

Turismo e ambiente: un' analisi basata su conti ufficiali

DI **MONICA MONTELLA** DA LAVOCE.INFO

IL **25/02/2026**

IN **IN EVIDENZA**

Qual è l'impronta ambientale del turismo come settore produttivo? I nuovi dati Istat mostrano che gli effetti più forti sull'ambiente non arrivano da hotel e ristoranti, ma dai trasporti a lunga distanza. È il modo in cui si viaggia a fare la differenza.

L'impatto del turismo sull'ambiente

Come si definisce l'impatto ambientale del turismo? Certo, non riguarda soltanto le attività direttamente percepite dal turista – come alloggi e trasporti – ma comprende tutte le produzioni intermedie e i servizi indirettamente coinvolti, dalla generazione di energia alle filiere agroalimentari, dai trasporti intermedi alle infrastrutture. Si tratta quindi di un fenomeno sistemico e trasversale, non riconducibile a un singolo settore produttivo.

E si articola in diverse dimensioni: le emissioni climalteranti (CO₂ equivalente), riconducibili in particolare ai trasporti – soprattutto aerei -, ai consumi energetici degli alloggi, alla mobilità locale e alla filiera alimentare; il consumo di risorse, come acqua, suolo, energia primaria e materie prime; e le pressioni territoriali, che includono urbanizzazione, congestione, degrado ecosistemico e perdita di biodiversità e produzione e gestione dei rifiuti.

L'analisi qui proposta si concentra sulla dimensione climatica, la più direttamente misurabile attraverso l'integrazione tra contabilità economica e ambientale.

I conti integrati dell'Istat

L'Istat ha **pubblicato** i “Conti integrati economici e ambientali del turismo”, che consentono di misurare in modo congiunto il contributo economico dell'attività in Italia – in termini di produzione e valore aggiunto – e le pressioni ambientali generate. A partire da tali dati è inoltre possibile calcolare indicatori di intensità per unità di prodotto, utili per valutare il rapporto tra impatti ambientali e valore economico generato.

Le attività connesse al turismo rappresentano circa il 4,3 per cento dell'offerta complessiva interna. Il 34 per cento della produzione delle industrie turistiche – pari a 428 miliardi di euro ai prezzi base – è direttamente attribuibile alla domanda dei visitatori, che ammonta a 146 miliardi di euro. Questo genera un valore aggiunto complessivo di 248 miliardi di euro, di cui circa 87 miliardi legati alla spesa dei visitatori.

Considerando che il valore aggiunto totale dell'economia italiana è pari a 1.924,8 miliardi di euro, il turismo contribuisce per il 5,4 per cento, ossia 103,1 miliardi di euro, mentre la restante quota è destinata ai consumi dei residenti e ad altri impieghi.

Sul piano ambientale il quadro cambia. Nel 2023, in Italia, a fronte di un contributo economico significativo del settore, le pressioni ambientali risultano concentrate in un numero limitato di industrie, in particolare nei trasporti passeggeri e, soprattutto, nel trasporto aereo.

Le industrie turistiche producono 22,9 milioni di tonnellate di CO₂ equivalente; 13,3 milioni sono legate alla domanda turistica, a fronte di 118,8 miliardi di produzione turistica. Le emissioni complessive dell'economia sono 296 milioni di tonnellate di CO₂ equivalente; circa 15 milioni sono attribuibili al turismo (5 per cento del totale), quota coerente con il suo peso economico ma significativa per un settore non “pesante”.

Il turismo attribuibile ai visitatori consuma 258.700 terajoule di energia a fronte di 103 miliardi di valore aggiunto: è un settore

quindi relativamente energy-intensive, soprattutto per effetto dei trasporti. Oltre alla CO₂ emergono impatti su PM10, precursori dell'ozono e sostanze acidificanti: non solo clima, ma qualità dell'aria e salute.

Made with Flourish • [Create a chart](#)

Il peso del trasporto marittimo e di quello aereo

Le pressioni ambientali risultano particolarmente concentrate nel settore dei trasporti. In questo ambito, quello marittimo assume un peso significativo: genera 11,5 milioni di tonnellate di CO₂ equivalente e presenta un'intensità emissiva molto elevata rispetto al valore economico prodotto, pari a 2.674,6 tonnellate di CO₂ equivalente per ogni milione di euro di output. Il dato evidenzia come, a fronte del contributo economico generato, il comparto marittimo eserciti un impatto climatico proporzionalmente rilevante. Nel trasporto aereo, la domanda turistica attiva consumi pari a 5,4 miliardi di euro e determina emissioni superiori a 4,8 milioni di tonnellate di CO₂ equivalente, contro 5,36 miliardi di euro di produzione turistica. Si tratta del comparto che presenta il maggiore squilibrio tra valore economico prodotto e impatto climatico: registra infatti la più alta intensità emissiva in rapporto al valore aggiunto, superando le 3.200 tonnellate di CO₂ equivalente per milione di euro.

L'elevata specializzazione sul turismo limita i margini di intervento organizzativo, rendendo la riduzione delle emissioni dipendente soprattutto dall'innovazione tecnologica, dalla transizione del mix energetico e dall'evoluzione della domanda, in particolare dalla diminuzione dei voli a corto raggio.

Le emissioni di alloggi e ristorazione

Al contrario, il comparto economicamente più rilevante non è il più emissivo. Gli alloggi generano 65,7 miliardi di euro con meno di 1 milione di tonnellate di CO₂. L'intensità varia tra 21 e 44 tonnellate per milione di euro di valore aggiunto. Gli alloggi sono anche il

settore più specializzato sulla domanda turistica con un consumo pari a 71,3 miliardi di euro. Le seconde case, dopo gli “altri alloggi”, contribuiscono per 22,8 miliardi di quota turistica. Qui i margini di miglioramento sono legati a efficienza energetica, rinnovabili e gestione sostenibile di acqua e rifiuti.

La ristorazione si configura invece come un settore “ibrido”, a cavallo tra domanda turistica e consumo locale. Pur presentando emissioni significative in valore assoluto, la quota direttamente attribuibile ai visitatori è relativamente contenuta, a conferma che non tutta la ristorazione è legata ai flussi turistici e che non tutte le emissioni possono essere imputate ai visitatori. Su una produzione di 96,7 miliardi di euro la quota attribuibile al turismo è di 26,5 miliardi. Il consumo turistico ammonta invece a 29,9 miliardi di euro, corrispondenti a una quota di circa il 31 per cento dell’output delle industrie turistiche.

I servizi culturali (3 miliardi) e sportivi/ricreativi (4,4 miliardi) mostrano emissioni molto contenute per un output turistico significativo: sono ambiti ideali per strategie di diversificazione sostenibile. Le agenzie di viaggio e i tour operator hanno emissioni quasi nulle e produzione quasi interamente turistica.

Una specificità del contesto italiano è rappresentata infine dallo shopping legato ai visitatori. Per un’offerta interna pari a 161,7 miliardi di euro di cui soltanto 20 miliardi di euro è attribuibile al turismo, il consumo turistico ammonta a 38,8 miliardi di euro, evidenziando margini negativi e rilevanti rettifiche dovute al forte peso delle importazioni, tasse e margini. Lo shopping è centrale nella spesa dei visitatori, ma contribuisce in misura più limitata al valore aggiunto nazionale. Gran parte dell’impatto ambientale si colloca infatti a monte della filiera, spesso all’estero, e non è pienamente catturata dai conti integrati, poiché le emissioni dirette risultano moderate nonostante un output turistico rilevante e un’intensità emissiva non elevata.

Come e dove intervenire

Il grafico suggerisce che la principale criticità ambientale del turismo non risiede nei servizi di ospitalità o culturali, bensì nella mobilità dei visitatori, in particolare nel trasporto aereo e marittimo.

Di conseguenza, eventuali strategie di decarbonizzazione del turismo dovrebbero concentrarsi prioritariamente sulla trasformazione dei sistemi di trasporto, più che sui servizi turistici in senso stretto.

I “Conti integrati” dell’Istat mostrano che ridurre l’impatto ambientale del turismo è possibile senza rinunciare al valore economico, ma richiede politiche mirate su trasporti, energia e organizzazione dell’offerta. Un cambiamento di traiettoria può essere perseguito favorendo spostamenti meno frequenti e di maggiore durata, incentivando il ricorso a trasporti collettivi e sostenendo la valorizzazione di esperienze locali a ridotto impatto ambientale. In questo quadro, il settore resta strategico, sebbene non dominante dal punto di vista macroeconomico.

Un messaggio chiave che emerge dai conti è che la creazione di valore economico è compatibile con la tutela del clima, a condizione di intervenire sulle modalità di spostamento e non sul desiderio di viaggiare. La sostenibilità non dipende dal numero di viaggiatori, ma da come si viaggia, da quali settori crescono e da quanta efficienza ambientale accompagna la crescita.

**L’articolo riflette solo l’opinione dell’autrice e non impegna in alcun modo l’Istituto di appartenenza.*

Lavoce è di tutti: sostienila!

Lavoce.info non ospita pubblicità e, a differenza di molti altri siti di informazione, l’accesso ai nostri articoli è completamente gratuito. L’impegno dei redattori è volontario, ma le donazioni sono fondamentali per sostenere i costi del nostro sito. Il tuo contributo rafforzerebbe la nostra indipendenza e ci aiuterebbe a migliorare la

nostra offerta di informazione libera, professionale e gratuita. Grazie del tuo aiuto!

Correlati

Turismo nel Pnrr: troppo dettaglio toglie la visione06/05/2021In "Imprese"

L'onda anomala del turismo responsabile21/02/2005In "Energia e ambiente"

Un'esplosione di visitatori mette a dura prova le destinazioni16/08/2023In "La parola ai numeri"

Monica Montella Laureata in Scienze Politiche, indirizzo Politico-Economico, presso la facoltà di Federico II di Napoli. Ricercatore esperto dell'Istituto Nazionale di Statistica, dal 1995 al 1997 si è occupata della parte relativa alla metodologia e le fonti statistiche per la stima dei "Redditi delle famiglie agricole". Dal 1997 al 2008 è stata responsabile "della stima del valore aggiunto e produzione del settore dei trasporti e dei servizi alle famiglie dei Conti Nazionali e territoriali" e del progetto di ricerca "analisi dei dati di impresa e valutazione dei margini di trasporto". Dal 2008 al 2010 si è occupata di sviluppo di metodologie, analisi e documentazione per gli indici dei prezzi al consumo. Attualmente fa parte di un progetto di ricerca relativo alle tematiche del benessere in particolare fa parte del progetto "studi finalizzati alla misurazione del capitale umano e del capitale sociale" nella Direzione di Contabilità Nazionale dell'Istituto Nazionale di Statistica.
