



Università
Ca'Foscari
Venezia

Corso di Laurea magistrale in
Sviluppo Interculturale dei Sistemi Turistici

Tesi di Laurea

Overtourism, indagine del fenomeno e gestione dei flussi turistici: il caso delle isole maltesi

Relatore

Ch. Prof. Nicola Camatti

Correlatrice

Ch.ma Prof.ssa Federica Cavallo

Laureando

Andrea Bonato

Matricola 877090

Anno Accademico

2019 / 2020

Indice

Introduzione	1
Capitolo I. Il fenomeno dell'overtourism	5
1.1 Cause ed implicazioni dell'overtourism su una destinazione turistica	5
1.2 Lo sviluppo di una località turistica: Il Modello di Butler e l'Indice di Doxey	10
1.3 Il concetto di capacità di carico turistica (CCT)	17
1.4 La determinazione della capacità di carico turistica ed i suoi indicatori	28
1.5 Le critiche alla capacità di carico turistica	32
Capitolo II. Analisi della destinazione turistica: le isole dell'arcipelago maltese	35
2.1 Le caratteristiche geomorfologiche e climatiche	35
2.2 Il contesto storico	37
2.3 Lo sviluppo demografico	41
2.4 L'economia ed il mercato del lavoro	45
2.5 Le risorse idriche, lo smaltimento dei rifiuti e l'energia rinnovabile	51
2.6 Il trasporto pubblico e la mobilità	54
2.6.1 <i>Il trasporto su gomma</i>	54
2.6.2 <i>Il trasporto marittimo</i>	56
2.6.3 <i>Il trasporto aereo</i>	57
2.6.4 <i>Le crociere</i>	58
2.7 Lo sviluppo turistico dell'arcipelago maltese	59
2.8 I principali trend del turismo maltese	62
2.8.1 <i>gli esercizi ricettivi (indagine sull'offerta turistica, gli operatori del settore)</i>	62
2.8.2 <i>Il turismo domestico (indagine sulla domanda turistica, i visitatori della destinazione)</i>	69

<i>2.8.3 I flussi turistici in entrata (indagine sulla domanda turistica, i visitatori della destinazione)</i>	72
Capitolo III. Le dinamiche del settore turistico maltese	83
3.1 L'evoluzione dell'industria turistica maltese secondo il Modello di Butler e la percezione dei residenti sull'incremento dei flussi di visitatori	83
3.2 Gli effetti positivi prodotti dal turismo sulle isole dell'arcipelago maltese e la percezione della popolazione locale	87
3.3 Gli effetti negativi prodotti dal turismo sulle isole dell'arcipelago maltese e la percezione della popolazione locale	90
3.4 L'applicazione della capacità di carico per la pianificazione delle politiche turistiche e la proposta di indicatori per il monitoraggio dell'area	97
Capitolo IV. Le prospettive future del settore turistico maltese	105
4.1 L'organizzazione del turismo nazionale e le competenze degli enti pubblici e privati	105
4.2 Le politiche nazionali per lo sviluppo del settore turistico	106
<i>4.2.1 Vision, obiettivi strategici e principi fondamentali per la gestione della meta turistica</i>	106
<i>4.2.2 Lo sviluppo delle rotte aeree ed il ruolo della compagnia Air Malta</i>	112
<i>4.2.3 Lo sviluppo dei servizi di trasporto marittimo, delle attività costiere e del comparto crocieristico</i>	114
<i>4.2.4 Lo sviluppo delle strutture ricettive e dei servizi di accoglienza turistica</i>	117
4.3 Il fenomeno del turismo culturale e la destagionalizzazione dei flussi di visitatori	120
4.4 Analisi dei mercati turistici di provenienza	121
4.5 La segmentazione del mercato turistico maltese ed i principali target di riferimento	123
Conclusioni	127
Bibliografia	131
Sitografia	147
Appendice	151

Introduzione

Negli ultimi anni il fenomeno dell'*overtourism* sta interessando sempre di più le principali destinazioni turistiche europee ed internazionali. Se da un lato l'aumento dei flussi turistici può apportare dei benefici alla destinazione, di carattere sociale, economico e culturale, dall'altro occorre evidenziare come uno sviluppo eccessivo del settore sia in grado di causare delle implicazioni negative al contesto di riferimento. Queste ultime possono influenzare non solo la vita della popolazione residente, ma anche la qualità del prodotto esperienziale offerto ai visitatori, oltre che la sostenibilità della località.

L'elaborato si propone di indagare le dinamiche della gestione turistica e le conseguenze del sovraffollamento, ponendo un focus peculiare sul caso delle isole dell'arcipelago maltese, uno dei più densamente popolati al mondo. Il Paese, a partire dagli anni '60, a seguito dell'indipendenza dalla corona britannica e dopo aver effettuato una serie di investimenti localizzati nel turismo, ha iniziato a sperimentare un aumento esponenziale del numero dei visitatori.

Malta risulta essere attualmente una delle destinazioni più ambite del Mediterraneo, contando già più di 2.5 milioni di turisti ogni anno. Inoltre, il turismo dell'arcipelago è caratterizzato da una forte stagionalità. Data la situazione attuale, lo Stato potrebbe non tollerare un ulteriore incremento dei flussi di visitatori ed andare incontro ad una serie di problematiche.

Il primo capitolo dell'elaborato sarà dedicato all'analisi della letteratura relativa all'economia dei sistemi turistici. Verranno trattati argomenti quali la definizione di *overtourism* e l'analisi delle cause e delle implicazioni di questo fenomeno su una destinazione turistica. Successivamente, sarà illustrato il Modello di Richard W. Butler, il Ciclo di vita di una località turistica, e l'indice di irritabilità di George Doxey, utili a comprendere le conseguenze dello sviluppo turistico e l'attitudine dei residenti nei confronti di quest'ultimo. Verrà quindi introdotto il concetto di capacità di carico turistica (CCT), la sua determinazione ed applicazione teorica e pratica, assieme alle modalità d'impiego degli indicatori per il monitoraggio dell'area di riferimento. Infine,

l'ultimo paragrafo sarà dedicato alle critiche avanzate in letteratura concernenti la stessa capacità di carico.

Il secondo capitolo verterà sull'analisi del caso studio preso in esame, le isole dell'arcipelago maltese. In modo particolare, dopo aver illustrato le caratteristiche geomorfologiche e climatiche, il contesto storico, l'economia ed il mercato del lavoro, verranno trattati altri aspetti fondamentali per uno Stato insulare, quali le risorse idriche, lo smaltimento dei rifiuti e la produzione di energia rinnovabile. Un paragrafo sarà poi interamente dedicato all'offerta in termini di trasporto pubblico, distinguendo opportunamente tra i mezzi su gomma, quelli marittimi, il trasporto aereo ed il comparto crocieristico. Nella seconda sezione del capitolo ci si occuperà invece del turismo. Si esaminerà l'evoluzione dell'industria turistica maltese avvenuta nel corso degli anni. Verranno quindi proposti e commentati i più recenti *trend* statistici forniti dal *National Statistics Office (NSO)*. Si effettuerà uno studio dell'offerta turistica nazionale, concentrandosi soprattutto sui servizi di accoglienza e sulle tipologie di strutture ricettive presenti. Saranno indicati in particolare i posti letto disponibili, gli arrivi e le presenze turistiche, l'indice di utilizzazione netta dei posti letto, la permanenza media sulle isole ed altri indicatori essenziali per comprendere la dimensione e la movimentazione turistica dell'arcipelago. Infine, verranno analizzati specificamente sia i dati relativi al turismo domestico sia quelli afferenti al turismo in entrata.

Il terzo capitolo si concentrerà sulle dinamiche attuali del settore turistico maltese. Sarà definito in quale delle fasi descritte all'interno del Modello di Butler è possibile includere Malta. Successivamente, ci si focalizzerà sull'indagine degli impatti positivi e negativi del turismo sulle isole e sulla percezione della popolazione locale in merito al fenomeno. Verranno quindi analizzati i risultati dei questionari somministrati ai residenti che hanno come oggetto queste tematiche. L'ultima parte del capitolo riguarderà invece lo studio effettuato alla fine degli anni '90 sulla determinazione della capacità di carico della destinazione e le politiche che sono scaturite da quest'ultimo. Si farà riferimento in modo specifico al Piano Strategico del Turismo degli anni 2000-2002 ed a quello degli anni 2002-2004. Sarà sottolineata l'importanza della capacità di carico per la gestione ed il monitoraggio dei flussi turistici e proposto un *set* di indicatori da prendere in considerazione per un'eventuale sua nuova formulazione.

Il quarto ed ultimo capitolo verrà dedicato alle prospettive future del settore turistico maltese. Nella prima sezione sarà descritta l'organizzazione del turismo nazionale e le competenze degli enti pubblici e privati. Verranno poi descritte, all'interno del paragrafo riguardante le politiche turistiche nazionali per lo sviluppo del settore, la *vision*, gli obiettivi strategici e i principi fondamentali definiti dall'ente del turismo (*Malta Tourism Authority*) per il *management* della località turistica. Ci si concentrerà poi sullo sviluppo delle rotte aeree ed, in particolare, sul ruolo cruciale che riveste la compagnia di bandiera *Air Malta*, sullo sviluppo dei servizi di trasporto marittimo, delle attività costiere e del comparto crocieristico ed, infine, sullo sviluppo delle strutture ricettive e dei servizi di accoglienza. La seconda parte del capitolo verterà invece sul turismo culturale e sulla destagionalizzazione dei flussi turistici, sull'analisi dei mercati di provenienza e sul processo di segmentazione del mercato maltese. Grazie a quest'ultimo è stato possibile individuare e descrivere i principali *target* di riferimento del prodotto turistico.

Capitolo I. Il fenomeno dell'*overtourism*

1.1 Cause ed implicazioni dell'*overtourism* su una destinazione turistica

Negli ultimi decenni il mercato del turismo è cresciuto molto, soprattutto grazie all'aumento del tempo libero e alla diminuzione dei costi di viaggio. Da una parte, il turismo apporta dei benefici alle comunità ospitanti, in termini di entrate e di creazione di posti di lavoro, e ai visitatori di una destinazione, per esempio in termini di svago e di arricchimento culturale. Dall'altra, i residenti hanno iniziato a sperimentarne anche i lati negativi.

A causa dell'aumento esponenziale degli arrivi turistici, in alcune località si sono manifestate delle problematiche importanti, quali il sovraffollamento, la congestione del traffico stradale, i danni causati all'ambiente, oltre al comportamento scorretto da parte di alcuni visitatori.

Recentemente, diversi reportage e pubblicazioni accademiche hanno iniziato ad illustrare l'esasperazione della popolazione locale nei confronti del fenomeno conosciuto come *overtourism* (Bruguglio e Avellino, 2019).

Nonostante una definizione univoca del fenomeno non sia ancora disponibile in letteratura, è possibile accostare il concetto a determinati fattori, quali il numero di turisti, la durata dei loro soggiorni, la qualità della loro visita e la capacità di carico di una destinazione.

In uno studio richiesto dalla Commissione per i Trasporti ed il Turismo (TRAN) del Parlamento europeo, il fenomeno dell'*overtourism* viene descritto come “la situazione in cui l'impatto del turismo, in determinati momenti ed in determinati luoghi, supera le soglie di capacità fisica, ecologica, sociale, economica, psicologica e/o politica” (Peeters et al., 2018).

Si tratta quindi di un fenomeno complesso, che influenza fortemente la vivibilità di un luogo sia dalla prospettiva dei residenti sia da quella dei visitatori.

In generale, è possibile affermare che ciascun attore della destinazione che sia coinvolto direttamente, o indirettamente, nel settore turistico, può essere soggetto alle

conseguenze dell'*overtourism*. Per questo motivo, è importante individuarne le cause e limitarne gli effetti (Bellini et al., 2016; McKinsey & Company e World Travel & Tourism Council, 2017; Milano, 2018; Postma, 2013).

Come è stato indicato in precedenza, l'*overtourism* viene associato anche alla capacità di carico di una meta turistica (CCT), vale a dire “una metodologia di calcolo atta a definire la ‘sostenibilità turistica’ di una data località, attraverso un indicatore corrispondente al numero massimo di persone che possono visitarla nello stesso periodo, senza comprometterne le caratteristiche ambientali, fisiche, economiche e socio-culturali, e senza ridurre la soddisfazione dei turisti” (UNWTO, 2000).

Per diverse ragioni, risulta essere complicato misurare in maniera oggettiva il punto esatto dove viene superata la capacità di carico. Una di queste, è il fatto che la capacità di carico non sia qualcosa di statico, ma possieda varie dimensioni, muti a seconda delle politiche sociali ed ambientali del Paese ospitante e dipenda dal comportamento positivo o negativo dei turisti.

Nel complesso, è possibile sostenere che vi siano tre concetti ricollegabili agli impatti del turismo, l'*overtourism*, la capacità di carico ed il turismo sostenibile. A queste tre nozioni viene attribuita l’idea che gli effetti benefici dell’attività turistica dipendano dalla qualità e dalla quantità dei visitatori in una determinata area (Briguglio e Avellino, 2019).

Uno dei fattori principali a cui è possibile ricondurre la continua crescita degli arrivi turistici e la conseguente manifestazione del fenomeno dell'*overtourism* è, senza dubbio, la diffusione dei vettori aerei *low-cost*. Questi hanno permesso, non solo una maggiore connessione tra le principali città europee, ma hanno contribuito anche alla nascita di nuove destinazioni (Jordan, 2016; Harrison e Sharpley, 2017).

Parallelamente, negli ultimi anni è stato registrato un incremento notevole del numero degli arrivi turistici internazionali nel vecchio continente. Quest’ultimo risulta essere, infatti, sempre più accessibile agli abitanti dei Paesi asiatici, mediorientali e sudamericani, contraddistinti da un interesse in ascesa nei confronti delle destinazioni straniere. (Jordan, 2016).

Secondo il rapporto annuale dell'*World Tourism Organization (UNWTO)*, nel 2018 l'Europa era il continente più visitato, con 710 milioni di arrivi internazionali, e questo trend è destinato a crescere¹.

Oltre all'incremento del numero di turisti, sono cambiate anche le modalità di viaggio. Con l'introduzione delle *OTAs (Online Travel Agencies)*, quali *Expedia*, *Booking* e *Tripadvisor*, è possibile, infatti, scegliere e prenotare i singoli viaggi, i pacchetti vacanza desiderati ed i servizi turistici collegati, direttamente *online*.

Un altro elemento importante in termini di digitalizzazione del settore è stato senz'altro l'avvento delle piattaforme *peer-to-peer*, come *Airbnb* e *Couchsurfing*. Questi servizi consentono di vivere un'esperienza turistica alternativa, che passa attraverso il contatto diretto con i residenti e la possibilità di sperimentare la loro quotidianità. Tuttavia, il fatto che i turisti non pernottino all'interno delle strutture alberghiere dedicate, ma occupino sempre di più i quartieri storici delle città, potrebbe compromettere il tessuto socio-culturale delle destinazioni e generare problemi di sovraffollamento (Jordan, 2016).

Inoltre, anche i siti *online* dedicati ai viaggi, i siti di recensioni, e le pagine dei social media hanno dato un impulso considerevole al settore turistico, inducendo i viaggiatori a scegliere soprattutto le mete più popolari.

Un altro problema sorto negli ultimi anni è il fatto che si spinga sempre di più alla visita dei luoghi a rischio d'estinzione "finché è possibile farlo"; com'è, per esempio, il caso della Grande Barriera Corallina, situata a largo della costa del Queensland, nell'Australia nord-orientale (McKinsey & Company e World Travel & Tourism Council, 2017).

Alcune grandi città riescono ad affrontare in maniera più efficace il fenomeno del turismo di massa, ad esempio Vienna, Parigi, o Londra. Si tratta di metropoli già avvezze alla gestione di una popolazione locale assai numerosa, con sistemi di trasporti efficienti ed infrastrutture pronte ad accogliere un elevato numero di turisti. Al contrario, le città di piccole o medie dimensioni sono generalmente più colpite dall'*overtourism*, poiché hanno maggiori difficoltà ad interfacciarsi con alcune problematiche, quali l'inquinamento acustico ed atmosferico e la congestione della circolazione stradale (Coccossis, Mexa e Collovini, 2002; Val et al., 2017).

¹ World Tourism Organization (2019), *International Tourism Highlights, 2019 Edition*, UNWTO, Madrid, disponibile a DOI: <https://doi.org/10.18111/9789284421152>, pp. 2-23.

Il *World Travel & Tourism Council* e *McKinsey & Co.* (2017), analizzando il fenomeno dell'*overtourism*, hanno riscontrato cinque problemi principali associabili ad esso:

- L'alienazione dei residenti: la comunità locale è preoccupata per via di una serie di effetti che il turismo eccessivo produce. Tra questi vi è lo spiazzamento delle attività locali a favore delle attività turistiche, che si verifica quando il turismo non lascia spazio alle altre attività di svilupparsi (effetto spiazzamento, in inglese *crowding out*). Questa circostanza potrebbe portare all'alterazione della fisionomia della zona. Un'altra problematica che genera il turismo di massa è l'aumento degli affitti ed il calo della domanda da parte della comunità locale. Di conseguenza, molte abitazioni perdono la loro funzione residenziale che le caratterizzava (Prud'homme, 1986; Russo, 2002; Van der Borg, 2001). Per esempio, questa è una delle motivazioni principali che ha causato una drastica diminuzione degli abitanti del centro storico della città di Venezia. Dal 1951, infatti, anno in cui è stato registrato il picco massimo di residenti, con 174.808 unità, il centro storico della città è passato ad avere, nel 2017, 53.917 abitanti². In generale, vi è il rischio che l'economica della località si configuri come una monocoltura turistica, ovviamente a scapito dei residenti (Prud'homme, 1986; Russo, 2002; Van der Borg, 2001).
- Il peggioramento dell'esperienza turistica: l'esperienza turistica nella destinazione può peggiorare se si manifesta il fenomeno dell'*overtourism*. In modo particolare, l'aumento esponenziale dei flussi turistici può generare code interminabili per accedere alle attrazioni culturali e problemi di affollamento. A tal proposito, il giorno 27 maggio del 2019, il Museo del Louvre di Parigi fu costretto a chiudere, proprio a causa di un inaspettato aumento del numero delle visite (Wamsley, 2019).
- Il sovraccarico del sistema infrastrutturale: le infrastrutture ed i servizi dedicati ai turisti spesso corrispondono a quelli utilizzati dalla popolazione locale, come, per esempio, il trasporto pubblico delle città. Da questo punto di vista, con l'aumento dei visitatori, possono crearsi delle problematiche quali il sovraffollamento dei mezzi, l'elevato consumo idrico ed energetico, o la cattiva gestione dei rifiuti. Per esempio, la città indiana di Jaisalmer, nel Rajasthan, a seguito di un considerevole aumento del numero di turisti annuali ha riscontrato delle importanti criticità al

² Servizio Statistica e Ricerca del Comune di Venezia

sistema fognario, il quale potrebbe mettere in pericolo l'integrità della destinazione (Sharma, 2012).

- I danni all'ambiente: il turismo di massa può provocare danni ingenti all'ambiente naturale di una destinazione, a causa dell'inquinamento, o dell'uso eccessivo delle risorse naturali. Spesso anche la fauna selvatica è in pericolo, comprese le specie in via d'estinzione. Nel maggio del 2016, ad esempio, il governo tailandese ha deciso di proibire la visita alle isole Koh Khai, poiché quasi l'80% della barriera corallina è stato danneggiato dall'attività antropica (Lieberman, 2016).
- La minaccia al patrimonio culturale: il sovraffollamento turistico può costituire una minaccia per l'integrità di una destinazione. Nonostante la maggioranza dei visitatori agisca con rispetto, il fatto che vi siano sempre più persone, rende complicata la gestione della sicurezza di una area turistica. Per esempio, la preoccupazione dell'UNESCO per le erosioni, gli smottamenti e l'inquinamento³, ha spinto il governo peruviano a stabilire un limite massimo di visite giornaliero al sito di Machu Picchu (Martinez-Carter, 2012).

Molteplici studi hanno documentato sia gli effetti positivi sia gli effetti negativi che il turismo produce (e.g. Bryden, 1973; Tribe, 1999; Vogel, 2001; Archer et al., 2005; Diedrich et al, 2009, Ahmad et al., 2018).

Alcuni degli effetti negativi derivanti dall'ingente flusso turistico sono la congestione del traffico stradale, i problemi di parcheggio, l'aumento del costo della vita e la diffusione della criminalità. Questi hanno un'incidenza sulla qualità della vita dei residenti nelle destinazioni turistiche caratterizzate da un elevato numero di visitatori (Ap e Crompton, 1993; Matthieson e Wall, 1982, Wall e Matthieson, 2006; McCool e Martin, 1994 in Andereck et al, 2005).

Le implicazioni positive invece vengono comunemente associate al contributo economico che il turismo può apportare, poiché viene spesso indicato come un moltiplicatore di reddito, oltre a fornire svariati collegamenti intersettoriali (Archer, 1977; Briguglio 1992, Khan et al. 1995; Zaei e Zaei, 2013; Stephanos e Polo, 2016). In seguito alla rapida crescita del mercato turistico, diversi studiosi hanno manifestato

³ United Nations, Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO) - World Heritage Committee (2017), *Decisions adopted during the 41st session of the World Heritage Committee*, lavoro presentato alla "Convention Concerning the Protection of the World Cultural and Natural Heritage", Krakow, Poland, 2-12 luglio 2017.

delle perplessità riguardanti la natura e le dimensioni dei benefici attribuibili al turismo come mezzo di accrescimento del benessere della popolazione locale (e.g. Archer et al., 2005, Cooper et al., 1993, Bastias-Perex e Var, 1995, Andereck et al. 2007, Andereck e Vogt, 2000). Persino l'entità o l'esistenza di benefici economici netti relativi al settore turistico viene contestata da alcune ricerche. Queste si riferiscono principalmente alla crescente pressione sulle risorse dell'area interessata, in particolar modo l'uso del suolo, lo sfruttamento del sistema idrico e l'impatto sugli edifici residenziali (Martin et al., 2018). Inoltre, il turismo potrebbe avere degli effetti negativi anche sull'occupazione, in quanto il settore è spesso caratterizzato da salari molto bassi e condizioni di lavoro inadeguate (Walmsley, 2017).

Alcuni studi accompagnano i benefici generati dal turismo agli ideali di coesione e di armonia sociale. Leitner (1999), infatti, considerava il turismo come un momento di pace e di intesa tra le nazioni (e.g. Leitner, 1999). Nonostante ciò, anche questa considerazione è stata messa in discussione, poiché il turismo internazionale viene reputato in alcuni casi una ‘forma di sviluppo neocoloniale’ per i Paesi emergenti (Hall and Jenkins, 1995). Oltre a questo, è importante considerare che, anche se positivo per lo sviluppo economico, il turismo può creare disuguaglianze tra regioni e classi sociali (Tosun et al., 2003).

1.2 Lo sviluppo di una località turistica: Il Modello di Butler e l'Indice di Doxey

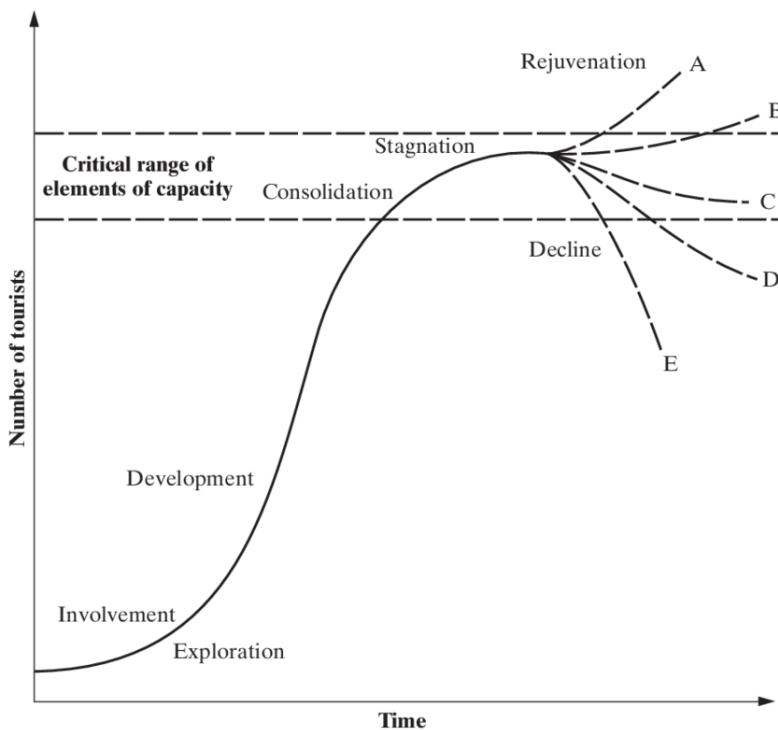
In un particolare filone della letteratura settoriale, viene descritto il fatto che il turismo attraversi differenti fasi, mediante le quali una destinazione evolve (Briguglio e Avellino, 2019).

Questa evoluzione può essere determinata dai cambiamenti in termini di preferenze dei visitatori e dalle loro esigenze. Altri fattori fondamentali sono il progressivo deterioramento e sostituzione delle infrastrutture e il mutamento delle attrazioni culturali e naturali, le quali possono addirittura scomparire. In alcuni casi, queste attrazioni rimangono integre e vengono destinate ad uno scopo differente (Butler, 1980).

Il processo di sviluppo di una località turistica può essere rappresentato in maniera ciclica, come avviene nel Modello di Butler, il Ciclo di Vita di una Destinazione, in

inglese *Tourism Area Cycle of Evolution (TALC)* (1980). Questo, infatti, si basa sul 'ciclo di vita del prodotto', che viene utilizzato spesso in economia per rappresentare i cambiamenti nel volume delle vendite di un dato prodotto di consumo (Camatti, Bertocchi, Carić e Van der Borg, 2020). Inizialmente, le vendite procedono lentamente, per poi sperimentare una rapida fase di crescita. In seguito, queste si stabilizzano, e, infine, diminuiscono. La stessa cosa accade ai visitatori di una destinazione turistica, nelle cinque fasi identificate da Butler.

Grafico 1: Modello di Butler, Ciclo di Vita di una Destinazione.



Fonte: Donohoe (2013).

I visitatori giungeranno dapprima, in numero esiguo, all'interno di un'area caratterizzata da pochi servizi, un'accessibilità limitata e una scarsa consapevolezza e preparazione da parte della popolazione locale. Questi probabilmente sono attratti dalle peculiarità culturali e naturali del luogo, che risultano essere uniche, o notevolmente diverse rispetto ad altre destinazioni. In questa fase, i contatti tra i turisti e la comunità locale sono particolarmente elevati, poiché i primi usufruiscono

principalmente dei servizi per i residenti. L'andamento dei flussi turistici ha un'importanza relativamente scarsa, per questo motivo non condiziona la qualità della vita dei residenti ed i processi economici. Infine, il turismo non altera il tessuto sociale e l'ambiente fisico dell'area. Questa fase viene denominata di 'esplorazione'.

Successivamente, il numero di visitatori aumenterà assieme alla fornitura di servizi dedicati, in parte, o esclusivamente ad essi. Vi saranno più contatti con i residenti, soprattutto all'interno dei locali di ristorazione. Questa fase è caratterizzata da un certo livello di organizzazione dei viaggi. Le autorità governative inizieranno a mobilitarsi per migliorare il sistema di trasporto pubblico. Verrà probabilmente introdotta una stagione turistica, che cambierà il modello sociale di coloro che lavorano all'interno del settore. In generale, i residenti saranno più consapevoli delle implicazioni del fenomeno turistico; 'fase di coinvolgimento'.

In una terza fase, si configura un'area di mercato turistica ben definita. Verranno impiegate delle strategie di *marketing* che contribuiranno ad alimentare la popolarità della destinazione e a diffondere informazioni utili ai visitatori. Alcune tipologie di servizi fornite dalla comunità locale scompariranno, per lasciare spazio a servizi più grandi, elaborati ed aggiornati da organizzazioni esterne. Il turismo apporterà delle modifiche territoriali evidenti, che non verranno accolte favorevolmente da tutta la comunità ospitante. In questa fase risulta necessario un coinvolgimento regionale o nazionale per la pianificazione e l'attuazione di politiche strategiche per lo sviluppo del settore. Durante i periodi di picco stagionale il numero dei turisti potrebbe pareggiare o addirittura superare quello dei residenti. Questa fase vede l'aumento della manodopera importata e la comparsa di servizi ausiliari per l'industria turistica; 'fase di sviluppo'.

Nella fase successiva, rallenta il tasso di crescita degli arrivi turistici, anche se il numero dei visitatori può ancora superare quello dei residenti. Una fetta importante dell'economia del luogo sarà dedicata al turismo. In questa fase si cercherà di estendere sempre di più la stagione turistica. Anche il *marketing* e la pubblicità per la promozione della destinazione avranno una portata maggiore. Faranno la loro comparsa le principali catene e *franchising* dell'industria turistica. L'elevato numero di visitatori susciterà il malcontento generale della comunità locale, in particolar modo di coloro che non operano all'interno del settore turistico; 'fase di consolidamento'.

Con l'approssimarsi della fine di questo ciclo, verrà raggiunto il numero massimo di visitatori e, di conseguenza, eguagliato, o superato, il livello di capacità di carico dell'area. Questo comporterà problemi di tipo ambientale, sociale o economico. Anche le attrazioni culturali e naturali del luogo verranno sostituite da strutture artificiali. Vi sarà un surplus dei posti letto all'interno delle strutture ricettive. Il rischio è quello di andare sempre più verso una monocultura turistica. La destinazione avrà un'immagine ormai consolidata e farà ampio affidamento sui visitatori abituali. Vi sarà uno sviluppo turistico periferico della destinazione, comprendente la costruzione di resort completamente avulsi dal contesto geografico in cui sorgono; 'fase di stagnazione'.

Come si evince dalla Grafico 1, che rappresenta la curva del Modello Butler, a seguito della fase di stagnazione, si possono configurare due alternative ben distinte: la fase di 'declino' o la fase di 'rinnovamento'.

Nel primo caso, diminuirà l'interesse per il luogo da parte dei visitatori e, di conseguenza, anche il numero degli arrivi. La destinazione non sarà più in grado di competere con altre mete e verrà designata esclusivamente per alcune gite escursionistiche, o brevi weekend. Si prevede, quindi, un mercato sempre più in declino. Le strutture turistiche in disuso verranno convertite in strutture di altri settori. Gli hotel potrebbero diventare condomini o abitazioni convenzionali. L'intera zona rischierebbe di perdere la funzione turistica che la caratterizzava in passato; 'fase di declino'.

Da un'altra prospettiva invece, potrebbe verificarsi un processo di rinnovamento, il quale dovrà necessariamente passare attraverso una radicale modifica delle attrazioni su cui si basa il turismo del luogo. Possono essere sfruttate le risorse naturali inutilizzate, oppure aggiunte delle attrazioni di tipo artificiale. Si tratta di un vero e proprio cambio di direzione per il mercato turistico. Per esempio, alcune città hanno deciso di reinventarsi puntando tutto sugli sport invernali, o sul turismo congressuale. In questo modo, la distinzione turistica viene rivitalizzata. Tuttavia, anche le nuove attrazioni col tempo potrebbero suscitare meno interesse da parte dei visitatori, e perdere così la loro competitività. Da questo punto di vista, solamente un'area turistica davvero unica è in grado di riscuotere parecchio successo per un tempo illimitato; 'fase di rinnovamento' (Butler, 1980).

Questo modello si propone di contrastare il continuo declino della qualità ambientale delle aree turistiche e la perdita della loro attrattiva. In modo particolare, Butler si avvale del concetto della capacità di carico (evitare il superamento della soglia limite), affinché le risorse limitate di una determinata località turistica possano essere gestite al meglio, mediante l'attuazione di politiche volte alla sostenibilità. Questo consentirebbe una migliore valorizzazione della destinazione turistica (Butler, 1980).

Secondo Van Der Borg (2011), il Modello di Butler non contempla l'eventualità che possano intercorrere eventi straordinari in grado di condizionare positivamente, o negativamente, la domanda turistica, e quindi, l'andamento del ciclo di vita di una destinazione. Questi si possono concretizzare, per esempio, con la manifestazione di un disastro naturale, come può essere un terremoto, o un'inondazione; oppure mediante l'attuazione di particolari interventi di politica turistica, ad esempio alcune importanti ristrutturazioni, o l'organizzazione di un mega evento.

Inoltre, come afferma lo stesso Van Der Borg (2011), al di là dei cambiamenti che si verificano in termini di volume del flusso di visitatori, nel passaggio da una fase all'altra del ciclo varia anche la composizione degli stessi visitatori. Da questo punto di vista, è possibile sostenere che, mentre all'inizio del ciclo, quando la località turistica viene scoperta, vi è una presenza esclusiva di escursionisti, mano a mano che la destinazione diviene sempre più popolare, crescono anche gli investimenti nelle infrastrutture e nelle attività turistiche ed aumentano i turisti pernottanti. Successivamente, nella fase di stagnazione, con l'avvento del turismo di massa, i turisti pernottanti iniziano ad abbandonare la destinazione, poiché la qualità del prodotto turistico comincia a logorarsi. Infine, vi è la fase di declino, dove la domanda turistica subisce un calo costante e anche gli escursionisti decidono di rinunciare all'idea di recarsi in quella località. Gli escursionisti risultano essere gli ultimi ad abbandonare una meta turistica, poiché, non utilizzando le strutture ricettive e stanziando un *budget* inferiore da dedicare alla vacanza, rispetto ai turisti pernottanti, hanno meno aspettative riguardo l'offerta turistica.

È importante sottolineare come l'incidenza netta del turismo muti a seconda della fase del ciclo evolutivo che una località turistica sta attraversando. Inoltre, la diversificazione della tipologia di visitatori implica lo conformazione di determinati benefici o costi in

una località turistica. Per quanto riguarda i benefici, la crescita della domanda turistica produce un aumento del reddito e dei livelli di occupazione di una parte considerevole della popolazione. Tuttavia, un numero crescente di visitatori comporta degli aspetti negativi, quali il deterioramento delle attrazioni culturali e l'inquinamento dell'ambiente.

Si può quindi asserire che una località turistica passi attraverso fasi evolutive sostenibili e altre invece non sostenibili.

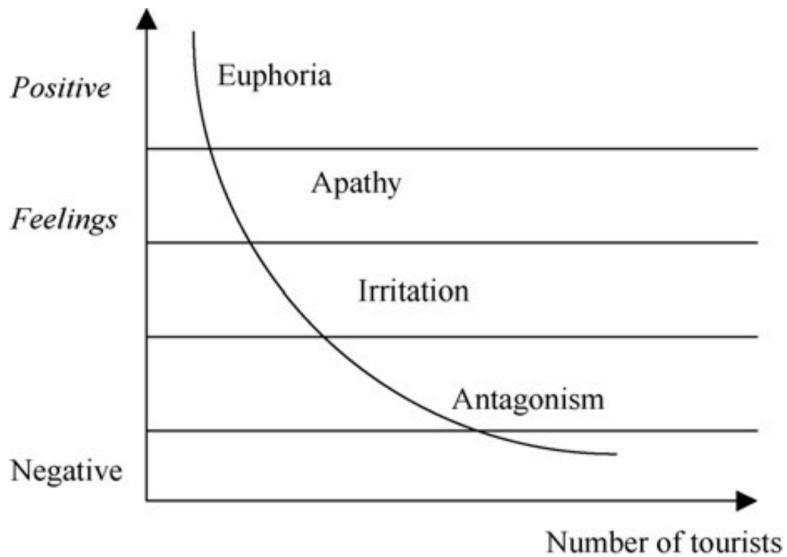
Confrontando i costi e benefici del turismo è possibile determinare se i flussi turistici siano eccessivi o insufficienti, nonostante sia complesso valutare l'effettiva rilevanza degli effetti positivi e negativi del turismo in una destinazione. Infatti ogni *stakeholder* coinvolto ne percepisce l'entità in maniera differente.

In termini generali, se lo sviluppo turistico rimane bloccato nella prima fase, il numero delle visite risulta essere esiguo e gli investimenti non riescono a generare un rinnovamento economico e sociale. Dall'altro lato, se il numero di turisti cresce ad un livello tale da eccedere la capacità di carico, la comunità locale e le attrazioni su cui si basa l'offerta della destinazione ne risentiranno. Per questo motivo, lo sviluppo turistico di una località può avere luogo solamente nel caso in cui il numero di turisti cresca sufficientemente in modo da rendere vantaggioso l'investimento (Van der Borg, 2011).

Una delle teorie più conosciute per quanto concerne l'interazione tra la comunità ospitante ed i turisti è quella di Doxey (1975), vale a dire “l'Indice di Irritazione Turistica”. Secondo lo studioso, l'aumento in termini quantitativi dei turisti in una località influisce sull'attitudine dei residenti.

Doxey affermava, infatti, che l'attitudine dei residenti risulta essere positiva durante le fasi iniziali dello sviluppo turistico, ma peggiora sempre di più man mano che una destinazione procede verso la stagnazione.

Grafico 2: Doxey, Indice di Irritazione.



Fonte: Reisinger (2009).

All'inizio l'afflusso di turisti relativamente esiguo suscita interesse tra gente del posto e la loro presenza è ben accetta; 'fase di euforia'.

Con l'aumento delle visite si configura un'interazione sempre più formale tra la comunità ospitante ed i turisti. Vi è un incremento delle attività turistiche e si intensificano i rapporti commerciali; 'fase dell'apatia'.

In una terza fase i residenti iniziano a temere alcuni effetti collaterali del turismo, quali l'aumento dei prezzi e la criminalità; 'fase di saturazione'.

Successivamente, la comunità ospitante si sente a disagio per l'elevato numero di persone che decidono di visitare la destinazione turistica; 'fase di irritazione'.

Infine, la popolazione locale vede i turisti come responsabili di qualsiasi azione negativa ed esprime la propria rabbia e disappunto; 'fase di antagonismo' (Reisinger 2009).

Per rappresentare in maniera ancora più fedele la reazione dei residenti nei confronti dei turisti, è necessario includere altre variabili fondamentali, tra cui le caratteristiche dei visitatori e quelle della comunità ospitante, oltre a considerare la specificità del territorio coinvolto (Butler e Brougham, 1977; Brougham 1978; Murphy 1980).

Alcuni studi in letteratura indicano che vi sia una relazione tra il Modello proposto da Butler e l'Indice di Doxey (Faulkner e Tideswell, 1997; Beeton, 2006; Vargas-Sánchez et

al., 2015; Filiz e Yilmaz, 2017). Da questo punto di vista, è possibile associare le fasi di ‘esplorazione’ e di ‘coinvolgimento’ alla fase di ‘euforia’, la fase di ‘sviluppo’ alla fase di ‘apatia’, il ‘consolidamento’ e la ‘stagnazione’ alla fase di ‘irritazione’, e le fasi di ‘declino’, o ‘rinnovamento’, alla fase di ‘antagonismo’. Tuttavia, si può affermare che, mentre il *Tourism Area Cycle of Evolution* di Butler include nella sua teoria gli impatti economici, sociali e culturali del turismo, il *Doxey Irritation Index* mette in primo piano soprattutto gli impatti sociali di tale settore.

I due modelli sono stati concepiti affinché i potenziali impatti negativi del turismo diminuiscano e possano essere altresì garantite attività turistiche più sostenibili. Per raggiungere questi obiettivi, è fondamentale che le attività di settore, i cittadini ed i visitatori siano più consapevoli delle implicazioni negative del turismo, richiamando l’attenzione delle autorità locali e nazionali e dei *decision-makers* (Filiz e Yilmaz, 2017).

1.3 Il concetto di capacità di carico turistica (CCT)

Il calcolo della capacità di carico risulta essere, come è già stato detto in precedenza, al centro del dibattito riguardante le implicazioni positive e negative del turismo. Per questo motivo, occorre soffermarsi sul concetto ed analizzarne il significato così come è stato trattato in letteratura.

Al fine di descrivere la possibilità che il turismo abbia dei limiti, generalmente per quanto concerne il numero di visitatori, viene utilizzato il termine “capacità di carico”. A questo proposito, viene indicato che, se il turismo dovesse eccedere questi limiti, i vantaggi finanziari e culturali legati ad esso verrebbero superati dagli impatti negativi, alcuni dei quali possono riguardare l’economia, ma la maggior parte interessano l’ambiente e la società (Briguglio e Avellino, 2019).

La misurazione della capacità di carico si propone quindi di dare un valore a questi limiti, nonostante sia un procedimento molto complesso, dato che è necessario contemplare l’analisi di molteplici indicatori, in base alle risorse che una determinata area turistica detiene (Candela e Figini, 2012).

In questo modo, è possibile prevedere le prospettive future dello sviluppo turistico di una destinazione.

In modo particolare, lo strumento della capacità di carico potrebbe rivelarsi utile per supportare le politiche di valorizzazione culturale e di gestione turistica di una determinata area (Cimnaghi, Mondini e Valle, 2017).

Il concetto di capacità di carico venne introdotto inizialmente in biologia per indicare "il limite o il livello raggiunto dalle dimensioni della popolazione di una specie, data la resistenza ambientale indigena alla sua zona" (Lein, 1993) o "La capacità di un ecosistema di supportare organismi sani mantenendo la sua produttività, adattabilità e capacità di rinnovamento" (CARC, 2002).

In un contesto di pianificazione o gestione ambientale, invece, il fenomeno è stato definito come "la capacità di un sistema naturale o artificiale di assorbire la crescita della popolazione senza un degrado significativo" (Schneider, 1978) o, analogamente, "il grado di attività antropica che una regione può sostenere mantenendo una qualità di vita accettabile per un tempo indeterminato" (Bishop et al., 1974).

Nonostante i primi studi, effettuati negli Stati Uniti, sull'accoglienza e sugli impatti turistici nei parchi e nelle aree protette siano stati condotti negli anni '30 (McCool e Lime, 2000), il concetto di capacità di carico turistica (CCT) è emerso solo negli anni '70 e anni '80.

Esistono varie definizioni della capacità di carico turistica, come afferma Saveriades, e nessuna di esse è stata ancora accettata universalmente, tant'è che in letteratura non è ancora disponibile una procedura univoca per la sua valutazione (Saveriades, 2000; Coccossis e Mexa, 2004).

Tuttavia, come sostengono alcuni autori, lo sviluppo di una metodologia quantitativa per misurare la capacità di carico di un sito non può trascurare alcuni elementi fondamentali, come possono essere il contesto di riferimento, o i risultati che si desiderano ottenere (Kun, 2002; Coccossis e Mexa, 2004).

Per questo motivo, è necessario intraprendere un'approccio su misura, in base alle caratteristiche specifiche di ogni destinazione (UNEP/MAP/PAP, 1997).

Secondo la definizione ufficiale proposta dall'Organizzazione Mondiale del Turismo (UWTO, 1981), la capacità di carico di una località turistica è "il numero massimo di persone che può visitare contemporaneamente una destinazione turistica, senza

causare la rovina dell'ambiente fisico, economico, socioculturale e un'inaccettabile diminuzione della soddisfazione dei visitatori”.

Nel 1986, O'Reilly propone una duplice interpretazione della capacità di carico, dal punto di vista della domanda e dell'offerta turistica. Se da un lato, infatti, viene considerata dallo studioso come “la capacità della destinazione di assimilare il turismo prima che la popolazione locale avverta gli impatti negativi dipendenti da quest'ultimo”. Dall'altro lato, il concetto di capacità di carico si può interpretare come “i livelli oltre i quali i flussi turistici diminuiscono, poiché viene percepito dagli stessi visitatori il fatto che il turismo sia divenuto eccessivo in quella determinata località”.

Coccossis e Parpairis (1992) definiscono la capacità di carico come “il numero di utenti per un'unità di tempo che un'area ricreativa/turistica può garantire ogni anno senza un deterioramento naturale/fisico permanente della capacità dell'area di supportare il tempo libero e senza causare un danno considerevole all'esperienza di svago dei visitatori”.

McIntyre (1993) indica la capacità di carico come "il massimo sfruttamento di qualsiasi sito senza causare effetti negativi alle risorse, ridurre la soddisfazione dei visitatori o esercitare un impatto negativo sulla società, l'economia o la cultura dell'area".

Altre definizioni, come quella di Chamberlain (1997) fanno riferimento anche a qualche forma di estremo, o limite. Da questo punto di vista, lo studioso l'ha definita come “il grado di attività antropica che un'area può ospitare, senza che quest'ultima si deteriori, che la vita della comunità locale ne sia influenzata negativamente, o che la qualità dell'esperienza turistica venga danneggiata”.

Clark (1997) definisce la capacità di carico come “un particolare livello soglia di attività turistica oltre il quale si verificheranno dei danni all'ambiente, inclusi gli habitat naturali.” Egli afferma, inoltre, che l'effettivo limite di capacità di carico in termini di numero di visitatori, o rispetto a qualsiasi altro parametro, si configura solitamente come un giudizio basato sul livello di cambiamento che può essere accettato, per

quanto riguarda la sostenibilità delle risorse, la soddisfazione degli utenti e l'impatto socio-economico.

Middleton ed Hawkins (1998), invece, suggeriscono di indicare la capacità di carico come “la misura del limite oltre il quale un'area può subire gli impatti negativi del turismo”.

La maggior parte delle definizioni contemplate racchiude due aspetti importanti. Innanzitutto, è possibile parlare di un “problema di capacità”, per esempio, quanti turisti una destinazione può ospitare prima che si verifichino determinati impatti negativi. L’altro aspetto contenuto nelle definizioni è invece un “problema di percezione della capacità”, ad esempio quanto turismo è tollerabile prima che ci sia una diminuzione in termine di soddisfazione dei visitatori (Coccossis e Mexa, 2004).

La capacità di carico si basa fondamentalmente sulla misurazione del livello di utilizzo di una determinata risorsa, in un’ottica di sostenibilità. Quando lo strumento viene applicato per effettuare una stima di alcuni fenomeni legati al turismo, subentrano numerose variabili, per esempio di tipo ambientale, o socioeconomico, che interagiscono con la destinazione turistica e che inevitabilmente complicano la misurazione. Inoltre, risulta fondamentale considerare anche la percezione e le esigenze dei residenti, oltre a quelle dei visitatori (Cimnaghi, Mondini e Valle, 2017). Wall (1995) afferma, infatti, che il turismo altera permanentemente una comunità locale e che la sostenibilità di queste alterazioni dipende dal fatto che siano percepite come accettabili.

Prendendo in considerazione la definizione della capacità di carico proposta dall’*UNWTO*, essa evidenzia come la misurazione dei limiti dello sviluppo turistico coinvolga svariate dimensioni (Camatti, Bertocchi, Carić e Van der Borg, 2020).

Se in un primo momento la capacità di carico si interfacciava esclusivamente con aspetti ambientali, recentemente è stata riconosciuta l’esigenza di un approccio multidimensionale, che coniughi allo stesso tempo dimensioni sociali, economiche ed ambientali, conformemente al concetto di sviluppo sostenibile (Ritchie e Crouch, 2000).

A questo proposito, Getz (1983) sostiene che le molteplici dimensioni della capacità di carico facciano riferimento a sei specifici fattori, i quali possono condizionare lo sviluppo di una destinazione.

In modo particolare, questi elementi possono essere denominati (Mowforth e Munt, 2003):

- Capacità fisica: si riferisce al livello di sviluppo turistico oltre il quale le infrastrutture risultano sature, o si verifica il deterioramento dell'ambiente fisico. Questi due fenomeni possono essere attribuiti ad un uso eccessivo da parte dei turisti, o a causa di una rete infrastrutturale inadeguata.
- Capacità economica: la capacità di una destinazione di inglobare al proprio interno delle attività turistiche, eludendo, però, la possibilità che queste si sostituiscano alle attività considerate essenziali per la vita della comunità locale (effetto spiazzamento). Questo concetto presuppone che, se qualsiasi limite dovesse essere superato, ciò comporterebbe un costo, che può essere ecologico, sociale, culturale e politico.
- Capacità psicologica: riguarda l'abilità individuale di far fronte al sovraffollamento. Questa capacità viene superata nel momento in cui un residente, o un turista, non si trova più a suo agio nell'area di riferimento. I motivi per i quali si verifica questo fenomeno sono molteplici e comprendono il deterioramento dell'ambiente fisico, i problemi di viabilità stradale e pedonale, il cambiamento delle abitudini dei residenti, il fatto che gli atteggiamenti dei residenti o dei turisti vengano percepiti come negativi.
- Capacità sociale: il livello oltre il quale la comunità locale di una località turistica non desidera più accogliere visitatori, poiché questi ultimi provocano dei danni all'ambiente, deteriorano la cultura locale, o contribuiscono a generare una situazione di spiazzamento delle attività locali, a favore di quelle turistiche.
- Capacità ecologica: il livello di sviluppo turistico oltre il quale l'ambiente risulta essere compromesso.
- Capacità politica: la capacità dell'amministrazione locale di comprendere, gestire e governare le conseguenze della crescita eccessiva del turismo. L'elevato numero di visitatori può generare, infatti, delle problematiche sociali, fisiche, economiche ed ecologiche con le quali la politica si deve interfacciare.

In seguito, l'approccio di Getz è stato riproposto da diversi autori (Coccossis e Mexa, 2004; Coccossis e Mexa, 2017; Widz e Brzezińska-Wójcik, 2020) ed ha condotto alla creazione di tre dimensioni distinte, più concise, della capacità di carico: la dimensione fisico-ecologica, la dimensione socio-demografica e la dimensione politico-economica (UNEP/MAP/PAP, 1997).

Questi sono dei parametri utili a determinare se il numero dei visitatori di una località turistica debba essere limitato e possono essere descritti nella seguente maniera (UNEP/MAP/PAP, 1997):

- Capacità di carico fisico-ecologica: quando l'ambiente rischia di essere compromesso dall'attività turistica (Camatti, Bertocchi, Carić e Van der Borg, 2020). Il riferimento è a tutte quelle componenti fisse e variabili che costituiscono l'ambiente naturale. Le componenti fisse includono, per esempio, la capacità ecologica, la capacità del patrimonio naturale, la lunghezza della costa ed il clima. La maggior parte di questi elementi risulta essere facile da misurare, per questo motivo è necessario determinare i loro valori numerici, i quali verrano successivamente impiegati per stabilire la capacità di carico totale. Per quanto riguarda le componenti variabili invece, esse si riferiscono ai sistemi infrastrutturali, come, ad esempio, l'approvvigionamento dell'acqua, il sistema fognario, la fornitura di energia elettrica e di gas, i trasporti, oppure i servizi pubblici. È importante sottolineare come i valori quantitativi che corrispondono alla capacità dei sistemi infrastrutturali non possano essere utilizzati come base per determinare la capacità di carico, ma piuttosto come dei valori orientativi. Questo perché il limite della capacità infrastrutturale può variare a seconda di fattori economici e politici. Per esempio, l'introduzione di agevolazioni fiscali o l'attuazione di investimenti statali finalizzati alla ristrutturazione di edifici storici (UNEP/MAP/PAP, 1997).
- Capacità di carico socio-demografica: quando la comunità locale rischia di perdere la propria fisionomia (Camatti, Bertocchi, Carić e Van der Borg, 2020). La capacità di carico socio-demografica è costituita da tutti quegli elementi che si riferiscono alle comunità locali e all'interconnessione tra i residenti ed i turisti. È possibile affermare che alcune di queste componenti siano più facili da misurare, come, ad esempio, gli elementi demografici, che possono essere la forza lavoro

disponibile, o il livello di istruzione dei lavoratori. Altre invece, come le componenti socio-culturali, tra i quali vi è l'identità culturale della popolazione locale, la capacità di accogliere i turisti e l'esperienza turistica, sono più difficili da valutare quantitativamente. Anche in questo caso, i fattori politici ed economici possono modificare alcuni limiti socio-demografici. Ulteriori elementi significativi possono essere il comportamento dei turisti e dei residenti e l'atteggiamento della comunità locale nei confronti dello sviluppo turistico di una destinazione (UNEP/MAP/PAP, 1997).

- Capacità di carico politico-economica: quando l'economia locale rischia di diventare eccessivamente dipendente dal settore turistico (Camatti, Bertocchi, Carić e Van der Borg, 2020). La capacità di carico politico-economica viene attribuita principalmente alle misure economiche per lo sviluppo turistico, agli investimenti stanziati e, in generale, alle decisioni istituzionali che regolamentano il settore. Nonostante vengano considerati degli elementi correttivi dei parametri fisico-economici e socio-democratici, sono fondamentali nella determinazione della capacità di carico. Per questo motivo, in mancanza di una loro specifica valutazione risulta difficile comprendere le dinamiche di un'area turistica (UNEP/MAP/PAP, 1997).

I livelli di capacità rispetto alla dimensione fisico-ecologica possono essere configurati in termini di (Coccossis, Mexa, Collovini, Parpairis e Konstandoglou, 2001):

- Livelli accettabili di congestione o densità in aree o unità spaziali chiave, come i parchi, i musei e le strade cittadine.
- Perdita massima accettabile di risorse naturali senza un significativo degrado delle funzioni ecosistemiche, della biodiversità, o l'estinzione delle specie.
- Livello accettabile di inquinamento atmosferico, idrico ed acustico sulla base della tolleranza, o della capacità di assimilazione degli ecosistemi locali.
- Intensità di utilizzo delle infrastrutture, delle strutture e dei servizi di trasporto.
- Uso e congestione degli impianti e dei servizi di telecomunicazione, di approvvigionamento idrico e di energia elettrica, di raccolta dei rifiuti, di trattamento e smaltimento delle acque reflue e dei rifiuti solidi.

- Adeguata disponibilità delle infrastrutture e due servizi di interesse collettivo. Questi possono riguardare la sanità e la sicurezza pubblica, oppure i servizi abitativi.

I livelli di capacità per quanto concerne la dimensione socio-demografica possono essere espressi in termini di (Cocossis, Mexa, Collovini, Parpairis e Konstandoglou, 2001):

- Numero di visitatori e tipi di attività turistiche che una destinazione può ospitare senza intaccare l'identità, lo stile di vita, i modelli e le attività sociali delle comunità ospitanti.
- Livello e tipo di turismo che non alteri significativamente la culturale locale, in maniera diretta, o indiretta. In modo particolare, le arti, i mestieri, le credenze, le ceremonie, i costumi e le tradizioni di una determinata località.
- Livello di turismo che non sarà tollerato dai residenti, o che pregiudicherà l'uso di servizi.
- Livello di turismo in una determinata area, che può essere espresso in numero di visitatori e tipologie di attività ammissibili, senza che vi sia un'inaccettabile deterioramento dell'esperienza di visita.

I livelli di capacità riguardanti la dimensione politico-economica possono essere espressi in termini di (Cocossis, Mexa, Collovini, Parpairis e Konstandoglou, 2001):

- Livello di specializzazione del turismo.
- Perdita di forza lavoro in alcuni settori pervia dell'opportunità d'impiego prodotta dal turismo.
- Distribuzione dei ricavi turistici a livello locale.
- Livello di occupazione nel turismo in relazione alle risorse umane locali.

Tutti e tre questi parametri, la capacità di carico fisico-ecologica, la capacità di carico socio-demografica e la capacità di carico politico-economica, definiscono la capacità di carico totale. Per questo motivo, occorre attuare un'analisi congiunta, che tenga conto di ciascun fenomeno (Camatti, Bertocchi, Carić e Van der Borg, 2020).

Di conseguenza, “nessuna singola capacità di carico può essere assegnata ad un'intera area” (Lime, 1970).

Quando si attua una valutazione della capacità di carico, viene attribuito un peso differente alle tre dimensioni appena descritte, a seconda della destinazione di riferimento. Queste differenze derivano da tre elementi, che risultano essere correlati tra loro (Coccossis, Mexa, Collovini, Parpairis e Konstandoglou, 2001):

- Le caratteristiche del luogo: sono gli elementi che forniscono la struttura di base per lo sviluppo turistico. In modo particolare, questi possono riguardare le risorse locali a disposizione, la vulnerabilità degli ecosistemi naturali, la dimensione della popolazione, la struttura economica ed il patrimonio culturale. Tutti questi fattori possono influenzare la capacità della comunità locale ad affrontare la pressione e gli impatti derivanti dal settore turistico.
- Il tipo di turismo: definisce le caratteristiche del comportamento del turista ed influenza i rapporti tra il turismo e la comunità locale, tra il turismo e l'economia locale e tra lo sviluppo del settore turistico e la qualità ambientale. Può essere espresso in termini di motivazioni che spingono il turista a visitare una determinata località, la tipologia dei mezzi di trasporto utilizzati, la frequenza e la durata del soggiorno e la gamma di attività presenti. Da questo punto di vista, non bisogna trascurare le differenze in termini di aspettative, comportamento ed attitudini dei tipi di turisti. Questi elementi hanno un impatto sulle pressioni e gli impatti che il turismo esercita su una determinata località.
- Il rapporto tra turismo ed ambiente: il rapporto che si configura tra il turismo e l'ambiente è espresso in termini di vincoli, che derivano dagli impatti del turismo sull'ambiente. Questo rapporto è costituito dalla forma e dal tipo di sviluppo turistico, dalla fase del ciclo di vita di una destinazione, dal livello di sistemi organizzativi e tecnologici impiegati e dal modello di gestione.

Il concetto di capacità di carico può essere esteso a qualsiasi tipo di ambiente, che sia naturale, o artificiale (Williams, 2009).

Nonostante la sua valutazione venisse applicata inizialmente a singole risorse, come può essere un sito turistico, una spiaggia, o edifici storici, recentemente sta prendendo sempre più piede la tendenza di utilizzare un approccio sistemico, vale a dire l'applicazione del concetto alla località turistica nella sua interezza (Maggi e Fredella, 2010).

Nell'ottica della determinazione della capacità di carico diventa quindi essenziale considerare anche le diverse tipologie di destinazione turistica. Qui vengono descritte le principali (Cocossis, Mexa, Collovini, Parpairis e Konstandoglou, 2001):

- Aree costiere: queste aree vengono abitualmente associate al turismo di massa. Si tratta di un fenomeno che comporta, tra le altre cose, la costruzione di grandi infrastrutture, un'ampia urbanizzazione e uno sviluppo turistico intensivo all'interno del territorio. Tale scenario è largamente diffuso nelle località turistiche del Mediterraneo. Le considerazioni relative alla capacità di carico possono riguardare l'inquinamento del mare, l'uso delle spiagge e delle infrastrutture dedicate al turismo, il sovraffollamento degli stabilimenti, la densità turistica.
- Isole: potrebbero rientrare nella categoria precedente, oppure essere sede di un turismo selettivo, caratterizzato dall'occupazione di insediamenti già esistenti, di piccole comunità rurali, con alloggi dalle dimensioni modeste. In questo caso, le valutazioni sulla capacità di carico fanno riferimento al rapporto che sussiste tra il turismo e la cultura locale, agli effetti del turismo sull'economia, sul sistema produttivo locale e sulla qualità della vita dei residenti, oltre agli impatti del turismo sulle risorse energetiche ed idriche della zona.
- Aree protette: il turismo in queste aree è caratterizzato da un elevato controllo e da una gestione di tipo conservativo. Questo si incentra sull'edificazione di un numero esiguo di infrastrutture e sull'attuazione di interventi su piccola scala. La visita delle aree protette è associata all'osservazione e all'apprezzamento della natura, all'impegno scientifico e all'istruzione. Le questioni riguardanti il calcolo della capacità di carico sono relative al numero di turisti, ai flussi di visitatori ed ai modelli spaziali di concentrazione e dispersione dei turisti rispetto ad alcune tematiche quali la protezione della natura, il funzionamento degli ecosistemi e la qualità dell'esperienza dei visitatori.
- Aree rurali: il turismo è inserito nel contesto di comunità rurali a bassa densità abitativa, spesso situate in zone remote. Coloro che decidono di intraprendere la visita di queste località sono motivati dalla bellezza naturale che le caratterizza. In questo caso, per il calcolo della capacità di carico occorre tenere presente delle tematiche quali l'andamento del flusso delle visite e gli impatti del turismo sulle società e sulle culture locali.

- Località montane: queste località sono caratterizzate da uno sviluppo turistico intensivo, dato che si prestano ad accogliere un numero elevato di persone, specialmente gli amanti degli sport invernali. Per quanto riguarda la valutazione della capacità di carico, bisogna considerare molteplici fattori, tra cui gli impatti ambientali delle grandi infrastrutture e delle strade che consentono l'accesso agli ecosistemi naturali, il cambiamento del microclima causato dalla neve artificiale, la perdita della vegetazione, l'erosione del suolo, il deterioramento del paesaggio, la congestione delle strutture e la gestione dei rifiuti.
- Centri e città storiche: aree in cui il turismo si basa principalmente sulla fruizione del patrimonio culturale edificato, la scoperta delle tradizioni locali e l'organizzazione di eventi culturali. I centri storici di alcune città sono caratterizzati dalla presenza stagionale del turismo di massa, per la visita a musei, monumenti ed attrazioni culturali. Spesso i turisti optano per un soggiorno di breve durata in queste località. Nelle considerazioni per la valutazione della capacità di carico è necessario includere la congestione delle strutture, il traffico stradale, la modifica dell'assetto urbano, la gestione dei rifiuti. Prendendo in esame un'altra prospettiva, i centri storici delle città possono ospitare un turismo più selettivo, composto da piccoli gruppi di visitatori. In questo caso, le problematiche che possono insorgere riguardano il cambiamento del tessuto urbano.

Lo scopo della valutazione della capacità di carico può essere quindi sintetizzato come la ricerca del giusto equilibrio tra le finalità spesso contrastanti delle sue diverse componenti e, in particolare, tra i tre sottoinsiemi che la compongono (O'Reilly, 1986).

1.4 La determinazione della capacità di carico turistica ed i suoi indicatori

Il processo che conduce alla definizione della capacità di carico è, secondo Shelby ed Heberlein (1986), costituito da due fasi ben distinte: una parte descrittiva ed un'altra valutativa.

La fase descrittiva ha come scopo quello di illustrare il funzionamento del sistema, cioè la destinazione turistica, ed include l'analisi di aspetti fisici, ecologici, sociali, politici ed economici relativi allo sviluppo turistico.

Da questo punto di vista, diventa essenziale l'identificazione dei "vincoli". Questi vengono considerati dei fattori limitanti e particolarmente complessi da gestire. Le soglie attribuibili a tali vincoli non possono essere alterate dall'esecuzione di proposte organizzative di pianificazione e di gestione, o dallo sviluppo di infrastrutture idonee.

Altri fattori importanti da esaminare sono i cosiddetti "colli di bottiglia", vale a dire quegli elementi che i responsabili del settore turistico sono in grado di manipolare, come, ad esempio, il numero di visitatori in una destinazione. Allo stesso modo dei vincoli, anche i colli di bottiglia vengono considerati dei fattori limitanti.

Infine, è importante stabilire quali siano gli "impatti", cioè quegli elementi che condizionano il sistema a seconda della loro intensità. Il tipo di impatto determina la tipologia di capacità su cui si deve focalizzare l'analisi.

L'altra fase da cui è composto il processo di determinazione della capacità di carico è quella valutativa.

Questa si concretizza nella descrizione del modello di gestione di un'area e dei livelli accettabili degli impatti ambientali relativamente ad essa.

Innanzitutto, occorre identificare quali siano le condizioni auspicabili per lo sviluppo della destinazione. In questo senso, è necessario definire gli obiettivi di gestione, valutare piani d'azione alternativi ed elaborare una strategia per lo sviluppo turistico.

All'interno di questo contesto è essenziale riconoscere gli "obiettivi", per esempio definendo il tipo di esperienza che una destinazione turistica dovrebbe offrire.

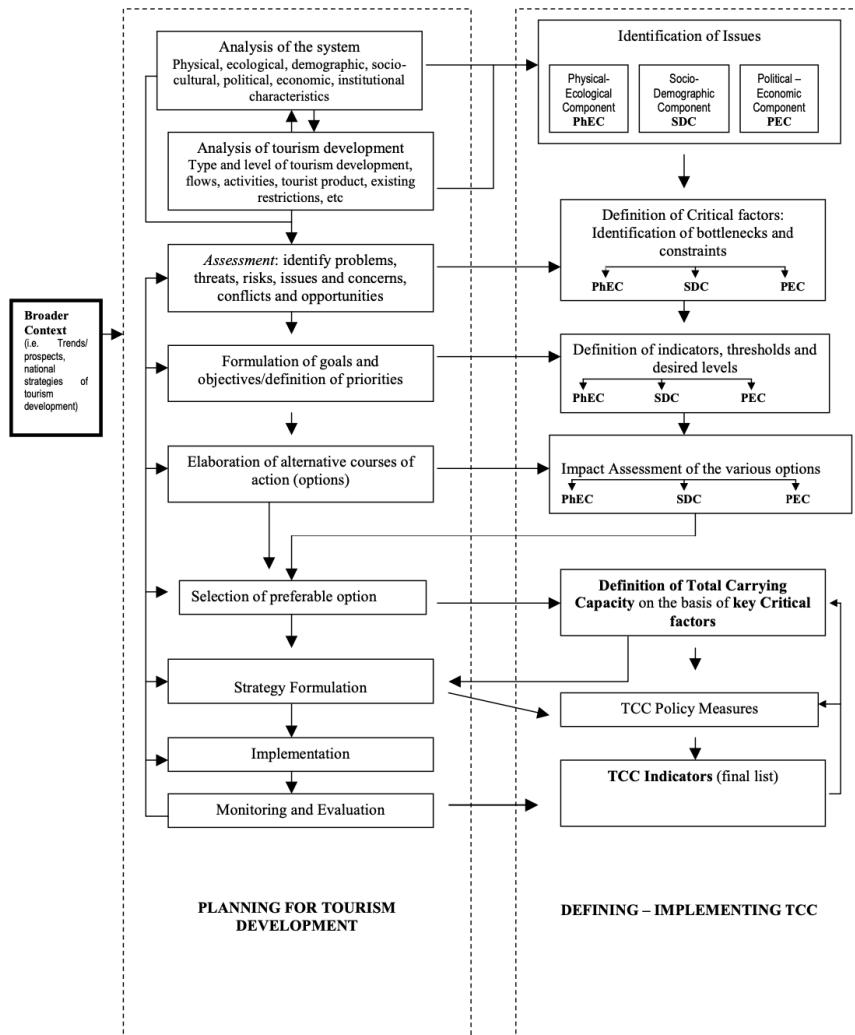
Inoltre, sono importanti anche i "criteri valutativi", i quali specificano i livelli di cambiamento accettabili, cioè gli impatti.

Prendendo in considerazione queste due fasi è possibile definire la capacità di carico di un'area turistica.

L'implementazione della capacità di carico turistica può essere affiancata, guidata e monitorata da una serie di indicatori. Durante il processo iniziale volto alla sua definizione è possibile sviluppare un primo *set* di indicatori, messo a punto a seguito della decisione finale sulla capacità di carico dell'interno sistema.

Il processo di valutazione della capacità di carico è dinamico, non fisso, e dovrebbe essere utilizzato per guidare la formulazione e l'attuazione di politiche turistiche sostenibili (Coccosis, Mexa, Collovini, Parpairis e Konstandoglou, 2001).

Grafico 3: Processo di pianificazione della capacità di carico turistica.



Fonte: Coccoisis, Mexa, Collovini, Parpairis, Konstandoglou (2001).

Nell'ottica della definizione e dell'implementazione della capacità di carico può risultare vantaggioso l'utilizzo di una serie di indicatori. Questi strumenti hanno la funzione di monitorare lo stato dell'area di riferimento ed identificare quando i limiti della capacità di carico turistica vengono superati.

Gli indicatori possono rilevare in maniera efficace la pressione turistica a cui una determinata località è soggetta, la condizione dell'ambiente naturale e delle risorse, gli impatti e le conseguenze del turismo, l'efficacia degli sforzi di gestione e delle azioni eseguite.

In questo contesto, vengono suggerite tre tipologie di indicatori, che riflettono le tre dimensioni principali della capacità di carico: gli indicatori fisico-ecologici, gli indicatori socio-demografici e gli indicatori politico-economici.

In base alle caratteristiche dell'area di riferimento verrà data la priorità ad alcuni indicatori, piuttosto che ad altri. Per esempio, prendendo in considerazione gli indicatori fisico-ecologici nelle aree protette, avranno la priorità gli indicatori relativi alla qualità dell'aria, all'inquinamento acustico, oppure quelli che riguardano il patrimonio culturale. Per quanto riguarda invece gli indicatori socio-demografici nelle aree costiere, sono importanti gli indicatori concernenti la demografia, l'occupazione lavorativa, i flussi turistici, la sanità e la sicurezza (Coccossis, Mexa, Collovini, Parpairis e Konstandoglou, 2001).

È possibile dividere ulteriormente gli indicatori in tre categorie distinte: gli indicatori della sostenibilità, gli indicatori del turismo sostenibile e gli indicatori della capacità di carico turistica (Coccossis, Mexa, Collovini, Parpairis e Konstandoglou, 2001).

I primi forniscono un quadro complessivo dello stato dell'area considerata, rispetto alla sostenibilità.

Un esempio di indicatori di sostenibilità per quanto riguarda la dimensione fisico-ecologica possono essere: la percentuale di aree naturali in buone condizioni, o fortemente deteriorate; il numero di specie endemiche minacciate; la percentuale di aree protette; il numero medio di giorni all'anno in cui vengono superati i livelli di inquinamento; il consumo pro capite e totale di energia elettrica e di combustibili fossili; il consumo di energia prodotta da fonti rinnovabili e da fonti non rinnovabili; Le emissioni annuali di CO₂ pro capite e totali; le emissioni di CO₂ per ogni tipologia di

combustibile; il consumo giornaliero di acqua dei residenti; l'indice di sfruttamento stagionale delle risorse idriche; il consumo di acqua per settore; la percentuale di aree urbanizzate; il rapporto tra le aree verdi e la popolazione; la percentuale di aree abbandonate; lo sviluppo di reti di telecomunicazione (Coccossis, Mexa, Collovini, Parpairis e Konstandoglou, 2001).

Gli indicatori del turismo sostenibile sono direttamente collegati alla definizione ed all'implementazione della capacità di carico turistica. Questi hanno lo scopo di descrivere la relazione generale fra turismo ed ambiente, gli effetti dei fattori ambientali sul turismo, gli impatti dell'industria turistica sull'ambiente e le risposte necessarie per promuovere e salvaguardare uno sviluppo più sostenibile del turismo e delle attività ricreative.

Ad esempio, gli indicatori del turismo sostenibile riguardanti la dimensione socio-demografica possono interessare: il lavoro *part-time* o stagionale; la percentuale di turisti che comprendono ed utilizzano la lingua della destinazione; le emergenze da pronto soccorso che si verificano durante la stagione turistica e la media annuale; il numero di reati in cui sono stati coinvolti i turisti; il numero ed il tipo di crimini compiuti contro i turisti; la percentuale di turisti soddisfatti dalla vacanza; la percentuale di residenti soddisfatti dell'attuale sviluppo turistico; il numero di esercizi commerciali; il numero di attività che soddisfa i bisogni della comunità locale, contrapposte a quelle dedicate ai turisti; il numero di attività locali in totale (Coccossis, Mexa, Collovini, Parpairis e Konstandoglou, 2001).

Infine, gli indicatori della capacità di carico descrivono le pressioni esercitate dal turismo, le condizioni dell'area e gli impatti dello sviluppo turistico. In questo caso, vengono considerati solamente i fattori chiave e le problematiche.

Per esempio, gli indicatori della capacità di carico turistica relativi alla dimensione politico-economica sono: il reddito medio pro capite nella ristorazione e nel turismo; la percentuale di forza lavoro stagionale rispetto al numero totale di lavoratori occupati nel settore turistico; le differenze in termini di prezzo degli alloggi tra le zone turistiche e le zone non turistiche; il contributo del turismo al PIL della destinazione; gli strumenti economici e di altro tipo per controllare lo sviluppo turistico; il personale scientifico e

tecnico nella comunità locale in grado di gestire i problemi causati dallo sviluppo turistico (Cocossis, Mexa, Collovini, Parpairis e Konstandoglou, 2001).

1.5 Le critiche alla capacità di carico turistica

La capacità di carico turistica si configura come una risposta alla percezione che la crescita costante del settore turistico provochi dei danni irreversibile ad alcune destinazioni. Per questo motivo, occorre fissare dei limiti al suo sviluppo. Tuttavia, l'impossibilità di assegnare un valore scientificamente oggettivo alla capacità di carico e di attuare un'analisi rigorosa, rende difficile l'applicazione dello strumento. (Washburne, 1982; Stankey e McCool, 1984)

Questo ha suscitato delle critiche da parte di alcuni ricercatori sia sul piano teorico sia su quello pratico (Massiani e Santoro, 2012).

In modo particolare, una delle critiche principali che sono state mosse nei confronti della capacità di carico è il fatto che le sue definizioni spesso forniscono poche indicazioni per l'attuazione pratica. La capacità di carico esiste solo in relazione ad un criterio valutativo che riflette un obiettivo, o una condizione desiderata. Se il criterio è impreciso o impraticabile, non sarà possibile specificare una capacità di carico.

Un'altra critica che è stata rivolta alla capacità di carico è il fatto che venga percepita come un concetto scientifico ed oggettivo, nonostante ogni criterio sia intrinsecamente oggettivo.

Una terza critica che è stata mossa è che per effettuare una valutazione della capacità di carico in genere si concentri l'attenzione sui livelli di utilizzo di una risorsa, o sul numero di visitatori presenti in una determinata area, ma gli obiettivi di gestione turistica si riferiscono tipicamente a delle condizioni, che possono essere sociali, o esperienziali. Ad esempio, provvedere a un'esperienza turistica di alta qualità e allo stesso tempo rispettare l'ambiente naturale (Lindberg, McCool e Stankey, 1997).

Infine, la fattibilità delle misure gestionali, il livello di controllo necessario affinché si possa amministrare un'area con delle regole basate sulla capacità di carico rischia di essere impossibile nel "mondo reale" (Massiani e Santoro, 2012).

A questo proposito, si può asserire che, affinché possa essere attuata una valutazione della capacità di carico relativamente ad un'area, sono necessarie una serie di

condizioni, dal punto di vista pratico e concettuale (Stankey e McCool 1992, Shelby ed Heberlein 1986). Queste condizioni includono il fatto che debba esserci un accordo in merito agli obiettivi da raggiungere, relativamente alle condizioni sociali desiderate, le risorse utilizzate, e, quindi, anche per quanto concerne gli indicatori impiegati. In secondo luogo, ci si deve accordare sul livello desiderato di queste condizioni, sugli *standard* per ogni indicatore, cioè il grado di impatto che è possibile tollerare prima di intervenire. Deve esserci poi una relazione conosciuta tra i livelli di utilizzo e gli impatti per ogni indicatore. Il livello di utilizzo deve essere considerato più importante rispetto ad altri fattori, quali il comportamento dei visitatori, o le azioni di gestione, nel determinare l'entità dell'impatto. Inoltre, l'ente che si occupa della gestione deve detenere i mezzi legali, le risorse umane e gli strumenti finanziari per limitare l'accesso all'area. Deve esserci poi un'intesa riguardo al sistema di limitazione e coordinamento degli accessi, per esempio in base al prezzo, o alle tempistiche. Infine, il guadagno per i visitatori ammessi deve superare la perdita per i visitatori esclusi. Ad esempio, gli introiti degli operatori turistici devono essere maggiori in un contesto in cui le visite sono limitate, rispetto ai proventi percepiti in un contesto senza limitazioni.

Questi requisiti difficilmente vengono soddisfatti nella loro totalità, per questo motivo l'effettiva applicazione del concetto tradizionale di capacità di carico risulta essere complessa (Lindberg, McCool e Stankey, 1997).

Alcuni studiosi hanno assunto una posizione più aperta in merito al concetto di capacità di carico, sottolineandone la validità in ottica di *destination management*.

La capacità di carico non dovrebbe essere concepita come una misura scientifica o un numero unico, ma come un processo di pianificazione ed uno strumento di politica strategica organica per lo sviluppo del turismo sostenibile (Lindberg, McCool e Stankey, 1997; Coccossis e Mexa, 2004; Miller, 2001; Abernethy, 2001).

Per questo motivo, si riconosce la necessità di fissare un limite allo sviluppo turistico, in modo da contenere gli impatti negativi che quest'ultimo ha sulle attività economiche, sulle risorse naturali, sul tessuto sociale e sull'utilizzo del suolo da parte delle comunità locali.

In ogni caso, “la capacità non può essere utilizzata come limite assoluto, ma come un mezzo per identificare le soglie critiche che richiedono una particolare attenzione e, in

questo senso, cercare di rimuovere degli ostacoli o applicare dei controlli” (O'Reilly, 1986).

Si tratta di un concetto utile per la gestione ambientale, poiché consente di approfondire le relazioni che sussistono tra l'ambiente e le attività umane (Papageorgiou e Brotherton, 1999).

Inoltre, la valutazione della capacità di carico è importante per la pianificazione e la gestione del turismo sostenibile (Cocossis e Mexa, 2004)

McCool e Lime (2000), seguono la linea già tracciata da Stankey e McCool (1984), proponendo di “non concentrarsi su quante persone può contenere un'area, ma piuttosto sulle condizioni sociali e biofisiche desiderate o appropriate ad una destinazione”, dati gli obiettivi di sviluppo di quell'area.

Infine, un ulteriore punto di vista è quello fornito da Saveriades (2000). Egli sostiene che la capacità di carico non sia un concetto scientifico, o una formula utile ad ottenere un numero oltre il quale lo sviluppo turistico dovrebbe cessare, ma, bensì, un processo in cui gli eventuali limiti devono essere considerati come un riferimento, una guida. In aggiunta, i limiti dovrebbero essere valutati attentamente e monitorati, poiché la capacità di carico non è fissa, ma muta col tempo e la crescita del turismo può essere influenzata dal sistema di gestione di una località.

Capitolo II. Analisi della destinazione turistica: le isole dell'arcipelago maltese

La Repubblica di Malta è il più piccolo Stato membro dell'Unione Europea, tuttavia, risulta essere il più densamente popolato, con circa 515.000 abitanti⁴ su una superficie di 315.4 km²⁵. È un arcipelago situato nel Mediterraneo, 93 km a sud della Sicilia e 290 km a nord rispetto alle coste del Nordafrica (Sultana, 1998). Questo è formato dalle tre isole maggiori di Malta, Gozo e Comino, le uniche abitate, e dalle isole minori di Cominotto (o Cominetto), Manoel, Fifola e San Paolo⁶. La capitale di Malta è la città fortificata di La Valletta. Le due lingue ufficiali sono l'inglese ed il maltese, e, fino al 1934, lo era anche l'italiano, ancora molto diffuso e parlato correttamente dal 41.34% dei cittadini⁷.

2.1 Le caratteristiche geomorfologiche e climatiche

L'arcipelago maltese è formato da isole di natura calcarea (Agnesi, Angileri, Cappadonia, Coratza, Costanzo, Soldati e Tonelli, 2014). Nella zona occidentale ed in quella meridionale le coste di Malta risultano essere ripide e frastagliate. Qui è situato il punto più elevato dell'isola, l'altopiano Ta 'Żuta, che si innalza a 250 metri al di sopra del livello del mare (L. Briguglio, 2021). La zona orientale e quella settentrionale, invece, sono molto più accessibili e costituite da spiagge sabbiose e rocciose, da insenature e solchi vallivi. Alcune tra le baie più estese sono quella di Mellieħa, a nord,

⁴ National Statistics Office (2020a), *10 July 2020*, National Statistics Office, Lascaris, Valletta, Malta, disponibile a DOI: https://nso.gov.mt/en/News_Releases/Documents/2020/07/News2020_114.pdf, pp. 1-11.

⁵ Dati Eurostat (a).

⁶ EF-Italia (a).

⁷ National Statistics Office (2014), *Final Report of the 2011 Census*, National Statistics Office, Lascaris, Valletta, Malta, disponibile a DOI: https://nso.gov.mt/en/publications/Publications_by_Unit/Documents/01_Methodology_and_Research/Census2011_FinalReport.pdf, pp. xi-xliv, 1-335.

e quella di San Paolo, a nord-est⁸. Più a sud rispetto a quest'ultima vi è la città di St. Julian's, conosciuta principalmente per il suo sviluppo turistico⁹. Sempre ad est, il promontorio noto come Monte Sceberras, sul quale è stata edificata la capitale, La Valletta, separa il porto di Marsamuscetto dal Porto Grande. Nella zona a sud-est dell'isola è situata invece la baia di Marsa Scirocco (L. Briguglio, 2021).

L'isola di Malta è caratterizzata da formazioni di origine carsica, come i campi correggiati, le doline e le caverne¹⁰. A tal proposito, a nord della città di Birżebbuġa è possibile visitare il sito archeologico di Għar Dalam, in italiano "grotta oscura", dove vennero scoperti alcuni resti di animali risalenti alla prima era glaciale¹¹.

Sebbene sulle isole non vi siano né fiumi né laghi permanenti, sono presenti alcuni corsi d'acqua che scorrono in piccole e ripide spaccature scavate nei terreni calcarei. Questi, tuttavia, portano acqua esclusivamente nei periodi di ingente piovosità¹².

Il clima di Malta è tipicamente mediterraneo, con estati secche, autunni caldi e sporadicamente umidi ed inverni brevi e freschi. Più di tre quarti della pioggia annuale cade tra marzo ed ottobre (L. Briguglio, 2021). Le precipitazioni medie annuali sono intorno ai 600 mm e variano dagli 0.2 mm a luglio, ai 107.7 mm a dicembre¹³. I mesi di giugno, luglio ed agosto sono normalmente abbastanza asciutti (L. Briguglio, 2021).

La temperatura è piuttosto stabile, con una media annuale di 23 °C durante il giorno e di 16 °C durante la notte. Nel mese più freddo, cioè gennaio, le temperature medie oscillano tra i 12 ed i 20 °C il giorno e tra i 6 ed i 12 °C la notte. Nel mese più caldo invece, vale a dire agosto, le temperature medie oscillano tra i 28 ed i 34 °C nelle ore diurne e tra i 20 ed i 24 °C nelle ore notturne¹⁴.

I venti possono essere forti e frequenti. Quelli che interessano il territorio maltese sono il maestrale, che spira da nord-ovest, il grecale da nord-est ed il caldo ed umido vento scirocco, che proviene da sud-est (L. Briguglio, 2021).

⁸ Treccani.

⁹ EF-Italia (b).

¹⁰ Treccani, cit.

¹¹ Heritage Malta.

¹² Treccani, cit.

¹³ Maltaweather.com.

¹⁴ Malta Airport MetOffice.

L'umidità media relativa annua si attesta al 76%, con un valore minimo di 65% a luglio e un valore massimo di 80% a dicembre¹⁵.

Infine, Malta risulta essere uno dei luoghi con le condizioni di luce più ottimali d'Europa. Le ore medie di luce diurna durante i mesi invernali sono di 10.3 ore. Per quanto riguarda, invece, le ore medie di luce diurna durante i mesi estivi si attestano a 14.1 ore^{16 17}. Nel giorno più corto dell'anno, il 21 dicembre, l'alba è intorno alle 7:00 ed il tramonto intorno alle 17:00, mentre nel giorno più lungo dell'anno, il 21 giugno, l'alba è intorno alle 5.30 ed il tramonto intorno alle 20:30¹⁸.

2.2 Il contesto storico

I primi insediamenti sulle isole risalgono al 5200 a.C. Le ceramiche rinvenute dagli archeologi presso i templi di Skorba, molto simili ai reperti italiani, suggeriscono che i primi abitanti furono dei contadini, o dei cacciatori, provenienti dalla Sicilia (Savona-Ventura e Mifsud, 1997).

A partire dal 3500 a.C, a sud dell'isola di Malta vennero edificate imponenti strutture megalitiche, quali i templi di Tarxien, di Haġar Qim e di Mnajdra. Inoltre, anche sull'isola di Gozo furono scoperte delle costruzioni del Neolitico che risultano essere ancora integre, vale a dire i templi di Ġgantija. Gli studiosi ritengono che questi templi siano i più antichi monumenti autoportanti al mondo. Nel 1980 e nel 1992, vennero infatti dichiarati dall'UNESCO patrimonio dell'umanità¹⁹.

Nel corso della storia, per via della sua posizione di assoluta centralità nel Mediterraneo, l'arcipelago di Malta entrò in contatto con un numero considerevole di popolazioni. Tra queste vi furono i Fenici, i Greci, i Cartaginesi, e, infine, i Romani (Prosperi, 2018).

¹⁵ Weatherbase.com.

¹⁶ Malta Airport MetOffice, cit.

¹⁷ Climatemps.com.

¹⁸ Weathercast.co.uk.

¹⁹ United Nations, Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO) - World Heritage Committee.

Durante il Medioevo, nel contesto delle guerre arabo-bizantine, precisamente nell'anno 870, Malta venne conquistata dagli Arabi, i quali edificarono la nuova capitale Mdina, sul sito della precedente città romana Melita. Questi introdussero nuovi metodi di irrigazione, il cotone ed alcune tipologie di frutta, come il cedro (Sheehan, 2000). In quel periodo, venne adottata anche la lingua siculo-araba, la quale poi si sarebbe evoluta nella lingua maltese (Bovingdon e Dalli, 2006). I cristiani che risiedevano sull'isola potevano praticare la loro religione solamente dopo aver pagato la *jizya*, una tassa rivolta ai non musulmani (Melton, 2014).

Intorno al 1091, i Normanni conquistarono Malta e reintrodussero il cattolicesimo romano come religione di Stato. Le isole maltesi entrarono così a far parte del Regno di Sicilia, che comprendeva anche gran parte dell'odierna Italia²⁰. La tradizione vuole che la bandiera maltese sia nata proprio durante la battaglia tra i Normanni e gli Arabi. Infatti Ruggero d'Altavilla strappò una parte dello stendardo bianco e rosso della sua casata e lo diede ai maltesi in segno di riconoscenza per aver combattuto al suo fianco (Castillo, 2006).

Tra il XIII ed il XVI secolo, l'isola passò, prima sotto il dominio degli Svevi, poi degli Angioini, e, infine, degli Aragonesi (Dalli, 2006). Questi ultimi sconfissero la flotta angioina in occasione del simbolico scontro navale nel Porto Grande dell'odierna Valletta, il quale sancì il passaggio dell'arcipelago maltese alla corona d'Aragona.

Il 24 marzo 1530, Carlo V, Imperatore del Sacro Romano Impero, concesse le isole in affitto perenne ai Cavalieri Ospitalieri, o l'Ordine di San Giovanni, un ordine religioso cavalleresco guidato dal francese Philippe Villiers de L'Isle-Adam, che era stato estromesso da Rodi dall'impero Ottomano (De Vertot, 1728).

Fino al 1798, l'isola venne governata dai Cavalieri di Malta (Atauz, 2008). Questi contribuirono a migliorare le condizioni di vita sull'isola, costruirono ospedali, stimolarono gli scambi commerciali ed eressero solide fortificazioni²¹. Nel 1565, i Cavalieri resistettero al Grande Assedio condotto dagli Ottomani, con l'aiuto delle milizie spagnole. Questo episodio divenne una delle vittorie più celebrate del sedicesimo secolo, tant'è che lo stesso Voltaire sosteneva che questa contribuì a scalfire la convinzione europea dell'invincibilità ottomana; nonostante il Mediterraneo

²⁰ MaltaUncovered.com.

²¹ MaltaUncovered.com, cit.

continuò per molti anni ad essere conteso fra i cristiani ed i Turchi (Braudel, 1995; Castillo, 2006).

In seguito all'Assedio, i Cavalieri decisero di costruire nuove fortificazioni, specialmente nell'area del Porto Grande. Fu in quel periodo che venne edificata l'attuale capitale dell'arcipelago, La Valletta, denominata così in onore del Gran Maestro Jean de la Valette (Castillo, 2006).

Nel 1798, Napoleone Bonaparte, che si stava dirigendo in Egitto per iniziare la sua campagna, conquistò l'isola e spodestò i Cavalieri di Malta, i quali non erano preparati a sostenere la forza del suo esercito²². Durante i sei giorni successivi alla sconfitta, egli decise di riformare l'amministrazione nazionale con la creazione di una Commissione di Governo. Malta venne divisa in cantoni e municipalità, e, ognuna di esse, governata da un proprio presidente, da un segretario e da quattro membri del Consiglio. Venne inoltre istituita una Guardia Nazionale con 900 uomini arruolati tra le famiglie più ricche. La popolazione di Malta ottenne garanzia di equità di fronte alla legge, con la soppressione di tutti i diritti ed i privilegi feudali. Napoleone, quindi, abolì la schiavitù e concesse la libertà a tutti gli schiavi turchi. Anche l'istruzione pubblica venne riorganizzata secondo i principi stabiliti dallo stesso Bonaparte, prevedendo l'istruzione primaria e secondaria. L'antica Università di Malta fu rimpiazzata da una Scuola Centrale, alla quale si aggiunsero una biblioteca ed un museo di storia naturale. Gli insegnanti avevano il compito di infondere agli alunni i principi della Costituzione francese (Di Marco, 2013).

Durante il periodo del loro dominio, i francesi suscitarono il malcontento della popolazione maltese, soprattutto per la loro avversione nei confronti del cattolicesimo. In particolar modo, essi saccheggiavano le chiese locali allo scopo di finanziare gli sforzi bellici dell'esercito. Per questo motivo, con l'aiuto del Regno Unito, del Regno di Napoli e del Regno di Sicilia, i maltesi si ribellarono. Nel 1800, il generale francese Claude-Henri Belgrand de Vaubois e le sue milizie dovettero cedere alla sconfitta.

Con il Trattato di Parigi del 1814, Malta divenne ufficialmente parte dell'Impero britannico. L'isola venne utilizzata come quartier generale per la flotta e come base di scambio, per via della sua posizione favorevole tra Gibilterra e l'istmo di Suez, sulla rotta per le Indie Orientali²³.

²² MaltaUncovered.com, cit.

²³ Cooper Hewitt.

Dopo la Prima guerra mondiale, a causa dell'interruzione dell'agricoltura e dell'industria in tutto il continente, il governo coloniale non riuscì a fornire un adeguato approvvigionamento di cibo per le isole. Il costo della vita aumentò drasticamente e le importazioni diminuirono (Blouet, 2004). Nel 1919, a seguito di una rivolta popolare per l'imposizione di nuove tasse, l'esercito britannico sparò sulla folla ed uccise quattro persone. Questo evento, conosciuto come Sette Giugno, viene commemorato ogni anno ed è attualmente una delle cinque feste nazionali del Paese. L'episodio contribuì ad alimentare la resistenza al governo coloniale inglese e ad incoraggiare il movimento irredentista italiano, che si era formato tra l'Ottocento ed il Novecento contro la presenza britannica sull'isola e a favore dell'unione di Malta al Regno d'Italia.

Durante il periodo del fascismo, che rivendicò apertamente l'italianità di Malta, il sentimento filo-italiano venne fortemente ostacolato dagli inglesi. Tra gli anni '20 e '30 del Novecento, gli irredentisti maltesi costituirono il Partito Nazionalista, vicino a posizioni fasciste, il quale si contrapponeva al Partito Costituzionale Maltese, di stampo filo-britannico, e a quello Laburista. Alle elezioni del 1932 il Partito Nazionalista ne uscì vincitore, tuttavia, la sua stagione di governo non durò molto. Le autorità coloniali britanniche, infatti, preoccupate dell'ascesa dell'Italia fascista, sospesero sia il governo sia la costituzione maltese. Nel 1934, la lingua italiana, che era un delle lingue ufficiali a Malta, venne abolita a favore dell'inglese e del maltese (Rudolf e Berg, 2010).

Durante la Seconda guerra mondiale, l'arcipelago maltese rivestì un ruolo strategico importante come base per le potenze alleate. Nel corso del conflitto, venne bombardata dagli aerei italiani e tedeschi e ne uscì devastata, senza però cedere mai alla conquistata.

Nel 1942, l'isola di Malta venne insignita della Croce di re Giorgio VI, sovrano del Regno Unito, per il grande coraggio dimostrato dal suo popolo in tempo di guerra. Si tratta della stessa croce attualmente presente sulla bandiera dello Stato.

Il 21 settembre 1964 Malta ottenne l'indipendenza dal Regno Unito, divenendo membro del *Commonwealth*, ed il 13 dicembre 1974 venne dichiarata Repubblica.

L'8 marzo 2003 un referendum approvò l'adesione all'Unione Europea (L. Briguglio, 2021).

2.3 Lo sviluppo demografico

Malta negli ultimi anni ha registrato una crescita della popolazione del 20%. Questa è passata da 410.926 abitanti, alla fine del 2008²⁴, ad averne 493.559, alla fine del 2018 (di cui 251.836 erano uomini e 241.723 erano donne)²⁵. Si tratta di uno degli Stati con la densità demografica più elevata al mondo, pari a 1.548 individui per km²²⁶. È una situazione che può costituire un problema se si pensa che oltre 2.5 milioni di turisti visitano l'arcipelago ogni anno²⁷. La popolazione autoctona, che ha raggiunto il picco durante lo scorso decennio, sembra ormai destinata a diminuire. Tuttavia, le isole stanno registrando un afflusso costante di non nativi, i quali contribuiscono, da un lato ad incrementare la popolazione, dall'altro a porre ulteriori pressioni sui consumi e sulle risorse naturali.

Le piccole dimensioni delle isole dell'arcipelago, l'alta densità demografica e la transizione vissuta negli ultimi decenni, da società prevalentemente agricola, a comunità urbanizzata ed industrializzata, hanno portato a dei cambiamenti piuttosto significativi per quanto concerne le modalità d'impiego del suolo. Fino al 1988, anno in cui il governo ha deciso di istituire il *Temporary Provisions Scheme (TPS)*, una misura atta a frenare lo sviluppo urbanistico incontrollato (Pullicino, 2006), l'espansione degli insediamenti urbani e dei nuovi centri abitati ha condotto all'aggregazione di città e paesi. Questo fenomeno ha avuto degli impatti negativi sulle caratteristiche peculiari delle aree rurali. In modo particolare, ha causato una riduzione della campagna, danni agli habitat naturali ed alla fauna selvatica, l'erosione e l'impermeabilizzazione del suolo, ha aumentato i rischi di inquinamento, ha portato alla contaminazione del terreno e dei bacini idrici, e, infine, al deterioramento del paesaggio (Interreg Europe, 2019).

²⁴ National Statistics Office (2020a), *10 July 2020*, cit., pp. 1-11.

²⁵ National Statistics Office (2019a), *Key Figures for Malta - Visuals and Words - 2019 Edition*, National Statistics Office, Lascaris, Valletta, Malta, disponibile a DOI: <https://nso.gov.mt/en/nso/Media/Salient-Points-of-Publications/Documents/Key%20Figures%20for%20Malta%20-%202019%20Edition/Malta%20In%20Figures%20-%202019.pdf>, pp. 5-61.

²⁶ Dati Eurostat (b).

²⁷ National Statistics Office (2019a), *Key Figures for Malta - Visuals and Words - 2019 Edition*, cit., pp. 5-61.

Nonostante l'elevato sviluppo urbanistico manifestatosi a Malta, la parte occidentale dell'isola risulta essere ancora dominata da aree aperte, non edificate, che ospitano attività agricole. Al contrario, la parte orientale è maggiormente popolata e sede delle più grandi aree residenziali. Qui vengono svolte le principali funzioni commerciali, industriali e relative ai servizi. L'agglomerato urbano più esteso si sviluppa attorno allo storico Porto Grande. Questa zona, che si estende dalla città di Pembroke al nord, passando per la città di Qormi, fino al comune di Zabbar al sud, ospita la maggior parte della popolazione ed è il motore economico dell'isola.

La distinzione tra aree urbane ed aree rurali è meno marcata sull'isola di Gozo, che, fatta eccezione per la città di Rabat, presenta per lo più piccoli centri abitati, situati all'interno di una zona rurale particolarmente vasta.

La rapida urbanizzazione che ha sperimentato l'isola di Malta è stata causata principalmente dalla crescita del settore turistico e dell'industria, oltre che da una generale terziarizzazione dell'economia (Interreg Europe, 2019).

Secondo i dati *Eurostat*, circa l'80% della popolazione maltese detiene una casa di proprietà²⁸. L'acquisizione degli immobili è supportata da un solido modello bancario per il loro finanziamento. Tuttavia, nonostante il significativo sviluppo economico degli ultimi quarant'anni e l'attuale eccesso di offerta in termini di alloggi sfitti, alcune fasce di popolazioni stanno ancora affrontando delle difficoltà nell'assicurarsi immobili di qualità a prezzi accessibili. Il numero considerevole di lavoratori stranieri ha causato l'aumento dei prezzi delle case. Alcuni di questi alloggi non sono prontamente disponibili a causa dei problemi legati alla multiproprietà ed a questioni ereditarie. Si possono perciò creare conflitti legali a lungo termine, oppure si può verificare la situazione per cui alcuni beni immobili non vengano rilasciati immediatamente sul mercato per la necessità di migliorare le infrastrutture ausiliarie ad essi. Inoltre, una parte degli alloggi situata all'interno delle aree centrali urbane più vecchie è inadeguata o al di sotto degli *standard* (Interreg Europe, 2019).

Le caratteristiche geografiche e geomorfologiche delle isole maltesi hanno contribuito a condizionarne lo sviluppo nel corso della storia.

²⁸ Dati Eurostat (c).

I porti naturali a sud-est hanno dato origine alla pesca e alle attività portuali, mentre l'agricoltura viene praticata nelle zone dell'entroterra. Il dislivello della costa nord-occidentale dell'isola di Malta e la topografia carsica, che caratterizza in modo particolare l'isola di Gozo, hanno rivestito un ruolo importante nello sviluppo di insediamenti abitativi e di attività marittime. Queste ultime sono concentrate, infatti, nelle aree meno scoscese, lungo la costa nord-orientale.

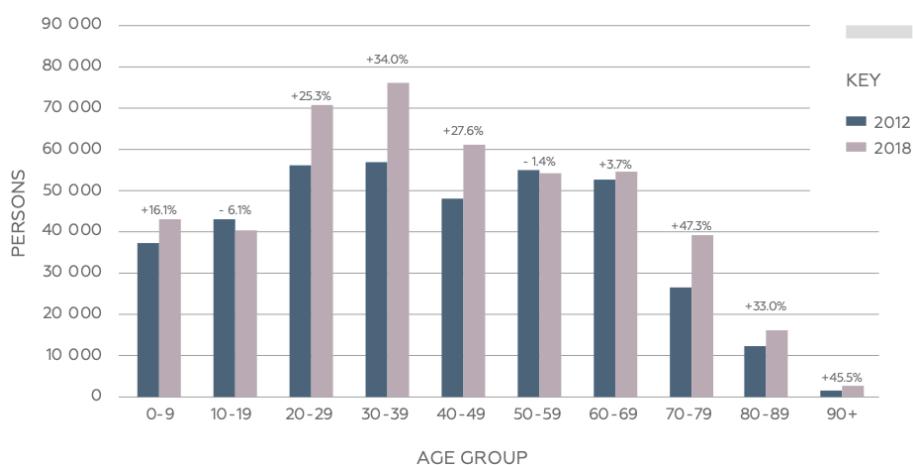
Alcune città periferiche, quali St. Paul's Bay, Mellieħha e Zurrieq sono importanti centri residenziali e turistici. Da questo punto di vista, è possibile menzionare anche i piccoli insediamenti urbani di Dingli, Safi, Qrendi e Mqabba.

L'isola di Gozo ha una densità abitativa di soli 486 individui per km², circa un terzo rispetto a Malta²⁹. La città in cui si concentra la maggior parte della popolazione è la già citata Rabat, conosciuta anche come Victoria, le restanti aree edificate sono piccoli centri urbani, come Xewkija, Nadur e Xaghra, o ancora più piccoli insediamenti rurali, come Għasri e Għarb. (Interreg Europe, 2019).

²⁹ National Statistics Office (2019a), *Key Figures for Malta - Visuals and Words - 2019 Edition*, cit., pp. 5-61.

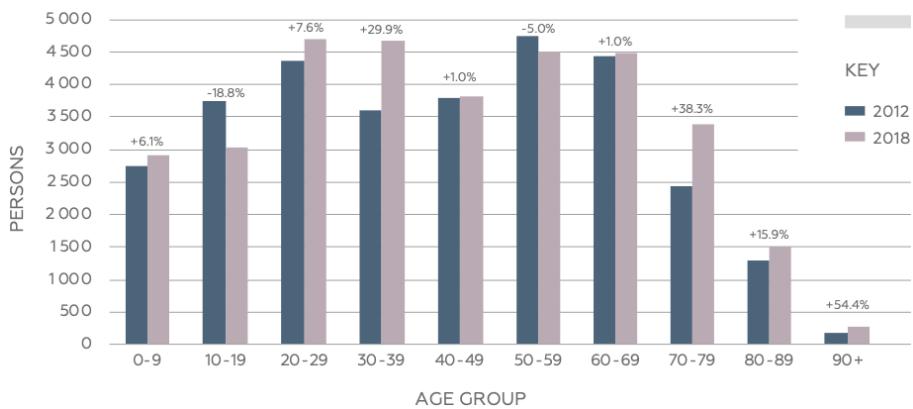
Come molti altri Paesi, l'arcipelago maltese deve affrontare una popolazione che invecchia, principalmente a causa di un basso tasso di fertilità e di un significativo miglioramento della longevità (Interreg Europe, 2019).

Grafico 4: l'andamento demografico della popolazione di Malta per fasce di età (numero di persone; % di età; anni 2012 e 2018).



Fonte: NSO (2020).

Grafico 5: l'andamento demografico della popolazione di Gozo e Comino per fasce di età (numero di persone; % di età; anni 2012 e 2018).



Fonte: NSO (2020).

In modo particolare, dal 2012 al 2018, le persone di età compresa tra i 70 ed i 79 anni hanno rappresentato la crescita maggiore in termini di popolazione sull'isola di Malta (Grafico 4), mentre sulle isole di Gozo e di Comino l'aumento maggiore è stato registrato tra le persone di età pari o superiore ai 90 anni (Grafico 5). La fascia di età

che va dai 10 ai 19 anni, invece, ha avuto la flessione maggiore in termini di popolazione su tutte le isole (Grafici 4 e 5). Infine, le persone che vanno dagli 0 ai 9 anni hanno rilevato un aumento pari al 16.1% sull'isola di Malta (Grafico 4) e del 6.1% per quanto riguarda le isole di Gozo e Comino (Grafico 5)³⁰.

Questa tendenza, che ha portato ad avere una popolazione sempre più anziana, è stata osservata sin dal censimento effettuato nel 1967 e si prevede che continui nel prossimo futuro. In questo senso, occorre concentrarsi sulle risorse finanziarie dello Stato, sul sistema pensionistico, sulla necessità dei servizi di sostegno, e, in generale, sul contesto sociale di riferimento (Interreg Europe, 2019).

2.4 L'economia ed il mercato del lavoro

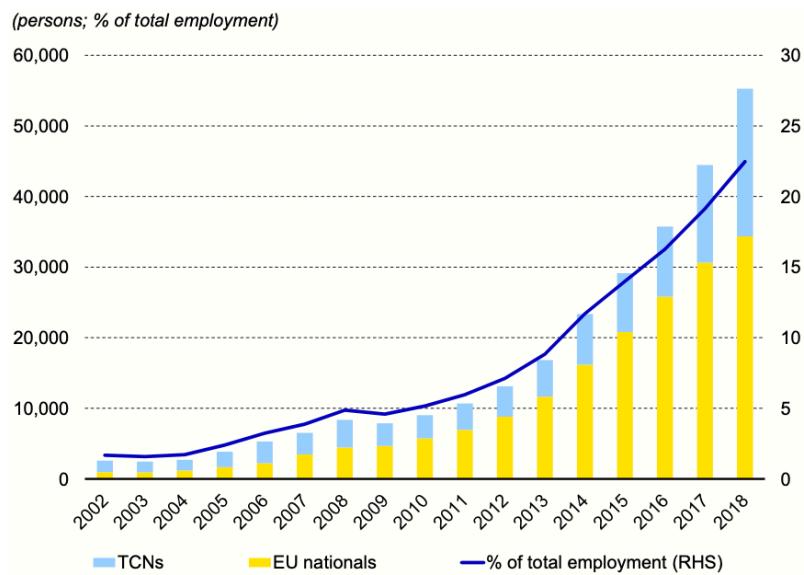
Secondo i dati rilasciati dal *National Statistics Office*, nell'anno 2018 l'economia maltese è cresciuta del 6.8% in termine reali. Il PIL si è attestato a 12.3 miliardi di euro. La crescita di quest'ultimo è attribuibile soprattutto alla domanda interna. In termine di volume, la spesa totale per i consumi finali è aumentata dell'8.7%, trainata principalmente dalla spesa delle famiglie, che si attestava al 7.4%, e dalla spesa pubblica, pari al 12.6%. Gli investimenti fissi lordi sono cresciuti invece del 5.7%. Per quanto riguarda le esportazioni, sono aumentate del 2.6%, proprio come le importazioni. Sempre nel 2018, il PIL pro capite valutato a parità di potere d'acquisto (PPA) è stato di 30.250 €. Questo dato ha piazzato Malta al dodicesimo posto della classifica europea nell'anno 2018, con un netto miglioramento rispetto all'anno 2000, in cui ricopriva il diciassettesimo posto. La media dei 28 Paesi europei in termini di PIL pro capite valutato a parità di potere d'acquisto (PPA) era di 30.850 €, cioè approssimativamente il 102% del valore maltese.³¹.

³⁰ National Statistics Office (2020b), *Regional Statistics MALTA / 2020 Edition*, National Statistics Office, Lascaris, Valletta, Malta, disponibile a DOI: [https://nso.gov.mt/en/publications/Publications_by_Unit/Documents/02_Regional_Statistics_\(Gozo_Office\)/2020/Regional_Statistics_Malta-2020%20Edition.pdf](https://nso.gov.mt/en/publications/Publications_by_Unit/Documents/02_Regional_Statistics_(Gozo_Office)/2020/Regional_Statistics_Malta-2020%20Edition.pdf), pp. 3-301.

³¹ National Statistics Office (2019a), *Key Figures for Malta - Visuals and Words - 2019 Edition*, cit., pp. 5-61.

Alcuni settori, soprattutto quelli afferenti alla sfera dei servizi, hanno attirato una quantità significativa di lavoratori stranieri provenienti soprattutto dagli altri Stati membri dell’Unione Europea, ma anche da altri continenti (Interreg Europe, 2019).

Grafico 6: la dimensione dei lavoratori stranieri nell’arcipelago maltese (numero di persone; % di occupati; dal 2012 al 2018).



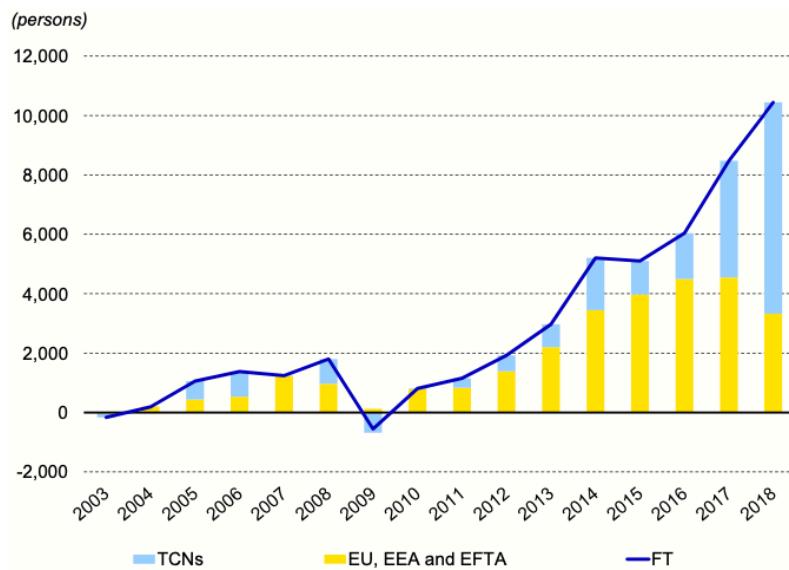
Fonte: Jobplus.

Secondo *Jobplus*³², i lavoratori stranieri a Malta sono aumentati da un minimo di 2.013 unità nell’anno 2000, a più di 55.000 unità nell’anno 2018. Dal 2007, il numero di cittadini extracomunitari occupati (*Third Country Nationals*, TCNs) è stato costantemente superato da quello relativo ai cittadini comunitari (*European Union Nationals*, EU). Nel 2018, questi ultimi costituivano il 62% di tutti i lavoratori stranieri a Malta (Grafico 6)³³.

³² Malta’s Public Employment Service.

³³ Central Bank of Malta (2019), “Developments in the Foreign Workforce in Malta”, *Quarterly Review 2019*, 4, Statistics Department, Valletta, Malta, pp. 35-40.

Grafico 7: l'andamento dell'occupazione a tempo pieno nell'arcipelago maltese per nazionalità (numero di persone; dal 2003 al 2018).

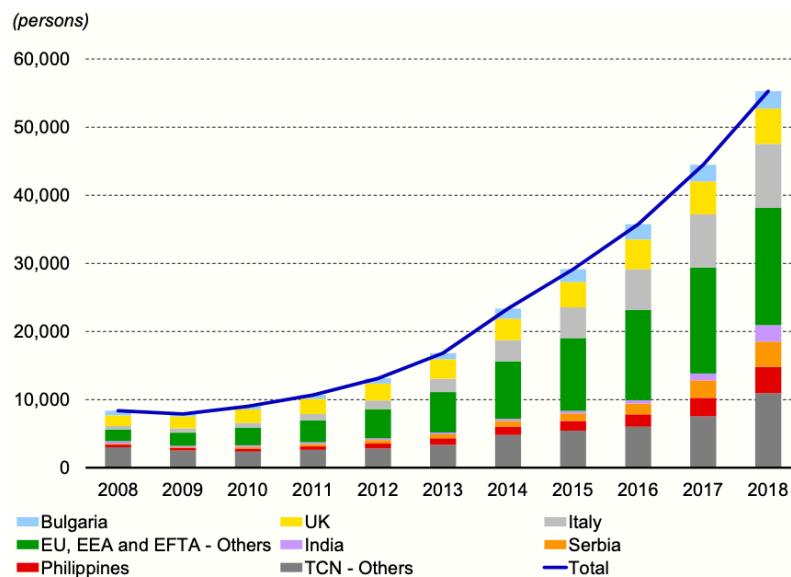


Fonte: Jobplus.

La quota dei lavoratori stranieri occupati a tempo pieno è in costante ascesa. Risulta essere degno di nota il fatto che questa abbia registrato un calo dal 2014 al 2015, ma sia tornata subito a salire durante il periodo che va dal 2015 al 2018 (Grafico 7)³⁴.

³⁴ Ibidem.

Grafico 8: le nazionalità più rappresentate dei lavoratori stranieri a Malta (numero di persone; dal 2008 al 2018).



Fonte: Jobplus.

Per quanto riguarda le nazionalità più rappresentate, sempre nel 2018 i cittadini italiani impiegati a Malta risultavano essere oltre 9.000, pari al 27.3% dei lavoratori stranieri provenienti da uno Stato dell’Unione Europea. Il numero di cittadini italiani entrati a far parte del mercato del lavoro maltese è aumentato rapidamente a seguito della crisi finanziaria globale. Nel 2008, infatti, questi risultavano essere appena al di sopra delle 500 unità. Con oltre 5.000 dipendenti, il Regno Unito è il secondo Paese più rappresentato in questa classifica. La Bulgaria invece si attesta al terzo posto tra i Paesi dell’Unione Europea. Relativamente ai Paesi extra-europei, le Filippine e la Serbia contribuivano ad alimentare l’occupazione maltese fornendo ciascuno più di 3.500 dipendenti. Anche i lavoratori indiani sono aumentati in modo significativo. Alla fine del 2018, vi erano circa 2.400 cittadini indiani impiegati a Malta. Nel complesso, sempre nel 2018, i cittadini di Filippine, Serbia ed India rappresentavano il 47.7% di tutti i cittadini extra-UE che lavorano a Malta (Grafico 8)³⁵.

³⁵ Ibidem.

Nelle isole maltesi il lavoro è suddiviso in settore privato e settore pubblico. Il primo è ulteriormente frazionabile in lavoro autonomo e lavoro dipendente. Anche il lavoro *part-time* si suddivide in lavoro autonomo e lavoro dipendente³⁶.

Grafico 9: il tasso di occupazione a Malta per genere (% della popolazione di età compresa tra i 15 ed i 65 anni; dal 2010 al 2018).



Fonte: NSO (2019a).

Il numero totale di occupati a Malta (lavoratori a tempo pieno e *part-time* come lavoro principale) è cresciuto in maniera costante nel periodo che va dall'anno 2010, all'anno 2018 (Grafico 9)³⁷. Nel 2018, questo era pari a 245.983 unità³⁸.

Il tasso di occupazione per le persone di età compresa tra i 15 ed i 64 anni si è attestato al 71% nell'anno 2018, aumentando di 15 punti percentuali rispetto all'anno 2008. Il tasso di occupazione per quanto riguarda gli uomini era dell'81%, mentre per quanto concerne le donne ammontava al 61%. Dal 2008, l'occupazione femminile è aumentata di 23 punti percentuali, mentre quella maschile è aumentata di 8 punti percentuali³⁹.

Sempre nel 2018, il numero totale di occupati nell'isola di Malta era maggiore rispetto al numero totale di occupati residenti nella stessa isola. Nel caso delle isole di Gozo e Comino, invece, è stata rilevata la tendenza opposta.

³⁶ National Statistics Office (2020b), *Regional Statistics MALTA / 2020 Edition*, cit., pp. 3-301.

³⁷ Dati Eurostat (d).

³⁸ National Statistics Office (2020b), *Regional Statistics MALTA / 2020 Edition*, cit., pp. 3-301.

³⁹ National Statistics Office (2019a), *Key Figures for Malta - Visuals and Words - 2019 Edition*, cit., pp. 5-61.

La differenza tra il numero degli occupati residenti ed il numero degli occupati non residenti rappresenta il numero dei lavoratori pendolari. La maggioranza dei lavoratori pendolari erano residenti nelle isole di Gozo e Comino che lavorano nell'isola di Malta. Questi ammontavano a 3.662 unità nel 2018. Ciò implica che approssimativamente un lavoratore su cinque residente nell'isola di Gozo, oppure nell'isola di Comino, ha lavorato nell'isola di Malta.

Durante lo stesso anno, la percentuale più alta di occupati a Malta era nel commercio all'ingrosso ed al dettaglio, nella riparazione di autoveicoli e motoveicoli, nel settore dei trasporti, nelle attività di stoccaggio, nelle attività di ricezione ed ospitalità, nella ristorazione e nella pubblica amministrazione.

Nel 2018, gli occupati a tempo pieno sull'isola di Malta si attestavano a 200.024 unità, con un aumento del 6.6% rispetto all'anno precedente. L'occupazione a tempo pieno nel settore privato rappresentava il 78.1% del totale, il restante 21.9% si riferiva al settore pubblico. Gli uomini che lavorano nel settore privato comprendevano il 49.5% di tutti i lavoratori a tempo pieno, mentre le donne il 29%.

Per quanto riguarda le isole di Gozo e Comino, invece, sempre nel 2018, gli occupati a tempo pieno si attestavano a 10.875 unità, con un aumento del 7.3% rispetto all'anno precedente. L'occupazione a tempo pieno nel settore privato rappresentava il 64.4% del totale, il restante 35% si riferiva al settore pubblico. Gli uomini che lavorano nel settore privato costituivano il 41.5% di tutti i lavoratori a tempo pieno, le donne il 23%⁴⁰.

Il 31% degli occupati risultava possedere un livello di istruzione universitaria. Sempre in termini di occupazione, la percentuale di quelli che hanno un livello di istruzione superiore si attestava, invece, al 32.9%. Infine, il livello di occupazione delle persone che posseggono un livello di istruzione secondaria o inferiore ammontava al 36.6%.

Oltre 28.000 persone hanno lavorato nella pubblica amministrazione, nella difesa, nell'istruzione, nella sanità e nelle attività di assistenza sociale. In queste attività le donne laureate ammontavano al 64%, contro il 36% degli uomini laureati.

Una più equa distribuzione di genere nell'occupazione dei laureati è stata osservata nelle attività professionali, scientifiche, tecniche, amministrative e dei servizi di

⁴⁰ National Statistics Office (2020b), *Regional Statistics MALTA / 2020 Edition*, cit., pp. 3-301.

supporto. Queste hanno registrato un numero di uomini pari a 5.293 ed un numero di donne pari a 5.197⁴¹.

Relativamente al tasso di disoccupazione per le persone di età compresa tra i 25 ed i 74 anni, risulta essere diminuito dell'1.8% dall'anno 2008 all'anno 2018, attestandosi a quota 2.7%. Dall'altra parte, la disoccupazione giovanile, la quale fa riferimento alle persone di età compresa tra i 15 ed i 24 anni, è scesa dal 12% nel 2008, al 9% nel 2018. Sempre nello stesso anno, è stato rilevato un tasso di disoccupazione più elevato tra coloro che possiedono un livello di istruzione secondaria o inferiore, nella fattispecie del 56%. Per quanto concerne, invece, quelli che hanno un livello di istruzione superiore, la disoccupazione si attestava al 28%. Infine, coloro che hanno un livello di istruzione universitaria hanno registrato la percentuale più bassa in termini di disoccupazione, pari al 15.6%.

Gli inattivi, cioè le persone che non fanno parte delle forze di lavoro, ovvero quelle non classificate come occupate o in cerca di occupazione⁴², risultano essere al 74% possessori di un livello di istruzione secondaria o inferiore, al 18.1% di un livello di istruzione superiore e al 7.9% di un livello di istruzione universitaria⁴³.

2.5 Le risorse idriche, lo smaltimento dei rifiuti e l'energia rinnovabile

L'arcipelago maltese soffre di una generale carenza idrica per via della sua posizione geografica. Da una parte, il clima mediterraneo, caratterizzato da bassi livelli di precipitazioni e da temperature mediamente elevate, comporta una scarsa disponibilità di acqua. Dall'altra, l'elevata densità della popolazione sull'isola contribuisce ad alimentare la problematica⁴⁴.

Le risorse idriche delle isole maltesi vengono estratte principalmente dal sottosuolo e filtrate utilizzando la tecnica dell'osmosi inversa. Dall'anno 2013, all'anno 2018, è stata

⁴¹ National Statistics Office (2019a), *Key Figures for Malta - Visuals and Words - 2019 Edition*, cit., pp. 5-61.

⁴² Definizione dell'Istat.

⁴³ Ibidem.

⁴⁴ Agenzia europea dell'ambiente.

registrata una variazione positiva della produzione totale di acqua. Questa è infatti passata da 30.5 milioni di m³ a 33.5 milioni di m³. Malta rispetto alle altre isole ha prodotto il 91.8% delle risorse idriche. In generale, dal 2013 al 2018, nell'arcipelago è stato osservato un aumento su base annua in termini di consumo di acqua, nonostante siano stati rilevati dei cali che hanno interessato le isole di Gozo e Comino nel 2014 e nel 2017. Nel 2018, gli abitanti dell'isola di Malta risultano aver consumato il 92.1% dell'acqua totale, mentre la quota restante è stata consumata dagli abitanti di Gozo e Comino. La percentuale delle perdite idriche nelle reti di distribuzione è variata dal 13% nel 2013, all'11.3% nel 2018. Infine, sempre durante il 2018, la percentuale delle perdite idriche nelle reti di distribuzione era maggiore nelle isole di Gozo e Comino, con il 14.1%, rispetto a quella dell'isola Malta, pari all'11.3%⁴⁵.

In un contesto come quello delle isole maltese, caratterizzate da una crescita eccezionale della popolazione ed una forte urbanizzazione, la raccolta differenziata, che consente il recupero dei materiali, diventa fondamentale. Nell'anno 2018, nell'arcipelago sono state raccolte 4.218 tonnellate di rifiuti secchi separati e riciclabili, rispetto all'anno 2013, in cui sono state raccolte 4.043 tonnellate. L'84.1% dei rifiuti è stato raccolto sull'isola di Malta, mentre il restante 15.9% sulle isole di Gozo e Comino. La raccolta di rifiuti secchi, separati e riciclabili effettuata sull'isola di Malta nel 2018 risulta essere inferiore in termini di volumi rispetto a quella effettuata nel 2013, ma decisamente superiore rispetto a quella compiuta sulle isole di Gozo e Comino. Nel 2018, la raccolta mediante l'utilizzo di sacchetti verdi e grigi sull'isola di Malta si è attestata a 23.100 tonnellate, rispetto alle 10.974 tonnellate raccolte nel 2013. Allo stesso modo, sulle isole di Gozo e Comino, la raccolta mediante l'utilizzo di sacchetti grigi e verdi, nel 2018, è stata di 1.787 tonnellate, con un aumento del 136.7%, rispetto al 2013. Sempre nel 2018, la raccolta del vetro ha rappresentato la quota più elevata di tutti i materiali raccolti sull'isola di Malta, con il 61.5%, mentre sulle isole di Gozo e Comino la quota più alta è costituita dalla carta mista, dalla plastica, dalle lattine e dallo stesso vetro, con il 69.8%⁴⁶.

Per quanto riguarda la produzione di rifiuti urbani nell'arcipelago maltese, nel 2018 è stata pari a 310.041 tonnellate, con un aumento di 14.711 tonnellate rispetto all'anno

⁴⁵ National Statistics Office (2020b), *Regional Statistics MALTA / 2020 Edition*, cit., pp. 3-301.

⁴⁶ Ibidem.

precedente. I rifiuti urbani misti costituivano la quota più elevata, con il 59.1% di tutti i rifiuti urbani generati. Nell’isola di Malta la produzione di rifiuti urbani è aumentata del 5.3% rispetto all’anno precedente, arrivando a 293.336 tonnellate nel 2018. Qui la quota più elevata era composta da rifiuti urbani misti e da rifiuti ingombranti, che comprendevano rispettivamente il 59.2% ed il 19.6% di tutti i rifiuti urbani. Tuttavia, sempre nell’anno 2018, i rifiuti urbani generati nell’isola di Gozo e nell’isola di Comino si sono attestati a 16.705 tonnellate, con un calo dello 0.7% rispetto all’anno precedente. I rifiuti urbani misti e gli imballaggi misti erano i due materiali che rappresentavano la quota più alta nell’isola di Gozo e nell’isola di Comino, rispettivamente con il 57.1% ed il 12.5% di tutti i rifiuti urbani⁴⁷.

Le isole dell’arcipelago maltese cercano di sfruttare anche l’energia solare per l’approvvigionamento energetico, in modo da arrecare meno danni all’ambiente.

Nel 2018, lo *stock* di pannelli fotovoltaici ammontava a 25.007 unità. Di questi, l’84.5% è stato installato nelle isole di Gozo e Comino. Il distretto del Porto Settentrionale ed il distretto Occidentale rappresentavano il 37.5% dello *stock* totale di impianti fotovoltaici, rispettivamente con 4.831 e 4.544 installazioni. Rispetto al 2017, le nuove installazioni sono aumentate del 9.5%. L’aumento in termini percentuali ha interessato maggiormente il distretto del Porto Meridionale, con l’11.7%, mentre l’incremento meno elevato è stato registrato nel distretto di Gozo e Comino, con l’8.3%.

Sempre nel 2018, il settore domestico ha costituito il 93.9% dello *stock* totale di impianti fotovoltaici, seguito dal settore commerciale e da quello pubblico, che rappresentavano rispettivamente il 5.1% e l’1% del totale. Il settore domestico ha determinato l’incremento in termini percentuali maggiore per quanto riguarda l’installazione di nuovi pannelli fotovoltaici. Il distretto del Porto Settentrionale aveva il più elevato *stock* di installazioni fotovoltaiche sia nel settore domestico sia in quello commerciale.

Relativamente al rapporto tra le installazioni di pannelli fotovoltaici effettuate ed il numero di abitanti, è possibile osservare che i distretti di Gozo e di Comino avevano una media di 111 installazioni domestiche ogni 1.000 abitanti. Il distretto Occidentale ed il distretto Sudorientale si attestavano invece al secondo posto, con una media rispettivamente di 71 e 57 installazioni ogni 1.000 abitanti. Infine, il rapporto più basso

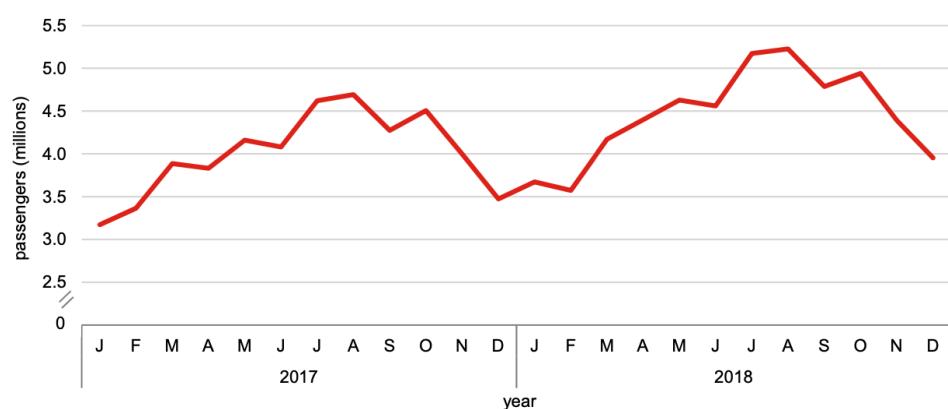
⁴⁷ Ibidem.

è stato registrato nel distretto del Porto Settentrionale, con 30 installazioni ogni 1.000 abitanti⁴⁸.

2.6 Il trasporto pubblico e la mobilità

2.6.1 Il trasporto su gomma

Grafico 10: l'andamento mensile dei pendolari sul trasporto pubblico (numero di passeggeri; dal 2017 al 2018).



Fonte: NSO (2020).

Alla fine del 2018, il numero di pendolari che utilizzavano il trasporto pubblico, nella fattispecie gli autobus, ammontava a 53.47 milioni, con un aumento dell'11.3% rispetto al 2017. Il mese di agosto ha registrato il numero più elevato di pendolari, pari a 5.23 milioni. Il mese di febbraio ha rilevato invece il numero più basso di pendolari, pari a 3.57 milioni (Grafico 10). I viaggi effettuati dai possessori della carta personalizzata per il trasporto, la *Tallinja Card* prepagata, sono stati 35.58 milioni, con un aumento del 12.5% rispetto al 2017. I possessori di una carta non personalizzata (*Explore Adult*, *Explore Child* e *12 Single Day Journeys*) hanno effettuato 7.33 milioni di viaggi con i mezzi pubblici, mentre quasi 10 milioni di pendolari utilizzavano ancora il sistema di biglietteria a bordo del mezzo.

La Linea 13 (Valletta – Baħar ic-Ċagħaq – Valletta) si è confermata, rispetto all'anno precedente, la più frequentata, con quasi 1.89 milioni di pendolari. La Linea 31 (La

⁴⁸ National Statistics Office (2020b), *Regional Statistics MALTA / 2020 Edition*, cit., pp. 3-301.

Valletta - Buġibba - La Valletta) e la Linea 13A (La Valletta - St. Julian's - La Valletta) si sono attestate rispettivamente al secondo ed al terzo posto della lista, con 1.71 milioni di passeggeri e 1.69 milioni di passeggeri.

Il numero totale di *Tallinja Card* emesse alla fine del 2018 ammontava a 349.152, con un aumento del 14.9% rispetto al 2017. I titolari della tessera di età adulta rappresentavano la percentuale maggiore con il 56.6% del totale⁴⁹.

La soluzione ideale per i turisti in visita all'arcipelago è la *Explore Card*. Questa offre viaggi illimitati sull'autobus per 7 giorni, con la possibilità di visitare tutti i siti di interesse dell'isola di Malta e dell'isola di Gozo. Tramite la carta si può usufruire, oltre ai servizi diurni, anche dei servizi notturni e speciali. Il suo prezzo è di 21€.

I turisti possono acquistare anche la carta *ExplorePlusMeep*, al prezzo di 30€. Questa, oltre ad offrire viaggi illimitati per 7 giorni sui mezzi pubblici, da anche la possibilità di prendere parte a visite turistiche dedicate, più altri servizi ed agevolazioni. La carta può essere utilizzata sia sugli autobus sia su altri mezzi del trasporto pubblico maltese, come il *Valletta Ferry*. Inoltre, è possibile usufruire anche del *Tallinja Direct*, il servizio di trasporto diretto⁵⁰.

⁴⁹ National Statistics Office (2020c), *Transport Statistics 2019 (Reference Year 2018)*, National Statistics Office, Lascaris, Valletta, Malta, disponibile a DOI: https://nso.gov.mt/en/publications/Publications_by_Unit/Documents/B3_Environment_Energy_Transport_Agriculture_Statistics/Transport_Statistics_2019.pdf, pp. 3-199.

⁵⁰ Malta Public Transport.

2.6.2 Il trasporto marittimo

Per quanto riguarda il trasporto pubblico marittimo, nel 2018 il numero di viaggi effettuati dal *Ferry* tra l'isola di Malta e l'isola di Gozo (*Gozo Channel Line*) ammontava a 23.619 (approssimativamente distribuiti in maniera equa tra le due direzioni), in aumento del 4.8% rispetto al 2017. Inoltre, il numero medio di passeggeri per viaggio è aumentato da 239, nel 2017, a 244, nel 2018. Il numero medio di veicoli trasportati dal *Ferry* durante il viaggio si è attestato a 70 unità, in aumento di un veicolo rispetto all'anno precedente. Durante l'anno preso in esame, è stato registrato un incremento di 374.478 passeggeri e di 115.880 veicoli trasportati dai *Ferry*, rispetto all'anno 2017. Il mese di agosto risulta essere quello in cui è stato trasportato il numero maggiore di passeggeri e di veicoli tra le due isole, per un totale di 620.042 passeggeri (+6.5% rispetto al 2017) e di 172.120 veicoli (+8.3% rispetto al 2017). La nave Malita ha effettuato la maggior parte dei viaggi, 4.734, ed ha trasportato il maggior numero di passeggeri, 1.271.772, e veicoli, 362.335. la nave Gaudos, invece, ha effettuato il minor numero di viaggi, 2.592, e, di conseguenza, ha trasportato il minor numero di passeggeri, 351.227, e veicoli, 106.777⁵¹.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico marittimo tra La Valletta e le Tre Città (Birgu, Senglea e Cospicua), nel 2018 il numero di passeggeri del *Ferry* è aumentato del 4.6% rispetto al 2017, per un totale di 107.795 unità. i passeggeri che hanno utilizzato il *Ferry* tra La Valletta e Sliema, invece, sono stati 978.754, con un aumento del 6.8% rispetto al 2017.

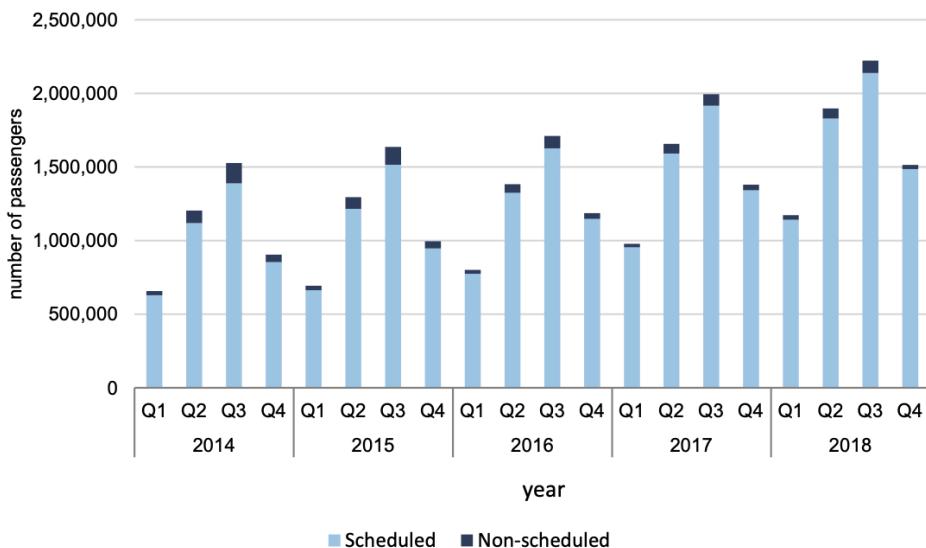
Su base mensile, il traghetto tra La Valletta e le Tre Città ha trasportato il maggior numero di passeggeri nel mese di settembre, per un totale di 12.415 unità. Nel mese di giugno, invece, è stato registrato il maggior numero di passeggeri sulla traversata in traghetto tra La Valletta e Sliema, totalizzando la cifra di 109.395 unità⁵².

⁵¹ National Statistics Office (2020c), *Transport Statistics 2019 (Reference Year 2018)*, cit., pp. 3-199.

⁵² Ibidem.

2.6.3 Il trasporto aereo

Grafico 11: il traffico passeggeri all'aeroporto internazionale di Malta (numero di passeggeri; dal 2014 al 2018).



Fonte: NSO (2020).

Nel 2018, sono transitati dall'aeroporto internazionale di Malta 6.837.467 passeggeri, con un aumento del 13.2% rispetto al 2017. In modo particolare, sono state registrate le seguenti variazioni su base trimestrale, rispetto all'anno precedente: gennaio-marzo +19.4% (Q1), aprile-giugno +14.5% (Q2), luglio-settembre +11.4% (Q3), ottobre-dicembre +9.7% (Q4) (Grafico 11)⁵³.

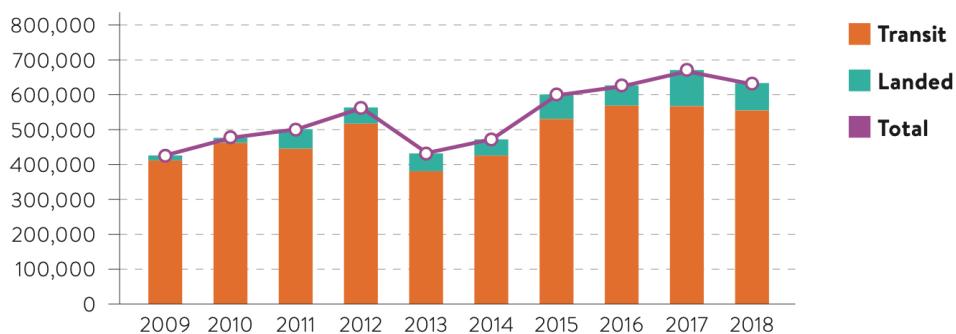
Sempre nel 2018, l'aumento del traffico passeggeri che è stato registrato non ha interessato esclusivamente le destinazioni principali, ma anche le destinazioni secondarie sia in uscita sia in entrata, come l'Africa, l'Asia, il Medio Oriente e l'Estremo Oriente. Il Regno Unito si è confermato il primo Paese di provenienza e di destinazione, con 1.673.791 passeggeri, ed un aumento del 13.4% rispetto all'anno 2017, contribuendo al 24.5% del traffico passeggeri totale. In questa classifica l'Italia risulta essere la seconda destinazione designata, registrando 1.401.611 passeggeri, con un incremento del 14% rispetto al 2017⁵⁴.

⁵³ National Statistics Office (2020c), *Transport Statistics 2019 (Reference Year 2018)*, cit., pp. 3-199.

⁵⁴ Ibidem.

2.6.4 Le crociere

Grafico 12: i passeggeri delle crociere (numero di passeggeri; dal 2009 al 2018).



Fonte: NSO (2019a).

Nel 2018, il settore crocieristico ha registrato una diminuzione in termini di passeggeri. Questa è stata causata da una notevole riduzione del numero degli scali delle navi da crociera, 32 in meno rispetto all'anno precedente, per un totale di 310 scali⁵⁵.

Il numero complessivo di passeggeri ammontava a 632.739 unità, rilevando un calo di 37.396 unità rispetto all'anno precedente. I passeggeri in transito sono stati 554.201, con una flessione del 2.2% rispetto al 2017. Per quanto riguarda, invece, i passeggeri sbarcati a Malta, sono diminuiti del 24.2%, attestandosi a quota 78.538 unità. Di questi, 12.950 passeggeri hanno visitato l'isola di Gozo e l'isola di Comino, mentre 35.229 passeggeri hanno trascorso almeno una notte a bordo della loro nave da crociera ormeggiata⁵⁶ ⁵⁷.

Gli Stati membri dell'Unione Europea più rappresentati in termini di traffico passeggeri sulle navi da crociera risultavano essere il Regno Unito e la Germania, rispettivamente con 105.978 e 96.719 unità. Tuttavia, rispetto all'anno precedente, per i due Paesi è stata osservato un calo sempre in termini di passeggeri, di 7.409 unità, per quanto concerne il Regno Unito, e di 18.639 unità, relativamente alla Germania. Per quanto riguarda, invece, gli Stati extra-europei, i più rappresentati erano gli Stati Uniti e

⁵⁵ National Statistics Office (2020c), *Transport Statistics 2019 (Reference Year 2018)*, cit., pp. 3-199.

⁵⁶ Ibidem.

⁵⁷ National Statistics Office (2020b), *Regional Statistics MALTA / 2020 Edition*, cit., pp. 3-301.

l’Australia, rispettivamente con 77.821 e 23.948 unità ed un incremento di 5.209 e 557 unità rispetto all’anno precedente.

La maggioranza dei passeggeri rientrava nella fascia d’età compresa tra i 60 ed i 79 anni, seguita dalla fascia di coloro che avevano un’età compresa tra i 40 ed i 59 anni.

Sempre nel 2018, ci sono stati 20 scali di navi da crociera nell’isola di Gozo e nell’isola di Comino, registrando una diminuzione di tre scali rispetto all’anno precedente. Il numero medio di passeggeri per nave nelle isole di Gozo e Comino era di 648 unità⁵⁸.

2.7 Lo sviluppo turistico dell’arcipelago maltese

Dopo aver ottenuto l’indipendenza nel 1964, Malta ebbe un incalzante bisogno di diversificare la propria economia. Quella di puntare sul turismo fu la scelta più logica, per via del clima favorevole e dell’esteso litorale. La crescita in termini di arrivi turistici venne accompagnata da uno sviluppo lento del settore e da una serie di problematiche, quali il degrado ambientale, il sovraccarico delle infrastrutture, l’eccessiva dipendenza da un unico tipo di mercato e le oscillazioni stagionali della domanda (Markwick, 1999).

Fino al 1990, il turismo maltese crebbe in linea con le richieste ai tour operator, i quali continuarono a vendere Malta come una destinazione per vacanze caratterizzata esclusivamente da un turismo di tipo balneare, con picchi nel mese di luglio e nel mese di agosto, e poco altro da offrire durante il resto dell’anno. Il Ministero e l’industria turistica maltese divennero sempre più consapevoli del fatto che l’arcipelago non fosse più competitivo in termini di vendita di pacchetti per vacanze improntate sulla balneazione. Il motivo va ricercato soprattutto nella comparsa di più grandi e attuali destinazioni, le quali potevano supportare volumi molto più estesi in termini di domanda turistica (Pollacco, 2003).

In realtà, per più di mezzo secolo l’attività turistica maltese fu basata in gran parte sul binomio sole e mare. Solamente a partire dal 2000, sono state intraprese delle azioni per promuovere altre forme di turismo. Da questo punto di vista, venne messo in atto un vero e proprio processo di riposizionamento della località. Il prodotto turistico maltese venne ridefinito, incorporando nell’offerta anche il ricco patrimonio culturale

⁵⁸ Ibidem.

dello Stato. A tal proposito, i più importanti siti vennero riqualificati, al fine di migliorarne l'interpretazione, l'accessibilità, la conservazione e la promozione (Metaxas, 2009).

Alcuni cambiamenti rilevanti nel modo in cui l'industria turistica opera hanno trasformato le destinazioni di tutto il mondo, compreso l'arcipelago maltese. La Repubblica di Malta è un'isola, quindi tutti i visitatori utilizzano il trasporto aereo per raggiungerla, fatta eccezione per le poche decine di migliaia di turisti che partono dalla Sicilia e arrivano sull'isola via mare. Il numero di visitatori a Malta dipende, quindi, fondamentalmente, dalla disponibilità di posti aerei. Nel 2006, le compagnie *low-cost* hanno iniziato ad operare anche a Malta. Ciò ha contribuito a generare tariffe più basse, a favorire l'accesso a nuovi mercati e ad un significativo aumento dei posti disponibili sui velivoli. Per questo motivo, un incremento consistente del numeri di turisti fu praticamente inevitabile (Ebejer, 2019).

Dall'anno 2010, all'anno 2018, gli arrivi turistici quasi raddoppiarono, crescendo ad un tasso medio annuo dell'8.7% e raggiungendo una quota pari a 2.59 milioni di unità (Briguglio e Avellino, 2019).

Oltre all'avvento delle compagnie *low-cost*, la crescita dei flussi turistici fu possibile anche grazie ad altri due fattori. L'utilizzo diffuso di internet diede ai turisti la possibilità di accedere autonomamente alle informazioni di viaggio e sulle strutture ricettive senza il bisogno di un intermediario, al di fuori del proprio *hardware*. Inoltre, gli utenti potevano occuparsi direttamente della prenotazione dei servizi designati. La possibilità di affittare per brevi periodi un alloggio privato, mediante le agenzie *online*, come *Airbnb*, *Wimdu* ed altre, ha contribuito ad incrementare significativamente l'offerta dei servizi di pernottamento e la disponibilità delle stesse strutture ricettive. In generale, è possibile affermare che il viaggio divenne sempre più economico, consentendo alle persone di spostarsi più frequentemente (Doods e Butler, 2019).

Come è già stato detto in precedenza, i cambiamenti che hanno interessato il settore turistico a livello globale hanno avuto un impatto anche sulla natura e sulle dinamiche dell'industria turistica maltese. Le compagnie *low-cost*, le prenotazioni via internet e gli affitti turistici degli alloggi privati hanno portato il viaggio ad essere più semplice ed economico, contribuendo a rendere il settore più diversificato e meno vincolato alla stagionalità (Graham e Dennis, 2010; Ebejer, 2019). In modo particolare, ciò a trasformato il turismo maltese da un turismo largamente dipendente dai tour operator,

ad un turismo che fa affidamento maggiormente sui viaggi organizzati autonomamente dalle singole persone. Secondo i dati del Ministero del Turismo di Malta, i viaggi turistici organizzati in maniera autonoma (al contrario dei viaggi organizzati dai *tour operator*) crebbero dal 33% nell'anno 2006, al 55% nell'anno 2010⁵⁹.

⁵⁹ Ministry for Tourism, Culture and the Environment (2012).

2.8 I principali *trend* del turismo maltese

2.8.1 gli esercizi ricettivi (indagine sull'offerta turistica, gli operatori del settore)

Tabella 1: le strutture ricettive collettive dell'arcipelago maltese (dal 2016 al 2019).

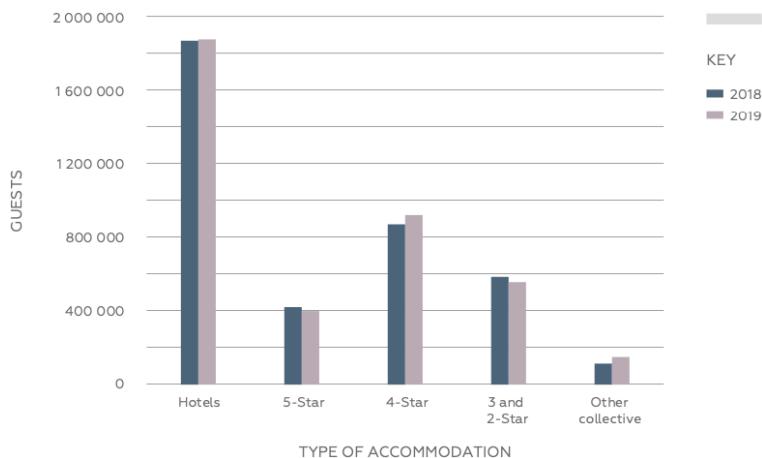
	Total				Non-residents		Residents	
	2016	2017	2018	2019	2016	2019	2016	2019
Guests								
TOTAL	1 619 532	1 829 468	1 982 579	2 022 517	1 468 143	1 821 490	151 389	201 027
Hotel	1 550 991	1 745 437	1 867 434	1 874 736	1 402 852	1 683 424	148 139	191 312
5-Star	395 166	421 514	416 972	399 094	340 478	336 735	54 688	62 359
4-Star	708 372	789 711	870 525	919 220	644 890	829 334	63 482	89 886
3 & 2-Star	447 453	534 212	579 937	556 422	417 484	517 355	29 969	39 067
Other collective*	68 541	84 030	115 145	147 781	65 291	138 066	3 250	9 715
Nights								
TOTAL	8 971 191	9 580 329	10 114 196	9 908 458	8 622 438	9 433 574	348 753	474 884
Hotel	8 473 618	9 048 322	9 459 673	9 189 667	8 130 696	8 738 826	342 923	450 841
5-Star	1 657 281	1 727 733	1 678 518	1 567 644	1 528 412	1 411 343	128 869	156 301
4-Star	4 357 806	4 569 987	4 829 360	4 841 789	4 212 844	4 638 163	144 962	203 626
3 & 2-Star	2 458 531	2 750 602	2 951 795	2 780 234	2 389 439	2 689 320	69 092	90 914
Other collective*	497 573	532 007	654 523	718 791	491 742	694 748	5 831	24 043
Net use of bed-places								
TOTAL	63.7	65.6	67.6	65.7	61.2	62.6	2.5	3.1
Hotel	65.3	67.4	69.1	67.3	62.6	64.0	2.6	3.3
5-Star	70.1	68.8	68.9	67.6	64.7	60.8	5.5	6.7
4-Star	70.9	71.4	71.8	70.4	68.5	67.5	2.4	3.0
3 & 2-Star	55.0	60.9	65.3	62.5	53.4	60.4	1.5	2.0
Other collective*	45.1	45.7	50.9	50.2	44.6	48.5	0.5	1.7

Fonte: NSO (2020).

A livello nazionale, nel 2019, gli ospiti totali degli esercizi ricettivi collettivi (che comprendono gli esercizi alberghieri ed extra-alberghieri) hanno superato i 2 milioni, con un aumento del 2% rispetto all'anno precedente. Di questi, il 90.1% erano ospiti non residenti, mentre il restante 9.9% erano ospiti residenti. Il numero dei pernottamenti, invece, è diminuito del 2%, raggiungendo oltre 9.9 milioni di unità. La maggior parte di questi, il 95.2%, riguardava ospiti non residenti (Tabella 1)⁶⁰.

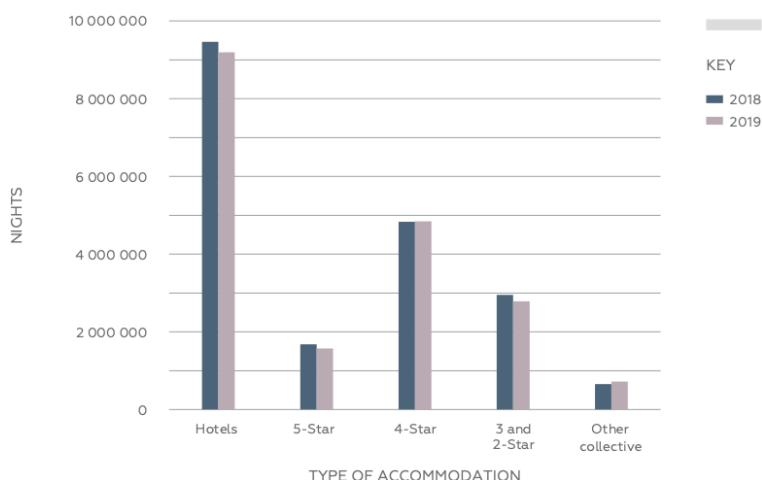
⁶⁰ National Statistics Office (2020b), *Regional Statistics MALTA / 2020 Edition*, cit., pp. 3-301.

Grafico 13: gli ospiti dell'arcipelago maltese per tipologia di struttura ricettiva collettiva (numero di ospiti; dal 2018 al 2019).



Fonte: NSO (2020).

Grafico 14: i pernottamenti effettuati nell'arcipelago maltese per tipologia di struttura ricettiva collettiva (numero di notti; dal 2018 al 2019).



Fonte: NSO (2020).

Relativamente alle strutture alberghiere, le quote maggiori di ospiti e pernottamenti sono state osservate negli hotel a 4 stelle. In modo particolare, il numero degli ospiti di questi ultimi si è attestato a 919.220 unità, il 45.4% del totale, mentre il numero delle notti trascorse ammontava a 4.841.789 unità, il 48.9% del totale. Gli hotel a 5 stelle hanno registrato una diminuzione sia degli ospiti, del 4.3%, sia dei pernottamenti, del 6.6%, rispetto al 2018. Allo stesso modo, gli ospiti degli hotel a 3 ed a 2 stelle sono diminuiti del 4.1% ed i pernottamenti del 5.8% (Grafici 13 e 14)⁶¹.

⁶¹ Ibidem.

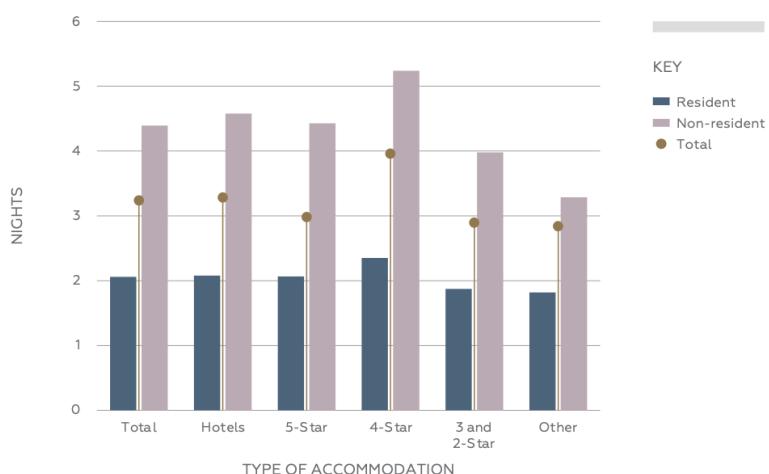
Per quanto riguarda, invece, le strutture extra-alberghiere o complementari (*other collective*), cioè le *guesthouses*, gli ostelli ed i villaggi turistici, nel 2019 hanno registrato un forte aumento in termini di ospiti ricevuti, del 28.3%, e di pernottamenti, del 9.8%, rispetto al 2018 (Grafici 13 e 14)⁶².

Sempre nel 2019, La permanenza media registrata all'interno delle strutture ricettive collettive era di 4.9 notti, con una diminuzione di 0.2 notti rispetto al 2018.

l'indice di utilizzazione netta dei posti letto⁶³ delle strutture alberghiere ed extra-alberghiere si attestava al 65.7%, diminuendo dell'1.9% rispetto all'anno precedente (Tabella 1)⁶⁴.

Le strutture ricettive collettive attive nel mese di punta, cioè agosto (fino al 31 agosto 2019 compreso), sono state 210, con una capacità netta di 42.407 posti letto⁶⁵.

Grafico 15: la permanenza media (notti) nelle isole di Gozo e Comino per tipologia di struttura ricettiva collettiva (numero di notti; anno 2019).



Fonte: NSO (2020).

Prendendo in considerazione esclusivamente le isole di Gozo e Comino, la durata media della permanenza dei turisti è diminuita a 3.2 giorni nel 2019, rispetto ai 3.5

⁶² Ibidem.

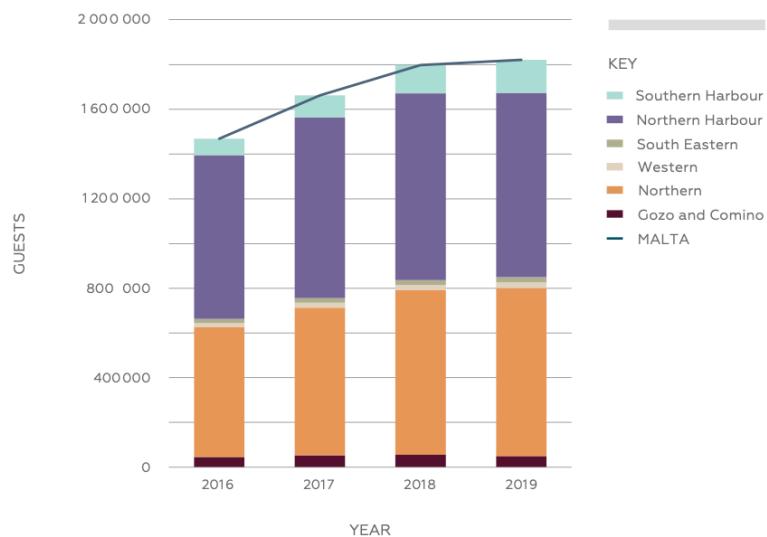
⁶³ L'indice di utilizzazione netta dei posti letto viene calcolato per tutte le strutture ricettive attive, al netto delle chiusure stagionali e di altre chiusure temporanee. Si ottiene dividendo il numero totale di pernottamenti nel periodo di riferimento per il numero di posti letto e per il numero di giorni in cui gli stessi posti letto sono effettivamente disponibili. Il risultato viene quindi moltiplicato per cento.

⁶⁴ Ibidem.

⁶⁵ Ibidem.

giorni del 2018. In media, la durata più lunga della permanenza degli ospiti residenti e non residenti è stata rilevata nella categoria degli hotel a 4 stelle, pari a 4 giorni (Grafico 15)⁶⁶.

Grafico 16: gli ospiti non residenti delle strutture ricettive collettive dell'arcipelago maltese per distretto (numero di ospiti; dal 2016 al 2019).



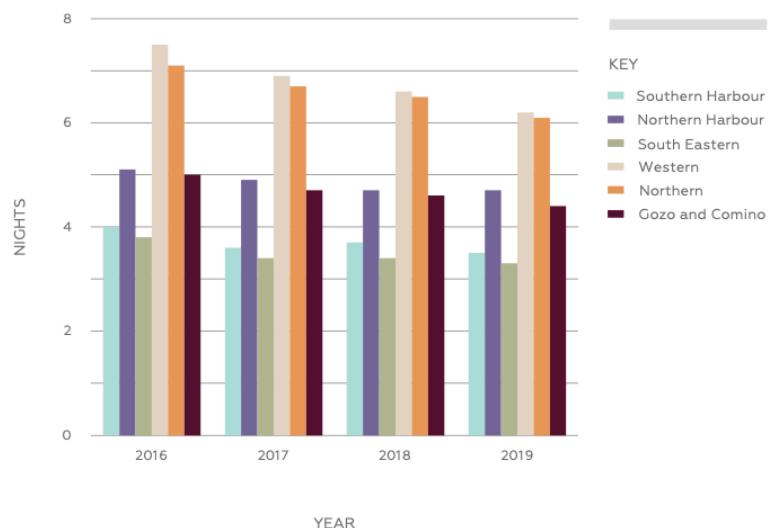
Fonte: NSO (2020).

Gli esercizi ricettivi collettivi del distretto del Porto Settentrionale e del distretto Settentrionale comprendevano l'86.4% degli ospiti non residenti totali, rispettivamente il 45.2% ed il 41.3%. Gli ospiti del distretto di Gozo e Comino non residenti rappresentavano solo il 2.7% del totale (Grafico 16)⁶⁷.

⁶⁶ Ibidem.

⁶⁷ Ibidem.

Grafico 17: la permanenza media (notti) nell'arcipelago maltese degli ospiti non residenti per distretto (numero di notti; dal 2016 al 2019).



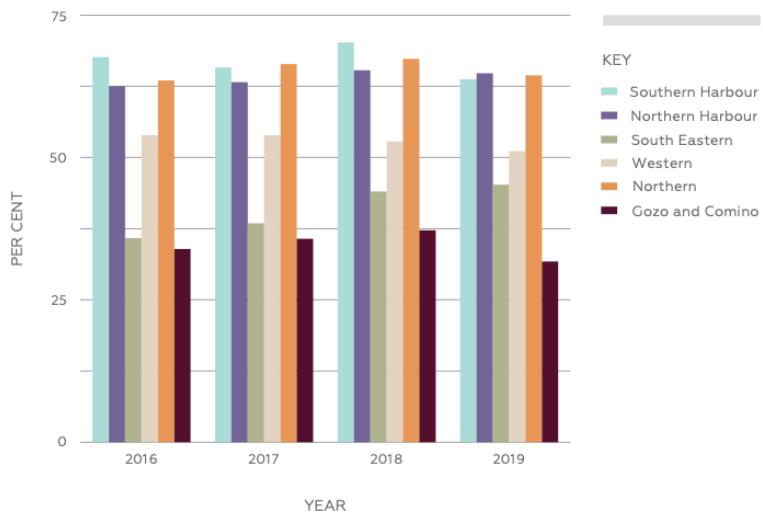
Fonte: NSO (2020).

Tutti i distretti hanno registrato un calo della durata media del soggiorno degli ospiti non residenti rispetto al 2018, ad eccezione del distretto del Porto Settentrionale, dove è rimasta invariata, a 4.7 notti.

Nel distretto Occidentale è stata osservata la durata media del soggiorno degli ospiti non residenti più elevata, pari a 6.2 notti, seguita da quella del distretto Settentrionale, di 6.1 notti (Grafico 17)⁶⁸.

⁶⁸ Ibidem.

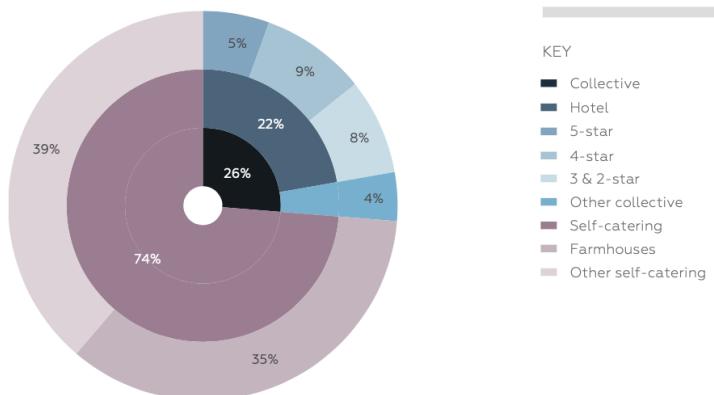
Grafico 18: l'indice di utilizzazione netta dei posti letto (in %) degli ospiti non residenti delle strutture ricettive collettive dell'arcipelago maltese per distretto (dal 2016 al 2019).



Fonte: NSO (2020).

L'indice di utilizzazione netta dei posti letto degli ospiti non residenti delle strutture ricettive collettive più elevato è stato registrato nel distretto del Porto Settentrionale, con il 64.8% del totale, seguito dal distretto Settentrionale, con il 64.4% del totale. Quasi tutti i distretti, ad eccezione del distretto Sudorientale, hanno rilevato indici di utilizzazione netta dei posti letto inferiori rispetto al 2018 (Grafico 18)⁶⁹.

Grafico 19: distribuzione dei posti letto (in %) a Gozo e Comino per tipologia di struttura ricettiva (nel 2019).



Fonte: NSO (2020).

Alla fine dell'anno 2019, i posti letto offerti nelle 1.170 unità abitative ammobiliate ad uso turistico (alloggi turistici *self-catering*, con vitto escluso) rappresentavano il 73.7%

⁶⁹ Ibidem.

dei posti letto totali nelle isole di Gozo e Comino, vale a dire 6.084 unità. Il numero di posti letto in altre strutture *self-catering* (3.197 unità), che comprendono gli appartamenti e le ville con piscina, erano più della metà di quelli presenti all'interno delle unità abitative ammobiliate ad uso turistico totali⁷⁰.

⁷⁰ Ibidem.

2.8.2 Il turismo domestico (indagine sulla domanda turistica, i visitatori della destinazione)

Il turismo domestico, per quanto concerne l'indagine eseguita dal *National Tourism Survey (NSO)*, comprende i residenti nell'isola di Malta in visita all'isola di Gozo ed all'isola di Comino, oppure i residenti di Gozo e Comino in visita all'isola di Malta.

Affinché possano essere considerati turisti è necessario che il soggiorno non duri per più di 12 mesi consecutivi per motivi personali, aziendali, o di altro tipo.

I viaggi turistici che vengono effettuati nella stessa isola di residenza, così come i viaggi condotti regolarmente, almeno una volta alla settimana, risultano essere esclusi dall'indagine statistica⁷¹.

Tabella 2: il turismo domestico nell'arcipelago maltese (dal 2016 al 2018).

Characteristics	January-December			Change	Percentage change
	2016	2017	2018		
Regional overview					
Malta residents to Gozo/Comino region	218 272	236 838	227 121	-9 717	-4.1
Gozo/Comino residents to Malta region	18 131	23 924	18 356	-5 569	-23.3
Sex					
Males	129 113	131 891	122 148	-9 743	-7.4
Females	107 290	128 872	123 329	-5 543	-4.3
Age group					
15-24	50 778	40 786	39 686	-	-
25-44	95 103	111 235	110 700	-	-
45-64	60 981	81 145	67 317	-13 828	-17.0
65 or more	29 540	27 596	27 772	-	-
Purpose of visit					
Holiday	216 855	227 827	218 648	-9 179	-4.0
Visiting relatives or friends	12 940	17 398	16 306	-	-
Other (including business, educational, religious and health tourism)	6 608 ^u	15 538	10 523	-5 015	-32.3
Duration of visit					
1-3 nights	203 355	217 938	202 760	-15 177	-7.0
4-6 nights	24 892	32 666	33 655	-	-
7 nights or more	8 156 ^u	10 159 ^u	9 061 ^u	-	-
Average length of stay (nights)	2.6	2.7	2.6	-0.1	-
Total tourists	236 403	260 763	245 477	-15 286	-5.9

Fonte: NSO (2020).

⁷¹ National Statistics Office (2020b), *Regional Statistics MALTA / 2020 Edition*, cit., pp. 3-301.

Nel 2018, gli arrivi turistici nazionali hanno raggiunto quota 245.477 unità, con un calo del 5.9% rispetto al 2017.

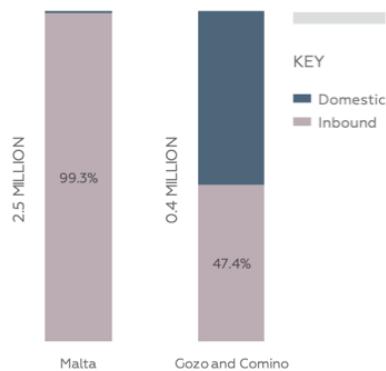
La quota maggiore è stata registrata nella fascia di età compresa tra i 25 ed i 44 anni, con il 45.1%, mentre la quota inferiore è stata rilevata nella fascia di età che va dai 60 anni in su, pari all'11.3 %.

La maggior parte dei turisti nazionali ha viaggiato per motivi di vacanza, l'89.1%, ed ha trascorso da un minimo di 1 notte ad un massimo di 3 notti, l'82.6%.

La durata media del soggiorno è diminuita dello 0.1% rispetto al 2017, attestandosi a 2.6 notti (Tabella 2)⁷².

Sempre nello stesso anno, le isole di Gozo e Comino hanno accolto 227.121 turisti nazionali residenti a Malta, con un calo del 4.1% rispetto al 2017. In misura nettamente inferiore erano invece i turisti residenti nelle isole di Gozo e Comino in visita a Malta, pari a 18.356 unità, con una diminuzione del 23.3% rispetto all'anno 2017 (Tabella 2)⁷³.

Grafico 20: il turismo domestico ed il turismo in entrata nell'arcipelago maltese per regione (numero di turisti e %; anno 2018).



Fonte: NSO (2020).

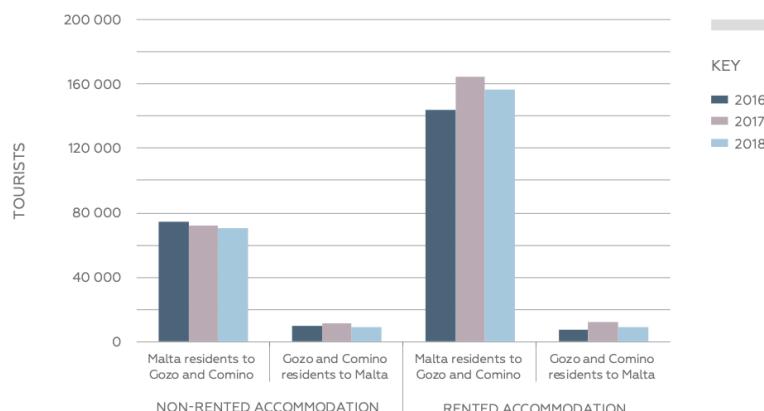
La quota in termini percentuali dei turisti domestici in visita all'isola di Malta era piuttosto esigua, dello 0.7%, rispetto a quella dei turisti in entrata, pari al 99.3%. Per quanto concerne, invece, i turisti domestici in visita alle isole di Gozo e Comino,

⁷² Ibidem.

⁷³ Ibidem.

risultavano essere il 52.6% della domanda turistica totale nelle stesse isole (Grafico 20)⁷⁴.

Grafico 21: il turismo domestico per tipo di sistemazione e regione (numero di turisti; dal 2016 al 2018).



Fonte: NSO (2020).

I turisti nazionali nelle isole di Gozo e Comino, che hanno soggiornato in alloggi privati non in affitto (*non-rented accommodation establishments*), che possono essere strutture date a disposizione da parenti o amici, oppure dimore personali, ammontavano a 70.650 unità, con una diminuzione del 2.4% rispetto al 2017 (Grafico 21).

Più della metà dei soggiorni dei turisti domestici in alloggi in affitto (*rented accommodation*) erano in unità abitative ad uso turistico (*non-collective accommodation establishments*).

Quelli che hanno soggiornato, invece, in strutture ricettive collettive, sono diminuiti del 7%⁷⁵.

La spesa turistica nazionale nell'isola di Gozo e nell'isola di Comino è stata stimata a 38.4 milioni di euro, con un calo del 4.2% rispetto al 2017. La diminuzione in termini percentuali più elevata, dell'11.3%, è stata registrata nella categoria "spesa per i biglietti di viaggio"⁷⁶.

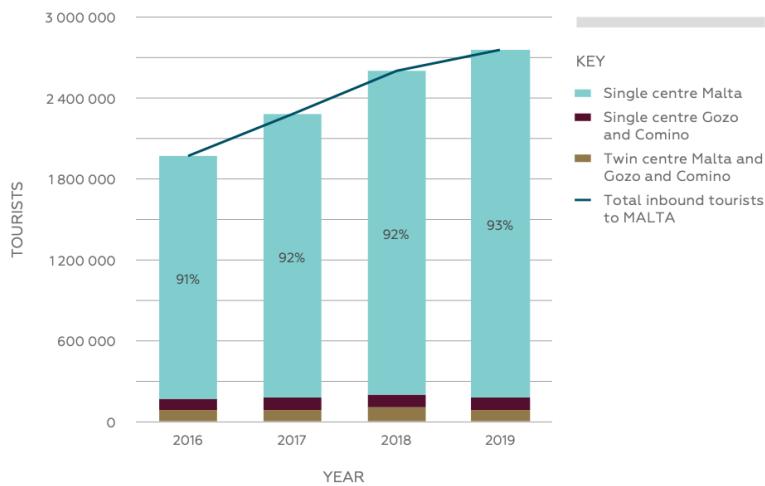
⁷⁴ Ibidem.

⁷⁵ Ibidem.

⁷⁶ Ibidem.

2.8.3 I flussi turistici in entrata (indagine sulla domanda turistica, i visitatori della destinazione)

Grafico 22: i turisti in entrata nell'arcipelago maltese per regione di pernottamento (numero di turisti e %; dal 2016 al 2019).

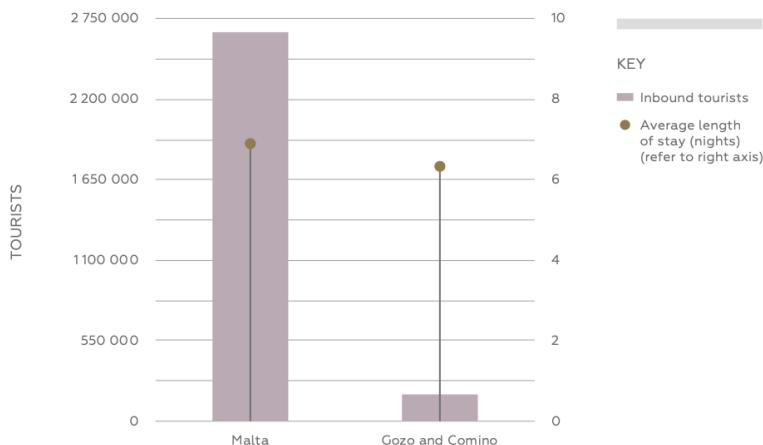


Fonte: NSO (2020).

Negli ultimi quattro anni, il turismo in entrata nell'arcipelago maltese ha riportato una crescita continua. Nel 2019, gli arrivi turistici sono aumentati del 5.9%, raggiungendo oltre 2.7 milioni di unità. I viaggi dei turisti in entrata che prevedevano il pernottamento esclusivamente a Malta, oppure a Gozo e Comino, hanno rappresentato la quota maggioritaria, il 96.8% (*single centre Malta* e *single centre Gozo and Comino*), mentre il restante 3.2% (*twin centre Malta and Gozo and Comino*) si riferisce ai viaggi di coloro che hanno deciso di pernottare sia a Malta sia a Gozo e Comino durante il proprio soggiorno (Grafico 22)⁷⁷.

⁷⁷ National Statistics Office (2020b), *Regional Statistics MALTA / 2020 Edition*, cit., pp. 3-301.

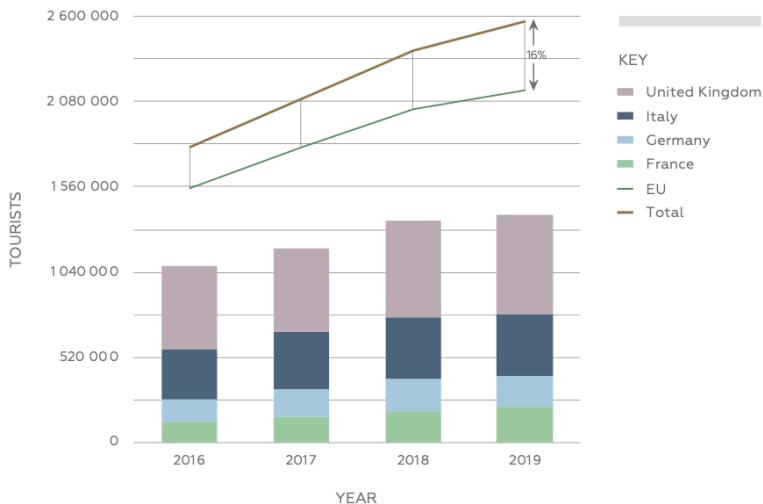
Grafico 23: la permanenza media (notti) dei turisti in entrata nell'arcipelago maltese (numero di turisti; anno 2019).



Fonte: NSO (2020).

Per quanto concerne la permanenza media dei turisti in entrata, ammontava a 6.9 notti sull'isola di Malta ed a 6.3 notti sulle isole di Gozo e Comino (Grafico 23)⁷⁸.

Grafico 24: la nazionalità dei turisti in entrata che hanno pernottato esclusivamente a Malta (numero di turisti; dal 2016 al 2019).



Fonte: NSO (2020).

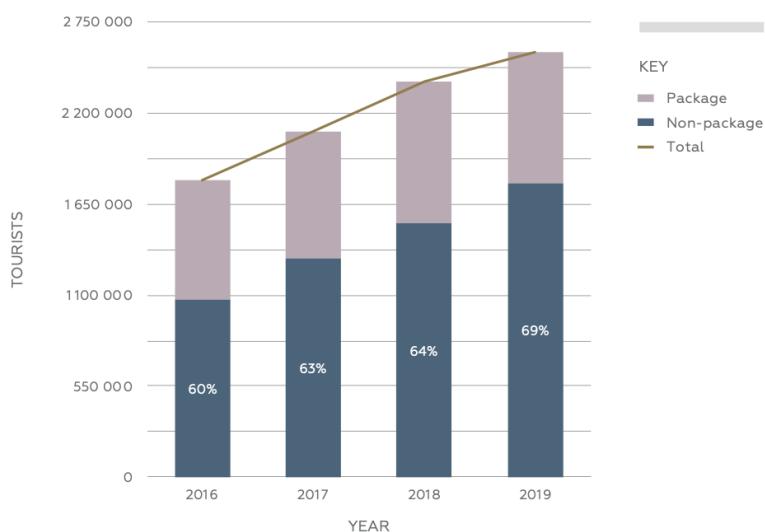
La maggior parte dei turisti in entrata aveva un'età compresa tra i 25 ed i 44 anni, il 40%, e proveniva da Stati membri dell'Unione Europea, l'83.5%. Il Paese più rappresentato risultava essere il Regno Unito (Grafico 24).

⁷⁸ Ibidem.

Oltre tre quarti dei viaggi di coloro che hanno pernottato solo a Malta, 2.1 milioni, sono stati effettuati a scopo di vacanza.

I turisti che hanno visitato l'isola di Malta per la prima volta costituivano il 75.1% del totale, mentre i restanti erano turisti abituali⁷⁹.

Grafico 25: l'organizzazione del viaggio (in %) dei turisti in entrata che hanno pernottato solo a Malta (numero di turisti; dal 2016 al 2019).



Fonte: NSO (2020).

Rispetto al 2018, i viaggi senza pacchetto turistico (*package*)⁸⁰ sono aumentati del 15.5%, ciò implica che il 69.2% di questi, nel 2019, erano stati effettuati senza pacchetto turistico (*non-package*)⁸¹. I viaggi tutto compreso invece sono diminuiti del 7.1% rispetto al 2018 (Grafico 25)⁸².

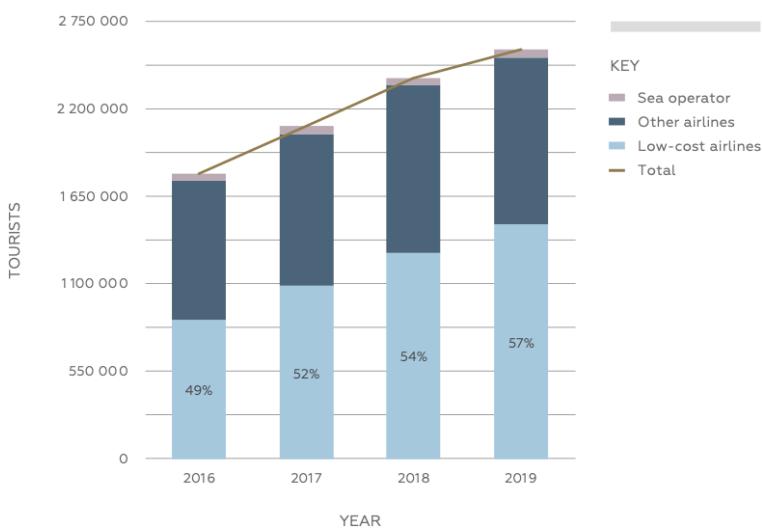
⁷⁹ Ibidem.

⁸⁰ Si riferisce all'intero importo speso per il trasporto, l'alloggio ed altri servizi come il noleggio di un'auto, attività o gite effettuate durante la vacanza.

⁸¹ Si tratta dell'importo versato separatamente per il trasporto e l'alloggio.

⁸² Ibidem.

Grafico 26: la modalità e la tipologia di viaggio (in %) dei turisti in entrata che hanno pernottato esclusivamente a Malta (numero di turisti; dal 2016 al 2019).



Fonte: NSO (2020).

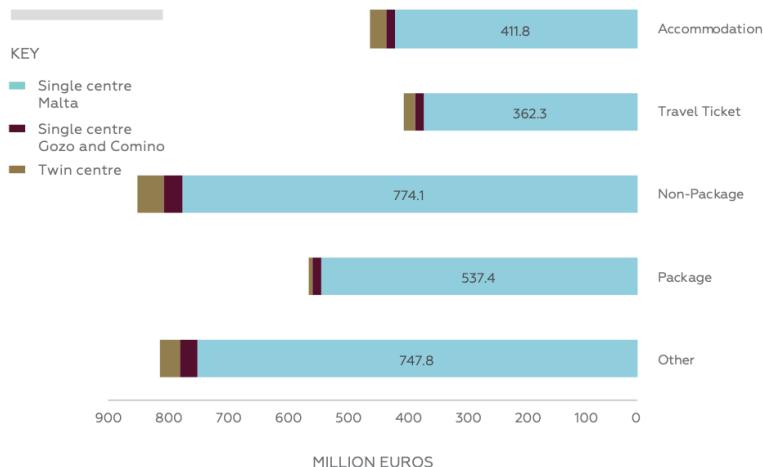
Più della metà dei turisti in entrata che ha deciso di pernottare esclusivamente a Malta, il 57.3%, ha effettuato il viaggio tramite compagnie aeree *low-cost*, mentre il 40.8% con altre compagnie aeree. Negli ultimi quattro anni consecutivi (dal 2016 al 2019), i viaggi realizzati mediante compagnie aeree *low-cost* sono cresciuti ad un ritmo più veloce rispetto ai viaggi attuati con altre compagnie. Nel 2019, i primi hanno registrato un aumento del 13.5% rispetto al 2018, invece i secondi sono rimasti pressoché invariati (Grafico 26)⁸³.

Quasi l'88.4% dei turisti in entrata che ha pernottato solo a Malta ha soggiornato in alloggi in affitto, 2.3 milioni di persone, mentre il restante 11.6% ha optato per una struttura privata non in affitto. La maggioranza di coloro che alloggiavano in strutture in affitto, il 72.6%, preferiva soggiornare in esercizi ricettivi collettivi⁸⁴.

⁸³ Ibidem.

⁸⁴ Ibidem.

Grafico 27: la spesa (in euro) dei turisti in entrata per categoria e regione di pernottamento (nel 2019).

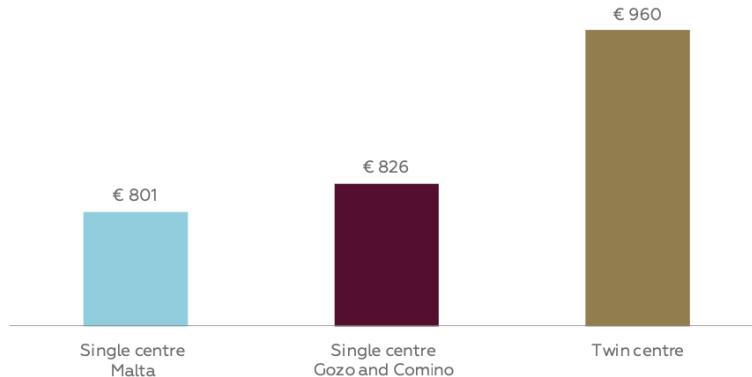


Fonte: NSO (2020).

Nel 2019, la spesa totale dei turisti in entrata nell'arcipelago maltese si attestava a 2.2 miliardi di euro, con un incremento di oltre 500 milioni rispetto al 2016. La quota maggioritaria della spesa era quella relativa ai turisti che hanno deciso di pernottare esclusivamente a Malta, pari a 2.1 miliardi di euro. le spese totali effettuate dai turisti che hanno pernottato solo a Gozo e Comino, 76.5 milioni, risultavano essere quasi un decimo rispetto alle spese escluse dal pacchetto turistico compiute da coloro che hanno pernottato esclusivamente a Malta. La spesa dei turisti che hanno deciso di pernottare sia a Malta sia a Gozo e Comino si attestava invece a 84.7 milioni di euro (Grafico 27)⁸⁵.

⁸⁵ Ibidem.

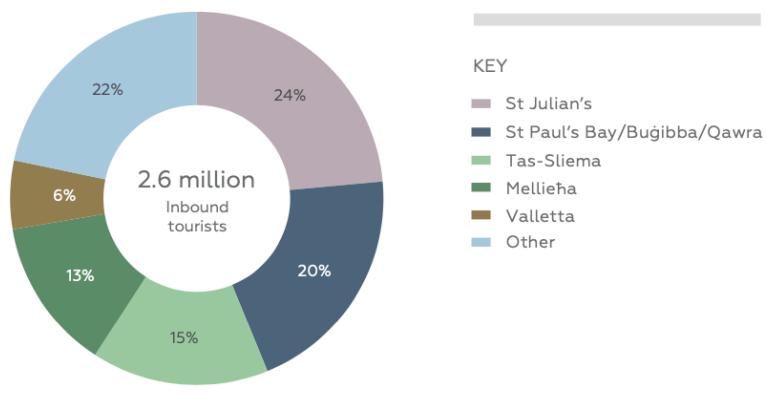
Grafico 28: la spesa pro capite (in euro) dei turisti in entrata (nel 2019).



Fonte: NSO (2020).

La spesa totale pro capite dei turisti in entrata che hanno pernottato solo a Malta è rimasta invariata rispetto al 2018, attestandosi a 801 €. Per quanto riguarda, invece, la spesa pro capite di coloro che hanno prenotato sia a Malta sia a Gozo e Comino ammontava a 960 € (Grafico 28)⁸⁶.

Grafico 29: le località di Malta (in %) in cui i turisti in entrata che non hanno pernottato a Gozo e Comino sono rimasti più a lungo (nel 2019).



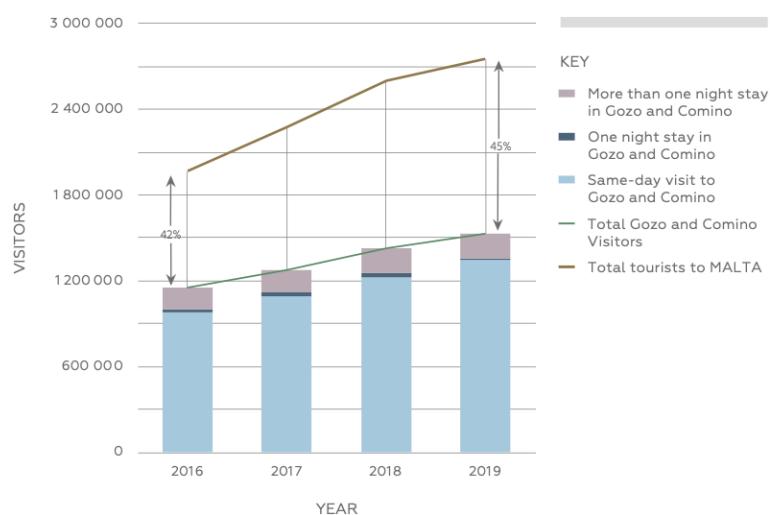
Fonte: NSO (2020).

I primi cinque luoghi in cui i turisti in entrata (che hanno deciso di trascorrere la notte esclusivamente sull'isola di Malta) sono rimasti più a lungo risultano essere St Julian's, St Paul's Bay/Buġibba/Qawra, Tas-Sliema, Mellieħha e La Valletta (Grafico 29)⁸⁷.

⁸⁶ Ibidem.

⁸⁷ Ibidem.

Grafico 30: i turisti in entrata in visita alle isole di Gozo e Comino (numero di turisti; dal 2016 al 2019).



Fonte: NSO (2020).

Sempre nel 2019, i visitatori totali delle isole di Gozo e Comino hanno raggiunto quota 1.527.528, con un aumento del 6.7% rispetto al 2018.

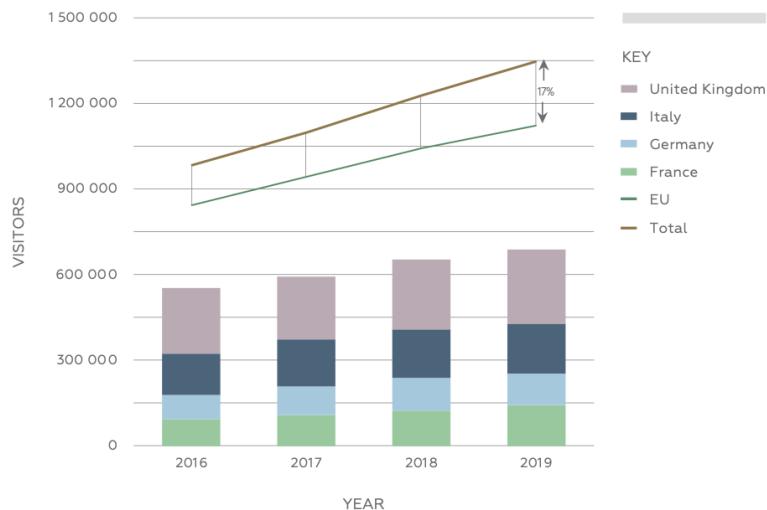
Circa un nono dei visitatori, 180.979 unità, erano turisti in entrata, con una diminuzione dell'11.7% rispetto al 2018.

Gli escursionisti a Gozo e Comino rappresentavano, invece, l'88.2% del totale dei visitatori in entrata nelle stesse isole, ammontando a 1.346.550 unità (Grafico 30).

L'attività turistica di queste isole dell'arcipelago maltese è sempre stata fortemente orientata verso gli escursionisti⁸⁸.

⁸⁸ Ibidem.

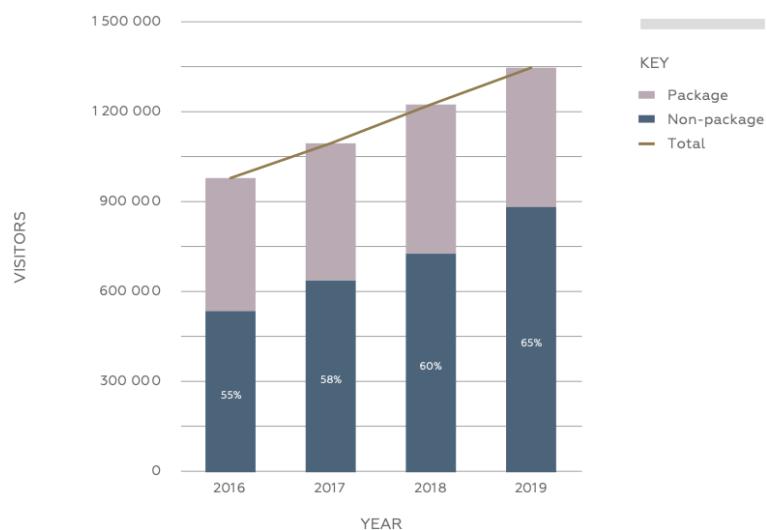
Grafico 31: la nazionalità degli escursionisti in visita a Gozo e Comino (numero di escursionisti; dal 2016 al 2019).



Fonte: NSO (2020).

La maggior parte degli escursionisti proveniva dagli Stati membri dell’Unione Europea, l’83.2%, e, a tal proposito, uno dei Paesi più rappresentati era il Regno Unito (Grafico 31)⁸⁹.

Grafico 32: l’organizzazione del viaggio (in %) degli escursionisti in visita a Gozo e Comino (numero di escursionisti; dal 2016 al 2019).



Fonte: NSO (2020).

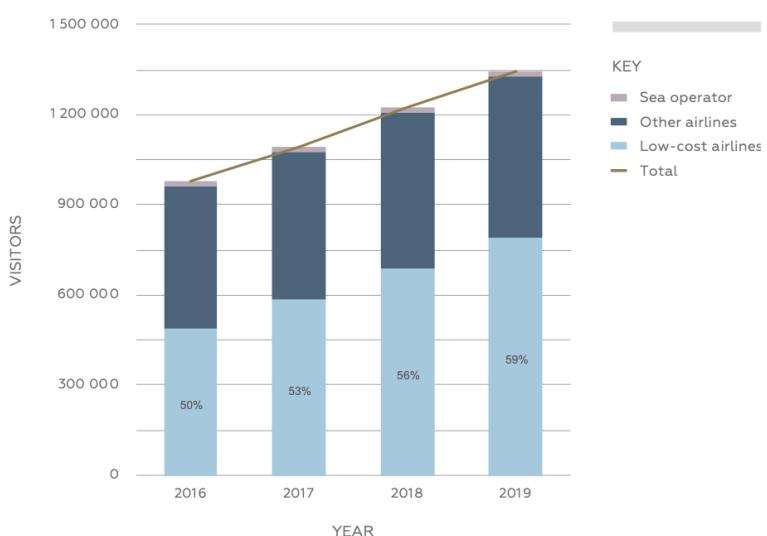
Il 65.5% degli escursionisti ha visitato Gozo e Comino senza acquistare un viaggio tutto compreso (Grafico 32).

⁸⁹ Ibidem.

Mentre gli escursionisti che non possedevano un pacchetto turistico sono continuati ad aumentare, registrando un solido incremento del 20.8% rispetto all'anno precedente, quelli che invece erano provvisti di un pacchetto di viaggio organizzato sono diminuiti del 6.3% (Grafico 32).

Sempre nel 2019, l'83.4% degli escursionisti a Gozo e Comino risultava aver visitato l'arcipelago di Malta per la prima volta. Il restante 15.7%, invece, era costituito da visitatori abituali, il 17% dei quali realizzava un viaggio due volte l'anno o più⁹⁰.

Grafico 33: la modalità e la tipologia di viaggio (in %) degli escursionisti in visita a Gozo e Comino (numero di escursionisti; dal 2016 al 2019).



Fonte: NSO (2020).

Dal 2016, gli escursionisti in visita alle isole di Gozo e Comino che utilizzano compagnie aeree *low-cost* sono continuati ad aumentare. Nel 2019, questi si sono attestati a 791.635, con una crescita del 15.4% rispetto al 2018 (Grafico 33)⁹¹.

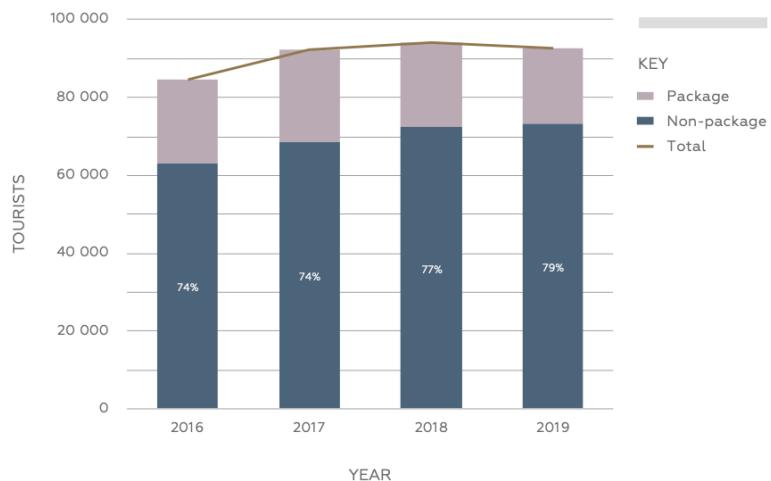
Per quanto riguarda i turisti in entrata che hanno deciso di pernottare esclusivamente a Gozo e Comino durante il proprio soggiorno, sono stati 92.715, con una diminuzione dell'1.4% rispetto al 2018. Ciò costituiva il 51.2% del totale dei turisti in entrata nelle isole di Gozo e Comino.

⁹⁰ Ibidem.

⁹¹ Ibidem.

Nel 2019, la durata media della vacanza dei turisti in entrata che hanno deciso di trascorrere la notte solo a Gozo e Comino si è ridotta a 8.8 notti, rispetto alle 9 notti del 2018. Questo calo segue l'andamento al ribasso degli ultimi quattro anni⁹².

Grafico 34: l'organizzazione del soggiorno (in %) dei turisti in entrata a Gozo e Comino che non hanno pernottato a Malta (numero di turisti; dal 2016 al 2019).



Fonte: NSO (2020).

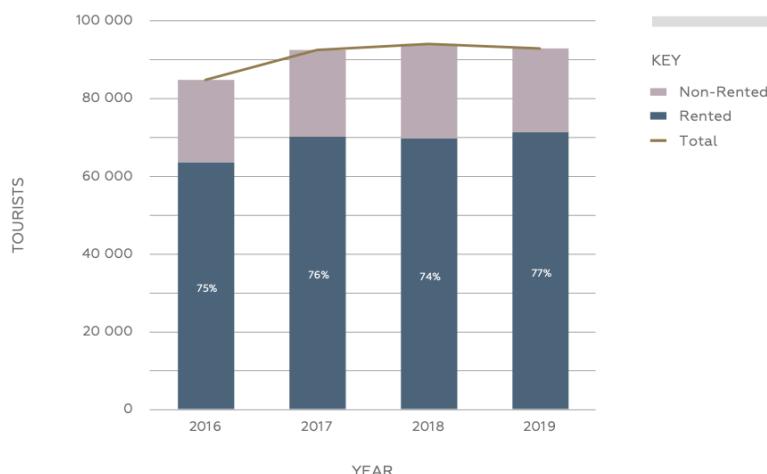
Relativamente all'aspetto organizzativo della vacanza, il 79.2% dei turisti in entrata nelle isole di Gozo e Comino che non hanno pernottato a Malta, 73.422 unità, ha effettuato il viaggio senza aver acquistato un pacchetto tutto compreso, con un aumento dell'1.3% rispetto all'anno precedente. I viaggi realizzati tramite un pacchetto turistico e che hanno comportato il pernottamento esclusivamente a Gozo e Comino sono diminuiti del 10.5% rispetto al 2018 (Grafico 34).

Più della metà di coloro che hanno deciso di pernottare solo a Gozo e Comino, il 58%, erano turisti in visita alle isole per la prima volta⁹³.

⁹² Ibidem.

⁹³ Ibidem.

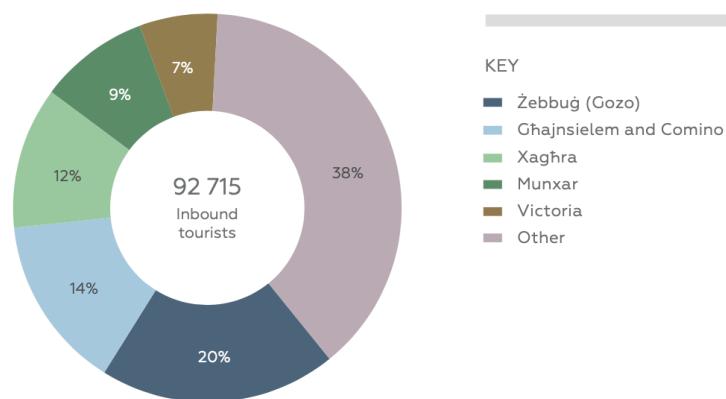
Grafico 35: il tipo di sistemazione (in %) dei turisti in entrata a Gozo e Comino che non hanno pernottato a Malta (numero di turisti; dal 2016 al 2019).



Fonte: NSO (2020).

La maggior parte dei turisti che ha deciso di pernottare solo a Gozo e Comino, il 76.9%, ha soggiornato in alloggi in affitto (Grafico 35) ed il 63% di essi ha preferito unità abitative ad uso turistico⁹⁴.

Grafico 36: le località di Gozo e Comino (in %) in cui i turisti in entrata che non hanno pernottato a Malta sono rimasti più a lungo (nel 2019).



Fonte: NSO (2020).

Żebbuġ (Gozo), Għajnsielem e Comino, Xagħra, Munxar e Victoria sono stati i primi cinque luoghi in cui i turisti in entrata (che hanno deciso di pernottare esclusivamente a Gozo e Comino) si sono trattenuti maggiormente (Grafico 36)⁹⁵.

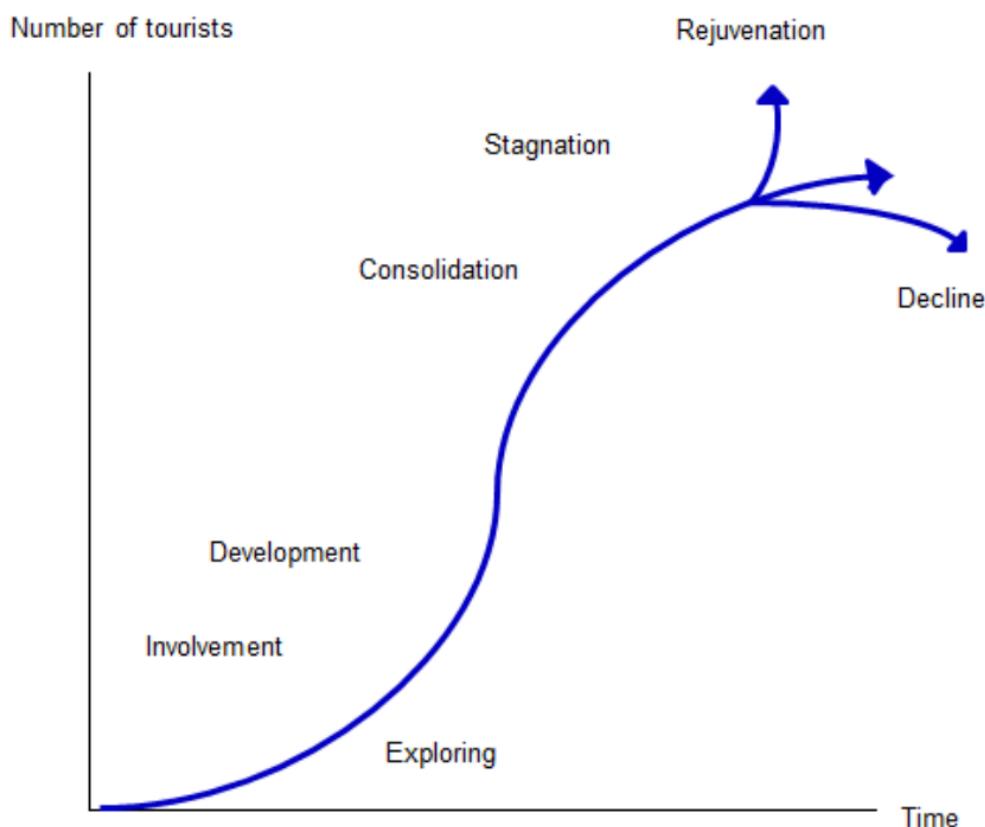
⁹⁴ Ibidem.

⁹⁵ Ibidem.

Capitolo III. Le dinamiche del settore turistico maltese

3.1 L'evoluzione dell'industria turistica maltese secondo il Modello di Butler e la percezione dei residenti sull'incremento dei flussi di visitatori

Grafico 37: Il Modello di Butler.

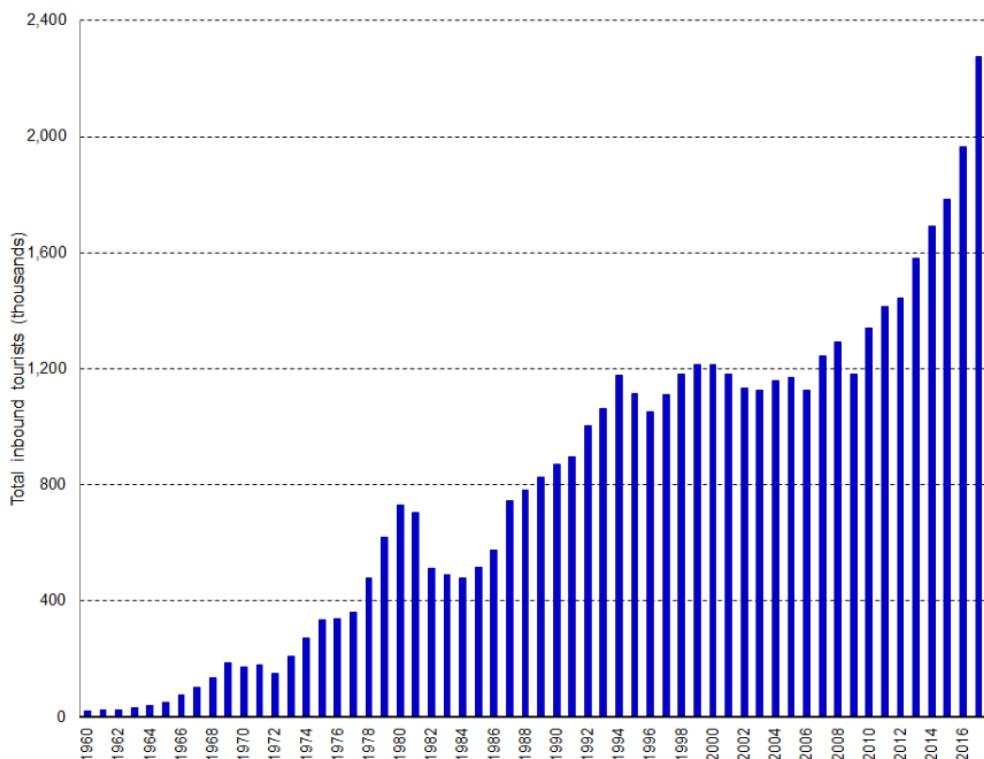


Fonte: S. Attard (2019).

Il Modello proposto da Butler (1980), il Ciclo di Vita di una Destinazione, può risultare utile nel descrivere lo sviluppo turistico delle isole dell'arcipelago maltese (Grafico 37). Come è già stato detto all'interno del secondo capitolo dell'elaborato, secondo il Modello, la località accoglierà dapprima un numero esiguo di visitatori e sarà caratterizzata da una scarsa consapevolezza dell'entità del prodotto turistico da parte dei *locals* e dalla presenza di poche infrastrutture ad hoc. In una seconda fase, il

numero di visitatori crescerà assieme alla consapevolezza dei residenti ed alle infrastrutture di cui dispone la destinazione per il turismo. Successivamente, grazie al contributo del *marketing* ed a una maggiore diffusione di informazioni riguardanti la località, aumenterà la popolarità di quest'ultima. Alla fine di questo processo, tuttavia, una volta raggiunti i livelli della capacità di carico, i quali possono essere identificati, per esempio, in termini di fattori ambientali, fisici e sociali, il tasso di crescita dei visitatori subirà uno stallo. Infine, potrebbe configurarsi il rischio che l'attrattiva del luogo diminuisca e che avvenga un declino dei flussi turistici in entrata. Per questo motivo, affinché possa essere evitato lo scenario appena descritto, è necessario che vengano intraprese delle misure per il rinnovamento della destinazione (S. Attard, 2019).

Grafico 38: i turisti in entrata nell'arcipelago maltese (numero di turisti; dal 1960 al 2016).



Fonte: S. Attard (2019).

Dal 1960 ad oggi, l'evoluzione del settore turistico maltese ha comportato una crescita esponenziale del numero di visitatori, conformemente al Modello di Butler (Grafico 38). Nel corso degli anni, l'arcipelago dovette affrontare, da una lato la mancanza di

infrastrutture, dall'altro l'inadeguata preparazione della popolazione locale ad accogliere i turisti. Inizialmente, Malta era visitata prevalentemente da cittadini inglesi in visita a parenti, o amici. Nel momento in cui vi fu un progressivo incremento delle visite, si è passati ad una fase di coinvolgimento, nella quale i *policy makers*, dopo aver preso coscienza del potenziale del settore turistico, decisero di implementare dei nuovi provvedimenti per sostenerne lo sviluppo. Ciò contribuì alla nascita di nuove forme di occupazione per i servizi di accoglienza. Questa fase fu caratterizzata anche da notevoli investimenti privati nell'industria del turismo, come dimostra l'apertura di alcune catene alberghiere internazionali, tra cui lo *Sheraton* e l'*Hilton* (S. Attard, 2019).

Seguendo sempre il Modello proposto da Butler, durante la fase di sviluppo che sperimentò il Paese, l'ulteriore incremento dei flussi turistici portò il numero dei visitatori ad eguagliare, e addirittura superare nei periodi di alta stagione, quello della popolazione locale. La concezione di una meta turistica esclusivamente dedita all'idea di sole, mare e spiaggia aveva già creato una serie di problematiche relative alla stagionalità, soprattutto per quanto riguarda l'assenza di forza lavoro in quel periodo. Parallelamente, Malta dovette affrontare alcuni problemi contingenti, quali una generale carenza di approvvigionamento idrico e la difficoltà di smaltimento delle acque reflue nei mesi di punta estivi. Bisogna inoltre considerare il fatto che l'economia turistica maltese fosse strettamente dipendente dai visitatori britannici (S. Attard, 2019).

La prima metà degli anni '80 fu caratterizzata da un forte calo del numero degli arrivi. Tuttavia, questa diminuzione venne registrata anche in altri paesi dell'Europa meridionale e fu dovuta probabilmente alla seconda crisi petrolifera. In aggiunta, è importante ricordare la profonda recessione che interessò il Regno Unito in quegli anni, fino all'elezione della Thatcher (Mifsud, 2006). Relativamente al caso maltese, un forte tasso di cambio delle valute correnti, quali la peseta spagnola, l'escudo portoghese, la dracma greca e la lira italiana, portò ad una perdita di competitività in termini di costi (S. Attard, 2019).

Il mercato però tornò a crescere entro la fine del decennio, grazie all'introduzione di un doppio tasso di cambio a favore della sterlina britannica, per ridurre l'impatto dell'apprezzamento della lira maltese. Anche la vendita di pacchetti turistici più competitivi, offerti dagli operatori del settore, ebbe una certa rilevanza in termini di crescita del mercato turistico. Nel 1992, il Paese raggiunse la fase di consolidamento,

che concise con l'avvento del turismo di massa. In questo periodo gli arrivi superarono il milione. L'arcipelago mantenne questi numeri sino al 1995, ma essi diminuirono nei due anni seguenti (S. Attard, 2019).

Successivamente, i flussi turistici si stabilizzarono sino alla metà degli anni 2000. È possibile identificare questa tendenza con la fase di stagnazione. Il governo cercò quindi di evitare quella che viene rappresentata da Butler come la fase di declino della destinazione. Con la creazione nel 1999 del *Malta Tourism Authority (MTA)*, l'ente regolatore dell'industria turistica, l'obiettivo divenne quello di migliorare il prodotto puntando ad offrire servizi più qualitativi e cercando di spostare l'attenzione dei consumatori, da un turismo prettamente balneare, ad un turismo maggiormente di nicchia. Nell'anno 2006, l'introduzione delle compagnie aeree *low-cost* contribuì a rafforzare i collegamenti tra l'isola e l'Europa continentale. Di conseguenza, negli ultimi dieci anni, il settore turistico maltese ha vissuto una fase di completo rinnovamento, al quale è possibile far ricondurre una forte crescita del mercato (S. Attard, 2019).

Lo sviluppo economico del Paese ed il benessere generale della sua popolazione passa quindi attraverso l'evoluzione del fenomeno turistico. Per questo motivo, i *policy makers* devono considerare la fondamentale interconnessione che sussiste tra quest'ultimo ed i fattori economici, ambientali, demografici e socioculturali (S. Attard, 2019).

In un sondaggio effettuato nel 2019, rivolto a 400 residenti delle isole maltesi, è stato chiesto di indicare a cosa fosse attribuibile, secondo il loro punto di vista, il rapido aumento dei flussi turistici negli ultimi dieci anni. In modo particolare, essi dovevano menzionare tre motivazioni, classificandole per ordine di importanza. Alla prima risposta è stato assegnato un peso del 50%, alla seconda risposta un peso del 30% ed alla terza risposta un peso del 10%.

I risultati di questa indagine mostrano che, secondo la popolazione locale, l'aumento del numero degli arrivi turistici a Malta è dovuto principalmente a: l'introduzione dei voli *low-cost* (39.9%), la presenza di strutture ricettive economiche (14.1%), la campagna promozionale dell'ente del turismo nazionale, *Malta Tourism Authority* (13.7%), gli hotel ed i servizi di migliore qualità (10.3%), i festival organizzati (9.9%), i servizi di trasporto economici dalla Regione Sicilia (4.6%), le contese politiche nelle

destinazioni concorrenti (1.7%), le scuole di lingua inglese (0.4%) ed altre motivazioni (3.4%).

Bisogna considerare che le prime sei motivazioni citate sono state suggerite all'interno del questionario, mentre le risposte 'le contese politiche nelle destinazioni concorrenti' e 'le scuole di lingua inglese' non lo erano. Qualora queste ultime due opzioni fossero state anch'esse suggerite, avrebbero potuto ottenere un punteggio maggiormente elevato (Briguglio e Avellino, 2019).

3.2 Gli effetti positivi prodotti dal turismo sulle isole dell'arcipelago maltese e la percezione della popolazione locale

Per i piccoli Stati insulari, come la Repubblica di Malta, è molto difficile competere a livello internazionale in alcuni settori, ad esempio quello manifatturiero. Bisogna considerare che questi Paesi non possono beneficiare delle economie di scala, oltre al fatto che per svolgere molteplici attività vengano richieste grandi quantità di terreno. Per questo motivo, in alcuni casi puntare sul settore turistico si configura come la scelta più logica e sostenibile. È in questo campo che i piccoli Stati insulari possono godere di un vantaggio competitivo rispetto agli Stati continentali maggiormente estesi. Il clima particolarmente favorevole e le ampie spiagge che caratterizzano le isole del Mediterraneo contribuiscono ad attrarre un numero considerevole di turisti ogni anno. In questo contesto, i benefici economici generati dall'industria turistica diventano essenziali (L. Briguglio, 2008).

Nei Paesi insulari le istituzioni incoraggiano gli investimenti delle aziende private e del settore pubblico affinché possa essere sfruttato al meglio il proprio potenziale turistico. Alcune azioni che vanno in questa direzione potrebbero essere: l'obiettivo di rendere più efficienti i collegamenti dei trasporti aerei e marittimi, lo sviluppo delle aree costiere e la realizzazione di campagne promozionali e di *marketing* per incentivare la visita (Muscat, 2019).

Il settore turistico apporta un grande contributo all'economia maltese, basti pensare che nell'anno 2018 costituiva il 12.8% del PIL, divenendo uno dei cinque settori più importanti del Paese.⁹⁶

Il turismo in entrata produce un effetto economico molto simile a quello delle esportazioni. Per esempio, quando Malta esporta prodotti agricoli in altri Paesi, con i quali ha sottoscritto degli accordi commerciali, i flussi monetari procedono dai Paesi in questione verso l'arcipelago maltese. Allo stesso modo, nel caso del turismo, il denaro prodotto da un Paese straniero viene investito a Malta (Hara, 2008).

Per l'arcipelago l'industria turistica risulta essere cruciale anche dal punto di vista occupazionale. Tuttavia, è difficile concepire un numero esatto di persone impiegate nel turismo, poiché questo non può essere ridotto ad un singolo settore, ma piuttosto viene considerato come la combinazione di settori differenti (Hara, 2008). A tal proposito, affinché possa essere fornita una stima dell'occupazione, è necessario guardare, per esempio, ai servizi alberghieri e di ristorazione, oppure ai trasporti, alla vendita al dettaglio, o al settore bancario (L. Briguglio, 2008). Alla fine dell'anno 2018, il numero totale di occupati a Malta ammontava a 239.427 unità, di cui 63.593 erano impiegati nelle attività di commercio all'ingrosso ed al dettaglio, nel trasporto, nelle attività di stoccaggio, nei servizi di accoglienza e di ristorazione. Ciò comporta che il 26.6% dell'occupazione riguardava queste tipologie di attività⁹⁷. Come è già stato detto in precedenza, nessuna di queste mansioni viene considerata come appartenente esclusivamente al settore turistico, d'altra parte si può avere un'idea abbastanza precisa di quanto quest'ultimo sia fondamentale per l'economia dell'arcipelago maltese (Muscat, 2019).

Infine, è importante menzionare anche i collegamenti intersettoriali che produce il turismo. In modo particolare, due settori possono essere collegati direttamente ad esso, oltre ad essere considerati parte vitale della stessa industria, cioè le attività di trasporto e stoccaggio ed i servizi di accoglienza e ristorazione (Cassar, 2017).

Si è soliti attribuire il fenomeno turistico agli impatti negativi che può generare sull'ambiente circostante, tuttavia, bisogna considerare che questo potrebbe anche

⁹⁶ OECD iLibrary.

⁹⁷ National Statistics Office (2019b), 25 March 2019, National Statistics Office, Lascaris, Valletta, Malta, disponibile a DOI: https://nso.gov.mt/en/News_Releases/View_by_Unit/Unit_C2/Labour_Market_Statistics/Documents/2019/News2019_048.pdf, pp. 1-14.

favorire dei vantaggi in ottica ambientale. Dato che il luogo dove si sviluppa il turismo viene considerato dai residenti una vera e propria risorsa, essi tendono ad avere una maggiore consapevolezza riguardo al suo mantenimento. Affinché la destinazione possa risultare il più attraente possibile agli occhi del turista è necessario quindi che la popolazione locale si mobiliti, ad esempio, per la riduzione dell'inquinamento dell'aria e del mare, o per la costante pulizia delle strade cittadine (L. Briguglio, 2008).

Nel 2018, Sultana ha intervistato un campione di 538 residenti dell'arcipelago maltese, per comprendere e valutare la loro percezione in merito agli impatti positivi che il turismo ha sulla destinazione. Alcune questioni vertevano sulle implicazioni positive che il turismo può produrre sull'ambiente. In merito a ciò, il 76.6% degli intervistati risultava essere fortemente d'accordo, o d'accordo, con l'affermazione "il turismo fornisce incentivi alla protezione ed alla conservazione delle risorse naturali delle isole maltesi". Solo il 7.3% ha dichiarato di essere fortemente in disaccordo, o in disaccordo. Mentre il restante 16.1% era invece neutrale. Sempre per quanto concerne la relazione tra il turismo e l'ambiente, il questionario propone agli intervistati l'affermazione "il turismo fornisce incentivi per la gestione delle coste". In questo caso, analogamente alla dichiarazione precedente, il 77.2% degli intervistati era fortemente d'accordo, o d'accordo. Solo il 6% risultava essere in disaccordo, o fortemente in disaccordo. Da questa punto di vista, la maggior parte dei residenti intervistati percepisce che il turismo possa anche essere benefico per l'ambiente (Sultana, 2018).

In un altro questionario condotto da Briguglio ed Avellino, nel 2019, e somministrato a 400 residenti delle isole maltesi, è stato chiesto di indicare quali secondo loro potessero essere gli effetti positivi dello sviluppo turistico. Ogni intervistato aveva la possibilità di dare fino a due risposte, che doveva menzionare in ordine di importanza. Alla prima risposta è stato dato un peso del 60%, alla seconda del 40%.

Le principali implicazioni positive del turismo a Malta che furono identificate erano: i benefici economici; la generazione di reddito e di nuovi posti di lavoro (69.9%); i benefici di tipo socio-culturale, compresi gli scambi interculturali (22.5%); i miglioramenti infrastrutturali nell'interesse dei turisti, ma di cui anche i residenti possono beneficiare (3.4%); l'onore e l'orgoglio nel vedere che molti turisti visitano il proprio Paese (3.2%); i miglioramenti nei servizi, principalmente nell'interesse dei turisti, ma di cui possono beneficiare anche i residenti (1.3%); gli eventi, o spettacoli di

intrattenimento per attrarre i turisti, ma di cui beneficiano anche i residenti (0.8%) (Briguglio e Avellino, 2019).

3.3 Gli effetti negativi prodotti dal turismo sulle isole dell'arcipelago maltese e la percezione della popolazione locale

Contrariamente a ciò che è stato detto sinora, il turismo tende anche a creare alcuni effetti indesiderati, per esempio sotto il profilo economico, ma non solo. I problemi ambientali che i piccoli Stati insulari devono affrontare risultano essere notevolmente amplificati in presenza di un'industria turistica in forte espansione (Muscat, 2019).

Molti terreni vengono sacrificati per la costruzione di edifici ad uso residenziale, o industriale. Negli ultimi anni, la realizzazione di strutture ricettive, in modo particolare di hotel e di unità abitative ad uso turistico, è aumentata in maniera esponenziale, conformemente alla crescita della domanda dei visitatori in entrata. Anche l'introduzione di alcuni siti *web*, come *Airbnb*, ha giocato un ruolo importante in tal senso. Da questo punto di vista, un esempio particolarmente calzante è lo sviluppo turistico che si è manifestato negli anni '90 nelle aree di St Paul's Bay, Sliema ed St Julians, ad est dell'isola di Malta, il quale ha trasformato completamente queste zone (L. Briguglio e M. Briguglio, 1996). Inoltre, non bisogna trascurare il fatto che anche altre città dell'Isola stiano seguendo lo stesso processo evolutivo (Muscat, 2019).

Nel 2019, è stato condotto un sondaggio indirizzato a 400 persone al fine di valutare l'atteggiamento della popolazione locale maltese nei confronti del fenomeno turistico. Una delle affermazioni a cui i residenti sono stati sottoposti era la seguente: "desidero vedere più hotel edificati nella città/paese in cui risiedo". Ben 302 intervistati, il 75.5% del totale, risultavano essere in disaccordo. Solo 66 residenti, il 16.5%, dichiaravano che fosse necessaria la costruzione di più hotel nell'area in cui vivono. Le restanti 32 persone, l'8% del totale, erano invece indecise su quale risposta fornire. È interessante osservare che la maggior parte degli intervistati residenti in aree turistiche ha mostrato una maggiore tendenza ad essere in disaccordo. Da questo punto di vista, è molto probabile che una risposta di questo genere rimandi soprattutto ai problemi legati al sovrappopolamento (Briguglio e Avellino, 2019).

Un'altra importante tematica riguardante l'edilizia è quella dell'impiego della tipica pietra maltese, o pietra calcarea, che è possibile ammirare nei centri abitati dell'arcipelago (Zappi, 2006). Se da un lato le tradizionali case edificate con la pietra maltese hanno lasciato spazio in alcuni luoghi ad anonimi palazzi in cemento, con conseguenze negative sull'estetica del paesaggio, dall'altro è possibile affermare che la stessa pietra abbia un impatto negativo sull'ambiente. La sua estrazione infatti provoca dei danni agli habitat naturali ed alla falda acquifera (L. Briguglio e M. Briguglio, 1996).

Nei piccoli Stati insulari, in particolar modo quelli caratterizzati da un'alta densità demografica, anche la gestione dei rifiuti può costituire un grave problema. Secondo i dati *Eurostat* del 2018, nell'arcipelago maltese solamente il 7% di questi viene riciclato, mentre il restante 83% finisce direttamente nelle discariche ed occupa ampie porzioni di terreno (Muscat, 2019). Non bisogna trascurare il fatto che una cattiva gestione dei rifiuti possa arrecare effetti dannosi per l'ambiente e per la salute della popolazione che vive nei pressi degli impianti di trattamento e smaltimento. Persino la qualità del turismo e dei servizi di accoglienza può risentirne, qualora non venisse effettuata una gestione sostenibile dei rifiuti (L. Briguglio e M. Briguglio, 1997). L'industria turistica contribuisce infatti in modo sostanziale alla produzione di questi ultimi. Uno studio condotto dal *World Wide Fund for Nature (WWF)*, nel 2018, ha rilevato che il settore turistico è responsabile di un aumento del 40% dei rifiuti in plastica durante i mesi estivi⁹⁸. A questo proposito, nelle aree delle città conosciute per essere particolarmente frequentate dai turisti non è insolito vedere grandi cumuli di rifiuti sul ciglio della strada, o cassonetti della spazzatura traboccati (Muscat, 2019).

Il turismo può inoltre mettere a dura prova le reti fognarie che risultano essere già sovraccaricate. Negli anni '90, l'inquinamento generato dallo scarico direttamente in mare delle acque reflue non trattate ha condotto alla chiusura di un numero considerevole di spiagge maltesi. Oltretutto, ciò aveva causato dei danni anche alla fauna marina e costiera (L. Briguglio e M. Briguglio, 1996). Per questo motivo, il Paese ha deciso di investire in modo significativo negli interventi di adeguamento e di rinnovo della rete fognaria. In modo particolare, la società maltese *Water Service Corporation*

⁹⁸ Alessi, E. et al. (2018), *Out of the plastic trap: saving the Mediterranean from plastic pollution*, WWF Mediterranean Marine Initiative, Rome, Italy, disponibile a DOI: https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/158561/Thesis_SaaraTaiminen.pdf?sequence=1&isAllowed=y, pp. 3-28.

(WSC) ha realizzato tre impianti di depurazione, trasformando le acque reflue in una vera e propria risorsa. La quantità di acque reflue trattate è passata in poco tempo dallo 0% al 100%⁹⁹. Attualmente è possibile annoverare le acque e le spiagge maltesi tra le più pulite del continente. In aggiunta, data la quantità piuttosto limitata di acqua disponibile sull'isola, quella estratta dagli scarichi fognari viene anche impiegata dagli agricoltori per l'irrigazione dei campi (Muscat, 2019).

All'interno del sondaggio già citato in precedenza, effettuato nel 2019 e rivolto a 400 cittadini (in merito all'attitudine dei residenti nei confronti del turismo) è stato chiesto di esprimersi riguardo al degrado ambientale causato dai turisti e, tra le altre cose, di pronunciarsi sulla seguente affermazione: “penso che troppi visitatori provochino un degrado dell'ambiente fisico della città/paese in cui risiedo”. Il 45.8% degli intervistati risultava essere d'accordo con la dichiarazione, il 37.8% in disaccordo, mentre il restante 16.4% era incerto sulla risposta (Briguglio e Avellino, 2019).

In un altro sondaggio, quello proposto da Sultana nel 2018 (anch'esso già citato), la popolazione locale dell'arcipelago di Malta indicava inoltre che l'aumento dei rifiuti urbani fosse percepito come la conseguenza maggiormente negativa dell'incremento dei flussi turistici.

All'interno del secondo capitolo dell'elaborato è stato detto che Malta è lo Stato più densamente popolato dell'Unione Europea, oltre ad essere uno degli Stati più densamente popolati al mondo. Si tratta di un Paese che, anche senza arrivi turistici, risulta avere ben 1.548 abitanti per km²¹⁰⁰.

La popolazione dell'arcipelago maltese ammontava a 493.559 unità nel 2018¹⁰¹, mentre il numero di turisti in entrata durante lo stesso anno era pari a 2.598.690 unità, se si escludono i croceristi. Il numero totale di pernottamenti, invece, ammontava a 18.569.716 unità¹⁰². Da questo punto di vista, è possibile affermare che la durata media

⁹⁹ EU Green Week 2017 press room.

¹⁰⁰ Dati Eurostat (b), cit.

¹⁰¹ National Statistics Office (2019c), *10 July 2019*, National Statistics Office, Lascaris, Valletta, Malta, disponibile a DOI: https://nso.gov.mt/en/News_Releases/View_by_Unit/Unit_C5/Population_and_Migration_Statistics/Documents/2019/News2019_108.pdf, pp. 1-11.

¹⁰² National Statistics Office (2019d), *5 February 2019*, National Statistics Office, Lascaris, Valletta, Malta, disponibile a DOI: https://nso.gov.mt/en/News_Releases/View_by_Unit/Unit_C3/Tourism_Statistics/Documents/2019/News2019_017.pdf, pp. 1-12.

del soggiorno era equivalente a 7.14 notti. Ciò significa che in media vi erano 50.876 turisti a notte, vale a dire un numero corrispondente al 10.3% della popolazione totale maltese (Muscat, 2019). Tuttavia, la stima effettuata prende in considerazione sia i mesi di alta stagione sia quelli di bassa stagione. Per questo motivo, al fine di ottenere una visione più specifica relativamente alla tematica, occorre analizzare i mesi estivi e, in modo particolare, il mese di agosto, quando il numero dei turisti in entrata è maggiormente elevato (Muscat, 2019). Quindi, nel mese di agosto dell'anno 2018 il numero totale di turisti era pari a 313.875 unità, mentre le notti trascorse nelle strutture ricettive erano complessivamente 2.722.853 unità¹⁰³. Ciò equivale ad una media di 87.883 turisti a notte, un numero che corrisponde al 17.8% della popolazione totale maltese (Muscat, 2019).

Nel sondaggio condotto da Briguglio ed Avellino, nel 2019, ai 400 intervistati è stato chiesto di pronunciarsi anche sulla seguente affermazione: “desidero vedere più turisti alloggiare nella città/paese in cui risiedo”. La maggior parte dei cittadini residenti ha dichiarato di essere contrario, il 51%, o indeciso, il 30.7%. Il 18.3% risultava essere invece d'accordo. Oltre a ciò, chi ha espresso un grado di accordo inferiore alla media erano per la maggior parte abitanti delle aree ad alta densità turistica. Allo stesso modo, anche gli intervistati di età pari o superiore ai 60 anni hanno espresso un grado di accordo inferiore alla media rispetto alla dichiarazione. Al contrario, chi lavorava direttamente nel settore turistico ha mostrato un grado di accordo significativamente più alto rispetto alla media. Questo sondaggio sottolinea come la maggioranza dei maltesi sostenga che il turismo possa creare problemi di sovrappopolamento (Muscat, 2019).

Un settore turistico in forte espansione richiede grandi sforzi da parte dei governi dei Paesi in termini di investimenti pubblici, specialmente nel sistema infrastrutturale; il quale risulta essere sempre più sotto pressione. Quest'ultimo riveste un ruolo cruciale per lo Stato ospitante, poiché l'ammodernamento dei trasporti e delle strade, ma anche una gestione efficiente dell'acqua e dell'elettricità, contribuiscono a rendere più qualitativa e sostenibile l'offerta turistica (L. Briguglio, 2008).

¹⁰³ National Statistics Office (2019e), *7 October 2019*, National Statistics Office, Lascaris, Valletta, Malta, disponibile a DOI: https://nso.gov.mt/en/News_Releases/View_by_Unit/Unit_C3/Tourism_Statistics/Documents/2019/News2019_162.pdf, pp. 1-12.

L'aumento del traffico viene percepito dalla popolazione locale maltese come uno degli effetti maggiormente negativi dovuti al fenomeno turistico (Sultana, 2018). La congestione stradale rappresenta una problematica che ormai affligge gli abitanti dell'arcipelago. Tuttavia, il turismo costituisce solamente una piccola parte della congestione generata¹⁰⁴. Secondo M. Attard (2019), una grande percentuale di visitatori durante il proprio soggiorno utilizza i mezzi pubblici. Da un lato, le aree turistiche sono ben servite ed incluse nei percorsi delle linee degli autobus, dall'altro, il fatto che Malta abbia conservato la pratica della guida a sinistra della strada, dai tempi del dominio britannico, scoraggia diversi automobilisti stranieri ad affittare un mezzo. In ogni caso, Malta registra uno dei più alti tassi di motorizzazione al mondo, con 780 autoveicoli ogni 1.000 abitanti¹⁰⁵. Mediante una rilevazione statistica condotta da *Illum*, tra il 29 luglio ed il 2 agosto del 2019, su un campione di 549 residenti, è stato osservato che l'80.6% degli intervistati preferisce utilizzare un'autovettura, il 16.1% i mezzi pubblici, l'1% preferisce camminare, mentre solamente lo 0.3% degli intervistati dichiara di preferire la bicicletta. Questi dati evidenziano come vi sia una vera e propria dipendenza dall'auto (Hudson, 2019).

Inoltre, la mancata gestione dei luoghi di sosta nel corso degli anni ha contribuito a peggiorare la situazione. Molte strade a doppio senso di circolazione sono state convertire in strade a senso unico, in modo da fornire più parcheggi a lato della carreggiata. Ciò ha prodotto un restringimento delle strade ed una conseguente riduzione dello spazio per la fermata dei mezzi pubblici e per le aree pedonali e ciclabili (M. Attard, 2019).

Secondo uno studio effettuato dall'Istituto per lo Sviluppo Sostenibile ed il Cambiamento Climatico dell'Università di Malta, le esternalità negative concernenti i trasporti, vale a dire gli incidenti, l'inquinamento dell'aria, il cambiamento climatico, l'inquinamento acustico e la congestione, sono costate allo Stato 274 milioni di euro nel 2012, pari a circa il 4% del PIL nazionale¹⁰⁶.

¹⁰⁴ Attard, M., von Brockdorff, P. e Bezzina, F. (2015), *The external costs of passenger and commercial vehicles use in Malta*, European Commission Representation in Malta, Valletta, Malta, disponibile a DOI: <https://www.um.edu.mt/library/oar//handle/123456789/5014>, pp. 4-90.

¹⁰⁵ National Statistics Office (2019a), *Key Figures for Malta - Visuals and Words - 2019 Edition*, cit., pp. 5-61.

¹⁰⁶ Attard, M., von Brockdorff, P. e Bezzina, F. (2015), *The external costs of passenger and commercial vehicles use in Malta*, cit., pp. 4-90.

Per quanto riguarda il turismo, è possibile suddividere i trasporti in due categorie. In primo luogo, i mezzi necessari a raggiungere la destinazione di riferimento, che nel caso di Malta si limitano al traporto aereo ed a quello marittimo. Secondariamente, vi sono i mezzi utilizzati all'interno della meta di vacanza (Muscat, 2019).

In un rapporto pubblicato dal gruppo *Transport & Environment* (*T&E*) viene rilevato che le 83 navi da crociera che sono transitate nelle acque maltesi nel 2017 hanno emesso complessivamente 508.2 tonnellate di ossidi di zolfo tossici, vale a dire 178 volte in più rispetto a quelli prodotti da tutte le autovetture in circolazione nel Paese durante lo stesso anno¹⁰⁷.

Come è già stato descritto nel paragrafo precedente, alla fine del 2018, il numero totale dei lavoratori occupati nell'arcipelago maltese ammontava a 239.427 unità. Di questi, 63.593 erano impiegati nel settore turistico, vale a dire nei servizi di ristorazione ed accoglienza, nelle attività di commercio all'ingrosso ed al dettaglio, nelle attività di stoccaggio e nei trasporti. È possibile affermare, quindi, che il 26.6% dell'occupazione maltese dipendesse dall'industria turistica. Bisogna considerare, tuttavia, che la retribuzione annuale linda media (RAL) di chi lavorava in questi settori era pari a soli 15.849 euro, la più bassa registrata a Malta alla fine dell'anno 2018 per attività economica. Inoltre, vi era una differenza sostanziale in termini di genere, poiché gli uomini percepivano in media 17.567 euro annuali, mentre le donne solamente 13.482 euro annuali¹⁰⁸.

Il turismo maltese è caratterizzato da una forte stagionalità, la quale concorre ad accrescere le problematiche connesse all'*overtourism*, specialmente nelle località balneari. Il numero dei turisti in entrata a Malta nell'anno 2019 era pari a 2.753.239 unità. Di questi, 927.538 hanno visitato l'arcipelago tra il mese di luglio e quello di settembre, mentre 425.892 si sono recati a Malta tra il mese di gennaio ed il mese di marzo. Se si osservano i dati dei flussi turistici in entrata dei due anni precedenti, il

¹⁰⁷ Agenzia Nazionale Stampa Associata (ANSA).

¹⁰⁸ National Statistics Office (2019b), 25 March 2019, cit., pp. 1-14.

2018 ed il 2017, è possibile riscontrare la stessa tendenza, vale a dire una preferenza evidente da parte dei visitatori per i mesi dell'ultimo trimestre dell'anno¹⁰⁹.

Nel 2014, è stato condotto uno studio da parte di Vargas-Sánchez, Porras-Bueno e de los Ángeles Plaza-Mejía sull'attitudine dei residenti nei confronti della stagionalità di una destinazione turistica. L'analisi è stata effettuata nella provincia spagnola di Huelva, meta turistica ad alta stagionalità che, tuttavia, non risultava essere ancora stata colpita dal fenomeno del sovraffollamento. I risultati di questa ricerca indicano come la popolazione locale percepisca favorevolmente gli effetti apportati dal turismo e dai turisti durante la bassa stagione e, da questo punto di vista, manifesti un'attitudine positiva verso lo sviluppo turistico. Nonostante ciò, affinché possa essere analizzata più specificamente la questione, occorrerebbe esaminare la connessione che sussiste tra la stagionalità ed il sostegno da parte dei residenti ad un ulteriore aumento dei turisti anche in una destinazione che presenta un'alta densità demografica e problemi di sovraffollamento. Tuttavia, in letteratura sembrerebbe non sia ancora stato affrontato il caso (Sultana, 2018).

Nel 2019, è stato chiesto a 400 residenti dell'arcipelago delle isole maltesi di indicare quali secondo loro fossero le conseguenze negative derivanti dallo sviluppo dell'industria turistica. Ogni intervistato aveva la possibilità di fornire fino a due risposte, che dovevano essere classificate in ordine di importanza. Alla prima risposta è stato dato un peso del 60%, mentre alla seconda del 40%.

I principali effetti negativi del turismo che vennero identificati erano i seguenti: il degrado ambientale; l'eccessiva produzione di rifiuti e l'incremento spropositato di attività edilizia (44.0%); il sovraffollamento, la congestione del traffico e l'inquinamento acustico (33.3%); la perdita dell'identità culturale dei residenti, i conflitti socio-culturali ed il cattivo comportamento dei turisti (15.1%); l'innalzamento dei prezzi, compresi quelli degli affitti (4.9%); un'economia poco equilibrata, a causa della forte dipendenza dal settore turistico (2.3%); altre risposte (0.4%) (Briguglio e Avellino, 2019).

¹⁰⁹ Malta Tourism Authority (2019), *Tourism in Malta - Facts & Figures 2019*, disponibile a DOI: <https://www.mta.com.mt/en/file.aspx?f=34248>, pp. 3-15.

3.4 L'applicazione della capacità di carico per la pianificazione delle politiche turistiche e la proposta di indicatori per il monitoraggio dell'area

Lo studio per la determinazione della capacità di carico turistica delle isole maltesi fu intrapreso verso la fine degli anni '90 dalla *National Tourist Organisation of Malta*, con il supporto consultivo del *Priority Actions Programme (PAP)*. Data la natura multidisciplinare dell'operazione, venne costituito un *team* composto dai rappresentanti di vari enti. Tra questi vi erano il Ministero del Turismo, *Malta Tourism Authority*, *Planning Authority*, *Air Malta*, *Malta Hotels and Restaurants Association (MHRA)* e l'Università di Malta. Inoltre, a questo progetto aderirono anche il *Water Services Corporation*, *Malta Transport Authority* ed il Ministero dell'Ambiente.

In quel periodo, la popolazione totale delle isole maltesi ammontava a 383.418 abitanti, i turisti in entrata registrati erano all'incirca 1.2 milioni di unità e le presenze rilevate all'interno delle strutture ricettive erano approssimativamente 11.3 milioni di unità. La densità della popolazione invece variava dai 166 individui per km² nel Consiglio locale di Mgarr, ai 21.092 abitanti per km² nel Consiglio locale di Senglea.

Prendendo in considerazioni questi dati ed il contesto di riferimento, venne indicato che il turismo nell'arcipelago delle isole maltesi aveva già raggiunto una fase critica e, per questo motivo, sarebbe stato opportuno un attento studio al fine di individuare una strategia per il suo sviluppo sostenibile.

In modo particolare, il Comitato incaricato alla determinazione della capacità di carico stabilì che la destinazione turistica avrebbe dovuto seguire uno scenario di crescita limitato per i dieci anni seguenti. I fattori che portarono a questa decisione furono molteplici (Coccossis, Mexa, Collovini, Parpairis e Konstandoglou, 2001):

- La forte dipendenza dell'economia maltese dal settore turistico.
- Il tasso di occupazione dei posti letto nelle strutture ricettive, tenendo conto dell'offerta vigente in termini di accoglienza.
- La forte domanda stagionale del turismo a Malta.
- La pressione esercitata dai flussi turistici sui servizi, sulle infrastrutture, sulle attrazioni e sulle risorse naturali.
- I cambiamenti nel profilo demografico maltese e le conseguenze sociali.
- Le percezioni e le aspettative della popolazione locale relativamente all'industria turistica.

- La diminuzione del grado di soddisfazione dei visitatori, a causa della saturazione delle aree turistiche durante i periodi di punta.

In modo particolare, la configurazione di uno scenario di crescita limitato prevedeva: l'aumento della spesa turistica pro capite; l'attuazione di investimenti diretti sui segmenti di mercato cruciali, in modo da attrarre maggiori guadagni; l'analisi dei nuovi segmenti di mercato sui quali puntare; l'ottimizzazione dell'allocazione delle risorse finalizzate ad aumentare l'occupazione.

Per quanto concerne invece i servizi di accoglienza, le indicazioni fornite dal Comitato erano: la stabilizzazione dell'offerta vigente in termini di posti letto disponibili per struttura ricettiva; il miglioramento della qualità dei servizi delle strutture ricettive; l'aumento del tasso di occupazione degli esercizi di accoglienza turistica; la ricerca delle condizioni per poter fissare delle tariffe maggiormente flessibili; lo sviluppo di alcune specifiche tipologie di alloggi.

Relativamente alle implicazioni sociali di questo scenario di crescita limitato è possibile affermare che durante i mesi estivi i numeri degli arrivi turistici superarono spesso le 115.000 unità, ma mai le 160.000 unità. Il limite soglia massimo, oltre il quale si sarebbero potuti manifestare problemi legati all'*overtourism*, era infatti stato fissato a 160.000 unità mensili. A tal proposito, il Comitato stabilì che fosse necessaria una stabilizzazione dei flussi turistici nei periodi estivi, cioè quando vengono raggiunti e sperimentati i livelli di saturazione. Da questo punto di vista, diventò fondamentale perseguire la crescita del numero dei turisti nei periodi invernali, mirando alla destagionalizzazione della domanda (Coccossis, Mexa, Collovini, Parpairis e Konstandoglou, 2001).

All'interno del Piano Strategico del Turismo 2000-2002 venne sottolineata l'importanza della determinazione della capacità di carico per la pianificazione della politica turistica del governo maltese. In modo particolare, venne precisato che il futuro a lungo termine dell'industria turistica fosse legato alla gestione ed allo sviluppo sostenibile del prodotto. In questo contesto, il concetto di sostenibilità aveva il significato di perseguire la crescita della destinazione, affinché potesse essere offerta al visitatore un'esperienza significativa, senza però trascurare il fatto che il turismo potesse causare degli impatti negativi sulle risorse e sul tessuto sociale del Paese.

Nonostante all’Interno del Piano Strategico del Turismo 2000-2002 venisse menzionata la sostenibilità, non furono fissate linee guida o obiettivi specifici che la includessero. Al momento della scrittura del Piano, infatti, *Malta Tourism Authority* stava ancora finalizzando lo studio di valutazione della capacità di carico, che avrebbe definito uno scenario per lo sviluppo turistico del Paese.

Il Piano del 2002-2004 fu il primo ad includere misure ed obiettivi esplicativi relativi alla sostenibilità del settore, la maggior parte dei quali vennero formulati dopo che lo studio sulla capacità di carico fu ufficialmente completato, nel 2001. All’interno del Piano venne evidenziata la centralità dei risultati ottenuti dallo studio e venne indicato come fondamentale un coordinamento degli *stakeholders* e dei *partner* strategici della destinazione. Da un lato, per la pianificazione di una politica turistica proattiva, dall’altro, per la risoluzione delle problematiche connesse alla crescita del settore. La *mission* del Piano era quella di favorire nell’interesse nazionale, grazie al contributo di tutte le parti interessate, lo sviluppo delle attività economiche e sociali del turismo per le generazioni attuali e future (Doods, 2007).

Nel periodo in cui venne compiuto lo studio per la determinazione della capacità di carico, i *trend* relativi alla domanda ed all’offerta turistica erano del tutto differenti, rispetto a quelli registrati negli ultimi anni. Inoltre, bisogna considerare il fatto che anche la composizione demografica della popolazione residente è mutata nel corso del tempo. Per questo motivo, sarebbe opportuno eseguire un nuovo studio sulla capacità di carico turistica delle isole maltesi, predisponendo un modello *ad hoc* per la destinazione¹¹⁰.

Prendendo in considerazione le caratteristiche della meta turistica, l’analisi degli impatti negativi dovuti al settore turistico e la percezione della popolazione locale, vengono quindi proposti alcuni indicatori. Questi ultimi sono funzionali al monitoraggio dello stato dell’area turistica di riferimento e, in modo particolare, alla valutazione dei livelli di ottimo ed al superamento della soglia della capacità di carico.

Coerentemente con la teoria illustrata all’interno del primo capitolo dell’elaborato, gli indicatori sono stati suddivisi in tre categorie distinte, le quali riflettono le tre

¹¹⁰ Il modello utilizzato nei primi anni duemila per la determinazione della capacità di carico non risulta essere pubblicamente accessibile, non vengono perciò rese note informazioni riguardanti ad esso.

dimensioni principali della capacità di carico: gli indicatori fisico-ecologici, gli indicatori socio-demografici e gli indicatori politico-economici. Queste ultime a loro volta possono essere frazionate in tre ulteriori sottocategorie: gli indicatori di sostenibilità, gli indicatori del turismo sostenibile e gli indicatori della capacità di carico turistica (Coccossis, Mexa, Collovini, Parpairis e Konstandoglou, 2001).

Gli indicatori di sostenibilità relativi alla dimensione fisico-ecologica: la percentuale di aree naturali in buone condizioni, o fortemente deteriorate; il numero di specie endemiche minacciate; la percentuale di aree protette; il numero medio di giorni all'anno in cui vengono superati i livelli di inquinamento; il consumo pro capite e totale di energia elettrica e di combustibili fossili; il consumo di energia prodotta da fonti rinnovabili e da fonti non rinnovabili; le emissioni annuali di CO₂ pro capite e totali; le emissioni di CO₂ per ogni tipologia di combustibile; il consumo giornaliero di acqua dei residenti; l'indice di sfruttamento stagionale delle risorse idriche; il consumo di acqua per settore; la percentuale di aree urbanizzate; il rapporto tra le aree verdi e la popolazione; la percentuale di aree abbandonate; lo sviluppo di reti di telecomunicazione (Coccossis, Mexa, Collovini, Parpairis e Konstandoglou, 2001).

Gli indicatori di sostenibilità relativi alla dimensione socio-demografica: il tasso di crescita della popolazione; la struttura demografica della popolazione; la densità di popolazione (abitanti/km²); i dati sull'impiego nelle attività tradizionali, come l'agricoltura e la pesca; i livelli di criminalità, la distribuzione del numero di reati denunciati durante il corso dell'anno (Coccossis, Mexa, Collovini, Parpairis e Konstandoglou, 2001).

Gli indicatori di sostenibilità relativi alla dimensione politico-economica: il reddito medio pro capite della popolazione residente; il tasso di occupazione per settore economico; il tasso di disoccupazione; la spesa pubblica per la conservazione e la valorizzazione del patrimonio naturale, culturale e storico; la spesa pubblica per la gestione delle aree protette (Coccossis, Mexa, Collovini, Parpairis e Konstandoglou, 2001).

Gli indicatori del turismo sostenibile relativi alla dimensione fisico-ecologica: la variazione della distribuzione della fauna e della vegetazione a causa delle attività turistiche; il rapporto tra la lunghezza della costa incontaminata e la lunghezza totale della costa; il rapporto tra la lunghezza della costa artificiale e la lunghezza totale della costa; il rapporto tra la lunghezza della spiaggia e la lunghezza totale della costa; la perdita, o il degrado, di strutture edificate e di altri siti archeologici, o storici, a causa dello sviluppo turistico; il degrado estetico del paesaggio; il numero di posti letto per tipologia di struttura ricettiva; il numero totale di posti letto; l'uso e l'occupazione delle infrastrutture principali; il numero totale di strutture ricettive; le strutture ricettive che hanno ottenuto un marchio di qualità ecologica (riconosciuto a livello internazionale, comunitario, nazionale, regionale, o locale); il rapporto tra il consumo medio annuo di energia elettrica ed il consumo medio annuo di energia elettrica durante la stagione turistica; il rapporto tra il consumo di energia elettrica annuale, o mensile, legato alle attività turistiche ed il consumo totale di energia elettrica annuale, o mensile; le azioni preventive per ridurre al minimo il consumo di energia elettrica dei clienti delle strutture ricettive; il rapporto tra le emissioni annuali di CO₂ legate alle attività turistiche e le emissioni annuali di CO₂ totali; il consumo di acqua giornaliero per turista; il rapporto tra il consumo medio di acqua durante l'alta stagione ed il consumo medio di acqua annuale; l'indice di purezza dell'acqua disponibile all'interno delle strutture ricettive (potabile o non potabile); il rapporto tra il costo annuale dell'approvvigionamento idrico ed il numero di turisti; la produzione giornaliera di rifiuti soliti per turista; la percentuale di rifiuti prodotti durante l'alta stagione; il rapporto tra le strutture ricettive che si occupano del riciclaggio dei rifiuti e le strutture ricettive totali; l'esistenza di azioni preventive per i clienti finalizzate a ridurre al minimo la produzione di rifiuti solidi; il rapporto tra il costo della gestione dei rifiuti ed il numero di turisti; il costo della gestione dei rifiuti liquidi per il numero di turisti; il rapporto tra il numero delle seconde case ed il numero totale di case; la percentuale di utilizzo del suolo per settore; la perdita nell'ultimo decennio di terreni agricoli e foreste a causa dello sviluppo turistico; la percentuale di aree naturali deteriorate dalle attività turistiche; l'altezza media e massima degli edifici; la configurazione del terreno e gli aspetti architettonici; il rapporto tra il traffico medio giornaliero stagionale (numero di voli nazionali ed internazionali, il numero di navi in arrivo, il numero di autovetture) ed il traffico medio giornaliero annuale; il rapporto tra le persone che utilizzano i mezzi

pubblici e la somma tra la popolazione locale ed i turisti; la distribuzione di incidenti automobilistici durante l'anno (Coccossis, Mexa, Collovini, Parpairis e Konstandoglou, 2001).

Gli indicatori del turismo sostenibile relativi alla dimensione socio-demografica: il lavoro *part-time* o stagionale; la percentuale di turisti che comprendono ed utilizzano la lingua della destinazione; le emergenze da pronto soccorso che si verificano durante la stagione turistica e la media annuale; il numero di reati in cui sono stati coinvolti i turisti; il numero ed il tipo di crimini compiuti contro i turisti; la percentuale di turisti soddisfatti dalla vacanza; la percentuale di residenti soddisfatti dell'attuale sviluppo turistico; il numero di esercizi commerciali; il numero di attività che soddisfa i bisogni della comunità locale, contrapposte a quelle dedicate ai turisti; il numero di attività locali in totale (Coccossis, Mexa, Collovini, Parpairis e Konstandoglou, 2001).

Gli indicatori del turismo sostenibile relativi alla dimensione politico-economica: i guadagni netti in valuta estera relativi agli investimenti turistici; la spesa finalizzata al viaggio sostenuta prima della partenza; la spesa pro capite sostenuta durante il soggiorno; le entrate turistiche in termini assoluti; il rapporto tra l'occupazione media annua nel settore turistico e l'occupazione totale; il numero di lavoratori stagionali; il rapporto tra le entrate fiscali del turismo e le entrate fiscali totali; il rapporto tra le entrate fiscali del turismo e la spesa pubblica per lo sviluppo turistico; la presenza di misure di restrizione per il turismo; i regolamenti e le normative vigenti; la presenza di misure di zonizzazione; la presenza di piani urbanistici; il rapporto tra i programmi, o i progetti, per il turismo sostenibile ed i progetti turistici totali; le campagne di sensibilizzazione per i turisti e per la popolazione locale; la presenza dei servizi necessari per supportare il turismo (Coccossis, Mexa, Collovini, Parpairis e Konstandoglou, 2001).

Gli indicatori della capacità di carico relativi alla dimensione fisico-ecologica: il rapporto tra la superficie degli ecosistemi chiave protetti e la superficie totale; il numero di turisti presenti per km di costa accessibile, o sito naturale; il rapporto tra il numero di turisti e la superficie degli ecosistemi chiave protetti; il rapporto tra i posti letto turistici e la popolazione permanente; il numero medio di giorni all'anno durante la stagione

turistica in cui vengono superati gli *standard* sulle emissioni inquinanti; il numero medio di giorni durante la stagione turistica in cui vengono superati gli *standard* di inquinamento acustico; il rapporto tra il consumo energetico delle attività legate al turismo e la capacità locale di approvvigionamento energetico; il rapporto tra il consumo di acqua delle attività legate al turismo ed il consumo di acqua totale; il consumo di acqua legato al turismo rispetto alle risorse di acqua totali disponibili; il rapporto tra la produzione media giornaliera di rifiuti solidi, o liquidi, nei periodi di punta e la produzione media annua/giornaliera di rifiuti solidi, o liquidi; il rapporto tra la produzione giornaliera di rifiuti solidi durante l'alta stagione e la capacità di raccolta dei rifiuti solidi, o la capacità dei sistemi di smaltimento; il rapporto tra la produzione giornaliera di rifiuti liquidi durante l'alta stagione e la capacità giornaliera di trattamento dei rifiuti liquidi; il rapporto tra le aree urbanizzate per il turismo e le aree urbanizzate totali; la densità dello sviluppo turistico (il numero dei posti letto/le aree turistiche urbanizzate); l'indice di sensitività costiera; la distanza ed il tempo medio impiegato dai turisti per raggiungere la destinazione; il tempo di attesa per l'accesso alle infrastrutture, o per l'utilizzo di servizi; il rapporto tra il numero di parcheggi ed il numero medio di autovetture presenti al giorno nelle aree critiche (per esempio la spiaggia, o il centro storico) (Coccossis, Mexa, Collovini, Parpairis e Konstandoglou, 2001).

Gli indicatori della capacità di carico relativi alla dimensione socio-demografica: il rapporto tra i turisti e gli abitanti (vi sarà un valore massimo, che corrisponderà ad un periodo di picco, e un valore medio minimo); il numero dei posti letto ogni 100 abitanti; il numero di pernottamenti ogni 100 abitanti; il numero di arrivi ogni 100 abitanti; il rapporto tra il numero di turisti per m² di un sito ed un'area chiave, per esempio una spiaggia, una piazza, un museo, un sito naturale, o culturale (vi sarà un valore massimo, che corrisponderà ad un periodo di picco, e un valore medio minimo); il rapporto tra i turisti e la superficie del territorio (vi sarà un valore massimo, che corrisponderà ad un periodo di picco, e un valore medio minimo); il rapporto tra i turisti ed il mese (la distribuzione dei turisti durante l'anno); il rapporto tra i posti letto turistici e le persone locali impiegate nelle strutture ricettive; il rapporto tra i lavoratori migranti e la popolazione locale; il numero dei reclami dei turisti; il numero dei reclami dei residenti (ad esempio per l'inquinamento acustico); i residenti che beneficiano del settore

turistico (il rapporto tra la somma dei datori di lavoro locali con i dipendenti locali e la popolazione totale); il dislocamento della popolazione locale a causa dello sviluppo turistico (Cocossis, Mexa, Collovini, Parpairis e Konstandoglou, 2001).

Gli indicatori della capacità di carico turistica relativi alla dimensione politico-economica: il reddito medio pro capite nella ristorazione e nel turismo; la percentuale di forza lavoro stagionale rispetto al numero totale di lavoratori occupati nel settore turistico; le differenze in termini di prezzo degli alloggi tra le zone turistiche e le zone non turistiche; il contributo del turismo al PIL della destinazione; gli strumenti economici e di altro tipo per controllare lo sviluppo turistico; il personale scientifico e tecnico nella comunità locale in grado di gestire i problemi causati dallo sviluppo turistico (Cocossis, Mexa, Collovini, Parpairis e Konstandoglou, 2001).

Capitolo IV. Le prospettive future del settore turistico maltese

4.1 L'organizzazione del turismo nazionale e le competenze degli enti pubblici e privati

Il turismo dell'arcipelago maltese è rappresentato dal Ministero per il Turismo e la Protezione dei Consumatori. Quest'ultimo detiene la responsabilità politica di una serie di agenzie e società legate al settore turistico, tra cui *Malta Tourism Authority*, il *Conventions Malta*, la *Foundation for Tourism Zones*, la *Grand Harbour Regeneration Corporation*, l'*Institute of Tourism Studies*, *Air Malta*, *Malta Air Traffic Services*, il *Mediterranean Conference Centre* e la *Malta Film Commission*.

Malta Tourism Authority venne istituita nel 1999 ed è l'organizzazione nazionale che si occupa del turismo sull'isola. Il suo ruolo è quello di promuovere Malta come destinazione turistica e di consigliare ed assistere il governo in merito ad ogni questione legata al turismo. L'*Institute of Tourism Studies* ha il compito di formare studenti in materia di ospitalità e turismo, pronti ad interfacciarsi con le esigenze mutevoli dell'industria ed in grado di assicurare ottimi *standard* di servizio. Il *Conventions Malta* è parte integrante del *Malta Tourism Authority* e si occupa della promozione delle isole di Malta, Gozo e Comino come destinazioni *M.I.C.E.* (*Meetings, Incentives, Conferencing ed Exhibitions*). In modo particolare, l'obiettivo di *Conventions Malta* è quello di focalizzarsi sulla ricerca, sul *marketing*, sulla promozione, sullo sviluppo del prodotto turistico e sulla garanzia della qualità¹¹¹. Infine, la *Foundation for Tourism Zones* lavora in sinergia con diversi ministeri al fine di pianificare e coordinare la conservazione delle zone turistiche cardine per migliorare l'esperienza dei visitatori dell'arcipelago¹¹².

Il Ministero del Turismo collabora con altri ministeri ed enti per sviluppare ed attuare politiche in ambito turistico, oltre ad intraprendere progetti di rigenerazione per migliorare sia la qualità sia la sostenibilità dell'offerta. Di particolare importanza sono,

¹¹¹ *Conventions Malta*.

¹¹² *OECD iLibrary*, cit.

quindi, i rapporti che il Ministero del Turismo ha con il Ministero dei Trasporti, delle Infrastrutture e dei Progetti di Capitale, per la pianificazione degli investimenti; al fine di migliorare soprattutto la connettività aerea mediante accordi con Paesi terzi. Il Ministero intrattiene anche stretti legami con una varietà di associazioni turistiche, con il settore privato e con l'*Institute of Tourism*.

L'arcipelago maltese non risulta avere organi regionali, per via della sua modesta estensione. Tuttavia, vi sono 60 Consigli locali, suddivisioni amministrative del Paese paragonabili ai comuni, con i quali vi è un lavoro di coordinamento regolare; in particolar modo per quanto riguarda la gestione delle zone turistiche e lo sviluppo del prodotto turistico.

Dall'anno 2017, all'anno 2018, il *budget* totale a disposizione degli organi turistici pubblici era di 101.8 milioni di euro, con un aumento del 12% rispetto all'anno precedente. Di questi, il 20% è stato assegnato al Ministero del Turismo ed il 61% a *Malta Tourism Authority*. Altri destinatari includevano l'*Institute of Tourism Studies*, con il 5.6%, la *Grand Harbour Regeneration Corporation*, con il 6.8% e la *Foundation For Tourism Zone Development*, con il 6.5%. L'aumento complessivo del *budget* era dovuto all'ampliamento dei progetti di rigenerazione e ad un incremento dei fondi a disposizione del Ministero¹¹³.

4.2 Le politiche nazionali per lo sviluppo del settore turistico

4.2.1 Vision, obiettivi strategici e principi fondamentali per la gestione della meta turistica

Il governo maltese sostiene la crescita del settore turistico guardando ai principi della sostenibilità e della competitività. L'obiettivo è quello di massimizzare il contributo socio-economico dell'industria, puntando a creare un valore aggiunto per le isole dell'arcipelago.

Innanzitutto, è importante che il settore sia basato su servizi e prodotti di qualità. Da questo punto di vista, è necessario formulare politiche a lungo termine, che perseguano l'idea dello sviluppo sostenibile della destinazione. A tal proposito, diventa

¹¹³ OECD iLibrary, cit.

essenziale promuovere una consapevolezza ambientale sia tra la popolazione locale sia tra i visitatori dell'arcipelago, affinché possa essere alimentata sempre di più la domanda per un turismo sostenibile; nel quale il rapporto tra uomo e natura riveste un ruolo di assoluta centralità.

Un'altra questione fondamentale è quella della gestione dei flussi turistici. Il numero dei visitatori in costante aumento potrebbe comportare alcune problematiche, date le dimensioni contenute delle isole dell'arcipelago. Inoltre, occorre considerare il fatto che l'attività turistica non sia limitata ad un'unica zona, o regione, ma risulta essere diffusa in tutto il Paese. La crescita del settore deve quindi essere ben pianificata, in modo da rispettare i livelli di ottimo dettati dalla capacità di carico, soprattutto durante i periodi di alta stagione; nei quali è più facile riscontrare arrivi turistici nella destinazione maggiormente elevati. Lo sviluppo del turismo deve avvenire sulla base di uno scenario di crescita controllata, che miri alla riduzione degli impatti negativi ed alla massimizzazione dei benefici.

La fornitura di servizi e di prodotti turistici di alta qualità diventerà un fattore sempre più importante in termini di scelte di viaggio. Nel momento in cui l'offerta risulti essere attrattiva e soprattutto di qualità, ciò assicurerà un alto livello di soddisfazione dei visitatori, oltre ad incoraggiarne la fedeltà e la spesa all'interno della destinazione. Inoltre, il governo ha il compito di stimolare la competitività del turismo maltese in ambito internazionale.

L'industria turistica è in costante evoluzione e caratterizzata da una forte volatilità del mercato. I viaggiatori sono sempre alla ricerca di nuove mete da scoprire. Nei prossimi anni risulterà perciò essenziale promuovere un turismo di alta qualità, sostenibile ed anche responsabile.

Altrettanto importante sarà salvaguardare l'autenticità delle isole maltesi, favorendo un turismo fondato sulle caratteristiche distintive del luogo, piuttosto che sull'imitazione delle mete concorrenti. Il governo seguirà quindi un processo di *re-branding* del prodotto turistico maltese, assicurandosi che venga fornita un'immagine della destinazione coerente, in linea con gli obiettivi fissati¹¹⁴.

Originariamente i viaggi venivano praticati esclusivamente da pochi privilegiati. Tuttavia, oggigiorno questa tendenza è stata completamente sovertita. Il turismo

¹¹⁴ Ministry for Tourism (2015), *National Tourism Policy 2015-2020*, Valletta, Malta.

comprende attualmente centinaia di milioni di persone che decidono di spostarsi ogni anno. Anche la frequenza della vacanza risulta essersi ampliata, assieme alle motivazioni che spingono i turisti a prenderne parte. Questi ultimi infatti, in un mondo sempre più globalizzato, hanno la possibilità di scegliere tra una moltitudine di destinazioni e di partecipare, per esempio, a numerosi eventi organizzati, di tipo culturale, musicale, sportivo. Inoltre, vengono offerte ai turisti svariate opportunità di alloggio, che vanno dai *B&B* agli hotel, dalle unità abitate ammobiliate ad uso turistico, ai villaggi turistici.

Data l'ampia concorrenza, i viaggiatori sono alla ricerca di esperienze sempre più uniche ed autentiche, che gli consentano di immergersi nella cultura del Paese.

Negli ultimi anni è in aumento anche la domanda per i viaggi ecologici, i quali vanno al di là delle tradizionali e semplici misure di risparmio idrico ed energetico. I turisti si aspettano che le compagnie aeree, i *tour operator*, gli hotel ed i ristoranti dimostrino un impegno tangibile per l'ambiente e, per questo motivo, baseranno le proprie scelte in termini di servizi su questo aspetto. Le destinazioni devono perciò integrare il tema della sostenibilità in ogni fase del viaggio, per andare incontro alle esigenze dei visitatori.

È necessario quindi che le località turistiche adeguino la propria offerta ad una serie di cambiamenti e tendenze emergenti che stanno interessando il settore. Una di queste, ad esempio, è l'integrazione della tecnologia *mobile* all'esperienza di visita, che include consigli di viaggio in tempo reale, comandi vocali utili all'utente, *geo-tagging* delle fotografie scattate. Le isole maltesi devono adattarsi il prima possibile a queste innovazioni, affinché possano mantenere la propria competitività internazionale.

La domanda turistica è ovunque in forte crescita, ma viene comunque superata dall'offerta, poiché tanti Paesi e destinazioni percepiscono il turismo come fonte di nuovi investimenti e come un'opportunità per le piccole e medie imprese per la creazione di posti di lavoro.

Relativamente all'aspetto della competitività, nel raffronto con le altre destinazioni concorrenti, non ci si deve limitare esclusivamente ad una analisi dei risultati ottenuti, ma è fondamentale esaminare tutti quei fattori che complessivamente hanno un impatto sul posizionamento competitivo delle isole maltesi sul mercato turistico.

Questi elementi sono, ad esempio, le strategie di prezzo messe in campo, le fasi di sviluppo del prodotto ed i livelli di soddisfazione dei visitatori¹¹⁵.

La politica turistica nazionale si rifà a tre principi fondamentali: la gestione del numero di visitatori, il miglioramento della qualità dell'offerta turistica e la riduzione della stagionalità. Questi tre principi non solo risultano essere individualmente essenziali, ma sono anche fra loro interconnessi. Insieme formano la base per lo sviluppo sostenibile dell'attività turistica delle isole maltesi. Inoltre, si integrano perfettamente con il Codice Mondiale di Etica del Turismo dell'*UNWTO (United Nations World Tourism Organization)*, in cui viene stabilito che tutti gli *stakeholders* dovrebbero salvaguardare l'ambiente naturale affinché la destinazione turistica possa perseguire una crescita economica sana, duratura e sostenibile, orientata a soddisfare equamente i bisogni delle generazioni presenti e future.

In un Paese piccolo e densamente popolato come Malta vi è un delicato equilibrio tra il concetto di sostenibilità e quello di competitività. La gestione dell'attività turistica deve mirare alla crescita ed all'espansione del settore, senza però trascurare la tematica della sostenibilità.

In modo particolare, affinché possa essere conseguito questo obiettivo, deve avvenire un monitoraggio costante dei flussi turistici, specialmente nei periodi di punta, per evitare che questi eccedano la soglia della capacità di carico. Altrimenti potrebbero configurarsi alcune problematiche, quali la carenza di alloggi, o la pressione sulle infrastrutture. La capacità turistica stagionale sia su scala nazionale sia su scala regionale deve essere quindi sempre aggiornata.

Una gestione efficace del numero di visitatori di una destinazione deve poi tenere in considerazione tutta una serie di elementi. Tra questi vi sono gli aspetti fissi e gli aspetti variabili dell'offerta turistica, come il numero di posti letto disponibili all'interno delle strutture ricettive, il numero di posti disponibili all'interno dei mezzi di trasporto, il numero di coperti delle attività di ristorazione e la capacità di attrarre i visitatori. Quest'ultima dipende, soprattutto, dalle attrazioni naturali ed artificiali che la meta turistica può offrire e, quindi, dalla loro corretta gestione.

Anche la questione dell'omogeneizzazione delle località turistiche è connessa alla gestione del numero di visitatori. Un sito deve mirare a conservare le proprie

¹¹⁵ Ibidem.

caratteristiche distintive a prescindere dagli impatti generati dai flussi turistici, in caso contrario, nel lungo periodo perderebbe la propria attrattiva.

Ulteriori elementi che possono assistere il processo di gestione di una destinazione turistica sono l'analisi: della durata media del soggiorno, del luogo di soggiorno e di visita e dei periodi dell'anno in cui avvengono le visite.

Infine, questo processo richiederebbe l'utilizzo di un modello di gestione della destinazione operativo e misurabile, oltre alla definizione di un sistema di indicatori per monitorare e salvaguardare i principi dello sviluppo sostenibile. Tali indicatori dovrebbero rimandare alle dimensioni della capacità di carico.

Una questione di assoluta rilevanza in termini di *policy* è senza dubbio quella della qualità dell'offerta turistica. Un livello di soddisfazione maggiore del turista, il quale è strettamente dipende dalla qualità del servizio, contribuirà a migliorare la redditività degli operatori del settore.

Nonostante i principali responsabili per la fornitura di servizi siano il governo ed il settore privato, affinché l'esperienza turistica risulti soddisfacente, è necessario che tutti gli *stakeholders* della destinazione, su vari livelli, cooperino e si impegnino per il raggiungimento dell'obiettivo. Da questo punto di vista, è essenziale il coinvolgimento non solo di ogni membro del personale turistico, ma anche dell'intera popolazione locale.

I turisti sono sempre di più alla ricerca dell'unicità, di esperienze di viaggio differenti, per questo motivo la qualità diventa fondamentale. Gli attori della destinazione devono allontanarsi dall'idea errata che la qualità sia intrinseca al concetto di lusso, poiché questa può riguardare dal servizio gratuito più elementare, al servizio più costoso. Negli anni a venire, la qualità è destinata a rivestire un ruolo importante nel processo decisionale e nei criteri di selezione dei visitatori di una meta turistica. Per questo motivo, è necessario generare consapevolezza e consenso tra tutte le parti in causa in merito a questo aspetto.

Il governo, tramite l'ente *Malta Tourism Authority*, lavora anche per incoraggiare gli operatori turistici a sottoscrivere un marchio di qualità (*Quality Assured*). Si tratta di un sistema di certificazione che riconosce in maniera ufficiale quali sono le attrazioni turistiche che offrono un'esperienza di alto livello ai visitatori¹¹⁶.

¹¹⁶ Visit Malta.

Quanto è stato detto sinora in merito alla qualità dei servizi turistici offerti è perfettamente in linea con la politica dell'Unione Europea. All'interno di questa viene stabilito che la competitività del settore turistico è strettamente connessa alla sua sostenibilità, poiché la qualità delle destinazioni è largamente influenzata dal loro contesto naturale e culturale. Inoltre, la qualità dipende anche dall'integrazione del turismo all'interno della società.

Occorre quindi affermare che la sostenibilità turistica riguarda una serie di aspetti: l'uso responsabile delle risorse naturali, tenendo conto dell'impatto ambientale delle attività esercitate; l'uso di energia pulita; la protezione del patrimonio e la conservazione dell'integrità naturale e culturale delle destinazioni; oltre alla qualità e sostenibilità dei posti di lavoro generati.

L'ultimo principio cardine delle politiche turistiche nazionali maltesi è quello della riduzione della stagionalità. Questa viene riconosciuta come una delle principali problematiche che affliggono la redditività e la sostenibilità dell'industria del turismo. Si tratta di un fenomeno che può comportare l'utilizzo smodato delle infrastrutture di una destinazione, la variazione stagionale dei prezzi, la variazione stagionale della domanda di servizi professionali e la conseguente destabilizzazione del mercato del lavoro.

Le isole dell'arcipelago maltese stanno già investendo con successo su diverse attrazioni turistiche di nicchia, in modo da attirare i flussi di visitatori anche durante la bassa stagione. Tuttavia, il fatto che i periodi di alta stagione siano caratterizzati dalla presenza di un numero di turisti nettamente superiore, fa intendere che vi sia ancora un ampio divario in termini di arrivi tra i mesi invernali e quelli estivi. A tal proposito, la sfida del settore turistico maltese è quella di stimolare la domanda nei periodi di minor affluenza. Ciò contribuirebbe a migliorare la stabilità economica degli operatori del settore, specialmente nell'isola di Gozo e nell'area settentrionale dell'isola di Malta, maggiormente suscettibili alla stagionalità. In aggiunta, questo favorirebbe l'aumento del tasso occupazionale e l'estensione delle prospettive di carriera all'interno dell'industria turistica¹¹⁷.

¹¹⁷ Ibidem.

4.2.2 Lo sviluppo delle rotte aeree ed il ruolo della compagnia Air Malta

Il turismo maltese dipende principalmente dalle rotte aeree prestabilite. I flussi turistici tendono ad essere per la maggiore a corto e medio raggio. Infatti, oltre l'85% dei visitatori stranieri che giungono sull'isola risultano provenire da Paesi europei, quali l'Italia, il Regno Unito, la Francia, la Spagna, i Paesi Bassi, il Belgio ed il Lussemburgo, ma anche dalla Scandinavia e dalla Russia. Una buona fetta di turisti proviene anche dai Paesi di lingua tedesca.

In linea con le mutevoli dinamiche del mercato turistico, i viaggiatori sempre più spesso prendono parte a vacanze caratterizzate da soggiorni brevi, scegliendo destinazioni facilmente accessibili, mediante un volo diretto dall'aeroporto più vicino al loro luogo di residenza. Tale propensione viene confermata dalla graduale flessione della durata media del soggiorno registrata a Malta nel tempo. Le compagnie aeree hanno cercato di andare incontro a queste tendenze, includendo almeno due voli settimanali relativamente ad una determinata rotta. È possibile affermare che negli ultimi anni anche la strategia di *marketing* turistico delle isole maltesi si sia basata proprio su questi parametri, i quali hanno influenzato il processo decisionale dei viaggiatori.

Il Paese riconosce l'importanza del ruolo che rivestono le compagnie aeree in ottica turistica. In modo particolare, il governo maltese è consapevole del fatto che vi sia un forte legame tra i servizi forniti dalle compagnie ed i flussi dei visitatori in entrata. Per questo motivo, affinché la domanda turistica possa essere soddisfatta, è necessario predisporre un numero di mezzi di trasporto adeguato, con una capacità di posti a sedere idonea ad accogliere i passeggeri richiedenti il servizio.

La rilevanza del trasporto aereo nell'industria turistica viene indicata chiaramente anche nella Politica per l'Aviazione Civile pubblicata dal governo maltese. All'interno di questa viene dichiarato che la promozione e la crescita equilibrata dei servizi di trasporto aereo, mediante tutti gli attuali modelli di *business* delle principali compagnie, sono essenziali per lo sviluppo sostenibile di Malta.

Le politiche del turismo maltese devono quindi: incoraggiare l'espansione delle rotte aeree, in modo da favorire l'ingresso di nuovi mercati; stimolare il lavoro con *partner* strategici, al fine di ottenere un ulteriore sviluppo nei mercati principali più consolidati; sostenere la crescita nei mesi di bassa stagione, coinvolgendo sempre di più Paesi come la Russia, la Svezia, la Norvegia e la Danimarca, i quali sono caratterizzati da dinamiche

di movimentazione turistica in uscita differenti. Gli enti governativi e gli altri *stakeholders* devono, inoltre, continuare a lavorare congiuntamente per valutare le opportunità che si configurano, seguire gli sviluppi del mercato ed espandere l'attuale rete di rotte aeree¹¹⁸.

La compagnia *Air Malta*, oltre a trasportare il maggior numero di passeggeri sull'isola, è anche la compagnia di bandiera del Paese. Il suo obiettivo principale è quello di fornire collegamenti aerei nazionali ed internazionali con gli aeroporti *hub*. A tal proposito, questa compagnia aerea è divenuta fondamentale per l'economia della destinazione, poiché viene impiegata non solo per le attività di trasporto per il turismo in entrata ed in uscita, ma anche per i viaggi d'affari, per il trasporto delle merci e per i servizi di posta. Inoltre, occorre sottolineare che, per via di alcuni provvedimenti normativi, diversi Paesi extracomunitari non possono essere serviti da nessun vettore europeo proveniente da Malta, ad eccezione dei vettori della compagnia aerea *Air Malta*. L'importanza strategica di *Air Malta* è sostenuta anche dal fatto che questa continua a servire un ampio numero di rotte anche durante i periodi di bassa stagione. Tale scelta è in controtendenza rispetto alla maggior parte delle compagnie aeree concorrenti, che scelgono soprattutto di concentrare la propria attività nei periodi di punta più redditizi, in cui la domanda è maggiormente elevata. Per dare un'idea più specifica della distribuzione dei passeggeri per compagnia aerea, è stato osservato che il 29.7% di coloro che hanno utilizzato *Air Malta*, hanno intrapreso un viaggio da novembre a marzo, rispetto al 23.8% dei viaggi effettuati dai passeggeri, durante lo stesso periodo, ma con altre compagnie.

La compagnia aerea di bandiera del Paese gioca quindi un ruolo importante nel consentire la diffusione del turismo durante tutto l'anno e perciò risulta essere un'impresa strategica fondamentale, da un lato, per sostenere i mercati turistici già consolidati e, dall'altro, per favorire l'apertura di nuovi mercati internazionali.

Il governo ha il compito di garantire la sinergia tra *Air Malta* e l'ente di riferimento del turismo maltese, *Malta Tourism Authority*. Affinché il settore turistico possa trarne beneficio, è essenziale che le due organizzazioni continuino a rafforzare la propria collaborazione ed a lavorare anche con gli altri *stakeholders* della destinazione. MTA ed *Air Malta* possono supportare la rete di rotte aeree della compagnia mediante

¹¹⁸ Ministry for Tourism (2015), *National Tourism Policy 2015-2020*, cit.

un'efficacia attività di *marketing*. Possono altresì condividere le informazioni di cui dispongono per identificare nuovi segmenti di *business* e nuove opportunità che si configurano all'interno di un'industria turistica in rapida evoluzione. Infine, possono favorire l'accesso a nuovi mercati tramite la gestione di servizi diretti, o tramite accordi di collaborazione con altri vettori (*codeshare agreements*)¹¹⁹.

4.2.3 Lo sviluppo dei servizi di trasporto marittimo, delle attività costiere e del comparto crocieristico

Originariamente il trasporto marittimo costituiva una risorsa fondamentale per le isole dell'arcipelago maltese. Si trattava infatti dell'unica soluzione che consentiva al Paese di intrattenere rapporti commerciali con gli altri Stati, percorrendo le grandi rotte del Mediterraneo. Tuttavia, nel corso del tempo, l'introduzione di viaggi aerei più rapidi ed economici ha causato una forte contrazione della domanda di trasporto marittimo, anche in ambito turistico. Nonostante ciò, rimangono una serie di segmenti di mercato che hanno il potenziale per diversificare ed aumentare gli afflussi turistici verso Malta, attraverso la connettività marittima. In tal senso, la Sicilia, data la sua prossimità, risulta essere la regione maggiormente indicata per assicurare un regolare servizio di trasporto via mare per raggiungere l'arcipelago. Attualmente, quest'ultimo viene utilizzato da circa 45 mila turisti l'anno.

Al di là dei tradizionali servizi di traghetto, vi sono alcune attività turistiche che si possono sviluppare nel settore marittimo e costiero, quali l'*home-porting* delle navi da crociera e la pratica dello *yachting*; anche perché Malta dispone di eccellenti strutture per la manutenzione del porto e delle navi. La prima risulta avere una grande rilevanza dal punto di vista turistico, poiché converte un buon numero di escursionisti in turisti, invitando i viaggiatori che iniziano e terminano la propria crociera sulle isole maltesi a prolungare il proprio soggiorno all'interno della destinazione. L'*home-porting* può anche contribuire a favorire nuovi collegamenti tra il porto di Malta e quello di altre città del Mediterraneo, e non solo. Ai turisti provenienti da Paesi lontani come quelli del Sud-est Asiatico e dell'America Latina, per esempio, può essere offerta la possibilità di combinare una vacanza a Malta con una crociera che inizia e finisce sull'isola. Infine,

¹¹⁹ ibidem.

l'home-porting sostiene l'operato di alcune compagnie aeree, stimolando il turismo in entrata. Lo *yachting* rappresenta un altro tipo di attività in crescita nell'arcipelago. Malta rileva già una lunga tradizione come meta per gli *yacht*, che negli ultimi anni ha aumentato la propria popolarità grazie al successo dell'evento sportivo *Annual Rolex Middle Sea Race*. Gli *yacht*, i quali possono ormeggiare non solo nell'isola di Malta, ma anche nell'isola di Comino, generano un ulteriore flusso di turisti in entrata. Per questo motivo, i servizi per lo *yachting* nelle isole maltesi dovrebbero continuare ad essere migliorati ed ampliati.

l'arcipelago maltese dovrebbe sfruttare appieno sia i collegamenti via aria sia quelli via mare, dato che è situato in una posizione di assoluta centralità. Da questo punto di vista, diventa essenziale concepire delle politiche dei trasporti integrate, di modo che le due modalità di viaggio non si escludano vicendevolmente. Ad esempio, combinando sinergicamente, come si è detto, il trasporto croceristico con quello aereo¹²⁰.

Se si considerano i dati pubblicati dal *National Statistics Office*, il numero dei passeggeri delle navi da crociera viene calcolato separatamente rispetto a quello dei turisti in entrata. Il motivo di questa scelta va ricercato nel fatto che i croceristi non effettuino il pernottamento sulle isole dell'arcipelago, venendo perciò considerati semplici escursionisti. Tuttavia, il settore delle crociere è possibile considerarlo a tutti gli effetti come parte integrante di quello turistico.

Negli ultimi anni, sono stati effettuati grandi investimenti nel Porto Grande di La Valletta, per rimodernare le infrastrutture portuali ed ampliare le banchine per l'attracco delle navi da crociera. Investimenti giustificati dal fatto che ogni anno a Malta giungono in media all'incirca mezzo milione di croceristi. Questi ultimi possono approfittare delle brevi distanze di viaggio nel Paese e decidere di visitare i siti culturali in prossimità del *terminal* delle navi da crociera, situato lungo la vecchia diga di La Valletta Waterfront. Tra questi, vi sono alcuni templi megalitici di Malta e l'ipogeo di Hal-Saflieni, dichiarati patrimonio dell'umanità dall'UNESCO, la città di La Valletta, anch'essa patrimonio dell'umanità, all'interno della quale vi è la celebre Concattedrale di San Giovanni ed il Palazzo del Grand Maestro. Lo stesso Porto Grande, con il suo perimetro di fortificazioni, risulta essere storicamente significativo.

¹²⁰ Ministry for Tourism (2015), *National Tourism Policy 2015-2020*, cit.

Per quanto riguarda, invece, la possibilità di attracco delle navi da crociera a Gozo, alcuni anni fa venne installata una boa a largo della costa sud-occidentale dell’isola, dov’è localizzato il piccolo villaggio di pescatori di Xlendi. Tuttavia, non venne considerata sufficientemente sicura. Per questo motivo, affinché questo progetto possa avere successo, sarebbe necessaria l’installazione di una seconda boa. Un altro punto di attracco delle navi da crociera si trova nel porto di Mgarr. L’isola di Gozo può quindi diventare a tutti gli effetti un’opzione alternativa per l’itinerario delle crociere, ma le strutture presenti attualmente destano preoccupazione nel momento in cui vi siano condizioni meteorologiche sfavorevoli. Perciò, al momento, gli approdi delle navi risultano essere fortemente ridotti, finché non saranno disponibili strutture maggiormente sicure.

Il settore crocieristico è sicuramente uno dei punti di forza del turismo maltese. Se si ipotizza una spesa media di circa 60 € per crocerista, questo segmento genera una spesa annua totale stimata pari a 28 milioni di euro. Si tratta di una somma piuttosto cospicua, della quale possono beneficiare non solo gli operatori e le imprese del settore marittimo, ma anche gli organizzatori di escursioni, i venditori al dettaglio, gli addetti al trasporto pubblico, i ristoratori e gli addetti ai servizi culturali. Per la sua natura complementare, l’industria delle crociere ha un impatto diretto su quella del turismo. I crocieristi soddisfatti del proprio viaggio è molto probabile che tornino a visitare la destinazione, trattenendosi più a lungo. Un caso emblematico è quello della rapida crescita del mercato turistico spagnolo, a seguito dell’inclusione di Malta negli itinerari delle crociere provenienti dalla Spagna.

Uno degli obiettivi del settore turistico maltese è quello di attrarre sempre più turisti internazionali, compresi i viaggiatori a lungo raggio. Questi preferiscono notoriamente visitare una molteplicità di destinazioni, piuttosto che rimanere in un’unica località turistica durante tutto il periodo della vacanza. A tal proposito, il servizio offerto dalle crociere, che combina un breve soggiorno sull’isola, assieme ad un viaggio nel bacino del Mediterraneo, potrebbe rappresentare la soluzione ideale per stimolare la domanda di questa fetta di mercato.

Il governo maltese ha perciò il compito di sostenere l’ulteriore sviluppo dell’industria delle crociere, consapevole del fatto che questa contribuisca ad alimentare la crescita del settore turistico, a generare ricchezza, a favorire la rigenerazione urbana, ad aumentare la capacità ricettiva ed a migliorare la qualità dell’offerta della destinazione

per i visitatori internazionali. In modo particolare, dal punto di vista delle politiche da intraprendere sarebbe opportuno:

- Allocare maggiori risorse di *marketing* al fine di incoraggiare gli operatori del comparto crocieristico ad aumentare le loro visite a Malta, a fronte della grande concorrenza degli altri porti del Mediterraneo.
- Spingere gli stessi operatori di crociere ad intraprendere l'*home-porting* sull'isola.
- Migliorare le infrastrutture portuali, in modo da garantire maggiori scali da parte delle navi da crociera più grandi.
- Soddisfare i requisiti dell'Unione Europea in merito alle emissioni delle navi, alimentando gli scafi tramite energia elettrica proveniente dalla banchina.
- Intraprendere delle iniziative per incoraggiare e facilitare i pernottamenti all'interno delle navi da crociera.
- Trovare una soluzione permanente ai problemi di ormeggio a Gozo, in modo tale che l'isola possa trarre beneficio dall'aumento degli scali delle crociere¹²¹.

4.2.4 Lo sviluppo delle strutture ricettive e dei servizi di accoglienza turistica

Il settore ricettivo è una componente fondamentale dell'industria turistica maltese, basti pensare che nell'anno 2014 sono stati effettuati 13.5 milioni di pernottamenti, generando una spesa totale da parte dei turisti pari a circa 484 milioni di euro.

Come è già stato detto in precedenza, nelle isole maltesi l'offerta in termini di accoglienza risulta essere particolarmente variegata. Non solo infatti è possibile soggiornare all'interno delle strutture ricettive collettive, le quali solitamente vengono associate agli esercizi di tipo alberghiero, ma anche negli alloggi privati in affitto. Sempre nel 2014, le notti trascorse all'interno di questi ultimi erano pari a 4.6 milioni, vale a dire più della metà rispetto ai pernottamenti effettuati nelle strutture ricettive collettive (8.8 milioni di unità).

Secondo il *National Statistics Office*, la definizione di alloggi privati include i tradizionali appartamenti con angolo cottura, le ville e gli agriturismi. Possono essere strutture ricettive provviste di licenza, o unità abitative senza licenza, comprese le abitazioni private che accolgono amici e parenti gratuitamente, oppure ospiti a pagamento.

¹²¹ Ibidem.

Nonostante la maggior parte dei pernottamenti dei turisti avvenga negli esercizi ricettivi soggetti a licenze ufficiali ed a regolamenti statutari, circa un terzo di questi sono stati rilevati all'interno di strutture ricettive al di fuori del controllo ufficiale. Ciò contribuisce a creare uno svantaggio notevole a discapito degli alloggi registrati. Bisogna considerare, inoltre, che il governo maltese deve rinunciare così ad una porzione significativa di guadagni, che avrebbe incamerato sotto forma di tasse. In aggiunta, i turisti che trascorrono la notte all'interno di alloggi privati senza licenza non possono beneficiare della protezione dei consumatori riservata alle sole strutture autorizzate. Gli alloggi non autorizzati potrebbero poi non garantire il livello di qualità che i turisti si aspettano e questo potrebbe influire negativamente sul loro grado di soddisfazione. Le istituzioni maltesi dovranno adottare, quindi, tutte le misure necessarie nei confronti degli operatori e degli utenti affinché vengano limitati gli alloggi privi di licenza.

Per quanto concerne le strutture ricettive collettive, viene registrata una generale assenza di qualità nell'offerta relativa agli alloggi di bassa categoria. Nonostante la forte domanda dei turisti internazionali, in particolar modo per gli esercizi alberghieri a tre stelle moderni e convenienti, nelle isole dell'arcipelago maltese l'offerta delle strutture ricettive risulta essere inadeguata sia in termini di volumi sia in termini di qualità. Un segmento di mercato in crescita è quello dei visitatori più giovani, i quali prenotano *online* ed hanno una maggiore predilezione per le strutture di categoria inferiore. Negli ultimi anni, si è assistito anche ad una crescente domanda per le unità abitative di lusso, che possono essere sistemazioni indipendenti, oppure stanze concepite all'interno di esercizi alberghieri a cinque stelle. Il compito delle istituzioni maltesi è perciò quello di aumentare gli *standard* qualitativi all'interno delle strutture ricettive di qualsiasi categoria, ciò contribuirà a far aumentare il grado di soddisfazione dei turisti. In quest'ottica diventa essenziale anche supportare un processo continuativo di controllo qualità delle strutture.

Il settore ricettivo maltese è in rapida evoluzione e punta a diversificarsi costantemente in termini di dimensioni, di offerta, di prezzi, di prenotazione, di servizi, di ubicazione e di strutture. Per questo motivo, è richiesta un'ampia flessibilità da parte dei *policy makers* e degli *stakeholders* della destinazione, per adattarsi a tale tendenza. Questa flessibilità non dovrebbe, tuttavia, andare a scapito degli *standard* stabiliti in termini di qualità del servizio che i clienti si aspettano. Il successo del settore ricettivo maltese

dipenderà sempre di più da una maggiore efficienza in termine di costi e da un maggiore ritorno sugli investimenti. È fondamentale, inoltre, che questo operi attivamente durante tutto l'anno, contrastando il più possibile il fenomeno della stagionalità; che evolva rapidamente in linea con le aspettative dei consumatori; che generi opportunità di lavoro ed aumenti il proprio contributo economico, massimizzando la spesa turistica.

Migliorare il prodotto ricettivo significa anche mirare al massimo *comfort* investendo nelle nuove tecnologie. Per fare ciò è necessario convogliare la crescita del settore ricettivo maltese nelle aree in cui occorre eliminare quegli elementi indesiderabili ed obsoleti. La crescita deve quindi essere sostenibile e seguire il principio della bioedilizia, con la progettazione di edifici che limitino gli impatti ambientali. Le istituzioni dovranno fornire indicazioni chiare relativamente alle strategie che si intendono proporre per l'evoluzione turistica di ogni località. A questo proposito, esse dovranno tenere conto, da un lato, dei livelli di sviluppo nelle aree in cui il fenomeno turistico è ormai consolidato, dall'altro, della sensibilità degli abitanti dei centri urbani che accolgono per la prima volta la costruzione di alloggi a scopo turistico. È importante, quindi, favorire lo sviluppo di nuove tipologie di strutture ricettive, quali i sempre più diffusi *boutique hotels*, vale a dire piccoli esercizi ricettivi di lusso non convenzionali, che forniscono ai clienti alloggi e servizi personalizzati. Infine, una forma ricettiva risultata essere particolarmente efficace in Italia, come quella dell'albergo diffuso, potrebbe ridare vita al patrimonio edilizio maltese inutilizzato¹²².

¹²² Ministry for Tourism (2015), *National Tourism Policy 2015-2020*, cit.

4.3 Il fenomeno del turismo culturale e la destagionalizzazione dei flussi di visitatori

Nonostante le isole dell'arcipelago maltese vengano considerate la destinazione ideale per un turismo di tipo balneare, sia per il clima mediterraneo sia per l'ampia gamma di attività costiere che i turisti hanno la possibilità di intraprendere, occorre non trascurare il fatto che queste posseggano una dimensione urbana e culturale particolarmente dinamica e ricca. In un Paese come Malta, dove lo sviluppo dell'attività antropica si sussegue da oltre 7.000 anni, il turismo culturale può assumere una rilevanza sempre maggiore, per favorire la crescita dell'intero settore. Un'offerta culturale unica ed ottimamente valorizzata consente alla località turistica di differenziarsi dalle altre destinazioni concorrenti. Inoltre, questa fornisce un contributo importante per la riduzione degli effetti della stagionalità, attirando i turisti durante tutto l'anno. La designazione, nell'anno 2018, di La Valletta come capitale europea della cultura va proprio in questa direzione. In modo particolare, si è cercato di incentivare il turismo urbano con una strategia di *marketing* che includesse diverse città e paesi dell'isola di Malta e dell'isola di Gozo, quali Birgu, Senglea e Cospicua (le Tre Città), Mdina/Rabat, e Victoria.

Bisogna considerare che l'ampia definizione di cultura include tanto i siti storici ed i musei quanto gli eventi tradizionali ed altri elementi tangibili ed intangibili che riguardano la vita maltese. I turisti risultano essere infatti sempre di più interessanti a ricercare il contatto con la popolazione locale, provando anche a sperimentarne lo stile di vita. Infine, altrettanto essenziale per lo sviluppo del turismo urbano è la valorizzazione dei paesaggi naturali dell'arcipelago, i quali forniscono un'impostazione contestuale unica e distinta agli ambienti cittadini.

Lo sviluppo sociale ed economico di Malta a cui ha condotto la rigenerazione urbana, avvenuta in seguito alla proclamazione di La Valletta come capitale della cultura europea, è un'opportunità da cogliere per favorire l'ulteriore crescita del turismo urbano maltese. Ciò contribuirebbe non solo a dare uno slancio al fenomeno del turismo fuori stagione, ma anche a dare maggiore visibilità all'immagine ed al profilo del Paese su scala internazionale¹²³.

¹²³ Ministry for Tourism (2015), *National Tourism Policy 2015-2020*, cit.

4.4 Analisi dei mercati turistici di provenienza

Inizialmente Malta era una meta turistica orientata quasi esclusivamente ad attrarre il mercato britannico. Fino agli inizi degli anni '80 infatti, la quota dei turisti provenienti dalla Gran Bretagna rappresentava addirittura tre quarti degli arrivi totali. Successivamente, le isole dell'arcipelago maltese hanno registrato grandi passi per quanto concerne la diversificazione geografica dei visitatori.

Relativamente ai mercati di base, a cui l'industria turistica fa attualmente riferimento, è possibile elencare Paesi come l'Italia, la Germania e la Francia. Tra i mercati secondari vi sono invece la Scandinavia, la Spagna, la Russia e l'Irlanda. Entrambi contribuiscono a generare circa l'80% degli arrivi turistici in entrata.

I mercati principali possono beneficiare di più collegamenti aerei da una serie di città ed aeroporti. Solitamente questi non dipendono esclusivamente da un unico vettore aereo, ma piuttosto da una serie di compagnie. Ciò consente di attirare viaggiatori provenienti da diverse aree del Paese interessato. Per quanto riguarda i mercati secondari, invece, tendono ad avere meno voli aerei diretti, provenienti da uno o due aeroporti, nonostante questi rimangano accessibili tutto l'anno.

Dato che i mercati principali ed i mercati secondari contribuiscono già a generare una quota piuttosto elevata di arrivi turistici, l'obiettivo principale dei *policy makers* è attualmente quello di continuare a far crescere questi mercati, ma ad un tasso di crescita inferiore rispetto a quelli emergenti. Un altro obiettivo per l'ulteriore sviluppo dei mercati già consolidati è quello della diminuzione della stagionalità. In modo particolare, se venisse attirato un segmento più ampio di potenziali visitatori durante la bassa stagione, ciò indirizzerebbe la crescita dei volumi turistici nei periodi in cui la destinazione ne ha maggiormente bisogno; garantendo al contempo la fattibilità e la sostenibilità delle operazioni aeree durante tutto l'anno.

La ricerca di nuovi mercati *target* prevede che, oltre ai mercati localizzati entro una ragionevole distanza geografica, la destinazione debba sfruttare il potenziale di mercati più lontani. Questi ultimi includono il Nord America, il Giappone e l'Australia, con i quali le isole maltesi hanno già dei rapporti consolidati, ed i mercati BRIC, che comprendono il Brasile, la Russia, l'India e la Cina, i quali solo recentemente risultano essere entrati a far parte dei Paesi di riferimento per il settore turistico di Malta. In merito ai nuovi

mercati *target*, vi possono essere delle dinamiche differenti rispetto ai mercati principali e secondari, e, a tal proposito, è possibile che si manifestino alcune criticità:

- Una generale mancanza di voli aerei diretti delle compagnie aeree, che necessitano dei collegamenti tramite i principali *Gateway* europei.
- La tendenza da parte dei turisti a lungo raggio ad intraprendere viaggi più estesi, che contemplino la visita di una molteplicità di destinazioni.
- L'inversione della stagionalità per quanto concerne i modelli di viaggio dei turisti provenienti dai Paesi dell'emisfero meridionale, come il Brasile e l'Australia.
- Una forte sensibilità alle fluttuazioni dei tassi di cambio, a causa degli alti costi dei viaggi a lungo raggio.
- Località turistiche dalle dimensioni ridotte e dall'elevata distanza, come Malta, spesso sono destinate a rimanere sconosciute, rispetto ai Paesi più grandi e famosi, con i quali i turisti a lungo raggio hanno più familiarità.
- È più probabile che le politiche dei nuovi Paesi *target* per la mobilità a breve termine, per il turismo ed il tempo libero siano maggiormente complesse, rispetto a quelle dei Paesi circostanti. Inoltre, la Rappresentanza Diplomatica/Consolare di Malta potrebbe non essere in grado di gestire l'aumento dei flussi turistici.
- Le differenze linguistiche e culturali di alcuni Paesi potrebbero essere talmente elevate da costituire già di per sé una barriera al tentativo di attrarre nuovi flussi di visitatori. Per questo motivo, al fine di colmare questa distanza, sarebbe opportuno un intervento preliminare del Paese di provenienza¹²⁴.

Il tentativo di una destinazione di attrarre i flussi turistici da questo tipo di mercati deve essere visto come un investimento a medio o lungo termine, a differenza dei collegamenti a corto raggio, i quali spesso portano a risultati quasi immediati. Da questo punto di vista, la ricerca delle isole maltesi di attingere a questi mercati deve basarsi su una strategia opportunamente pianificata, beneficiando dell'assegnazione di finanziamenti a medio e lungo termine e predisponendo lo sviluppo della necessaria capacità ricettiva di cui necessitano i mercati interessati. Un altro vantaggio che deriva dalla scelta di attirare turisti da mercati più distanti risiede nel fatto che la destinazione potrebbe essere percepita come interessante ed attraente da un maggior numero di

¹²⁴ Ministry for Tourism (2015), *National Tourism Policy 2015-2020*, cit.

culture e nazionalità. Inoltre, questo tipo di turismo potrebbe richiamare una categoria di visitatori con una capacità di spesa più elevata.

I mercati turistici in crescita sui quali Malta dovrebbe concentrarsi nei prossimi anni possono essere suddivisi in: mercati maturi, o consolidati, ai quali non è richiesto alcun visto (gli Stati Uniti, il Canada, l’Australia, la Nuova Zelanda ed il Giappone); mercati consolidati ai quali è richiesto il possesso di un visto (la Russia, la Turchia, i Paesi del Golfo, la Corea del Sud, l’India ed il Brasile); mercati emergenti, ai quali è richiesto il possesso di un visto (la Cina, la Comunità degli Stati Indipendenti, il Sudafrica, e l’ampia regione che comprende gli Stati del Medio Oriente e del Nord Africa). Ciascuno di questi raggruppamenti di Paesi ha dei requisiti specifici che è necessario considerare se si vuole sostenerne la crescita. Infine, i Paesi che presentano al proprio interno una consistente fetta di popolazione di migranti maltesi, quali il Canada, gli Stati Uniti e l’Australia, costituiscono un’ulteriore opportunità per la generazione di flussi turistici. In questo caso basata sul lignaggio storico e familiare con gli abitanti delle isole dell’arcipelago maltese¹²⁵.

4.5 La segmentazione del mercato turistico maltese ed i principali *target* di riferimento

Una destinazione turistica affermata suddivide i suoi visitatori in uno svariato numero di segmenti. La segmentazione aiuta la località, da un lato a comprendere adeguatamente le esigenze dei turisti, dall’altro ad adattare nel migliore dei modi la propria offerta a tali esigenze. Questo processo richiede quindi un’analisi approfondita dell’offerta turistica, affinché possa essere garantito che questa soddisfi sufficientemente le aspettative dei vari mercati.

Le metodologie di segmentazione tradizionali utilizzate dalle autorità turistiche maltesi suddividevano i visitatori sulla base di una serie di variabili demografiche, socio-economiche e motivazionali. Tuttavia, tale metodologia tendeva ad essere sistematicamente di natura monodimensionale. Per questo motivo, *Malta Tourism Authority* ha recentemente rielaborato la sua strategia di segmentazione del mercato, allontanandosi dal presupposto che i turisti siano spinti ad intraprendere un viaggio per

¹²⁵ Ibidem.

una singola motivazione, che sia il clima, la cultura, l'apprendimento di una lingua; ma piuttosto che siano ispirati a visitare una destinazione sulla base di una combinazione di varie motivazioni. A tal proposito, diventa necessario comprenderne i comportamenti ed i processi decisionali più complessi, in modo da elaborare una campagna di *marketing* efficace.

Dati i continui cambiamenti che si stanno manifestando nelle tendenze globali del turismo e nei comportamenti di viaggio, negli ultimi anni MTA ha condotto un'analisi accurata del mercato per identificare un *set* aggiornato di potenziali gruppi *target* delle isole maltesi:

- I *Novelty Seekers*, vale a dire coloro che sono alla ricerca di novità, turisti il cui desiderio principale è quello di intraprendere un viaggio verso una destinazione mai visitata prima.
- I *Familiarity Seekers* sono turisti che hanno come obiettivo prioritario quello di tornare in una località che hanno già visitato.
- I *Culture Enthusiasts* sono invece turisti appassionati di cultura, che risultano essere motivati ad intraprendere un viaggio per le esperienze e per le attività culturali a cui possono prendere parte.
- Gli *High Sun Seekers* sono turisti che visitano le destinazioni per godersi il sole ed il clima favorevole.
- I *Culture & Sun Seekers* sono viaggiatori desiderosi di incontrare una cultura differente in un determinato contesto e che allo stesso tempo vogliono beneficiare del bel clima.
- Gli *Active Recreationists* sono turisti il cui interesse principale è praticare o seguire lo sport e le attività correlate ad esso.
- I *Romantic Getaway Seekers* sono gruppi di persone che prendono parte a viaggi per il proprio matrimonio, luna di miele ed anniversario.
- Gli *Health and Wellness Seekers* sono coloro che viaggiano appositamente per migliorare la propria salute e le proprie condizioni di benessere.
- Gli *English Language Learners* sono un segmento in continua evoluzione, si tratta di ragazzi che decidono di intraprendere soggiorni di lunga durata per l'accrescimento delle proprie competenze linguistiche, mediante lezioni specializzate.

- I *Business Travellers* sono coloro che prendono parte ai viaggi d'affari. Questo settore è conosciuto internazionalmente come *MICE*, acronimo che sta per *Meetings, Incentives, Conferences ed Exhibitions*. I *Business Travellers* possono condurre anche visite di lavoro individuali, ufficiali e private. Anche quest'ultima categoria di viaggiatori risulta avere ampie prospettive di crescita¹²⁶.

Il metodo di segmentazione adottato è quello più strettamente correlato ai comportamenti di viaggio ed ai processi decisionali attualmente intrapresi dai visitatori delle isole dell'arcipelago maltese. L'utilizzo di tale metodo è considerato utile quando vengono formulate campagne di *marketing* e si identificano i gruppi di potenziali consumatori nei mercati turistici di riferimento.

La segmentazione risulta essere per sua stessa natura un processo di scomposizione del mercato in un ampio numero di segmenti. Questo tipo di approccio potrebbe essere portato all'estremo nel momento in cui si riduce ciascun cliente in un unico segmento. Da questo punto di vista, è necessario limitare la segmentazione a livelli pratici. Prima di intraprendere il processo di sviluppo di un segmento di mercato, è essenziale attuare un'analisi di fattibilità, valutando, tra le altre cose, i costi, il livello di rendimento ed il modello di stagionalità. In un'ottica di ottimizzazione dello sviluppo di un'attività turistica ciò è fondamentale, affinché possano essere ridotti al minimo gli impatti negativi e massimizzati i benefici.

Allo stesso tempo però, bisogna concentrarsi su quei segmenti di mercato che hanno un grande potenziale di crescita durante i mesi che corrispondono alla bassa stagione. A tal proposito, Malta risulta già avere un forte posizionamento di mercato come destinazione che attrae quote significative di viaggiatori *senior*, i quali vengono riconosciuti essere maggiormente resistenti alle condizioni economiche avverse e soprattutto più liberi di viaggiare in qualsiasi momento dell'anno, per periodi più lunghi. Prendendo in considerazione sia l'invecchiamento della popolazione dei mercati di riferimento dell'arcipelago maltese sia l'esigenza da parte dell'autorità maltese di rendere il turismo accessibile a tutti, le attrazioni del Paese, le infrastrutture ed i servizi per questo segmento di mercato è importante che vengano ulteriormente rafforzate.

Data la sua efficacia, la segmentazione continuerà ad essere l'approccio privilegiato per il continuo sviluppo del turismo maltese. Perciò, dovranno essere concepite politiche

¹²⁶ Ministry for Tourism (2015), *National Tourism Policy 2015-2020*, cit.

turistiche che garantiscano che la segmentazione del mercato e lo sviluppo del prodotto siano sincronizzati ed in linea con le esigenze ed i requisiti dei clienti. Dovranno altresì essere condotte delle ricerche per valutare la crescita e sviluppare il potenziale dei diversi segmenti emergenti. Infine, è possibile affermare che nel processo di segmentazione il *marketing* e lo sviluppo del prodotto turistico dovranno andare di pari passo¹²⁷.

¹²⁷ Ibidem.

Conclusioni

L'obiettivo dell'elaborato è stato quello di effettuare un'indagine sul fenomeno dell'*overtourism*, concentrandosi in modo particolare sul settore turistico maltese e sulle politiche nazionali per la gestione dei flussi di visitatori. Malta è una destinazione caratterizzata da una densità abitativa molto elevata, che negli ultimi anni ha registrato un aumento esponenziale del numero dei turisti in entrata.

Dopo aver analizzato specificamente gli effetti del fenomeno turistico sulle isole dell'arcipelago maltese ed i più recenti *trend* statistici sull'offerta e la domanda turistica, rifacendosi al Modello del Ciclo di vita di una destinazione teorizzato da Richard W. Butler, è stato possibile affermare che lo sviluppo del settore riversa attualmente in una fase di stagnazione. Da questo punto di vista, Malta si sta approssimando a raggiungere il numero massimo di visitatori e, di conseguenza, ad eguagliare, o superare, i livelli di capacità di carico. Ciò potrebbe comportare delle problematiche di tipo ambientale, sociale, e/o economico, direttamente connesse al fenomeno dell'*overtourism*. Anche le stesse attrazioni culturali e naturali del Paese, che risultato essendo incluse nell'offerta turistica potrebbero risentirne. Inoltre, la comunità ospitante potrebbe sentirsi a disagio per l'elevato numero di persone che decidono di visitare la destinazione. Questa tendenza dei residenti viene descritta perfettamente all'interno dell'Indice di Doxey ed identificata come la fase di irritazione. Per questo motivo, nell'elaborato è stata posta particolare attenzione sulla percezione della popolazione locale nei confronti del fenomeno turistico. In modo particolare, attraverso una recente indagine condotta da Briguglio ed Avellino, è stato riscontrato che l'aumento degli arrivi ha generato delle problematiche riconducibili al fenomeno del sovraffollamento quali, su tutte, il degrado ambientale, l'eccessiva produzione di rifiuti e l'incremento spropositato di attività edilizia.

Attraverso l'analisi svolta si può constatare che in un contesto come quello maltese è impossibile rinunciare agli introiti derivanti dal settore turistico, dato che l'economia nazionale si basa soprattutto su quest'ultimo. Da un lato, sono state evidenziate le difficoltà di un Paese insulare ad inserirsi in altri settori economici. Dall'altro, è stata sottolineata la trasversalità del turismo, che comprende i servizi alberghieri e di

ristorazione, le attività di stoccaggio e trasporto, la vendita all'ingrosso ed al dettaglio e, quindi, il fatto che grazie alla crescita dell'industria vengano generati nuovi posti di lavoro in svariati ambiti.

La direzione tracciata dall'attuale Piano Strategico del Turismo per lo sviluppo del settore, che si proietta al 2030, sembra essere quella giusta. Innanzitutto, un obiettivo concreto delle istituzioni, delle organizzazioni e degli enti locali maltesi è quello di condurre la località turistica ad un rinnovamento, che passi soprattutto attraverso la promozione del turismo culturale ed urbano, stimolando la domanda nei periodi di minor affluenza. A tal proposito, è possibile menzionare il fatto che nell'anno 2018 La Valletta è stata designata capitale europea della cultura, generando nuovi investimenti nel settore. In questo modo, Malta sta cercando di contrastare la stagionalità del turismo balneare, dato che i turisti in entrata si concentrano soprattutto nei mesi di punta estivi. Basti pensare che nel mese di agosto dell'anno 2018 sono stati calcolati in media 87.883 turisti a notte, un numero che corrisponde al 17.8% della popolazione totale maltese. Una distribuzione più omogenea dei flussi durante tutto l'anno gioverebbe alla destinazione, assicurando una gestione turistica maggiormente sostenibile. Un ulteriore obiettivo dell'autorità turistica maltese è quello di aprirsi sempre di più ai mercati turistici emergenti, dato che i mercati principali e quelli secondari contribuiscono già a generare una fetta piuttosto significativa di arrivi turistici. In questo scenario, la compagnia di bandiera *Air Malta* riveste un ruolo fondamentale, poiché, oltre a trasportare il maggior numero di passeggeri sull'isola, a differenza delle altre compagnie internazionali, continua a servire un ampio numero di rotte anche durante la bassa stagione. Infine, Malta risulta avere già un buon posizionamento di mercato come destinazione che attrae quote significative di viaggiatori *senior*, i quali vengono riconosciuti essere maggiormente resistenti alle condizioni economiche avverse e soprattutto più liberi di viaggiare in qualsiasi momento dell'anno, per periodi più lunghi.

Una questione di assoluta rilevanza in termini di *policy* è poi quella della qualità dell'offerta turistica. Un livello di soddisfazione maggiore del turista, che è strettamente dipendente dalla qualità del servizio, contribuirà a migliorare la redditività degli operatori del settore. Affinché l'esperienza turistica risulti soddisfacente, è necessario che tutti gli *stakeholders* della destinazione cooperino e si impegnino per il raggiungimento dell'obiettivo. Da questo punto di vista, è essenziale il coinvolgimento

non solo di ogni membro del personale turistico, ma anche dell'intera popolazione locale. Il governo, tramite l'ente *Malta Tourism Authority*, lavora anche per incoraggiare gli operatori del settore a sottoscrivere un marchio di qualità (*Quality Assured*), un sistema di certificazione che riconosce in maniera ufficiale quali sono le attrazioni turistiche che offrono un'esperienza di alto livello ai visitatori.

Un altro elemento da evidenziare è il fatto che la competitività del settore turistico è strettamente connessa alla sua sostenibilità, poiché la qualità delle destinazioni è largamente influenzata dal loro contesto naturale e culturale. La crescita deve quindi essere sostenibile e seguire il principio della bioedilizia, con la progettazione di edifici che limitino gli impatti ambientali. Nel Piano Strategico del Turismo viene indicato che le istituzioni hanno il compito di fornire delle linee guida chiare relativamente alle strategie che intendono proporre per l'evoluzione turistica di ogni località. A questo proposito, esse dovranno tenere conto, da un lato, dei livelli di sviluppo nelle aree in cui il fenomeno turistico è ormai consolidato, dall'altro, della sensibilità degli abitanti dei centri urbani che accolgono per la prima volta la costruzione di alloggi a scopo turistico. In questo modo si cercherà di evitare la cosiddetta turistificazione.

Infine, affinché possa essere effettuato un monitoraggio costante dei flussi turistici e delle implicazioni del fenomeno dell'*overtourism* sul territorio di riferimento, è necessario che venga concepito un nuovo studio per la determinazione della capacità di carico. In tal senso, la ricerca avviata alla fine degli anni '90 ed ultimata nei primi anni del 2000 prendeva in considerazione una situazione completamente differente dal punto di vista dello sviluppo del settore e della composizione demografica delle isole dell'arcipelago. Per questo motivo, è necessario attuare uno studio che si basi su altri presupposti.

Per concludere, è possibile asserire che affrontare le problematiche derivanti dall'*overtourism* significa sostenere lo sviluppo di un turismo sostenibile ed attento alla comunità. In questo modo, anche l'esperienza di viaggio può trarne beneficio. In un Paese a grande vocazione turistica come Malta è fondamentale che tutti gli *stakeholders* della destinazione perseguano questi ideali, affinché il turismo continui ad essere fonte di arricchimento economico e sociale anche per le generazioni future.

Bibliografia

Abernethy, V. D. (2001), "Carrying capacity: The tradition and policy implications of limits", *Ethics in Science and Environmental Politics ESEP*, 23, pp. 9-18.

Agnesi, V., Angileri, S. E., Cappadonia, C., Coratza, P., Costanzo, D., Soldati, M. e Tonelli, C. (2014), *Geositi nel paesaggio mediterraneo: confronto tra aree costiere maltesi e siciliane*, lavoro presentato al Convegno "Dialogo intorno al paesaggio", Perugia, Culture Territori Linguaggi, 4, 2014, I: 1-12, 19-22 febbraio 2013.

Ahmad, F., Draz, M.U. e Su, L. (2018), *Taking the Bad with the Good: The Nexus between Tourism and Environmental Degradation in the Lower Middle Income Southeast Asian Economies*.

Alessi, E. et al. (2018), *Out of the plastic trap: saving the Mediterranean from plastic pollution*, WWF Mediterranean Marine Initiative, Rome, Italy, disponibile a DOI: https://www.thesaurus.fi/bitstream/handle/10024/158561/Thesis_SaaraTaiminen.pdf?sequence=1&isAllowed=y, pp. 3-28.

Andereck, K. L. e Vogt, C. A. (2000), "The relationship between residents' attitude toward tourism and tourism development options", *Journal of Travel Research*, 39(1), pp. 27-36.

Andereck, K. L., Valentine, K. M., Knopf, R. C. e Vogt, C. A. (2005), "Residents' perceptions of community tourism impacts", *Annals of Tourism Research*, 32(4), pp. 1056-1076.

Andereck, K. L., Vogt, C. A., Valentine, K. M. e Knopf, R. C. (2007), "A Cross-cultural Analysis of Tourism and Quality of Life Perceptions", *Journal of Sustainable Tourism*, 15(5), pp. 483-502.

Ap, J. e Crompton, J. L. (1993), "Residents' strategies for responding to tourism impacts", *Journal of Travel Research*, 32(1), pp. 47-50.

Archer, B. (1977), *Tourism Multipliers: The State-of-the-Art*, University of Wales Press, Cardiff, Wales, UK.

Archer, B., Cooper, C. e Ruhanen, L. (2005), "The positive and negative impacts of tourism", in W. F. Theobald (a cura di), *Global Tourism*, Butterworth-Heinemann, Oxford, UK, pp. 79-102.

Attard, M., von Brockdorff, P. e Bezzina, F. (2015), *The external costs of passenger and commercial vehicles use in Malta*, European Commission Representation in Malta, Valletta, Malta, disponibile a DOI: <https://www.um.edu.mt/library/oar//handle/123456789/5014>, pp. 4-90.

Attard, M. (2019), "Mobility Justice in Urban Transport - the case of Malta", *Transportation Research Procedia*, 45, pp. 352-359.

Attard, S. (2019), "The Evolution of Malta's Tourism Sector", *Xjenza Online - Science Journal of the Malta Chamber of Scientists*, 7, pp. 37-48.

Atauz, A. D. (2008), *Eight thousand years of Maltese maritime history: trade, piracy, and naval warfare in the central Mediterranean*, University Press of Florida, Gainesville, Florida, United States.

Batias-Perex, P. e Var, T. (1995), "Perceived impacts of tourism by residents", *Annals of Tourism Research*, 22, pp. 208-209.

Beeton, S. (2006), *Community Development Through Tourism*, Landlinks Press, Collingwood, Melbourne, Australia.

Bellini, N., Go, F. M. e Pasquinelli, C. (2016), "Urban Tourism and City Development: Notes for an Integrated Policy Agenda", *Tourism in the City*, Springer International Publishing, pp. 333-339.

Bishop, A., Fullerton, H. e Crawford, A. (1974), *Carrying Capacity in Regional Environmental Management*, Government Printing Office, Washington D.C., United States.

Blouet, B. (2004), *The Story of Malta*, Progress Press.

Bovingdon, R. e Dalli, A. (2006), "Statistical analysis of the source origin of Maltese" in A. Wilson, D. Archer e P. Rayson (a cura di), *Corpus linguistics around the world*, Rodopi, Amsterdam - New York, NY, pp. 63-76.

Braudel, F. (1995), *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*, vol. II, University of California Press, Berkeley, California, United States.

Briguglio, L. (1992), "Tourism Multipliers in the Maltese Economy", in P. Johnson e B. Thomas (a cura di), *Perspectives on Tourism Policy*, Mansell Publishers, London, UK, pp. 69-86.

Briguglio, L. e Briguglio, M. (1996), "Sustainable tourism in the Maltese Islands", in L. Briguglio, R. Butler, D. Harrison e W. L. Filho (a cura di), *Sustainable tourism in islands and small states: case studies*, Pinter Publishers, London, UK, pp. 162-179.

Briguglio, L. e Briguglio, M. (1997), "Economic aspects of waste management in small island states", *Bank of Valletta Review*, 15, pp. 33-46.

Briguglio, L. (2008), "Sustainable tourism in small island jurisdictions with special reference to Malta", *Journal of Tourism Research*, 1(1), pp. 29-39.

Briguglio, L. e Avellino, M. (2019), *Has Overtourism Reached the Maltese Islands ?* Occasional Paper on Islands and Small States, Island and Small States Institute University of Malta, Msida, Malta, ISSN 1024-6284, No. 2019/01, pp. 1-27.

Briguglio, L. (2021), *Malta*, Britannica, 21/01/2021.

Brougham, J. E. (1978), *Resident Attitudes Towards the Impact of Tourism in Sleat*, unpublished PhD dissertation, University of Western Ontario, London, Ontario, Canada.

Bryden, J. M. (1973), *Tourism and Development: A Case Study of the Commonwealth Caribbean*, Cambridge University Press, Cambridge, UK.

Butler, R. W. e Brougham, J. E. (1977), *The Social and Cultural Impact of Tourism - A Case Study of Sleat*, Isle of Skye, Scottish Tourist Board, Edinburgh, Scotland.

Butler, R. W. (1980). "The Concept of a Tourist Area Cycle of Evolution: Implications for Management of Resources", *Canadian Geographer/Le Géographe Canadien*, 24(1), pp. 5-12.

Camatti, N., Bertocchi, D., Carić, H. e Van der Borg, J. (2020), "A digital response system to mitigate overtourism. The case of Dubrovnik", *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 37(32), pp. 2-15.

Canadian Arctic Resources Committee (2002), *Carrying capacity and thresholds: theory and practice in environmental management*, Macleod Institute, Calgary, Alberta, Canada.

Candela, G. e Figni, P. (2012), *The Economics of Tourism Destinations*, Springer Science & Business Media, Heidelberg, Germany.

Castillo, D. (2006), *The Maltese Cross: A Strategic History of Malta*, Greenwood Publishing Group, Westport, Connecticut, United States.

Cassar, I. P. (2007), *Assessing structural change in the Maltese economy via the application of a hypothetical extraction analysis*, Central Bank of Malta, CBM Working Papers, WP/01/2017.

Central Bank of Malta (2019), "Developments in the Foreign Workforce in Malta", *Quarterly Review 2019*, 4, Statistics Department, Valletta, Malta, pp. 35-40.

Chamberlain, K. (1997), "Carrying capacity", *UNEP Industry and Environment* 8 (January-June 1997), UNEP, Paris, France.

Cimnaghi, E., Mondini, G. e Valle, M. (2017), *La Capacità di Carico Turistica, Uno strumento per la gestione del patrimonio culturale*, Quaderni della valorizzazione - NS5, Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, Direzione generale Musei, Servizio II - Gestione e valorizzazione dei musei e dei luoghi della cultura, Roma, ISBN 978-88-970-6690-3, pp. 7-130.

Clark, J. (1997), *Coastal Zone Management Handbook*, Lewis Publishers, Boca Raton, Florida, United States.

Coccossis, H. N. e Parparyis, A. (1992), "Tourism and the Environment: Some Observation on the Concept of Carrying Capacity", in H. Briassoulis e J. van der Straaten (a cura di), *Tourism and the Environment: Regional, Economic and Policy Issues*, Kluwer Academic Publishers, Dordrecht, Netherlands.

Coccossis, H., Mexa, A., Collovini, A., Parparyis, A. e Konstandoglou, M. (2001), *Defining, Measuring and Evaluating Carrying Capacity in European Tourism Destinations - Final Report*, Environmental Planning Laboratory, Athens, Greece, B4-3040/2000/294577/MAR/D2, pp. 1-46.

Coccossis, H. e Mexa, A. (2004), *The Challenge of Tourism Carrying Capacity Assessment: Theory and Practice*, Great Britain by MPG Books Ltd, Cornwall, UK.

Coccossis, H. e Mexa, A. (2017), *The Challenge of Tourism Carrying Capacity Assessment: Theory and Practice*, Routledge.

Cooper, C., Fletcher, J., Gilbert D. e Wanhill, S. (1993), "Review of Tourism: Principles and Practice", *Tourism management*, Pitman, London, UK, 15(3), pp. 235-237.

Dalli, C. (2006), *Malta the Medieval millennium*, Malta's living Heritage collection, Midsea Books limited.

De Vertot, R. A. (1728), *The History of the Knights of Malta*, vol. 2, London, Printed for G. Strahan [etc.].

Diedrich, A. e García-Buades, E. (2009), "Local perceptions of tourism as indicators of destination decline", *Tourism Management*, 30(4), pp. 512-521.

Di Marco, E. (2013), "The state of the Maltese economy at the end of the eighteenth century. Considerations based on the deeds of a local notary: Stefano Farrugia", *Journal of Maltese History*, vol. 3, n. 2, University of Malta, Department of History, Malta, pp. 91-100.

Donohoe, H. M. (2013), "Tourism, Transformation, and Environmental Sustainability: A Canadian Geographic Perspective", *Loisir et Societe*, 32(2), pp. 261-298.

Doods, R. (2007), "Malta's Tourism Policy: Standing Still or Advancing Towards Sustainability?", *Island Studies Journal*, 2(1), pp. 47-66.

Doxey, G. V. (1975), *A Causation Theory of Visitor Resident Irritants: Methodology and Research Inferences*, lavoro presentato alla "Travel and Tourism Association Sixth Annual Conference Proceedings", San Diego, California, United States, 8-11 settembre 1975.

Ebejer, J. (2019), "Case Study 1: Overtourism in Valletta—Reality or Myth?", in H. Seraphin, T. Gladkikh e T. Vo Thanh (a cura di), *Overtourism: Causes, Implications and Solutions*, Palgrave Macmillan, Cham, Switzerland, 6, pp. 107-128.

Faulkner, B. e Tideswell, C. (1997), "A Framework for Monitoring Community Impacts of Tourism", *Journal of Sustainable Tourism*, 5(1), pp. 3-28.

Filiz, A. & Yılmaz, Ö. D. (2017), "Turizm Gelişim Yaklaşımı Kapsamında Yerel Halkın Turizme Yönelik Algı ve Tutumları: Mazi Köyü-Türkbükü Karşılaştırmalı Analizi", Hitit Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 10(2), pp. 1799-1824.

Getz, D. (1983), "Capacity to absorb tourism: Concepts and implications for strategic planning", *Annals of Tourism Research*, 10(2), pp. 239-263.

Hara, T. (2008), *Quantitative Tourism Industry Analysis: Introducing to Input-Output, Social Accounting Matrix Modeling and Tourism Satellite Accounts*, Butterworth-Heinemann.

Harrison, D., e Sharpley, R. (2017), *Mass tourism in a small world*, CABI, Oxfordshire, Wallingford, UK.

Hudson, D. (2019), *Survey: what mode of transport do the Maltese prefer?*, MaltaToday, 11/08/2019.

Interreg Europe (European Regional Development Fund - ERDF) (2019), *Report on Territorial context Analysis*, ThreeT, Partner n. 4 (MALTA: Planning Authority), Doc. 6A-TC-P4, pp. 1-33.

Jordan, P. (2016), *'Overtourism' in European Cities: The Pressure is on*, Toposophy | Destination Marketing Agency, 20/09/2016.

Khan, H., Phang S. Y. e Toh, R. S. (1995), "The multiplier effect: Singapore's hospitality industry", *Cornell Hotel and Restaurant Administration Quarterly*, 36(1), pp. 64-69.

Kun, Z. (2002), *Assessment of Sustainable Tourism Development Potential: A Manual for Pan Parks*, lavoro presentato alla "WWF Hellas Conference on Methods for Tourism Carrying Capacity Measurement and Visitor Management in Protected Areas: Presentations and Conclusions", Athens, Greece, 31 maggio-1 giugno 2002.

Lein, J. K. (1993), "Applying Expert Systems Technology to Carrying Capacity Assessment: A Demonstration Prototype", *Journal of Environmental Management*, 37, pp. 63-84.

Leitner, M. J. (1999), "Promoting Peace Through Intergenerational Tourism", *Tourism Recreation Research*, 24(1), pp. 53–56.

Lieberman, M. (2016), *Three More Islands in Thailand are Being Closed to Tourists*, Travel + Leisure, 26/05/2016.

Lime, D. W. (1970), "Research for determining use capacities of the Boundary Waters Canoe Area", *Naturalist*, 21(4), pp. 9-13.

Lindberg, K., McCool, S. e Stankey, G. (1997), "Rethinking Carrying Capacity", *Annals of Tourism Research*, 24(2), pp. 461-465.

Maggi, E. e Fredella, F. L. (2010), *The carrying capacity of a tourist destination. The case of a coastal Italian city*, lavoro presentato al 50th Congress of the European Regional Science Association: "Sustainable Regional Growth and Development in the Creative Knowledge Economy", Jönköping, Sweden, European Regional Science Association (ERSA), Louvain-la-Neuve, 19-23 agosto 2010.

Malta Tourism Authority (2019), *Tourism in Malta - Facts & Figures 2019*, disponibile a DOI: <https://www.mta.com.mt/en/file.aspx?f=34248>, pp. 3-15.

Martín, J. M., Martínez, J. M. G. e Fernández, J. A. S. (2018) "An Analysis of the Factors behind the Citizen's Attitude of Rejection towards Tourism in a Context of Overtourism and Economic Dependence on this activity", *Sustainability*, 10(8), pp. 2-18.

Martinez-Carter, K. (2012), *Securing tickets for Machu Picchu*, BBC, 24/08/2012.

Massiani, J. e Santoro, G. (2012), "The relevance of the concept of capacity for the management of a tourist destination: theory and application to tourism management in Venice", *REIDS - Rivista Italiana di Economia, Demografia e Statistica - Italian Review of Economics, Demography and Statistics*, SIEDS società Italiana di Economia Demografia e Statistica, 66(2), pp. 141-156.

Mathieson, A. e Wall, G. (1982), *Tourism, economic, physical and social impacts*, Longman.

McCool, S. F. e Martin, S. R. (1994), "Community attachment and attitudes toward tourism development", *Journal of Travel Research*, 32(3), pp. 29-34.

McCool, S. F. e Lime, D. W. (2000), "Tourism Carrying Capacity: Tempting Fantasy or Useful Reality?" *Journal of Sustainable Tourism*, 9(5), pp. 372-388.

McIntyre, G. (1993), *Sustainable Tourism Development: Guide for Local Planners*, World Tourism Organization, Madrid, Spain.

McKinsey & Company e World Travel & Tourism Council (2017), *Coping with success. Managing Overcrowding in Tourism Destinations*, London, UK, pp. 4-62.

Melton, J. G. (2014), *Faith Across Time: 5.000 Years of Religious History*, ABC-Clio, Santa Barbara, California, United States.

Middleton, V. C. e Hawkins, R. (1998), *Sustainable Tourism: A Marketing Perspective*, Butterworth-Heinemann, Oxford, UK.

Mifsud, M. (2016), *Historical Analysis of Tourism Policy and Planning in Malta*, Master's thesis, University of Nottingham, Nottingham, UK.

Milano, C. (2018), "Overtourism, malestar social y turismofobia. Un debate controvertido", *PASOS - Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 6(3), pp. 551-564.

Miller, G. (2001), "The development of indicators for sustainable tourism: Results of a Delphi survey of tourism researchers", *Tourism Management*, 22, pp. 351-362.

Ministry for Tourism, Culture and the Environment (2012), *Tourism Policy for the Maltese Islands 2012-2016 (Draft for Consultation February 2012)*, Valletta, Malta.

Ministry for Tourism (2015), *National Tourism Policy 2015-2020*, Valletta, Malta.

Mowforth, M., e Munt, I. (2003), *Tourism and sustainability. Development and new tourism in the third world* (Second edition ed.), Routledge, London, UK.

Murphy, P. E. (1980), "Perceptions and preferences of decision-making groups in tourist centres: a guide to planning strategy?", in D. E. Hawkins, E. L. Shafer e J. M. Rovelstad (a cura di), *Tourism Planning and Development Issues*, George Washington University, Washington D.C., United States, pp. 355-367.

Muscat, K. (2019), *A Study on the Benefits and Costs of Tourism in Malta*, Dissertation submitted in partial fulfilment of the award of the degree of Master of Science in Economics, M.Sc. (Melit.), Faculty of Economics Management and Accountancy, University of Malta.

National Statistics Office (2014), *Final Report of the 2011 Census*, National Statistics Office, Lascaris, Valletta, Malta, disponibile a DOI: https://nso.gov.mt/en/publicatons/Publications_by_Unit/Documents/01_Methodology_and_Research/Census2011_FinalReport.pdf, pp. xi-xliv, 1-335.

National Statistics Office (2019a), *Key Figures for Malta - Visuals and Words - 2019 Edition*, National Statistics Office, Lascaris, Valletta, Malta, disponibile a DOI: <https://nso.gov.mt/en/nso/Media/Salient-Points-of-Publications/Documents/Key%20Figures%20for%20Malta%20-%202019%20Edition/Malta%20In%20Figures%20-%202019.pdf>, pp. 5-61.

National Statistics Office (2019b), *25 March 2019*, National Statistics Office, Lascaris, Valletta, Malta, disponibile a DOI: https://nso.gov.mt/en/News_Releases/View_by_Unit/Unit_C2/Labour_Market_Statistics/Documents/2019/News2019_048.pdf, pp. 1-14.

National Statistics Office (2019c), *10 July 2019*, National Statistics Office, Lascaris, Valletta, Malta, disponibile a DOI: https://nso.gov.mt/en/News_Releases/View_by_Unit/Unit_C5/Population_and_Migration_Statistics/Documents/2019/News2019_108.pdf, pp. 1-11.

National Statistics Office (2019d), *5 February 2019*, National Statistics Office, Lascaris, Valletta, Malta, disponibile a DOI: https://nso.gov.mt/en/News_Releases/View_by_Unit/Unit_C3/Tourism_Statistics/Documents/2019/News2019_017.pdf, pp. 1-12.

National Statistics Office (2019e), *7 October 2019*, National Statistics Office, Lascaris, Valletta, Malta, disponibile a DOI: https://nso.gov.mt/en/News_Releases/View_by_Unit/Unit_C3/Tourism_Statistics/Documents/2019/News2019_162.pdf, pp. 1-12.

National Statistics Office (2020a), *10 July 2020*, National Statistics Office, Lascaris, Valletta, Malta, disponibile a DOI: https://nso.gov.mt/en/News_Releases/Documents/2020/07/News2020_114.pdf, pp. 1-11.

National Statistics Office (2020b), *Regional Statistics MALTA / 2020 Edition*, National Statistics Office, Lascaris, Valletta, Malta, disponibile a DOI: [https://nso.gov.mt/en/publications/Publications_by_Unit/Documents/02_Regional_Statistics_\(Gozo_Office\)/2020/Regional_Statistics_Malta-2020Edition.pdf](https://nso.gov.mt/en/publications/Publications_by_Unit/Documents/02_Regional_Statistics_(Gozo_Office)/2020/Regional_Statistics_Malta-2020Edition.pdf), pp. 3-301.

National Statistics Office (2020c), *Transport Statistics 2019 (Reference Year 2018)*, National Statistics Office, Lascaris, Valletta, Malta, disponibile a DOI: https://nso.gov.mt/en/publications/Publications_by_Unit/Documents/B3_Environment_Energy_Transport_Agriculture_Statistics/Transport_Statistics_2019.pdf, pp. 3-199.

O'Reilly, A. M. (1986), "Tourism carrying capacity. Concepts and issues", *Tourism Management*, 7(3), pp. 254-258.

Papageorgiou, K. e Brotherton I. (1999), "A management planning framework based on ecological, perceptual and economic carrying capacity: The case study of Vikos-Aoos National Park, Greece", *Journal of Environmental Management*, 56, pp. 271-284.

Peeters, P., Gössling, S., Klijs, J., Milano, C., Novelli, M., Dijkmans, C., Eijgelaar, E., Hartman, S., Heslinga, J., Isaac, R., Mitas, O., Moretti, S., Nawijn, J., Papp, B. e Postma, A. (2018), *Research for TRAN Committee - Overtourism: impact and possible policy responses*, European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies, Brussels, Belgium, pp. 6-255.

Postma, A. (2013), '*When the tourists flew in': critical encounters in the development of tourism*', PhD, Groningen University, Groningen, Netherlands.

Prosperi, M. (2018), "Il turismo nell'arcipelago di Malta: tra fenomeno di massa e nuove ipotesi di sostenibilità", *Documenti Geografici*, n. 2 luglio - dicembre | nuova serie - Roma, Dip. di Storia, Patrimonio Culturale, Formazione e Società, Univ. Roma Tor Vergata, Roma, 2018, pp. 63-85

Prud'homme, R. (1986), *Le tourisme et le développement de Venise. Moteur ou frein?*, Institut d'Urbanisme de Paris, Université Paris XII, Paris, France.

Pullicino, G. (2006), *Adjusted boundaries for better planning*, Times of Malta, 14/07/2006.

Reisinger, Y. (2009), *International Tourism: Cultures and Behavior*, Butterworth-Heinemann, Oxford, UK, pp. 3-420.

Ritchie, J. R. B. e Crouch, G. I. (2000), "The competitive destination: A sustainability perspective", *Tourism Management*, 21, pp. 1-7.

Rudolf, U. J. e Berg, W. G. (2010), *Historical dictionary of Malta*, Historical Dictionaries of Europe, No. 76, The Scarecrow Press Inc., Second Edition.

Russo, A. P. (2002), "The "vicious circle" of tourism development in heritage cities", *Annals of Tourism Research*, 29(1), pp. 165–182.

Saveriades, A. (2000), "Establishing The Social Tourism Carrying Capacity for the Tourism Resorts of the East Coast of the Republic of Cyprus", *Tourism Management*, 21(2), pp. 147-156.

Savona-Ventura, C. e Mifsud, A. (1997), *Paleolithic man and his environment in Malta*, lavoro presentato alla Conferenza "S.S.C.N.", 9 aprile 1997.

Schneider, D. (1978), *The Carrying Capacity Concept as a Planning Tool*, American Planning Association, Chicago, Illinois, United States.

Sharma, A. (2012), *Desert's sinking fort*, The Hindu, 23/09/2012.

Sheehan, S. (2000), *Malta*, Marshall Cavendish.

Shelby, B. e Heberlein, T. A. (1986), *Carrying Capacity in Recreation Settings*, Oregon State University Press, Corvallis, Oregon, United States.

Stankey, G. H. e McCool, S. F. (1984), "Carrying capacity in recreational settings: Evolution, appraisal and application", *Leisure Sciences*, 6(4), pp. 453-73.

Stankey, G. H. e McCool, S. F. (1992), *Managing for the sustainable use of protected wildlands: The Limits of Acceptable Change framework*, lavoro presentato al "IV World Congress on National Parks and Protected Areas", Caracas, Venezuela, 10-21 febbraio 2012.

Stephanos, K. e Polo, A. (2016), "The Multiplier of Tourism and its Beneficial Properties for the National and Local Economy", *Journal of Regional & Socio-Economic Issues*, 6(1), pp. 49-61.

Sultana, R. G. (1998), "Career Guidance in Malta: A Mediterranean microstate in transition", *International Journal for the Advancement of Counselling*, Kluwer Academic Publishers, 20, pp. 3-15.

Sultana, T. (2018), *Residents' Perceptions and Attitudes towards Tourism in Malta*, A dissertation submitted in partial fulfilment of the requirements for the award of the Master of Science in Strategic Management and Marketing degree at the Faculty of Economics, Management and Accountancy at the University of Malta.

Tosun, C., Timothy, D. J. e Öztürk, Y. (2003), "Tourism Growth, National Development and Regional Inequality in Turkey", *Journal of Sustainable Tourism*, 11(2 e 3), pp. 133-161.

Tribe, J. (1999), *The Economics of Leisure and Tourism*, Butterworth-Heinemann, Oxford, UK.

UNEP/MAP/PAP (1997), *Guidelines for Carrying Capacity Assessment for Tourism in Mediterranean Coastal Areas*, Priority Action Programme, Regional Activity Centre, Split, Croatia, PAP-9/1997/G.1, pp. 1-51.

United Nations, Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO) - World Heritage Committee (2017), *Decisions adopted during the 41st session of the World Heritage Committee*, lavoro presentato alla “Convention Concerning the Protection of the World Cultural and Natural Heritage”, Krakow, Poland, 2-12 luglio 2017.

Van der Borg, J. (2001), *Tourism Development, Carrying Capacity and Historical Settlements*, lavoro presentato al Workshop “Defining, Measuring and Evaluating Carrying Capacity in European Tourism Destinations”, Athens, Greece, 10 settembre 2001.

Van der Borg, J. (2011), “Tourism helps or hinders the growth of urban regions? Evidence from ESPON and a number of European art cities”, in L. Pedrazzini e R. S. Akiyama (a cura di), *From territorial cohesion to the new regionalized Europe*, Maggioli Editori, Santarcangelo di Romagna, Rimini, pp. 45-64.

Vargas-Sánchez, A., Porras Bueno, N. e de los Ángeles Plaza-Mejía, M. (2014), “Residents’ Attitude to Tourism and Seasonality”, *Journal of Travel Research*, 53(5), pp. 581-596.

Vargas-Sánchez, A., do Valle, P. O., da Costa Mendes, J. e Silva, J. A. (2015), “Residents’ Attitude and Level of Destination Development: An International Comparison”, *Tourism Management*, 48, pp. 199-210.

Vogel, H. L. (2001), *Travel Industry Economics*, Cambridge University Press, Cambridge, UK.

Wall, G. e Mathieson, A. (2006), *Tourism: change, impacts, and opportunities*, Pearson Education.

Walmsley, A. (2017), *Overtourism and underemployment: a modern labour market dilemma*, lavoro presentato alla XIII conferenza “Responsible Tourism in Destinations 13 – Tackling Overtourism – Local Responses”, Hannesarholt, Reykjavik, Iceland, 29-30 settembre 2017.

Wamsley, L. (2019), ‘*The Louvre is Suffocating’: Museum Closed As Workers Strike, Citing Overcrowding*, npr, 28/05/2019.

Washburne, R. F. (1982), “Wilderness recreation carrying capacity: Are numbers necessary ?”, *Journal of Forestry*, 80, pp. 726-8.

Widz, M. e Brzeińska-Wójcik, T. (2020), “Assessment of the overtourism phenomenon risk in Tunisia in relation to the tourism area life cycle concept”, *Sustainability*, 12(5), pp. 2004.

Williams, S. (2009), *Tourism geography: a new synthesis* (Second ed.), Taylor & Francis, London, UK.

World Tourism Organization (1981), *Saturation of Tourist Destinations*, Report of the Secretary General, Madrid, Spain.

World Tourism Organization (2000), *Sustainable Development of Tourism, a compilation of good practices*, World Tourism Organization Pubns.

World Tourism Organization (2019), *International Tourism Highlights, 2019 Edition*, UNWTO, Madrid, Spain, disponibile a DOI: <https://doi.org/10.18111/9789284421152>, pp. 2-23.

Zaei, M. E. e Zaei, M. E. (2013), “The impacts of tourism industry on host community”, *European Journal of Tourism Hospitality and Research*, 1(2), pp. 12-21.

Zappi, E. (2006), *Malta, Renzo Piano e la pietra calcarea*, The Trip magazine, 30/11/2016.

Sitografia

Agenzia Nazionale Stampa Associata (ANSA), https://www.ansa.it/mare/notizie/rubriche/crocieretraghetti/2019/06/12/malta-studio-le-navi-crociera-inquinano-178-volte-piu-delle-auto_d2fa9890-acd4-4f9f-a7a6-995566aa7cdb.html

Agenzia europea dell'ambiente, <https://www.eea.europa.eu/it/segnali/segnali-2018/articoli/malta-un-dato-di-fatto>

BBC, <http://www.bbc.com/travel/story/20120823-securing-tickets-for-machu-picchu>

Climatemps.com, <http://www.malta.climatemps.com/sunlight.php>

Conventions Malta, <https://www.conventionsmalta.com/en-GB>

Cooper Hewitt, <https://collection.cooperhewitt.org/countries/23424897/>

CultureMalta, <https://culturemalta.org/malta-medievale/>

EF-Italia (a), <https://www.ef-italia.it/malta/le-isole-di-malta/>

EF-Italia (b), <https://www.ef-italia.it/malta/le-citta-di-malta/st-julians/>

EU Green Week 2017 press room, <https://eu-green-week-2017.prezly.com/water-services-corporation-il-turismo-maltese-prospera-grazie-ai-mari-più-puliti>

European Union in Figures - Living in the European Union - Dati Eurostat (a), https://europa.eu/european-union/about-eu/figures/living_en#size

European Union in Figures - Living in the European Union - Dati Eurostat (b), <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TPS00003/bookmark/table?lang=en&bookmarkId=06727f8a-b730-47ef-bac4-6fe8dbe3e4a2>

European Union in Figures - Living in the European Union - Dati Eurostat (c), [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Distribution_of_population_by_tenure_status,_2018_\(%25\)_SILC20.png](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Distribution_of_population_by_tenure_status,_2018_(%25)_SILC20.png)

European Union in Figures - Living in the European Union - Dati Eurostat (d), https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Employment_-_annual_statistics

Heritage Malta, <https://heritagemalta.org/ghar-dalam/>

Istituto Nazionale di Statistica (Istat), <https://www.istat.it/it/files//2015/05/Glossario1.pdf>

Malta Airport MetOffice, <https://web.archive.org/web/20100906074233/http://www.maltairport.com/weather/page.asp?p=17148&l=1>

Malta Public Transport, <https://www.publictransport.com.mt/en/bus-card-and-ticketing>

MaltaUncovered.com, <https://www.maltauncovered.com/malta-history/>

Maltaweather.com, <https://web.archive.org/web/20150806124550/http://www.maltaweather.com/information/maltas-climate/>

Npr, <https://www.npr.org/2019/05/28/727592823/the-louvre-is-suffocating-museum-closed-as-workers-strike-citing-overcrowding?t=1609670511378>

OECD iLibrary, <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/ade41547-en/index.html?itemId=/content/component/ade41547-en>

Servizio Statistica e Ricerca del Comune di Venezia, [https://www.comune.venezia.it/it/
content/serie-storiche](https://www.comune.venezia.it/it/content/serie-storiche)

The Hindu, [https://www.thehindu.com/news/national/other-states/deserts-sinking-
fort/article3926740.ece](https://www.thehindu.com/news/national/other-states/deserts-sinking-fort/article3926740.ece)

Toposophy | Destination Marketing Agency, [http://www.toposophy.com/insights/
insight/?bid=432](http://www.toposophy.com/insights/insight/?bid=432)

Travel and Leisure, [https://www.travelandleisure.com/travel-tips/thailand-closes-three-
more-islands-to-tourists](https://www.travelandleisure.com/travel-tips/thailand-closes-three-more-islands-to-tourists)

Treccani, <https://www.treccani.it/enciclopedia/malta/>

United Nations, Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO) - World Heritage Committee, <http://whc.unesco.org/en/list/132>

Visit Malta, <https://www.visitmalta.com/it/quality-assured-attractions>

Weathercast.co.uk, <https://www.weatherpro.com/en/de>

Weatherbase.com, [http://www.weatherbase.com/weather/weatherall.php3?
s=79561&refer=&units=metric](http://www.weatherbase.com/weather/weatherall.php3?s=79561&refer=&units=metric)

Appendice

Grafico 1: Modello di Butler, Ciclo di vita di una destinazione.

Grafico 2: Doxey, Indice di Irritazione.

Grafico 3: Processo di pianificazione della capacità di carico turistica.

Grafico 4: l'andamento demografico della popolazione di Malta per fasce di età (numero di persone; % di età; anni 2012 e 2018).

Grafico 5: l'andamento demografico della popolazione di Gozo e Comino per fasce di età (numero di persone; % di età; anni 2012 e 2018).

Grafico 6: la dimensione dei lavoratori stranieri nell'arcipelago maltese (numero di persone; % di occupati; dal 2012 al 2018).

Grafico 7: l'andamento dell'occupazione a tempo pieno nell'arcipelago maltese per nazionalità (numero di persone; dal 2003 al 2018).

Grafico 8: le nazionalità più rappresentate dei lavoratori stranieri a Malta (numero di persone; dal 2008 al 2018).

Grafico 9: il tasso di occupazione a Malta per genere (% della popolazione di età compresa tra i 15 ed i 65 anni; dal 2010 al 2018).

Grafico 10: l'andamento mensile dei pendolari sul traporto pubblico (numero di passeggeri; dal 2017 al 2018).

Grafico 11: il traffico passeggeri all'aeroporto internazionale di Malta (numero di passeggeri; dal 2014 al 2018).

Grafico 12: i passeggeri delle crociere (numero di passeggeri; dal 2009 al 2018).

Grafico 13: gli ospiti dell'arcipelago maltese per tipologia di struttura ricettiva collettiva (numero di ospiti; dal 2018 al 2019).

Grafico 14: i pernottamenti effettuati nell'arcipelago maltese per tipologia di struttura ricettiva collettiva (numero di notti; dal 2018 al 2019).

Grafico 15: la permanenza media (notti) nelle isole di Gozo e Comino per tipologia di struttura ricettiva collettiva (numero di notti; anno 2019).

Grafico 16: gli ospiti non residenti delle strutture ricettive collettive dell'arcipelago maltese per distretto (numero di ospiti; dal 2016 al 2019).

Grafico 17: la permanenza media (notti) nell'arcipelago maltese degli ospiti non residenti per distretto (numero di notti; dal 2016 al 2019).

Grafico 18: l'indice di utilizzazione netta dei posti letto (in %) degli ospiti non residenti delle strutture ricettive collettive dell'arcipelago maltese per distretto (dal 2016 al 2019).

Grafico 19: distribuzione dei posti letto (in %) a Gozo e Comino per tipologia di struttura ricettiva (nel 2019).

Grafico 20: il turismo domestico ed il turismo in entrata nell'arcipelago maltese per regione (numero di turisti e %; anno 2018).

Grafico 21: il turismo domestico per tipo di sistemazione e regione (numero di turisti; dal 2016 al 2018).

Grafico 22: i turisti in entrata nell'arcipelago maltese per regione di pernottamento (numero di turisti e %; dal 2016 al 2019).

Grafico 23: la permanenza media (notti) dei turisti in entrata nell'arcipelago maltese (numero di turisti; anno 2019).

Grafico 24: la nazionalità dei turisti in entrata che hanno pernottato esclusivamente a Malta (numero di turisti; dal 2016 al 2019).

Grafico 25: l'organizzazione del viaggio (in %) dei turisti in entrata che hanno pernottato solo a Malta (numero di turisti; dal 2016 al 2019).

Grafico 26: la modalità e la tipologia di viaggio (in %) dei turisti in entrata che hanno pernottato esclusivamente a Malta (numero di turisti; dal 2016 al 2019).

Grafico 27: la spesa (in euro) dei turisti in entrata per categoria e regione di pernottamento (nel 2019).

Grafico 28: la spesa pro capite (in euro) dei turisti in entrata (nel 2019).

Grafico 29: le località di Malta (in %) in cui i turisti in entrata che non hanno pernottato a Gozo e Comino sono rimasti più a lungo (nel 2019).

Grafico 30: i turisti in entrata in visita alle isole di Gozo e Comino (numero di turisti; dal 2016 al 2019).

Grafico 31: la nazionalità degli escursionisti in visita a Gozo e Comino (numero di escursionisti; dal 2016 al 2019).

Grafico 32: l'organizzazione del viaggio (in %) degli escursionisti in visita a Gozo e Comino (numero di escursionisti; dal 2016 al 2019).

Grafico 33: la modalità e la tipologia di viaggio (in %) degli escursionisti in visita a Gozo e Comino (numero di escursionisti; dal 2016 al 2019).

Grafico 34: l'organizzazione del soggiorno (in %) dei turisti in entrata a Gozo e Comino che non hanno pernottato a Malta (numero di turisti; dal 2016 al 2019).

Grafico 35: il tipo di sistemazione (in %) dei turisti in entrata a Gozo e Comino che non hanno pernottato a Malta (numero di turisti; dal 2016 al 2019).

Grafico 36: le località di Gozo e Comino (in %) in cui i turisti in entrata che non hanno pernottato a Malta sono rimasti più a lungo (nel 2019).

Grafico 37: il Modello di Butler.

Grafico 38: i turisti in entrata nell'arcipelago maltese (numero di turisti; dal 1960 al 2016).

Tabella 1: le strutture ricettive collettive dell'arcipelago maltese (dal 2016 al 2019).

Tabella 2: il turismo domestico nell'arcipelago maltese (dal 2016 al 2018).