

Il turismo a Venezia

di JAN VAN DER BORG e ALESSANDRO COSTA

La sostenibilità del turismo a Venezia oggi

Venezia è indubbiamente una delle città turistiche più note al mondo. Da tappa obbligatoria del *grand tour*, la città lagunare si è affermata come un vero e proprio *bestseller* del turismo internazionale.

Sono le cifre stesse a certificare un simile successo: Venezia viene visitata oggi da circa 12 milioni di persone l'anno.

La presenza turistica è suddivisibile in due grandi tipologie, discriminate dal fatto di optare o meno per un pernottamento in città. Una minoranza dei visitatori, cioè circa 3 milioni di persone, trascorre la notte in una struttura ricettiva. I restanti 9 milioni rimangono a Venezia per (molto) meno di 24 ore. Questi ultimi, definiti escursionisti o turisti "mordi e fuggi", hanno come punto di partenza e di ritorno o il proprio luogo di residenza, oppure un'altra destinazione di vacanza o ancora la periferia del sistema turistico creatasi negli ultimi decenni intorno al centro storico (si pensi, ad esempio, al litorale jesolano).

Non c'è alcun dubbio in merito al fatto che il turismo porti a Venezia benessere, ricchezza e occupazione. La spesa turistica non finisce solamente nelle tasche di chi opera nel settore, ma induce, al contempo, sia una serie d'attività economiche che forniscono beni e servizi all'industria turistica sia una serie di attività che producono beni di consumo per chi dal turismo ha guadagnato.

Accanto a questi innegabili benefici, però, lo sviluppo turistico comporta anche notevoli costi e disagi. Soltanto in parte, questi aspetti negativi vengono sostenuti da chi vive di turismo. Non solo, è facile osservare come alcuni costi vadano a colpire coloro i quali con il turismo non hanno niente a che vedere. Alcuni esempi: il turismo genera problemi di congestione, fa salire i prezzi delle case, dei beni e dei servizi, porta a un considerevole aumento del volume dei rifiuti da smaltire, stimola la micro-criminalità. Tra le tante altre non listate, un'esternalità negativa merita speciale attenzione: il fenomeno cosiddetto dello

spiazzamento di attività urbane "normali".

L'industria turistica, infatti, tende a entrare in competizione con un'altra funzione che il centro storico svolge, cioè quella di offrire i propri spazi ad abitanti, enti locali e altre imprese. In questo senso, la continua espansione del settore turistico si ripercuote in maniera controversa sulla qualità della vita della popolazione locale, diventando una delle principali cause dell'esodo e della compromessa vitalità del centro storico. Non c'è dubbio che quest'effetto penalizzi soprattutto gli abitanti e le attività economiche non direttamente legate alla produzione turistica, come l'artigianato tradizionale oppure il commercio rivolto agli abitanti.

Dal quadro presentato, quindi, emerge da subito un rapporto tutt'altro che univoco tra turismo e città. Il turismo porta sicuramente ricchezza e benessere, rappresenta una risorsa irrinunciabile nell'economia veneziana, ma se il suo sviluppo non viene gestito in maniera adeguata rischia di soffocare e far scomparire una serie d'attività di fondamentale importanza per il centro storico. La presenza e l'esplicazione di tali attività, infatti, costituisce un ottimo riferimento per saggiare lo stato della popolazione che vive nella città storica in quanto comunità urbana completa, "sana" e vitale.

La sostenibilità dello sviluppo del turismo veneziano

Solo molto recentemente l'industria mondiale del turismo e dei viaggi ha abbracciato il concetto dello sviluppo turistico sostenibile. Questa nozione *trendy* ci dice, in pratica, che lo sviluppo turistico va stimolato solamente nella misura in cui esso risulta pienamente compatibile con le esigenze della società locale e con le risorse di cui essa può disporre, sia nell'immediato come nel futuro. In tal modo, il turismo può divenire effettivamente un volano "intelligente" dell'economia locale. Lo sviluppo sostenibile è un concetto di particolare interesse per quei fenomeni che non possano essere gestiti rivolgendosi semplicemente ai meccanismi di mercato (e non è un caso che esso sia nato attorno a

questioni di natura ambientale). Infatti, il cuore del prodotto turistico, cioè l'insieme delle attrazioni di cui un sito può disporre, è difficilmente riproducibile e generalmente di dominio pubblico, ossia appartenente alla collettività. Viene a mancare, così, un segnale importante da indirizzare al consumatore-turista: il prezzo di mercato, che di norma rispecchia la scarsità del prodotto. Nel caso specifico, siccome il centro storico di Venezia è un bene che non ha prezzo, la domanda turistica per tale bene tende a essere infinita. Infine, il turismo di massa tende a "consumare" le risorse turistiche primarie, cioè le attrazioni naturali e culturali non-riproducibili; in questo modo l'attrattività della località viene danneggiata in maniera permanente. Il carattere particolare del prodotto turistico, dunque, fa emergere la necessità dell'intervento di un pianificatore, che subentri alla mano invisibile del mercato correggendone le inevitabili distorsioni. La figura appena introdotta deve farsi garante della sostenibilità del turismo. Come detto in precedenza, il turismo genera una serie d'effetti positivi e negativi. Molto spesso, questi ultimi vengono sostanzialmente ignorati nel momento di decidere di investire o meno nel settore turistico. Gli effetti

positivi sono palesi: reddito (l'industria turistica è ormai la prima industria dell'economia mondiale in termini di fatturato), posti di lavoro (particolarmente rilevante in quest'epoca di *jobless growth*), qualità della vita (una destinazione turistica riesce a mantenere alcuni servizi solo grazie alla domanda turistica che si aggiunge a quella dei residenti) e, infine, immagine (che favorisce la competitività della località in generale). Gli effetti positivi vanno poi confrontati con quelli negativi, quali quelli elencati nel paragrafo precedente, che potrebbero vanificare il miglioramento della qualità della vita. Il concetto di sostenibilità è un concetto prettamente dinamico. Non è sufficiente confrontare benefici e costi in un determinato momento per capire se valga la pena stimolare lo sviluppo turistico. La teoria del ciclo di vita della località ci fornisce una visione dinamica delle modalità di sviluppo che ogni località turistica dovrebbe seguire in assenza di shock esterni o interventi politici. Questa teoria ci dice che nella fase iniziale dello sviluppo turistico i costi d'investimento sono di gran lunga superiori ai ricavi. Tuttavia, la destinazione turistica, se riesce a



superare questo stadio d'avviamento, approderà alla cosiddetta fase di crescita: in questa fase lo sviluppo turistico genera benessere a costi tutto sommato limitati. Nelle località turistiche mature, invece, l'eccesso di domanda rispetto alla capacità d'accoglienza fa emergere quello spettro d'esternalità negative a cui si è fatto riferimento in precedenza. In questa fase, infatti, lo sviluppo turistico diventa un fattore di disturbo per un pool crescente d'attività "tradizionali", che frena lo sviluppo economico e sociale della località. La conseguenza principale di tutto ciò è la necessità di differenziare la politica turistica rispetto al ciclo di vita della destinazione. All'inizio del ciclo, infatti, si osserva una politica turistica di tipo promozionale. Questa porta a investire in nuove attrazioni, cercando contestualmente di valorizzare il prodotto turistico anche in maniera aggressiva. Nella seconda fase, cioè quella di crescita, si deve consolidare lo sviluppo evitando al tempo stesso la massificazione della domanda che risulterebbe nello sconvolgimento della capacità d'accoglienza o di carico della località, parametro di principale importanza nella misura della sostenibilità dell'attività turistica, in quanto definisce una soglia d'impatto invalicabile, pena il collasso dell'intero sistema. Nella terza fase, ed è quella in cui si trova il centro storico veneziano, si cercherà di porre un freno allo sviluppo turistico non opportunamente regolamentato. Ciò viene perseguito attraverso azioni di controllo sui flussi di visitatori ad esempio riqualificando l'offerta con la promozione dei segmenti strategici e dei prodotti turistici di nicchia. Una delle principali caratteristiche espressa dalle esternalità negative generate dal turismo è che queste tendono a emergere in maniera improvvisa. Se il numero di visitatori rimane al di sotto di una certa soglia critica, definita *capacità di accoglienza turistica*, la sostenibilità del turismo risulta garantita. Già nel 1988 si è cercato di individuare la soglia critica per la città di Venezia. Dagli aggiornamenti di questo studio – effettuati in occasione del dibattito in merito all'organizzazione dell'Expo e, più recentemente, in occasione della gestione dell'evento Giubileo – è stato messo in evidenza che il centro storico è in grado di "reggere" senza problemi un afflusso giornaliero non superiore ai 30 mila visitatori. Proiettando questo dato su scala annuale è facile stabilire come tale soglia, oltre alla presenza di residenti e pendolari, si assesti intorno agli 11 milioni di visitatori. Se, dunque, la pressione turistica media risulta essere

ancora sufficientemente compatibile con la capacità di carico/accoglienza di Venezia, sono invece i picchi di domanda e le concentrazioni delle attività turistiche in zone specifiche del centro quei fenomeni che rendono il turismo incompatibile con il tessuto economico, sociale e le caratteristiche strutturali della città lagunare.

Venezia, attualmente, si trova senza ombra di dubbio nella terza fase del ciclo, in quella fase di maturazione, cioè, che rischia di trasformarsi prima o poi in una fase di declino, se non si saprà gestire in modo migliore lo sviluppo turistico.

Una geografia del turismo veneziano

La sostenibilità del turismo veneziano passa attraverso gli effetti di una dimensione spaziale disomogenea. Non tutti i sestieri, infatti, sono colpiti nello stesso modo dal turismo. Partendo proprio dal presupposto che anche nel centro storico le attività turistiche si concentrano in zone specifiche, questo paragrafo vuole esplorare con maggior dettaglio gli aspetti localizzativi dell'industria turistica nella città. Il settore turistico sarà preso in considerazione non tanto come comparto a sé stante, ma nelle sue interrelazioni con gli altri settori industriali e socio-economici, al fine di individuare un sentiero economicamente sostenibile per il suo sviluppo. Dalla descrizione di alcune caratteristiche localizzative dei settori produttivi, del settore residenziale e dal loro confronto, si ricaveranno alcune semplici indicazioni dell'impatto in termini spaziali – sia positivi che negativi – del turismo sugli altri settori.

In particolare, risulta interessante soffermarsi sulla dinamica esibita dall'offerta commerciale e artigianale-turistica lungo i principali itinerari veneziani, dove risultano più evidenti sia gli effetti della sostituzione (commerciale e socio-economica), sia la perdita di benessere in termini di differenziale di prezzi al consumo e di varietà dell'offerta. È quindi possibile proiettare questi risultati sul medio termine, per simulare l'impatto dell'apertura di nuovi itinerari turistici – corrispondenti ai nuovi terminal programmati dall'amministrazione comunale – sull'economia cittadina, in un contesto di *zero-intervention*.

Lungo gli **itinerari principali** la composizione dell'offerta turistica è dominata dalle piccole attività commerciali rivolte ai turisti, in particolare ai *day-tripper* di poche pretese. In queste zone si localizzano molti alberghi di categoria intermedia,

così come la maggior parte dei ristoranti. Nella zona di San Luca, che comprende l'area marciana, si trova anche la più alta concentrazione d'attrazioni culturali e museali. Attorno a queste – e nei punti di maggior interesse paesaggistico come l'area di Rialto – stazionano moltissimi venditori ambulanti a postazione fissa o mobile. Nelle stesse zone, è forte la mortalità d'esercizi tipicamente rivolti ai residenti, primi tra tutti il commercio di generi alimentari e l'artigianato, che il più delle volte vengono sostituiti da attività rivolte ai turisti, genericamente indicate come *specialità veneziane*. Il costo della localizzazione e i prezzi dei beni di consumo in queste aree sono molto alti. Inoltre la popolazione residente deve sopportare anche un certo degrado estetico, unito alla congestione del traffico pedonale e dei mezzi di trasporto. Neanche il terziario gode di buona salute, tanto è vero che si assiste al trasferimento in terraferma delle sedi direzionali di attività bancarie, editoriali, assicurative e altre. Ristagna la nascita di nuove attività di servizi e di studi professionali, mentre un certo dinamismo continua a interessare il settore del vestiario.

Le zone **infra-centrali** sono quelle che pur non essendo direttamente interessate dal grande flusso dei visitatori beneficiano in maggior misura di un modello turistico di tipo pernottante. In esse la sostituzione d'attività rivolte ai residenti con quelle turistiche non va oltre un livello fisiologico. La perdita di popolazione non è così forte e il turismo non crea gravi disagi alla popolazione residente, che può continuare a contare su di una buona offerta commerciale e su di una residenza di buona qualità. La penetrazione del *paraturismo* nelle sue forme deteriori non è ancora a livelli preoccupanti, anche se negli ultimi anni si osserva un segnale di forte crescita in questo senso.

Nelle **zone marginali** il grande flusso dei visitatori stenta ad arrivare, se non nel caso dei pochi turisti "culturali" che si recano a piedi a Castello per visitare la Biennale o nella zona della Salute seguendo l'itinerario museale Palazzo Grassi – Accademia – Guggenheim alla ricerca di quiete e suggestioni artistiche. Mentre il bacino di domanda "autonoma" generata dall'area non è in grado di supportare l'offerta esistente, che poco alla volta si ridimensiona, nuove produzioni e servizi stentano a localizzarsi in queste zone, nonostante i bassi valori urbani, a causa della difficile accessibilità che le contraddistingue. Queste aree, infatti, assumono le caratteristiche di "aree di desertificazione

economica". Alcune scelte dell'amministrazione comunale, come il piano regolatore generale per la città storica e il piano per l'adeguamento della rete di vendita, potrebbero costituire delle valide opportunità di riscatto per queste aree. Il nuovo assetto urbanistico della Giudecca, il recupero di un'area di grande importanza strategica come l'Arsenale, la creazione di un "polo museale" permanente a Castello, l'insediamento dell'Università Ca' Foscari a San Giobbe: ognuno di questi interventi potrebbe costituire una reale occasione per sostenere la domanda, rendendole accessibili a studenti e turisti, consentendo il mantenimento di una certa struttura economica o il rilancio delle attività artigianali, anche di quelle non necessariamente rivolte al turismo.

Le **zone universitarie** godono ormai di dinamiche proprie e sembrano essere le uniche la cui economia non risulta essere dipendente da quella turistica. Negli altri capitoli di questo quaderno si vedrà quali possano essere le attività (artigianali, si può anticipare) in grado di riempire tali vuoti.

L'isola di **Murano**, poi, pur essendo una zona decentrata, è rimasta l'unico vero e proprio presidio industriale di Venezia. Essa continua a generare ricchezza e occupazione, con una forza di mercato (in termini di export internazionale) sufficientemente autonoma rispetto al mercato turistico locale. Inoltre, è una delle poche isole a poter contare su collegamenti abbastanza intensi, regolari e rapidi con il centro storico, con il terminal di piazzale Roma – stazione, con l'aeroporto.

Per quanto riguarda la **zona litoranea**, infine, si può individuare un'area marginale nell'isola di Pellestrina, che vive quasi esclusivamente di pesca e cantieristica. Essa è toccata in modo assolutamente trascurabile dai flussi turistici. Il Lido, dal canto suo, è una zona urbana ben servita e mantiene una certa struttura economica e commerciale autonoma, mentre sicuramente la zona connotata dallo sviluppo più interessante risulta essere il Comune del Cavallino, area dell'entroterra di Venezia che continua a crescere dal punto di vista demografico ed economico, grazie alle caratteristiche imprenditoriali che caratterizzano l'offerta esistente. In relazione a questa "mappa" del turismo veneziano, si potrebbe delineare una strategia di *policy* urbana che miri al contenimento degli effetti negativi del flusso turistico nelle aree da questo più danneggiate e, contestualmente, alla diffusione dei benefici alle aree che ora non ne godono in alcun modo. Tale strategia deve essere necessariamente

accompagnata da una politica condotta a livello comunale e regionale che miri al contenimento dei flussi turistici attraverso iniziative fiscali adeguate; attraverso la riconversione del flusso turistico da escursionista a pernottante con la conseguente internalizzazione dei *benefit* portati dal turismo, con l'innalzamento qualitativo dell'offerta alberghiera e l'incremento della capacità alberghiera (ed extra-alberghiera) rivolta a segmenti di domanda attualmente poco serviti, attraverso la riconversione di parte della domanda turistica verso il turismo culturale secondo opportune azioni di marketing e soluzioni tecnologiche adeguate a sostenere una domanda qualitativamente esigente; attraverso l'attivazione di una politica d'incentivo alla prenotazione di tutto o parte del pacchetto turistico. Ma, come è ormai ovvio, tutto questo rischierebbe comunque di non bastare, nel momento in cui il turismo continuasse a rimanere l'unica attività economica del centro storico di Venezia.

Come rendere il turismo veneziano sostenibile

Queste riflessioni ci portano a definire da subito una serie di *ingredienti* da impiegarsi per definire una coerente strategia turistica per Venezia. Per prima cosa, dunque, si deve cercare di mantenere il numero dei visitatori al di sotto della capacità d'accoglienza del centro storico. Poi, si deve mirare a incentivare il turismo pernottante e a disincentivare quello pendolare. Infine, è necessario eliminare i picchi di domanda e distribuire meglio le attività turistiche nel tempo e nello spazio, coinvolgendo nel gioco non solo parti poco conosciute del centro storico, ma anche Mestre e Marghera.

In sostanza, la città lagunare deve impegnarsi per gestire il turismo a livello non solo comunale, ma soprattutto deve adoperarsi per evitare di subirlo passivamente.

Questo quaderno di Insula intende dare un contributo alla discussione riguardante il turismo a Venezia, ma non ha la pretesa di porre fine ad essa. Molte delle questioni, in questi ultimi anni, sono state tradotte dall'amministrazione comunale in azioni concrete o in attività sperimentali. In tal senso, basti pensare al ridisegno complessivo del

sistema dell'accessibilità del centro storico, a un utilizzo più accorto del patrimonio storico-culturale, alla tassazione degli autobus e dei motoscafi turistici che entrano nella zona a traffico limitato, alla realizzazione della Venice Card, agli investimenti cospicui in risorse culturali e naturali effettuati in terraferma e alla attività di sensibilizzazione del turista rispetto alla vulnerabilità del tessuto urbano, attraverso la promulgazione della carta etica.

I contributi presenti in questo quaderno e che seguono quest'introduzione sono incentrati sull'approfondimento delle questioni fin qui affrontate¹. Nell'articolo di Giuliano Zanon, infatti, viene data una lettura storica del turismo veneziano e vengono esposte le principali problematiche legate a questo sviluppo. Donato Concato si occupa degli ultimi sviluppi socio-politici che hanno segnato il turismo veneziano. Nel contributo di Mara Manente e Federica Montaguti si evidenziano gli aspetti economici del comportamento di turisti ed escursionisti. Dall'articolo di Maurizio Rispoli si può comprendere quanto risulti complessa l'industria turistica veneziana e quali siano state le dinamiche principali che hanno caratterizzato le imprese turistiche veneziane. Paolo Russo e Francesco Di Cesare affrontano la questione dell'utilizzo turistico del patrimonio artistico-culturale. Maurizio Castagna presenta le recenti modifiche al sistema delle infrastrutture di trasporto per la gestione nell'area comunale dell'accessibilità turistica e non. Turiddo Pugliese ed Emanuela Semiani, infine, illustrano quale posizione occupa il turismo nei piani territoriali del Comune.

Il contributo di Ignazio Musu, da ultimo, trattando la delicata relazione intercorrente tra turismo e ambiente in senso stretto e in relazione ai suggerimenti prospettici proposti, è presentato quale sintesi ideale per le tematiche esplorate da questa monografia.

¹ La direzione Turismo della Regione Veneto ha interrotto il servizio di raccolta dati (Sirt) perciò non sempre i contributi a questo Quaderno risultano aggiornati al 2004. Tuttavia i ragionamenti fatti non risentono di questa grave difficoltà quanto chi opera nel mercato turistico per mestiere.



Il Molo verso la riva degli Schiavoni, fine Ottocento