

Valutazione dei benefici per un sistema di trasporto locale nell'ambito del turismo culturale

Original

Valutazione dei benefici per un sistema di trasporto locale nell'ambito del turismo culturale / Bravi, Marina; Gasca, Emanuela. - In: AESTIMUM. - ISSN 1592-6117. - STAMPA. - 66(2015), pp. 43-62. [10.13128/Aestimum-16482]

Availability:

This version is available at: 11583/2615825 since: 2015-08-05T12:27:30Z

Publisher:

Firenze University Press, Firenze

Published

DOI:10.13128/Aestimum-16482

Terms of use:

This article is made available under terms and conditions as specified in the corresponding bibliographic description in the repository

Publisher copyright

(Article begins on next page)

Marina Bravi^a

Emanuela Gasca^{a,b}

^a Dipartimento di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio, Politecnico di Torino (Italia)

^b Istituto superiore sui Sistemi Territoriali per l'Innovazione

E-mail: marina.bravi@polito.it,
emanuela.gasca@polito.it

Parole chiave: sistema di trasporto turistico, beni culturali, esperienza turistica, metodo del costo di viaggio, valutazione della domanda turistica

Key words: tourism transport system, cultural heritage, tourist experience, travel cost method, tourism demand valuation

JEL: D6, R4, D12

Valutazione dei benefici per un sistema di trasporto locale nell'ambito del turismo culturale¹

The need for an efficient Transport System (TS) is widely recognized as an important factor of a successful program of tourism development, but little work has been made to investigate the impact of TS on Cultural Heritage Tourism (CHT). This is one of the most recognized and investigated forms of tourism but, unfortunately, there is a fragmentation in the research field that does not allow a full comprehension of existing relationships between TS, CHT, and tourist experience. In this light, the work tries to evaluate the economic impact of the on-site vs. long-distance transports, in a scenario where tourism public policies are not adequately developed. The analysis is based on CHT access data and economic information on travel costs managed with the help of a large data set coming from the Cultural Observatory of Piedmont Region (Italy).

1. Introduzione

La necessità di un efficiente sistema di trasporto è ampiamente riconosciuta come un importante fattore di successo di un programma di sviluppo turistico (Prideaux, 2000; Page, 2005), ma in realtà è stata fatta poca ricerca per valutare l'impatto del Sistema dei Trasporti (ST) sul Turismo Culturale (TC). Quest'ultimo rappresenta una delle forme di turismo maggiormente considerate e analizzate (McKercher, 2004; Salazar, 2005) ma, sfortunatamente, si è verificata una certa frammentazione della ricerca che non ha agevolato la comprensione delle relazioni esistenti tra ST, caratteristiche dei visitatori, destinazioni ed esperienza turistica. Ciò è dovuto probabilmente al fatto che sono state considerate, o singole destinazioni/siti, o singole istituzioni e, di conseguenza, qualunque tipo di generalizzazione appare difficoltosa. Inoltre, in questo settore, vi è una certa mancanza di prospettive multidisciplinari che diventa essenziale nell'analizzare tipi specifici di turismo culturale (Stylianou-Lambert, 2011). Le teorie postmoderne hanno, di fatto, agevolato il riconoscimento di diverse tipologie di turismo (Uriely, 2005), collegate ad altrettante finalità che, a loro volta, qualificano l'esperienza turistica conferen-

¹ Nota: le Autrici hanno condiviso l'intera gestione e le ipotesi alla base della ricerca; si intende tuttavia segnalare che M. Bravi ha contribuito in special modo alla stesura dei Paragrafi 2 – 3 – 4 (escluso il punto 4.1) ed E. Gasca ai paragrafi 1 e 5 e al punto 4.1.

dole *valore*. I trasporti rappresentano, in effetti, l'elemento attorno al quale essa si struttura, ma spesso il loro ruolo è stato considerato accessorio. Numerosi servizi – trasporti, ricettività, enogastronomia, e shopping – concorrono infatti a supportare l'esperienza di punta (*peak experience*) costituita essenzialmente da arte, cultura e patrimonio (Quan & Wang, 2004). Soltanto un viaggio che preveda, sin dall'inizio, visite a luoghi quali musei, gallerie, monumenti, siti archeologici, eventi culturali connessi all'arte, alla musica, al cibo, alla moda, alla religione e alle tradizioni folkloristiche, può essere in effetti qualificato come TC. Gli spostamenti da un luogo – o da un evento – all'altro, attuati con diverse modalità di trasporto, entrano dunque a far parte dell'esperienza turistica nella sua totalità, garantendo, ad esempio, un risparmio di tempo e di costi (Moscardo & Pearce, 2004).

Occorre innanzi tutto chiarire che, per le finalità di questo lavoro, ciò che viene considerato fondamentale è la netta distinzione tra spostamenti a lunga distanza (*long-distance trips*), tra il luogo di residenza e la destinazione turistica e spostamenti all'interno della destinazione stessa (*on-site trips*), che appaiono, a loro volta, condizionati dalla durata del soggiorno e dal numero di siti/attrazioni che si è disposti a visitare; in altre parole, dal tipo di esperienza turistica. Questa, come si è detto, può presentarsi più o meno intensamente ancorata al desiderio di visitare il patrimonio e/o di partecipare a eventi culturali sul territorio. In letteratura è stato infatti riconosciuto che i turisti culturali non sono una massa omogenea, ma un mercato eterogeneo con diverse caratteristiche ed esigenze (McKercher *et al.*, 2002). Il fatto che possano esistere differenti finalità nel visitare il patrimonio culturale è stato, ad esempio, precocemente riconosciuto da Silberger (1995) e, in seguito, da Hughes (2002) e da Van der Ark *et al.* (2006).

Nella letteratura sul turismo culturale, tanto ampia quanto, come si diceva, frammentata, gli impatti economici, intesi come benefici totali o disponibilità a pagare per usufruire di un determinato servizio, connessi alle diverse tipologie e finalità di turismo, non sono stati sempre quantificati con esattezza. D'altro lato, gli approcci economici si sono concentrati, o sulla stima del valore d'uso e di conservazione di risorse che, per loro natura, si collocano al di fuori del mercato, o sulla valutazione degli impatti del turismo sull'economia nazionale o regionale. Ma, come è stato sostenuto da Bowitz & Ibenholt (2009), il problema non è quello di stimare il *vero* valore della cultura, ma quello di calcolare le potenziali ricadute, per l'economia locale, di interventi più mirati. Se gli effetti economici locali di un progetto orientato al TC risultassero elevati, questi potrebbero infatti sostenere, o anche sostituire, altre opzioni alternative per la promozione dello sviluppo regionale.

Dal punto di vista di questo lavoro, ciò che non è stato sufficientemente reso chiaro è come i modelli di stima possano contribuire a quantificare, in termini economici, le diverse componenti delle spesa/domanda turistica e come possano aiutare a calibrare le politiche pubbliche relative al ST locale dedicato al turismo culturale. Pertanto, questo contributo è organizzato come segue: nel secondo paragrafo, che ha scopo meramente introduttivo, vengono riassunte brevemente le relazioni esistenti tra spesa turistica, domanda di trasporto e domanda turistica, attraverso alcuni riferimenti alla letteratura esistente, mentre, nel terzo paragrafo, vengono evidenziati gli approcci microeconomici adatti a valutare la domanda di

trasporto *in situ* originata dal turismo culturale. La quarta parte del lavoro è invece dedicata a illustrare i principali risultati di un'analisi empirica il cui oggetto è il circuito delle Residenze Sabaude indagato attraverso un campione di visitatori intercettati all'interno del Sistema Museale Metropolitano della Città di Torino (Italia). Le conclusioni sono invece destinate a riassumere gli obiettivi di politica pubblica impliciti un'analisi di questo tipo.

2. Spesa turistica, domanda di trasporto e domanda turistica

Il processo decisionale alla base del fenomeno turistico può essere visto come un processo a più stadi che presuppone la decisione di partecipare, la scelta della destinazione, la spesa turistica, la durata del soggiorno, la dimensione della comitiva e altri aspetti ancora. Normalmente, si assume che la scelta di viaggiare sia il risultato di un processo in cui un certo numero di decisioni viene preso lungo un certo arco temporale (Dellaert *et al.*, 1998a). Più nello specifico, alcune decisioni sono prese *prima* dell'inizio del viaggio, mentre altre sono effettuate sul luogo di permanenza, una volta raggiunta la destinazione. Ovviamente, queste decisioni sono vincolate dal reddito familiare, dalla disponibilità di tempo e dal sistema di preferenze della famiglia o del gruppo di amici coinvolti nella medesima esperienza. Numerosi studi che si sono occupati di scelta turistica hanno considerato la destinazione come elemento chiave del processo decisionale (Woodside & Lysonski, 1989). All'interno di alcune ricerche (Dellaert *et al.*, 1998b; Thrane & Farstad, 2011) questo aspetto è stato combinato con il tipo di sistemazione *in situ* o con la durata del soggiorno (*length of stay*) e la dimensione della comitiva (*travel party size*). Altri studiosi hanno messo in evidenza le relazioni che esisterebbero tra il ciclo di vita della famiglia e la scelta turistica (Lawson, 1991). In uno studio recente, Wu *et al.* (2013) sottolineano come, ancora oggi, sia difficile rappresentare, attraverso adeguati modelli di stima (Pol *et al.*, 2006; Kozak *et al.*, 2008) la spesa turistica come indipendente dalla decisione iniziale di partecipazione, nonostante le implicazioni di politica pubblica. A tale riguardo, sono stati testati alcuni modelli (Zhang *et al.*, 2010) ma la loro utilità sul piano operativo è tuttora in discussione.

In sintesi, si può affermare che le decisioni che il turista intraprende sono, tanto interrelate, quanto sequenziali. Questo significa che una è in grado di condizionare l'altra, secondo un processo a più stadi che, in qualche modo, è sovraordinato e coerente al principio di massimizzazione dell'utilità. Ma, rispetto ad alcune ipotesi semplificatrici del meccanismo di allocazione della spesa individuale o familiare, quello legato alla decisione di viaggiare a scopo turistico appare come un banco di prova della possibilità o meno di valutare comportamenti complessi, guidati da più stimoli e sottoposti a una serie di vincoli temporali, economici, ma anche psicologici (Bravi & Gasca, 2012). A tale riguardo alcune considerazioni sulle relazioni tra stima della domanda turistica e della domanda di trasporto potrebbero essere utili per chiarire la collocazione dell'approccio qui presentato.

Come anticipato, la domanda turistica si rivolge a diversi gruppi di beni e servizi, tra i quali esiste una complementarità e, proprio per questo motivo, essa si

configura come domanda complessa che non può indirizzarsi a servizi facenti parte di una sola categoria; non si può, infatti, immaginare una domanda di trasporto che abbia per destinazione una località nella quale non vi siano strutture ricettive; così come è difficile pensare a un turista che soggiorna in un certo luogo senza che vi sia la possibilità di visitare i beni naturali o culturali che hanno motivato il suo spostamento. In altre parole, ci si trova di fronte a una domanda congiunta di beni/servizi che implica, fra gli stessi, un rapporto di complementarità nel consumo. Ovviamente i modelli di stima, qualunque forma essi assumano e indipendentemente dal fatto che si basino su preferenze rivelate nel mercato o dichiarate all'atto di un'intervista², tengono conto di questo fondamentale principio.

Dal punto di vista del ST, invece, per poter procedere al suo dimensionamento, il pianificatore deve conoscere la domanda di trasporto nelle sue diverse componenti che, in genere, riguardano: i luoghi di origine e destinazione del movimento, i tempi, la modalità utilizzata e il percorso seguito per effettuare il viaggio. Ma la delimitazione dei movimenti e del traffico alla sola componente turistica può presentare alcune difficoltà. Il rapporto tra ST e turismo è definito molto spesso in termini di accessibilità oppure è considerato come il nesso tra le regioni di origine dei flussi turistici e le regioni ospitanti. In questa direzione, sono stati messi a punto modelli di tipo gravitazionale in cui il turismo è considerato essenzialmente una forma di scambio internazionale. Nella sua formulazione base, la quantità di scambi tra due paesi viene postulata crescente in funzione delle dimensioni e del reddito nazionale, mentre risulta decrescente all'aumentare delle spese di trasporto, calcolate sostanzialmente in base alla distanza tra due paesi. Al fine di valutare più nello specifico il ruolo della dotazione di infrastrutture di trasporto nel determinare i flussi turistici, sono state utilizzate apposite variabili, come, ad esempio, il numero di porti e aeroporti o i km. di strade e autostrade (Khadaroo & Seetenah, 2008). A corollario di tale impostazione, sono stati poi impostati modelli auto regressivi in grado di incorporare la componente temporale, o dinamica, del fenomeno analizzato (Paynee & Saayman, 2005). Si tratta, in ogni caso, di approcci basati su dati aggregati, il cui fine è la quantificazione dei flussi ma che non possono tenere in debito conto, né le caratteristiche delle singole destinazioni, o regioni, né il sistema di preferenze degli individui o dei gruppi.

3. Stime della funzione turistico ricreativa e valutazione delle preferenze

Più nello specifico, si tratta ora di identificare quali sono le metodologie di valutazione in grado di scomporre gli argomenti della funzione di domanda turistico ricreativa con riferimento al ST locale dedicato al patrimonio culturale, in altre pa-

² Come risaputo, le prime rappresentano il fondamento della teoria microeconomica del comportamento del consumatore secondo la quale è proprio osservando le scelte all'interno del mercato, in riferimento a un dato rapporto di quantità e prezzi, che si possono ricavare informazioni sulle preferenze; le seconde si basano invece su mercati simulati.

role, al trasporto come facente parte dell'esperienza turistica (*transport as tourism*) e fornito a livello locale. In letteratura si è precocemente consolidata una tradizione che pone, quale obiettivo della valutazione, la stima del numero di visitatori in funzione di una certa risorsa ricreativa³. Questa è stata affrontata, da un lato, attraverso modelli di tipo probabilistico⁴ e, dall'altro, tramite modelli di costo di viaggio (Herriges & Kling, 2003). Questi ultimi sono stati spesso associati allo studio di attività ricreative all'aperto, come la caccia, la pesca o altre attività sportive e a cambiamenti programmati nell'offerta della risorsa ambientale, come, ad esempio, l'introduzione di un ticket o di una tassa. Queste soluzioni sono state applicate per lo più a singoli siti ricreativi o ad aree limitate con poche risorse ambientali e ciò ha reso difficoltosa qualunque generalizzazione⁵. I siti culturali si caratterizzano invece per un'elevata concentrazione di risorse in spazi non troppo ampi dal punto di vista geografico – tipicamente i centri urbani – tra loro sinergiche o sostituibili. Per certi versi, tale configurazione spaziale risulta condividere alcuni aspetti tipici dei sistemi d'offerta commerciale (Teller & Reutterer, 2008), piuttosto che appartenenti a siti ambientali puri. La sostituibilità tra siti alternativi può infatti essere considerata come il vero elemento che limita la possibilità di generalizzazione delle stime – sia dei benefici, sia dell'elasticità – ad un'intera classe di risorse. Mentre la complementarità, o sinergia nel consumo, tra siti accomunati da una certa preferenza – come, ad esempio, possono essere, per un amante dell'arte contemporanea, due musei tematici che si integrano a vicenda offrendo un panorama più ampio di capolavori o di correnti artistiche – è un aspetto completamente trascurato, che invece caratterizza le risorse culturali e che è in grado di far aumentare il livello di attrattività di un'area turistica.

In ogni caso, la sensazione è quella che lo sforzo estrinsecato per arrivare alla stima della misura di Hicks del surplus del consumatore a partire da informazioni incomplete di domanda marshalliana⁶, abbia condotto gli analisti a trascurare

³ In realtà spesa turistica e ricreativa non sono la stessa cosa. Nel primo caso, siamo di fronte a una disponibilità a viaggiare per visitare siti lontani dal luogo di residenza, ove l'uso delle risorse culturali e ambientali risulta complementare rispetto al consumo di un insieme più ampio di beni e servizi. Nel secondo caso, si tratta di quella parte del reddito del consumatore allocata al consumo di attività inerenti il tempo libero (o tempo di non lavoro). Non a caso, per indicare, più nello specifico, un certo tipo di attività ricreativa si utilizzò inizialmente l'espressione *outdoor recreation*.

⁴ Il limite di questi modelli è che non permettono di prevedere il numero di visite, ma solo la probabilità che un sito con certe caratteristiche sia scelto da un certo visitatore. Per questa ragione sono stati integrati con altri tipi di modelli, come i cosiddetti *count models* basati su regressioni di tipo Poisson o binomiali negative.

⁵ Da qui il concetto di *benefit transfer* o possibilità, attraverso la meta-analisi, di estendere a diverse localizzazioni le stime dei benefici sociali calcolate in corrispondenza di determinate risorse (Riccioli *et al.*, 2012). Questa metodologia, in uso sin dalla metà degli anni '90 (Bateman *et al.*, 1995), è stata più volte applicata in Europa con ottimi riscontri (Bergland *et al.*, 2002).

⁶ Si ricorda che, data l'assunzione di razionalità del comportamento del consumatore, è possibile analizzare la scelta ottima usando, sia la funzione di spesa, sia la funzione di domanda. La prima indica il minimo ammontare di denaro necessario per ottenere un dato livello di utilità,

ragionamenti più raffinati circa gli effetti di sostituzione e di compensazione nel reddito, ma anche circa le relazioni tra attività di consumo e attività ricreative, con particolare riferimento all'allocazione e all'uso del tempo libero, di cui l'esperienza turistica fa parte.

Un altro aspetto importante riguarda poi il fatto che la funzione di domanda ricreativa non separa mai i semplici *escursionisti* – che non soggiornano *in situ* ma che si spostano da località poste nelle immediate vicinanze della risorsa – dai turisti veri e propri, poiché, di solito, non prende in considerazione la durata del soggiorno, optando per una forte semplificazione dei vincoli formali relativi a separabilità, latente o debole, effetti di sostituzione e, come si diceva, complementarità. Un turista tenderà infatti a ottimizzare il tempo speso sul luogo di destinazione concentrando una serie di attività ricreative che possono avere più o meno a che fare con il patrimonio culturale e ambientale. Per fare un solo esempio, si pensi a un individuo che proviene da una luogo molto lontano (Person & Hauber, 1998) e che, probabilmente, non tornerà mai più in quella località, rispetto a un residente, il quale ha potuto espletare in un lungo arco di tempo le visite agli stessi musei/risorse che, dal turista, saranno concentrate in pochi giorni, secondo uno schema di priorità che tiene conto dell'importanza dei siti, delle preferenze e di una serie di fattori esogeni, quali orari di apertura, prezzo del biglietto, distanze inter-sito e così via. Tenuto conto, poi, di quanto affermato precedentemente a proposito della scelta turistica come processo decisionale multi stadio, si pensi all'importanza che determinati fenomeni, che non possono essere previsti e valutati a priori – come, ad esempio, l'affollamento o la non accessibilità – possono avere nel condizionare il comportamento ricreativo e determinare un cambiamento di preferenza. Risulta pertanto di estrema difficoltà costruire un modello che risulti al contempo, abbastanza vincolato da produrre stime e, al contempo, sufficientemente specificato da non risultare inutile rispetto allo scopo che ci si è posti.

3.1 Modelli di costo di viaggio

Come risaputo, i primi, nonché i più semplici, modelli di costo di viaggio⁷, fanno riferimento a un'impostazione mono equazionale del tipo:

$$v = f(tc, m, p);$$

ove v sono le visite totali, in funzione del costo di viaggio (tc), del reddito (m) e del prezzo degli altri beni (p). Per semplificazione, le variabili relative alla caratteristi-

la seconda indica il livello di consumo ottimale associato a un certo rapporto prezzi/reddito. Derivando la funzione di spesa rispetto al prezzo di un bene è possibile ricavare la funzione di domanda compensata per l'effetto di reddito o domanda *hicksiana*. In altre parole, considerato un certo livello dei prezzi, queste funzioni rappresentano la variazione di spesa necessaria a mantenere un certo livello di utilità quando il prezzo subisce una variazione.

⁷ In questo contesto, a causa degli obiettivi che ci si è posti, non vengono presi in considerazione gli approcci probabilistici basati su RUM (*Random Utility Maximization*).

che individuali e alla qualità dei siti sono quasi sempre omesse. Alla base di tale impostazione vi è l'ipotesi che il consumatore massimizzi la sua utilità nel vincolo del reddito e del tempo. In particolare, se $m = m_0 + st_s$ ove il primo termine rappresenta il reddito non da lavoro, s è la paga oraria e t_s sono le ore lavorate, egli sarà libero di scegliere tra lavoro e svago, poiché ha a sua disposizione un certo ammontare di tempo $T = t_s + vt_v$. Il secondo termine rappresenta in effetti il tempo dedicato alla visita, nel qual caso il costo opportunità del tempo è uguale alla paga oraria. In questo modo, la funzione utilità $U(v, x)$, ove v è il numero di visite, x sono i beni all'interno del paniere a un dato prezzo p e ogni visita ha un costo c , può essere massimizzata come segue, tenendo conto che $m = cv + px = m_0 + st_s$ (vincolo di bilancio):

$$\max U(v, x) + \lambda\{m_0 + sm_0 - v(st_v + c) - px\}v, x$$

Com'è noto, le condizioni di primo ordine prevedono che $\delta U/\delta v - \lambda(st_v + c) = 0$ e ponendo che $c^* = (st_v + c)$ sia il costo totale e che $m^* = m_0 + sm_0$ sia il reddito massimo, la funzione di domanda può essere espressa come $v = f(c^*, m^*, p)$. A questo punto è utile notare che il costo di viaggio (tc) rappresenta il mezzo indiretto per stimare il valore dell'esperienza ricreativa nell'ipotesi che più grande è la distanza del visitatore dal sito, minore sarà il numero di volte che questi si recherà presso la risorsa. Tra l'altro è bene ricordare che tale numero tenderebbe a concentrarsi nel discreto, piuttosto che variare nel continuo, con ampie frequenze attorno a 1 o a numeri comunque molto piccoli. Poiché si tratta di un modello gravitazionale e si tiene conto della concentrazione di popolazione sul territorio e della dimensione dei centri abitati, si preferisce esprimere v attraverso un fattore di ponderazione, espresso dal rapporto tra il numero di visitatori provenienti da una certa località e il numero di abitanti effettivi di quel centro⁸, moltiplicato per il numero di visite annue. Tra l'altro, tale relazione è quella che consente di stimare il numero di visitatori totali nella seconda funzione di domanda, considerando, non le aree concentriche attorno alla risorsa, ma i centri urbani e, di conseguenza, la disomogeneità degli insediamenti di popolazione sul territorio.

Il processo di stima prevede il calcolo dei parametri – computati solitamente via OLS – di una funzione di domanda *iniziale* e di una funzione ricreativa vera e propria, o *finale*, secondo l'ipotesi che i visitatori più lontani beneficino di un surplus minore rispetto a quelli più vicini e che il monopolista tenterà di catturarli postulando successivi incrementi di costo sino al punto in cui le visite si azzereranno (Trice & Wood, 1958). Sulla base dei parametri di questa seconda funzione viene calcolato l'importo del beneficio annuo e viene stimato il numero di visitatori.

Le prime applicazioni contemplavano l'uso di osservazioni aggregate a livello zonale (Clawson & Knetsch, 1966), mentre, in seguito, la disponibilità di micro dati, a livello individuale o di nucleo familiare, cambiò completamente l'imposta-

⁸ Ovviamente le rilevazioni sulle provenienze sono campionarie e, di conseguenza, tale rapporto dovrebbe essere ricalcolato in funzione del numero di visitatori totali.

zione metodologica consentendo l'introduzione di altre variabili all'interno della funzione (Brown *et al.*, 1983). Alcune specificazioni prevedevano infatti l'inserimento del costo opportunità del tempo (Mc Connell & Strand, 1981; Shaw, 1992) – con un'enfasi sul tempo speso *in situ* piuttosto che destinato agli spostamenti – o si ponevano il problema della destinazione multi sito (Caulkins *et al.*, 1985), nonché degli attributi di qualità del bene e delle relative stime (Caulkins *et al.*, 1986). La letteratura sul costo di viaggio riconosce infatti che raramente può esistere un sito unico da visitare e che gli effetti di sostituzione debbono essere considerati. È proprio questo aspetto che condurrà a optare in alcuni casi per un sistema di più equazioni (Englin *et al.*, 1997). Un'altra possibile specificazione si concretizzò poi nei modelli di domanda a scala regionale (Loomis *et al.*, 1986) o basati su GIS (Bateman *et al.*, 1996).

4. Il Sistema delle Residenze Sabaude: un'applicazione empirica

Le considerazioni svolte sino a questo punto consentono di introdurre agevolmente la metodologia di stima, nonostante gli obbiettivi che ci si è posti vadano in una direzione abbastanza diversa da quella della valutazione della funzione di domanda ricreativa. L'intento è piuttosto quello di dimostrare che: a) l'analisi del comportamento turistico può informare i processi di stima; b) nel contesto considerato, esiste una disponibilità a pagare per un ST dedicato alle risorse culturali, facente a tutti gli effetti parte dell'esperienza turistica e che può essere fornito a livello locale.

4.1 Il sistema e l'area oggetto di studio

L'area in cui è stato svolto lo studio è quella relativa al circuito delle Residenze Sabaude (RS) che insiste in Piemonte coinvolgendo le province di Torino e Cuneo. Questo sistema voluto dai Savoia con l'obiettivo di creare un insieme di edifici dedicati alla villeggiatura e al controllo del territorio, si è sviluppato a partire dal 1562, quando Emanuele Filiberto Duca di Savoia sposta la Capitale del Regno a Torino. Tale circuito è composto da un'area centrale⁹, la cosiddetta *Zona di Comando*, dedicata all'esercizio del potere politico, amministrativo e culturale; da luoghi di svago per la corte dotati di un forte carattere celebrativo, la cosiddetta *Corona di Delizie*; nonché da palazzi preesistenti che nel XIX secolo diventano luoghi di

⁹ Il *Piano di Gestione Sito Seriale UNESCO "Residenze Sabaude"* classifica in tre tipologie le Residenze Sabaude. Nello specifico alla *Zona di Comando* appartengono: Palazzo Madama, Palazzo Reale, Palazzo Carignano e Palazzo Chiabrese. La *Corona di Delizie* invece comprende: Castello del Valentino, Villa della Regina, Castello di Moncalieri, Castello di Rivoli, Castello di Venaria Reale e la Palazzina di Caccia di Stupinigi. Il Castello di Agliè, il Borgo Castello della Mandria, il Castello di Racconigi, il Castello di Pollenzo e il Castello di Govone sono identificati all'interno del terzo macro gruppo.

villeggiatura (Roggero & Vanelli, 2009; Castagneto *et al.*, 2012). In particolare, la rete presa in considerazione in questo studio è composta da residenze reali urbane - Palazzo Madama, Palazzo Reale, Castello del Valentino, Villa della Regina - all'interno della città di Torino, così come da palazzi sub-urbani: Reggia di Venaria, Castello di Rivoli, Castello di Moncalieri, palazzina di caccia di Stupinigi e Castello di Racconigi.

È utile ricordare che, nel 1997, le *Residences of the Royal House of Savoy* (UNESCO World Heritage List, 2015) diventano parte della *World Heritage List* dell'UNESCO per il loro eccezionale valore legato alla tipologia architettonica dell'edificio e al fatto che rappresentino un esempio di governo fisico del territorio. Il sito seriale è composto da ventidue edifici, undici situati nel centro di Torino, gli altri distribuiti secondo un impianto radiocentrico intorno alla città. Da questo momento in poi le RS vengono promosse come destinazione culturale anche all'interno dei documenti di pianificazione territoriale (Regione Piemonte, 2008; Torino Internazionale, 2005) che ne riconoscono il potenziale turistico ed economico. Anche nel recentissimo documento *Torino Metropoli 2025* (Torino Strategica, 2015) le RS sono identificate come punti di forza dell'area piemontese con un forte carattere di attrattività verso visitatori di prossimità, nazionali e stranieri. Le RS fanno inoltre parte da qualche anno dell'*Association of European Royal Residences*, network europeo che coinvolge diciannove residenze/aree reali.

4.2 La metodologia utilizzata e il campione indagato

Allo scopo di rispondere agli obiettivi prefissati ci si è avvalsi di un campione di turisti intercettati all'interno del Sistema Museale Metropolitano della Città di Torino (Italia) (SMMT) ai quali è stato domandato, oltre al luogo di provenienza e al mezzo di spostamento, quali e quanti siti culturali, tra musei e RS, fossero disponibili a visitare, oltre al sito di cui stavano beneficiando. Le 2240 interviste - pari allo 0,1% dei visitatori totali - sono state condotte dall'Osservatorio Culturale del Piemonte, un ente nato appositamente allo scopo di monitorare il fenomeno turistico in relazione ai beni culturali piemontesi, nell'anno 2009, presso otto luoghi di intercettazione, evidenziati in grigio in Tabella 1. In Tabella 2 è invece possibile osservare la distribuzione delle preferenze di visita e il loro livello di interdipendenza. Nelle due colonne "Altri musei" e "Altre residenze Sabaude" vengono inseriti i siti, che non costituiscono luogo di intercettazione dell'intervistato, ma che vengono segnalati come quelli che si intendono visitare o che sono già stati visitati durante la vacanza. La colonna "Altri siti" somma, di conseguenza, le prime due più i siti monumentali che non appartengono a queste categorie, come chiese, parchi e altri edifici storici. Nell'ultima colonna compare invece la media dei siti visitati. Come è facile osservare, a livello campionario, essa è pari a 3,32 siti per visitatore. Tale valore appare coerente alla durata media della permanenza dei turisti, italiani e stranieri, nella provincia di Torino, facendo l'ipotesi che il numero di siti visitati possa considerarsi una variabile *proxy* della *length of stay*. Non essendo in possesso di dati più puntuali, si assume infatti che un giorno di permanen-

Tabella 1. Sistema Museale Metropolitan della Città Torino - Numero di visitatori totali tra il 2007 e il 2011.

	2007	2008	2009	2010	2011
Museo Regionale di Scienze Naturali	69.451	118.045	133.016	122.772	142.793
Museo Egizio	508.376	510.952	508.756	576.200	577.037
Museo Nazionale del Cinema	526.811	532.196	522.336	565.798	608.451
Galleria Civica d'Arte Moderna e Contemporanea	91.549	92.061	71.797	76.701	75.990
Altri musei	1.006.531	1.061.817	876.924	797.703	1.259.685
Totale musei	2.202.718	2.315.071	2.112.829	2.139.174	2.663.956
Palazzo Madama	312.532	192.282	153.609	186.254	260.903
Palazzo Reale	128.857	130.185	120.227	204.697	296.601
Villa della Regina	22.308	11.587	10.587	6.906	50.012
Castello di Racconigi	183.074	140.812	135.539	182.766	174.413
Castello di Agliè	51.268	52.593	60.646	68.426	85.340
Castello di Moncalieri	7.374	2.698	2.871	148	<i>closed</i>
Palazzina di Stupinigi	531	<i>closed</i>	<i>closed</i>	<i>closed</i>	<i>closed</i>
Castello di Rivoli	108.806	106.353	99.071	95.543	100.062
Reggia di Venaria e borgo	254.001	712.928	711.184	544.888	919.980
Totale Residenze Sabaude	1.068.751	1.349.438	1.293.734	1.289.628	1.887.311
Totale SMMT (RS incluse)	3.271.469	3.664.509	3.406.563	3.428.802	4.551.267
% RS sul Totale	33%	37%	38%	38%	41%

Fonte: elaborazione su dati Osservatorio Culturale del Piemonte.

za in più equivalga a una visita in più di un grande museo o attrattore culturale, considerati i tempi di spostamento e la durata media di visita. Quest'ultima non può infatti essere ridotta al di sotto di una certa soglia pena l'insorgere di disutilità associate a livelli eccessivi di stress dovuto a un'eccessiva stimolazione. Di fatto, la permanenza media turistica nella provincia di Torino subisce un picco nel 2006, in relazione all'evento olimpico, per decrescere e attestarsi nuovamente sulle tre giornate circa (Figura 1). Essa risulta comunque meno elevata rispetto alla media nazionale e nei confronti dei territori italiani a più forte vocazione turistica.

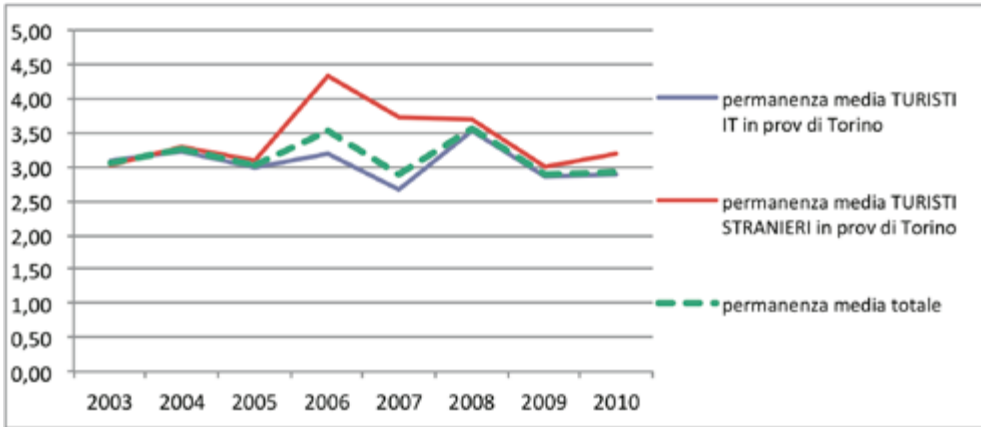
In relazione a quanto affermato poco sopra, è utile chiarire che il campione è costituito solamente da turisti. Viene esclusa, dunque, quella parte della popolazione residente in città o nella Regione Piemonte che non soggiorna a Torino per una vacanza, ma che visita normalmente il SMMT. L'effetto di complementarità tra siti è evidente nel fatto che chi visita musei tende ad abbinare beni della stesso tipo, anche se in modo non esclusivo, mentre chi visita Residenze Sabaude preferirebbe fruire dell'intero circuito – come dimostrato in Bravi & Gasca (2014) – ma,

Tabella 2. Sistema Museale Metropolitano della Città di Torino (Italia) – Relazione tra siti visitati e siti di intercettazione (numero di visitatori).

	CIN	VEN	RAC	RIV	GAM	EGI	REA	MAD	Altri musei	Altre RS	Altri siti	Numero interviste	Media scelte
Museo Nazionale del Cinema (CIN)	0	155	4	22	44	498	172	151	1376	216	2638	905	2,91
Castello di Venaria (VEN)	70	0	8	18	16	107	42	47	288	192	788	350	2,25
Castello di Racconigi (RAC)	3	10	0	1	2	5	3	4	8	24	60	38	1,58
Castello di Rivoli (RIV)	7	17	1	0	7	13	8	7	96	8	164	42	3,90
Galleria d'Arte Moderna (GAM)	48	13	1	16	0	51	15	27	360	8	539	132	4,08
Museo Egizio (EGI)	99	50	3	6	11	0	50	52	504	72	847	196	4,32
Palazzo Reale (REA)	23	32	2	0	0	65	0	39	216	48	425	107	3,97
Palazzo Madama (MAD)	151	129	13	27	31	259	158	0	968	248	1984	470	4,22
Totale colonna	401	406	32	90	111	998	448	327	3816	816	7445	2240	3,32

Fonte: elaborazione propria su dati Osservatorio Culturale del Piemonte (2009)

Figura 1. Permanenza media totale dei turisti italiani e stranieri in provincia di Torino.
 Legenda: asse Y = numero di giorni; asse X = anni.



Fonte: elaborazione propria su dati Istituto Tagliacarne e ISTAT

putroppo, si trova di fronte a un'offerta di trasporto pubblico carente. Per ciò che concerne la provenienza dei visitatori, il 17,8% del campione arriva dall'estero, mentre ben il 50% proviene dall'Italia del Nord, confermando il dato medio a livello di popolazione italiana.

Per ciò che riguarda la stima della domanda, l'analisi di queste informazioni ha supportato l'ipotesi iniziale di considerare l'intero sistema museale metropolitano e non il singolo sito ricreativo, prendendo in esame l'intero flusso turistico annuo con un evidente riscontro nella programmazione delle politiche a favore dell'accoglienza¹⁰. La stima dei benefici/costi dovrebbe infatti tenere conto del livello di governo dell'ente che promuove le politiche e delle effettive dimensioni del fenomeno che si sta osservando. In questo caso, siamo di fronte a un fenomeno a scala metropolitana e provinciale, mentre il responsabile della *policy* viene individuato nell'ente regionale.

Le informazioni relative al luogo di provenienza del turista hanno poi consentito di calcolare le distanze in km., dal luogo di residenza al sito e viceversa (KM), assieme alle distanze tra il sito di intercettazione e quello che i turisti avevano dichiarato di voler visitare o di aver già visitato. In particolare, la variabile KM_SITI esprime la distanza euclidea tra il centroide, considerato come il sito di intercettazione e tutti gli altri siti che sono stati inclusi nell'esperienza turistica. Non si è in grado infatti di stabilire quale itinerario il turista ha deciso di percorrere – condizionato dalla rete stradale e dalla modalità di trasporto utilizzata – ma solo di segnalare se, in

¹⁰ Tale scelta trova, tra l'altro, un preciso riscontro in letteratura nel cosiddetto *pooled model* (Loomis *et al.*, 1986).

media, egli è disponibile a viaggiare in un raggio di maggiore o minore prossimità. Sulla base delle provenienze sono stati poi calcolati i costi di viaggio (COSTOV)¹¹, tenendo conto della modalità di trasporto a lunga distanza che, per semplicità, è stata etichettata come “mezzo aereo” (AEREO) o “mezzo su gomma”. A questo riguardo, è stato calcolato anche il tempo di spostamento (TEMPOV). Non si è invece stati in grado di ripartire i costi di viaggio in base alla dimensione della comitiva. Sulla base del comune di residenza si sono poi rintracciate informazioni circa il numero di abitanti (ABITANTI), con lo scopo di calcolare il rapporto tra la frequenza dei visitatori provenienti da una certa località e la relativa popolazione di quel centro e il reddito medio pro-capite (RED) per abitante nell'anno 2009¹². Poiché è previsto che questo rapporto venga moltiplicato per il numero di visite che, in un certo lasso temporale – di solito l'anno – il turista fa alla risorsa, si è utilizzato il numero di visite ai siti culturali del SMMT dichiarate all'atto dell'intervista (VIS_NUM) nella direzione di considerare la domanda ricreativa nel suo insieme e non divisibile in singole quote. In altre parole, si fa l'ipotesi che musei e Residenze Sabaude si presentino, all'interno del sistema, come potenzialmente sostituibili, o complementari e che ciò dipenda dalla struttura delle preferenze dell'individuo. Questo consente anche di risolvere il problema dell'introduzione del prezzo dei siti sostituiti (Caulkins *et al.*, 1985) e dell'interpretazione del segno dei loro coefficienti. Si tratta, dunque, di una specificazione essenziale che consente di individuare una prima funzione di domanda, in forma doppio logaritmica, con una variabile dipendente e un set di variabili indipendenti, formulata come segue:

$$\ln(\text{FREQC}) = \ln \alpha + \ln \text{COSTOV} + \ln \text{TEMPOV} + \text{AEREO} + \ln \text{KM_SITI} + \ln \varepsilon$$

Ove:

FREQC = VIS_NUM × (VISITATORI/ABITANTI) ove VISITATORI = *sample rate* × popolazione di visitatori;

COSTOV = costo di viaggio andata-ritorno calcolato;

TEMPOV = tempo di spostamento andata-ritorno calcolato;

AEREO = variabile dicotomica che segnala l'uso del mezzo aereo;

KM_SITI = raggio medio di spostamento attorno al sito di intercettazione (disponibilità a viaggiare *in situ*).

¹¹ I costi di viaggio sono stati calcolati separatamente per chi viaggiava in aereo o utilizzava un mezzo su gomma. Nel primo caso, il costo esprime il prezzo medio di mercato del trasporto aereo tra la località di provenienza e l'aeroporto più vicino al luogo di intercettazione che, in questo caso, è la città di Torino. Nel secondo caso, i costi sono stati calcolati utilizzando le tabelle ViaMichelin, considerando la distanza stradale tra il centroide del luogo di residenza e il sito di intercettazione. Il tempo di spostamento è stato calcolato analogamente tenendo conto delle due modalità di trasporto.

¹² Per ciò che riguarda le municipalità appartenenti agli stati europei, le informazioni circa il reddito medio pro-capite e il numero degli abitanti sono state reperite tramite la fonte EUROSTAT, facendo riferimento all'anno 2009. Per ciò che concerne gli stati extra-europei, l'informazione è stata reperita, caso per caso, tramite dati pubblicati ufficialmente dalle singole municipalità.

4.2 Risultati estimativi

I parametri della funzione, nella sua forma ridotta, ove compaiono cioè soltanto le variabili che superano i test di significanza statistica, sono riassunti in Tabella 3, che riporta anche le stime delle funzioni di domanda finale e dei benefici netti. Si tratta di un modello estremamente semplificato, il cui grado di astrazione comunque non ne compromette la validità in senso paradigmatico, se opportunamente integrato, o modificato, in rapporto alla situazione concreta. In questo caso, mancano le informazioni relative alla durata effettiva del soggiorno e al costo della permanenza. È chiaro che la possibilità di visitare più siti, in un intervallo di tempo abbastanza concentrato, è spiegata anche dall'ammontare di questi costi, di modo che, come affermato poc'anzi, il numero di siti visitati può considerarsi come una variabile *proxy* della *length of stay*.

Come si è ribadito più volte, l'obiettivo della stima è tuttavia quello di verificare la presenza – più che di stimarne l'esatto ammontare – di un surplus del consumatore a favore di un ST locale come parte integrante dell'esperienza turistica. Per raggiungere tale fine sono stati postulati, in corrispondenza di ciascun individuo, incrementi di costo tali da annullare la frequenza di visita attorno allo zero¹³ ipotizzando diverse situazioni, oltre all'ipotesi di non fornitura, nelle quali l'offerta si limita a estendere il servizio sino a un raggio di 5 km. dal centro urbano, oppure raggiunge le Residenze Sabaude immediatamente fuori città in un raggio di 15 Km., o si estende all'ultima localizzazione extra-urbana – Castello di Racconigi – che dista circa 40 km. dal centro della città. L'uso di alcune covariate, oltre al costo di viaggio, permette infatti di pervenire a una serie di stime non necessariamente valutate alla media del campione. In questo caso la media campionaria della variabile KM_SITI è pari a 4,34 km. di raggio medio di spostamento attorno alla risorsa, tra un minimo di 0 e un massimo di 58 km. Questa segmentazione delle stime intende mettere in evidenza, come risulta dalla Tabella 3, che l'ammontare di beneficio è massimo in un raggio massimo di 40 km. dal sito di intercettazione del turista che utilizza il mezzo su gomma.

Un'altra discriminante è rappresentata infatti dall'uso del mezzo aereo. In altre parole si fa l'ipotesi, che appare per altro plausibile e che viene qui dimostrata dai dati, che chi non raggiunge Torino in automobile, o in pullman, abbia nei confronti del ST locale una diversa aspettativa proprio perché privo di un mezzo di spostamento privato, poiché l'affitto di un'autovettura privata inciderebbe non poco sul budget della vacanza e si giustificerebbe solo nel caso di lunghe permanenze. Tale aspettativa si traduce di fatto in una minore disponibilità a viaggiare, una volta raggiunta la destinazione, puntando piuttosto a ciò che offre il centro città e il ST pubblico esistente. I dati a disposizione non consentono ulteriori e più raffinate specificazioni ma le valutazioni appaiono congrue, nei segni dei coefficienti e nel loro rispettivo ammontare. Il rapporto che lega la scelta del modo di trasporto *long-distance* e *in situ* rimanda, tra l'altro, a un tema caro alla letteratu-

¹³ Più precisamente in corrispondenza di 0,01.

Tabella 3. Stime dei coefficienti delle funzioni di domanda ricreativa e stime dei benefici annui secondo la modalità di trasporto e la distanza percorsa *in situ*.

Funzione di domanda iniziale - Pooled Model (Log-Log)						
Variable	Coeffic.	Err. St.	Beta	T	Sig T	
Costante	2.289	098	23.302	0.0000		
Costo di viaggio	-1.022	-019	-723	-54.103	0.0000	
Distanza percorsa <i>in situ</i> (Km.)	0.072	020	040	3.506	0.0000	
Aereo	-0.687	042	-218	-16.494	0.0000	
Variable dipendente	Frequenza di visita					
R ² aggiustato	0.73					
Funzione di domanda finale - Mezzo su gomma (Log-Log)						
Variable	Coeffic.	Err. St.	Beta	T	Sig T	
Costante	23.452	636	36.864	0.0000		
Surplus Consumatore (distanza <i>in situ</i> = 0 Km.)	-2.416	150	-331	-16.079	0.0000	
Variable dipendente	Numero visitatori					
R ² aggiustato	0.70573					
Beneficio totale annuo (Euro)	€ 171.097.250					
Funzione di domanda finale - Mezzo su gomma (Log-Log)						
Variable	Coeffic.	Err. St.	Beta	T	Sig T	
Costante	31.976	1.175	27.209	0.0000		
Surplus Consumatore (distanza <i>in situ</i> = 5 Km.)	-2.806	176	-329	-15.955	0.0000	
Variable dipendente	Numero visitatori					
R ² aggiustato	0.6453					
Beneficio totale annuo (Euro)	€ 200.479.500					
Funzione di domanda finale - Mezzo su gomma (Log-Log)						
Variable	Coeffic.	Err. St.	Beta	T	Sig T	
Costante	33.716	1.289	26.159	0.0000		
Surplus Consumatore (distanza <i>in situ</i> = 15 Km.)	-3.032	191	-328	-15.898	0.0000	
Variable dipendente	Numero visitatori					
R ² aggiustato	0.67204					
Beneficio totale annuo (Euro)	€ 216.100.000					
Funzione di domanda finale - Mezzo su gomma (Log-Log)						
Variable	Coeffic.	Err. St.	Beta	T	Sig T	
Costante	20.063	401	50.001	0.0000		
Surplus Consumatore (distanza <i>in situ</i> = 15 Km.)	-1.166	068	-349	-17.056	0.0000	
Variable dipendente	Numero visitatori					
R ² aggiustato	0.71766					
Beneficio totale annuo (Euro)	€ 91.286.500					
Funzione di domanda finale - Aereo (Log-Log)						
Variable	Coeffic.	Err. St.	Beta	T	Sig T	
Costante	16.626	237	70.274	0.0000		
Surplus Consumatore (distanza <i>in situ</i> = 0 Km.)	-614	042	-301	-14.450	0.0000	
Variable dipendente	Numero visitatori					
R ² aggiustato	0.68910					
Beneficio totale annuo (Euro)	€ 69.750.000					
Funzione di domanda finale - Aereo (Log-Log)						
Variable	Coeffic.	Err. St.	Beta	T	Sig T	
Costante	19.069	337	56.624	0.0000		
Surplus Consumatore (distanza <i>in situ</i> = 5 Km.)	-1.014	058	-354	-17.376	0.0000	
Variable dipendente	Numero visitatori					
R ² aggiustato	0.60129					
Beneficio totale annuo (Euro)	€ 83.350.000					
Funzione di domanda finale - Aereo (Log-Log)						
Variable	Coeffic.	Err. St.	Beta	T	Sig T	
Costante	21.579	499	43.229	0.0000		
Surplus Consumatore (distanza <i>in situ</i> = 40 Km.)	-1.389	083	-343	-16.743	0.0000	
Variable dipendente	Numero visitatori					
R ² aggiustato	0.667					
Beneficio totale annuo (Euro)	€ 104.954.000					

Fonte: elaborazione propria su dati Osservatorio Culturale del Piemonte (2009)

ra sul trasporto come quello della intermodalità (Goez, 2009), la cui introduzione nelle politiche di trasporto è stata ancora recentemente ribadita in ambito europeo. In effetti, le conclusioni alle quali si è pervenuti in questo studio sono coerenti allo *status quo* del sistema culturale ricreativo torinese. Ovviamente, in uno scenario ipotetico, i visitatori *long-distance* potrebbero essere interessati a trovare *in situ* un'offerta di trasporto a loro specificatamente dedicata, ma a basso costo. Dal punto di vista della teoria dell'utilità, chi ha già speso molto per spostarsi da lontano e che probabilmente spenderà di più per soggiornare, ha infatti un surplus residuale minore.

In sintesi, l'obiettivo di questa analisi non è stato tanto quello di proporre una soluzione di tipo econometrico al problema della complessità della stima della funzione turistico ricreativa, poiché molte ne esistono, comprese quelle estremamente raffinate che volutamente non sono state trattate in questo contesto. Un'ulteriore sviluppo della ricerca potrebbe andare, ad esempio, nella direzione di considerare modelli interpretativi del tipo *Intervening Opportunity* (IO)¹⁴ ove il fenomeno gravitazionale turistico potrebbe essere inserito all'interno di un'ampia offerta di opportunità ricreative. Ciò appare coerente con il concetto stesso di esperienza turistica considerata in senso allargato come un sistema di servizi insistenti sul territorio che si articolano attorno ad alcuni grandi attrattori (*peak experience*).

Ciò che comunque si desiderava enfatizzare, attraverso l'uso di un modello semplificato, è che: a) non si è ancora sufficientemente riflettuto sulla natura del consumo dei beni culturali quali risorse ricreative e, in particolare, sul principio di complementarità, oltre che di sostituzione tra queste; b) l'osservazione del comportamento turistico, per il significato che assume il vincolo di tempo, oltre che economico, può informare in modo positivo la valutazione economica; c) l'aspetto della scala territoriale non va mai sottovalutato nella scelta del modello di stima; d) il costo del trasporto, oltre ad essere una variabile strumentale, che risulta indispensabile nella valutazione della funzione ricreativa, riveste un ruolo non secondario nello strutturare l'offerta turistica – oltre che condizionare il comportamento della domanda – e, in quanto tale, non va mai trascurata in una qualsivoglia politica di sviluppo locale.

5. Quali conseguenze per le politiche di trasporto locale?

Questo contributo ha voluto sottolineare la stretta correlazione esistente tra domanda/spesa turistica e offerta di trasporto locale. Non necessariamente questo legame viene valorizzato dai *policy maker* che sviluppano, per i due problemi, soluzioni non sempre integrate. Al termine di questa analisi ci si può domandare se esistono invece esempi virtuosi in territori anche lontani dall'area d'indagine.

¹⁴ Il concetto è stato originariamente introdotto da Stuffer (1940) nella sua analisi sulle migrazioni. La validità dell'impostazione originaria è stata poi dimostrata nei modelli di interazione spaziale da diversi studiosi (Fotheringham & O'Keally, 1989) ma non è mai stata applicata al settore dei beni culturali come beni turistici.

Per quanto riguarda le Residenze Sabaude, che pur sono state identificate come priorità dal punto di vista turistico all'interno del Secondo Piano Strategico dell'Area Metropolitana di Torino (Torino Internazionale, 2006), non esiste una politica integrata di trasporto locale che permetta di raggiungerle con un unico mezzo, come evidenziato in uno studio recente (Levi Sacerdotti *et al.*, 2011). Per la visita del sistema esistono opportunità puntuali legate a singoli *tour operators* o ad associazioni che si occupano di organizzare visite guidate. Se il visitatore non si appoggia a soggetti turistici specifici, infatti, deve utilizzare un mezzo di trasporto urbano o suburbano, sia esso su ferro o su gomma¹⁵. Per quanto riguarda il costo del biglietto, questo è gratuito nel caso in cui i turisti siano in possesso della *Torino + Piemonte Card*¹⁶, la tessera che, con una durata da due a cinque giorni, permette l'accesso ai musei e ad alcuni specifici servizi di trasporto. Ad esempio, solo nel caso della Reggia di Venaria esiste un servizio navetta speciale – “Venaria Express” – che collega il sito sub-urbano al centro di Torino e viceversa, mentre i trasporti urbani, la metropolitana e la linea con l'aeroporto di Torino non sono inclusi.

Per quanto riguarda l'offerta legata a sistemi di beni culturali comparabili alle Residenze Sabaude, è possibile citare il caso dei Castelli della Loira, che non presenta tuttavia un sistema di trasporto pienamente integrato e demanda ai *tour operators* l'offerta di servizi di collegamento. Una situazione simile si ritrova in altri contesti, sebbene non necessariamente legati al turismo culturale. L'integrazione tra trasporti e turismo non è adeguatamente sviluppata e si configura piuttosto come una serie di progetti pilota derivante da altre progettualità europee. È questo, ad esempio, il caso di “Alps Mobility”, nell'ambito dell'iniziativa della Comunità Europea “Spazio Alpino”, oppure di “Cylo Territorio”, nell'ambito del Piano Integrato Transfrontaliero (PIT) Monviso Italia-Francia 2007- 2013, in cui, accanto a soluzioni di trasporto classiche, sono previste iniziative di mobilità *soft* per particolari tipologie di visitatori.

Situazione diversa si presenta invece quando si prendono in esame soluzioni alternative a un'offerta turistica integrata, nelle quali, come accade in Piemonte, i servizi di trasporto urbani sono inseriti all'interno di pacchetti o *card*, che includono, sia la visita ai musei, sia alcuni servizi aggiuntivi, come offerte speciali o sconti presso strutture ricettive o ristoranti. Esempi come il *London Pass*, la *Lisboa Card* o la *Wien-Karte* prevedono infatti la gratuità o alcune agevolazioni sull'offerta museale e su servizi di mobilità. Le variabili che entrano in gioco in questo tipo di offerta non sono solamente il turismo e il trasporto, ma anche il tempo che incide sulla durata della *card* stessa che può variare, per gli esempi fatti in precedenza, dalle 24

¹⁵ A questo proposito alcune strutture forniscono le informazioni necessarie sul proprio sito Internet come avviene nel caso del castello di Racconigi nella sezione dedicata a “Come arrivare”.

¹⁶La *Torino+Piemonte Card* prevede agevolazioni in tutta la Regione come, ad esempio, l'ingresso gratuito in oltre 180 siti culturali (musei, mostre, monumenti, castelli, fortezze e Residenze Reali di Torino e Piemonte) e la gratuità per tutti i trasporti turistici di Torino (ascensore panoramico della Mole Antonelliana e cremagliera Sassi-Superga, navigazione sul fiume Po, navetta per Venaria).

alle 144 ore, dalle 48 alle 72 ore oppure può avere una durata fissa di 72 ore, come nel caso di Vienna.

Le argomentazioni portate avanti sino a questo punto indicano che, in ogni caso, il prodotto turistico riferito alla fruizione del patrimonio culturale non è abbastanza sviluppato alla scala locale e che, di conseguenza, l'offerta di servizi pubblici non è sufficientemente calibrata nei confronti delle esigenze di una domanda ancora troppo poco esplorata. Da qui emerge l'estrema attualità dell'argomento trattato che, attraverso la valutazione della DAP, come surplus del consumatore, per un ST integrato alla fruizione del patrimonio culturale, ha voluto richiamare l'attenzione degli studiosi su una tematica spesso trascurata.

Permane la consapevolezza che valutazioni come quelle presentate qui non sono facilmente realizzabili da parte dell'ente gestore di un singolo bene culturale, il quale, in un momento di grave crisi della finanza pubblica, non dispone nemmeno delle risorse economiche necessarie per l'ordinaria amministrazione. Esistono tuttavia altre istituzioni, alla scala locale, votate alla raccolta e all'analisi dei flussi turistici – come gli osservatori culturali – che potrebbero utilmente farsi carico di monitorare fenomeni come questo in un'ottica di politica territoriale integrata, sia in fase di *destination management*, sia in fase di *site management* (UNWTO, 2004).

Bibliografia

- Bateman I.J., Garrod G.D., Brainard J.S., Lovett A.A. (1996). Measurement issues in the travel cost method: a Geographical Information Systems approach. *Journal of Agricultural Economics* 47(2): 191-205.
- Bateman I.J., Brainard J.S., Lovett A.A. (1995). *Modelling woodland recreation demand using geographical information systems: a benefits transfer study*, Global Environmental Change Working Paper 95-06, Centre for Social and Economic Research on the Global Environment (CSERGE), University College London and University of East Anglia, Norwich.
- Bergland O., Magnussen K., Navrud S. (2002). Benefit transfer: testing for accuracy and reliability. In: Florax R.J. (eds.), *Comparative Environmental Economic Assessment*, Edward Elgar, Cheltenham, UK, 117-132.
- Bowitz E., Ibenholt K. (2009). Economic impacts of cultural heritage. Research and perspectives. *Journal of Cultural Heritage* 10: 1-8.
- Bravi M., Gasca E. (2012). La valutazione economica del comportamento turistico. Proposte di valorizzazione del circuito delle Residenze Sabaude. In: Oliveri A.M., De Cantis S. (a cura di), *Mobilità del turismo regionale incoming. Aspetti socio-economici dei comportamenti e delle motivazioni*, McGraw-Hill Education.
- Bravi M., Gasca E. (2014). Preferences Evaluation with a Choice Experiment on Cultural Heritage Tourism. *Journal of Hospitality Marketing & Management* 23(4): 406-423.
- Castagneto F., Fiumi Sermattei I., Fraietta M., Pavoni F. (2012). *Piano di Gestione Sito Seriale UNESCO "Residenze Sabaude"*. Ministero dei Beni e delle attività Culturali e del Turismo.
- Caulkins P.P., Bishop R.C., Bouwes N.W. (1985). Omitted cross-price variable biases in the linear travel cost model: correcting common misperceptions. *Land Economics* 61(2): 182-187.
- Caulkins P.P., Bishop R.C., Bouwes N.W. (1986). The travel cost model for lake recreation: a comparison of two methods for incorporating site quality and substitution effects. *American Journal of Agricultural Economics* 68(2): 291-297.
- Cesario F.J., Knesch J.L. (1970). Time bias in recreation benefit estimates. *Water Resources Research* 6: 700-704.

- Clawson M., Knetsch J.L. (1966). *Economics of Outdoor Recreation*. Resources for the Future, Washington, D.C.
- Dellaert B.G., Ettema D.F., Lindh C. (1998a). Multi-faceted tourist travel decisions: a constraint-based conceptual framework to describe tourists' sequential choices of travel components. *Tourism Management* 19(4): 313-320.
- Dellaert B.G., Prodigalidad M., Louviere J. (1998b). Using conjoint analysis to study family travel preference structures: a comparison of day trips and one-week holidays. *Tourism Analysis* 2: 67-75.
- Englin J., Lambert D., Shaw W.D. (1997). A Structural Equations Approach to Modeling Consumptive Recreation Demand. *Journal of Environmental Economics and Management* 33(1): 33-43.
- Fotheringham S.A. & O'Keally (1989). *Spatial interaction models: formulation and application*. Kluwer Academic Pub., Dordrecht.
- Goez A.R. (2009). Intermodality. In: R. Kitchin and N. Thrift (eds. in-chief), *International Encyclopedia of Human Geography*, Elsevier, pp. 529-535.
- Herriges J., Kling C.L. (2003). Recreation demand models. In: Folmer H., Tietenberg T. (eds.), *International Yearbook of Environmental and Resource Economics 2003/2004*, Edward Elgar, Cheltenham, pp. 331-372.
- Hughes H.L. (2002). Culture and tourism: A framework for further analysis. *Managing Leisure* 7(3): 164-175.
- Khadaro J., Seetanah B. (2008). The role of transport infrastructure in international tourism development: a gravity model approach. *Tourism Management* 29: 831-840.
- Kozak M., Gokovali U., Bahar O. (2008). Estimating the determinants of tourist spending: a comparison of four models. *Tourism Analysis* 13(2): 143-156.
- Lawson R. (1991) Patterns of tourist expenditure and types of vacation across the family life cycle. *Journal of Travel Research* 29: 12-18.
- Levi Sacerdotti S., Mauro S., Gasca E. (a cura di) (2011). *Visitor management, Turismo, territorio, innovazione*. CELID, Torino.
- Loomis J.B., Song C.F., Donnelly D.M. (1986). Evaluating regional demand models for estimating recreational use and economic benefits: a case study. *Water Resources Research* 22: 431-438.
- McKercher B., Ho S.Y., du Cros H., Chow B. (2002). Activities Based Segmentation of the Cultural Tourism Market. *Journal of Travel and Tourism Marketing* 12(1): 23-46.
- McKercher B. (2004). A comparative study of international cultural tourists. *Journal of Hospitality and Tourism Management* 11(2): 95-107.
- Moscardo G., Pearce P.L. (2004). Life cycle, tourist motivation and transport: some consequences for the tourist experience. In: Lumsdom L., Page S.J. (eds.), *Tourism and transport: issues and agenda for the new millennium*, Oxford, Elsevier.
- Naudee W.A., Saayman A. (2005). Determinants of tourist arrivals in Africa: a panel data regression analysis. *Tourism Economics* 11(3): 365-391.
- Page S.J. (2005). *Transport and Tourism. Global perspectives*. Pearson-Prentice Hall, Harlow.
- Parsons G.R., Hauber B. (1998). Spatial Boundaries and Choice Set Definition in a Random Utility Model of Recreation Demand. *Land Economics* 74: 32-48.
- Pol A.P., Pascual M.B., Vazquez P.C. (2006). Robust estimators and bootstrap confidence intervals applied to tourism spending. *Tourism Management* 27(1): 42-50.
- Porter B.W., Salazar N.B. (2005). Heritage tourism, conflict, and the public interest: an introduction. *International Journal of Heritage Studies* 11(5): 361-370.
- Prideaux B. (2000) The role of the transport system in destination development. *Tourism Management* 21: 53-63.
- Regione Piemonte, Assessorato al Turismo (2008). *Piano Strategico Regionale per il Turismo*. Regione Piemonte, Torino.
- Riccioli F., Fratini R., El Asmar J.P., El Asmar T. (2012). The Use of Benefit Transfer to Estimate the Recreational and Touristic Value of Two Wooded Areas in Tuscany. *Journal of Service Science and Management* 5(1): 14-19, DOI: 10.4236/jssm.2012.51002; pub. online in SciRes.
- Roggero C., Vanelli A. (2009). *Le Residenze Sabaude*. Umberto Allemandi, Torino.

- Shaw W.D. (1992). Opportunity Cost of Time. *Land Economics* 68(1): 107-115.
- Stouffer S.A. (1940). Intervening opportunity: a theory relating mobility and distance. *American Sociological Review* 5: 845-867.
- Stylianou-Lambert T. (2011). Gazing from home: cultural tourism and art museums. *Annals of Tourism Research* 38(2): 403-421.
- Teller C., Reutterer T. (2008). The evolving concept of retail attractiveness: what makes retail agglomerations attractive when customers shop at them? *Journal of Retailing and Consumer Services* 15: 127-143.
- Thrane C., Farstad E. (2011). Domestic tourism expenditures: The non-linear effects of length of stay and travel party size. *Tourism Management* 32: 46-52.
- Torino Internazionale (2000). *Piano Strategico della Città*. Associazione Torino Internazionale, Torino.
- Torino Internazionale (2005). *Verso il Secondo Piano Strategico*. Associazione Torino Internazionale, Torino.
- Torino Internazionale (2006). *Piano Strategico dell'Area Metropolitana di Torino*. Associazione Torino Internazionale, Torino.
- Torino Strategica (2015). *Torino Metropoli 2025. Il Terzo Piano Strategico dell'Area Metropolitana di Torino*. Associazione Torino Internazionale, Torino.
- Trice A.H., Wood S.E. (1958). Measurement of recreation benefits. *Land Economics* 34: 195-207.
- UNESCO World Heritage List (2015). <http://whc.unesco.org/en/list/>.
- UNWTO – United Nations World Tourism Organization (2004). *Tourism Congestion management at natural and cultural sites. A guidebook*. UNEP, WTO, Madrid.
- Uriely N. (2005). The tourist experience. Conceptual developments. *Annals of Tourism Research* 32(1): 199-216.
- Van der Ark L.A., Richards G. (2006). Attractiveness of cultural activities in European cities: a latent class approach. *Tourism Management* 27(6): 1408-1413.
- Woodside A.G., Lysonski S. (1989). A general model of traveller destination choice. *Journal of Travel Research* 27: 8-14.
- Wu L., Zhang J., Fujiwara A. (2013). Tourism participation and expenditure behaviour: analysis using a Scobit based discrete-continuous choice model. *Annals of Tourism Research* 40: 1-17.