

ISSN 2283-3102

Annali del turismo

Anno IX, 2020



EDIZIONI DI GEOPROGRESS

NOVARA

Geoprogress, onlus

È un'associazione fondata nel 2011 da una trentina di docenti di varie università e centri di ricerca italiani, allo scopo di contribuire al progresso dell'umanità e dei suoi territori, soprattutto promuovendo la crescita e la diffusione di conoscenze e il miglioramento delle qualità delle risorse umane e dell'ecosistema terrestre.

Coerentemente con la sua visione del mondo e la sua missione (v. www.geoprogress.eu), Geoprogress si prefigge in particolare di promuovere la crescita delle conoscenze e della consapevolezza sociale che sono necessarie ovunque alla realizzazione a scala locale e regionale di una pianificazione partecipativa dello sviluppo sostenibile del territorio e, in quest'ambito, di progetti per la tutela, promozione e valorizzazione dell'ambiente naturale, del paesaggio e dei beni culturali. In questo quadro si collocano le sue iniziative editoriali, a livello nazionale ed internazionale.

Sede legale: Novara, presso l'Università del Piemonte O., in Via Perrone 18.

Organi Statutari

PRESIDENTE - Francesco Adamo

CONSIGLIO DIRETTIVO - Francesco Adamo (Presidente), Vittorio Amato (Vice-Presidente), Eugenio M. Braja (Tesoriere), Lorenzo Gelmini, Maria Paola Pagnini.

CONSIGLIO SCIENTIFICO - Francesco Adamo (Presidente), Vittorio Amato, Eugenio M. Braja, Lorenzo Gelmini, Maria Paola Pagnini, Alessandro Capocchi, Maurizio Comoli, Francesco Dramis, Fiorenzo Ferlaino, Giovanni Fraquelli, Ciro Isidoro, Gianfranco Lizza, Piercarlo Rossi, Lida Viganoni.

COLLEGIO DEI REVISORI - Patrizia Riva (Presidente), Paola Vola, Chiara Morelli.

Donazioni a favore di Geoprogress

Per i fini statutari dell'associazione, questa ed altre pubblicazioni *on line* di Geoprogress sono a libero accesso, ma hanno ovviamente un costo, come pure le iniziative dell'Associazione per la tutela degli ambienti naturali, del paesaggio e dei beni culturali, di cooperazione allo sviluppo. Per questi motivi invitiamo i lettori a fare una donazione a favore dell'Associazione e possibilmente aderirvi e apportare un contributo personale.

PUOI FARCI ARRIVARE IL TUO DONO IN DENARO MEDIANTE:

Bonifico bancario intestato a Geoprogress, Onlus, presso la Banca Prossima Fil.

5000, c/c **16996** Abi **03359** Cab **01600** Cin **J**

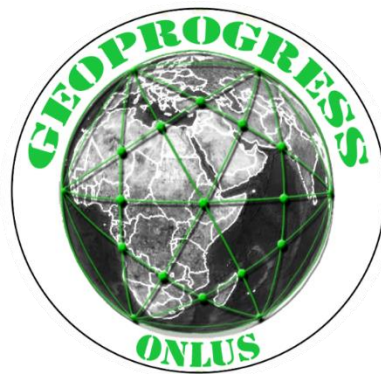
Codice IBAN: **IT22V0335901600100000016996**

Foto di copertina: Il turismo e il Covid-19

ISSN 2283-3102

Annali del turismo

Anno IX, 2020



EDIZIONI DI GEOPROGRESS (ONLUS)

NOVARA

Gli *Annali del turismo* sono una serie di volumi, divisi talvolta in più fascicoli, nei quali si pubblicano annualmente i risultati di ricerche sul turismo - sui suoi caratteri, le sue tendenze, i suoi problemi e impatti - e contributi metodologici, nonché riflessioni e proposte sulle politiche per il turismo, a varia scala geografica. Di norma negli *Annali del turismo* si pubblicano anche i contributi alle “Giornate del Turismo” - l’incontro annuale tra ricercatori, operatori privati e decisori pubblici, promosso da Geoprogress in collaborazione con una o più università e con il patrocinio delle principali Istituzioni e Associazioni, nazionali e regionali del turismo.

Ogni “articolo” pubblicato è stato sottoposto alla valutazione di due *referee*.

Direttore responsabile

Francesco Adamo, Geoprogress (Onlus)

Comitato scientifico

Francesco Adamo, Alessandro Capocchi, Fiorella Dallari, Cesare Emanuel, Giovanni Fraquelli, Maria Giuseppina Lucia, Alessia Mariotti, Fabio Pollice, Vittorio Ruggiero, Nunzio Famoso, Lida Viganoni

Comitato di redazione

Stefania Albanese (Coord.), Davide Murmura, (Webmaster di Geoprogress), Edoardo Ardizzone (Redattore-Capo)



Questo volume di scritti scientifici è parte della comunità delle pubblicazioni on line a libero accesso dell’Università degli Studi del Piemonte Orientale (UPO)

Redazione: Geoprogress & DISEI-UPO

Via Perrone 18 – 28100 Novara, www.geoprogress.eu

E-mail: DISEI-UPO, stefania.albanese@uniupo.it

Geoprogress, info@geoprogress.eu

INDICE

<i>Prefazione</i>	7
 <i>ARTICOLI</i>	
TURISMO E TRASPORTI: EFFETTI DELLA PANDEMIA DA COVID-19 SULL'ESTATE 2020.....	11
Elisa Piva, Marcello Tadini	
EFFETTI DEL COVID-19 SUL COMPORTAMENTO DI CONSUMATORI E IMPRESE: UN'ANALISI EMPIRICA RELATIVA AL SETTORE TURISTICO.....	31
Federica Manni, Graziano Abrate	
IL BINOMIO ARTE E AMBIENTE QUALE VOLANO DI SVILUPPO TURISTICO PER LE DESTINAZIONI PERIFERICHE.....	57
Gianluca Grossi, Valentina Polsinelli	
TURISMO IN LIGURIA: PROSPETTIVE E GOVERNANCE PER POSSIBILI SCENARI POST COVID-19.....	77
Enrico Bernardini	
PASSATO-FUTURO: LA LEGACY TURISTICA DI MATERA 2019 DOPO IL COVID-19.....	89
Angela Pepe, Annalisa Percoco	
TURISMO LENTO COME RISPOSTA ALLA CONVIVENZA CON IL COVID.....	107
Vincenzo Mini	
SULLE TRACCE DELLA SIRENA: IL TURISMO MACABRO A NAPOLI.....	119
Vincenzo Addio	
LA VALORIZZAZIONE DEI BENI CULTURALI IN SICILIA PER LA LORO ATTIVAZIONE. IL CASO DELLA CASA NATALE MUSEO LUIGI PIRANDELLO.....	143
Ugo Lombardo	
MARGINALITÀ E COVID 19: RIPENSARE IL TURISMO?.....	163
Giovanni Messina	
UNA PIANIFICAZIONE COMUNITARIA PER LA SOSTENIBILITÀ, COMPETITIVITÀ E SICUREZZA DELLE DESTINAZIONI TURISTICHE ITALIANE.....	171
Francesco Adamo	

TURISMO E TRASPORTI: EFFETTI DELLA PANDEMIA DA COVID-19 SULL'ESTATE 2020

Elisa Piva, Marcello Tadini¹

Abstract

TOURISM AND TRANSPORT: THE EFFECTS OF COVID-19 PANDEMIC ON SUMMER 2020. - This paper aims at analysing the main impacts of the Covid-19 pandemic on the tourists' choices during the past summer season, using the context of Northwest Italy as an illustrative case study. The results of the online questionnaire show the predominant dynamics of the domestic tourist flows in summer 2020, also verifying the reliability of last spring's forecasts. In this regard, a substantial consistency among those forecasts and the survey results is found. The contribution of this study lies not only in the findings related to the tourist flows but especially also in their geographical interpretation, which enables to provide useful insights for adequate territorial policies.

1. Introduzione

L'emergenza sanitaria causata dalla pandemia da Covid-19 ha fortemente modificato le prospettive economiche globali, determinando in modo particolare per l'industria turistica e dei trasporti uno scenario caratterizzato da forte incertezza e prospettive sfavorevoli. Ciò è stato ancor più evidente in quei paesi la cui economia manifesta una significativa "dipendenza" dal turismo, come nel caso dell'Italia in cui il settore rappresenta il 13% del PIL nazionale (ENIT, 2019).

I trasporti costituiscono una componente essenziale del turismo poiché consentono gli spostamenti dei passeggeri a livello nazionale e internazionale. Appaiono pertanto evidenti gli stretti legami tra i due settori, tanto da delinearne una filiera unica, nonché i riverberi sull'attività turistica che sono derivati dalle restrizioni agli spostamenti a causa della pandemia.

Le previsioni per l'estate 2020 hanno evidenziato alcune tendenze per turismo e trasporti. In particolare per il primo si è delineato un quadro contraddistinto da una riduzione delle movimentazioni verso le mete del turismo di massa, parzialmente sostituite da destinazioni di prossimità (Romagosa, 2020; OECD, 2020).

In relazione ai trasporti, lo scenario previsto è caratterizzato da un calo drastico del traffico aereo, ma anche di quello ferroviario e marittimo (particolarmente interessati dalle movimentazioni di medio-lungo raggio), destinati a essere sostituiti dal crescente ricorso al mezzo proprio (ICAO, 2020; Cerved, 2020; Eurnex, 2020).

¹ Università del Piemonte Orientale, Dipartimento di Studi per l'Economia e l'Impresa. E-mail: elisa.piva@uniupo.it; marcello.tadini@uniupo.it. *Attribuzioni*: I paragrafi 2, 4 e 5.1 vanno attribuiti ad Elisa Piva, i paragrafi 3 e 5.2 vanno attribuiti a Marcello Tadini, mentre i paragrafi 1 e 6 sono da attribuirsi ad entrambi gli autori.

Alla luce di queste previsioni di scenario, il presente lavoro intende analizzare i possibili effetti generati dal Covid-19 sulle scelte dei turisti residenti nel Nord-Ovest italiano – uno tra i contesti domestici più colpiti dalla pandemia – e le conseguenze sulle destinazioni turistiche nazionali registrate nel periodo del post *lockdown*, durante l'estate 2020.

A tale scopo, è stato predisposto e somministrato un questionario online a coloro che risiedono o hanno domicilio nel Nord-Ovest italiano (Liguria, Lombardia, Piemonte, Valle d'Aosta). Il questionario, in forma anonima, è stato strutturato con domande sulla tipologia di destinazione turistica scelta e sulla relativa distanza dal luogo di provenienza, nonché sui mezzi di trasporto utilizzati per raggiungerla, evidenziando altresì eventuali scostamenti di scelta rispetto agli anni precedenti.

Alla luce dei risultati restituiti dal suddetto questionario, sarà possibile individuare le principali dinamiche dei movimenti turistici nella stagione estiva appena trascorsa che consentiranno di validare o confutare le previsioni dei primi mesi del 2020, nonché di interpretare gli effetti territoriali generati dall'emergenza sanitaria e, di conseguenza, di avere a disposizione riferimenti utili per l'elaborazione di politiche mirate a fronteggiare l'impatto della pandemia da Covid-19.

2. Pandemia da Covid-19: previsioni, impatti e tendenze per il settore turistico

Il comparto turistico è indubbiamente uno dei settori che ha più risentito degli effetti negativi causati dal fenomeno pandemico globale causato dal Covid-19. È evidente, infatti, la stretta relazione tra gli spostamenti di persone e la diffusione dei contagi di un evento pandemico.

Secondo i dati dell'Organizzazione Mondiale del Turismo, la pandemia da Covid-19 ha spinto entro la fine di aprile 2020 le destinazioni in tutto il mondo a introdurre restrizioni di viaggio, causando la limitazione più severa nella storia dei viaggi internazionali (UNWTO, 2020a). Infatti, 97 destinazioni su 217 (45%) nel mondo hanno chiuso totalmente o parzialmente i propri confini ai turisti (*ibidem*).

Ciò ha determinato effetti devastanti sul turismo, un'industria che fino allo scorso anno vantava una crescita costante e sostenuta, contribuendo in modo significativo all'economia di molti paesi del mondo e rappresentando il 10% del PIL globale (UNWTO, 2020b).

Prima del verificarsi della pandemia, l'Organizzazione mondiale del turismo aveva stimato una crescita del 5% degli arrivi internazionali nel 2018, registrando 1,4 miliardi di visitatori, circa 470 milioni di persone in più rispetto all'ultimo decennio. Contestualmente, anche le entrate generate dalle esportazioni turistiche sono aumentate del 4% per raggiungere un valore totale di 1.700 miliardi di dollari (UNWTO, 2019). Inoltre, secondo le proiezioni di Euromonitor International (2019), il valore economico globale dell'industria del turismo avrebbe dovuto registrare un trend di crescita costante del 3,3% su base annua, raggiungendo quasi i 3.000 miliardi di dollari entro il 2024, mentre gli arrivi internazionali sarebbero dovuti aumentare fino a raggiungere 1,8 miliardi entro il 2024.

La figura 1 mostra gli impatti del Covid-19 nel periodo gennaio-aprile 2020 su base macro-regionale. L'area che ha subito maggiormente gli impatti del Covid-19 nei primi mesi del 2020 è l'Asia e il Pacifico, con un calo del 51% degli arrivi turistici. L'Europa rappresenta il secondo ambito più colpito (-44%), seguito da Medio Oriente (-40%), Americhe (-36%) e Africa (-35%) (UNWTO, 2020c).

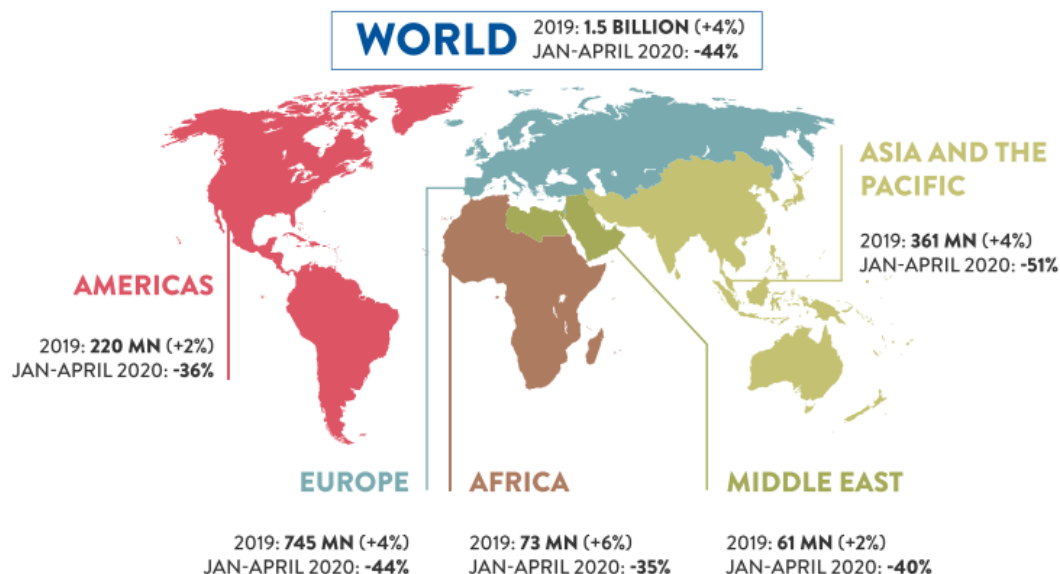


Figura 1: Arrivi turistici internazionali nel periodo gennaio-aprile 2020.

Fonte: UNWTO, 2020c.

Più in generale, a inizio maggio l'UNWTO (2020d) ha previsto che gli arrivi internazionali avrebbero subito un calo tra il 58% e il 78%, che si sarebbe tradotto in una perdita di flussi compresa tra 852 e 1.142 milioni di turisti. In particolare, erano stati definiti tre possibili scenari in caso di revoca delle restrizioni di viaggio rispettivamente all'inizio di luglio (-58%), di settembre (-70%) o di dicembre 2020 (-78%). A giugno, l'OECD (2020) ha rivisto le stime sull'impatto del Covid-19, indicando una diminuzione del 60% del turismo internazionale nel 2020.

Entrambe le organizzazioni hanno evidenziato come un numero crescente di destinazioni abbia incoraggiato politiche e strategie per riavviare il turismo estivo post *lockdown*, principalmente volte a promuovere il turismo domestico (UNWTO, 2020d). Infatti, il turismo domestico – che rappresenta circa il 75% dell'economia turistica dei paesi OCSE – dovrebbe riprendersi più rapidamente (OECD, 2020).

Tra le tendenze individuate come effetto del turismo post-Covid-19, vi è anche il rafforzamento del turismo di prossimità. Secondo Romagosa (2020) questa previsione si basa sul fatto che, grazie alla maggiore consapevolezza sociale e ambientale, i turisti post-Covid-19 sceglieranno probabilmente di viaggiare verso destinazioni più vicine al loro luogo di residenza. In un contesto di crescente insicurezza e incertezza, le destinazioni vicine potrebbero essere considerate meno rischiose da molti potenziali turisti che, essendo stati notevolmente colpiti dalla crisi economica derivante dalla crisi sanitaria, hanno visto ridursi il loro potere d'acquisto.

Previsioni simili sono state indicate anche riguardo al contesto italiano.

Tra i Paesi europei più colpiti dagli effetti della pandemia da Covid-19 c'è, infatti, l'Italia, la cui economia è fortemente dipendente dal turismo, con un impatto del 13% sul PIL del Paese ed entrate pari a 232 miliardi euro (ENIT, 2019).

Prima dell'inizio della pandemia, il turismo italiano ha registrato numeri record nel 2018, raggiungendo oltre 428 milioni di presenze turistiche (con un aumento di circa 1,8% rispetto all'anno precedente) e 128,1 milioni di arrivi turistici, di cui 62 milioni

di stranieri (48%) (ISTAT, 2019). Si tratta di un'industria di vitale importanza per il paese, che rappresenta il 6% del valore aggiunto dell'intera economia nazionale (*ibidem*).

Secondo le prime stime sulle conseguenze a breve termine della pandemia da Covid-19, l'Italia mostrava un *trend* decrescente simile ad altri paesi europei in termini di prenotazioni. La perdita stimata di prenotazioni per l'Italia relativa ai mesi estivi del 2020 era infatti pari al 57,5%, a cui seguivano Spagna (-56,7%), Regno Unito (-54,7%), Francia (-54%), Paesi Bassi (-52,8%) e Portogallo (-50,7%) (ENIT, 2020a). La drastica riduzione degli arrivi turistici in Italia nel 2020, soprattutto per il turismo internazionale, era inizialmente stimata tra il 30% (scenario ottimistico) e il 70% (scenario pessimistico).

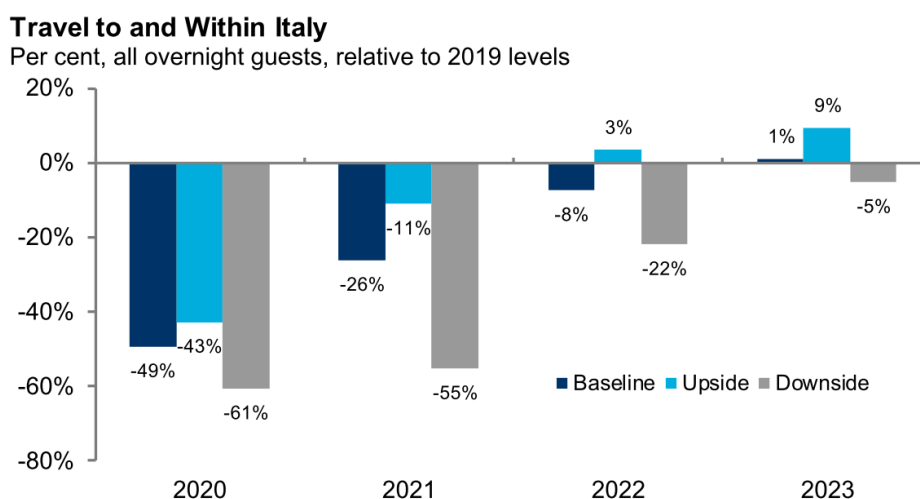


Figura 2: Previsioni dei viaggi in Italia 2020-2023.

Fonte: ENIT, 2020b.

Nell'ultimo rapporto disponibile pubblicato dall'Agenzia Nazionale Italiana del Turismo (ENIT, 2020b), questi scenari sono confermati sulla base dei recenti sviluppi nel settore dei viaggi e del turismo. In particolare, secondo lo scenario base (Fig.2), il numero totale di turisti nazionali e internazionali dovrebbe diminuire del 49% nel 2020 rispetto all'anno precedente, quindi di circa 57 milioni di visitatori. Si prevede che le notti turistiche totali diminuiranno di 186 milioni e le spese turistiche totali di 71 miliardi di euro (ENIT, 2020b). Anche nel caso italiano, si prevede un impatto maggiormente negativo per il turismo internazionale, con una perdita stimata di 40 milioni di visitatori in meno rispetto al 2019 (-64%). Il turismo domestico, invece, diminuirà del 31%, ovvero 16 milioni di turisti in meno rispetto all'anno precedente. L'Agenzia Nazionale Italiana per il Turismo ha inoltre previsto una piena ripresa dei flussi turistici complessivi non prima del 2023 (Fig. 2). Questa ripresa sarà guidata molto probabilmente dal turismo interno, mentre i visitatori internazionali registreranno ancora un -5% rispetto ai flussi del 2019 (*ibidem*).

In sintesi, le previsioni nazionali e internazionali per l'estate 2020 hanno evidenziato alcune tendenze per il settore. In particolare, è stata dapprima prevista una riduzione dei flussi turistici verso le mete tradizionali del turismo di massa (ad esempio, città d'arte e destinazioni balneari), a favore di mete meno frequentate, come piccoli borghi e contesti territoriali meno noti. È stata inoltre prevista la prevalenza del turismo

domestico e di breve raggio con particolare attenzione a forme di turismo lento e sostenibile (Romagosa, 2020; OECD, 2020; ENIT, 2020a).

Sono tuttavia ancora limitati i riscontri effettivi sull'andamento del settore turistico durante l'estate 2020, in particolare per quanto riguarda il contesto nazionale, dove si evidenzia ancora la mancata disponibilità di dati consuntivi in merito.

A livello globale, invece, l'UNWTO ha appena reso disponibili alcuni dati turistici relativi al periodo gennaio-agosto 2020. Il più recente barometro mondiale del turismo del 27 ottobre 2020 (UNWTO, 2020e) mette in luce come le misure di restrizione ai viaggi abbiano portato ad un calo effettivo del 70% degli arrivi internazionali durante i primi otto mesi dell'anno, registrando in particolare un crollo degli arrivi internazionali dell'81% a luglio e 79% ad agosto, i mesi in cui tradizionalmente si verifica il picco di flussi della stagione estiva. Si tratta di una riduzione di 700 milioni di arrivi rispetto ai volumi del 2019, che si traduce in una perdita di 730 miliardi di dollari di entrate. Una perdita che risulta essere più di otto volte quella derivante dalla crisi economico-finanziaria del 2009 (*ibidem*).

A partire da settembre 2020, la maggior parte delle destinazioni in tutto il mondo (53%) ha iniziato ad allentare tali restrizioni di viaggio in vista di un graduale riavvio del turismo (UNWTO, 2020f), sebbene la pandemia si stia attualmente manifestando con una seconda ondata, che rischia di rallentare ulteriormente la ripresa del settore.

3. Pandemia da Covid-19: previsioni, impatti e tendenze per il settore dei trasporti

L'impatto della pandemia da Covid-19 sul sistema di trasporto è stato, è attualmente e continuerà ad essere particolarmente rilevante, anche a causa delle severe restrizioni adottate per ridurre il rischio di diffusione del virus.

Un ruolo importante nel deprimere la domanda di mobilità è stato giocato da alcuni fattori, quali le norme che hanno ridotto la capacità di trasporto per rispettare il distanziamento fisico e soprattutto il permanere di un forte timore a condividere con altre persone l'esperienza di viaggio (tramite il trasporto collettivo), sia quello a scala urbana sia quello di più lunga percorrenza verso i luoghi di vacanza (PWC, 2020).

Come evidenzia PWC (2020), le attuali dinamiche dei comportamenti di mobilità mettono in luce una permanente forte disaffezione al trasporto pubblico per gli spostamenti locali ed ai mezzi collettivi quali Alta Velocità ed aereo sui movimenti di media/lunga percorrenza.

Come noto, il trasporto aereo è stato caratterizzato da un crollo verticale del traffico durante la prima ondata della pandemia e, in particolare, nel periodo marzo-maggio 2020. Successivamente, a partire da giugno e con l'inizio della stagione estiva, il numero di voli e di passeggeri trasportati ha cominciato lentamente a risalire, fino ad agosto (Fig. 3).

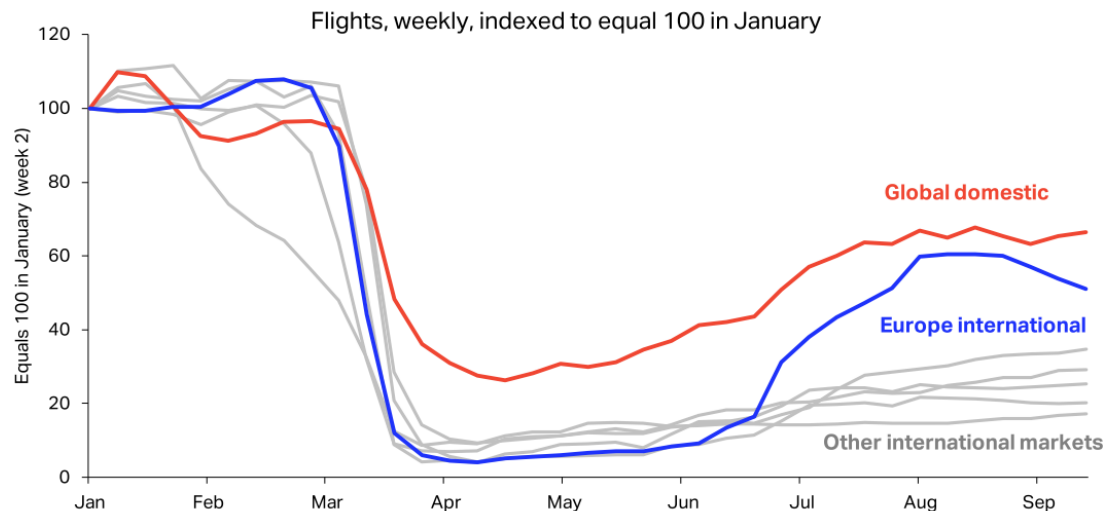


Figura 3: Evoluzione dei movimenti aerei.
Fonte: IATA, 2020.

Tuttavia, la perdurante debolezza sui mercati internazionali e l'aumento dei casi di contagio da Covid-19 hanno frenato la ripresa. Per queste ragioni, sia a livello globale che europeo, si è assistito a un rallentamento della crescita nella seconda metà di agosto e durante il mese di settembre (IATA, 2020; ICAO, 2020).

In particolare, in Italia, i movimenti aerei e il numero di passeggeri sono stati caratterizzati da una dinamica analoga a quella globale raggiungendo comunque valori decisamente inferiori rispetto al 2019 (-56,2% dei movimenti e -69,6% dei passeggeri) (Assaeroporti, 2020).

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario, va segnalato il significativo impatto della pandemia sulla movimentazione dei passeggeri. La paura dell'infezione e dell'interazione con altre persone ha aumentato il ricorso al mezzo privato (automobili) per la mobilità urbana e suburbana, a discapito di quello ferroviario (Eurnex, 2020).

A causa della gravità dei blocchi, delle limitazioni di viaggio associate e della recessione globale prevista per il 2020, le compagnie ferroviarie hanno ridotto il numero di viaggi dei convogli, diminuito le frequenze e trasportato molti meno passeggeri rispetto al 2019.

In particolare, per il 2020, SCI Verkehr (Fig. 4) prevede a livello globale un calo del 36% del numero di passeggeri a lunga percorrenza, regionali e urbani, innescato dalle normative Covid-19 sui viaggi e sul distanziamento fisico (Leenen e Wolf, 2020).

Si è assistito infatti ad un cambiamento nel comportamento di mobilità che è tuttora in corso ed è caratterizzato da una ridotta propensione per il trasporto pubblico.

In Italia i treni ad Alta Velocità hanno registrato rilevanti riduzioni in termini di numero di convogli circolanti nella prima fase di diffusione della pandemia (con un calo del 98%). Tuttavia, durante l'estate 2020, sono state incrementate le frequenze di collegamento dei treni AV (pur con forti limitazioni alla capacità di carico, ridotta al 50%) e sono stati introdotti nuovi collegamenti verso destinazioni turistiche italiane con l'intento di sostenere la domanda nazionale.

Come conseguenza si è registrata una parziale sostituzione dell'aereo con il treno sulle lunghe percorrenze.

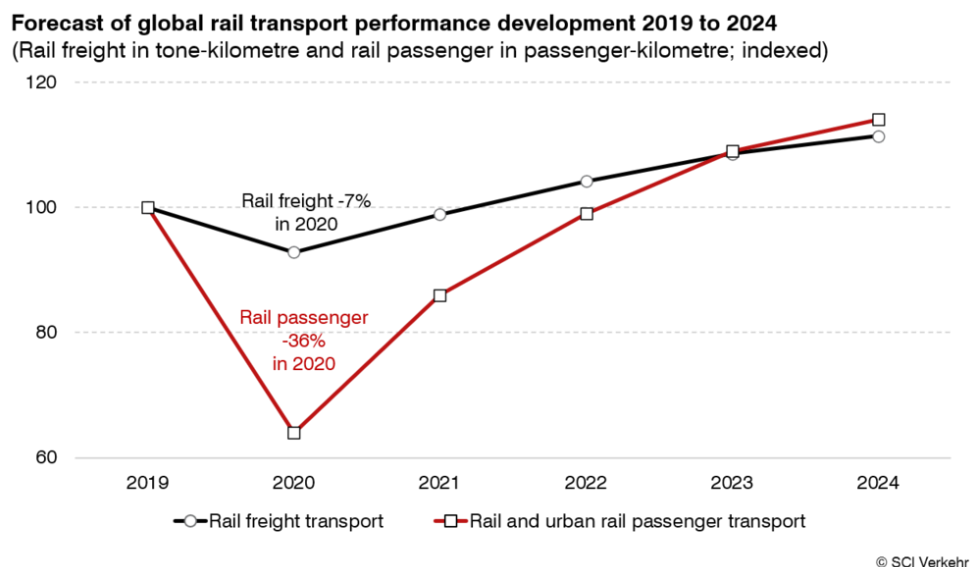


Figura 4: Evoluzione del trasporto ferroviario.

Fonte: SCI Verkehr, 2020.

Gli effetti della pandemia non hanno risparmiato il trasporto marittimo che è stato colpito in particolare nel settore passeggeri. La chiusura dei confini e le limitazioni ai movimenti infra-nazionali hanno impattato significativamente sul traffico passeggeri dei traghetti.

I dati settimanali di EMSA, riferiti al territorio europeo, riportano l'evoluzione delle toccate nave in porto e del numero di passeggeri a bordo.

Il numero di persone che ha utilizzato il traghetto è diminuito gradualmente dall'inizio di marzo 2020. Si è registrato poi un graduale aumento dei passeggeri a bordo a partire dalla fine di maggio e un aumento costante durante l'estate, culminato nelle settimane iniziali di agosto in cui i valori sono risultati comunque inferiori rispetto alle stesse settimane del 2019.

In sintesi, va sottolineato come, a fronte delle limitazioni imposte al trasporto aereo, ferroviario e marittimo e della percezione di ridotta sicurezza sugli aeromobili e sui treni, si è assistito ad un aumento del ricorso al trasporto stradale e nello specifico al mezzo proprio per soddisfare sia le esigenze di mobilità giornaliera/lavorativa sia quelle legate alle vacanze.

Secondo l'indagine svolta dall'Osservatorio Continental (2020), oltre un italiano su due (56,7%) ha scelto di spostarsi in auto perché la ritiene il mezzo più sicuro con cui muoversi (66,6%), un dato significativo che registra una crescita del 22,5% rispetto all'anno precedente.

Considerando nello specifico la mobilità turistica, va evidenziato il sondaggio Coop sulle intenzioni di viaggio post-Covid (somministrato a giugno 2020) che confermano il significativo ricorso all'auto come mezzo di trasporto prevalente (71%) che gli italiani hanno dichiarato di voler utilizzare per recarsi in vacanza.

4. Impostazione dello studio e metodologia utilizzata

Il presente studio si concentra sul Nord-Ovest italiano, uno degli ambiti nazionali più colpiti dalla pandemia. Questa ripartizione geografica comprende le regioni Liguria, Lombardia, Piemonte e Valle d'Aosta. Coloro che risiedono o hanno il proprio domicilio in una di queste regioni costituiscono la popolazione *target* di questa ricerca. Al fine di comprendere il comportamento dei turisti provenienti dal Nord-Ovest italiano, è stato somministrato un questionario strutturato *online* in forma anonima per la raccolta dati.

L'utilizzo di questionari *online* è considerato adatto per questa tipologia di indagine poiché evita potenziali pregiudizi da parte dell'intervistatore, garantendo al contempo anonimato a coloro che partecipano allo studio (Van Selm e Jankowski, 2006). Inoltre, il questionario *online* consente agli intervistati di partecipare nel momento ritenuto più opportuno (Lefever *et al.*, 2007) e ha il potenziale di raggiungere un gran numero di intervistati in maniera gratuita e rapida (Wellman, 1997).

Per garantire un livello accettabile di casualità e rappresentatività e per evitare errori di campionamento (Kay e Johnson, 1999), sono stati generati campioni non restrittivi comunicando ampiamente la disponibilità del questionario *online* e consentendo a qualsiasi residente di queste regioni di completarlo (Medlin *et al.*, 1999). Un totale di 521 residenti ha risposto al questionario durante il periodo di somministrazione, dal 10 settembre al 12 ottobre 2020. Il campione è dunque statisticamente significativo poiché superiore al valore convenuto di 384 per popolazioni superiori al milione (95% livello di confidenza, 5% margine di errore) (Taherdoost, 2017).

Variabile	Campione (N=521)	Percentuale (%=100)
Sesso		
Femmine	358	68,7
Maschi	163	31,3
Età		
0-17	45	8,6
18-35	205	39,3
36-50	163	31,3
50-65	86	16,5
65+	22	4,2
Regione di residenza/domicilio		
Liguria	38	7,3
Lombardia	104	20,0
Piemonte	319	61,2
Valle d'Aosta	60	11,5

Tabella 1: Profilo del Campione (elaborazione propria).

Il questionario *online* ha previsto domande come, ad esempio, l'ubicazione e il tipo di destinazione scelta, il tipo di struttura ricettiva, i mezzi di trasporto utilizzati per raggiungere la destinazione. Sono stati inoltre oggetto di studio i fattori e la misura in cui il Covid-19 ha influenzato queste scelte, evidenziando altresì eventuali scostamenti in queste scelte rispetto agli anni precedenti. Nel questionario sono state poste anche domande sugli aspetti socio-demografici dei rispondenti, da cui è stato possibile

ricavarne il profilo (Tab. 1). Come si può notare, al questionario hanno risposto prevalentemente persone di sesso femminile (68,7 % di donne e 31,3% di uomini). Le fasce di età risultano abbastanza variegata, sebbene prevalgano quelle dai 18-35 (39,3%) e dai 36-50 (31,3%).

A livello regionale, il campione risulta essere composto per la maggioranza da residenti in Piemonte (61,2%), a cui seguono i residenti di Lombardia (20%), Valle d'Aosta (11,5%) e Liguria (7,3%).

I dati raccolti dall'indagine sono stati successivamente analizzati attraverso l'utilizzo del programma per l'analisi quantitativa SPSS, uno dei *software* più utilizzati nell'ambito delle scienze sociali (Gogoi, 2020).

5. Risultati dell'indagine

I seguenti paragrafi illustreranno i principali risultati derivanti dall'indagine, focalizzandosi rispettivamente sulle implicazioni relative alla scelta delle destinazioni turistiche nonché su quelle inerenti la mobilità della domanda.

5.1 Destinazioni turistiche: scelte dei residenti e implicazioni geografiche

Sebbene la pandemia da Covid-19 abbia influito negativamente sulle prenotazioni nella stagione estiva sia a livello internazionale sia nazionale, il campione analizzato nell'area del Nord-Ovest ha manifestato la volontà di non rinunciare alle proprie vacanze. Infatti, il 90,2% di coloro che hanno partecipato al sondaggio è partito per un viaggio durante i mesi estivi. Tra questi, solamente l'8,9% ha scelto una meta internazionale. Dunque, il turismo estivo 2020 dei residenti del Nord-Ovest è stato per il 91% domestico, confermando il *trend* anticipato in primavera.

Tra coloro che hanno scelto di trascorrere le vacanze in Italia, circa il 48% ha dichiarato che tale decisione è stata fortemente influenzata dalla pandemia (Fig. 5).

Per quanto concerne la tipologia di destinazione turistica scelta (Fig. 6), sebbene le mete del turismo balneare restino quelle maggiormente privilegiate anche per il 2020 (73,6%), è necessario sottolinearne il calo rilevante rispetto allo scorso anno (-13,3%) in cui la destinazione "mare" costituiva infatti la scelta per circa l'85% dei rispondenti. Tali flussi sono stati dirottati in parte verso le destinazioni montane passate da una quota del 36% ad una del 39,9% (+10,8% rispetto al 2019), verso quelle collinari la cui quota è cresciuta dal 4,6% al 6,2% (+34,8%) e quelle lacustri caratterizzate da una quota del 7,4% nel 2019 e divenuta 8,3% nel 2020 (+12,2%).

Come da previsioni, in modo analogo le città d'arte hanno subito una riduzione significativa anche della domanda domestica, passando dal 25,8% nel 2019 al 15,8% del 2020, con un calo del 38,8%. A queste mete tradizionali, i residenti del Nord-Ovest hanno preferito i piccoli borghi e i contesti rurali meno conosciuti (+33,3% rispetto al 2019).

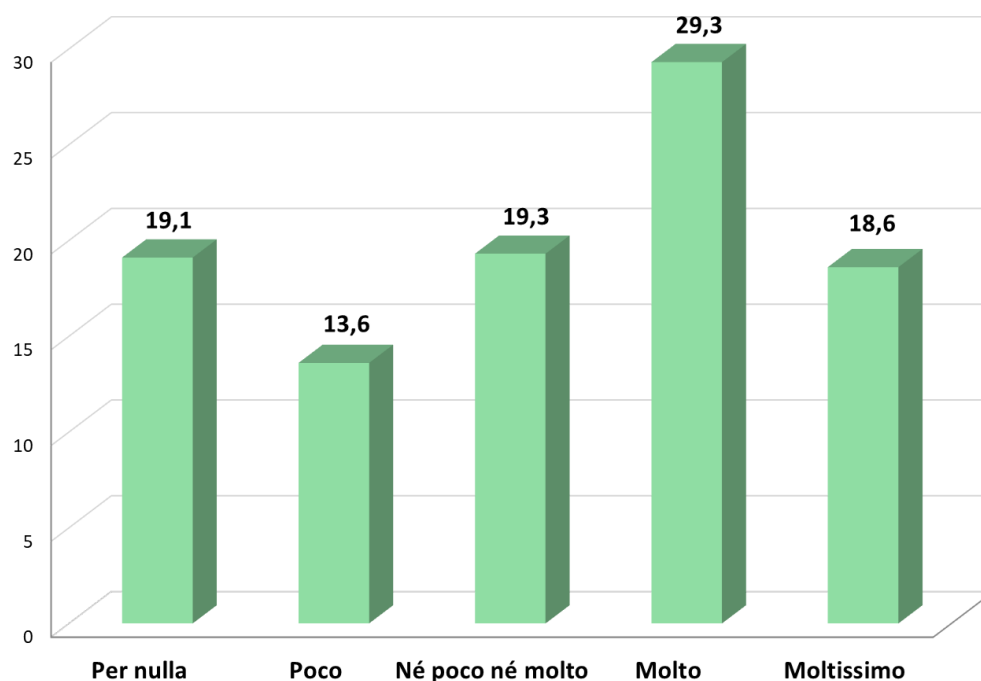


Figura 5: Effetto del Covid-19 sulla scelta di viaggio in Italia (elaborazione propria).

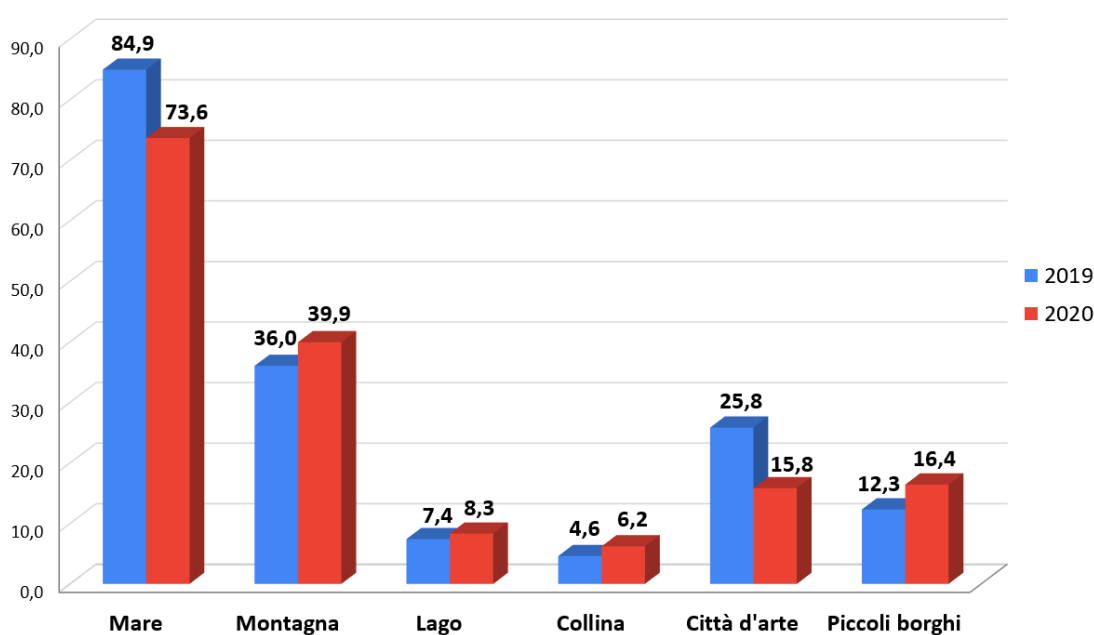


Figura 6: Tipologia di destinazione turistica scelta 2019 vs 2020 (elaborazione propria).

Analizzando i dati del 2020 in relazione alle fasce d'età dei rispondenti, si evidenzia che la destinazione "mare" è stata scelta soprattutto dai giovanissimi, ovvero la fascia 0-17, di cui il 97,5% dichiara di aver scelto una località balneare per le proprie vacanze. Il mare resta comunque la meta prescelta anche per i giovani della fascia 18-35 (76,2%) e degli adulti (75,5%). I *senior* sopra i 65 anni hanno invece preferito la montagna (68,4%). L'88% di coloro che hanno dichiarato di aver visitato una città

d'arte nell'estate 2020 ha un'età inferiore ai 50 anni. Le tipologie di destinazione in crescita come laghi e colline sono state visitate prevalentemente da giovani e giovanissimi, mentre i piccoli borghi non evidenziano differenze significative nelle diverse fasce d'età.

Per quanto concerne il disaggregato regionale, si evidenzia che il 68,5% dei liguri ha scelto la destinazione "montagna", contro il 42,5% che ha privilegiato il "mare", mentre le città d'arte sono state fortemente evitate (2,9%).

I residenti della regione Lombardia hanno invece privilegiato le destinazioni "mare" e "montagna" in misura simile, rispettivamente 56,1% e 55,1% dei partecipanti al sondaggio. Anche i piccoli borghi (24,5%) e laghi (11,2%) sono stati preferiti dai lombardi, seguiti dai piemontesi (rispettivamente con 15,2% e 9,4%).

La destinazione mare resta prioritaria per piemontesi e valdostani. Infatti, l'80,5% dei piemontesi e l'88,2% dei valdostani che hanno partecipato al sondaggio ha scelto una località balneare. La montagna è stata comunque meta estiva importante per i piemontesi (36,4%), ma non per i valdostani che hanno preferito recarsi altrove. Solo l'11,8% ha, infatti, dichiarato di aver trascorso le vacanze estiva in località montane.

Come mostrato nella rappresentazione cartografica (Fig. 7), le destinazioni turistiche regionali più visitate nell'estate 2020 sono destinazioni di prossimità interne al Nord-Ovest, ovvero Liguria (19,5% dei rispondenti) e Valle d'Aosta (17,8%).

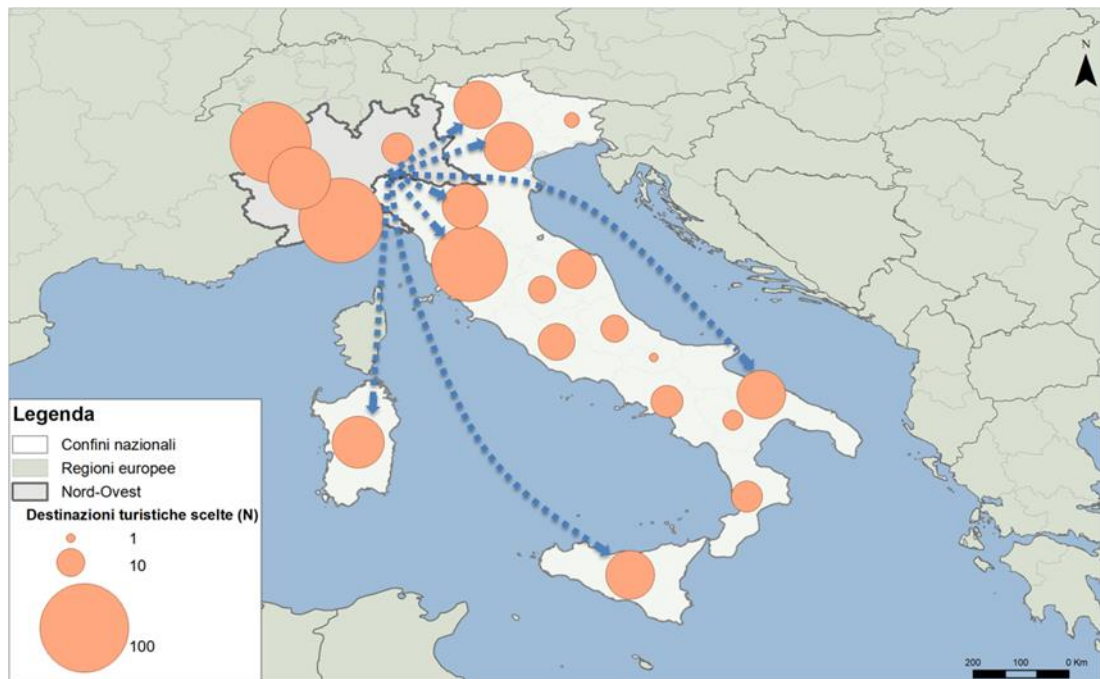


Figura 7: Destinazioni turistiche regionali scelte nell'estate 2020 (elaborazione propria).

Anche il Piemonte è stata una delle regioni più visitate (10,6%), subito dopo la Toscana (15,8%). Tra i principali ambiti regionali scelti, si sottolineano inoltre le isole, il Veneto, la Puglia, il Trentino Alto Adige e l'Emilia-Romagna.

In relazione alla variabile età, la Valle d'Aosta è la meta privilegiata dei turisti ultrasessantacinquenni (55,6%). Anche per la fascia 51-65 la Valle d'Aosta si conferma la meta più visitata (23,4%), seguita da Toscana (14,3%) e Liguria (13%). I

turisti oltre i 50 anni hanno dunque preferito destinazioni di prossimità, per la maggior parte all'interno del Nord-Ovest.

Anche i giovanissimi della fascia 0-17 hanno dichiarato di aver trascorso le proprie vacanze prevalentemente all'interno della ripartizione, in particolare in Liguria (55,3%) e in Piemonte (28,9%).

Nelle fasce di giovani dai 18 ai 35 e degli adulti dai 36 ai 50 anni si concentrano invece gli spostamenti nelle destinazioni regionali più lontane, tra cui anche le destinazioni estere.

A livello di regioni di provenienza, sia per i liguri sia per i lombardi la Valle d'Aosta risulta essere la destinazione più visitata. Infatti, il 45% dei liguri ha dichiarato di aver scelto la Valle d'Aosta, a cui seguono le regioni Liguria, Piemonte e Toscana con l'11,4% ciascuna. Circa un terzo dei residenti della Lombardia che hanno partecipato al sondaggio ha visitato la Valle d'Aosta nell'estate 2020 (31,6%). Tra le altre mete predilette dai lombardi si segnalano anche Veneto e Toscana con l'11,6%, Piemonte e Trentino Alto Adige con il 10,6%.

Oltre un quarto dei residenti piemontesi hanno dichiarato di aver trascorso le proprie vacanze in Liguria (26%), a cui seguono Toscana (16,4%), Valle d'Aosta (12,8%) ed il Piemonte stesso (12,5%).

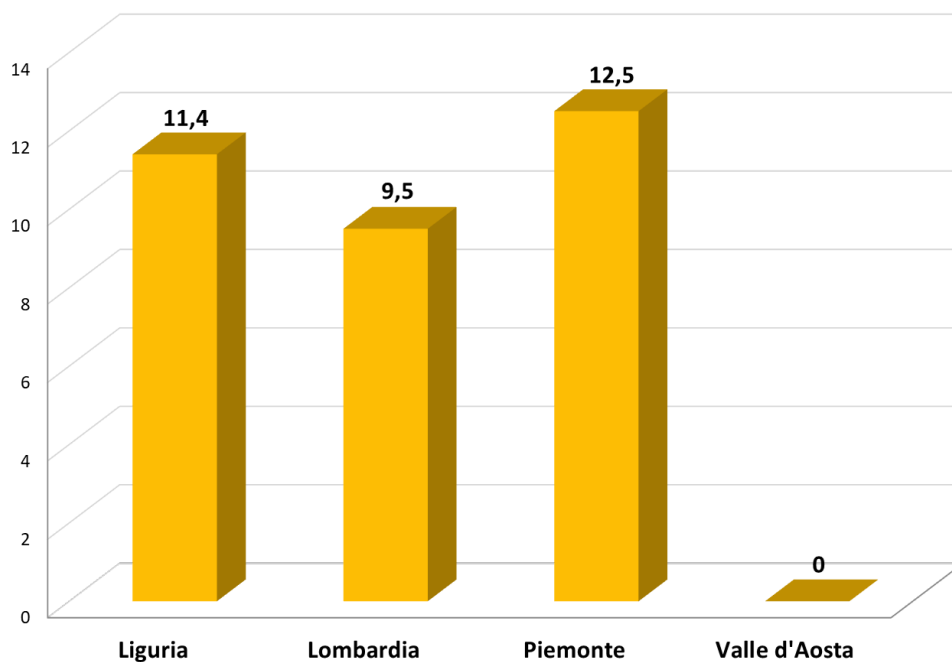


Figura 8: Turismo di prossimità nelle regioni considerate, estate 2020 (elaborazione propria).

La meta preferita dei valdostani per la stagione estiva 2020 è stata la Toscana (24%). Seguono inoltre Puglia (14%), la Liguria (12%), Veneto (10%) e destinazioni straniere (10%). I valdostani sono infatti coloro che hanno viaggiato maggiormente oltre i confini del Nord-Ovest, in destinazione di media-lunga distanza. Nessuno dei residenti valdostani che hanno partecipato al sondaggio ha dichiarato di essere rimasto in Valle d'Aosta per le vacanze estive (Fig. 8).

Al contrario, le regioni che hanno registrato la maggior propensione ad effettuare le vacanze nella propria regione sono stati i piemontesi (12,5%) e i liguri (11,4%); anche il 9,5% dei lombardi ha dichiarato di aver effettuato le vacanze in Lombardia.

Si conferma dunque un ruolo significativo del turismo di prossimità nella stagione estiva 2020. La pandemia da Covid-19 ha, infatti, influenzato in maniera rilevante il tipo di vacanza e la scelta delle destinazioni turistiche.

Infine, per quanto riguarda i fattori che hanno influenzato la scelta della destinazione turistica nell'estate 2020, circa la metà dei residenti del Nord-Ovest (48,1%) ha dichiarato che tale decisione è stata fortemente influenzata dal fatto che la destinazione fosse lontana da luoghi considerati affollati.

Inoltre, il 39,7% dei rispondenti ha scelto la destinazione in quanto luogo considerato sicuro dal punto di vista sanitario. In misura minore, ma comunque significativa, anche la vicinanza al luogo di residenza è stato un elemento discriminante nella scelta della destinazione per il 33,8% dei rispondenti.

5.2 Movimenti e trasporti: scelte dei residenti e implicazioni geografiche

Il sondaggio somministrato ai residenti del Nord-Ovest ha fornito interessanti informazioni anche in merito alle distanze tra luoghi di origine e destinazioni turistiche nazionali nonché relativamente ai mezzi di trasporto utilizzati per compiere i viaggi.

Dal punto di vista geografico si registra una significativa propensione allo spostamento di corto-medio raggio per raggiungere la meta della vacanza estiva; infatti dal sondaggio emerge come i residenti che hanno compiuto un viaggio entro i 500 km siano il 62,9%. Per contro, solamente il 37,1% di residenti ha scelto di viaggiare su distanze superiori ai 500 km (Fig. 9), privilegiando in questo caso destinazioni balneari insulari o dell'Italia meridionale.

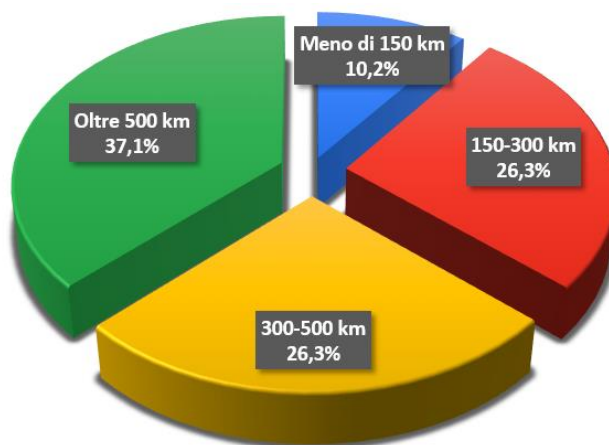


Figura 9: Distanze percorse per raggiungere la destinazione estiva 2020 (elaborazione propria).

A livello regionale (Fig. 10), Valle d'Aosta e Piemonte sono caratterizzate dalle percentuali più elevate di residenti che hanno percorso almeno 500 km (lungo raggio) per raggiungere la destinazione di vacanza (rispettivamente 47% e 37%).

Sempre i residenti delle stesse due regioni sono quelli che hanno maggiormente viaggiato a medio raggio (distanza compresa tra 300 e 500 km) con valori pari al 32% per la Valle d'Aosta e al 26% per il Piemonte.

In Liguria e Lombardia si registrano, invece, le percentuali più elevate (36% e 35% rispettivamente) di chi ha percorso un viaggio compreso tra 150 e 300 km (corto raggio).

Il Piemonte è la regione con la più elevata percentuale (13%) di residenti che hanno percorso meno di 150 km per raggiungere la destinazione, segnale di una quota non irrilevante di turismo auto-contenuto all'interno della regione che peraltro offre differenti tipologie di destinazioni (montagne, colline, piccoli borghi e laghi) tutte annoverate tra quelle maggiormente selezionate nell'estate 2020.

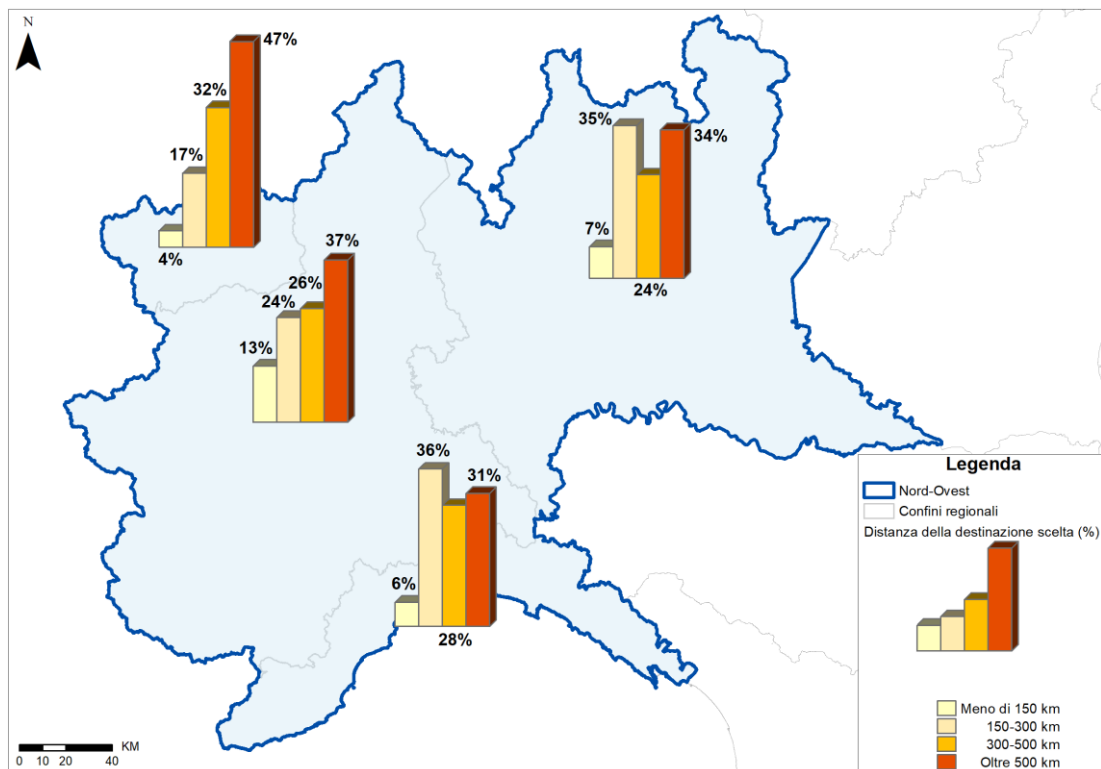


Figura 10: Distanze percorse per raggiungere la destinazione estiva 2020, disaggregato regionale (elaborazione propria).

Pertanto, come evidenziato nel paragrafo precedente, anche l'analisi degli spostamenti evidenzia la rilevanza del turismo di prossimità durante l'estate 2020 e in particolare per il Piemonte e la Liguria.

In relazione alla variabile età, è possibile evidenziare come nelle fasce di giovani dai 18 ai 35 e degli adulti dai 36 ai 50 anni si concentrino gli spostamenti di prossimità (79,6%) ma anche quelli verso le destinazioni regionali più lontane (74,9%), oltre i 500 chilometri.

L'osservazione relativa ai mezzi di trasporto utilizzati per raggiungere la destinazione di vacanza mette chiaramente in luce come l'auto sia stato il vettore più utilizzato (70,5%) e come questa scelta sia stata influenzata dalla pandemia da Covid-19 (come dichiarato dal 28% dei residenti).

Nel confronto tra estate 2019 ed estate 2020 (Fig. 11), appare evidente l'aumento del ricorso all'auto (la cui quota è cresciuta del 36,6%), al treno (+67,3%) e alla nave (+22,4%). Per contro l'aereo registra un forte calo delle preferenze (-70,5%) come mezzo per gli spostamenti passando da una quota del 33,9% ad una pari al 10%.

Pertanto è possibile affermare che, in coerenza con gli scenari previsionali elaborati a scala globale o continentale e con le indicazioni di livello nazionale, i turisti del Nord-Ovest hanno ridotto drasticamente il ricorso al trasporto aereo, scegliendo di raggiungere le destinazioni di vacanza tramite il treno e soprattutto l'auto.

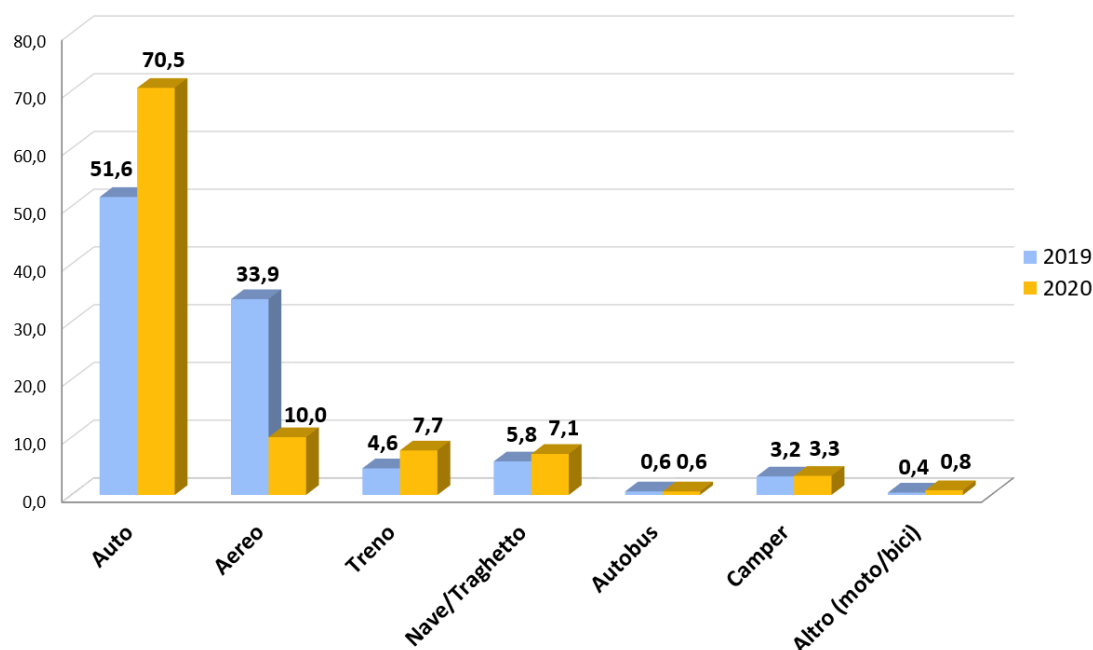


Figura 11: Mezzi di trasporto scelti per raggiungere la destinazione 2019 vs 2020 (elaborazione propria).

L'automobile risulta il mezzo preferito da tutte le fasce d'età. È altresì opportuno evidenziare come, escludendo il mezzo proprio, il treno sia stato il vettore più utilizzato nella fascia dei giovani (fino a 35 anni) e degli anziani (oltre i 65 anni) mentre il traghetto è stato il mezzo preferito nella fascia tra 36 e 65 anni.

A livello regionale (Fig. 12), sebbene l'auto si confermi come mezzo prevalente, si mette in luce il non trascurabile ricorso al trasporto ferroviario per i valdostani (15%). Inoltre, nonostante la crisi del trasporto aereo, è opportuno sottolineare che la movimentazione in direzione degli aeroporti è stata superiore alla media di ripartizione (pari al 10%) per i residenti liguri (14%) e per quelli piemontesi (12%).

L'afflusso verso i porti è risultato più rilevante per i residenti valdostani (8%) e piemontesi (7%). La scelta di un mezzo proprio alternativo come il camper è stata degna di nota (tra il 6 e il 5%) in Liguria, Lombardia e Valle d'Aosta.

Quanto emerso dall'analisi delle risposte in merito al ricorso ai vettori di trasporto va interpretato come segnale di una domanda turistica che si è trasformata a causa della pandemia e ha determinato una mobilità con caratteristiche differenti rispetto al recente passato. Ciò si è tradotto in evidenti effetti sulla rete infrastrutturale complessivamente percorsa da flussi meno intensi rispetto allo scorso anno nonché sui nodi che hanno dovuto riorganizzare il proprio funzionamento per garantire adeguate condizioni di sicurezza ai viaggiatori nei momenti di maggior affluenza della stagione estiva.

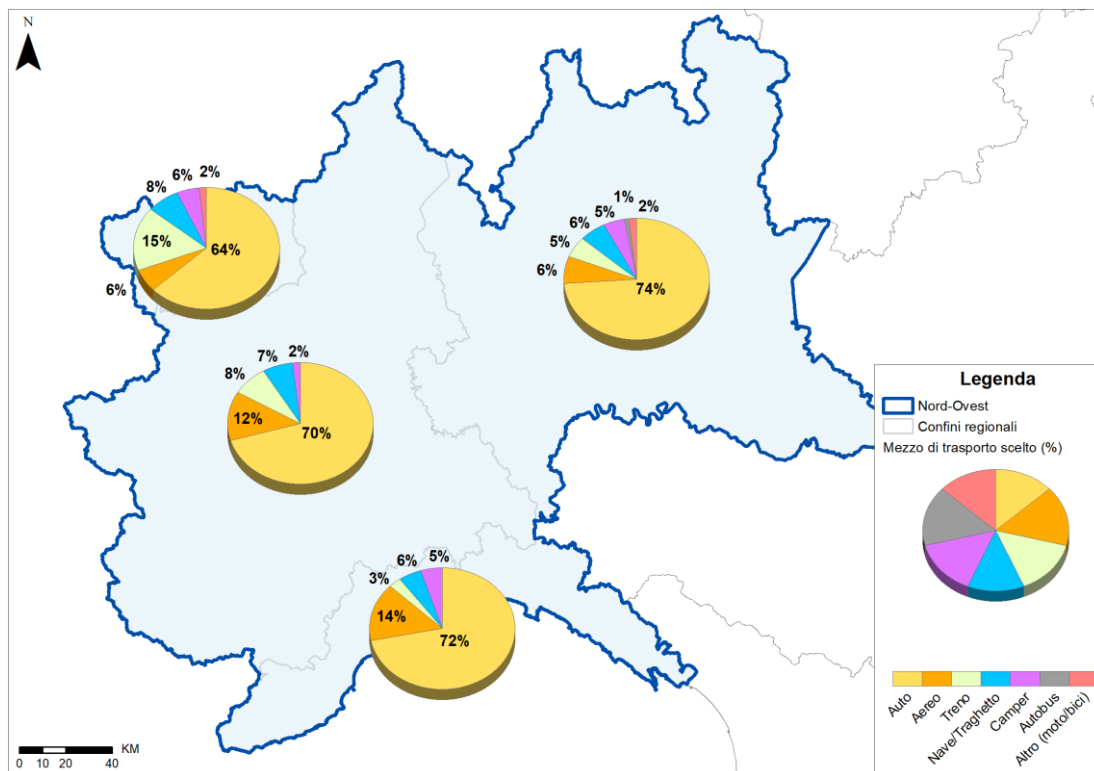


Figura 12: Mezzi di trasporto scelti per raggiungere la destinazione estiva 2020, disaggregato regionale (elaborazione propria).

Va messo in luce altresì un rilevante impatto sulle condizioni di accessibilità di molte destinazioni turistiche:

- quelle montane che sono state caratterizzate da un maggior carico di traffico (+35,3% rispetto al 2019) sulla via di accesso stradale spesso unica;
- i piccoli borghi che sono stati interessati da un incremento degli arrivi di turisti che ha generato flussi veicolari più consistenti rispetto a quelli dell'estate precedente (+66,6%).

In sintesi è possibile osservare una propensione da parte dei turisti del Nord-Ovest per una mobilità orientata verso destinazioni "alternative" e non molto distanti dal luogo di residenza ma nel contempo, a causa dei timori derivanti dalla pandemia, contraddistinta da un ampio ricorso al mezzo proprio, con evidenti ripercussioni in termini di (in)sostenibilità.

6. Conclusioni

Il contributo ha analizzato i principali impatti della pandemia da Covid-19 sulle scelte dei turisti nell'estate 2020, utilizzando l'ambito del Nord-Ovest italiano come caso di studio illustrativo.

Attraverso l'interpretazione dei risultati derivanti dal sondaggio, sono state evidenziate le principali dinamiche che hanno caratterizzato i flussi turistici domestici nel periodo considerato, verificando altresì l'attendibilità delle previsioni della scorsa primavera.

A tale proposito, va messa in luce una sostanziale coerenza dei risultati dell'indagine rispetto alle previsioni per l'estate 2020 e ai dati effettivamente riscontrati nel periodo estivo a scala europea o nazionale.

Al momento attuale, considerando i movimenti turistici, sono prevedibili tempi di recupero medio-lunghi e fortemente correlati alla disponibilità di soluzioni sanitarie definitive (vaccini o cure efficaci), soprattutto per i flussi non sistematici di media/lunga percorrenza.

Il valore da attribuire al sondaggio proposto tuttavia non risiede solamente nei riscontri emersi in relazione ai movimenti turistici ma anche nell'interpretazione geografica degli stessi.

La comprensione della dinamica dei comportamenti di mobilità, non solo in termini di tendenza attuale ma anche di ampiezza dei cambiamenti in atto, è essenziale per pianificare le azioni future e sviluppare capacità di adattamento alle necessità contingenti (PWC, 2020). Pertanto uno strumento come il sondaggio è utile nella misura in cui aiuta a capire meglio le dinamiche in corso e consente di elaborare interpretazioni utili e conseguenti indicazioni politiche volte a "governare" i processi legati all'attività turistica. Il tutto in uno scenario pandemico che è complesso, articolato e ancora largamente inesplorato.

Dai risultati dell'indagine è emerso l'incremento consistente di alcune tipologie di destinazioni turistiche, tra cui i piccoli borghi e i contesti montani e altri luoghi considerati non affollati. Da diversi anni, si assiste ad una crescente attenzione dei turisti verso forme alternative di viaggio più lente e sostenibili, un turismo esperienziale sempre più personalizzato e dedicato alla riscoperta di territori fuori da quegli schemi che hanno condotto molte destinazioni in condizioni di "overtourism". Il Covid-19 ha giocato un ruolo significativo nell'accelerazione di queste tendenze, sebbene alcuni riscontri evidenzino alcune contraddizioni e problematiche.

In primo luogo, destinazioni tradizionali come le più famose città d'arte e le grandi metropoli che prima della pandemia soffrivano di "overtourism", si trovano ora ad affrontare un problema diametralmente opposto, quello del cosiddetto "undertourism" o più precisamente l'assenza di turismo (Romagosa, 2020)

Secondo alcuni ricercatori, il Covid-19 potrebbe essere considerato come un'opportunità per ripensare il turismo in queste destinazioni (Fletcher *et al.*, 2020; Higgins-Desbiolles, 2020). Infatti, una ripresa dei flussi turistici in tali contesti ai livelli di sovraccarico precedenti sarebbe indubbiamente insostenibile, sia per i possibili disordini sociali provocati dal turismo, sia per i danni ambientali provocati (cambiamenti climatici, inquinamento, esaurimento delle risorse, ecc.). È necessario, dunque, riprogrammare un modello di gestione delle destinazioni del turismo di massa, regolando ad esempio i flussi turistici in entrata. Secondo Fletcher *et al.* (2020), le attuali restrizioni alla mobilità delle persone imposte dalla crisi sanitaria stanno dimostrando come sia fattibile procedere a un'effettiva regolazione dei flussi turistici ispirata all'applicazione dei principi di sostenibilità nelle destinazioni.

Tale raccomandazione vale anche per alcuni contesti montani e piccoli borghi che hanno riscontrato una dinamica opposta, passando dall'”*undertourism*” al repentino sovrappollamento. Si tratta infatti di contesti fragili caratterizzati da una limitata capacità di carico, in cui è necessario un bilanciamento più equilibrato dei flussi turistici.

Tra le ulteriori contraddizioni emerse dall'interpretazione dei risultati si evidenzia come, se da una parte la pandemia abbia portato i turisti a scegliere una tipologia di vacanza comunemente considerata più lenta e sostenibile, dall'altra il timore del contagio ha altresì determinato un maggiore ricorso a soluzioni di trasporto poco sostenibili, come l'automobile, per raggiungere le destinazioni turistiche.

La difficoltà nel raggiungere le destinazioni dislocate lontano dai principali assi infrastrutturali pone in evidenza il disequilibrio forzato tra la volontà di un turismo più sostenibile e la mancanza di soluzioni di trasporto collettivo meno inquinanti (ad esempio treno).

In questo scenario appare necessaria una strategia per il rilancio della mobilità sostenibile da declinare su base nazionale e locale che, consapevole della specificità del territorio italiano (il 77% della popolazione vive in comuni con meno di 100.000 abitanti), miri ad un'evoluzione delle infrastrutture, garantistica sicurezza e favorisca le soluzioni intermodali (Onorato, 2020).

Sebbene nell'attuale contesto pandemico si stia assistendo ad un'accelerazione della domanda di mobilità sostenibile (ciclabile, monopattini elettrici, ecc.) è tuttavia necessario uno sforzo ulteriore per l'implementazione di politiche finalizzate a incrementare la sostenibilità degli spostamenti delle persone/turisti.

Ciò richiede tempi lunghi e una significativa collaborazione istituzionale e tra pubblico e privato che si traduca nell'attivazione di progettualità ad elevato valore aggiunto. In questo modo la pandemia offrirebbe l'occasione per modificare radicalmente il sistema di mobilità italiano con evidenti effetti in generale sugli ambiti urbani e, più in particolare, sulle destinazioni turistiche in termini di accessibilità e di spostamenti all'interno delle stesse.

Bibliografia

Assaeroporti (2020), *Traffico negli aeroporti italiani. III trimestre 2020*, Roma, ottobre 2020.

Associazione Nazionale Cooperative di Consumatori Coop (2020), *Estate 2020. Le intenzioni di viaggio post-Covid degli italiani*, Italiani.coop, giugno 2020.

Cerved (2020), *L'impatto del COVID-19 sulla filiera turismo e trasporti*, Cerved Industry Forecast, marzo 2020.

Continental (2020), *Secondo Osservatorio Continental Mobilità e Sicurezza*, Milano, 7 ottobre 2020.

EMSA (2020), *COVID-19 – impact on shipping*, European Maritime Safety Agency, Lisbon, 25 September 2020.

ENIT (2019), *Turismo in cifre 2018*, ENIT, Roma.

ENIT (2020a), *Bollettino sul monitoraggio delle conseguenze a breve termine della pandemia del coronavirus sul turismo italiano n. 1*, 7 maggio 2020, ENIT, Roma.

- ENIT (2020b), *Bollettino sul monitoraggio delle conseguenze a breve termine della pandemia del coronavirus sul turismo italiano n. 9*, 22 ottobre 2020, ENIT, Roma.
- EURNEX (2020), *Impact of COVID-19 on Rail*, Berlin, Eurnex, June 2020.
- Euromonitor international (2019), *Megatrends Shaping the Future of Travel 2019 Edition*, Euromonitor International, London.
- Fletcher R., Murray Mas I., Blazquez-Salom M., Blanco-Romero A. (2020), “Tourism, degrowth, and the COVID-19 Crisis”, Political Ecology Network, 24 March 2020, available at <https://politicalecologynetwork.org/2020/03/24/tourism-degrowth-and-the-covid-19-crisis/>
- Gogoi P. (2020), “Application of SPSS Programme in the Field of Social Science Research”, *International Journal of Recent Technology and Engineering*, 8(5): 2424-2427.
- Higgins-Desbiolles F. (2020), “The end of global travel as we know it: an opportunity for sustainable tourism. The Conversation”, 17 March 2020, available at <https://theconversation.com/the-end-of-global-travel-as-we-know-it-an-opportunity-for-sustainable-tourism-133783>
- IATA (2020), *Covid-19. Downgrade for global air travel outlook*, Montreal, 29 September 2020.
- ICAO (2020), *Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis*, Montreal, 28 October 2020.
- ISTAT (2019), *Rapporto annuale 2019. La situazione del Paese*, ISTAT, Roma.
- Kay B., Johnson T.J. (1999), “Research methodology: taming the cyber frontier. Techniques for improving online surveys”, *Social Science Computer Review*, 17(3): 323–337.
- Leenen M., Wolf A. (2020), “Covid-19 hurts global rail market growth”, *International Railway Journal*, 8 September 2020, available at https://www.railjournal.com/in_depth/pandemic-hurts-global-rail-market-growth
- Lefever S., Dal M., Matthiasdottir A. (2007), Online data collection in academic research: advantages and limitations, *British Journal of Educational Technology*, 38(4), 574–582.
- Medlin C., Roy S., Ham Chai T. (1999), *World Wide Web versus mail surveys: A comparison and report*, in ANZMAC Annual Conference Proceedings, Sydney, Australia, 28 November – 1 December 1999.
- OECD (2020), *COVID-19: Risposte di policy per il turismo* (aggiornato al 2 giugno 2020), OECD, Paris.
- Onorato L. (2020), *Nuova mobilità: si apre una nuova fase*, Monitor Deloitte, giugno 2020.
- PWC (2020), *Italia 2021 – Competenze per riavviare il futuro. Una nuova normalità per il sistema dei trasporti*, PWC Italy, settembre 2020.
- Romagosa F. (2020), “The COVID-19 crisis: Opportunities for sustainable and proximity tourism”, *Tourism Geographies*, 22(3): 690-694.

SCI Verkehr (2020), “The COVID 19 crisis causes turmoil in the global railway market”, Berlin, 17 September 2020, available at <https://www.sci.de/en/data-trends/free-downloads/>

Taherdoost H. (2017), “Determining Sample Size; How to Calculate Survey Sample Size”, *International Journal of Economics and Management Systems*, 2: 237-239.

UNWTO (2019), *International Tourism Highlights 2019 Edition*, UNWTO, Madrid.

UNWTO (2020a), *Covid-19 related travel restrictions, a global review for tourism. Second report as of 28 April 2020*, UNWTO, Madrid.

UNWTO (2020b), *Impact Assessment of the COVID-19 outbreak on international tourism*, UNWTO Madrid.

UNWTO (2020c), *New Data Shows Impact of COVID-19 on Tourism as UNWTO Calls for Responsible Restart of the Sector*, UNWTO, Madrid.

UNWTO (2020d), *UNWTO World Tourism Barometer, May 2020 – Special focus on the Impact of COVID-19*, UNWTO, Madrid.

UNWTO (2020e), *World Tourism Barometer October 2020*, 18(6), UNWTO, Madrid.

UNWTO (2020f), *Covid-19 related travel restrictions, a global review for tourism. Seventh Report as of 10 September 2020*, UNWTO, Madrid.

Van Selm M., Jankowski N.W. (2006), “Conducting online surveys”, *Quality and quantity*, 40(3): 435-456.

Wellman B. (1997), An electronic group is virtually a social network, in Kiesler S. (ed.), *Culture of the Internet*, Mahwah, NJ: Lawrence Erlbaum, pp. 179-205.