende seppur marginalmente a perdere quote di mercato a favore di altre aree meno sviluppate sia interne che esterne alla nazione.

Le nostre stime relative alla regione Toscana non ci permettono naturalmente un confronto con il complesso del paese né ci restituiscono un dettaglio per segmento di mercato di origine e sub-area di destinazione della regione. Anche per questo è così importante mantenere alta la qualità della rilevazione censuaria ISTAT, che resta un caposaldo imprescindibile di ogni analisi del turismo anche nella nostra regione. Infine una avvertenza metodologica. Da ora in avanti nel documento si farà riferimento alle sole presenze e arrivi di turisti in strutture ricettive ufficiali e non ufficiali e, molto sinteticamente, alla stima degli escursionisti. Il disegno campionario dell'indagine sui comportamenti dei turisti in Toscana, svolta da Irpet con la collaborazione di Centro Studi Turistici, ha escluso per ragioni metodologiche la stima delle presenze in strutture inadempienti, pari nel 2017 a circa 3.9 milioni.

## 2.1

### La distribuzione dei turisti sul territorio della Toscana

Per stimare le presenze turistiche per macroarea di origine e area sub-regionale di destinazione, limitatamente all'anno 2017, possiamo avvalerci, oltre ai dati censuari Istat-Regione Toscana sul Movimento turistico nelle strutture ricettive ufficiali, delle stime risultanti dal modello econometrico dell'Irpet fondato sui consumi idrici per uso domestico nei comuni toscani, e dei risultati dell'indagine condotta nel 2017 da Irpet sul comportamento dei turisti in Toscana, i cui risultati non sono stati ancora presentati ufficialmente ma sono già stati elaborati.

Tabella 2.3  
PRESENZE TURISTICHE IN TUTTE LE STRUTTURE RICETTIVE UFFICIALI E NON UFFICIALI PER ORIGINE E AREA DI DESTINAZIONE

	Europei	Extra europei	Italiani, non toscani	Toscani	TOTALE
Firenze e area circostante	5,954,382	7,601,896	2,268,852	191,588	16,016,719
Montagna	1,937,920	369,536	2,369,056	1,103,905	5,780,417
Città d'arte	5,975,506	2,933,900	5,478,531	2,114,726	16,502,663
Collina	5,704,773	2,107,338	4,512,895	687,281	13,012,287
Mare	12,068,672	1,201,662	16,539,890	14,040,097	43,850,321
TOTALE	31,641,253	14,214,332	31,169,224	18,137,598	95,162,407

Fonte: stime IRPET su dati IRPET, Regione Toscana

Tabella 2.4  
DISTRIBUZIONE DELLE PRESENZE TURISTICHE IN TUTTE LE STRUTTURE RICETTIVE UFFICIALI E NON UFFICIALI PER ORIGINE E AREA DI DESTINAZIONE

	Europei	Extra europei	Italiani, non toscani	Toscani	TOTALE
Firenze e area circostante	6%	8%	2%	0%	17%
Montagna	2%	0%	2%	1%	6%
Città d'arte	6%	3%	6%	2%	17%
Collina	6%	2%	5%	1%	14%
Mare	13%	1%	17%	15%	46%
TOTALE	33%	15%	33%	19%	100%

Fonte: stime IRPET su dati IRPET, Regione Toscana

I risultati sono interessanti e confermano la principale caratteristica del prodotto turistico regionale come un prodotto diversificato e al tempo stesso integrato, composto di tre macro-segmenti forti. I primo luogo il prodotto balneare, che da solo conta quasi la metà delle presenze turistiche (46%) e che, come prevedibile, appare particolarmente caratterizzato da italiani e toscani e a seguire dai turisti europei, mentre è del tutto minoritaria la componente extraeuropea. Una parte di questo turismo, in particolare ma non solo, nelle aree meridionali della regione, soggiorna sulla costa ma fruisce, come vedremo, anche dell'entroterra, sia spostando il proprio luogo di pernotta, sia facendo escursioni giornaliere di breve e ampio raggio, dando vita ad un prodotto integrato balneare-rurale del tutto peculiare, all'insegna della fruizione del territorio, del suo patrimonio artistico diffuso, delle sue bellezze paesaggistiche, dei suoi sapori e tradizioni.

Una seconda componente per molti versi fondamentale del turismo regionale è rappresentata dal coloro che soggiornano in aree rurali collinari e montane, un segmento che nel complesso pesa per il 20% del totale delle presenze, poco meno di 19 milioni di pernotti. È il turismo più propriamente esperienziale, che presenta particolari caratteristiche di mobilità all'interno della regione e che interessa in particolare gli europei e gli italiani, soprattutto se del nord. Infine il turismo che pernotta in città d'arte, anch'esso con pattern specifici di mobilità. Si tratta di circa 32.5 milioni di presenze pari il 34% del totale, una metà dei quali concentrati a Firenze e nei comuni limitrofi. I dati relativi alla distribuzione delle presenze e ai loro comportamenti di

mobilità confermano appieno il ruolo del capoluogo toscano sia come attrattore principale della regione sia come facilitatore della conoscenza del territorio regionale, per i nuovi turisti extraeuropei in particolare, nonché come punto di partenza e vero e proprio hub per la visita delle aree collinari e delle altre destinazioni d'arte toscane. Queste ultime sono rappresentate in primo luogo dalle altre città d'arte della regione Pisa, Siena, Arezzo, Lucca, Pistoia, Prato che insieme rappresentano l'altra metà del turismo in città d'arte pari a circa 16.5 milioni di presenze.

Alle presenze turistiche di coloro che pernottano almeno una notte in Toscana si aggiungono le stime, derivate dall'indagine, relative al numero di escursionisti per macroarea di provenienza e destinazione. Si tratta di persone che trascorrono in un luogo di visita fuori dal loro ambiente abituale almeno alcune ore, ma non pernottano nel luogo visitato (la Toscana nel nostro caso).

Per ragioni metodologiche, legate alla difficoltà di distinguerli correttamente da semplici residenti o pendolari, sono stati esclusi dalla rilevazione gli escursionisti interni, provenienti dalla Toscana. Le stime, che non hanno un solido riporto all'universo e come tali presentano un elevato grado di approssimazione ci restituiscono un dato complessivo pari a circa 8.4 milioni di persone, la grande maggioranza dei quali italiani, il 77%. L'escursionismo, e in particolare quello italiano, si concentra per la maggior parte nelle aree collinari e montane che pesano per circa il 39% e a seguire nelle aree balneari (21%). Le città d'arte sembrano meno caratterizzate dal fenomeno nel complesso (solo il 10% degli escursionisti vi si concentra) ma risultano le più visitate in giornata dai turisti stranieri sia europei che extra-europei.

Tabella 2.5  
ESCURSIONISTI IN TOSCANA. DISTRIBUZIONE PER AREA DI PROVENIENZA E DESTINAZIONE

	Europei	Extra europei	Italiani non toscani	TOTALE
Balneare	25%	23%	19%	21%
Città d'arte e termali	42%	85%	12%	10%
Aree collinari e montane	29%	12%	43%	39%
ND	4%	0%	8%	6%
<b>TOTALE COMPLESSIVO</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Fonte: stime IRPET su dati IRPET, Regione Toscana

## 2.2

### La lettura dei flussi per ambiti turistici omogenei di destinazione

La lettura per ambiti turistici omogenei<sup>4</sup> delle presenze turistiche in valore assoluto restituisce già il senso di alcune possibili criticità. Firenze da un lato e gli ambiti costieri interessati dal turismo balneare sono i principali indiziati del superamento di soglie di sostenibilità ambientale e di criticità nell'accesso e nella fruizione del territorio. A seguire le altre principali città d'arte. Viceversa gli ambiti collinari e soprattutto quelli montani, se escludiamo l'Abetone compreso nell'ambito pistoiese, appaiono caratterizzati da flussi di entità assoluta più modesta anche se non irrilevante.

<sup>4</sup> La legge regionale n. 24 del 18/05/2018 ha integrato il Testo Unico in materia di turismo, con la definizione degli Ambiti territoriali omogenei, come strumento ottimale di organizzazione turistica.

Tabella 2.6  
PRESENZE TURISTICHE PER MACRO-ORIGINE DI PROVENIENZA ED AMBITO OMOGENEO DI DESTINAZIONE. 2017

	Europa	Extra europa	Italia	Toscana	TOTALE
Firenze e Area Fiorentina	5,954,382	7,601,896	2,268,852	191,588	16,016,719
Costa degli Etruschi	3,702,830	402,862	3,389,208	2,776,235	10,271,136
Versilia	2,543,131	122,499	4,386,663	2,506,825	9,559,119
Maremma	1,856,870	136,010	3,071,080	2,220,044	7,284,004
Isola d'Elba	1,110,919	128,830	2,453,031	2,807,264	6,500,044
Maremma Area Nord	1,774,619	133,573	1,794,585	2,449,372	6,152,149
Terre di Pisa	2,534,152	952,930	1,476,245	209,991	5,173,318
Pistoia e Montagna Pistoiese	612,567	96,937	1,099,989	1,379,131	3,188,623
Terre di Siena	1,176,968	573,485	1,182,038	163,373	3,095,864
Riviera Apuana	905,968	21,805	1,180,313	882,842	2,990,927
Valdinievole	956,819	555,411	887,603	231,658	2,631,491
Terre di Valdelsa e dell'Etruria Volterrana	990,149	171,675	1,007,649	76,587	2,246,059
Prato e Val Bisenzio	679,135	999,704	226,749	226,278	2,131,865
Piana di Lucca	741,425	147,995	1,121,321	73,872	2,084,614
Empolese Val d'Elsa e Montalbano	1,101,092	187,315	530,370	55,812	1,874,589
Chianti	906,628	295,183	431,315	145,834	1,778,960
Val di Chiana Senese	509,706	338,922	791,162	72,730	1,712,520
Lunigiana	495,305	94,928	504,507	299,024	1,393,765
Garfagnana e Media Valle del Serchio	390,592	81,866	543,458	90,254	1,106,169
Livorno	174,334	256,082	265,010	397,516	1,092,942
Amiata	124,267	26,226	421,064	404,908	976,465
Val d'Orcia	401,337	139,224	391,400	40,740	972,700
Casentino	361,629	63,316	289,863	233,004	947,811
Mugello	459,513	47,176	358,789	68,742	934,220
Valdarno Aretino	610,579	248,779	59,545	7,463	926,367
Val di Chiana Aretina	228,464	170,828	413,851	56,457	869,601
Arezzo	231,261	162,848	372,189	62,081	828,379
Val Tiberina	106,614	56,025	251,375	7,973	421,987
Totale complessivo	31,641,253	14,214,332	31,169,224	18,137,598	95,162,407

Fonte: stime IRPET su dati IRPET, Regione Toscana

I contorni tratteggiati da questa prima immagine cambiano parzialmente qualora si consideri l'impatto dei flussi turistici sulla popolazione residente o in rapporto alla superficie territoriale. Dal punto di vista dell'impatto sulla popolazione residente sono gli ambiti balneari i più influenzati dal fenomeno turistico, tra tutti l'Isola d'Elba per la quale la popolazione turistica annuale equivalente pesa oltre il 56% rispetto alla popolazione residente. A seguire si affacciano ai primi posti anche alcuni ambiti collinari meno popolati ma con un importante brand turistico, *in primis* la val d'Orcia e a distanza il Chianti e ambiti misti tra città d'arte e territori collinari come le Terre di Siena, o ambiti montani decisamente poco popolati come l'Amiata.

In termini di impatto "ambientale" rispetto alla superficie territoriale emergono invece, oltre agli ambiti balneari e in particolare quelli più maturi dell'Elba, della Versilia e della Riviera apuana, Firenze ed il suo circondario e la Valdinievole con Montecatini. Molto rilevante anche l'impatto dei flussi turistici in Costa degli Etruschi, su cui torneremo tra poco. In molti di questi casi - Firenze, la Versilia e la Riviera Apuana ma anche le altre città d'arte toscane - il flusso turistico si innesta su una popolazione residente (e tal'altra anche fluttuante) molto cospicua, ciò che contribuisce a determinare un elevato impatto complessivo sul territorio.

Tabella 2.7

TURISTI EQUIVALENTI, POPOLAZIONE RESIDENTE, SALDI PENDOLARI. INDICATORI DI IMPATTO SOCIALE E AMBIENTALE. 2017

	Turisti equivalenti	Popolazione residente	Saldo Pendolari	Superficie in KM quadri	Turisti equivalenti su popolazione residente	Turisti equivalenti su Km quadro di superficie	Pop. residente su Kmq.	Pop presente complessiva per Kmq.
Isola d'Elba	17,808	32,066	161	245	56%	73	131	204
Maremma Area Nord	16,855	61,118	-2969	1,296	28%	13	47	58
Costa degli Etruschi	28,140	139,042	-2799	966	20%	29	144	170
Val d'Orcia	2,665	14,098	240	735	19%	4	19	23
Versilia	26,189	164,723	-3465	356	16%	74	462	526
Maremma	19,956	146,811	1578	2,744	14%	7	54	61
Amiata	2,675	25,683	-305	592	10%	5	43	47
Terre di Siena	8,482	94,294	11108	1,097	9%	8	86	104
Chianti	4,874	59,436	-6712	886	8%	5	67	65
Val di Chiana Senese	4,692	60,028	65	691	8%	7	87	94
Lunigiana	3,819	54,356	692	973	7%	4	56	60
<b>Totale complessivo</b>	<b>260,719</b>	<b>3,742,437</b>	<b>19848</b>	<b>22,987</b>	<b>7%</b>	<b>11</b>	<b>163</b>	<b>175</b>
Terre di Valdelsa e dell'Etruria Volterrana	6,154	93,999	-3949	1,505	7%	4	62	64
Casentino	2,597	41,692	-2354	779	6%	3	54	54
Firenze e Area Fiorentina	43,881	731,264	56613	1,148	6%	38	637	724
Valdinievole	7,210	123,587	-8231	309	6%	23	400	397
Riviera Apuana	8,194	142,224	634	182	6%	45	783	832
Pistoia e Montagna Pistoiese	8,736	168,252	-6279	655	5%	13	257	261
Garfagnana e Media Valle del Serchio	3,031	60,033	-2235	976	5%	3	61	62
Mugello	2,560	65,071	-5220	1,230	4%	2	53	51
Val Tiberina	1,156	30,240	2350	673	4%	2	45	50
Terre di Pisa	14,173	391,099	11700	1,393	4%	10	281	299
Piana di Lucca	5,711	165,286	2218	441	3%	13	375	393
Val di Chiana Aretina	2,382	69,830	-4325	754	3%	3	93	90
Empolese Val d'Elsa e Montalbano	5,136	174,952	-7886	735	3%	7	238	234
Valdarno Aretino	2,538	95,542	-7529	569	3%	4	168	159
Prato e Val Bisenzio	5,841	254,608	-8833	366	2%	16	696	688
Arezzo	2,270	107,070	8220	458	2%	5	234	257
Livorno	2,994	176,033	-2640	232	2%	13	759	761

Fonte: stime IRPET su dati IRPET, Regione Toscana

## 2.3

### I flussi turistici durante l'anno: stagionalità e criticità

Ai fini dell'individuazione delle criticità nell'accesso e nella fruizione delle destinazioni turistiche un elemento decisivo è rappresentato dalla concentrazione stagionale dei flussi turistici. Anche in questo caso ci avvaliamo di tre fonti diverse opportunamente utilizzate. La prima è la fonte Istat, che registra in modo censuario le presenze mensili negli esercizi ricettivi ufficiali in ciascun comune della Toscana. Ad essa è affiancata la stima annuale per ambito territoriale omogeneo di destinazione delle presenze turistiche in seconde case private a disposizione per turismo. Infine i risultati dell'indagine effettuata da Irpet per il 2017 sui comportamenti dei turisti in Toscana. La lettura delle stime relative ai flussi stagionali per macro area di destinazione e per Ambito territoriale omogeneo ci restituisce una fotografia oltremodo chiara rispetto alle possibili criticità ed alle opportunità rappresentate dal fenomeno turistico per i territori della Toscana.

Emergono con ancora più nettezza gli elevati impatti dell'attività turistica concentrati nei mesi di picco estivo nelle aree balneari, soprattutto quelle di più antico sviluppo turistico come la Versilia, l'Isola d'Elba, la Riviera apuana, mentre l'area fiorentina appare decisamente

favorita dalla minor stagionalità dei flussi. Interessante l'impatto medio giornaliero nella stagione estiva della popolazione dei turisti rispetto ai residenti. Estremamente elevato all'Elba, dove la popolazione più che raddoppia tra luglio e settembre, rispetto a quella residente, ma molto elevato anche nelle aree costiere della Maremma Nord e in Costa degli Etruschi e in aree interne meno densamente popolate come la Val d'Orcia, e anche in Maremma di cui la superficie non costiera costituisce la grande maggioranza. Si consideri poi che stiamo osservando un valore medio di ambito e che i valori sarebbero certamente molto più elevati se considerassimo i singoli comuni leader (San Vincenzo, Castiglione della Pescaia, Monte Argentario, Castagneto Carducci, San Quirico d'Orcia etc. etc.) dove si concentra la maggior parte dell'offerta ricettiva e del flusso turistico

Tabella 2.8  
TURISTI EQUIVALENTI SU POPOLAZIONE RESIDENTE E PER KM QUADRATO DI SUPERFICIE

	Turisti equivalenti su Popolazione residente				Turisti equivalenti per Km quadro di superficie			
	Inverno	Estate	Primavera-autunno	Totale	Inverno	Estate	Primavera-autunno	Totale
Versilia	1%	40%	13%	16%	3	184	62	74
Isola d'Elba	2%	139%	47%	56%	3	182	61	73
Riviera Apuana	0%	14%	5%	6%	2	113	38	45
Costa degli Etruschi	1%	51%	17%	20%	1	73	24	29
Firenze e Area Fiorentina	4%	8%	6%	6%	25	52	40	38
Valdinievole	1%	12%	6%	6%	5	49	23	23
Livorno	0%	4%	1%	2%	1	33	10	13
Maremma Area Nord	1%	69%	23%	28%	1	33	11	13
Pistoia e Montagna Pistoiese	1%	10%	5%	5%	3	27	13	13
Prato e Val Bisenzio	1%	4%	2%	2%	8	26	16	16
Piana di Lucca	1%	7%	3%	3%	4	25	13	13
<b>Totale complessivo</b>	<b>2%</b>	<b>15%</b>	<b>6%</b>	<b>7%</b>	<b>3</b>	<b>24</b>	<b>10</b>	<b>11</b>
Terre di Pisa	1%	7%	4%	4%	3	19	10	10
Maremma	1%	34%	11%	14%	0	18	6	7
Empolese Val d'Elsa e Montalbano	0%	6%	3%	3%	1	15	7	7
Terre di Siena	3%	17%	9%	9%	3	14	8	8
Val di Chiana Senese	2%	16%	8%	8%	1	14	7	7
Chianti	2%	17%	8%	8%	1	12	5	5
Amiata	2%	24%	9%	10%	1	11	4	5
Arezzo	1%	4%	2%	2%	2	9	5	5
Valdarno Aretino	1%	5%	3%	3%	1	9	4	4
Lunigiana	2%	16%	6%	7%	1	9	3	4
Terre di Valdelsa e dell'Etruria Volterrana	1%	14%	6%	7%	1	9	4	4
Val d'Orcia	3%	40%	18%	19%	1	8	3	4
Casentino	1%	14%	5%	6%	1	8	3	3
Garfagnana e Media Valle del Serchio	1%	12%	4%	5%	1	7	3	3
Val di Chiana Aretina	1%	7%	3%	3%	1	7	3	3
Mugello	1%	9%	3%	4%	0	5	2	2
Val Tiberina	1%	9%	3%	4%	0	4	1	2

Fonte: stime IRPET su dati IRPET - Regione Toscana

Altro elemento degno di nota è l'importanza dell'impatto turistico fuori dai periodi di picco, in particolare per Firenze, per l'Elba, per la Versilia e la Riviera Apuana, ma anche seppur in misura minore per la maremma Nord, la Costa degli Etruschi e per la val d'Orcia.

Non sembrano emergere, infine, particolari elementi di criticità per il complesso delle aree collinari, anche quelle con un brand turistico più forte. Non nel Chianti, non nelle Terre di Valdelsa e dell'Etruria Volterrana, anche se in singole località, si pensi solo al caso di San Gimignano, gli impatti del turismo soprattutto durante i picchi estivi possono rivelarsi estremamente elevati.

A questo fine, non disponendo di stime statisticamente affidabili a livello di singolo comune relativamente ai turisti in strutture non ufficiali, non appare comunque privo di interesse osservare la graduatoria degli impatti medi annui delle sole presenze ufficiali.

Il quadro che emerge, pur confermando complessivamente le considerazioni tracciate relativamente agli ambiti, rivela almeno altre due fattispecie di rilievo.

La prima riguarda gli elevati impatti del turismo, sia in rapporto alla popolazione residente e ancor più in rapporto alla superficie comunale, sui due grandi comuni termali di Montecatini e di Chianciano.

La seconda riguarda invece gli impatti relativamente elevati dell'attività turistica in alcuni dei comuni collinari con maggior brand turistico. San Quirico d'Orcia, San Gimignano, Montaione e in posizioni appena più arretrate Radda, Castellina in Chianti, Pienza, Tavarnelle Val di Pesa e Barberino Val d'Elsa.

Tabella 2.9  
TURISTI EQUIVALENTI SU POPOLAZIONE RESIDENTE E SU CHILOMETRO QUADRO DI SUPERFICIE. VALORI SOPRA LA MEDIA REGIONALE. 2017

Tipo di ambito	comune	Descrizione comune	Turisti equivalenti su Pop. residente	Turisti equivalenti per Km quadrato	Media geometrica impatti del turismo per KM quadrato di superficie e per residente	Ranking media geometrica
collina	47011	Montecatini-Terne	22.1%	255.6	7.5	1
Balneare	49018	San Vincenzo	46.4%	96.6	6.7	2
Balneare	49004	Capoliveri	65.8%	67.3	6.7	3
Balneare	49001	Bibbona	90.8%	44.1	6.3	4
Balneare	46013	Forte dei Marmi	15.4%	129.4	4.5	5
Firenze e circondario	48017	Firenze	7.3%	272.3	4.5	6
collina	52009	Chianciano Terme	23.3%	45.2	3.2	7
Balneare	53006	Castiglione della Pescaia	51.2%	17.8	3.0	8
Balneare	49003	Campo nell'Elba	27.7%	24.1	2.6	9
Balneare	49013	Porto Azzurro	15.0%	42.2	2.5	10
Balneare	49011	Marciana Marina	13.2%	44.4	2.4	11
Balneare	49006	Castagneto Carducci	28.4%	18.1	2.3	12
Balneare	49010	Marciana	30.6%	14.5	2.1	13
Balneare	49015	Rio Marina	19.7%	21.8	2.1	14
Balneare	46033	Viareggio	4.7%	90.7	2.1	15
Balneare	49014	Portoferraio	12.9%	31.9	2.0	16
Balneare	50006	Casale Marittimo	22.2%	17.1	1.9	17
Balneare	49016	Rio nell'Elba	22.5%	15.0	1.8	18
Balneare	49007	Cecina	6.6%	43.5	1.7	19
Balneare	53018	Orbetello	20.5%	13.4	1.7	20
Balneare	53024	Scarlino	22.0%	9.6	1.4	21
Balneare	53009	Follonica	7.3%	28.0	1.4	22
collina	52030	San Quirico d'Orcia	17.8%	11.2	1.4	23
Balneare	46024	Pietrasanta	5.9%	33.8	1.4	24
collina	52028	San Gimignano	17.2%	9.7	1.3	25
collina	48027	Montaione	21.2%	7.5	1.3	26
città d'arte	52032	Siena	5.4%	24.4	1.1	27
Balneare	53012	Isola del Giglio	14.5%	8.7	1.1	28
città d'arte	50026	Pisa	5.0%	24.6	1.1	29
Firenze e circondario	48052	Figline e Incisa Valdarno	7.1%	16.9	1.1	30
Balneare	50020	Montescudaio	10.4%	11.1	1.1	31
Balneare	49012	Piombino	6.5%	17.1	1.1	32
Balneare	45010	Massa	3.6%	26.2	1.0	33
Balneare	49017	Rosignano Marittimo	5.5%	14.3	0.9	34
Balneare	46005	Camaione	4.4%	16.7	0.9	35
collina	52023	Radda in Chianti	18.2%	3.6	0.8	36
collina	52005	Castellina in Chianti	14.6%	4.2	0.8	37
collina	52021	Pienza	18.0%	3.1	0.7	38

Tipo di ambito	comune	Descrizione comune	Turisti equivalenti su Pop. residente	Turisti equivalenti per Km quadrato	Media geometrica impatti del turismo per KM quadrato di superficie e per residente	Ranking media geometrica
Firenze e circondario	48006	Campi Bisenzio	1.8%	29.4	0.7	39
città d'arte	47023	Abetone Cutigliano	13.7%	3.8	0.7	40
collina	48045	Tavarnelle Val di Pesa	6.2%	8.4	0.7	41
collina	47005	Lamporecchio	3.9%	13.0	0.7	42
Firenze e circondario	48005	Calenzano	4.7%	10.7	0.7	43
collina	48003	Barberino Val d'Elsa	8.5%	5.7	0.7	44
Balneare	49005	Capraia Isola	13.6%	2.9	0.6	45
collina	47022	Chiesina Uzzanese	2.4%	15.1	0.6	46
Balneare	53016	Monte Argentario	4.1%	8.6	0.6	47
Firenze e circondario	48043	Sesto Fiorentino	1.9%	18.6	0.6	48
città d'arte	50031	San Giuliano Terme	3.2%	10.9	0.6	49
Balneare	50030	Riparbella	11.0%	3.0	0.6	50
Firenze e circondario	48015	Fiesole	3.2%	10.5	0.6	51
città d'arte	52010	Chiusdino	15.5%	2.1	0.6	52
Balneare	50015	Guardistallo	7.5%	4.0	0.5	53
Firenze e circondario	48022	Impruneta	2.8%	8.5	0.5	54
Balneare	53011	Grosseto	3.6%	6.3	0.5	55
Balneare	45011	Montignoso	1.9%	11.8	0.5	56
Firenze e circondario	48044	Signa	1.5%	14.9	0.5	57
collina	52027	San Casciano dei Bagni	11.1%	1.9	0.5	58
collina	52016	Monteriggioni	4.5%	4.5	0.5	59
Balneare	53003	Capalbio	9.5%	2.1	0.4	60
collina	52004	Casole d'Elsa	8.6%	2.2	0.4	61
<b>Toscana</b>	<b>Toscana</b>	<b>Toscana</b>	<b>3.4%</b>	<b>5.5</b>	<b>0.4</b>	<b>62</b>

Fonte: stime IRPET su dati IRPET, Regione Toscana



### 3. LA MOBILITÀ DEI TURISTI IN TOSCANA

Il capitolo utilizza i risultati dell'indagine campionaria sul comportamento dei turisti che visitano la nostra regione nel corso del 2017, ideata da Irpet e commissionata al Centro Studi Turistici.

#### 3.1 Il mezzo di trasporto utilizzato per giungere in Toscana

Una prima importante fattispecie di interesse riguarda il mezzo di trasporto con il quale i turisti non toscani giungono nella regione. Il peso dei diversi mezzi di trasporto è naturalmente influenzato dall'origine dei turisti e dalla loro familiarità con il territorio. In Toscana viaggia in maggioranza un turista cosiddetto "psicocentrico", più orientato al relax e al benessere psicofisico che alla ricerca di forti emozioni, ma anche molto familiarizzato con la regione. Solo nel 35% dei casi non ha mai visitato prima la regione. Percentuale che si attesta al 40% nel caso degli Europei e al solo 15% se si tratta di italiani.

Non stupisce dunque scoprire che poco meno che nel 56% dei casi per giungere in Toscana si utilizza un mezzo privato a motore, percentuale che si abbassa al 52% per gli europei e giunge a oltre il 79% se si tratta degli italiani. L'aereo costituisce in ordine di importanza il secondo mezzo di arrivo (22.5% dei casi) utilizzato quasi esclusivamente dagli extra-europei (38.6% dei casi), e dagli europei (33.6% dei casi). Molto utilizzato dagli extraeuropei che giungono in Italia in aereo da scali internazionali come Fiumicino e Malpensa è il treno (34.6%) e a seguire l'auto a noleggio (14.7%). Il treno appare utilizzato nel 11% dei casi anche dagli italiani non toscani che giungono in particolare a Firenze, utilizzando presumibilmente in grande maggioranza l'alta velocità per viste anche brevi del fine settimana.

Il pullman riveste un ruolo secondario, se non marginale, a meno della componente extra-europea, che lo utilizza circa nel 10% dei casi, soprattutto se viaggia in modalità organizzata.

Gli Europei sono anche coloro che utilizzano di più rispetto agli altri il camper (6.3%) e al margine la bicicletta (0.2% contro lo 0.1% della media).

Tabella 3.1  
DISTRIBUZIONE DELLE PRESENZE TURISTICHE DALLE MACRO ORIGINI PER MEZZO DI TRASPORTO DI ARRIVO

	Europei	Extra europei	Italiani non toscani	Totale complessivo
Auto propria	35.5%	1.3%	69.0%	42.2%
Auto a noleggio	3.3%	14.7%	0.2%	4.2%
Auto con Roulotte	4.1%	0.0%	0.8%	2.0%
Camper	6.3%	0.0%	5.7%	4.8%
Pullman	5.6%	9.7%	3.6%	5.6%
Motoveicolo	2.8%	0.0%	3.5%	2.5%
Treno	8.2%	34.6%	11.8%	14.7%
Aereo	33.6%	38.6%	3.3%	22.5%
Nave	0.1%	0.3%	0.6%	0.3%
a piedi	0.3%	0.0%	0.7%	0.4%
altro	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%
auto amici/parenti	0.0%	0.3%	0.0%	0.1%
autostop	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
barca	0.0%	0.0%	0.2%	0.1%
bicicletta	0.2%	0.1%	0.1%	0.1%
(vuoto)	0.0%	0.4%	0.6%	0.3%
<b>Totale complessivo</b>	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

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

L'osservazione del mezzo di arrivo in Toscana per macrodestinazione principale della visita arricchisce il quadro appena tracciato. Si arriva con un mezzo privato a motore soprattutto quando ci si reca al mare (circa il 52% dei casi), dove si soggiorna più a lungo e più facilmente con la famiglia. Il mezzo privato appare preferito anche laddove le alternative, pur esistendo, non soddisfano le esigenze di mobilità del turista. E' il caso della montagna (57% dei casi), dove pesa il relativo isolamento e la minor disponibilità di mezzi pubblici, ma anche e soprattutto le realtà collinari (65% dei casi), dove il turista esperienziale, spesso un europeo, necessita di spostamenti più frequenti perché visita più a fondo il territorio. In queste aree emerge tra i mezzi privati a motore l'auto a noleggio per giungere in Toscana (7%). Si tratta appunto di quei turisti, in particolare extra-europei, che giungono nella regione essendo atterrati con un volo inter-continentale su Milano o Roma, dove noleggiato un'auto per giungere in Toscana e visitarla.

L'aereo è il mezzo privilegiato di arrivo di coloro che hanno come meta principale Firenze (41% dei casi) o le altre città d'arte della regione (26%) ed è il secondo mezzo scelto per arrivare anche nel complesso, col 19% dei casi. A seguire il treno che è scelto nel 12% dei casi e nel 33% e 21% se si visita principalmente Firenze o un'altra città d'arte, rispettivamente.

Tabella 3.2  
DISTRIBUZIONE DELLE PRESENZE TURISTICHE NELLE MACRO-DESTINAZIONI PER MEZZO DI TRASPORTO DI ARRIVO

	Balneare	città d'arte	Città termali	Collina	Firenze e circondario	Montagna	Totale complessivo
Auto propria*	42%	31%	33%	46%	10%	45%	36%
Auto a noleggio*	1%	4%	5%	7%	5%	2%	4%
Auto con Roulotte*	2%	1%	0%	3%	0%	0%	2%
Camper*	5%	3%	0%	5%	1%	5%	4%
Pullman	2%	6%	22%	3%	8%	5%	5%
Motoveicolo	2%	1%	1%	4%	0%	4%	2%
Treno	4%	21%	13%	8%	33%	7%	12%
Aereo	10%	26%	18%	17%	41%	10%	19%
Nave	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
a piedi	0%	0%	0%	1%	0%	1%	0%
altro	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%
auto amici/parenti*	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
autostop	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
barca	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
bicicletta	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
(vuoto)	30%	5%	8%	6%	1%	21%	16%
Totale	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

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

L'osservazione del mezzo di trasporto utilizzato durante la visita in Toscana per macrodestinazione principale conferma e arricchisce ulteriormente il quadro tracciato. Ovviamente sparisce l'aereo come mezzo di visita, sostituito per lo più dal mezzo privato a motore a noleggio o dal mezzo pubblico. L'auto propria e in genere il mezzo privato a motore sono particolarmente incidenti nelle località balneari (circa l'82% dei casi), dove si soggiorna più a lungo e più facilmente con la famiglia. In questo caso il mezzo privato consente da un lato di ammortizzare il costo del trasporto dividendolo per un maggior numero di componenti e dall'altro si dimostra molto utile e versatile per trasferire un bagaglio più voluminoso.

Il mezzo privato appare preferito anche laddove le alternative, pur esistendo, non soddisfano le esigenze di mobilità del turista. E' il caso della montagna, dove pesa il relativo isolamento e la minor disponibilità di mezzi pubblici, ma anche le realtà collinari, le più interessate dal turismo esperienziale che necessita di spostamenti più frequenti perché visita più a fondo il territorio. In queste aree emerge tra i mezzi privati a motore il peso dell'auto a noleggio (20%).

Si tratta appunto di quei turisti che giungono nella regione essendo atterrati con un volo intercontinentale su Milano o Roma, ma anche su Pisa o Firenze dove noleggiano un'auto per visitare la Toscana.

Tabella 3.3  
DISTRIBUZIONE DELLE PRESENZE TURISTICHE NELLE MACRO-DESTINAZIONI PER MEZZO DI TRASPORTO DI VISITA

Etichette di riga	Balneare	città d'arte	Città termali	Collina	Firenze e circondario	Montagna	Totale complessivo
Auto propria*	64%	32%	36%	52%	9%	62%	47%
Auto a noleggio*	8%	14%	13%	20%	18%	9%	13%
Auto con Roulotte*	1%	0%	0%	1%	0%	0%	0%
Camper*	5%	3%	1%	5%	1%	5%	4%
Pullman	4%	9%	29%	5%	13%	7%	7%
Motoveicolo*	4%	1%	1%	4%	0%	5%	3%
Treno	6%	19%	11%	5%	24%	5%	10%
Mezzi pubblici	3%	12%	3%	4%	22%	3%	8%
Bicicletta	4%	2%	0%	1%	0%	1%	2%
Nessuno	2%	6%	5%	1%	10%	2%	4%
altro	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
auto amici/parenti*	0%	1%	2%	1%	1%	2%	1%
Moto a noleggio*	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
navetta	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
taxi	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
(vuoto)	0%	1%	0%	1%	2%	0%	1%
<b>Totale complessivo</b>	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Nota \* mezzi privati a motore

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

Come era da attendersi i mezzi pubblici ed il treno sono scelti in misura maggiore dal turista che visita le principali città d'arte della regione (19% e 12% dei casi) e in particolare Firenze (24% e 22% dei casi rispettivamente). Emerge anche nettamente il ruolo del pullman (29% dei casi) per le città termali che, come vedremo, funzionano da hub (Montecatini in particolare) per visitare in giornata i territori della regione.

La distribuzione per le diverse macro-origini dei turisti del mezzo di trasporto scelto per visitare precisano ulteriormente il quadro tracciato. Il mezzo proprio a motore è scelto come mezzo di gran lunga maggioritario dagli italiani (77%) e dai toscani (78% dei casi). Anche per gli Europei il mezzo privato a motore (68%) è la scelta più comune per visitare la Toscana: in particolare l'auto propria (38%) ma anche l'auto a noleggio (20%). Questa percentuale sale a ben il 36.3% da parte dei turisti extra-europei, che non possono per evidenti motivi logistici giungere in Toscana e visitarla con il mezzo proprio ma non sembrano affatto disposti a rinunciare alla duttilità, oltre che alla comodità, dell'auto per approfondire la conoscenza del territorio regionale. A grande distanza rispetto al mezzo privato a motore emerge nel complesso il treno (10.4%) particolarmente apprezzato dai turisti extra-europei che visitano le principali città d'arte (22.2%) e a seguire da europei (12%) e toscani (9.6%). Interessante è anche l'uso più intensivo dei mezzi pubblici legato alla visita dei contesti urbani da parte dei turisti extra-europei (14.4%) e l'uso del pullman da parte dei medesimi (16.1%) in particolare se all'interno di un viaggio organizzato.

Tabella 3.4

DISTRIBUZIONE DELLE PRESENZE TURISTICHE NELLE MACRO-ORIGINI PER MEZZO DI TRASPORTO DI VISITA

Etichette di riga	Europei	Extra europei	Italiani non toscani	Toscani	Totale complessivo
Auto propria*	38.0%	0.9%	67.1%	70.2%	46.7%
Auto a noleggio*	19.9%	36.3%	1.3%	0.8%	13.4%
Auto con Roulotte*	1.0%	0.0%	0.4%	0.1%	0.5%
Camper*	5.3%	0.0%	4.3%	2.7%	3.7%
Pullman	7.3%	16.1%	3.4%	7.0%	7.4%
Motoveicolo*	3.2%	0.0%	3.9%	3.8%	3.0%
Treno	12.0%	22.2%	3.3%	9.6%	10.4%
Mezzi pubblici	8.0%	14.4%	6.7%	0.6%	7.5%
Bicicletta	1.8%	0.4%	2.7%	1.8%	1.9%
Nessuno	1.6%	6.8%	5.0%	3.1%	3.8%
altro	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%
auto amici/parenti*	0.7%	1.7%	1.0%	0.2%	0.9%
Moto a noleggio	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
navetta	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%
taxi	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
(vuoto)	1.1%	1.1%	0.9%	0.9%	0.9%
<b>Totale complessivo</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

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

Un ulteriore dettaglio di analisi lo si raggiunge attraverso la distribuzione dei flussi in termini di abitanti equivalenti per mezzo di trasporto scelto ed ambito di destinazione nelle diverse stagioni dell'anno.

Tabella 3.5

PRESENZE TURISTICHE ANNUALI IN FORMA DI ABITANTI GIORNO EQUIVALENTI, NEGLI AMBITI DI DESTINAZIONE, PER MEZZO DI TRASPORTO SCELTO. 2017

	Mezzo a motore privato	Bus_TPL_Pulman	Treno	Bicicletta	Altro o nessun mezzo o ND	Pop. Turistica totale	Pop. residente	Turisti/ Residenti
Isola d'Elba	12,402	399	971	1,270	2,766	17,808	32,066	56%
Maremma Area Nord	15,032	949	395	479	-	16,855	61,118	28%
Costa degli Etruschi	23,904	1,327	1,025	1,229	653	28,140	139,042	20%
Val d'Orcia	2,418	127	63	41	15	2,665	14,098	19%
Versilia	21,789	1,456	2,556	197	192	26,189	164,723	16%
Maremma	16,513	1,767	706	916	54	19,956	146,811	14%
Amiata	2,187	386	24	55	24	2,675	25,683	10%
Terre di Siena	5,585	1,788	745	185	180	8,482	94,294	9%
Chianti	3,985	542	238	64	44	4,874	59,436	8%
Val di Chiana Senese	3,979	562	59	22	70	4,692	60,028	8%
Lunigiana	2,966	352	187	20	293	3,819	54,356	7%
Terre di Valdelsa e dell'Etruria Volterrana	5,291	555	186	74	47	6,154	93,999	7%
Casentino	2,066	323	208	-	-	2,597	41,692	6%
Firenze e Area Fiorentina	14,038	14,698	10,097	73	4,975	43,881	731,264	6%
Valdinievole	3,225	2,473	1,082	3	427	7,210	123,587	6%
Riviera Apuana	6,148	613	1,111	174	150	8,194	142,224	6%
Pistoia e Montagna Pistoiese	6,846	972	617	175	126	8,736	168,252	5%
Garfagnana e Media Valle del Serchio	2,673	167	166	24	-	3,031	60,033	5%
Mugello	1,689	497	132	45	196	2,560	65,071	4%
Val Tiberina	957	49	128	-	21	1,156	30,240	4%
Terre di Pisa	4,742	3,461	3,608	113	2,249	14,173	391,099	4%
Piana di Lucca	4,232	501	761	9	208	5,711	165,286	3%
Val di Chiana Aretina	1,916	202	237	-	28	2,382	69,830	3%
Empolese Val d'Elsa e Montalbano	4,345	472	205	-	114	5,136	174,952	3%
Valdarno Aretino	2,118	107	90	-	224	2,538	95,542	3%
Prato e Val Bisenzio	2,454	1,144	1,953	-	290	5,841	254,608	2%
Arezzo	1,266	405	342	39	217	2,270	107,070	2%
Livorno	1,607	1,089	-	298	-	2,994	176,033	2%
<b>Totale complessivo</b>	<b>177,427</b>	<b>38,916</b>	<b>26,945</b>	<b>4,931</b>	<b>12,499</b>	<b>260,719</b>	<b>3,742,437</b>	<b>7%</b>

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

Tabella 3.6  
PRESENZE TURISTICHE TRA LUGLIO E SETTEMBRE IN FORMA DI ABITANTI GIORNO EQUIVALENTI, NEGLI AMBITI DI DESTINAZIONE, PER MEZZO DI TRASPORTO SCELTO. 2017

	Mezzo a motore privato	Bus TPL Pullman	Treno	Bicicletta	altro o nessun mezzo o ND	Pop. Turistica totale	Pop. residente	Turisti/ Residenti
Isola d'Elba	31,105	1,000	2,435	3,185	6,937	44,663	32,066	139%
Maremma Area Nord	37,705	2,381	991	1,202	0	42,278	61,118	69%
Costa degli Etruschi	60,037	3,334	2,575	3,087	1,641	70,675	139,042	51%
Val d'Orcia	5,162	271	135	87	33	5,689	14,098	40%
Versilia	54,618	3,649	6,407	494	480	65,649	164,723	40%
Maremma	41,410	4,430	1,772	2,298	136	50,046	146,811	34%
Amiata	5,101	899	56	127	56	6,240	25,683	24%
Chianti	8,438	1,147	505	136	94	10,320	59,436	17%
Terre di Siena	10,433	3,340	1,392	345	336	15,846	94,294	17%
Val di Chiana Senese	8,328	1,177	123	45	146	9,821	60,028	16%
Lunigiana	6,827	809	431	46	675	8,789	54,356	16%
Riviera Apuana	15,404	1,535	2,783	435	375	20,532	142,224	14%
Casentino	4,758	743	478	0	0	5,979	41,692	14%
Terre di Valdelsa e dell'Etruria Volterrana	11,564	1,212	407	162	103	13,448	93,999	14%
Valdinievole	6,718	5,151	2,254	7	889	15,018	123,587	12%
Garfagnana e Media Valle del Serchio	6,140	384	382	56	0	6,962	60,033	12%
Pistoia e Montagna Pistoiese	13,671	1,941	1,232	349	251	17,444	168,252	10%
Mugello	3,910	1,151	306	103	455	5,925	65,071	9%
Val Tiberina	2,158	111	288	0	48	2,605	30,240	9%
Firenze e Area Fiorentina	18,991	19,883	13,660	99	6,731	59,364	731,264	8%
Val di Chiana Aretina	4,012	423	496	0	58	4,989	69,830	7%
Piana di Lucca	8,307	984	1,494	18	408	11,211	165,286	7%
Terre di Pisa	8,863	6,470	6,743	212	4,204	26,491	391,099	7%
Empolese Val d'Elsa e Montalbano	9,418	1,024	443	0	248	11,133	174,952	6%
Valdarno Aretino	4,318	218	183	0	456	5,176	95,542	5%
Livorno	4,094	2,774	0	760	0	7,628	176,033	4%
Arezzo	2,353	754	636	73	402	4,219	107,070	4%
Prato e Val Bisenzio	4,006	1,868	3,189	0	473	9,536	254,608	4%
<b>Totale complessivo</b>	<b>379,516</b>	<b>83,241</b>	<b>57,636</b>	<b>10,548</b>	<b>26,736</b>	<b>557,676</b>	<b>3,742,437</b>	<b>15%</b>

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

Tabella 3.7  
PRESENZE TURISTICHE NEI MESI APRILE-GIUGNO E OTTOBRE IN FORMA DI ABITANTI GIORNO EQUIVALENTI, NEGLI AMBITI DI DESTINAZIONE, PER MEZZO DI TRASPORTO SCELTO. 2017

	Mezzo a motore privato	Bus TPL Pullman	Treno	Bicicletta	altro o nessun mezzo o ND	Pop. Turistica totale	Pop. residente	Turisti/ Residenti
Isola d'Elba	10,470	337	820	1,072	2,335	15,034	32,066	47%
Maremma Area Nord	12,685	801	333	404	0	14,224	61,118	23%
Val d'Orcia	2,334	123	61	39	15	2,572	14,098	18%
Costa degli Etruschi	20,097	1,116	862	1,034	549	23,658	139,042	17%
Versilia	18,422	1,231	2,161	167	162	22,143	164,723	13%
Maremma	13,944	1,492	597	774	46	16,852	146,811	11%
Terre di Siena	5,545	1,775	740	183	178	8,421	94,294	9%
Amiata	1,797	317	20	45	20	2,198	25,683	9%
Chianti	3,859	525	231	62	43	4,719	59,436	8%
Val di Chiana Senese	3,870	547	57	21	68	4,563	60,028	8%
Firenze e Area Fiorentina	14,725	15,417	10,591	77	5,219	46,029	731,264	6%
Terre di Valdelsa e dell'Etruria Volterrana	5,060	531	178	71	45	5,885	93,999	6%
Lunigiana	2,449	290	155	17	242	3,153	54,356	6%
Valdinievole	3,142	2,409	1,054	3	416	7,024	123,587	6%
Casentino	1,706	267	172	0	0	2,144	41,692	5%
Pistoia e Montagna Pistoiese	6,717	954	605	171	123	8,571	168,252	5%
Riviera Apuana	5,204	519	940	147	127	6,936	142,224	5%
Garfagnana e Media Valle del Serchio	2,208	138	137	20	0	2,504	60,033	4%
Terre di Pisa	4,708	3,436	3,582	113	2,233	14,071	391,099	4%

	Mezzo a motore privato	Bus TPL Pullman	Treno	Bicicletta	altro o nessun mezzo o ND	Pop. Turistica totale	Pop. residente	Turisti/ Residenti
Piana di Lucca	4,165	493	749	9	204	5,621	165,286	3%
Val di Chiana Aretina	1,863	197	230	0	27	2,317	69,830	3%
Mugello	1,392	410	109	37	162	2,109	65,071	3%
Val Tiberina	796	41	106	0	18	962	30,240	3%
Empolese Val d'Elsa e Montalbano	4,169	453	196	0	110	4,928	174,952	3%
Valdarno Aretino	2,079	105	88	0	220	2,492	95,542	3%
Prato e Val Bisenzio	2,489	1,161	1,981	0	294	5,925	254,608	2%
Arezzo	1,258	403	340	39	215	2,255	107,070	2%
Livorno	1,295	877	0	240	0	2,412	176,033	1%
<b>Totale complessivo</b>	<b>163,138</b>	<b>35,782</b>	<b>24,775</b>	<b>4,534</b>	<b>11,493</b>	<b>239,722</b>	<b>3,742,437</b>	<b>6%</b>

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

Tabella 3.8  
PRESENZE TURISTICHE TRA NOVEMBRE E FEBBRAIO IN FORMA DI ABITANTI GIORNO EQUIVALENTI, NEGLI AMBITI DI DESTINAZIONE, PER MEZZO DI TRASPORTO SCELTO. 2017

	Mezzo a motore privato	Bus TPL Pullman	Treno	Bicicletta	altro o nessun mezzo o ND	Pop. Turistica totale	Pop. residente	Turisti/ Residenti
Firenze e Area Fiorentina	9,365	9,805	6,736	49	3,319	29,273	731,264	4%
Val d'Orcia	422	22	11	7	3	465	14,098	3%
Terre di Siena	1,918	614	256	63	62	2,913	94,294	3%
Isola d'Elba	527	17	41	54	118	757	32,066	2%
Amiata	450	79	5	11	5	551	25,683	2%
Lunigiana	665	79	42	5	66	857	54,356	2%
Val di Chiana Senese	784	111	12	4	14	924	60,028	2%
Chianti	732	100	44	12	8	896	59,436	2%
Casentino	462	72	46	0	0	581	41,692	1%
Pistoia e Montagna Pistoiese	1,779	253	160	45	33	2,271	168,252	1%
Terre di Pisa	1,626	1,187	1,237	39	771	4,861	391,099	1%
Valdinievole	653	500	219	1	86	1,459	123,587	1%
Maremma Area Nord	641	40	17	20	0	719	61,118	1%
Garfagnana e Media Valle del Serchio	607	38	38	6	0	688	60,033	1%
Prato e Val Bisenzio	1,219	568	970	0	144	2,901	254,608	1%
Piana di Lucca	1,193	141	215	3	59	1,610	165,286	1%
Val Tiberina	243	12	32	0	5	293	30,240	1%
Terre di Valdelsa e dell'Etruria Volterrana	777	81	27	11	7	903	93,999	1%
Costa degli Etruschi	1,057	59	45	54	29	1,244	139,042	1%
Mugello	366	108	29	10	43	554	65,071	1%
Arezzo	443	142	120	14	76	793	107,070	1%
Val di Chiana Aretina	376	40	46	0	5	468	69,830	1%
Versilia	912	61	107	8	8	1,097	164,723	1%
Valdarno Aretino	479	24	20	0	51	574	95,542	1%
Maremma	700	75	30	39	2	846	146,811	1%
Empolese Val d'Elsa e Montalbano	680	74	32	0	18	804	174,952	0%
Riviera Apuana	254	25	46	7	6	339	142,224	0%
Livorno	99	67	0	18	0	184	176,033	0%
<b>Totale complessivo</b>	<b>40,711</b>	<b>8,929</b>	<b>6,183</b>	<b>1,132</b>	<b>2,868</b>	<b>59,823</b>	<b>3,742,437</b>	<b>2%</b>

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

La distribuzione dei flussi per stagione e mezzo di trasporto scelto nelle diverse località di destinazione evidenzia come le principali criticità in termini di congestione si concentrino nelle principali aree balneari durante il periodo estivo mentre nelle città d'arte la minor stagionalità dei flussi e la disponibilità di diverse modalità di trasporto unitamente alla preferenza loro accordata dai turisti contribuiscono notevolmente a mitigare gli impatti negativi.

Nei periodi di picco emerge anche, in alcune realtà interne e collinari a domanda debole dei residenti, una domanda aggiuntiva di trasporto pubblico, oltre che privato, non irrilevante e fortemente incidente rispetto a quella rappresentata dalla popolazione stabile.

Nel complesso questo primo livello di analisi descrittiva consente dunque di tracciare alcune considerazioni preliminari.

Le località balneari, dato il volume complessivo dei flussi, la loro concentrazione nello spazio e nel tempo, nonché le modalità con le quali tali destinazioni vengono raggiunte e fruite appaiono quelle a maggior rischio di congestione e impatto ambientale negativo. A seguire tuttavia emergono criticità anche in alcune specifiche destinazioni collinari e in singoli casi anche montane, dove il flusso turistico pur molto meno cospicuo rispetto alle destinazioni urbane e balneari risulta comunque abbastanza concentrato nello spazio e nel tempo e particolarmente incidente rispetto al contesto socio-economico e dal punto di vista ambientale. In queste destinazioni la preferenza del turista nei confronti del mezzo privato, al di là delle sue ragioni e giustificazioni, può determinare un impatto negativo non irrilevante sugli eco-sistemi e metterne in discussione la sostenibilità. Al tempo stesso questa domanda potenziale aggiuntiva di servizi di trasporto potrebbe costituire, laddove adeguatamente gestita, un'opportunità economica per il rafforzamento e la sostenibilità finanziaria del servizio pubblico e o lo spazio di una ulteriore crescita per servizi di trasporto privati di tipo collettivo.

Le grandi e medie città d'arte della regione e Firenze su tutte le altre, se da un lato appaiono estremamente impattate dal turismo sono d'altra parte favorite da almeno due fattori. Il primo è naturalmente la minor stagionalità dei flussi. Il secondo è la maggiore accessibilità attraverso i mezzi pubblici e le caratteristiche del turista e le sue preferenze, meno decisamente orientate al mezzo privato a motore.

## 3.2

### I gate di arrivo nella regione

Dei circa 30 milioni di presenze turistiche (su 95 milioni) che dichiarano di utilizzare per l'arrivo in Toscana il treno l'aereo o la nave la grande maggioranza "entra" in regione da due precise località, Firenze (48.6% dei casi) e Pisa (34%). Dal momento che circa il 10% non dichiara il gate di entrata in regione risulta evidente che i restanti punti di accesso siano del tutto marginali, se si esclude parzialmente Arezzo con il 2.5% che ha il vantaggio di essere, oltre Firenze, l'unica altra destinazione toccata dai treni ad alta velocità. L'osservazione della distribuzione relativamente ai soli connazionali fa emergere anche, al margine, il peso della maremma e della costa degli Etruschi (4.4%) come gate della regione scelti rispettivamente dai laziali e dai residenti nelle regioni settentrionali come destinazioni all'interno delle quali perlopiù si soggiorna in modo stabile.

In effetti se osserviamo un indice di auto contenimento dei flussi per gli ambiti della Toscana<sup>5</sup> (grafico 3.10), emerge chiaramente come la mobilità dei turisti tra i diversi ambiti sia legata in modo particolare a due tipologie di destinazioni: le città d'arte e le località collinari, mentre il turismo in aree balneari e nelle aree montane per ragioni in parte diverse risulta più statico.

---

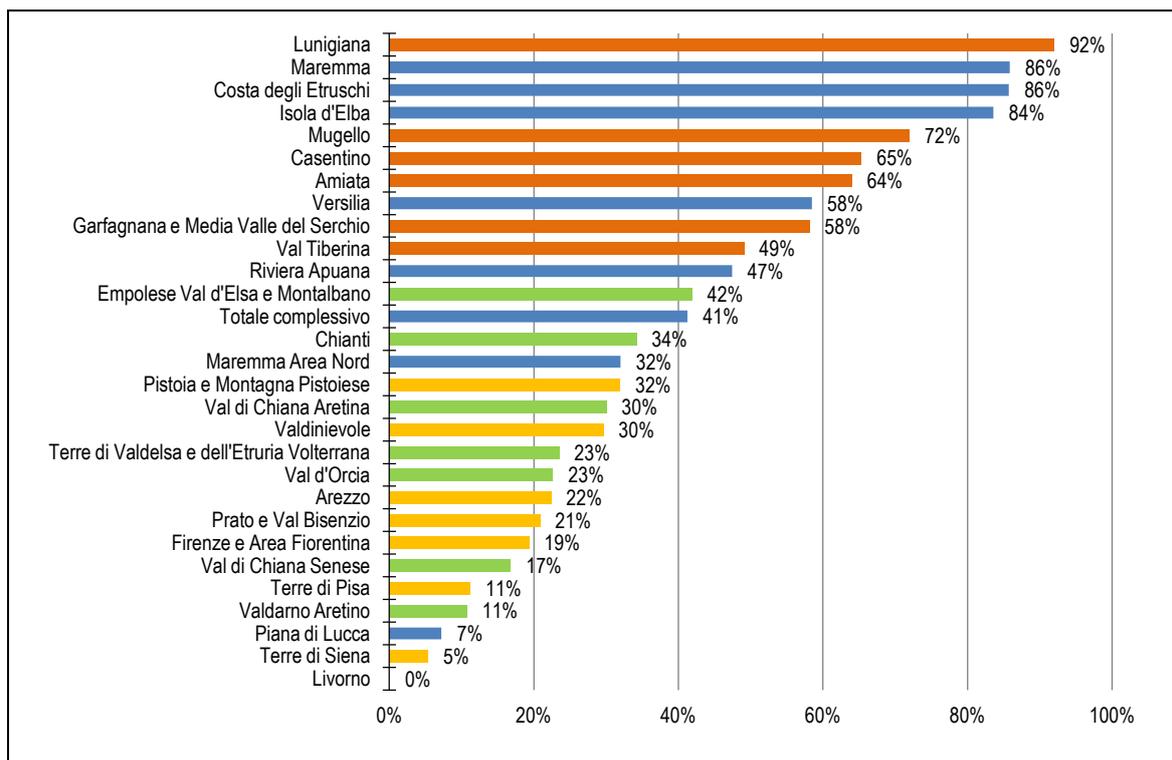
<sup>5</sup> L'indice non è altro che il rapporto tra il valore degli arrivi nell'ambito che provengono dall'ambito stesso sul totale degli arrivi nell'ambito.

Tabella 3.9  
DISTRIBUZIONE 5 DEGLI ARRIVI IN TRENO, AEREO, NAVE, PER GATE DI ARRIVO

	Europa	Extra europa	Italiani non toscani	Totale complessivo
Arezzo	2.1%	1.7%	5.2%	2.5%
Costa degli Etruschi	0.2%	0.0%	4.4%	0.8%
Firenze e Area Fiorentina	43.3%	61.1%	34.7%	48.6%
Isola d'Elba	0.2%	0.2%	0.6%	0.3%
Livorno	0.1%	0.2%	1.7%	0.4%
Lunigiana	0.3%	0.0%	0.0%	0.1%
Maremma	0.1%	0.0%	4.4%	0.8%
Maremma Area Nord	0.0%	0.0%	1.3%	0.2%
Mugello	0.0%	0.0%	0.6%	0.1%
Piana di Lucca	0.1%	0.2%	1.0%	0.3%
Riviera Apuana	0.7%	0.0%	1.3%	0.6%
Terre di Pisa	45.9%	25.4%	20.4%	34.0%
Terre di Siena	0.7%	0.8%	1.3%	0.8%
Val di Chiana Aretina	0.1%	0.0%	0.3%	0.1%
Val di Chiana Senese	0.1%	0.2%	1.3%	0.3%
Valdinievole	0.0%	0.0%	1.3%	0.2%
Versilia	0.0%	0.0%	1.6%	0.3%
N.d.	6.0%	10.4%	18.3%	9.7%
<b>Totale complessivo</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>

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

Grafico 3.10  
AMBITI OMOGENEI TURISTICI. MOVIMENTI IN GIORNATA E CON PERNOTTO. ARRIVI PROVENIENTI DALL'INTERNO DELL'AMBITO SU ARRIVI TOTALI



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

### **Livorno, il Gate crocieristico della Toscana**

Il porto di Livorno svolge il ruolo di gate di ingresso alla regione per una parte non irrilevante, ma molto contenuta, del complesso dei visitatori della Toscana. Si tratta nel 2016 di circa 622.000 persone che Irpet ha stimato scendere a terra una volta attraccate in porto, numero ridottosi nel 2017 a circa 540.000, una quota pari a circa il 6,4% di quegli 8,4 milioni di escursionisti che l'indagine svolta da Irpet nel corso del 2017 stima visitare la regione in giornata non sostandovi per la notte<sup>6</sup> e lo 0.6% del totale dei pernottamenti di turisti "a terra". A questi possono aggiungersi i circa 130.000 crocieristi che, secondo la rilevazione effettuata per il 2015 da Risposte Turismo per la Autorità Portuale di La Spezia, entrano in Toscana dal porto di La Spezia, mentre sono numericamente irrilevanti i flussi degli stessi provenienti da Genova<sup>7</sup>. Per quanto riguarda Civitavecchia, l'altro importante porto crocieristico a portata di escursione sul territorio toscano lo studio effettuato per il 2014 dal Centro di ricerca in Economia Regionale, Trasporti e Turismo (Certet) dell'Università Bocconi non ha rilevato flussi di un qualche rilievo verso le principali destinazioni della Toscana<sup>8</sup>.

Grazie all'indagine svolta sul fenomeno crocieristico a Livorno durante il 2016 siamo in grado di stimare anche per il 2017 le destinazioni principali di vista dei crocieristi livornesi all'interno della Toscana.

Tavola 3.11  
ESCURSIONI DEI CIRCA 540.000 CROCIERISTI CHE SBARCANO DALLE NAVI DA CROCIERA A LIVORNO

	Escursioni in giornata	Distribuzione %
Livorno	447,476	41.2%
Firenze	219,895	20.2%
Pisa	319,623	29.4%
Lucca	37,690	3.5%
Siena	4,048	0.4%
Bolgheri	1,042	0.1%
Costa a sud di Livorno	21,527	2.0%
Volterra	2,272	0.2%
San Gimignano	2,487	0.2%
Viareggio Versilia	2,029	0.2%
Altro	28,227	2.6%
Totale	1,086,315	100.0%

Fonte: "Il crocierismo a Livorno e il suo impatto economico sulla Toscana", IRPET, 2017.

La prima notazione di rilievo riguarda il fatto che in media ciascun crocierista visita in giornata 2 destinazioni. Tra queste nel 41% dei casi è compresa Livorno, ossia il luogo di sbarco, visitato per almeno qualche ora all'inizio o alla fine del percorso di visita, nel 29% dei casi Pisa, e nel 20% Firenze. Nella grande maggioranza dei casi e in particolare nel caso di Firenze (74%) la destinazione viene raggiunta in pullman e nel 10% dei casi in taxi o minivan. La distribuzione nel tempo dei crocieristi non appare particolarmente stagionale, almeno non più che nel complesso del movimento turistico a terra. Si rileva semmai una minore concentrazione nei mesi di picco di luglio e agosto e per contro una quasi totale assenza nei mesi più freddi dell'inverno.

<sup>6</sup> La quota di coloro che pernottano nel porto di Livorno nell'ambito della vacanza in crociera è una porzione del tutto irrilevante ed esigua al pari è la quota delle crociere di testa che possono determinare un pernottamento a terra ad inizio o alla fine dell'itinerario della crociera.

<sup>7</sup> Risposte Turismo (2015) "La rilevanza e gli impatti economici dell'attività crocieristica per il territorio della Spezia".

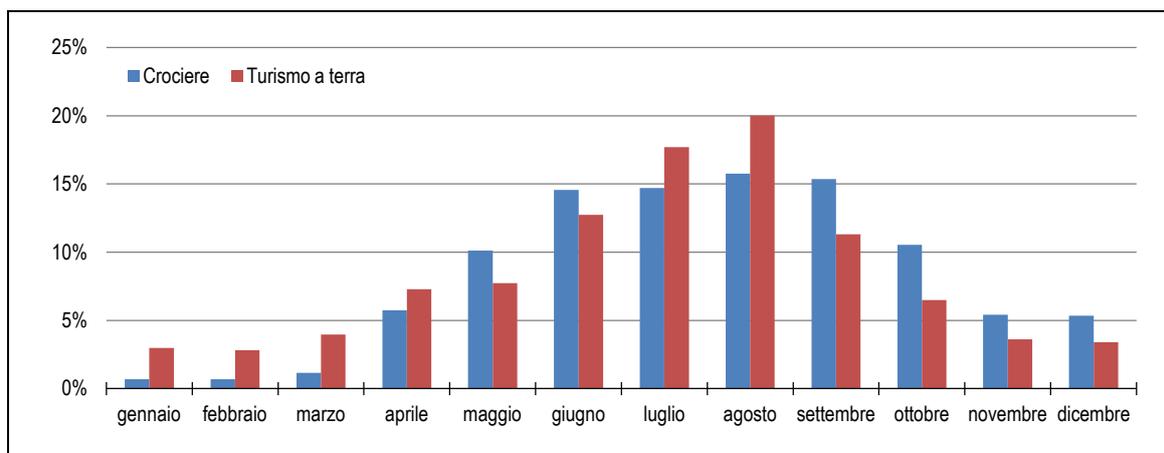
<sup>8</sup> Centro di ricerca in Economia Regionale, Trasporti e Turismo dell'Università Bocconi (2015), Analisi dell'impatto socio-economico delle attività crocieristiche del porto di Civitavecchia.

Tabella 3.12  
CROCIERISTI SBARCATI A LIVORNO CHE ARRIVANO A FIRENZE PER MEZZO DI TRASPORTO (2016)

Distribuzione mezzo di trasporto per arrivare	
Bus	74%
Minivan Limousine	4%
Taxi	6%
Scoter noleggio	0%
Bicicletta	0%
Noleggio auto	1%
Treno	11%
Altro	5%
Totale	100%

Fonte: "Il crocierismo a Livorno e il suo impatto economico sulla Toscana", IRPET, 2017

Grafico 3.13  
DISTRIBUZIONE % DELLE PRESENZE TURISTICHE A TERRA E DELLE PRESENZE CROCIERISTICHE PER MESE



Fonte: "Il crocierismo a Livorno e il suo impatto economico sulla Toscana", IRPET, 2017

Anche assumendo che tutti i crocieristi che entrano in Toscana dalla Liguria si rechino a Firenze, l'ammontare di presenza crocieristica annuale complessivo è stimato in circa 350.000 presenze ossia il 2% rispetto al totale delle oltre 16 milioni di presenze rappresentate dal turismo "che dorme a terra" nel capoluogo. Ad emergere come poco sostenibile non è dunque tanto il flusso dei crocieristi, in sé quantitativamente trascurabile anche considerando il loro concentrarsi stagionale, quanto le modalità di trasporto ed entrata a Firenze ed eventualmente di visita. Peraltro l'impatto dal primo punto di vista appare in parte alleviato dalla presenza della tramvia connessa ad un nuovo parcheggio scambiatore alla partenza della linea tre (Villa Costanza). Lo sarà ancor di più al momento della messa in opera del parcheggio scambiatore a Peretola, una volta in funzione la nuova linea due che parte in corrispondenza dell'aeroporto Amerigo Vespucci e termina in piazza della Stazione.

### 3.3 Gli spostamenti all'interno della regione

L'utilizzo dei risultati dell'indagine campionaria sul comportamento dei turisti effettuata nel 2017 ci permette innanzitutto di stimare la quantità di persone ed i relativi pernottamenti di coloro che durante la visita non cambiano il luogo di pernottamento e coloro che invece praticano una vacanza in qualche misura itinerante.

Il primo risultato forte dell'indagine è costituito dal fatto che degli intervistati ben il 72% in termini di arrivi e l'82% in termini di presenze non cambia comune di pernotta.

Si conferma pertanto come il turismo in Toscana nella sua maggioranza sia caratterizzato da una certa staticità, alla ricerca del benessere e del riposo /relax, piuttosto che dello spostamento e dell'avventura.

Tabella 3.14  
SPOSTAMENTI DI PERNOTTO ALL'INTERNO DELLA TOSCANA IN TERMINI DI PRESENZE E ARRIVI ASSOCIATI. 2017

		Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi
Si muovono	notti nella prima destinazione 1 se successivamente ci si muove	7,734,814	2,230,006	8.1%	12%
	da luogo 1 a luogo 2	7,449,465	2,230,006	7.8%	12%
	da luogo 2 a luogo 3	1,533,132	547,039	1.6%	3%
	da luogo 3 a luogo 4	266,823	127,086	0.3%	1%
	da luogo 4 a luogo 5	88,414	38,933	0.1%	0%
	da luogo 5 a luogo 6	43,641	18,529	0.0%	0%
	Totale in movimento	17,116,288	5,191,598	18.0%	28%
<b>Non cambiano comune di pernotta</b>		78,046,119	13,099,694	<b>82.0%</b>	<b>72%</b>
Totale		95,162,406.53	18,291,291.67	100%	100%

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

Vero è d'altra parte che il 28% cambia almeno una volta il luogo di pernotta e che la Toscana è sostanzialmente tutta raggiungibile in un giorno di visita andata e ritorno, purché a partire da una località non troppo periferica, da un baricentro. Dobbiamo inoltre considerare che vi è un incentivo da parte del turista intervistato a non dichiarare lo spostamento e le relative località di pernotta al solo scopo di abbreviare un'intervista che nel complesso è piuttosto lunga. Vi è dunque la possibilità concreta che la percentuale del 28% sia una sottostima di coloro che effettivamente spostano il proprio luogo di pernotta in Toscana.

Ai movimenti tra destinazioni di pernotta diverse vanno giustapposti i movimenti di coloro che (cambiando o meno pernotta) effettuano durante il periodo di visita escursioni in giornata in regione tornando a dormire nel luogo da cui sono partiti. Si tratta di oltre 10.5 milioni di arrivi in giornata, un fenomeno che si può caratterizzare come escursionismo interno alla Toscana da parte di turisti che vi pernottano.

Entrambi questi fenomeni disegnano traiettorie e reti di collegamento che vale la pena considerare, che proviamo a rappresentare in modo sintetico attraverso cartogrammi e che analizzeremo utilizzando alcuni concetti e indicatori della "Social Network Analysis" (Istat, 2018; Borgatti, 2002)

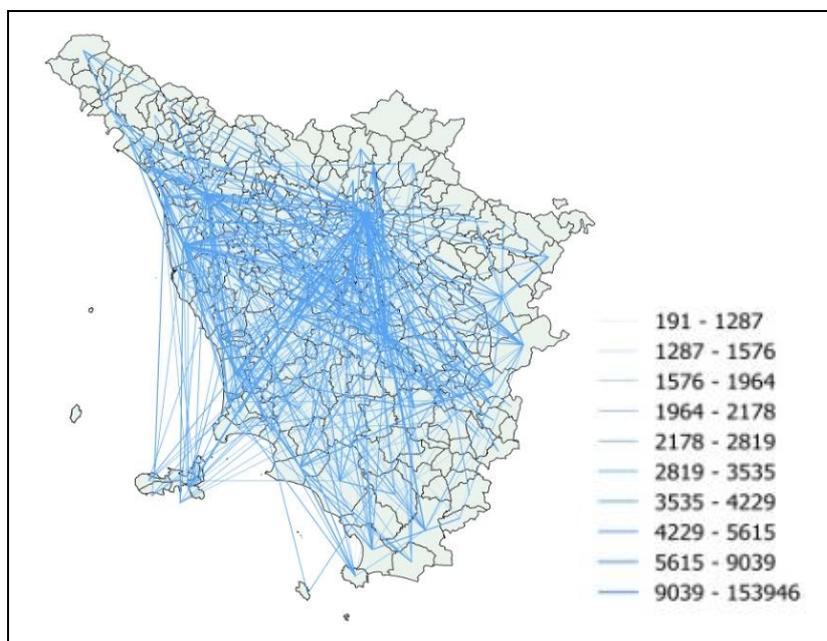
La figura 3.15 rappresenta la rete di spostamenti del pernotta da parte dei turisti. Dal punto di vista prettamente grafico emergono alcuni triangoli i cui vertici sono costituiti da un lato dalle principali città d'arte della regione e dall'altro dalle principali destinazioni costiere. La densità maggiore degli scambi la si osserva chiaramente all'interno dell'area compresa tra Firenze, Siena e San Gimignano un triangolo che delimita in qualche modo le aree del Chianti e della Valdelsa e Etruria Volterrana con un abbastanza evidente prolungamento verso la Val d'Orcia e Val di Chiana senese che evoca abbastanza da vicino il tracciato della via francigena nel suo tratto centro meridionale.

L'analisi dei flussi fa emergere chiaramente alcune fattispecie confermate dagli indicatori presenti nella tavola sottostante. Un primo elemento riguarda l'elevata densità della rete, ovvero la quota di connessioni effettivamente attivate sul totale di quelle potenziali, che nel complesso della Toscana sta intorno al 48%. Ossia quasi la metà delle relazioni potenzialmente attivabili tra ambiti è effettivamente attivata. Ciò conferma la caratterizzazione del prodotto turistico Toscana come un prodotto fortemente integrato in cui sono a portata di mano ed effettivamente

si consumano differenti prodotti turistici che insieme vanno a definire l'identità distintiva del prodotto Toscana.

Un'altra conferma delle analisi di Irpet degli ultimi anni, è il ruolo non solo potenziale ma concreto di Firenze quale diffusore dei flussi sul territorio, quale porta della Toscana. Firenze emerge come nodo centrale e dominante<sup>9</sup> della rete. Da Firenze passano il 22% del complesso degli spostamenti nella regione. Da Firenze si parte per spostarsi nelle altre località della regione e vi si arriva in gran numero. Il saldo tra arrivi e partenze è negativo per circa 900.000 presenze, segno che il ruolo principale giocato dal capoluogo è quello di diffondere il turismo all'interno della regione. Firenze conta il maggior numero di relazioni con gli altri ambiti regionali e il volume medio degli scambi è il più elevato così come la percentuale di relazioni biunivoche sul totale. Solo in un caso si registra una relazione in solo ingresso da un ambito mentre ben 5 sono le relazioni in sola uscita. In sintesi Firenze sta al centro della rete turistica toscana. A seguire con caratteristiche simili e con un elevato grado di scambio tra loro sono le altre principali città d'arte della regione Pisa, Siena e Lucca. Anch'esse presentano un saldo negativo tra entranti e uscenti e volumi assoluti e medi di scambio elevati con gli altri ambiti. Anch'esse presentano un numero di relazioni molto elevato, seppur inferiore a Firenze, ed una elevata percentuale di esse è parimenti una relazione biunivoca di scambio. Anch'esse dunque si trovano tendenzialmente al centro della rete. Le due città d'arte principali in termini di presenze, Firenze e Pisa, sono caratterizzate da un'incidenza piuttosto contenuta dei flussi in movimento sul totale. Sono cioè, e per ragioni diverse, ambiti nei quali si pratica in misura rilevante un turismo stanziale, che resta nello stesso luogo di pernottamento. A Firenze perché rappresenta una meta capace da sola di riempire il tempo di una intera vacanza, nell'ambito pisano anche perché caratterizzato da una quota non irrilevante di turismo balneare e collinare.

Figura 3.15  
SPOSTAMENTI DEL PERNOTTAMENTO DA UN COMUNE ALL'ALTRO



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

<sup>9</sup> In geografia una relazione di dominanza di x su y si stabilisce quando la quota maggioritaria dei flussi che giungono in y proviene da x e nel complesso i flussi che giungono in x sono superiori a quelli che giungono in y.

Immediatamente dopo si posizionano, in termini di volume assoluto e medio di flussi scambiati e di numero di relazioni, due aree collinari con un brand turistico e un appeal internazionale forti; il Chianti e le “Terre di Valdelsa e Etruria volterrana”. Due aree che insieme totalizzano il 12% dei flussi regionali scambiati, caratterizzate da un numero elevato di relazioni attivate sul totale (circa il 75%) con un volume medio dei flussi cospicuo ma con una percentuale di relazioni biunivoche sensibilmente più bassa dei precedenti e un saldo tra entranti e uscenti attivo. Sono sistemi molto aperti verso l'esterno, nei quali il flusso in movimento da e per l'ambito rappresenta nel complesso una quota rilevante delle presenze complessive (circa il 60%). Il loro ruolo è soprattutto di centri attrattori, terminali della visita più - e oltre - che nodi da cui si parte alla scoperta del territorio. A queste aree si aggiungono, con caratteristiche simili anche se con livelli assoluti dei flussi movimentati inferiori, altre due destinazioni collinari turisticamente molto sviluppate come la Val d'Orcia e la Val di Chiana senese. Il saldo attivo caratterizza anche le principali aree balneari, anch'esse ben connesse ed al centro della rete turistica regionale con una funzione preminente di destinazioni finali della visita, con una quota di movimentati complessivi sulle presenze molto più contenuta, pur se appaiono molto interconnesse con le altre destinazioni. Interessante da questo punto di vista è la diversa caratterizzazione della Costa degli Etruschi, l'unico ambito balneare con un saldo negativo tra entranti e uscenti. Ciò sembra evidenziarne la particolarità come prodotto turistico scelto anche da una nicchia non irrilevante di persone che integrano la vacanza sulla costa con la fruizione successiva del patrimonio storico-artistico, paesaggistico ed enogastronomico delle aree interne e delle città d'arte.

Tra le aree balneari emergono nel ruolo di “leaves”, ossia di elementi più esterni e meno connessi della rete, le due aree più mature e più in difficoltà del turismo balneare toscano: l'Isola d'Elba e la Riviera Apuana. Queste due aree presentano una quota minima di movimentati sul totale delle presenze, sono quindi aree per eccellenza di un turismo stanziale sul territorio. Hanno dunque un numero più ridotto di relazioni con un grado di reciprocità molto inferiore alla media. In particolare la Riviera Apuana presenta flussi biunivoci solo con la Versilia e l'area Pisana. La maggior parte delle aree montane si caratterizzano come “leaves”, ossia aree meno connesse, terminali isolati di un flusso turistico in movimento più esiguo sia in termini assoluti che in relazione al totale delle presenze. Queste aree presentano un saldo attivo generato da un flusso “dominato” quasi sempre da un'area singola come nel caso del Casentino con Firenze, della Val Tiberina con Arezzo, della Garfagnana con Lucca. Interessante appare anche il caso della Valdinievole che contiene Montecatini Terme. Colpisce l'esiguità dei flussi scambiati soprattutto in relazione al volume complessivo di presenze nella destinazione. Alla caratterizzazione impressa alla destinazione dal turismo stanziale legato all'attività termale di cura e relax si devono in questo caso aggiungere i flussi di escursionismo interno alla regione che, come vedremo, si svolgono in giornata tornando a pernottare in loco. Montecatini funziona infatti come un vero e proprio hub per visitare, in pullman e in giornata, le altre località della Toscana. Caratteristiche per certi versi simili si evidenziano nel caso dell'Empolese Val d'Elsa, con Montaione che costituisce anch'esso un vero e proprio “hub residenziale” per la visita in giornata delle destinazioni circostanti, e che presenta un saldo negativo segno della sua prevalente funzione diffusiva dei flussi sul territorio regionale.

Nel complesso è possibile stimare una tavola origine destinazione dei flussi dei pernottanti in movimento statisticamente significativa a livello di macro ambito. Quest'ultima conferma le considerazioni fatte sin qui. Gli scambi più significativi avvengono tra le diverse destinazioni classificate come città d'arte e tra queste e le aree collinari. Queste ultime sono anche molto integrate tra loro. Il volume degli scambi tra località diverse in ambiti collinari rappresenta

infatti poco meno di un terzo del complesso dei flussi in movimento in quella tipologie di destinazione.

Tabella 3.16  
INDICATORI DI CONNESSIONE DEGLI AMBITI

	Volume scambiato in termini di presenze in arrivo e in partenza	Volume di presenze scambiato sul totale delle presenze in ambito	Volume scambiato medio per relazione (presenze)	Saldo tra entranti e uscenti (presenze)	Numero totale di relazioni	Numero di relazioni sia in entrata che uscita	Numero di relazioni solo in entrata	Numero di relazioni in sola uscita	N. di relazioni in uscita sul totale	N. di relazioni di sola entrata su Totale	Numero di relazioni biunivoche sul Totale
Firenze e Area Fiorentina	4,196,991	26%	149,893	-938,327	28	22	1	5	4%	18%	79%
Terre di Siena	1,790,987	58%	74,624	-43,055	24	17	2	5	8%	21%	71%
Terre di Pisa	1,354,403	26%	71,284	-302,951	19	15	2	2	11%	11%	79%
Piana di Lucca	1,370,873	66%	68,544	-358,497	20	14	5	1	25%	5%	70%
Terre di Valdelsa e dell'Etruria Volterrana	1,340,015	60%	67,001	322,696	20	10	1	9	5%	45%	50%
Chianti	1,023,798	58%	48,752	58,795	21	9	0	12	0%	57%	43%
Costa degli Etruschi	965,916	9%	48,296	-130,029	20	12	3	5	15%	25%	60%
Versilia	883,157	9%	46,482	234,339	19	13	4	2	21%	11%	68%
Maremma Area Nord	475,474	8%	43,225	246,525	11	5	4	2	36%	18%	45%
Maremma	855,863	12%	40,755	169,216	21	12	7	2	33%	10%	57%
Valdinievole	264,503	10%	37,786	47,146	7	3	2	2	29%	29%	43%
Garfagnana e Media Valle del Serchio	263,392	24%	37,627	146,799	7	4	2	1	29%	14%	57%
Isola d'Elba	451,425	7%	34,725	158,179	13	3	5	5	38%	38%	23%
Val di Chiana Senese	622,768	36%	34,598	204,417	18	11	4	3	22%	17%	61%
Val d'Orcia	532,629	55%	31,331	232,813	17	10	6	1	35%	6%	59%
Mugello	338,486	36%	30,771	-45,721	11	5	4	2	36%	18%	45%
Lunigiana	178,474	13%	29,746	-60,871	6	1	1	4	17%	67%	17%
Arezzo	389,013	47%	25,934	-57,393	15	9	2	4	13%	27%	60%
Val di Chiana Aretina	265,061	30%	24,096	115,814	11	4	5	2	45%	18%	36%
Riviera Apuana	202,760	7%	22,529	32,677	9	3	3	3	33%	33%	33%
Valdarno Aretino	66,781	7%	22,260	-66,781	3	0	0	3	0%	100%	0%
Empolese Val d'Elsa e Montalbano	360,295	19%	21,194	-85,248	17	11	2	4	12%	24%	65%
Val Tiberina	133,172	32%	19,025	-12,036	7	3	2	2	29%	29%	43%
Pistoia e Montagna Pistoiese	106,505	3%	15,215	51,747	7	3	3	1	43%	14%	43%
Casentino	101,383	11%	14,483	8,037	7	3	1	3	14%	43%	43%
Livorno	80,294	7%	8,922	30,834	9	1	5	3	56%	33%	11%
Prato e Val Bisenzio	30,722	1%	7,681	-12,065	4	0	2	2	50%	50%	0%
Amiata	57,815	6%	7,227	1,259	8	2	3	3	38%	38%	25%

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

Gráfico 3.17  
FLUSSI DI PRESENZE IN MOVIMENTO TRA GLI AMBITI TOSCANI

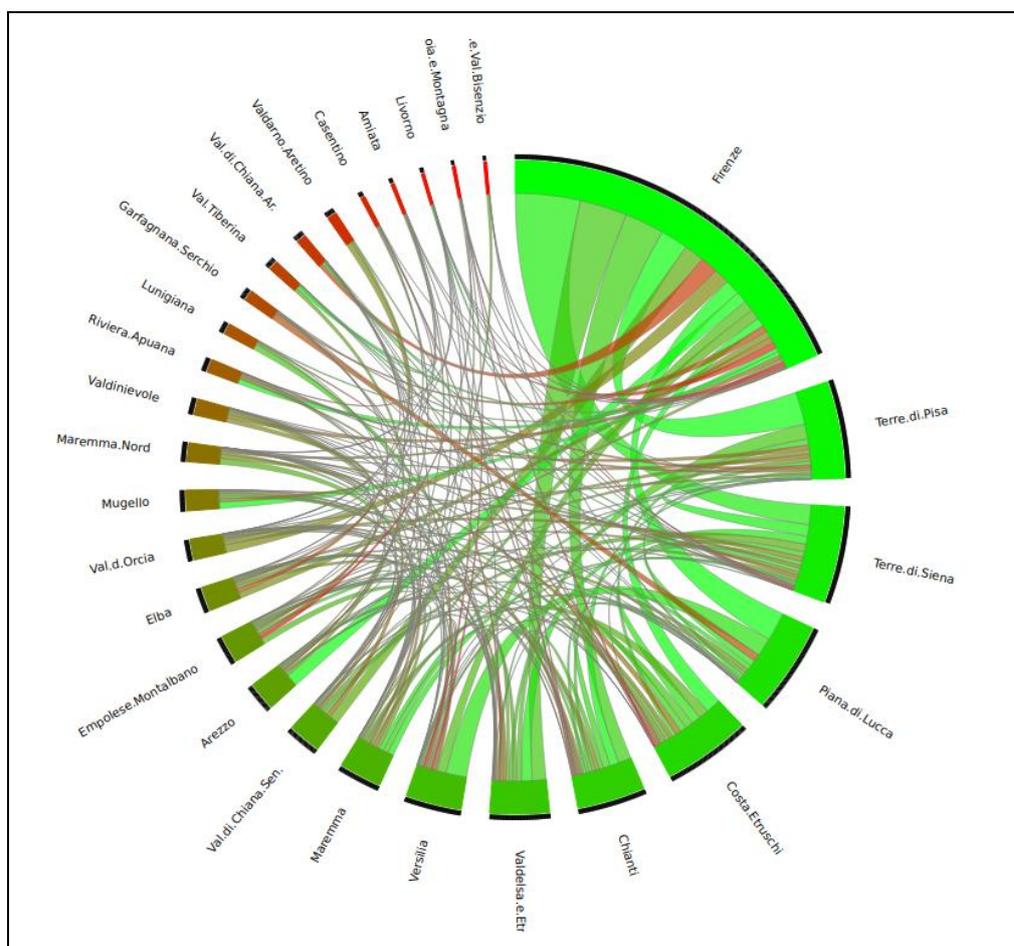


Tabella 3.18  
ORIGINE E DESTINAZIONE DEI TURISTI CHE CAMBIANO LUOGO DI PERNOTTO PER TIPOLOGIA DI LOCALITÀ

O/D	Montagna	Città d'arte	Collina	Mare	Totale
Montagna	129,498	392,635	224,669	181,084	927,886
Città d'arte	563,542	3,967,858	3,634,480	1,313,785	9,479,666
Collina	127,445	1,529,612	1,006,025	720,090	3,383,172
Mare	239,385	1,469,174	949,969	662,878	3,321,406
ND	-	1,678	2,479	-	4,158
Totale	1,059,870	7,360,958	5,817,622	2,877,837	17,116,288

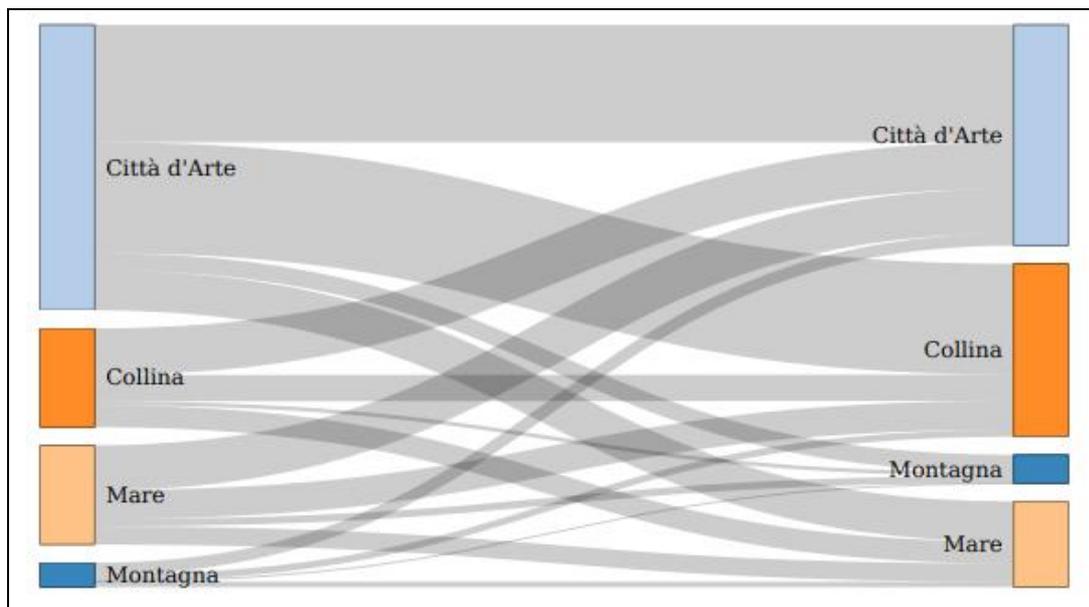
Fonte: stime IRPET su dati "Indagine sul comportamento dei turisti in Toscana, 2017"

Tabella 3.19  
ORIGINE E DESTINAZIONE DEI TURISTI CHE CAMBIANO LUOGO DI PERNOTTO ED AMBITO PER TIPOLOGIA DI AMBITO

	Montagna	Città d'arte	Collina	Mare	Totale
Montagna	4,229	392,635	224,669	181,084	802,617
Città d'arte	563,542	3,848,555	3,634,480	1,313,785	9,360,362
Collina	127,445	1,529,612	862,135	720,090	3,239,282
Mare	239,385	1,469,174	949,969	595,089	3,253,617
N.d.	-	1,678	2,479	-	4,158
Totale	934,602	7,241,654	5,673,732	2,810,048	16,660,036

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

Figura 3.20  
 ORIGINE E DESTINAZIONE DEI TURISTI CHE CAMBIANO LUOGO DI PERNOTTO ED AMBITO PER TIPOLOGIA DI AMBITO



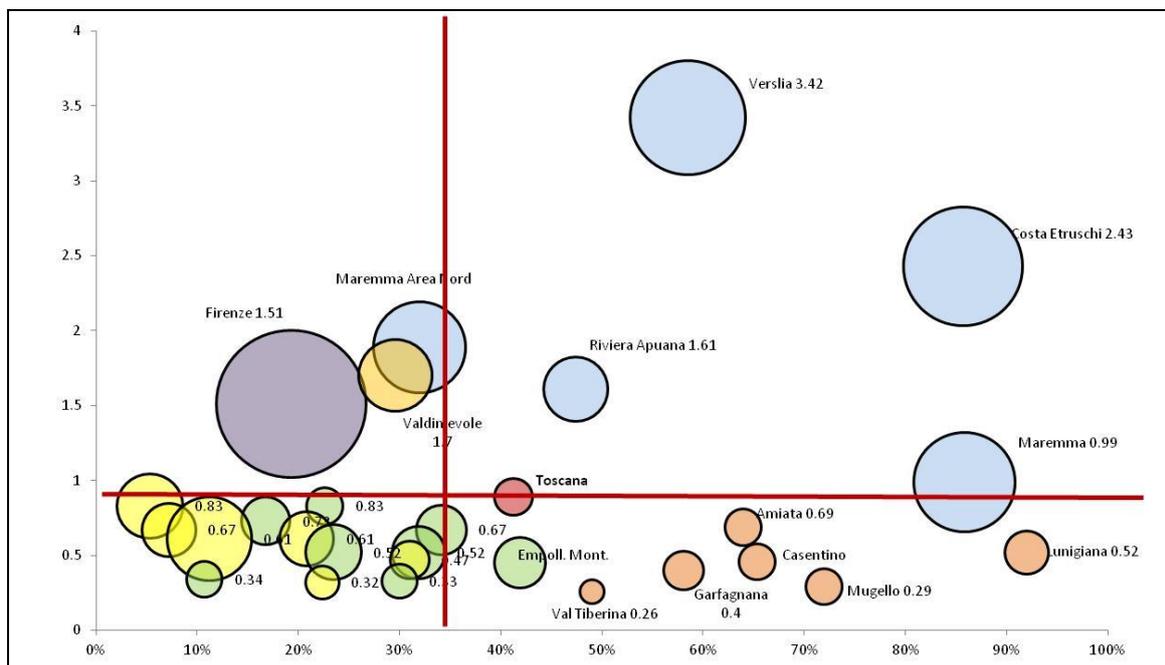
Un modo ulteriore di rappresentare sinteticamente quanto si è andato sin qui delineando è costituito dal seguente grafico. In ordinata vi è rappresentata la meda geometrica tra presenze su popolazione e presenze per km quadrato di superficie del territorio (il modo più corretto di valutare sinteticamente la “turisticità” di un’area). Sull’asse delle ascisse è invece rappresentato il tasso di auto contenimento degli ambiti. La grandezza dei cerchi è proporzionale al numero assoluto di presenze (ufficiali e non). Il colore indica il tipo di ambito. In giallo le città d’arte. Firenze in viola. Le aree montane in marrone. Le aree collinari in verde. La media Toscana nelle due dimensioni rappresentate è l’origine degli assi cartesiani. L’Isola d’Elba è un outlier su tutti e due gli assi ossia estremamente impattata dal turismo (anche se poco dinamica perché matura e con problemi specifici) e estremamente auto contenuta. Non è dunque rappresentata altrimenti non si riuscirebbe a vedere nient’altro.

Cosa racconta il grafico? Evidenzia che la grande maggioranza delle aree balneari è molto impattata e molto auto-contenuta. Si tratta di destinazioni turistiche ben identificate in cui si pratica un turismo per lo più stanziale. In particolare Costa degli Etruschi e Maremma (che tuttavia per costruzione è un’area molto ampia che comprende molto entroterra, dunque più facilmente auto contenuta). Versilia e Riviera Apuana sono aree relativamente meno auto contenute perché scambiano tra loro ma anche con località limitrofe. Sono aiutate in questo dalla migliore accessibilità e vicinanza di Lucca e Pisa. “Maremma Area Nord” è tra i balneari l’ambito meno auto contenuto perché molto piccolo ed incastonato ed integrato a nord con la “Costa degli etruschi” e a sud con l’ambito Maremmano.

Le aree montane sono poco impattate dal turismo, poco dinamiche, anzi in regresso in termini di presenze, e molto auto contenute. Sia perché più caratterizzate da un turismo stanziale tradizionale (le famiglie dei toscani in particolare) sia perché isolate e non in rete rispetto alle altre destinazioni esperienziali. Non in rete fisicamente, ma probabilmente e prima di tutto non in rete nell’immaginario del turista. I flussi di stranieri sono in aumento ma esigui, non sufficienti a controbilanciare le perdite sul mercato interno e domestico. In questo caso l’auto-contenimento non è sinonimo di forza ma di debolezza. Per ragioni fisiche ma ancor

prima di competitività e visibilità del prodotto non godono degli spillover positivi del turismo straniero che arriva nelle grandi città d'arte e si diffonde nelle destinazioni in rete della campagna. E' ciò che emerge chiaramente dal grafico. Le aree in verde appaiono tutte relativamente poco impattate dal turismo rispetto alle destinazioni mature, ma molto integrate tra loro e con le città d'arte dunque poco-autocontenute. Sono in rete nell'immaginario turistico - e dal punto di vista infrastrutturale sono connesse – tra loro e con i principali centri d'arte della regione. Godono degli spillover della crescita del turismo internazionale dalle principali città d'arte e su tutte Firenze, oltre ad avere un proprio specifico appeal, soprattutto se adeguatamente “brandizzate”. E' la conferma di quanto emerge dall'analisi sulle relazioni gerarchiche e/o orizzontali tra gli ambiti. Con Firenze che tecnicamente “domina” quale pivot diffusore dei turisti sul territorio.

Grafico 3.21  
TURISTICITÀ \* (Y) E AUTO-CONTENIMENTO DEI FLUSSI\*\* (X) NEGLI AMBITI TURISTICI



\*La turisticità è misurata come media geometrica di due rapporti: le presenze turistiche sulla popolazione residente e le presenze turistiche per chilometro quadrato di superficie dell'ambito.

\*\* L'auto-contenimento dei flussi negli ambiti turistici è calcolato come la quota di presenze di turisti e escursionisti in movimento che restano nell'ambito durante il loro soggiorno.

### 3.4

#### I flussi legati alle visite in giornata dei turisti

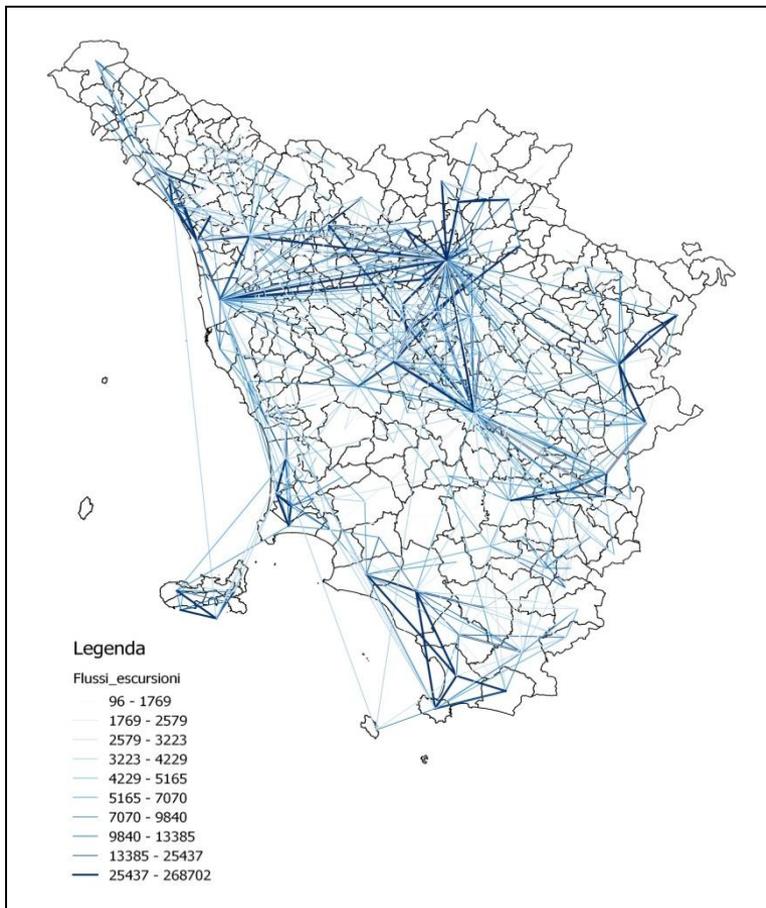
Ai flussi in movimento per ragioni di spostamento del luogo di pernottamento si aggiungono i movimenti escursionistici per visitare il territorio durante la giornata “nei pressi della località di pernottamento”. Trattandosi di movimenti escursionistici tendenzialmente pendolari non è possibile in questo caso applicare strettamente i concetti della network analysis.

Questi movimenti escursionistici sono stimati generare nel complesso circa 10.5 milioni di arrivi nelle destinazioni e la loro rappresentazione grafica ne individua i principali centri di

diffusione e le traiettorie. Anche in questo caso emerge come centrale e particolarmente densa di movimenti l'area collinare tra Firenze e Siena con un chiaro prolungamento verso la Val d'Orcia lungo la via Francigena. Emerge Firenze ancora una volta con la sua funzione di centro diffusore dei flussi, ed emergono le linee di forza degli spostamenti tra le grandi città d'arte in particolare tra Firenze e rispettivamente Siena, Pisa e Lucca, tra Pisa e Lucca e tra Siena e San Gimignano. Emergono poi chiaramente dei sub sistemi già evidenziati dai dati relativi agli spostamenti di pernottato. Partendo da Est emerge un asse tra la Val di Chiana Senese e quella Aretina, tra quest'ultima e Arezzo e tra Arezzo e la Val tiberina e da entrambi i flussi escursionistici di minore entità verso il Casentino.

Nel sud della regione emerge la relativa autonomia ed auto contenimento dei flussi nei due ambiti maremmani con chiari elementi diffusivi verso l'interno rurale, i territori del tufo e l'Amiata. Lo stesso può concludersi osservando i flussi escursionistici in Costa degli Etruschi, prevalentemente orientati alla visita del territorio interno circostante oltre che in direzione nord-sud lungo la linea della costa. Interessante è anche la proiezione quasi esclusivamente interna dei flussi a Volterra, che sembra avvalorare la decisione di costruire l'ambito guardando a San Gimignano piuttosto che verso la Val di Cecina.

Figura 3.22  
 ESCURSIONI IN GIORNATA PER COMUNE DI PARTENZA E DI DESTINAZIONE

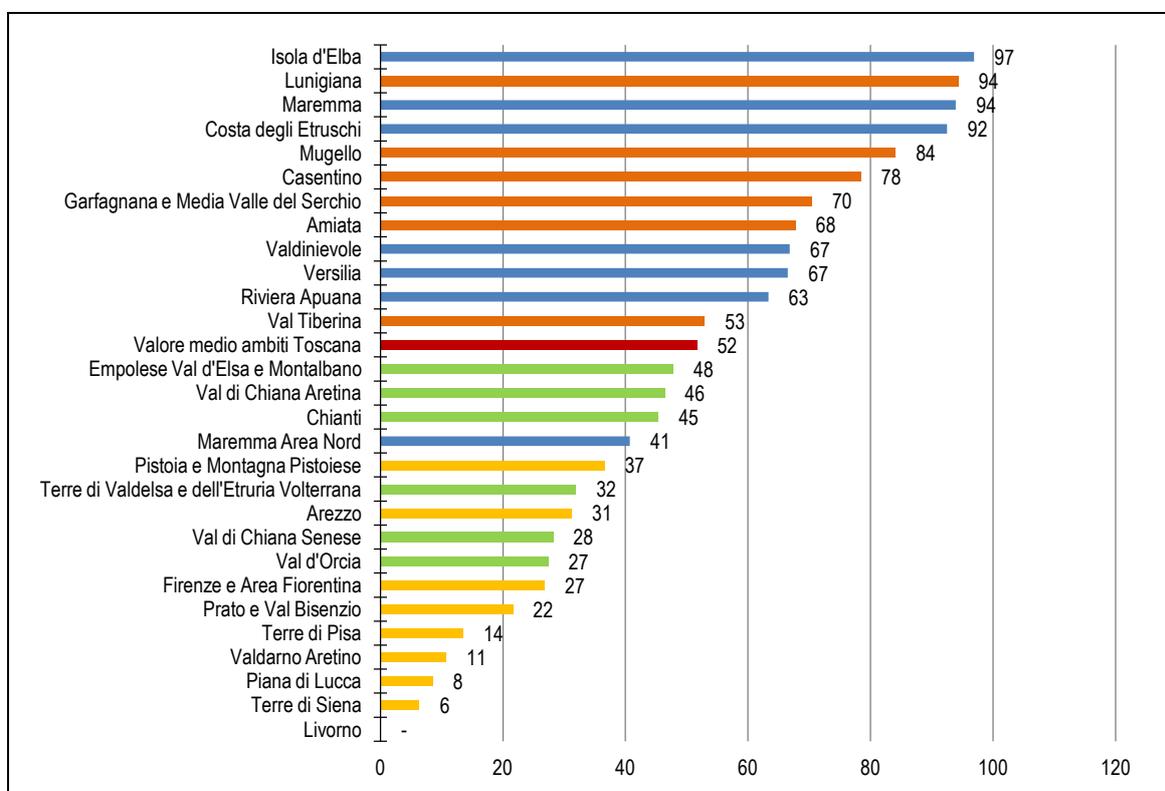


Fonte: stime IRPET su dati "Indagine sul comportamento dei turisti in Toscana, 2017"

Molto interessante è anche la direzione dei flussi dal comune di Incisa e Figline Val d'Arno verso i territori del Chianti che da conto di una specifica funzione ricettiva del territorio per la visita delle località collinari più gettonate. A nord emerge invece la connessione dei sub sistemi della Versilia, della Riviera Apuana e della Lunigiana, mentre i territori della Garfagnana sono dominati dai flussi provenienti da Lucca, che dialogano con le altre città d'arte ma anche con la Versilia. Interessante è anche la stretta relazione tra Firenze e l'area del Mugello, il cui "dominio" da parte del capoluogo conferma quello in termini di movimenti del pernottato.

La lettura contestuale della dimensione stimata dei flussi e del loro tasso di auto-contenimento vale a confermare la centralità e l'interconnessione delle grandi e medie città d'arte della regione tra loro e con le aree collinari mentre sia le aree balneari che quelle montane appaiono molto più auto contenute sia per la loro scarsa accessibilità (le seconde in particolare) che per le caratteristiche del turismo che vi soggiorna, in particolare quello domestico degli italiani e dei toscani in seconde case, dedicato al relax e alla famiglia.

Grafico 3.23  
% DI PROVENIENZA INTERNA DEI FLUSSI IN GIORNATA



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

### 3.5

#### I giudizi dei turisti relativamente alla viabilità e ai mezzi di trasporto

La soddisfazione espressa da chi soggiorna prevalentemente in ciascun ambito a una serie di dimensioni della vacanza legate all'oggetto del nostro studio, evidenzia ampi margini di miglioramento dei servizi di trasporto e viabilità locale in molti ambiti toscani e in particolare in

alcuni ambiti balneari (Riviera Apuana, Maremma e Maremma Nord su tutti). Casentino Lunigiana e Amiata emergono tra gli ambiti montani come i meno soddisfacenti la domanda del turista, ma evidenti margini di miglioramento emergono anche su singole dimensioni per gli ambiti collinari. In particolare appena sopra la sufficienza sono i voti alla qualità del trasporto locale per Val di Chiana Senese e Aretina e Val d’Orcia, e viabilità traffico e segnaletica evidenziano i valori più bassi in assoluto nell’Empolese Val d’Elsa e Val di Nievole. Valori bassi nelle tre dimensioni analizzate emergono anche per quanto riguarda Pistoia e la montagna pistoiese.

Tra le città d’arte Pisa e Firenze presentano livelli di soddisfazione contenuti per quanto riguarda Viabilità traffico e segnaletica mentre Firenze presenta buoni voti per quanto riguarda specificamente la segnaletica turistica e il trasporto locale. I voti espressi su Livorno, pessimi per quanto riguarda due dimensioni su tre, non raggiungono tuttavia un sufficiente livello di significatività.

Tabella 3.24  
LIVELLO DI SODDISFAZIONE MEDIA PESATA RELATIVAMENTE AD ALCUNE DIMENSIONI DELLA VACANZA NEGLI AMBITI

Tipo di ambito	Nome Ambito	Viabilità traffico e segnaletica	Segnaletica turistica	Trasporto locale	Totale complessivo
Montagna	Mugello	7.5	7.4	6.5	8.4
Montagna	Garfagnana e Media Valle del Serchio	7.2	7.3	6.6	8.4
Montagna	Val Tiberina	6.9	7.4	6.6	8.4
Montagna	Lunigiana	6.9	6.7	6.5	8.0
Montagna	Casentino	6.6	6.7	5.7	8.1
Montagna	Amiata	6.5	6.2	5.8	7.9
collina	Terre di Valdelsa e dell'Etruria Volterrana	7.4	7.2	6.7	8.6
collina	Val di Chiana Senese	7.2	7.2	6.1	8.4
collina	Val d'Orcia	7.1	6.7	6.1	8.6
collina	Valdamo Aretino	6.9	7.6	6.5	8.6
collina	Chianti	6.9	6.8	7.4	8.7
collina	Val di Chiana Aretina	6.8	6.8	6.3	8.2
collina	Empolese Val d'Elsa e Montalbano	6.4	6.9	6.7	8.4
collina	Valdinievole	6.4	7.3	6.5	8.4
Firenze e circondario	Firenze e Area Fiorentina	6.7	7.2	7.3	8.5
città d'arte	Piana di Lucca	7.2	7.2	6.8	8.5
città d'arte	Terre di Siena	7.0	7.3	6.9	8.6
città d'arte	Arezzo	7.0	7.0	6.7	8.2
città d'arte	Terre di Pisa	6.7	6.8	6.6	8.3
città d'arte	Pistoia e Montagna Pistoiese	6.4	6.9	6.2	8.0
città d'arte	Prato e Val Bisenzio	6.3	7.3	7.3	8.6
Balneare	Costa degli Etruschi	7.4	7.0	6.9	8.3
Balneare	Versilia	7.4	7.5	6.5	8.3
Balneare	Isola d'Elba	7.2	6.9	6.7	8.3
Balneare	Maremma	6.7	6.6	5.8	8.1
Balneare	Riviera Apuana	6.7	6.6	5.8	7.7
Balneare	Maremma Area Nord	6.6	6.7	5.7	8.3
Balneare	Livorno	5.8	4.6	7.8	7.4

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

#### 4.

### CONCLUSIONI: I TERRITORI TOSCANI FRA DOMANDA E OFFERTA DI MOBILITÀ TURISTICA

L'analisi dei precedenti capitoli ha messo in evidenza le caratteristiche essenziali, da un lato, dell'offerta di infrastrutture e servizi di trasporto presenti sul territorio toscano, e dall'altro, delle tipologie di domanda di mobilità espresse dalle diverse categorie di turisti che frequentano la regione. Pur riconoscendo l'elevata eterogeneità delle varie componenti della domanda turistica e dell'offerta territoriale, può essere utile ricomporre un quadro di sintesi per macrocategoria di ambito di destinazione, evidenziando per ciascuno di essi le principali risultanze su entrambi i fronti dell'analisi e individuandone eventuali incoerenze o possibili ambiti di intervento.

#### • *Firenze e area circostante*

Firenze rappresenta ovviamente il principale hub trasportistico della regione, naturale punto di interconnessione tra i servizi e le infrastrutture di collegamento sovra locale (aeroporto, AV, autostrada) e la rete di collegamento regionale. La domanda che sceglie di visitare l'area utilizza in maniera preponderante l'aereo (41%) e il treno (33%), che risulta rilevante come mezzo utilizzato anche durante il periodo di permanenza (24%), sebbene si registri anche un utilizzo significativo dell'auto a noleggio (18%). Dal punto di vista dell'incontro fra domanda e offerta, il rischio principale non è rappresentato dai livelli relativi di dotazione di infrastrutture e servizi, ma dalla possibile saturazione della rete, e dalla convivenza fra domanda dei residenti e degli utilizzatori esterni del territorio (di cui i turisti costituiscono una parte insieme ai pendolari sistematici e agli utilizzatori occasionali del sistema dei servizi qualificati offerti dall'area metropolitana fiorentina). Da questo punto di vista occorre valutare quali effetti potrebbero avere i numerosi interventi in corso nell'area (sottoattraversamento ferroviario, terze corsie autostradali, potenziamento aeroportuale) e come verranno ridisegnati i livelli di servizio una volta che questi diventeranno operativi.

#### • *Le altre Città d'arte*

Abbastanza simile risulta l'analisi relativa alle altre città d'arte (che ricomprendono gli ambiti incentrati su Pisa, Pistoia, Siena, Prato, Lucca e Arezzo). In termini di domanda, si nota una rilevante inclinazione all'utilizzo del mezzo pubblico sia per l'arrivo sul territorio (21% di utilizzo del treno, 6% con autobus) che durante il periodo di permanenza (19% treno, 9% autobus). Anche in questo caso le dotazioni in termini di offerta appaiono buone, in virtù della relativa densità della domanda che somma a quella turistica la domanda dei residenti. Il rischio congestione/saturazione della rete non emerge come fattore rilevante in questi ambiti, mentre si possono leggere alcuni elementi di criticità per quegli ambiti dove la composizione territoriale appare maggiormente eterogenea rispetto alla dicotomia urbano/rurale, in particolare quindi per gli ambiti di Arezzo e Siena. In questi casi la buona connessione dei comuni capoluogo si affianca ad una minore capillarità della rete nei comuni circostanti, in particolare sul versante del servizio di TPL su gomma che non riesce a coprire esaustivamente un'offerta ricettiva sparsa e prevalentemente collocata in ambiti rurali. Gli ambiti urbani collocati nell'area densa della Toscana centrale (Pisa, Prato, Pistoia e Lucca) beneficiano invece del sistema di connettività regionale sia relativamente alla scala sovra-locale, grazie alla vicinanza con Firenze e alle connessioni presenti nell'area Pisana, che alla scala locale, sufficientemente capillare da coprire in maniera omogenea i diversi territori ricompresi negli ambiti.

- **Mare**

Anche il sistema balneare presenta in generale un livello sufficiente di connessione, seppure presenti al proprio interno una maggiore eterogeneità. In termini di domanda la caratteristica principale è senza dubbio rappresentata dalla forte stagionalità dei flussi e dalla pesante incidenza in termini di impatto sulla popolazione residente. Sono anche gli ambiti dove maggiore è l'incidenza del mezzo privato sia per l'arrivo che per gli spostamenti in loco. Tuttavia, tale propensione appare maggiormente collegata alla tipologia di domanda turistica che insiste su questi territori che non ad una insufficiente dotazione infrastrutturale. Possiamo infatti individuare un'area costiera settentrionale (Riviera apuana, Versilia, Livorno e la parte nord della Costa degli Etruschi) dotata di un sostanziale equilibrio nelle diverse componenti dell'offerta. L'accessibilità di lungo raggio è garantita dalla presenza dell'aeroporto di Pisa, dalla buona dotazione stradale e dai collegamenti ferroviari e di TPL su gomma che insistono sull'*hub* pisano, mentre la relativa compattezza dell'offerta ricettiva consente una buona accessibilità anche in termini di capillarità e intermodalità del servizio. Da questo punto di vista la parte sud della costa degli etruschi mostra già qualche prima criticità, man mano che ci si allontana geograficamente dalle aree dense e si dilatano i tempi di percorrenza. Si arriva quindi all'area costiera del sud della Toscana (Maremma e Maremma area Nord) che mostrano un significativo gap sia in termini di accessibilità di lungo raggio (non compensata dalla relativa maggior vicinanza con i grandi hub dell'area romana) sia in termini di copertura locale, dovuti alla minor omogeneità di ambito che affianca ai territori costieri un'area interna a bassa densità che solo in parte è soddisfatta dai servizi incentrati su Grosseto e che sconta la bassa sostenibilità finanziaria dei servizi pubblici di trasporto in aree a domanda debole. In quest'area si potrebbero quindi aprire potenzialità legate alla sperimentazione di forniture innovative di servizi di mobilità che possano contemporaneamente funzionare sia a tutela del diritto alla mobilità delle popolazioni residenti che garantire una migliore connettività per la domanda turistica. Un ragionamento separato è invece necessario per l'ambito Elbano, dove la natura del territorio in esame non consente la comparazione attraverso gli indici elaborati per le restanti destinazioni.

- **Collina**

I territori degli ambiti collinari rappresentano sicuramente uno dei contesti più interessanti dal punto di vista dell'analisi della mobilità dei turisti. Si tratta infatti di ambiti dotati di un'elevata eterogeneità interna, che comprendono generalmente sia poli urbani di fascia media (come nei casi dell'Empolese, della Valdelsa, della Valdinievole, del Chianti e del Valdarno Aretino) che territori a maggiore vocazione rurale, collocati tuttavia in posizione geograficamente non troppo marginale rispetto all'area densa della Toscana centrale e a forte attrattività turistica. In questi casi, quindi, la sfida sul versante dell'offerta appare connessa non tanto all'accessibilità di lungo raggio (garantita dalla vicinanza con i poli urbani maggiori) quanto alla diffusività sul territorio dei servizi di trasporto. Il dato è confermato dall'elevata propensione dei turisti ad utilizzare il mezzo proprio per l'arrivo sul territorio (46%) e soprattutto per lo spostamento durante il periodo di soggiorno (52% del totale, più il 20% di utilizzo dell'auto a noleggio nel caso di turisti che arrivano con altri mezzi). Tali criticità sul versante dell'offerta risultano ancora più accentuate per gli ambiti collinari della parte centro-orientale (Val d'Orcia, Val di Chiana Senese e Val di Chiana Aretina) dove a quelle già evidenziate si somma anche una maggiore difficoltà ad usufruire delle connessioni di lungo raggio concentrate nell'area centrale. Si tratta inoltre di territori con una buona dinamica turistica in anni recenti (Chianti, Val d'Orcia, Val di Chiana Senese) che potrebbero ragionevolmente beneficiare sia di una migliore connettività con gli *hub* regionali che di una maggiore capillarità dei servizi di trasporto pubblici locali (e in

questo senso la domanda turistica potrebbe in parte rafforzare la sostenibilità finanziaria anche a vantaggio della popolazione residente).

- **Montagna**

I fattori orografici e geografici rendono gli ambiti montani (Lunigiana, Garfagnana, Casentino, Mugello, Amiata e Val Tiberina) i più “difficili” dal punto di vista della connettività. L’offerta di connessioni di lungo raggio appare particolarmente critica, a causa della difficile raggiungibilità rispetto ai centri urbani più rilevanti (con la parziale eccezione del Mugello, la cui caratterizzazione montana è però solo parziale essendo peraltro destinazione prossima all’area fiorentina). La relativa concentrazione dell’offerta ricettiva mitiga alcune criticità in termini di raggiungibilità delle destinazioni con i servizi locali, in particolare con il trasporto pubblico su gomma, mentre l’accessibilità ferroviaria appare giocoforza limitata. Dal punto di vista della domanda, questo si traduce in un utilizzo dell’auto propria ancor più rilevante che per gli ambiti collinari (45% per gli arrivi, 62% per coloro che si spostano durante il periodo di soggiorno). La natura del soggiorno in ambito montano influisce sicuramente sulla scelta del mezzo di trasporto, e la limitata densità della domanda turistica rende difficile pensare che questa componente possa rappresentare un sostegno significativo alla domanda locale nel disegnare nuove forme di fornitura dei servizi di trasporto. Tuttavia, una migliore connettività di alcune di queste aree attraverso connessioni leggere (autobus extraurbani, intermodalità gomma/ferro) potrebbe forse contribuire ad una maggiore intensità turistica dei territori.

A titolo meramente descrittivo possiamo inserire due cartine che rappresentano specificamente la percentuale di presenze in ciascun comune toscano in strutture poste a meno di 400 metri lineari da una fermata di TPL e la distribuzione per comune dei tassi di occupazione delle strutture medesime. Pur non emergendo una relazione sistematica tra queste due grandezze alcune considerazioni più puntuali appaiono ragionevoli anche alla luce della seguente tabella

Tabella 4.1  
INDICE DI CORRELAZIONE LINEARE PER TIPOLOGIA DI PRODOTTO TURISTICO DEL COMUNE

	Indice di Correlazione tra variabili A e B	Indice di Correlazione tra variabili A e C
Balneare	-0.03	0.25
Collina	0.24	0.56
Montagna	0.35	0.49
Arte	0.41	0.44

Variabile A: Quota di presenze in strutture ricettive distanti meno di 400 metri in linea d'aria da una fermata del TPL

Variabile B: Tasso di occupazione medio annuo in strutture distanti meno di 400 metri in linea d'aria da una fermata del TPL

Variabile C: Differenza tra il tasso di occupazione medio in strutture distanti meno di 400 metri in linea d'aria da una fermata del TPL e quello delle altre strutture

Se escludiamo le località balneari, interessate da una tipologia di turismo che mostra una preferenza spiccata per il mezzo di trasporto a motore per ragioni che hanno a che vedere con la tipologia stessa di vacanza, negli altri casi, laddove è importante che vi sia una connessione col TPL, qualora questa sia più diffusa emerge un di più di competitività delle strutture ricettive che sono a una breve distanza dalla rete rispetto alle altre e quest’ultima appare crescente al crescere della diffusione della rete. Come dire che laddove il servizio di TPL per ragioni strutturali e per storia evolutiva si è sviluppato di più, l’essere più vicino alla rete può costituire un vantaggio economico rilevante.

Figura 4.2  
QUOTA DI PRESENZE IN STRUTTURE RICETTIVE A MENO DI 400 METRI LINEARI DA UNA FERMATA DEL TPL

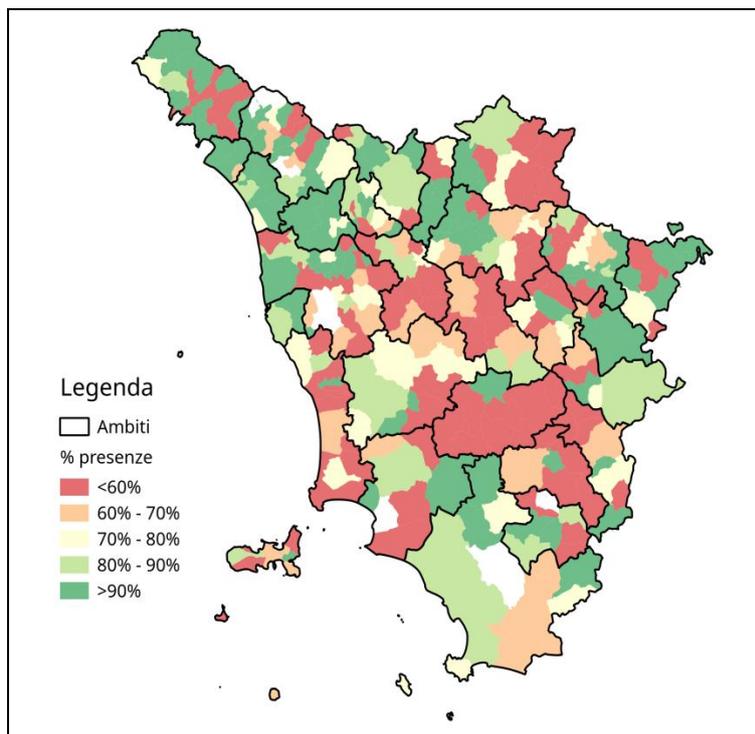
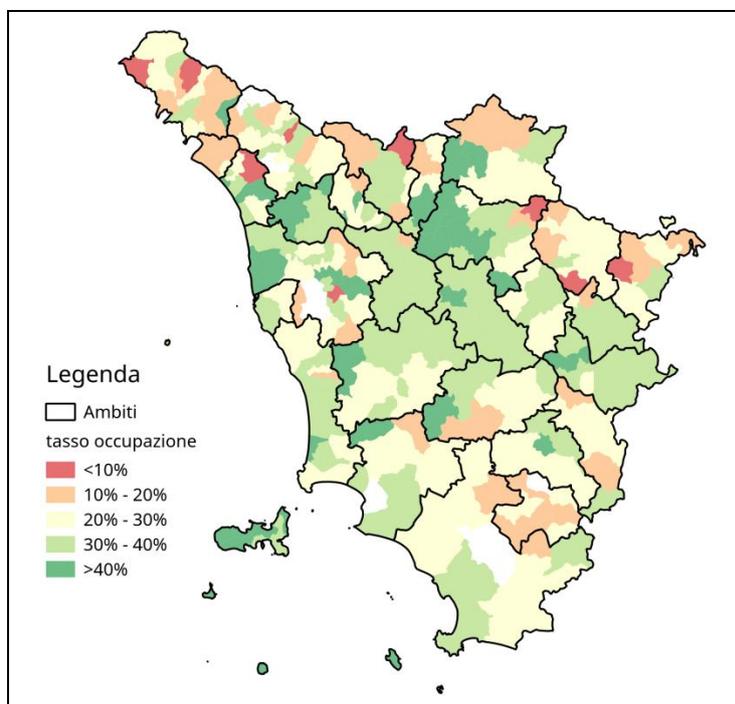


Figura 4.3  
TASSO DI OCCUPAZIONE DELLE STRUTTURE RICETTIVE MEDIO ANNUO PER COMUNE 2017



## BIBLIOGRAFIA

- Al Kahtani S. J. H. *et al.* (2008), *A review of methodologies on measure of accessibility to tourist attractions*, PATREC Research Forum, 2008.
- Borgatti S. P. (2002), *Netdraw network visualization*, Analytic Technologies, [www.analytictech.com](http://www.analytictech.com).
- Borgatti S. P., Everett M. G., Freeman L. C. (2002), *Ucinet 6 for Windows: software for Social Network Analysis*.
- Cascetta E. *et al.* (2013), “A new measure of accessibility based on perceived opportunities”, *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 87, 117-132.
- Ciuffini M. *et al.* (2017), *Il Rapporto nazionale sulla sharing mobility*, Osservatorio nazionale sharing mobility
- Duval D. T. (2007), *Tourism and Transport: Modes, Networks and Flows*, Clevedon: Channel View Publications.
- ENAC (2012), *Piano Nazionale degli Aeroporti*.
- Istat (2018), *Rapporto Annuale 2018*.
- Khadaroo J., Seetanah B. (2007), “Transport Infrastructure and Tourism Development”, *Annals of Tourism Research*, 34(4), 1021-1032