



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA

**Dipartimento di Filosofia, Sociologia, Pedagogia e
Psicologia Applicata**

**Corso di Laurea Magistrale in Psicologia Sociale,
del Lavoro e della Comunicazione**

Tesi di Laurea Magistrale

**Venezia, dall'overtourism al no tourism: analisi
dell'impatto della pandemia di COVID-19 sulle
percezioni del turismo**

**Venice, from overtourism to no tourism: COVID-19 pandemic impact
analysis on tourism perceptions**

***Relatrice:*
Prof.ssa Roberta Maeran**

***Laureanda: Valentina Carlon
Matricola: 2015582***

Anno Accademico 2021/2022

INDICE

INTRODUZIONE	3
1. VENEZIA E LA SUA TRADIZIONE TURISTICA	5
1.1 <i>Turismo: definizione ed evoluzione</i>	5
1.2 <i>Le principali tappe di sviluppo del turismo a Venezia</i>	7
2. IL FENOMENO DELL'OVERTOURISM A VENEZIA	11
2.1 <i>Introduzione al fenomeno dell'overtourism</i>	11
2.2 <i>Venezia "icona dell'overtourism"</i>	13
2.2.1 <i>Le principali conseguenze dell'overtourism a Venezia</i>	14
2.2.2 <i>La capacità di carico turistico supportata dall'isola di Venezia</i>	16
2.2.3 <i>Il turismo delle navi da crociera, un segmento in rapida crescita</i>	19
2.2.4 <i>Gli "escursionisti" a Venezia</i>	23
2.3 <i>La gestione dell'overtourism a Venezia: progetti passati, attuali e futuri</i>	26
2.3.1 <i>Obiettivo "Venezia sostenibile"</i>	31
3. OVERTOURISM, NO TOURISM E RIPARTENZA DEL SETTORE TURISTICO: COME LA PANDEMIA DI COVID-19 HA CAMBIATO IL TURISMO A VENEZIA	37
3.1 <i>La pandemia di COVID-19</i>	38
3.1.1 <i>L'impatto psicologico e ambientale</i>	39
3.1.2 <i>Le ripercussioni sul settore turistico</i>	42
3.1.2.1 <i>La percezione del rischio e la paura di tornare a viaggiare</i>	44
3.1.3 <i>Uno sguardo al passato per affrontare un nuovo futuro</i>	48
3.2 <i>Dall'overtourism al no tourism: i primi effetti della pandemia di COVID-19 a Venezia</i>	51
3.2.1: <i>Le conseguenze della pandemia sull'industria del turismo veneziana</i>	52
3.2.2 <i>La monocultura del turismo, un fenomeno sempre più attuale</i>	54
3.3 <i>Un salto nell'attualità: dal no tourism alla ripresa del turismo a Venezia</i>	57

4. ANALISI DELL'IMPATTO DELLA PANDEMIA DI COVID-19 SUL TURISMO A VENEZIA DALLA PROSPETTIVA DEI RESIDENTI VENEZIANI.....	61
4.1 <i>L'impatto turistico</i>	61
4.1.1 <i>Il rapporto tra turisti e residenti</i>	64
4.2 <i>Cinque interviste a giovani residenti Veneziani</i>	68
4.3 <i>Ricerca quantitativa: "Il turismo a Venezia negli anni della pandemia di COVID-19"</i>	74
4.3.1 <i>Introduzione</i>	74
4.3.1.1 <i>Obiettivo di ricerca</i>	74
4.3.1.2 <i>Ipotesi</i>	74
4.3.2 <i>Metodo</i>	75
4.3.2.1 <i>Partecipanti e procedura</i>	75
4.3.2.2 <i>Le variabili</i>	77
4.3.2.3 <i>Analisi</i>	78
4.3.3 <i>Discussione dei risultati e conclusione</i>	87
4.3.4 <i>Limiti e direzioni future</i>	88
5. CONCLUSIONI	91
RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI.....	95

INTRODUZIONE

Venezia è un capolavoro di urbanistica straordinario e inimitabile (Rosin & Gombault, 2021). Il suo valore patrimoniale deriva dal valore culturale dell'ambiente, dall'arte e dalla cultura radicate in questo tessuto costruito (Lombardi et al., 2021). Tali caratteristiche hanno contribuito a rendere la città lagunare una delle mete turistiche più famose al mondo. Ogni anno, infatti, Venezia è in grado attrarre milioni di visitatori da tutto il pianeta. Tuttavia, questo crescente numero di turisti che giornalmente affolla il centro storico, le infrastrutture turistiche e non turistiche esistenti comporta l'inevitabile comparsa della congestione (Prud'homme, 1986) e alimenta i problemi legati alla capacità di carico turistico. Proprio a causa del suo successo turistico Venezia è considerata da molti studiosi uno dei casi più emblematici di overtourism. Con overtourism ci si riferisce al fenomeno che descrive la percezione della popolazione locale o degli stessi turisti che un luogo sia visitato in uno stesso momento da troppi visitatori e che questo determini un cambiamento del suo carattere facendole perdere di autenticità (Goodwin, 2017). Gli effetti negativi prodotti dallo sviluppo dell'overtourism nella città di Venezia sono principalmente legati all'erosione dell'integrità dei siti del patrimonio (Ganzaroli et al., 2017) e all'alterazione della qualità di vita dei residenti (Van Der Borg et al., 1996) per effetto dell'aumento dei costi complessivi (Duignan, Everett & McCabe, 2022) e della maggiore difficoltà di portare a termine i compiti quotidiani (Connor et al., 2015). Tale situazione nel tempo si è ulteriormente aggravata per via della presenza sempre più costante del numero di escursionisti giornalieri che, nel caso di Venezia, costituiscono un problema in quanto concorrono a produrre sovraffollamento senza contribuire allo stesso modo dei pernottanti all'economia della città. L'affermarsi di questa realtà ha indotto il Comune di Venezia ad avanzare diverse proposte per la gestione dei flussi turistici. Tra quelle più attuali e discusse si trova l'introduzione del "contributo per l'accesso a Venezia" che diventerà operativo a partire dal 16 gennaio 2023. L'obiettivo concreto da parte delle autorità locali veneziane e l'auspicio dei suoi residenti è quello di favorire la realizzazione di una forma di turismo sostenibile per la città di Venezia.

Questo contesto in cui Venezia per molti anni si è trovata a convivere ha subito una brusca ed improvvisa battuta di arresto nel 2020, quando nel mondo è scoppiata la pandemia di COVID-19. La pandemia, infatti, ha messo in discussione uno degli elementi fondamentali del turismo: la sicurezza. L'elevato rischio percepito di viaggiare durante la

pandemia di COVID-19 ha aumentato le emozioni negative e ridotto complessivamente le intenzioni di viaggiare (Agyeiwaah et al., 2021). Venezia, passata di punto in bianco da una condizione di overtourism ad una di “no tourism” (Koh, 2020), ha dovuto fare i conti con un evento che ha messo fortemente in luce tutte le fragilità di una località che trae dai flussi turistici una grande parte della sua economia. Le immagini di Piazza San Marco completamente deserta e delle acque trasparenti della laguna hanno dato avvio a numerose riflessioni sul tema dell’impatto che il turismo produce sulla città di Venezia. Nel corso dell’ultimo secolo è evidente come a Venezia il turismo sia diventato una sorta di motore economico monoculturale per la città, determinando una radicale trasformazione del centro storico in una sorta di città aziendale e diminuendo, in questo modo, le possibilità per i suoi residenti di trovare un’occupazione al di fuori del settore turistico (Bertocchi & Visentin, 2019). Ciò, inoltre, ha contribuito a determinare l’allontanamento della popolazione dal centro storico verso la terraferma. Tuttavia, spesso si tende a sottovalutare l’apporto che i residenti di una destinazione turistica possono dare allo sviluppo turistico di quella località: il loro supporto è essenziale per il successo a lungo termine di una destinazione turistica, poiché, se i turisti vengono accolti con ostilità, il loro numero diminuirà (Andriotis, 2004). Pertanto, considerando quest’ultimo aspetto, e tenendo presente che l’overtourism è uno degli elementi che in misura maggiore è in grado di produrre uno spostamento degli atteggiamenti di una parte significativa della popolazione ospitante da un’accettazione neutrale o positiva della presenza dei turisti ad uno stato di percezioni negative o di rifiuto dei turisti stessi (Duignan et al. 2022), sono stati presentati nel capitolo 4.3 i risultati di una ricerca quantitativa volta ad indagare se la situazione pandemica, capace di determinare una totale assenza di turisti a Venezia, abbia modificato l’atteggiamento dei residenti veneziani nei confronti dei turisti e del turismo nel complesso.

La tesi è stata realizzata in una fase particolare del periodo pandemico: nel corso dell’estate 2022, camminando per Venezia, è chiaramente visibile il fatto che i turisti stiano tornando a ripopolare la città e che il settore turistico stia lentamente raggiungendo i livelli pre-pandemia. È fondamentale, tuttavia, che questo ritorno alla “normalità” non induca le autorità locali a dimenticare ciò che Venezia ha vissuto nel corso di questi due anni. Le sfide da affrontare sono molte poiché Venezia è una realtà complessa, ma potrebbe essere determinante agire ora per non compromettere la sua sopravvivenza.

1. VENEZIA E LA SUA TRADIZIONE TURISTICA

Venezia con la sua storia millenaria è uno dei luoghi di attrazione più noti al mondo. Una città unica che ogni anno attira milioni di visitatori grazie al suo patrimonio storico, artistico, monumentale e culturale e alla ricca tradizione che la caratterizza. Si tratta, infatti, di una delle poche città al mondo che ha avuto esperienza con il turismo prima ancora che il termine venisse coniato (Van Der Borg, 1992). È necessario, a questo punto, specificare cosa intendiamo per turismo e definire quale è stato il suo sviluppo, prima di trattare come esso si sia evoluto a Venezia fino ai giorni d'oggi.

1.1 Turismo: definizione ed evoluzione

Il turismo è un fenomeno particolarmente complesso, oggetto di studio di diverse discipline. Per tale motivo, non ne esiste una definizione univoca. Tendenzialmente il turismo viene concepito come un viaggio verso una determinata destinazione che porta ad allontanarsi dalla propria abitazione (Robinson et al., 2013), un fenomeno distinto dalla vita quotidiana, rientrando nella sfera del tempo libero, che si configura come un'attività derivante dalla ricerca di svago e dalla separazione volontaria dalle "obbligazioni primarie" stabilite dalla società (Maeran, 2004). Il turista, così come lo definisce l'Organizzazione Mondiale del Turismo (UWTO – *United Nations World Tourism Organization*, 1997), è "chiunque viaggi in paesi diversi da quello in cui ha la sua residenza abituale, al di fuori del proprio ambiente quotidiano, per un periodo di almeno una notte ma non superiore a un anno e il cui scopo principale della visita sia diverso dall'esercizio di ogni tipo di attività remunerata all'interno del paese visitato". Tale definizione si focalizza, in primo luogo, sulla dimensione spaziale e temporale dello spostamento che il turista deve attuare affinché possa essere definito come tale, e, in un secondo momento, sull'assenza di ricavo economico da parte del turista stesso nel corso del suo viaggio. Dal punto di vista del viaggiatore, infatti, si tratta sia di un momento in cui gratificare i propri desideri, grazie anche ai servizi di cui usufruisce, sia di un momento disinteressato, ovvero un'attività del tempo libero che si definisce in base al suo opposto, il lavoro. Allo stesso tempo, il turismo può assumere anche un altro significato: dalla prospettiva del fruitore dei servizi della destinazione turistica dove il turista trascorre le sue vacanze, il turismo è una fonte di guadagno economico grazie all'opportunità

lavorativa che offre. Il turismo, dunque, come ha affermato Marcello Cesa-Bianchi in occasione del IV Convegno di Psicologia e Turismo a Sangemini, può essere definito come “un’area di convergenza e di confronto di fenomeni che riguardano l’uomo, le sue esigenze, le sue aspettative, l’economia di un paese e l’ecologia di un territorio, che implica problemi etici e legislativi, necessità formative e possibilità professionali”. Si mette così in luce, attraverso quest’ultima definizione, che il fenomeno turistico riguarda aspetti legati ai bisogni dell’uomo, prevede una conciliazione tra l’economia e l’ecologia di un determinato territorio e, contemporaneamente, implica problemi etici e legislativi ma anche necessità formative e professionali.

Tornando indietro nel tempo, secondo alcuni studiosi, i primi spostamenti osservati presso le più note civiltà antiche non sarebbero da considerarsi come una forma particolare di turismo, nell’accezione del termine che oggi conosciamo. Pertanto, i viaggi che hanno caratterizzato la storia antica finalizzati al commercio, alla conquista, salute o religione, oppure gli spostamenti effettuati da esploratori come Colombo, Magellano, Marco Polo, benché potrebbero essere citati come primi esempi di turismo, in realtà sono stati alimentati da specifici scopi che li eliminerebbero dal regno del turismo (Robinson et al., 2013). Il turismo, infatti, è un fenomeno tipico dell’era moderna, sviluppato a partire dalla Rivoluzione Industriale grazie all’affermarsi della civiltà urbana e di nuove e moderne comunicazioni e tecnologie (Maeran, 2004). Uno dei primi modelli di turismo della storia è stato il Grand Tour, un modello elitario che ha messo in luce una nuova visione del viaggio (Maeran, 2004). Originariamente il Grand Tour veniva effettuato da giovani dell’aristocrazia britannica e consisteva nella visita delle principali città e zone di interesse artistico e culturale europee con il fine di contribuire all’educazione di giovani di buona famiglia¹. A partire dalla seconda metà del Novecento, il turismo di élite, parallelamente alle nuove possibilità per i lavoratori di poter beneficiare di tempo libero e di un surplus di reddito (Maeran, 2004) e grazie allo sviluppo del sistema ferroviario (Butler, 2015), si trasformò in turismo di massa. Dopo la Seconda guerra mondiale la diffusione dell’automobile, l’affermazione dei voli transcontinentali e transoceanici e la nascita delle compagnie ferroviarie hanno creato nuove opportunità per raggiungere facilmente località anche molto distanti². Conseguentemente, nei decenni successivi, è

¹ Retrieved from: <https://www.treccani.it/enciclopedia/grand-tour/>

² Retrieved from: <https://www.treccani.it/enciclopedia/turismo/>

cresciuta in misura sempre maggiore l'aspirazione di essere parte di quello che era diffusamente noto come "mondo turistico".

1.2 Le principali tappe di sviluppo del turismo a Venezia

Il turismo è un fenomeno quasi onnipresente, ma il suo sviluppo varia notevolmente in funzione della città, regione o nazione considerata (Robinson et al., 2013). Analizziamo di seguito il caso di Venezia.

Venezia, in virtù delle molteplici attrazioni di cui è dotata e dell'unicità che la contraddistingue e che congiunge il patrimonio artistico e culturale con la peculiare struttura fisica del centro, ha sempre occupato una posizione di rilievo nel mercato turistico (Van Der Borg, 1992). Fin dalla prima metà dell'Ottocento, Venezia era riconosciuta come una delle principali destinazioni del turismo d'élite in Italia (Zannini, 2014), tanto da divenire la seconda casa di poeti, romanzieri, pittori e architetti di tutto il mondo che, attraverso varie forme di creatività, ne raccontavano il suo fascino seducente. Proprio nell'era del Grand Tour, Venezia è stata fonte di ispirazione per numerosi artisti, tra cui i pittori J.M.W. Turner e Pierre-Auguste Renoir, ma anche poeti e scrittori illustri, tra i quali, citandone solo alcuni, Lord Byron, John Ruskin, Charles Dickens, Richard Wagner, Henry James, Marcel Proust, Thomas Mann, Ernest Hemingway. La presenza e le opere donate da questi artisti hanno attribuito a Venezia l'identità di città creativa. Tale identità, tuttavia, è andata persa a partire dal XX secolo a causa dell'affermarsi dell'industrializzazione forzata e della diffusione del turismo culturale di massa (Calcagno et al., 2013). Nel 1906, grazie anche al prestigio di cui godeva il Lido di Venezia, è stata fondata la Compagnia alberghi Lido, diventata dopo pochi anni la Compagnia italiana grandi alberghi (CIGA), evento che ha conferito ufficialmente a Venezia l'ingresso nel settore turistico del grande capitale (Zannini, 2014). Con l'avvento della Seconda guerra mondiale Venezia, così come molte altre città turistiche, è stata costretta a dover fronteggiare anni di incertezza al termine dei quali il movimento turistico ha ripreso a crescere raggiungendo e superando, nel 1952, quasi mezzo milione di arrivi e oltre un milione e seicentomila presenze. In questa direzione, dagli anni Cinquanta fino agli anni Ottanta del secolo scorso, si è assistito ad una tendenza sempre più crescente di arrivi e presenze in città: Venezia è divenuta una delle principali località del turismo di massa internazionale (Zannini, 2014). La città ha iniziato così a vivere del suo passato,

sfruttando l'eredità delle sue industrie creative e del suo patrimonio architettonico e artistico e diventando fabbrica delle arti e della cultura (Calcagno et al., 2013). Contemporaneamente allo sviluppo progressivo del turismo di massa si è osservato il mutamento della durata media della permanenza dei visitatori a Venezia, la quale si ridusse in modo evidente tra gli anni Cinquanta e Settanta passando da tre a due notti per poi, successivamente, crescere nuovamente nel decennio successivo (Van Der Borg et al., 1996)). È importante segnalare che la riduzione registrata non è stata rilevata solo a Venezia, ma in molte altre località turistiche nel mondo; ciò che tuttavia ha distinto la città lagunare dal resto del mondo è stato il leggero allungamento della permanenza che si è verificato tra gli anni Ottanta e Novanta (Van Der Borg, 1992). Nel 1987, mentre si assisteva all'ingresso in una nuova fase del turismo mondiale (Zannini, 2014), Venezia, insieme alla sua laguna, è stata inserita dall'UNESCO nella Lista del Patrimonio Mondiale divenendo così patrimonio dell'umanità (Calcagno et al., 2013). Questo evento, inevitabilmente, le ha permesso di consolidare, a livello nazionale e internazionale, il ruolo di prestigiosa località turistica. Negli ultimi trent'anni, infatti, si è registrata anno dopo anno una crescita costante delle presenze a Venezia: 5,6% di presenze in più, in media, ogni anno (Zannini, 2014). Quello che però si è osservato è la diminuzione della durata del soggiorno da parte dei visitatori (Van Der Borg, 1992). All'inizio degli anni Novanta, il numero di visitatori era circa di 9.2 milioni all'anno, tra i quali solo 3.2 milioni soggiornavano nelle strutture ricettive mentre i restanti 6 milioni erano escursionisti (Costa & Manente, 1996). Gli escursionisti sono turisti giornalieri che non soggiornano in città ma che completano la loro visita in giornata (Zannini, 2014). Il fenomeno dell'escursionismo, come particolare forma di turismo, si è sviluppato parallelamente alla diffusione dell'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblici e privati (Van Der Borg, 1992) e, insieme alla predominanza del turismo internazionale, rappresenta uno degli elementi principali che contraddistingue il turismo a Venezia (Costa & Manente, 1996). Verso la fine del Novecento è stata messa in luce la grandezza di questo fenomeno nel momento in cui si è osservato che gli escursionisti giornalieri rappresentavano il 65% dei visitatori totali (Costa & Manente, 1996), corrispondente a circa 20 milioni di persone all'anno, un numero superiore rispetto a coloro che trascorrevano almeno una notte all'interno del Comune (Ferri & Guarnaroli, 2012). La maggior parte dei gitanti provengono dalle province di Padova e Treviso ma anche dalle città grandi e medie del Veneto e da quelle

delle regioni limitrofe di Lombardia, Trentino Alto-Adige, Emilia-Romagna e Friuli Venezia-Giulia (Van Der Borg, 1992). È necessario specificare, tuttavia, che il fenomeno dell'escursionismo si associa ad una riduzione dei benefici locali (Van Der Borg, 1992) e, per tale motivo, limitare l'arrivo degli escursionisti a Venezia con specifiche politiche che tendano a dissuadere la visita in giornata è uno dei principali obiettivi che il Comune di Venezia tuttora si pone. Lo scopo primario è quello, da un lato, di incentivare il turismo residenziale e, dall'altro, di favorire la sostenibilità del sistema urbano (Costa, 2018).

Recentemente, il 2019 è stato un anno eccezionale dal punto di vista dei flussi turistici. Secondo i dati Istat, il comune di Venezia nel 2019 ha registrato circa 13 milioni di presenze corrispondenti al 3,0% del totale nazionale, risultando la seconda meta italiana più visitata dopo Roma (Istat, 2020)³. Nel dettaglio, attraverso le statistiche ufficiali pubblicate dal Sistema Statistico della Regione Veneto⁴ è possibile osservare che quasi 9 milioni di tali presenze sono registrate nel centro storico. È importante sottolineare, a fronte di questi dati, la tendenza crescente e positiva per il Sistema Turistico della città metropolitana di Venezia comprendente la città lagunare (+4,5% arrivi e +6,2% presenze) che ha caratterizzato l'anno 2019. Questo andamento positivo è legato ad una crescita di arrivi e presenze soprattutto da parte del pubblico internazionale. In particolare, più di un milione di queste presenze proviene dagli Stati Uniti (1.544.315), seguiti da Francia (844.814), Gran Bretagna (836.056) e Germania (590.121).

Sulla base di quanto precedentemente citato e in relazione ai dati sopra riportati, emerge in modo chiaro come il turismo abbia sempre avuto, e ha tuttora, un ruolo fondamentale sul funzionamento di Venezia come città (Van Der Borg, 1992). Venezia nei secoli ha saputo costruire su varie forme di creatività gran parte del suo potere economico e della sua supremazia culturale divenendo una delle più importanti destinazioni del turismo culturale nel mondo (Calcagno et al., 2013). Tuttavia, Venezia è anche nota per essere una città estremamente fragile, chiamata quotidianamente a far fronte non solo ai benefici ma soprattutto ai costi che il turismo porta con sé. Sebbene, da un lato, il turismo a Venezia sia fonte di occupazione e di reddito per la maggior parte dei suoi residenti, esso può anche rappresentare, dall'altro lato, una vera e propria minaccia in quanto capace potenzialmente di soffocare numerose funzioni urbane (Van Der Borg,

³ Retrieved from: <https://www.istat.it/it/files//2020/12/C19.pdf>

⁴ Retrieved from: https://statistica.regione.veneto.it/jsp/focus_su_venezias.jsp

1988). L'avvento della pandemia di COVID-19 a Venezia ha accentuato l'errore strategico della città di puntare tutto sul turismo e dipendere fortemente dall'overtourism. Si è osservato, di conseguenza, come il vulnerabile patrimonio di Venezia negli anni sia stato gestito e protetto in maniera errata. Il complesso equilibrio da cui dipende la città tra la cultura, ovvero il patrimonio materiale e immateriale, l'ambiente con la sua laguna e biodiversità, e l'economia connessa al turismo, all'artigianato e ai servizi, mette in luce quanto il turismo nelle città patrimonio sia insostenibile (Rosin & Gombault, 2021). I problemi legati all'overtourism, i danni causati dalle inondazioni che, oltre ad essere una fonte di incertezza economica, determinano inevitabilmente il deterioramento del patrimonio architettonico, la radicale riduzione in pochi anni della popolazione che risiede nel centro storico di Venezia per motivi legati soprattutto ai prezzi inaccessibili delle abitazioni e dei servizi, e, infine, la ridotta scelta di alternative lavorative non connesse al settore turistico, sono solo alcuni degli evidenti esempi di insostenibilità del turismo a Venezia (Rosin & Gombault, 2021). Ed è proprio quando la somma dei costi totali supera quella dei benefici che lo sviluppo turistico non è più sostenibile e gli interventi diventano così necessari (Van Der Borg et al., 1996). Dunque, la realizzazione di un piano d'azione chiaro per la gestione dei flussi turistici a Venezia, non è più solamente consigliabile, ma è diventato fondamentale per raggiungere gli obiettivi di sviluppo del turismo sostenibile (Van Der Borg et al. 1996) e supportare la salvaguardia e la sopravvivenza di Venezia.

2. IL FENOMENO DELL’OVERTOURISM A VENEZIA

Il turismo è riconosciuto come un motore di sviluppo locale e regionale, ma una sua crescita incontrollata potrebbe causare una pressione eccessiva sull’ambiente o sul patrimonio culturale di una destinazione, comportando un’alterazione delle condizioni sociali ed economiche e modificando la qualità della vita della popolazione locale (Massiani, & Santoro, 2012). Negli ultimi anni, sempre più destinazioni turistiche mondiali si sono confrontate con un fenomeno impegnativo e complesso: l’overtourism (Perkumienė & Pranskūnienė, 2019). Nei capitoli che seguono, dopo aver definito le caratteristiche dell’overtourism e le sue principali ripercussioni, si analizzerà il caso specifico di Venezia e le modalità di gestione adottate dalla città laguna nell’affrontare tale fenomeno.

2.1 Introduzione al fenomeno dell’overtourism

Sebbene il termine “overtourism” sia apparso solo recentemente in letteratura, le questioni che rappresenta sono oggetto di discussione sin dai primi anni Settanta del Novecento (Boissevain, 1977; Cohen, 1978, 1987). Il fenomeno dell’overtourism, così come affermano Milano, Novelli e Cheer (2019), trova la sua origine nel manifestarsi di pratiche insostenibili di turismo di massa e nelle risposte che queste hanno generato tra accademici, professionisti e movimenti sociali interessati all’uso dannoso degli spazi urbani a scopo turistico. Come nuovo termine, l’overtourism identifica quel fenomeno in cui la popolazione locale, o gli stessi turisti, percepiscono che un luogo sia visitato in uno stesso momento da troppi visitatori e che questo determini un cambiamento del suo carattere facendolo perdere di autenticità (Goodwin, 2017). L’overtourism, infatti, si può manifestare sia in senso fisico - quando è presente un numero elevato di persone in un determinato luogo o vi è una mancanza di controllo sul flusso e sulla regolamentazione dei visitatori - sia in una percezione psicologica da parte dei residenti che possono sentirsi bloccati da una forma di turismo incontrollato (Bertocchi & Visentin, 2019). Milano e collaboratori (2018), nel volume “Overtourism: Excesses, discontents and measures in travel and tourism”, hanno descritto l’overtourism come “la crescita eccessiva di visitatori che porta al sovraffollamento di determinate aree dove i residenti subiscono le conseguenze di picchi turistici temporanei e stagionali che causano cambiamenti

permanenti ai loro stili di vita, negano l'accesso ai servizi e danneggiano il loro benessere generale". Pertanto, come emerge da questa definizione, si tratta di un fenomeno connesso alla vivibilità di un luogo, al benessere dei residenti e alle esperienze dei visitatori e caratterizzato dal conflitto con gli interessi di residenti e altri attori locali e dalla turisticizzazione e museificazione di destinazioni turistiche popolari o siti del patrimonio industriale (Saidi, 2012). Per tutti questi motivi, il termine "overtourism" viene utilizzato per descrivere le conseguenze negative del turismo (Capocchi et al., 2020) e per indicare qualsiasi destinazione che subisce una eccessiva pressione da parte del settore turistico (Richardson, 2017). Sicuramente lo sviluppo di questo fenomeno è da associarsi a diversi aspetti: l'alto livello di offerta turistica, i voli low-cost, la disintermediazione, la stagionalità, gli alti standard di vita e quindi l'accesso alle vacanze, il boom dei trasporti e nella commercializzazione delle destinazioni e il turismo must-see-site promosso dai social network come Instagram o Facebook (Rosin & Gombault, 2021). I primi segni visibili di eccessiva crescita turistica sono la saturazione dell'offerta centrale delle strutture e il continuo utilizzo, in prossimità delle attrazioni centrali, di risorse che sono tuttavia limitate (Russo, 2002). Gli impatti negativi del turismo eccessivo e incontrollato sono molteplici e includono tra i principali: la perdita del senso di appartenenza e del senso del luogo da parte dei residenti; l'aumento della congestione e la privatizzazione degli spazi pubblici; lo sviluppo esplosivo del turismo crocieristico; l'incremento del numero di visitatori stagionali e giornalieri (Milano et al., 2019); la crescita della speculazione immobiliare indotta dal turismo stesso e la relativa riduzione della parità di potere d'acquisto dei residenti locali rispetto ai visitatori (Milano, 2017); un uso dannoso degli spazi urbani, rurali e costieri (Colomb & Novy, 2016). Il rischio principale è, di conseguenza, la perdita di attrattività della località vittima dell'eccessiva pressione turistica (Russo, 2002) e il successivo e progressivo declino della destinazione turistica stessa (Rosin & Gombault, 2021). Un luogo attraente e allettante dovrebbe essere, oltre che sicuro, anche abitabile sia per i suoi residenti locali che per i visitatori (Milano et al., 2019).

Dunque, tenendo conto di tutti questi aspetti, per far fronte a tale realtà e affrontare le sfide associate all'overtourism in termini di politiche, organizzazioni, istituzioni e comportamento, è necessario uno sforzo multidimensionale. Tale sforzo comporta prendere in considerazione una serie di fattori che richiedono un'attenta pianificazione

nel rispetto delle specificità della destinazione, come, ad esempio, il coinvolgimento della comunità, la gestione della congestione, la riduzione della stagionalità e la diversificazione dell'offerta turistica (Benner, 2019). Naturalmente, ciò implica che, in qualunque contesto geopolitico si rilevi la presenza di overtourism, per affrontare le cause e le conseguenze di tale fenomeno sono fondamentali soluzioni tecniche e politiche dal basso che favoriscano la conciliazione tra l'imperativo economico e le eredità sociali, culturali ed ecologiche di persone e luoghi (Milano et al., 2019).

2.2 Venezia, “icona dell’overtourism”

Oggigiorno sono numerose le destinazioni turistiche globali che si occupano di overtourism (Capocchi et al., 2020) e per le quali la percezione del “troppo” non è una questione totalmente nuova (Erschbamer et al. 2018). Come afferma Benner (2019), l'overtourism si manifesta in modo diverso in funzione delle differenti località. Le città in generale, e le città patrimonio specificamente, ogni anno ospitano la gran parte dei turisti del mondo. Tra queste, i più conosciuti casi di spicco colpiti dall'evoluzione di tale fenomeno sono: Hong Kong, Rio de Janeiro, San Cristóbal de las Casas, Barcellona, Granada, Dubrovnik, Lisbona, Madrid, Malta e Venezia (Boissevain, 1996; Colomb & Novy, 2016; Milano & Mansilla, 2018). Venezia, in particolare, è una delle più note città turistiche che, proprio a causa del suo successo turistico, è divenuta nel tempo vittima di sé stessa (Bertocchi & Visentin, 2019). Il flusso incontrollato dei suoi visitatori, le ha fatto guadagnare l'etichetta di “icona dell’overtourism” (Crossley, 2020; Seraphin et al., 2018). Venezia, infatti, rappresenta uno dei casi più emblematici di overtourism che interessa una città storica (Visentin & Bertocchi, 2019; Russo, 2002) e, per tale motivo, è ritenuta la città ideale per misurare gli effetti negativi di questo fenomeno (Seraphin et al., 2018). Un'indagine di Bertocchi e Visentin del 2019 ha messo in luce il radicale cambiamento del tessuto urbano a causa della crescita impressionante delle strutture ricettive nell'intera città storica, passate da 8.249 posti letto nel 2008 a 49.260 nel 2019 (corrispondente ad un incremento del 497%), e del numero totale di ristoranti che è aumentato del 160% (Visentin & Bertocchi, 2019). Tornando indietro nel passato, attraverso l'aiuto di alcuni dati, è possibile notare chiaramente questo aumento del flusso turistico a Venezia. Nel 1949 i visitatori erano meno di 400.000 all'anno e corrispondevano ad un milione di pernottamenti in città. Una crescita progressiva ha

portato, nel 1977, ad un incremento di tale numero fino ad un milione di visitatori e due milioni di pernottamenti e, qualche anno dopo, nel 1994, sono stati registrati 1,4 milioni di arrivi e 3 milioni di pernottamenti. All'inizio del XXI secolo si è osservato un ulteriore aumento della quota di turisti che ha raggiunto l'1,7 milioni di arrivi e i 4,4 milioni di pernottamenti. Poco più tardi, nel 2011, tale quota è cresciuta ancora notevolmente arrivando a contare 2,5 milioni di arrivi turistici e più di 6 milioni di pernottamenti⁵. È importante sottolineare che questi numeri rappresentano solo una parte del numero totale di visitatori a Venezia: bisogna anche considerare la quota di coloro che pernottano fuori dalla città e quella degli escursionisti in rilevante aumento negli ultimi decenni. Prima del verificarsi della pandemia di COVID-19, il numero di turisti rilevato è stato superiore a 23 milioni tra pernottanti ed escursionisti, un volume molto grande che, considerando le piccole dimensioni della città che si estende per soli 2,02 miglia quadrate, può essere particolarmente problematico (Connor et al., 2015). In aggiunta, oltre che per la sua bellezza e storia centenaria, Venezia attrae ogni anno moltissimi visitatori grazie ai numerosi e famosi eventi che ospita. Il più notevole è sicuramente la Biennale di Venezia che è stata istituita nel 1895 ed è attualmente in grado di catturare oltre 300.000 visitatori all'anno⁶. Si tratta, anche in questo caso, di un'occasione capace di generare congestione a causa dell'arrivo in città di grandi folle di visitatori che limitano il flusso pedonale (Connor et al., 2015). Questa forte pressione turistica determina a Venezia molteplici conseguenze. Queste ultime saranno trattate nel capitolo successivo.

2.2.1 Le principali conseguenze dell'overtourism a Venezia

La continua crescita del settore turistico è una delle principali tendenze che da diversi anni caratterizza Venezia (Bertocchi & Visentin, 2019). La forte pressione turistica, tuttavia, porta con sé molte conseguenze negative. Tali conseguenze sono legate principalmente all'erosione dell'integrità dei siti del patrimonio e della qualità delle attrazioni (Ganzaroli et al., 2017), capaci di causare un peggioramento dell'esperienza turistica (Rosin & Gombault, 2021), e all'alterazione della qualità della vita dei residenti (Van Der Borg et al., 1996) per effetto della maggiore difficoltà di portare a termine i compiti quotidiani (Connor et al., 2015). Venezia, in quest'ottica, deve affrontare diversi

⁵ Retrieved from: <https://www.comune.venezia.it/>

⁶ Retrieved from: <https://www.labiennale.org/it>

impatti negativi causati o aggravati dall'industria del turismo, tra i quali: atti vandalici e criminalità, inquinamento, traffico acqueo, affollamento, irritazione della popolazione locale e "usura" del patrimonio e del sito storico (Van Der Borg et al., 1996; Khoshnevis & Khanalizadeh, 2017). Accanto a questi aspetti, è necessario considerare anche che, inevitabilmente, la presenza di milioni di turisti degrada fisicamente Venezia, che è nota per essere una città estremamente fragile. Il danno fisico provocato può essere quantificato monetariamente considerando soprattutto le seguenti spese di cui la città deve farsi carico: la rimozione dei rifiuti, l'inquinamento e il moto ondoso (Connor et al., 2015). Partendo dalla rimozione dei rifiuti, è stato calcolato che, nel corso del loro soggiorno, i turisti generano fino a 75 tonnellate di spazzatura al giorno, corrispondenti ad un costo annuale di 44,8 milioni di euro (Blanco et al., 2014). Relativamente all'inquinamento prodotto, invece, in termini di rimozione dei liquami e emissioni di CO₂, la permanenza in città dei visitatori genera una spesa di 20,6 milioni di euro all'anno (Blanco et al., 2014). In aggiunta, un'ulteriore e rilevante spesa che Venezia è chiamata a fronteggiare è legata all'erosione dei muri dei canali provocata dal moto ondoso generato dalle scie delle imbarcazioni private e pubbliche (Connor et al., 2015). Un numero troppo elevato di turisti comporta un uso sempre più crescente dei trasporti privati e pubblici che nei periodi di forte afflusso vengono messi sotto stress. Ciò genera all'anno un costo pari a circa 9 milioni di euro destinato alla ripartizione dei muri dei canali. Dunque, sommando complessivamente queste spese, è possibile affermare che, da un lato sicuramente il settore turistico è per la città un'importante fonte di reddito, ma, dall'altro, costa a Venezia circa 74,3 milioni di euro all'anno impiegati nella riparazione delle preziose infrastrutture che possono essere danneggiate dal turismo stesso (Blanco et al., 2014). Infine, un altro aspetto importante da sottolineare, legato alle conseguenze negative di un flusso troppo elevato di visitatori in città, riguarda la sicurezza. Le poche forme di uscita dalla città, per via dello spazio geograficamente limitato, possono complicare notevolmente e rendere pericolosa un'eventuale e inaspettata evacuazione. Gli standard di sicurezza internazionali, specificati dal Comitato Europeo di Standardizzazione, stabiliscono che l'evacuazione di una determinata area non dovrebbe durare più di otto minuti, tempo dopo il quale il panico tra le persone si diffonde e aumenta la probabilità che si verifichino situazioni di pericolo (Connor et al., 2015). A Venezia, questo aspetto è molto più difficile da gestire, soprattutto nel caso in cui l'evacuazione debba avvenire

in una zona della città particolarmente affollata. Questa situazione tende poi a peggiorare in occasione dei grandi eventi come la Festa del Redentore o l'inaugurazione della Mostra d'Arte della Biennale, quando il flusso di turisti è particolarmente elevato (Connor et al, 2015).

Venezia, come altre città patrimonio, nonostante da sempre riesca ad attrarre milioni di visitatori, deve ugualmente impegnarsi nel mantenimento della sua attrattività. Un Palazzo Ducale congestionato annualmente potrebbe causare una perdita di visite, così come, ancora più probabilmente, una diminuzione della quota di turisti che arrivano o tornano a Venezia per una visita culturale (Russo, 2002). Ottimizzare il numero di turisti in città potrebbe aiutare ad alleviare gran parte degli impatti negativi del turismo e ad aumentare la tolleranza verso questo settore tra i suoi residenti (Connor et al., 2015). In quest'ottica, una corretta gestione dei flussi turistici diventa necessaria al fine di evitare una perdita di attrattività e di competitività e uno sviluppo inefficace del turismo nonostante le sue riconosciute potenzialità (Van der Borg, 1992). Tale questione è spesso trattata attraverso il concetto di capacità di carico turistico (Massiani, J., & Santoro, G. (2012) di cui si tratterà più approfonditamente nel prossimo capitolo.

2.2.2 La capacità di carico turistico supportata dall'isola di Venezia

Il termine overtourism viene spesso messo in relazione con quella che è più nota come “capacità di carico turistico”. La crescita del settore turistico è accompagnata dalla concentrazione dei flussi turistici in aree specifiche di determinate località, causando affollamento e problemi legati, oltre che alla sostenibilità ambientale, anche alla capacità di carico turistico (Capocchi et al., 2019). La capacità di carico di un'attrazione turistica può essere definita in molti modi diversi, ma indica, più generalmente, “il numero massimo di visitatori che l'attrazione può gestire in un dato momento senza danneggiare la sua struttura fisica o ridurre la qualità dell'esperienza dei visitatori” (Fisher & Krutilla, 1972). Più dettagliatamente, L'UNWTO - Organizzazione Mondiale del Turismo⁷ - ha

⁷ L'Organizzazione Mondiale del Turismo è l'agenzia delle Nazioni Unite competente per la promozione di un turismo responsabile, sostenibile e universalmente accessibile. Retrieved from: <https://www.coe.int/it/web/cultural-routes/world-tourism-organization#:~:text=L'Organizzazione%20Mondiale%20del%20Turismo,turistiche%20in%20utto%20il%20mondo.>

definito la capacità di carico del turismo come “il numero massimo di persone che possono visitare una destinazione turistica allo stesso tempo, senza causare distruzione dell'ambiente fisico, economico, socio-culturale e una inaccettabile diminuzione della qualità della soddisfazione dei visitatori” (UNWTO, 1981). Altri studiosi, nel tempo, hanno analizzato approfonditamente questo termine. Middleton e Hawkins (1998), per esempio, hanno concepito il medesimo concetto a livello di “misura del limite oltre il quale un'area può soffrire degli impatti negativi del turismo”, confermando ciò che, poco prima, Clark (1997) aveva definito come “la soglia di attività turistica oltre la quale si verificerebbero danni all'ambiente”. Chamberlain (1997), pur mantenendo il medesimo significato, parla di capacità di carico del turismo in termini di “livello di attività umana che un'area può ospitare senza che l'area si deteriori, la comunità residente sia influenzata negativamente, o la qualità dell'esperienza dei visitatori diminuisca”. È possibile osservare, inoltre, che le più diffuse definizioni di capacità di carico del turismo facciano riferimento a tre dimensioni principali: fisica, economica e sociale (Massiani & Santoro, 2012). La dimensione fisica può essere rilevata a livello di limite alla pressione che una determinata area è in grado di sostenere in un definito momento, tenendo conto delle componenti dell'ambiente naturale e dei sistemi infrastrutturali di quell'area. La dimensione economica, invece, concerne le misure economiche impiegate per stimolare o gestire lo sviluppo turistico e definisce, in termini di costi, benefici e reddito, la capacità di una risorsa o di un sistema nel complesso. Infine, la dimensione sociale, nella definizione di capacità di carico turistico, si rifà al flusso turistico ottimale considerando, da punti di vista differenti, gli impatti socio-culturali negativi, già citati nel capitolo precedente, dello sviluppo del turismo sulla comunità locale. Complessivamente, si può affermare che il termine “capacità di carico” racchiude in sé la definizione di limite massimo allo sviluppo turistico, esacerbato dallo spazio geograficamente limitato del territorio considerato (Bertocchi, 2019).

Costa e Van Der Borg (1988) sono stati i primi studiosi che hanno provato a determinare la capacità di carico del centro storico di Venezia. In una iniziale simulazione, essi ipotizzavano che il numero massimo di presenze giornaliere che la città potesse ospitare fosse di circa 25 mila. Più precisamente, gli studiosi stimavano che la capacità di carico ottimale per Venezia fosse quella di ammettere 10.857 escursionisti giornalieri, 9.780 turisti presso le strutture ricettive e 1.460 in alloggi extra-alberghieri

(Canestrelli & Costa, 1991). Tale numero è stato stabilito dagli studiosi in funzione della quota di visitatori che il centro storico può contenere ed è legato in gran parte a ciò che essi hanno definito come disponibilità netta, ovvero la capacità non utilizzata, da parte di abitanti e pendolari, delle più note strutture e infrastrutture per uso turistico (Costa & Van Der Borg, 1988). Tuttavia, qualche anno fa il Comune di Venezia ha certificato che questa soglia nel tempo è stata superata innumerevoli volte. Costa e Van Der Borg (1993) già nel 1987 avevano osservato che la capacità di 25 mila visitatori era stata oltrepassata circa 156 volte durante l'intero anno. Vent'anni dopo, nel corso dell'anno 2007, i visitatori registrati sono stati circa 21,6 milioni, con una media giornaliera di 59 mila unità che, in pochi anni, ha raggiunto la quota di 80 mila (COSES, 2009). Considerando questi numeri, Venezia starebbe ospitando quattro volte il numero di visitatori che la sua struttura urbana ed economica consentirebbe e questo, inevitabilmente, è causa di molteplici problematiche (Zannini, 2014). Più recentemente, però, un gruppo di economisti del turismo di Ca' Foscari, coordinato dallo stesso professor Van Der Borg, ha sancito che l'attuale limite massimo di carico turistico per il centro storico di Venezia, oltre il quale il turismo si trasformerebbe da risorsa a problema, sarebbe di 52 mila visitatori al giorno, per un totale di 19 milioni di visitatori annuali. Rispetto al dato individuato alla fine degli anni Ottanta, questa nuova capacità di carico definita dal team di Ca' Foscari tiene conto dell'evoluzione dell'offerta ricettiva, cioè dell'ampio spazio del patrimonio edilizio dedicato alla ricettività. Eppure, anche questa quota molto spesso è stata oltrepassata nonostante i numerosi tentativi di appianare i picchi mediante la regolamentazione e la pianificazione di politiche di gestione dei flussi turistici. Si stima, infatti, che l'affluenza prima dell'avvento della pandemia di COVID-19 fosse in media di 28 milioni di turisti l'anno (Costa, 2018). Un tale aumento dei flussi dei viaggiatori, unito ai profondi cambiamenti strutturali che Venezia ha subito nel corso degli anni, richiede necessariamente che vengano attuate delle strategie volte a controllare la grande quantità di visitatori, con lo scopo di contenere la domanda turistica nei limiti della sua capacità di carico socialmente desiderabile (Costa & Manente, 1996). In quest'ottica, conoscere la capacità di carico e l'occupazione massima della città di Venezia favorisce la messa in atto di una serie di azioni operative a sostegno della creazione di un ambiente sicuro e sostenibile per i suoi residenti e per i milioni di turisti che ogni anno la visitano (Connor et al., 2015). Citando solo alcune delle principali azioni operative che si possono attivare,

troviamo: la regolamentazione del traffico, i limiti al libero accesso e alle attività specifiche, la concentrazione o dispersione dei flussi e delle pressioni turistiche, le misure di pianificazione territoriale, strumenti economici come prezzi, tasse e sistemi di incentivi, strumenti organizzativi come il sistema di prenotazione, la gestione dell'informazione, l'educazione, la formazione e il controllo del mercato (Massiani & Santoro, 2012).

Per concludere, è necessario comunque aggiungere che la nozione di capacità di carico del turismo, dal punto di vista pratico e concettuale, è stata oggetto di diverse critiche (Buckley, 1999; Wagar, 1974; Washburne, 1982; McCool & Stankey, 2007). In primo luogo, viene criticato il fatto che la capacità di carico di una destinazione si basi essenzialmente su elementi mutevoli che vengono però considerati e trattati come stabili. In aggiunta, una seconda critica si riferisce all'impossibilità di quantificare l'esperienza turistica, dato che il livello di qualità della stessa è fortemente soggettivo. Infine, una terza critica è legata all'applicazione delle misure di gestione: nel "mondo reale", infatti, è irrealizzabile gestire una determinata area turistica utilizzando le sole regole basate sulla capacità di carico (Massiani & Santoro, 2012). Tenuto conto anche di questi aspetti, è ugualmente importante che Venezia continui a sviluppare nuove strategie per ridare spazio ai suoi residenti, migliorare la qualità dell'esperienza turistica e preservare il suo patrimonio storico, artistico, monumentale e culturale (Rosin & Gombault, 2021). In quest'ottica, considerare la capacità di carico turistico della città è sicuramente un fondamentale punto di partenza.

2.2.3 Il turismo delle navi da crociera, un segmento in rapida crescita

Il turismo delle navi da crociera ha subito una radicale trasformazione negli ultimi decenni divenendo, da un lato, il segmento in più rapida crescita dell'industria del turismo e, al contempo, un problema che molte destinazioni del patrimonio costiero sono chiamate a fronteggiare (Marsh, 2012). Emerge all'inizio del ventesimo secolo come un mercato d'élite di nicchia e si evolve rapidamente al termine della Prima guerra mondiale in turismo di massa. Da quel momento l'obiettivo principale dell'industria delle crociere è stato quello di diventare un prodotto di massa (Rodrigue & Notteboom, 2013). Ad oggi, infatti, il turismo crocieristico è considerato il maggior esponente del turismo di massa

(Lopes & Dredge, 2017). Una ricerca condotta da Brida e Aguirre (2009), ha messo in luce il crescente interesse negli ultimi decenni verso la crociera: tra i viaggiatori che non hanno mai intrapreso questa esperienza, il 55% ha espresso il desiderio di sperimentarla entro i successivi tre anni. La crociera offre la possibilità di vivere diverse destinazioni in un'unica vacanza portando sempre con sé un hotel di lusso (Marsh, 2012). “Non è un semplice mezzo di trasporto, ma un resort galleggiante con alloggio e attività ricreative offerte sia a bordo che a terra” (UNWTO, 2008). La differenza principale, ma anche il suo vantaggio rispetto al resort convenzionale, è proprio la mobilità che favorisce la maggiore flessibilità rispetto al modello di business tradizionale (UNWTO, 2008; Rodrigue & Notteboom, 2013). Tuttavia, sebbene per le compagnie di navigazione il successo della crociera porti un notevole vantaggio competitivo, allo stesso tempo è fonte di conflitti per le destinazioni portuali dove avviene l'attracco delle navi (Brida & Aguirre, 2010). Uno dei primi elementi di conflitto concerne il modello stesso su cui si fonda l'esperienza della nave da crociera, il quale incoraggia i passeggeri ad acquistare i principali prodotti all'interno della nave e non dai venditori locali (Quan-Novelo et al., 2007). I turisti delle navi da crociera, preferendo pernottare in nave invece di scegliere l'alloggio nelle città dove effettuano le loro escursioni, vengono generalmente riconosciuti come escursionisti (Marsh, 2012) in quanto tendono a “comportarsi come pendolari che visitano la località durante il giorno e tornano al luogo di alloggio alla notte” (Caserta & Russo, 2001). Ciò implica che, laddove avvengono le escursioni, le spese effettuate dai crocieristi sono minime dato che la maggior parte dei loro investimenti vengono effettuati nel sito di alloggio, ovvero nella nave da crociera dove trascorrono la notte (Marsh, 2012). In aggiunta, un altro elemento origine di numerosi scontri riguarda il fatto che, sebbene da una parte il turismo crocieristico generi impatti sociali positivi (Gibson & Bentley, 2007) e crei un mercato da milioni di euro, dall'altra, come sottolineano vari studiosi, è causa di numerose conseguenze estremamente dannose per l'ambiente costruito e naturale (Mandurino, 2015). La congestione e il sovraffollamento turistico che viene sperimentato negli spazi interessati irrimediabilmente generano molte preoccupazioni tra abitanti e attori locali.

Venezia, nel corso degli anni, è diventata uno dei porti crocieristici più attivi dell'Europa meridionale nonché il secondo porto mediterraneo di partenza dopo Barcellona, grazie soprattutto alla vicinanza con l'aeroporto Marco Polo che è

attualmente il quarto o quinto scalo italiano per traffico di passeggeri (Zannini, 2014). Fino a poco tempo fa, la città lagunare ha ospitato diverse centinaia di navi e trasportato un milione di passeggeri l'anno (Seraphin et al., 2018). Tuttavia, l'elevata presenza di massicce quantità di crocieristi nella Laguna di Venezia e di navi da trasporto nei canali della città ha contribuito ad alimentare il fenomeno dell'overtourism (Rosin & Gombault, 2021) che, come visto in precedenza, è uno dei problemi più consistenti che la città è chiamata ad affrontare. In determinati periodi dell'anno, in particolare nel fine settimana delle stagioni estiva, diverse navi da crociera giungevano contemporaneamente a Venezia sbarcando e imbarcando migliaia di persone che in giornata avevano la possibilità di visitare la città raggiungendo i principali luoghi di attrazione. Alcuni studi hanno introdotto un fattore in particolare: il tempo. Il tempo limitato che i crocieristi hanno a disposizione nel corso della loro esperienza condiziona molto il comportamento agendo come fattore restrittivo che limita la visita dell'entroterra turistico (Jaakson, 2004; Brida et al., 2013; De Cantis et al., 2016; Larsen e Wolff, 2016). Come sottolinea la letteratura, il tempo limitato che il viaggiatore delle crociere può investire in una destinazione accentua determinate caratteristiche comportamentali che generalmente caratterizzano i visitatori urbani (Neuts & Nijkamp, 2012; Riganti & Nijkamp, 2008; Van Der Borg et al., 1996). Si tratta, infatti, di visitatori: selettivi, poiché scelgono di visitare porzioni molto piccole dell'intera città, solitamente le più note; rapidi, in quanto consumano i prodotti turistici velocemente; capricciosi ed esordienti, dal momento che sono particolarmente vulnerabili ai cambiamenti nella moda e nelle tendenze di consumo e, di conseguenza, con minore probabilità scelgono di ritornare in una stessa città più di una volta (Ashworth & Page, 2011).

Il turismo di massa portato dalle navi da crociera in centri del patrimonio urbano come Venezia, oltre che, come detto, contribuire a mantenere il problema dell'overtourism e alimentare quello dell'escursionismo, rischia anche di rovinare l'esperienza turistica degli altri visitatori. Il passaggio delle immense navi da crociera, infatti, oscura la visibilità del panorama, causa inquinamento acustico e deposita regolarmente grandi gruppi di turisti in città (Marsh, 2012). In aggiunta, anche a livello ambientale, il transitare di queste navi da crociera per uno dei canali principali di Venezia, il Canale della Giudecca, determina numerosi problemi alla città; non solo incide notevolmente sui livelli di inquinamento e sulla stabilità dell'ecosistema lagunare, ma

può per di più degradare le fondamenta della città e generare onde e scie con effetti erosivi sui palazzi storici della città (Camuffo et al. 2017; Parnell et al. 2016; Scarpa et al. 2019). Accanto a questi aspetti, inoltre, è necessario considerare come queste imbarcazioni possono mettere in grave pericolo la sicurezza di passeggeri ed equipaggi di tutti gli altri mezzi di trasporto pubblici e privati, dai vaporetto alle gondole, che transitano quotidianamente per lo stesso canale (Rosin & Gombault, 2021). La somma di tutte queste problematiche, inevitabilmente, ha generato molte tensioni tra le autorità portuali e cittadine, alimentate dalla volontà della comunità imprenditoriale del Comune di Venezia di garantire che il flusso diretto di turisti verso il centro non fosse interrotto dalla regolamentazione (Seraphin et al., 2018). Tali tensioni sono sfociate nella nascita del “Comitato No Grandi Navi - Laguna Bene Comune” che quotidianamente si batte per l’estromissione delle grandi navi dalla Laguna, contestando fermamente la scelta di far traghettare le navi da crociera, con i loro oltre 300 metri di lunghezza, 50 metri di larghezza e 60 di altezza, a circa 150 metri da Palazzo Ducale, cuore storico di Venezia. Jane Da Mosto, Direttrice Esecutiva di “We Are Here, Venice”, associazione dedicata alla tutela e alla conservazione dell'autenticità di Venezia, afferma che “L’incidente della nave MSC il 1° giugno 2019⁸, evidenzia la divergenza tra i cittadini e Venezia come luogo e come città, e le priorità delle istituzioni”. Tuttavia, proprio a seguito di questo evento si è assistito ad una svolta storica: l’approvazione da parte del Consiglio dei ministri del decreto-legge che impedisce, a partire dal 1° agosto 2021, il transito delle grandi navi a Venezia, davanti al Bacino di San Marco e sul Canale della Giudecca. “Dal 1° agosto 2021 – ha dichiarato il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, Enrico Giovannini – le grandi navi non potranno più raggiungere Venezia attraverso il Bacino di San Marco, il Canale di San Marco e il Canale della Giudecca. Il Consiglio dei ministri ha approvato il decreto-legge che prevede, oltre a tale divieto, interventi per compensare le perdite degli operatori economici e tutelare l’occupazione. Un passo indispensabile per tutelare l’integrità ambientale, paesaggistica, artistica e culturale di Venezia, dichiarata dall’Unesco patrimonio dell’umanità”⁹. Questa decisione, secondo il Presidente

⁸ Il 1° giugno 2019, la nave da crociera MSC Opera ha urtato l’imbarcazione River Countess con a bordo 130 persone, ormeggiata vicino all’imbarcadero San Basilio, sulla riva del Canale della Giudecca. Le cause sono state attribuite al motore in avaria che ha impedito al rimorchiatore che le faceva da guida di governarla (La Repubblica, 2019).

⁹ Retrieved from: <https://www.lastampa.it/politica/2021/07/13/news/grandi-navi-fonti-del-governo-decreto-per-veneziam-oggi-in-cdm-1.40493628/> (ultimo accesso: 19 maggio 2022)

dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Fulvio Di Blasio, “è da un lato una durissima prova per l’intero settore della crocieristica, per tutto l’indotto e per i lavoratori, dall’altro un punto cruciale e una sfida per il porto del futuro, oltretutto un passaggio importante verso la costruzione di Venezia quale capitale della sostenibilità”¹⁰. In seguito all’entrata in vigore della legge, nell’aprile 2022, a Porto Marghera è avvenuta l’inaugurazione della prima delle due banchine provvisorie che saranno operative nel corso di questa stagione. Una soluzione temporanea che, da una parte, consente a Venezia di ridurre gli effetti negativi discussi in precedenza legati al transito delle navi da crociera nei canali principali della laguna, ma che, dall’altra parte, permette di non rinunciare a uno dei settori turistici in più rapida crescita. La sfida rimane quella di capire come può essere correttamente gestito il congestionamento causato dall’arrivo, seppur ridotto, dei crocieristi in città.

2.2.4 Gli “escursionisti” a Venezia

L’escursionismo è uno dei fenomeni che affrontano tutte le più note località turistiche. Dal 1963 l’Organizzazione Mondiale del Turismo ha definito gli escursionisti come visitatori il cui soggiorno dura meno di 24 ore e si conclude con il ritorno alla propria residenza o ad un’altra località nei dintorni del centro dove è stata effettuata la visita. Quando si parla di escursionisti, infatti, è importante chiarire le diverse tipologie esistenti. Una ricerca condotta dagli studiosi Costa e Manente (1996) ha individuato quattro distinte categorie di escursionisti che differiscono in funzione del luogo del loro pernottamento: veri escursionisti, falsi escursionisti, escursionisti indiretti ed escursionisti in transito. I veri escursionisti sono coloro che visitano la località turistica partendo dal loro luogo di residenza e ritornandovi; i falsi escursionisti, invece, sono visitatori che scelgono di alloggiare in una località nelle vicinanze del luogo che decidono di visitare e che hanno come loro obiettivo principale di vacanza. Nella categoria degli escursionisti indiretti rientrano coloro che stabiliscono come luogo di residenza un posto di vacanza differente da quello visitato nel corso della giornata, mentre in quella degli escursionisti in transito si possono trovare i visitatori che frequentano la località turistica partendo da una località diversa da quella verso cui sono indirizzati (Costa & Manente, 1996). Venezia

¹⁰ Retrieved from: https://www.ilsole24ore.com/art/vtp-il-decreto-veneziana-viola-norme-tutela-concessionario-AEoJnxW?refresh_ce=1 (ultimo accesso: 19 maggio 2022)

è una delle principali città chiamata a fronteggiare il problema dell'escursionismo. Come accennato precedentemente, negli ultimi 30 anni gli arrivi dei turisti nella città lagunare sono quadruplicati. Nel 1988, la percentuale dell'alberghiero era del 53% (11.000 visitatori), quella dell'extralberghiero del 10% (2.000 persone) e quella degli escursionisti pari al 38% (7.800 unità). Nel 2018, invece, è stato rilevato che su Venezia gravitavano 77.000 visitatori giornalieri: 5.800 dall'alberghiero, 1.050 da altre forme ricettive e 57.500 escursionisti¹¹. Facendo riferimento a questi dati, è chiaramente possibile notare che i turisti che pernottano in una struttura ricettiva nel centro storico di Venezia sono solo una piccola parte del numero totale di visitatori della città. Vi è infatti la tendenza da parte di una ormai grande quantità di turisti, prima definiti falsi escursionisti, di spendere una quota elevata del proprio budget fuori dall'area centrale della città e, contemporaneamente, di continuare a imporre costi cospicui laddove si trovano le principali attrazioni (Russo, 2002). Rispoli e Van der Borg (1988) hanno fornito una spiegazione per la crescita rilevante del segmento degli escursionisti: soggiornare nella periferia di una regione turistica comporta sicuramente una agevolazione di carattere economico. I prezzi delle strutture ricettive diminuiscono notevolmente in rapporto alla distanza dall'area storica del centro turistico. Pernottare in un albergo nella provincia di Venezia o nei comuni limitrofi permette di ricorrere ad una spesa ridotta del soggiorno e di raggiungere facilmente la città grazie ai sempre più comodi mezzi di trasporto. La maggior parte di questo flusso giunge a Venezia attraverso l'unico collegamento stradale/ferroviario esistente con la terraferma, causando, di conseguenza, una forte congestione nelle vie principali che dalla stazione ferroviaria di Venezia Santa Lucia e degli autobus di Piazzale Roma permettono di raggiungere le attrazioni più note della città (Russo, 2002). Inoltre, il passaggio da una predominanza di turisti notturni ad una predominanza di escursionisti ha cambiato radicalmente non solo la quantità, ma anche la qualità dei flussi dei suoi visitatori (Costa & Manente, 1996). All'aumentare della quota di escursionisti, la domanda turistica diventa meno elastica rispetto alla qualità (Russo, 2002). È generalmente riconosciuto che i benefici che una località turistica ottiene attraverso il turismo residenziale siano maggiori di quelli ricavati mediante il turismo di tipo escursionistico e che, al contempo, i costi sociali legati alla congestione per gli escursionisti siano più elevati dei costi prodotti dai turisti residenziali (Van Der Borg,

¹¹ Retrieved from: <https://www.veneziatoday.it/attualita/dati-soglia-carico-venezia.html>

1988). I turisti giornalieri, infatti, visitano la località turistica in giornata, intasano le strade, causano sovraffollamento e non contribuiscono allo stesso modo dei pernottanti all'economia della città. Nel poco tempo a loro disposizione, che si stima sia pari a 8 ore, gli escursionisti si accalcano nei pressi dei luoghi più famosi della città, soprattutto Piazza San Marco e Rialto, generando lunghe code (Russo, 2002) e sovraffollando le strette calli veneziane, rendendo, pertanto, più complicato ai suoi residenti lo svolgimento delle attività quotidiane (Connor et al., 2015). In aggiunta, come sottolinea lo studioso Russo (2002), il lungo tempo impiegato da questi visitatori in fila per poter visitare le attrazioni più diffusamente conosciute, riduce notevolmente la possibilità di vedere altre numerose ma meno note attrazioni culturali di cui la città di Venezia gode. Questo mette in luce una gestione errata e inefficace delle visite da parte della città e una ridotta accuratezza nell'acquisizione delle informazioni da parte dei visitatori (Costa & Manente, 1996).

Gli aspetti messi in luce in questo capitolo, legati all'impatto negativo che il fenomeno dell'escursionismo rappresenta per Venezia, spiegano la richiesta insistente da parte della popolazione locale di rendere il più inaccessibile possibile l'accesso a Venezia da parte di questa categoria di utenti (Massiani & Santoro, 2012) che rischia di mettere una eccessiva pressione sulle infrastrutture della città senza però contribuire economicamente al suo mantenimento e alla sua manutenzione. Ciò, inevitabilmente, comporta riporre una maggiore attenzione nella definizione di politiche in grado di meglio gestire questo fenomeno e di favorire la realizzazione di un turismo più sostenibile e responsabile. L'escursionismo a Venezia è diventato negli anni una realtà sempre più presente ai danni del turismo residenziale, con conseguenze in termini di riduzione dei benefici locali (Van Der Borg, 1992). “Dobbiamo chiederci quale Venezia vogliamo e quale ruolo ha il turismo in questa visione strategica” afferma lo studioso Van Der Borg, che sottolinea nei suoi studi un punto cruciale: la necessità di incentivare il turismo residenziale e scoraggiare l'arrivo in città di visitatori “mordi e fuggi” attraverso la realizzazione di piani di azione che dissuadano la visita di poche ore a Venezia (Costa E., 2018).

2.3 La gestione dell'overtourism a Venezia: progetti passati, attuali e futuri

L'affermarsi del fenomeno dell'escursionismo ha costretto la maggior parte degli albergatori veneziani a chiedere al governo misure volte a limitarlo (Van Der Borg, 1992). Già nel 1991, gli studiosi Canestrelli e Costa, dopo aver esplorato attentamente i problemi derivanti dalla saturazione turistica della città di Venezia, hanno provveduto ad allertare i responsabili politici e le autorità pubbliche sui possibili rischi crescenti associati ad uno sviluppo turistico incontrollato (Canestrelli & Costa, 1991). Anche nel mondo di oggi la gestione del turismo è una questione fondamentale, poiché le città storiche, artistiche e culturali come Venezia, oltre ad essere luoghi turistici da visitare e località di vacanza, sono anche aree residenziali. Come accennato in precedenza, le grandi folle che assalgono queste località turistiche possono causare danni, dare origine ad una grande congestione e rendere più difficile la vita quotidiana dei loro residenti (Connor et al. 2015). Questo insieme di effetti negativi ha alimentato a Venezia la discussione intorno alla ricerca di interventi volti a limitare gli svantaggi che la popolazione residente deve affrontare e i problemi legati alla fragile struttura urbanistica della città (Zanni, 2014). Concretamente, la crescente pressione da parte del turismo, non solo nelle aree dove sorgono le maggiori attrazioni ma anche nei sestieri più residenziali che compongono la struttura urbana di Venezia, ha innescato l'insorgenza di manifestazioni organizzate che hanno attirato le attenzioni di molti Paesi. Questi movimenti anti-turismo, sviluppatosi a seguito dell'incremento incontrollato dei flussi turistici, hanno principalmente posto il loro focus su alcuni aspetti specifici quali: il rischio allo status del patrimonio mondiale dell'UNESCO, la messa in pericolo della sostenibilità ambientale e l'impatto che ha l'escursionismo nella limitazione delle attività locali (Buckley, 2017; Leadbeater, 2017; Parigi, 2017). Di conseguenza, emerge chiaramente che se il turismo non venisse correttamente gestito potrebbe essere potenzialmente la causa di molti danni. Nonostante questa consapevolezza, per molti anni si è fatto poco per realizzare un sistema di governance efficace che rendesse compatibile lo sviluppo del turismo sia con il benessere economico e sociale dei residenti veneziani che con la sostenibilità del complesso ambiente lagunare (Bertocchi & Visentin, 2002). Inoltre, la maggior parte delle strategie messe in atto per mitigare gli impatti negativi del turismo non si sono sempre rivelate proficue (Russo, 2000; Van Der Borg, 1996). Ciò ha messo in luce per molto tempo

l'assenza a Venezia di un quadro istituzionale che fosse realmente adeguato ad affrontare i diversi problemi che contraddistinguono questa città, incluse le criticità associate al fenomeno dell'overtourism che continua a rappresentare uno dei suoi problemi più consistenti (Rosin & Gombault 2021). Allo stesso tempo, questo ha dimostrato anche che il turismo non può essere considerato una panacea per i problemi socio-economici e che l'industria del turismo è distante dall'adottare cambiamenti radicali e innovativi seppur necessari per la sostenibilità dell'industria (Chaney & Seraphin, 2020). Di seguito, vengono elencate le principali proposte che, nel corso di questi anni, il Comune di Venezia e gli enti locali hanno avanzato. Tali proposte si sono principalmente focalizzate sulla fissazione di un limite al numero di turisti che possono accedere a Venezia e sull'incentivo al pernottamento in città da parte dei visitatori (Connor et al., 2015). Una delle prime importanti misure prese dal Comune di Venezia negli anni '90 è stata quella di negare ad autobus turistici non autorizzati l'accesso a Piazzale Roma, principale terminal della città soprattutto per gli escursionisti indiretti (Van Der Borg, 1992). Successivamente, nel 2000, le principali autorità veneziane hanno richiesto al governo nazionale di ritirare la candidatura di Venezia e del Veneto per ospitare l'Esposizione Universale (EXPO) che, secondo uno studio dell'Università di Venezia, avrebbe portato il numero delle presenze giornaliere a 175 mila, una quantità che, sulla base di quanto stabilito in quegli anni in termini di capacità di carico turistico, era quasi quattro volte superiore alla soglia di tollerabilità definita dagli studiosi dell'Università Ca' Foscari di Venezia (Papitto, 1990)¹². Poco più tardi, nel 2008, è stata introdotta la Venezia Unica City Pass, un'altra mossa strategica verso la gestione dei flussi turistici. La Venezia Unica City Pass permette a tutti coloro che effettuano la prenotazione anticipatamente di poter godere di un accesso prioritario alle numerose attrazioni di Venezia (Massiani & Santoro 2012). Questa carta, infatti, in origine avrebbe dovuto rappresentare un incentivo al turismo residenziale con l'obiettivo primario di incoraggiare tutti i visitatori a programmare in anticipo la visita in città e impedire loro di definire all'ultimo momento la pianificazione della vacanza a Venezia. Il numero di carte emesse sarebbe dovuto essere pari al valore di capacità di carico turistico che la città è in grado di ospitare e i turisti residenziali avrebbero dovuto riceverla insieme alla prenotazione dell'alloggio.

¹² Retrieved from: <https://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/1990/03/30/no-all-expo-2000-venezias.html> (ultimo accesso 2 luglio 2022)

Tuttavia, questa operazione avrebbe dovuto richiedere, per essere funzionante, una stretta collaborazione e cooperazione tra autorità pubbliche e private che, come spesso accade, è risultata difficilmente praticabile (Massiani & Santoro 2012). Questo ha comportato un cambiamento dell'idea originale del progetto pur mantenendo il suo scopo primario, ovvero incoraggiare la programmazione della permanenza in città. Ad oggi “Venezia Unica City Pass è l'ideale per organizzare la visita a Venezia, permette di accedere ai servizi di trasporto pubblico e all'offerta culturale e turistica del territorio”. Attraverso questa carta è possibile “pianificare la permanenza a Venezia ed ottenere in pochi click i biglietti per i transfer, i vaporetti, i musei, le chiese e molto altro ancora. È più facile, più veloce, più conveniente”¹³. La Venezia Unica City Pass è diventata dunque la carta ufficiale della città di Venezia sia per i visitatori che per gli utenti abituali. Essa consente di accedere non solo ai musei, alle chiese e ai monumenti di Venezia, ma anche ad altri tipi di offerta culturale e turistica della città (tour, spettacoli, ecc.), ai mezzi di trasporto pubblico, ai transfer da/per l'aeroporto e ad altri servizi utili come parcheggi, servizi igienici, collegamento Wi-Fi¹⁴. Per diminuire la misura in cui gli arrivi creano congestione, un altro aspetto su cui si è pensato di intervenire è la tipologia di informazioni di cui i visitatori dispongono nel momento in cui prenotano una vacanza a Venezia. L'effetto combinato della congestione e della mancanza di informazioni ha come esito il sottoutilizzo di molte risorse culturali e il sovrautilizzo di altre (Russo, 2002). L'obiettivo principale di una strategia volta ad incrementare le informazioni dei visitatori sulla città prima del loro arrivo, dovrebbe essere quello di migliorare la distribuzione dei flussi cercando di diminuire la pressione sulle attrazioni più conosciute e di promuovere percorsi alternativi (Costa & Manente, 1996) e itinerari su misura. È emersa fortemente l'esigenza di riorganizzare il settore culturale partendo dal presupposto che il valore delle visite culturali debba essere migliorato. Sebbene l'offerta culturale di Venezia sia molto estesa e in grado di soddisfare le esigenze di un pubblico con preferenze molto diverse, si è osservato che solo un turista su quattro paga per entrare in una istituzione culturale nel corso della sua vacanza (ICARE, 1997). Questo dato allarmante, da un lato mostra come il ritorno del sistema culturale a Venezia sia deludente e, dall'altro, porta a considerare che se i visitatori fossero adeguatamente informati

¹³ Retrieved from: <https://www.veneziauunica.it/it/content/come-funziona>

¹⁴ Retrieved from: <https://www.museivenezia.it/venezia-unica-city-pass/#:~:text=La%20Venezia%20Unica%20City%20Pass,sia%20per%20gli%20utenti%20abituali.>

sarebbero probabilmente incoraggiati maggiormente a prenotare le visite turistiche, incrementare, di conseguenza, il contenuto informativo e ottenere più possibilità di intrattenimento (Russo, 2002). Allo stesso tempo però, nella realizzazione di pubblicità positiva della città, è importante che Venezia si focalizzi principalmente sul segmento residenziale del mercato turistico. Le campagne pubblicitarie devono concentrarsi sul disincentivare l'escursionismo indiretto e il falso escursionismo e motivare gli aspiranti escursionisti a pernottare in città per poter vivere adeguatamente la vera Venezia (Van Der Borg, 1996). Il Comune di Venezia, come accennato in precedenza, ha realizzato diverse iniziative che si concentrano sulla limitazione dei turisti giornalieri piuttosto che dei turisti pernottanti, in quanto è noto che i primi contribuiscono in modo minore all'economia della città e, allo stesso tempo, aumentano i problemi legati all'affollamento (Connor et. al, 2015). Accanto alla già presente tassa di soggiorno, ideata con lo scopo di contribuire alle spese di manutenzione della città e rivolta a coloro che pernottano in strutture residenziali, è in fase di attuazione la realizzazione di una nuova tassa che coinvolge gran parte degli escursionisti (Bertocchi & Visentin, 2019). Si tratta del "contributo per l'accesso a Venezia", una tassa istituita dallo Stato con la Legge di bilancio del 2019 per la sola città di Venezia il cui costo a persona viene definito in virtù dell'affluenza prevista e secondo il tetto massimo di presenze che si intende imporre affinché i residenti ma anche i turisti non soffrano di sovraffollamento. L'imposta diverrà pienamente operativa a partire dal 16 gennaio 2023 e sarà a carico di tutti i turisti che arriveranno a Venezia e non soggiorneranno in una struttura situata sul territorio comunale. "Nell'anno 2022 - ha affermato il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro - non sarà ancora obbligatorio prenotare. Daremo però vantaggi a chi prenota anticipatamente (sconti, agevolazioni). Ciò che ci preoccupa sono i turisti giornalieri che arrivano a Venezia in maniera improvvisa. Adesso c'è una legge nazionale che non abbiamo ancora applicato a causa del COVID-19. Non l'ha fatto nessuno al mondo, non è per fare cassa, ma è previsto un sistema premiante in cui chi prenota avrà risparmi evidenti sul contributo. Si parte con l'obbligatorietà dal prossimo anno» (Fullin, 2022)¹⁵. Il sindaco di Venezia, nel corso dell'intervista, ha poi continuato spiegando le ragioni di questa scelta: "Vogliamo favorire un turismo di qualità, non quello dei vacanzieri mordi e fuggi che con

¹⁵ Retrieved from: https://www.ilgazzettino.it/nordest/veneziah/veneziah_tassa_accesso_turisti_quando-6723775.html#:~:text=La%20tassa%2C%20istituita%20dallo%20Stato.non%20abbiano%20da%20soffrire%20il (ultimo accesso 5 luglio 2022)

la fine del lockdown ha ripreso ad assalire Venezia. Secondo il regolamento, il contributo verrà pagato dalla compagnia di trasporto (bus, aereo, treno o nave) in convenzione con il Comune, o dal singolo turista all'arrivo al terminal terrestre o aereo. Le tariffe varieranno dai 3 ai 10 euro a seconda dei bollini (verde, rosso o nero) con cui viene contrassegnata la giornata di visita a Venezia, in base alle previsioni di affollamento”¹⁶. L’importo complessivo riscosso attraverso questa tassa andrà così a ridurre, ad esempio, i costi di pulizia, smaltimento dei rifiuti e manutenzione della città, risolvere i problemi legati alla mobilità e i danni causati dal moto ondoso. Un altro aspetto molto discusso negli ultimi anni a Venezia è stata la diffusione incontrollata dell’utilizzo della piattaforma online Airbnb che mette in contatto visitatori alla ricerca di un alloggio con proprietari di strutture da affittare per brevi periodi. In molte città come Amsterdam, Berlino e Barcellona sono state attivate delle procedure volte a frenare la conversione delle abitazioni da un uso residenziale a uno turistico con l’obiettivo di limitare i cambiamenti urbani provocati da questa tendenza (Bertocchi & Visentin, 2019). Tra il 2015 e il 2018 a Venezia gli alloggi divenuti locazioni turistiche sono raddoppiati. “Una situazione che è palesemente fuori controllo” ha commentato Claudio Scarpa, direttore dell’Associazione Veneziana Albergatori. Venezia, infatti, nel 2018 ha registrato nella piattaforma di Airbnb 8.025 alloggi divenendo la quarta città in Italia dopo Roma, Milano e Firenze con il numero più alto di locazioni turistiche presenti nel portale ricettivo¹⁷. A marzo 2022, Alta Tensione Abitativa, autore di una campagna nazionale che, partendo da Venezia, vuole coinvolgere tutti i Comuni ad alta tensione abitativa che vivono un problematico rapporto con il turismo¹⁸, ha presentato una proposta di legge che ha lo scopo di contrastare “la diffusione delle locazioni brevi turistiche”. Secondo il gruppo, tale diffusione è stata “favorita dall’avvento di alcune note piattaforme digitali” e “ha portato alla conversione di moltissime abitazioni in attività sostanzialmente ricettive, modificando il tessuto sociale ed economico di molte città italiane” (Gargantini, 2022)¹⁹. Questa normativa ha lo scopo, dunque, di “colmare un vuoto normativo con una

¹⁶ Retrieved from: <https://tg24.sky.it/cronaca/2022/05/31/veneziana-ticket-accesso-2023#:~:text=Venezia%2C%20ticket%20d'accesso%20dal%202023%3A%20sconti%20per%20prenotazioni%20anticipate,-Cronaca&text=Il%20prossimo%20anno%20per%20visitare,Comunale%20al%2016%20gennaio%202023>

¹⁷ Retrieved from: <https://www.veneziatoday.it/attualita/airbnb-veneziana-alloggi-raddoppiati-3-anni.html>

¹⁸ Retrieved from: <https://altatensioneabitativa.it/#>

¹⁹ Retrieved from: <https://www.ilpost.it/2022/04/26/veneziana-affitti-brevi-airbnb/> (ultimo accesso 7 luglio 2022)

regolamentazione nazionale che consegna ai comuni uno strumento concreto per limitare la diffusione incontrollata delle locazioni brevi, al fine di salvaguardare la residenzialità”. Si chiede attraverso questa proposta che “i comuni italiani possano scegliere quali e quante autorizzazioni dare per gli affitti brevi, che lo facciano per periodi limitati di tempo (si parla di cinque anni, poi eventualmente rinnovabili) e che abbiano strumenti per impedire che un singolo proprietario possa affittare più appartamenti”. Infine, si chiede anche che “il numero di posti letto offerti attraverso affitti brevi non superi il 20% del numero dei residenti di una determinata area”²⁰.

In questo capitolo emerge quanto sia importante per Venezia individuare specifici interventi volti a monitorare, controllare e regolare i flussi turistici, in quanto la pressione del turismo, con il suo potere economico, modifica gli spazi, muta le strutture e blocca le infrastrutture (Bertocchi & Visentin, 2019). Turisti e residenti, pur appartenendo a due categorie in contrasto tra loro e pur avendo stili di vita differenti che portano a fruire dei luoghi in modo molto diverso, sono chiamati a condividere gli stessi servizi e spazi urbani. Di conseguenza, tutti i cambiamenti derivanti da un controllo inefficace dei flussi di visitatori ricadono sugli stessi abitanti che a loro volta alterano i loro comportamenti e le loro percezioni verso il turismo (Bertocchi & Visentin, 2019). Questo aspetto verrà approfondito nel quarto capitolo.

2.3.1 Obiettivo “Venezia sostenibile”

“Sviluppo sostenibile” o “sostenibilità” sono espressioni che, pur facendo ormai parte del linguaggio comune, hanno contenuti tecnici specifici. Quando si parla di “sostenibile” si intende il modello di sviluppo che “soddisfi i bisogni dell’attuale generazione senza compromettere la capacità di quelle future di rispondere alle loro” (Cicerchia, 2009). Pertanto, per uno sviluppo sostenibile è necessaria una pianificazione economica, politica e sociale che guardi ad azioni durevoli, ossia che miri al futuro cominciando a costruire azioni concrete dall’oggi. È possibile, per tale motivo, affermare che “lo sviluppo sostenibile impone di soddisfare i bisogni fondamentali di tutti e di estendere a tutti la possibilità di attuare le proprie aspirazioni a una vita migliore” (Cicerchia, 2009).

²⁰ Ibidem

La sostenibilità è diventata una questione centrale anche in gran parte della letteratura sullo sviluppo del turismo (Van Der Borg et al., 1996): si tratta di un valore chiave per il territorio e per il settore turistico stesso. L'Organizzazione Mondiale del Turismo ha proposto la seguente definizione di turismo sostenibile: “turismo capace di soddisfare le esigenze dei turisti di oggi e delle regioni ospitanti prevedendo e accrescendo le opportunità per il futuro” (UNWTO, 2015). Il turismo sostenibile fa quindi riferimento a quella forma di turismo rispettosa delle risorse da cui il futuro stesso del settore dipende, in particolare, l'ambiente fisico e il tessuto sociale della comunità di accoglienza (Swarbrooke, 1999). Il settore turistico rappresenta un'opportunità sia per il Paese ospitante che per le comunità locali, ma il valore di questa opportunità dipende in gran parte dalla capacità della località turistica di realizzare un modello sostenibile per gestire la crescita del turismo (Capocchi et al., 2020). Secondo l'UNWTO (2015) “Il turismo sostenibile deve tenere pienamente conto degli impatti economici, sociali e ambientali attuali e futuri rispondendo ai bisogni di visitatori, ambiente e comunità ospitanti” e, di conseguenza, “tutte le risorse devono essere gestite in modo tale che le esigenze economiche, sociali ed estetiche possano essere soddisfatte mantenendo l'integrità culturale, i processi ecologici essenziali, la diversità biologica e i sistemi di vita dell'area in questione”. Dunque, è importante che vi sia una corretta sinergia tra ambiente, visitatori, culture locali e comunità che vivono il territorio e che essi agiscano in modo attivo alla realizzazione di questo processo.

Tuttavia, l'idea stessa che il turismo possa essere effettivamente sostenibile è oggetto di accesi dibattiti: mentre per alcuni studiosi il turismo è una risorsa eternamente sostenibile in quanto “il prodotto esportabile - l'ospitalità - è eternamente rinnovabile” (Allen, 2006), per altri il turismo è “per sua stessa natura un'industria dipendente dalle risorse” (Johnson, 2002). Secondo l'autore Swarbrooke (2005) “il turismo sostenibile è, forse, un sogno impossibile, e il meglio che si può sperare è di sviluppare forme di turismo più sostenibili”. Coerentemente con il pensiero di Swarbrooke, anche lo studioso Hall (2010) sostiene che in assenza di un cambiamento radicale o paradigmatico nel pensiero e nell'azione sulla sostenibilità del turismo, esso continuerà ad essere insostenibile. Postma et al. (2013) sottolineano che, sebbene autori come Armenski et al. (2011) suggeriscono che il turismo possa essere sostenibile se sviluppato e gestito considerando sia i turisti che le comunità locali, ciò non è sufficiente per la sostenibilità del settore

turistico. In aggiunta, Brokaj (2014) osserva che diverse aree politiche dovrebbero essere integrate per garantire una pianificazione e uno sviluppo efficaci del turismo sostenibile e che, conseguentemente, le pratiche di turismo sostenibile possono essere raggiunte solo nel momento in cui il principio olistico della sostenibilità è incluso nella pianificazione strategica del settore. In generale, la maggior parte degli studiosi concordano nell'affermare che il turismo nelle città del patrimonio può rivelarsi insostenibile (Hunter, 1997; Van Der Borg & Russo, 1999) e che non è sempre facile individuare il motivo di questa insostenibilità (Russo, 2002). Il turismo negli anni, a causa della sua crescita esponenziale, è diventato un settore economico la cui sostenibilità ambientale e sociale viene spesso messa in discussione. Quando si parla di turismo, infatti, si cita sempre più frequentemente il turismo di massa, una forma di turismo considerata l'antitesi del turismo sostenibile e definita dal flusso continuo di visitatori provenienti dalla classe media che scelgono le destinazioni classiche (Maeran, 2004). Il turismo di massa provoca inquinamento e congestione ed è la causa primaria di problemi significativi per una città, tra cui la minaccia della creazione di un'enclave turistica, l'alterazione delle principali infrastrutture e il declino della qualità della vita dei residenti (Marsh, 2012). La città di Venezia ha subito gli effetti più disastrosi che il turismo di massa possa provocare e, come spesso accade, sono proprio i residenti i primi a pagare i costi sociali e ambientali che derivano dall'attività turistica senza percepirne alcun beneficio (West & Carrier, 2004). Per questi motivi promuovere un approccio ecologico e sostenibile a Venezia e alla sua laguna non è più solo una sfida importante nel periodo post-pandemico, ma anche una priorità (Rosin & Gombault, 2021). L'obiettivo principale deve essere quello di realizzare un'equa distribuzione tra costi e benefici, in modo da assicurare da un lato la soddisfazione dei turisti e il diritto di viaggiare e, dall'altro, l'autosufficienza delle comunità e il diritto di vivere (Briassoulis, 2002; Perkumienė & Pranskūnienė, 2019). Molte città in tutto il mondo stanno istituendo diverse politiche per implementare le misure di sostenibilità nella pianificazione dello sviluppo turistico (Costa & Martinotti, 2003) in modo tale da rendere il loro turismo più sostenibile. Questo richiede una attenta pianificazione dell'uso del territorio che si concentri sulla fornitura di sistemi infrastrutturali adeguati, evitando lo sviluppo selettivo del territorio e consentendo la nascita di nuove idee innovative (Transport Division, United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, 1999). Anche Venezia, in quest'ottica, ha

definito negli anni delle tecniche di gestione del turismo sostenibile che verranno presentate di seguito.

Molte delle misure proposte sono volte alla realizzazione di un ambiente sostenibile partendo dalla riduzione dell'azione delle onde e dell'inquinamento ambientale e acustico con lo scopo di proteggere gli abitanti di Venezia, il suo ecosistema e la città stessa più in generale (Rosin & Gombault, 2021). Per rendere questo possibile, associazioni e comitati hanno pensato ad alcune soluzioni, tra cui: la riprogettazione degli scafi delle imbarcazioni a motore che trasportano merci e persone, la sostituzione del motore diesel con motori elettrici, l'aumento delle misure di controllo dell'inquinamento e, come citato in un capitolo precedente, il dirottamento delle navi da crociera per evitarne il passaggio nella laguna di Venezia (Rosin & Gombault, 2021). Accanto a questo, un grave problema che, soprattutto recentemente, ha richiesto al Comune di Venezia l'individuazione di misure immediate è quello delle alte maree. Una di queste misure per la difesa dell'ecosistema lagunare è stata la realizzazione del progetto MOSE, acronimo di Modulo Sperimentale Elettromeccanico, entrato in funzione per la prima volta il 3 ottobre 2020, pochi mesi dopo la marea eccezionale del 12 novembre 2019, quando venne registrato il picco massimo di altezza di 187 cm, valore più alto dal 4 novembre 1966. Ormai sempre più frequentemente, la fragilità che caratterizza una città come Venezia obbliga a ripensare anche allo sviluppo di un turismo sostenibile, consapevole e in armonia con la vita dei residenti con l'obiettivo di preservare la straordinaria bellezza, autenticità e integrità dell'ambiente artistico e naturale e non ostacolare lo sviluppo di altre attività sociali ed economiche. Per garantire questo, una delle più note campagne di sensibilizzazione promossa dalla Città di Venezia nell'anno 2017 è stata #EnjoyRespectVenezia, ideata per orientare i visitatori all'adozione di comportamenti rispettosi dell'ambiente, del paesaggio, del suo sito artistico e culturale e dell'identità di Venezia e dei suoi abitanti²¹. Questa campagna propone indicazioni specifiche per la messa in atto di un comportamento adeguato a diventare viaggiatori più attenti, al fine di accrescere la consapevolezza dell'impatto del turismo e diffondere una modalità di viaggio responsabile che favorisca lo sviluppo di un turismo sostenibile. Tra queste indicazioni troviamo: l'invito alla scoperta delle isole della Laguna e dei luoghi meno frequentati e all'esplorazione dei negozi artigianali e dei prodotti tipici; il suggerimento

²¹ Retrieved from: <https://www.venezianaunica.it/it/content/veneziasostenibile>

dei luoghi più adatti dove sostare per effettuare il ristoro senza danneggiare pozzi, ponti o scalini di luoghi monumentali; l'esortazione a fare la raccolta differenziata, senza abbandonare i rifiuti per le calli o gettarli nella laguna; il divieto di girare a torso nudo oppure di tuffarsi dalle rive dei canali o dai ponti della città; la sollecitazione a programmare il viaggio in anticipo, scegliendo preferibilmente un periodo dell'anno di minor afflusso, e a prenotare le visite guidate con accompagnatori turistici abilitati. #EnjoyRespectVenezia supporta quindi la realizzazione di un turismo non solo sostenibile ma anche responsabile, una forma di turismo attuata secondo i principi di giustizia sociale ed economica e nel pieno rispetto dell'ambiente e delle culture, che incoraggia l'interazione positiva tra industria del turismo, comunità locali e viaggiatori, riconoscendo il ruolo centrale della comunità ospitante nello sviluppo turistico sostenibile e socialmente responsabile del proprio territorio (Associazione Italiana Turismo Responsabile, 2005)²². Un'altra nota campagna di comunicazione e sensibilizzazione istituita dalla Città di Venezia per promuovere un turismo sostenibile e compatibile con lo stile di vita dei suoi residenti è stata #Detourism. #Detourism propone ai viaggiatori percorsi inediti alla scoperta di luoghi e scorci inusuali con lo scopo di vivere, attraverso esperienze autentiche, una Venezia diversa da quella che ci si aspetta²³. Ciò che la campagna suggerisce è di “vivere Venezia come i veneziani, guardarla con gli occhi di chi ci vive”, perdersi tra le sue calli e i suoi canali, scegliere itinerari diversi da quelli convenzionali²⁴. Il romanziere e poeta Tiziano Scarpa, suggerisce: “Butta via la cartina! Perché vuoi sapere a tutti i costi dove ti trovi in questo momento? D'accordo: in tutte le città, nei centri commerciali, alle fermate degli autobus o della metropolitana, sei abituata a farti prendere per mano dalla segnaletica; c'è quasi sempre un cartello con un punto colorato, una freccia sulla mappa che ti informa chiassosamente: “Voi siete qui”. Anche a Venezia, basta che alzi gli occhi e vedrai molti cartelli gialli, con le frecce che ti dicono: devi andare per di là, non confonderti, Alla ferrovia, Per san Marco, All'Accademia. Lasciali perdere, snobbali pure. Perché vuoi combattere contro il labirinto? Assecondalo, per una volta. Non preoccuparti, lascia che sia la strada a decidere da sola il tuo percorso, e non il percorso a farti scegliere le strade. Impara a vagare, a vagabondare. Disorientati. Bighellona” (Scarpa, 2000). A tal proposito, considerando che le proposte più sopra

²² Retrieved from: <https://www.aitr.org/turismo-responsabile/cose-il-turismo-responsabile/>

²³ Retrieved from: <https://www.comune.venezia.it/it/content/detourism-itinerari-sostenibili>

²⁴ Retrieved from: <https://www.veneziaunica.it/it/content/detourism-veneziana>

presentate sono state avanzate dal Comune di Venezia, è importante sottolineare che c'è un profondo interesse anche da parte dei residenti veneziani verso queste tematiche. Per portare un esempio, recentemente, il 15 luglio 2022, è stata presentata “Venezia - La Guida ufficiale dei Gondolieri”, la prima guida dei Gondolieri di Venezia che, attraverso sei originali itinerari praticabili a piedi o per mezzo dei traghetti sul Canal Grande, porta a conoscere l'anima più inedita di Venezia²⁵. L'intento dei suoi autori non è stato soltanto quello di presentare le bellezze storiche di Venezia ma anche quello di mettere in luce tutto ciò che la rende una città viva e pulsante.²⁶ La guida rappresenta un'occasione per scoprire la vera città di Venezia dal punto di vista originale di chi la vede quotidianamente e la vive dall'acqua a bordo delle gondole. Si tratta, dunque, di un contributo esclusivo per Venezia e di un'opportunità straordinaria anche per i suoi turisti di scovare i segreti di una città unica al mondo.

Tornando nell'ottica della sostenibilità, molto impegno è stato investito anche dalle due note università della città, l'Università Ca' Foscari e l'Università IUAV. Uno degli ultimi progetti presentati nel 2022 dall'Università IUAV in collaborazione con il Comune di Venezia è stato “Venezia come Boston” creato con lo scopo di aumentare la popolazione studentesca e ridisegnare gli aspetti urbani e di gestione del territorio. “Vogliamo guardare al futuro e alle nuove generazioni - ha spiegato il sindaco Brugnaro - e vogliamo portare avanti direttive che, partendo dall'Università, attraggano a Venezia tanti giovani che verranno a vivere la città”. In aggiunta, come afferma il rettore di IUAV Benno Albrecht “raddoppiare gli studenti del polo universitario veneziano significa ridefinire in modo significativo dinamiche urbane, flussi, spazi della città storica, sistemi di trasporto e di collegamento per poter ospitare una comunità accademica dinamica, attiva e residente. Questa collaborazione con il Comune di Venezia offre al nostro Ateneo la possibilità di mettere al servizio della città competenze, idee, energie: dare forma al futuro di Venezia è un obiettivo ambizioso e di grande responsabilità, a cui dedicheremo tutto il nostro impegno”²⁷.

A fronte di tutto ciò è necessario citare che il 14 marzo 2022 a Palazzo Ducale è nata la Fondazione “Venezia Capitale Mondiale della Sostenibilità” di cui Renato Brunetta, ministro per la Pubblica amministrazione, è stato nominato Presidente. Questo

²⁵ Retrieved from: <https://www.veneziadeigondolieri.it/it/>

²⁶ Ibidem

²⁷ Retrieved from: <http://www.iuav.it>

progetto è volto a realizzare un piano di interventi funzionali alla crescita economica, ambientale, tecnologica e sostenibile del Comune di Venezia e della Laguna Veneta, in linea con la strategia delineata dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza²⁸. L'obiettivo principale della Fondazione è quello di dare a Venezia una prospettiva di futuro sostenibile, ora fortemente limitata dall'attuale assetto economico, normativo e sociale, promuovendo benefici sociali, economici e ambientali. Tra questi troviamo: nuovi posti di lavoro nella Città storica e in terraferma; nuove possibilità di residenzialità grazie ad agevolazioni per lavoratori, studenti e residenti; crescita del PIL per effetti diretti, indiretti e indotto degli investimenti previsti; creazione di competenze innovative e differenzianti e di una filiera dell'idrogeno; riduzione delle emissioni e dell'inquinamento tramite transizione energetica, decarbonizzazione e circolarità su mezzi di trasporto; completamento del recupero del polo industriale di Porto Marghera dal punto di vista ambientale al fine di un suo nuovo sviluppo economico-produttivo; difesa della biodiversità e manutenzione dell'ecosistema lagunare²⁹.

Tutte queste iniziative sono fondamentali per Venezia. La città, infatti, sembra aver raggiunto quel momento in cui la sua sostenibilità economica, sociale e ambientale è in pericolo a causa della “disneyficazione” che sfrutta la città lasciando poco spazio alle produzioni e ai mercati tradizionali e originali (Calcagno et al. 2013). Venezia deve essere in grado di riportare in vita il patrimonio immateriale che possiede, ad esempio, per citarne solo alcuni: la Tessitoria Luigi Bevilacqua, la fonderia Valse, gli artigiani dell'associazione El Felze che concorrono alla realizzazione del “sistema gondola”, gli esperti nelle arti della lavorazione del vetro, del cuoio, dei metalli preziosi (Rosin & Gombault, 2021).

Il turismo è importante dal punto di vista economico, sociale e per le sue forti ricadute sull'ambiente, e per questo motivo va correttamente tutelato per permettere lo sviluppo del settore turistico stesso (Schilirò & Grasso, 2021). Affinché ciò risulti possibile è necessario puntare soprattutto sulla biodiversità dell'habitat lagunare, sulle sue tradizioni anche agroalimentari e su tutte quelle caratteristiche nascoste che la maggior parte delle volte vengono trascurate dai turisti (Rosin & Gombault, 2021). Solo

²⁸ Retrieved from: <https://live.comune.venezia.it/it/presentata-la-fondazione-venezias-capitale-mondiale-della-sostenibilita#:~:text=Il%20progetto%20%E2%80%9CVenezia%20Capitale%20Mondiale,Venezia%20e%20della%20Laguna%20Veneta.>

²⁹ Retrieved from: <https://bur.regione.veneto.it/BurvServices/pubblica/HomeConsultazione.aspx>

attraverso una maggiore consapevolezza dell'impatto che ha il turismo e la diffusione di una modalità di viaggio responsabile si può contribuire ad uno sviluppo sostenibile di Venezia. Venezia rappresenta un bene culturale e naturale di grande valore che esige di essere preservato e trasmesso alle generazioni future e questo richiede un grande sforzo per raggiungere quel difficile equilibrio "tra l'essere una città storica attraente come luogo in cui vivere ed essere una città storica attraente da visitare per i turisti" (Litvin, 2005).

3. OVERTOURISM, NO TOURISM E RIPRESA DEL SETTORE TURISTICO: COME LA PANDEMIA DI COVID-19 HA CAMBIATO IL TURISMO A VENEZIA

Come riportato nel primo capitolo, dal turismo di élite del XIX secolo all'attuale forma globalizzata, Venezia si è sempre distinta in quanto luogo di forte attrazione in grado ogni anno di attrarre milioni di visitatori. Da tempo ormai il capoluogo Veneto si è evoluto come centro dedito quasi interamente al turismo e, di conseguenza, il settore turistico ha avuto un impatto fondamentale sull'evoluzione di Venezia e del suo centro storico (Bertocchi & Visentin 2019). Eppure, trovare un equilibrio tra la conservazione della città come spazio vissuto e il turismo di massa sta diventando per la città sempre più una realtà sfidante (Lombardi et al., 2021). Le principali cause di un equilibrio negativo tra i benefici e i costi del turismo che Venezia si trova ad affrontare sono soprattutto legate ad un sito di attrazione affollato, congestione delle aree centrali, basse entrate per il sistema culturale e diminuzione della qualità del prodotto (Russo 2002). Tuttavia, questa condizione in cui Venezia per molti anni si è trovata a convivere ha subito una brusca e improvvisa battuta di arresto a partire dai primi mesi del 2020, quando nel mondo è scoppiata la pandemia di COVID-19. Venezia, come la maggior parte delle più note città turistiche del mondo, ha dovuto fare i conti con un evento che ha fortemente messo in luce tutte le fragilità di una località che trae dai flussi turistici una grande parte della sua economia. La pandemia, infatti, ha portato a riflettere molto sull'impatto che il turismo, uno dei settori più colpiti in termini economici, sociali e culturali, ha sulle città d'arte e in particolare su Venezia.

Nel corso della prima parte di questo capitolo vengono ripercorse le tappe di sviluppo della pandemia di COVID-19, citando i suoi effetti principali a livello psicologico ed ambientale e le sue ripercussioni sul settore turistico. Al termine di questa sezione introduttiva, segue un breve approfondimento sulle modalità in cui in passato simili accadimenti siano stati strategicamente affrontati per mitigare i loro impatti negativi sul settore turistico. Nella seconda parte del capitolo, invece, viene indagato il caso specifico di Venezia: si analizza l'impatto che la pandemia ha avuto sulla città e il modo in cui oggi, a seguito dello scoppio della pandemia, è cambiato il settore turistico.

3.1 La pandemia di COVID-19

“Un'emergenza sanitaria globale senza precedenti” (UNWTO, 2020). È il 24 marzo 2020 quando l'Organizzazione Mondiale del Turismo pronuncia queste parole per definire la rapida diffusione di SARS-CoV-2, virus responsabile dei casi di COVID-19 (Corona Virus Disease), una malattia infettiva causata da una sindrome respiratoria acuta grave. Bisogna risalire a qualche settimana prima per stabilire l'origine dello scoppio della pandemia di COVID-19. Siamo in Cina e precisamente a Wuhan nella provincia di Hubei quando, il 31 dicembre 2019, la Commissione Sanitaria Municipale di Wuhan notifica all'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) un cluster di casi di polmonite a eziologia ignota. Il 30 gennaio 2020, l'OMS dichiara l'epidemia di Coronavirus in Cina Emergenza internazionale di salute pubblica³⁰. Nei giorni successivi, nessuno avrebbe mai potuto immaginare che l'emergenza sanitaria avrebbe presto interessato l'intero pianeta (Morvillo e Becheri, 2020). Tuttavia, la trasmissione molto rapida del virus ha portato il direttore generale dell'OMS Tedros Adhanom Ghebreyesus, dopo una attenta valutazione dei livelli di gravità e della veloce diffusione globale dell'infezione da SARS-CoV-2, a definire per la prima volta, l'11 marzo 2020, l'epidemia di COVID-19 una pandemia³¹. I sintomi più frequenti dell'infezione sono febbre, tosse e difficoltà respiratorie che nei casi più gravi possono portare ad un danno cardiaco, insufficienza respiratoria e alto rischio di mortalità soprattutto tra le persone più anziane e tra coloro che hanno malattie pregresse o convivono con condizione mediche critiche (Chen, 2020; Huang et al., 2020; Wang et al., 2020).

Nelle prime fasi della pandemia, quindi, in molti paesi il fenomeno è stato sottostimato e circoscritto spazialmente e temporalmente. Solo dopo aver compreso che la situazione stava velocemente aggravandosi divenendo sempre più fatale, i governi dei paesi più colpiti hanno imposto vincoli e limitazioni serrate. La principale misura adottata è stata quella del “lockdown”, un protocollo di emergenza che impedisce alle persone di spostarsi da un'area all'altra. Tale blocco impone di rimanere nelle proprie abitazioni e non consente ulteriori movimenti di ingresso/uscita se non necessari (Grover et al. 2020). Il lockdown, come altre disposizioni volte a contrastare il contagio di un virus, in poco

³⁰ Retrieved from:

<https://www.salute.gov.it/portale/nuovocoronavirus/dettaglioContenutiNuovoCoronavirus.jsp?area=nuovoCoronavirus&id=5338&lingua=italiano&menu=vuoto> (ultimo accesso: 9 luglio 2022)

³¹ Retrieved from: <https://www.epicentro.iss.it/coronavirus/sars-cov-2> (ultimo accesso: 9 luglio 2022)

tempo ha inevitabilmente sconvolto le normali abitudini delle persone e le loro relazioni sociali (Morvillo & Becheri, 2020). L'esito dell'applicazione delle restrizioni, come si vedrà in seguito, ha avuto gravi ripercussioni soprattutto a livello sociale, economico e occupazionale ma ha anche, in un primo momento, provocato effetti positivi in termini ambientali. L'anno 2020, infatti, è stato considerato una data spartiacque, poiché ha dato vita ad una forte discontinuità tra ciò che prima era la "normalità" e ciò che di questa normalità è andato distrutto (Angeloni, 2021). Due anni dopo si possono chiaramente osservare le conseguenze di questo evento drammatico. Lo scenario mondiale è cambiato radicalmente e le perdite economiche provocate richiedono l'attivazione di strategie di ripartenza adeguate. Riprendendo la citazione inserita all'inizio di questo capitolo, le parole "globale" e "senza precedenti" rimarkano fortemente l'unicità di questa crisi: il rispetto delle distanze di sicurezza, la necessità di igienizzare luoghi e ambienti (Meglioli e Manente, 2020), l'uso quotidiano delle mascherine sono state tutte precauzioni che hanno segnato l'era di una "nuova normalità" (Angeloni, 2021).

3.1.1 L'impatto psicologico e ambientale

Tra le tematiche più trattate quando si parla di COVID-19 troviamo gli effetti che la pandemia ha avuto a livello psicologico sulle persone e in termini ambientali sulle città di tutto il mondo.

Le misure adottate per il contenimento del contagio, quali il distanziamento sociale e l'isolamento, sebbene siano state le migliori strategie per fronteggiare la diffusione del virus, hanno inevitabilmente comportato un peggioramento delle condizioni di salute a livello psicologico (Saulle et al., 2021). I più giovani, nel corso di questi due anni, hanno dovuto sospendere per lunghi periodi la frequenza delle lezioni in presenza a scuola o all'università e le attività educative, sportive, ludiche e culturali, e questo ha avuto come esito un cambiamento sostanziale nella loro routine quotidiana, nelle relazioni e nei comportamenti (Dalton et al., 2020). Anche tra la popolazione più adulta e tra le persone più anziane l'impatto delle misure restrittive ha avuto effetti particolarmente rilevanti in termini psicologici compromettendo ulteriormente la loro funzione cognitiva ed emotiva (Mukhtar, 2020). In generale, nel contesto di una pandemia, i problemi di salute mentale provocati dall'iniziale forma di isolamento sono ansia, paura, senso di solitudine, disturbi del sonno e rabbia, che, nei casi più gravi, dopo

una eventuale dimissione dall'ospedale, possono sfociare in sintomi di disturbo post-traumatico da stress e depressione (Reynolds, 2008). Più specificatamente, si è osservato che le restrizioni e le misure di blocco durature generano sentimenti di incertezza per il futuro, paura di sviluppare agenti infettivi nuovi e sconosciuti (Khan et al., 2020) e, soprattutto tra coloro che sono stati esposti al rischio di infezione, possono aumentare le preoccupazioni di infettare altre persone compresi i propri familiari (Bai et al., 2004; Cava et al., 2005; Jeong et al. 2016; Desclaux et al. 2017). Inoltre, la condizione di reclusione e di ridotto contatto fisico/sociale si associa a sentimenti di angoscia, noia e frustrazione e aumenta il rischio di solitudine. Per limitare queste conseguenze negative per la salute è necessaria l'attuazione di strategie preventive specifiche volte a rafforzare la resilienza attraverso un maggiore supporto sociale (Serafini et al., 2020).

Un altro aspetto di particolare interesse riguarda l'effetto che la pandemia di COVID-19 ha avuto sull'ambiente e sul clima. La situazione pandemica, infatti, in tutte le sue fasi di sviluppo, ha generato sia effetti positivi che effetti negativi sull'ambiente. Partendo dagli aspetti positivi, è stato segnalato che la pandemia ha migliorato in modo significativo la qualità dell'aria, ridotto le emissioni di gas serra, l'inquinamento idrico e acustico e la pressione sulle destinazioni turistiche favorendo il ripristino del sistema ecologico (Rume & Islam, 2020). Nel dettaglio, il blocco di industrie, aziende, trasporti e il rallentamento delle attività economiche a causa delle misure restrittive, si è stimato abbia ridotto, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, del 50% l'inquinamento atmosferico a New York (Henriques, 2020) e l'emissione di biossido di azoto (NO₂) e di monossido di carbonio (CO) in Cina (Caine, 2020), due agenti inquinanti particolarmente pericolosi. Anche in Europa, dove l'inquinamento atmosferico contribuisce a quasi l'8% dei decessi totali nel mondo (OMS, 2016), le misure di contenimento del virus hanno portato alla chiusura delle attività regolari e ad una conseguente diminuzione dei gas serra (Zambrano-Monserrate et al., 2020). Basti pensare che l'arresto di veicoli stradali e aerei ha impattato ad una riduzione pari rispettivamente al 72% e 11% delle emissioni di gas serra relativamente al solo settore dei trasporti (Henriques, 2020). Conseguentemente un altro effetto positivo, provocato dal blocco indotto alla circolazione, è stato il minore inquinamento acustico, che quotidianamente viene prodotto dalle diverse attività umane. Il rumore ambientale è una delle principali fonti di disagio per la popolazione e per l'ambiente ed è l'origine dei problemi di salute e dell'alterazione delle condizioni naturali

degli ecosistemi (Zambrano-Monserrate e Ruano, 2019). In aggiunta, le misure adottate, hanno avuto un importante impatto positivo anche rispetto all'inquinamento delle acque. Quest'ultimo, soprattutto nei paesi in via di sviluppo, è un fenomeno drasticamente diffuso a causa del rilascio dei rifiuti industriali e domestici nelle acque dei fiumi (Islam e Azam, 2015; Islam e Huda, 2016 ; Bodrud-Doza et al., 2020 ; Yunus et al., 2020). Infine, un ultimo aspetto positivo derivante dall'attuazione delle misure di limitazione alla mobilità, riguarda il settore turistico: l'industria del turismo genera l'8% delle emissioni di gas serra (Lenzen et al, 2018) e genera nelle destinazioni turistiche elevate quantità di rifiuti. In molte città o località di mare e di montagna, la crescita esponenziale del turismo stava diventando quasi insostenibile e l'assenza di turisti, indotta dalla situazione pandemica, ha consentito alla natura di riappropriarsi dei luoghi che fino a poco tempo prima erano affollati.

Passiamo ora agli aspetti negativi che la pandemia ha prodotto a livello ambientale. L'uso giornaliero dei dispositivi di protezione individuale come le mascherine, i guanti, i camici, le visiere e il loro smaltimento casuale ha creato un problema a livello ambientale (Rume & Islam, 2020). L'utilizzo frequente di questi dispositivi di sicurezza, e la mancanza di conoscenza legata al loro smaltimento, ha comportato il rilascio di questi dispositivi in luoghi aperti o tra i rifiuti domestici (Rahman et al., 2020) determinando un peggioramento dell'inquinamento ambientale (Zambrano-Monserrate et al., 2020). A ciò si è aggiunta la reale difficoltà di gestire l'aumento dei rifiuti infettivi e biomedici generati dagli ospedali che in poco tempo sono aumentati a dismisura rappresentando una grave minaccia sia per l'ambiente che per la salute pubblica. Solo a Wuhan, nel 2020, sono state prodotte più di 240 tonnellate di rifiuti sanitari ogni giorno (Saadat et al., 2020), ovvero 190 tonnellate in più rispetto alla media giornaliera dell'anno precedente (Zambrano-Monserrate et al., 2020). Parallelamente, si è assistito anche ad un inevitabile aumento dei rifiuti domestici e urbani organici e inorganici e ad una gestione limitata di essi. Alcuni paesi come gli Stati Uniti hanno interrotto i programmi di riciclaggio in alcune delle loro città, poiché le autorità erano preoccupate per il rischio di diffusione del virus nei centri di riciclaggio, mentre in altri, come l'Italia, è stato vietato ai residenti infetti di differenziare i propri rifiuti (Zambrano-Monserrate et al., 2020). Tuttavia, è noto quanto il corretto riciclaggio dei rifiuti sia fondamentale per prevenire l'inquinamento, risparmiare energia e conservare le risorse naturali (Ma et al., 2019). Infine, anche

l'utilizzo dei disinfettanti nell'ambiente per sanificare le strade, le aree commerciali e residenziali ha avuto un impatto significativo nel creare squilibri ecologici (Islam e Bhuiyan, 2016).

In conclusione, la pandemia di COVID-19 e le misure di contenimento adottate per limitarne la diffusione hanno messo in luce tutte le fragilità dell'essere umano e dell'ambiente. A livello ambientale, in particolare, l'esperienza pandemica ha ulteriormente reso evidente la necessità di applicare, il più presto possibile, valide strategie di sostenibilità ambientale. Uno dei primi obiettivi da perseguire deve essere quello di agire sull'industrializzazione che, sebbene sia cruciale per la crescita economica dei paesi, deve divenire maggiormente sostenibile attraverso, per esempio, l'applicazione di politiche di efficienza energetica che mirino ad un uso di combustibili e tecnologie più pulite (Pan, 2016). Di conseguenza, è risultato fondamentale un uso più intensivo di energia rinnovabile per intervenire sulla riduzione delle emissioni di gas serra (Ellabban et al., 2014) e per favorire un miglioramento della qualità dell'aria, così come si è verificato nelle settimane di lockdown (Zambrano-Monserrate et al., 2020). Per diminuire le emissioni è necessario anche incoraggiare l'utilizzo di mezzi di trasporto pubblico o, nel caso di tragitti di breve percorrenza, delle biciclette in sostituzione dei più dannosi veicoli privati (Rume & Islam, 2020). Occorre, inoltre, per affrontare le sfide dell'inquinamento ambientale, privilegiare l'attuazione di un adeguato trattamento delle acque reflue industriali e municipali e di una corretta modalità di gestione, riutilizzo e riciclaggio dei rifiuti urbani e industriali ³². Tutto ciò richiede, inevitabilmente, da un lato, un cambiamento comportamentale nella vita quotidiana, e, dall'altro lato, una cooperazione internazionale con lo scopo di realizzare politiche orientate al tempo che consentano il raggiungimento di obiettivi ambientali sostenibili e la protezione delle risorse ambientali globali (ICIMOD, 2020).

3.1.2 Le ripercussioni sul settore turistico

La pandemia di COVID-19 è stata la causa di un'emergenza sanitaria, sociale ed economica unica in termini di pericolose ripercussioni attuali e potenziali per la vita dei lavoratori e delle imprese e, per questo motivo, testimonia un forte elemento di rottura

³² Ibidem

con il passato (Angeloni, 2021). Tutti i settori produttivi e sociali sono stati gravemente colpiti da questo drammatico evento che ha provocato pesanti conseguenze sulle prospettive di crescita di molti Paesi. In particolare, uno dei comparti che più evidentemente ha subito l'impatto della pandemia è stato quello del turismo, proprio perché è mancata completamente la mobilità delle persone, condizione essenziale per la fruizione del servizio (Meglioli & Manente, 2020). Le restrizioni attuate da molti governi per appiattare la curva dei contagi hanno, infatti, portato alla chiusura delle attività ricettive ritenute non essenziali per la vita dei cittadini e ridotto la domanda delle attività dove è stato possibile continuare ad operare (Bartik et al. 2020), provocando una diminuzione delle occupazioni e dei ricavi (Gursoy & Chi, 2020). Questa sfida al settore dell'ospitalità ha messo in luce la vulnerabilità dei sistemi turistici a livello mondiale, nazionale e locale dando vita ad uno scenario, caratterizzato da incertezza, prospettive sfavorevoli e fragilità (Angeloni, 2021). I primi effetti a livello turistico derivanti dalla rapida diffusione del COVID-19 si sono potuti osservare già a partire da febbraio 2020, quando in molti Paesi sono state applicate per la prima volta alcune importanti restrizioni. Tuttavia, è circa un mese dopo, nel momento in cui si è provveduto all'azzeramento dell'attività turistica, contemporaneamente alla realizzazione di provvedimenti generalizzati che imponevano il distanziamento sociale e misure restrittive alla libertà di movimento, che si sono notate le gravi e reali conseguenze che la pandemia stava per apportare al sistema turistico. In Italia, in accordo con quanto sancito dal DPCM n.19 del 25 marzo 2020, le strutture ricettive di tipo extra-alberghiero (circa 185.597) sono state considerate attività non essenziali e, salvo particolari eccezioni, sebbene formalmente abbiano continuato ad operare, sono state costrette a chiudere. Conseguentemente anche i restanti comparti che trovano alimento nella domanda attivata dai turisti hanno dovuto affrontare la drastica realtà che si stava profilando³³. Tutto ciò, inevitabilmente, ha generato una crisi che ha attraversato tutta la filiera italiana del turismo interno dopo anni di crescita costante del settore, con le maggiori perdite in termini assoluti per le attività delle strutture ricettive e ristorative, ma anche delle agenzie di viaggio, tour operator, operatori fieristico-congressuali e trasporto aereo (Angeloni, 2021). L'ISTAT ha infatti calcolato che in Italia, dove il flusso di clienti raggiunge 437 milioni di presenze e il turismo vale circa il 7% del PIL e riguarda il 7,1% degli occupati, a causa soprattutto del

³³ Retrieved from: <https://www.istat.it/it/archivio/242017>

crollo degli arrivi dei turisti stranieri, nell'anno 2020 le presenze turistiche nelle strutture ricettive hanno registrato un calo di oltre il 50% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (Schilirò & Grasso, 2021). Nel dettaglio, nel periodo intercorso tra gennaio e aprile 2020 si è registrata una diminuzione del 64.8% di arrivi internazionali. Analogamente, a livello internazionale lo scenario è drasticamente cambiato con un impatto più rilevante per quei Paesi che hanno sempre avuto una vocazione turistica e che si affidano al turismo come fonte primaria di reddito. Le compagnie aeree hanno ridotto o cancellato i voli a causa della chiusura delle frontiere e le strutture ricettive hanno interrotto temporaneamente l'attività a causa dell'evidente calo del tasso di occupazione con una perdita economica molto elevata (Neuburger & Egger, 2021).

Le diverse misure di contenimento, come l'isolamento, il lockdown e le restrizioni agli spostamenti, applicate con lo scopo di limitare la diffusione del virus, hanno avuto un impatto immediato sull'economia, penalizzando in particolar modo imprese e dipendenti nel settore del turismo (Formato & Caiazzo, 2020). Per tale motivo, Crouch (2020), uno dei primi ricercatori ad aver identificato un punto di svolta nell'economia globale del turismo, ha affermato che l'impatto della pandemia di COVID-19 è stato così rilevante che sarebbe più corretto iniziare a parlare di turismo Pre-COVID e turismo Post-COVID. Si tratta di uno scenario completamente nuovo, mai affrontato in precedenza. La sfida rimane sicuramente quella di capire quali siano i fattori principali su cui le destinazioni turistiche devono intervenire per far ripartire nel modo migliore il settore turistico cogliendo gli spazi di opportunità necessari per pervenire a soluzioni sempre più sostenibili.

3.1.2.1 La percezione del rischio e la paura di tornare a viaggiare

Il turismo, a causa della pandemia di COVID-19, è stato, ed è parzialmente tuttora, fortemente condizionato da fattori psicologici (Angeloni, 2021). Sebbene non si sappia ancora molto su come il COVID-19 abbia realmente influenzato il comportamento di viaggio (Neuburger & Egger 2021), ciò che attualmente è emerso è stato il cambiamento nel paradigma di pensiero dei viaggiatori nel dare maggiore priorità al fattore della sicurezza sanitaria nella scelta della destinazione turistica (Angeloni, 2021). La sicurezza è l'elemento fondamentale del turismo che, se messo in discussione, può ridurre le possibilità del potenziale turista di fruire di un determinato servizio. Per questo motivo,

anche la comunicazione del marketing prodotta dalla località turistica ha dovuto necessariamente apportare delle modifiche: mentre in precedenza si privilegiava una comunicazione che verteva sul relax, lo svago, il divertimento e gli aspetti paesaggistici, ad oggi si tende a prediligere un messaggio di sicurezza sanitaria al fine di creare nel viaggiatore un sentimento di fiducia verso quella destinazione (Angeloni, 2021). Ciò nasce dalla necessità di voler comunicare un certo tipo di immagine della località turistica, in quanto, sulla base di essa, vengono generate delle aspettative da parte dei potenziali viaggiatori che incidono in misura rilevante sul comportamento turistico che verrà messo in atto (Maeran, 2008). Un'indagine condotta dal Centro Studi del Touring Club Italiano (TCI, 2020) ha rilevato come il modo di fare turismo, con l'avvento della pandemia, sia cambiato, essendo stato pianificato all'insegna della prudenza. I turisti, infatti, hanno iniziato a preferire la sicurezza e la protezione quando viaggiano, esprimendo la volontà di evitare il rischio e le destinazioni turistiche affollate (Rahman et al., 2021). La paura che si genera dalla diffusione del virus è in grado di aumentare la percezione del rischio di viaggio tra i turisti e di rendere dunque vano ogni sforzo da parte dei governi di far ripartire il turismo (Agyeiwaah et al., 2021). Nell'ambito del turismo, la percezione del rischio indica la convinzione soggettiva dei turisti circa l'incertezza legata alle attività turistiche (Liu & Gao, 2008) e può essere quindi spiegata come la valutazione soggettiva del rischio di una situazione minacciosa in base alle sue caratteristiche e gravità (Sjöberg et al., 2004). I risultati dello studio condotto da Agyeiwaah et al. (2021) indicano che un elevato rischio percepito di viaggiare durante la pandemia di COVID-19 ha aumentato le emozioni negative e, di conseguenza, ridotto le future intenzioni di viaggiare. Questo si può interpretare considerando che l'aumento della percezione del rischio di contrarre il virus porta il singolo individuo a mettere in atto specifiche misure che prevengono questo rischio, come, ad esempio, evitare di viaggiare (Brewer et al., 2007). Diversi studiosi hanno osservato che il rischio percepito di viaggiare è fortemente correlato all'intenzione di cambiare i propri programmi di viaggio e scegliere o evitare una determinata destinazione (Pennington-Gray et al., 2011; Reisinger & Mavondo, 2005; Schroeder et al., 2013; Sönmez & Graefe, 1998). Alla base di questo, vi è la teoria secondo cui gli impatti e i rischi percepiti nei confronti della pandemia di COVID-19 rappresentano delle valutazioni cognitive che innescano risposte emotive positive o negative che, a loro volta, suscitano specifiche intenzioni comportamentali verso il viaggio futuro (Agyeiwaah et

al., 2021). Tali valutazioni, dunque, non solo sono in grado di influenzare la decisione di dove viaggiare, ma anche se viaggiare o meno (Floyd et al., 2000; Lepp & Gibson, 2003; Reisinger & Mavondo, 2005; Rittichainuwat e Chakraborty, 2009; Sönmez & Graefe, 1998) e l'intenzione di tornare o non a visitare una destinazione già visitata in precedenza (Schusterschitz et al., 2010). Pertanto, considerando il periodo attuale, qualora le destinazioni turistiche fossero percepite come non sicure, ci sarebbe una maggiore probabilità che esse vengano evitate dai potenziali viaggiatori a causa della preoccupazione legata al rischio di contagio (Sönmez & Graefe, 1998). A fronte di ciò, è importante tenere in considerazione che il rischio viene percepito diversamente in funzione di fattori interni come le caratteristiche individuali, gli aspetti demografici, le strutture sociali, il background culturale (Boholm, 1998; Sjöberg et al., 2004) e le esperienze passate, ma anche di fattori esterni, ad esempio, i media, altre fonti di informazione e gruppi di influenza circostanti (Lepp & Gibson, 2003; Sönmez, 1998). In particolare, i media possono giocare un ruolo fondamentale nella relazione tra la percezione del rischio degli individui e l'intenzione di viaggio (Wahlberg & Sjöberg, 2000). Infatti, è noto che nel riportare le informazioni relative alla pandemia di COVID-19, enfatizzando selettivamente alcuni aspetti specifici, i media possono generare nei potenziali turisti paura e ansia. Queste emozioni negative li possono incoraggiare a non effettuare alcuna prenotazione o, nei casi più estremi, indurre ad attuare la cancellazione della prenotazione già effettuata (Wahlberg & Sjöberg, 2000). I media, dunque, sono in grado di modificare l'immagine di una destinazione turistica nel momento in cui tendono a descriverla come una meta "non sicura" alterando così i programmi di viaggio dei futuri viaggiatori (Sönmez & Graefe, 1998). Tuttavia, se la comunicazione veicolata dai media mettesse in luce non soltanto le informazioni che possono causare un aumento della percezione del rischio di viaggio, ma anche contenuti relativi alle politiche di cancellazione o rimborso e tutto ciò che garantisce ai turisti una maggiore percezione di sicurezza, probabilmente si eviterebbero le problematiche sopra evidenziate.

Un altro aspetto che il Centro Studi del Touring Club Italiano (2021) ha evidenziato nella sua indagine è che per il 69% dei rispondenti la pandemia ha cambiato la modalità della vacanza: il 72% del campione ha infatti optato per mete di viaggio più vicine al luogo di residenza, preferendo il cosiddetto "turismo di prossimità". La sicurezza e l'affidabilità delle destinazioni del territorio nazionale hanno sicuramente portato i

vacanzieri a voler accorciare il raggio di spostamento per effettuare la vacanza, privilegiando così delle vacanze di prossimità (Becheri & Grollo, 2020). Questo ha comportato, quindi, una modificazione nella scelta del mezzo di trasporto per raggiungere la destinazione che, come messo in luce dall'indagine del Touring Club Italiano, è diventata l'auto a discapito dell'aereo. Le ragioni di questa scelta sono principalmente riscontrabili nella maggiore flessibilità e libertà negli spostamenti che l'auto garantisce e, soprattutto, nei maggiori livelli di sicurezza in termini di controllo, rispetto ai mezzi pubblici, delle condizioni igieniche e dei rischi di assembramento (Angeloni, 2021). A ciò si somma una tendenza a scegliere località meno facilmente raggiungibili attraverso i mezzi di trasporto collettivo e, di conseguenza, meno affollate. Tutto questo spiega come la ripartenza del settore turistico sia dipesa per un lungo periodo principalmente da una domanda domestica che, tuttavia, occorre sottolineare non potrà mai compensare l'impatto economico che il turismo internazionale è in grado di produrre³⁴. Certamente, sebbene la pandemia di COVID-19 abbia prodotto conseguenze gravi a tutte le località turistiche, va definito che tale impatto è emerso essere diverso in funzione della dipendenza delle destinazioni turistiche dai mercati stranieri di lungo raggio. Le città d'arte, come Venezia o Firenze, hanno maggiormente risentito gli effetti di questa crisi (Meglioli & Manente, 2020).

Ad oggi, dunque, per il settore turistico è ricorrente la preoccupazione di un ritorno a misure più restrittive e regole più severe che possono contribuire a scoraggiare nuovamente la domanda turistica che appare in lenta ripresa. In questi due anni, il turismo ha vissuto un momento particolarmente difficile della sua storia. Le prescrizioni applicate dai governi dei diversi Paesi per limitare il contagio hanno fortemente inciso nell'iniziale ripartenza del settore. La stagione estiva del 2022, tuttavia, è stata preannunciata come molto promettente, in particolare per paesi a vocazione turistica come l'Italia. L'attenzione da parte delle destinazioni turistiche appare essere sempre più rivolta a ridurre il rischio e lo stress dei turisti. Che si possa presto arrivare a parlare di ritorno alla "normalità"?

³⁴ Ibidem

3.1.3 Uno sguardo al passato per affrontare un nuovo futuro

Sebbene la dimensione globale e le limitazioni volte a contenere la diffusione del COVID-19 siano state le cause della crisi più importante che l'industria del turismo ha dovuto fronteggiare, occorre precisare che non si tratta della prima e unica nella sua storia (Meglioli & Manente, 2020). In passato, altre crisi sanitarie hanno colpito l'economia turistica, come ad esempio l'epidemia di SARS o l'Ebola, ma anche eventi come terremoti, tsunami o attacchi terroristici, tutte circostanze dove il rischio di viaggio percepito ha portato ad una diminuzione della domanda di viaggio (Neuburger & Egger, 2021).

Tra le più note epidemie che hanno avuto un effetto rilevante sul comportamento dei turisti, incidendo profondamente sulla motivazione a viaggiare, troviamo la SARS. Con l'acronimo SARS, Sindrome Respiratoria Acuta Grave, si fa riferimento ad una sindrome, diffusasi tra il 2002 e il 2003 prevalentemente in Vietnam, ad Hong Kong e nella provincia cinese di Guangdong, che colpiva le vie respiratorie provocando una forma di polmonite atipica³⁵. La sintomatologia era costituita, in un primo momento, da febbre, malessere, mialgia, mal di testa, irrigidimento mentre, in un secondo momento, da tosse secca e dispnea, e portava, nei casi più gravi, ad un rapido sviluppo di segni di stress respiratorio e di desaturazione di ossigeno³⁶. Quando nel marzo 2003 l'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) ha emesso un allarme globale per impedire una veloce diffusione del virus, i governi dei diversi Paesi hanno iniziato ad adottare misure restrittive di emergenza che invitavano sia le imprese che i privati a ridurre al minimo i viaggi, generando così i primi effetti negativi nel settore turistico (Mao et al., 2010). Ciò, oltre ad aver avuto un impatto sull'attività economica globale, ha portato le persone ad annullare o modificare i propri piani di viaggio a causa della paura del contagio e delle misure di quarantena³⁷. Il traffico dei passeggeri all'aeroporto internazionale di Hong Kong ha registrato un calo di quasi l'80%: dagli oltre 2,8 milioni di arrivi nel maggio 2002 si è scesi a circa 565.000. Il governo di Hong Kong nel giugno di quell'anno ha annunciato un investimento di circa un miliardo di dollari per ricostruire la sua immagine maltrattata e attirare turisti e imprese dopo la SARS e ha realizzato una

³⁵ Retrieved from: <https://www.epicentro.iss.it/focus/sars/sars>

³⁶ Retrieved from: <https://www.treccani.it/enciclopedia/sars>

³⁷ Ibidem

campagna turistica di 400 milioni di dollari nei nove mesi successivi (Pine, & McKercher, 2004). A Taiwan, invece, il numero di arrivi è diminuito drasticamente fino al 71,54%, raggiungendo il suo minimo storico. Gli arrivi dei viaggiatori hanno iniziato lentamente a riprendersi solo dopo la rimozione da parte dell'OMS di Taiwan dall'elenco delle aree colpite dalla SARS. Anche in questo caso, il governo e il settore privato, nell'ambito del Piano di ripresa post-SARS, hanno provveduto a definire programmi di promozione turistica per tornare ad attirare nuovi visitatori stranieri (Mao et al., 2010). Questo ha determinato un aumento costante del numero di arrivi fino a raggiungere alla fine dell'anno il 90% rispetto al livello del 2002 (Taiwan Tourism Bureau, 2004). In entrambi i casi, quello che si è potuto chiaramente notare è stata la tendenza, sia da parte di Hong Kong che di Taiwan, a cercare di ristabilire l'ordine quanto prima possibile e, contemporaneamente, il fatto che vi sia stata una ripartenza del settore turistico ai livelli precedenti allo scoppio dell'epidemia dopo la fine dell'allerta associata a quelle destinazioni. Inoltre, Mao et al. (2010), hanno definito due altre strategie da attuare nei territori dove l'emergenza sanitaria è più duratura e mantiene con più probabilità una maggiore paura e rischio percepito del singolo viaggiatore. La prima, verterebbe sulla realizzazione di una campagna attraverso i mass media per aumentare la fiducia dei viaggiatori relativamente la sicurezza del paese di destinazione, al fine di migliorare la percezione verso di esso. La seconda strategia, invece, si concentrerebbe sulla riduzione del rischio percepito dal viaggiatore mediante canali di marketing individualizzati, con lo scopo di aiutare il viaggiatore stesso a scegliere quella destinazione. Tuttavia, in quest'ottica va sottolineato un aspetto fondamentale che è stato rilevato anche dagli studi condotti da Cahyanto et al. (2016) osservando gli effetti generati sul settore dei viaggi da un'altra grave malattia, la malattia da virus Ebola (EVD). L'EVD fa riferimento ad un virus a RNA che colpisce principalmente l'uomo e i primati, si trasmette attraverso i fluidi corporei e causa una malattia conosciuta come febbre emorragica³⁸. Cahyanto et al. (2016), nella loro indagine condotta su un campione di partecipanti americani, hanno rilevato che, nonostante la maggior parte degli intervistati si dichiarasse preoccupata per le conseguenze legate a questo virus e rivelasse la volontà di adottare misure protettive in risposta all'epidemia, nella realtà non si dimostrava contraria all'effettuazione dei viaggi. Gli studiosi hanno spiegato questo aspetto, riprendendo i concetti alla base dell'Health

³⁸ Retrieved from: <https://www.humanitas.it/malattie/ebola/>

Belief Model, affermando che coloro che presentano una maggiore percezione del rischio e suscettibilità percepita evitano di compiere un viaggio, mentre quelli con livelli più elevati di autoefficacia manifestano una propensione minore ad evitare i viaggi a causa dell'EVD.

Altri eventi molto frequenti, ai quali il settore turistico dei territori interessati è particolarmente vulnerabile, sono i terremoti e gli tsunami. Uno dei più grandi disastri naturali verificatosi in questo millennio è stato lo tsunami asiatico del 26 dicembre 2004. Tra le località più colpite da questo tragico evento troviamo Arugam Bay, situata sulla costa sud-orientale della Sri Lanka. A seguito dello tsunami, dopo un lungo periodo dedicato alla riqualificazione del territorio, la strategia di recupero del turismo ha previsto che, da un lato, gli imprenditori turistici della comunità ricevessero aiuti diretti per riavviare le loro attività e, dall'altro, che fosse realizzata una campagna di comunicazione che avesse l'obiettivo principale di fornire informazioni ai potenziali visitatori (Robinson & Jarvie, 2008). In pochi mesi, si osservò il successo di questa strategia: i detriti furono eliminati, il lungomare si appropriò nuovamente delle sue condizioni originali e i turisti tornarono a visitare la località. Attraverso questo esempio, si può dunque osservare come una strategia pianificata, basata su un'analisi delle opportunità, sia necessaria per massimizzare la ripresa e lo sviluppo di un'economia comunitaria³⁹.

Infine, un altro evento che ha scosso il settore turistico di tutto il mondo sono stati gli attentati dell'11 settembre 2001. Anche questo evento, tristemente noto, ha messo in discussione l'elemento fondamentale per il turismo: la sicurezza. Il pensiero comune, nelle settimane successive all'accaduto, si legava al fatto che gli attacchi terroristici avrebbero minacciato gli spostamenti dei flussi turistici, determinando gravi ripercussioni sul settore dei viaggi. Tuttavia, ciò a cui sorprendentemente si è assistito è stato il cambiamento nella scelta delle destinazioni ma non nella scelta di viaggiare: si è notata la tendenza ad evitare inizialmente le grandi città o a scegliere mezzi di trasporto differenti. Il comportamento più comune messo in atto dai potenziali viaggiatori è stato quello di fermarsi un momento a riflettere e scegliere di posticipare semplicemente l'acquisto, applicando così un consumo maggiormente attento e selettivo (Maeran, 2004). Questo, inevitabilmente, ha generato uno spartiacque tra turismo prima e dopo l'evento accaduto dando vita anche a nuove piccole realtà turistiche. L'idea sviluppata in quegli

³⁹ Ibidem

anni dal nuovo turista è diventata quella di non trasformare, a causa delle azioni terroristiche, lo stile di vita e il comportamento di consumo, trasformando così l'esperienza turistica in un modo per esorcizzare la paura e l'insicurezza del domani.

Questi esempi hanno avuto lo scopo di mettere in luce come in passato siano state affrontate situazioni che hanno impattato negativamente sul settore turistico, in modo da far fronte alla realtà pandemica dei giorni d'oggi con uno sguardo orientato verso il prossimo futuro. Va sottolineato, comunque, che l'attuale pandemia di COVID-19, confrontata con la maggior parte degli eventi sopra riportati, si è estesa per un periodo molto più lungo di tempo e non ha coinvolto solo territori localizzati del pianeta. La SARS, ad esempio, rispetto alla pandemia di COVID-19, sebbene sia stata più letale, ha raggiunto livelli di contagiosità sicuramente molto più bassi ed ha quindi comportato un decremento di appena lo 0,4% degli arrivi turistici internazionali in rapporto all'anno precedente (Angeloni, 2021). In considerazione di tutto ciò, si può concludere che, tenendo presente l'odierna realtà in cui viviamo e tutte le specificità che stanno caratterizzando questo periodo storico, vi è sicuramente una necessità di generare nuove conoscenze per fronteggiare le esigenze e desideri dei clienti emergenti (Gursoy & Chi, 2020).

3.2 Dall'overtourism al no tourism: i primi effetti della pandemia di COVID-19 a Venezia

La sofferenza in termini turistici che la pandemia di COVID-19 ha comportato è stata indubbiamente maggiore nelle grandi metropoli e nelle città d'arte di tutto il mondo. In particolare, molte delle più note città d'arte italiane come Roma, Firenze e Venezia, in forte crescita a livello turistico da anni, hanno dovuto affrontare le conseguenze più difficili che la pandemia ha portato con sé, a causa soprattutto dell'assenza per lunghi periodi dei clienti stranieri, il segmento di domanda in funzione del quale queste città sono organizzate (Meglioli & Manente, 2020). Ci concentriamo ora sul caso specifico di Venezia.

La pandemia di COVID-19 ha trasformato lo stato del turismo nella città di Venezia da overtourism a "no tourism" (Koh, 2020). Per la prima volta nella sua storia, Venezia è stata completamente liberata dai turisti. Per molti dei suoi residenti si è trattata di una situazione surreale e paradossale. Non era mai accaduto in passato di riuscire a camminare per le strette calli della città senza essere investiti da folle di turisti. "Qui a

Venezia, naturalmente, [l’impatto della pandemia, ndr.] l’abbiamo sentito ancora di più, perché camminare per le strade, per le piazze, per Piazza San Marco senza incontrare un’anima viva... è certamente un’esperienza straordinaria che ci ha fatto riscoprire molte cose di questa città e la dinamica della lentezza” (Giovanni Andrea Martini, consigliere comunale). Con lo scoppio della pandemia, durante il primo lockdown, la macchina del turismo si è improvvisamente fermata, tutte le attività turistiche sono state interrotte e i primi effetti si sono osservati in poco tempo. Uno di questi, è stata la riappropriazione da parte della natura degli spazi che quotidianamente sono occupati e deturpati dai turisti: uccelli e pesci da tempo scomparsi, delfini, polpi e altre specie animali sono tornate a ripopolare la laguna (Tantucci, 2020). Il blocco del traffico navale e turistico ha infatti riportato l’ecosistema ad un secolo fa, l’acqua dei canali è tornata ad essere trasparente (Braga et al., 2020), è diminuito l’inquinamento dell’aria grazie alla riduzione della circolazione da parte dei mezzi di trasporto. Una sorta di rivincita della natura sul turismo (Pendolini, 2020) e, allo stesso tempo, dei residenti veneziani dei loro spazi. Le immagini di Venezia in questa veste inedita hanno fatto il giro del mondo.

Se l’impatto naturale e fisico che la pandemia di COVID-19 ha prodotto su Venezia è stato oggetto di numerose riflessioni in merito alla gestione della città e dei flussi turistici, ancora di più è emerso prepotentemente l’aspetto della dipendenza dal turismo in termini economici. Nei sottocapitoli successivi si approfondiranno dunque le conseguenze provocate dalla pandemia di COVID-19 sul settore turistico della città di Venezia e il fattore, messo ancora più in evidenza da questo evento, della monocultura del turismo.

3.2.1 Le conseguenze della pandemia sull’industria del turismo veneziana

Venezia, nella sua storia secolare, ha affrontato molti eventi estremamente nefasti; basti pensare alle epidemie di peste con cui la Repubblica Serenissima tra il XIV e il XVII secolo ha dovuto combattere, dimostrandosi spesse volte all’avanguardia nelle scelte prese. Proprio a Venezia, infatti, in occasione della peste del 1460 venne realizzato, in un’isola della laguna, il primo lazzaretto della storia, che aveva la funzione di isolare gli appestati lontano dal centro della città e che, poco dopo, venne affiancato dal cosiddetto Lazzaretto Nuovo situato anch’esso su un’altra isola, che, a differenza del primo, serviva

per effettuare la fase di quarantena⁴⁰. Certamente oggi la situazione è cambiata radicalmente. Venezia non è più una città che basa la sua economia sul commercio internazionale, ma è diventata una delle più note città d'arte a livello mondiale e, in quanto tale, dipende molto dall'industria del turismo. Per questo motivo, parlando degli effetti della pandemia di COVID-19 sul settore turistico non si può non citare Venezia, esempio iconico ed estremo di città a vocazione turistica (Chiappe, 2021). Partendo dall'inizio, l'Italia, e la Regione Veneto, di conseguenza, è stata uno dei primi paesi in Europa ad adottare un protocollo rigido per fronteggiare la diffusione del COVID-19 (Rosin & Gombault, 2021). Quando è stato diramato l'allarme, nel febbraio 2020, a Venezia era in corso uno degli eventi dell'anno più intensi a livello turistico, il Carnevale. Il Carnevale di Venezia dura più di tre settimane e porta mediamente in città tre milioni di turisti. La situazione sanitaria, ha indotto il Comune di Venezia ad annullare i festeggiamenti finali provocando già le prime perdite economiche rilevanti per il settore turistico (Chiappe, 2021). Questo è stato solo il primo tassello che ha dato avvio ad una serie di conseguenze inimmaginabili. Per citare alcuni numeri, mentre nella stagione estiva del 2019 si è registrata una media di 1.397.000 turisti mensili, nello stesso periodo del 2020 questo numero è sceso a 372.000 (Lombardi et al., 2021). Venezia si è dunque trovata improvvisamente a dover spostare l'attenzione da ciò che poco prima rappresentava una fonte di preoccupazione, l'overtourism, ad un fenomeno opposto e completamente nuovo: l'undertourism (Angeloni, 2021). Ogni attività legata al settore turistico è stata interrotta fino all'estate 2020, quando parzialmente la ristorazione e il turismo domestico, anche se in misura ridotta, sono tornate ad essere consentite (Chiappe, 2021). Musei, teatri, cinema e centri di produzione culturale sono stati chiusi per un lungo periodo facendo fronte a delle perdite economiche consistenti. Quasi il 10% degli alberghi sono stati messi in vendita e la produzione del vetro a Murano, che risale a più di mille anni, è stata sospesa (Rosin & Gombault, 2021). Ancora oggi, camminando per le vie del centro di Venezia si possono notare i moltissimi negozi che sono stati chiusi nel periodo della pandemia, contraddistinti dalla scritta "sfitto n°..." sulle vetrine. Le spese da sostenere, compresi gli affitti molto alti, per diversi mesi hanno faticato dall'essere ricoperte dalle entrate e ciò rappresentava un grave problema per il quale difficilmente in poco tempo si sarebbe

⁴⁰ Retrieved from: <https://ilbolive.unipd.it/it/news/venezial600-effetti-devastanti-pesteingnose#:~:text=A%20Venezia%2C%20la%20grande%20ondata,evitare%20le%20possibili%20ripercussioni%20economiche>.

trovata una soluzione.

Questo improvviso cambiamento di scenario, cui tutti erano impreparati, ha insegnato come nel turismo in primis non si possa vivere di rendita (Angeloni, 2021). La pandemia di COVID-19 ha fortemente perturbato il mercato turistico segnando un cambiamento importante per le caratteristiche di Venezia (Chiappe, 2021). Questo evento, dunque, ha messo in luce la necessità di ripensare ad una più equa ed equilibrata ripartizione dei flussi turistici (Angeloni, 2021) in un'ottica di turismo sostenibile. Si tratta probabilmente di una delle più importanti occasioni che Venezia può sfruttare per far fronte ad una situazione che da molti anni i suoi residenti hanno descritto come insostenibile.

3.2.2 La monocultura del turismo, un fenomeno sempre più attuale

Un'indagine condotta nel 1991 in venti città del patrimonio ha evidenziato l'importanza del turismo per l'economia locale. Nel dettaglio, è emerso che in molte di queste città il turismo rappresentava un fondamentale contributo al reddito locale, tanto da divenire in poco tempo la principale attività e l'unica fonte di sviluppo economico (Van der Borg et al. 1996). Ciò è chiaramente evidente per Venezia che, nel corso dell'ultimo secolo, si è evoluta come centro dedito quasi interamente al turismo. La separazione funzionale con l'area industriale e portuale di Marghera ha portato all'identificazione di una Venezia culturale e aristocratica, dedita all'arte e alle funzioni del lusso (Mancuso, 2009). Conseguentemente, il turismo è diventato una sorta di motore economico monoculturale per la città, determinando una radicale trasformazione del centro storico in una sorta di città aziendale (Bertocchi, 2019). Ciò ha comportato una notevole riduzione del mercato del lavoro diminuendo le possibilità di trovare un'occupazione al di fuori del settore turistico (Bertocchi & Visentin, 2019) e privando la città di ogni altra attività economica che possa bilanciarne un possibile declino (Van Der Borg, 1991). Negli anni questo aspetto è stato fonte di accesi dibattiti. In particolare, si è generata una spaccatura nell'atteggiamento dei residenti verso il turismo a Venezia con una specifica distinzione tra coloro che sono occupati e interessati al turismo e coloro che non lo sono (Bertocchi & Visentin, 2019). Il principio alla base di questa distinzione è il seguente: i primi tendono a considerare i vantaggi del turismo superiori ai suoi costi economici e umani, i secondi, invece, reputano gli svantaggi del turismo di massa in ogni

caso superiori ai suoi benefici (Zannini, 2014). Una giustapposizione questa che tende ad aggravare i contrasti, frammentare la coesione sociale e alzare il livello delle proteste attorno al dibattito turistico cittadino (Bertocchi & Visentin, 2019). Occorre precisare, inoltre, che si tratta di due gruppi non facilmente riconoscibili, a causa soprattutto del fatto che ci sono altri residenti veneziani con interessi nel turismo oltre ai dipendenti ufficiali, ad esempio coloro che lavorano in un settore diverso da quello turistico ma affittano alloggi ai turisti oppure quegli studenti che durante il periodo di studi svolgono brevi lavori che prevedono il contatto con il turista⁴¹.

La città di Venezia, mai come negli ultimi anni, è apparsa in tutta la sua estrema fragilità. Prima dello scoppio della pandemia di COVID-19, Venezia viveva in una condizione che stava compromettendo la sua sopravvivenza. Alcuni dei principali elementi che contribuivano ad esacerbare questa situazione erano i seguenti: l'“invasione” turistica quotidiana che aveva gravemente minacciato l'attrattività turistica della città (Seraphin et al. 2018); l'aumento dei prezzi dei generi di consumo, delle abitazioni e degli interventi edilizi che generava un costo della vita insostenibile contribuendo alla fuga dei residenti dal centro storico (Montanari & Muscarà, 1995; Zannini et al., 2007); la disneyizzazione della città che, contemporaneamente all'aumento di prodotti e servizi di bassa qualità, stava conducendo all'abbandono del tradizionale artigianato di alta qualità (Rosin & Gombault, 2021). Sicuramente la pandemia ha dato una profonda scossa a tutto questo. In particolare, uno degli aspetti più critici che Venezia attualmente si trova ad affrontare riguarda l'allontanamento dei suoi abitanti dalla città. Per la prima volta nella storia, ad agosto 2022, il numero di abitanti veneziani è sceso sotto la soglia delle 50 mila unità. “Il problema di Venezia - spiega Jane Da Mosto - non è la mancanza di turisti ma la mancanza di residenti. È troppa la dipendenza dal turismo” (Rosin & Gombault, 2021). Tenendo conto di tali aspetti, al fine di trovare una valida soluzione a questa difficile realtà, è nato il progetto “Venewhere”, promosso e sostenuto dalla Fondazione di Venezia in collaborazione con l'Università Ca' Foscari. Venewhere è stato ideato da un team di giovani laureati residenti a Venezia e coordinati da Massimo Warglien, docente a Ca' Foscari e fondatore dell'iniziativa, con lo scopo di ripopolare Venezia attraverso nuove forme di lavoro digitale e invertire così la tendenza di una città

⁴¹ Ibidem

in crisi soprattutto a livello demografico⁴². Alla base di questa iniziativa vi è l'idea che Venezia potrebbe rappresentare il luogo ideale per favorire un nuovo equilibrio tra lavoro e vita personale e per sperimentare un rinnovamento urbano attraverso la presenza di una nuova popolazione di “cittadini temporanei”, i “workers from anywhere”, che potrebbero nel tempo diventare nuovi residenti⁴³. Si tratta, infatti, di un progetto sviluppatosi in risposta al fenomeno del calo del numero di residenti veneziani e che mira ad attrarre tutti quei lavoratori non vincolati a svolgere le loro attività in presenza dei datori di lavoro, ad esempio: freelance e “nomadi digitali”; residenti veneziani che praticano il lavoro remoto, aspetto che favorisce la loro permanenza in città; aziende che desiderano trasferire interi team per lunghi periodi in città diverse dalla sede operativa⁴⁴. “Venywhere – racconta Massimo Warglien, - è nato con l'idea di approfittare di un fatto storico diventato evidente: si è diffusa ormai nel mondo una delle tante forme del lavoro remoto, che spesso si chiama from anywhere. Inoltre, – continua il Professore – il progetto punta anche a trattenere residenti destinati a lasciare Venezia, soprattutto laureati. Per questo, sarà fondamentale trovare adeguati spazi di lavoro da remoto, anche in modo innovativo”⁴⁵. Riassumendo, quindi, le tre principali aree su cui si focalizza Venywhere sono: supportare i workers from anywhere nell'individuazione di soluzioni residenziali e di spazi lavorativi adeguati; sviluppare servizi che permettano loro di partecipare alla vita quotidiana di Venezia, generando un indotto economico locale alternativo al turismo e contribuendo a favorire lo spostamento di una parte rilevante dell'offerta residenziale, legata al turismo, ad una offerta a medio-lungo termine anziché ad una a breve termine; promuovere l'innovazione sociale coinvolgendo i workers from anywhere al servizio della comunità⁴⁶. Per la realizzazione di questo progetto si è provveduto alla creazione di una piattaforma online mediante Cisco WebexTM accessibile in versione sperimentale dal sito <https://www.venywhere.it/> già a partire dai primi giorni di marzo 2022. Il dato interessante, osservato poche settimane dopo la presentazione dell'iniziativa, è stato quello di aver registrato in piattaforma circa 15 mila visite e 12 mila iscrizioni.

⁴² Retrieved from: <https://www.fondazionedivenezia.org/archivio-attivita/venywhere/>

⁴³ Ibidem

⁴⁴ Ibidem

⁴⁵ Retrieved from: <https://www.ilfattoquotidiano.it/2022/04/06/venywhere-il-progetto-che-vuole-ripopolare-il-centro-storico-di-veneziah-attirando-lavoratori-da-remoto-e-convincendo-i-laureati-a-non-andar-via/6549628/>

⁴⁶ Retrieved from: <https://www.fondazionedivenezia.org/archivio-attivita/venywhere/>

Chiaramente, considerando i molteplici problemi che Venezia è quotidianamente chiamata ad affrontare, questo progetto non è da considerarsi come la soluzione definitiva, ma può sicuramente rappresentare la scossa necessaria a rivitalizzare la città (Tantulli, 2022). Allo stesso tempo, riprendo quanto più sopra trattato, l'allontanamento dei residenti veneziani dalla città contribuisce ad alimentare il fenomeno della monocultura turistica, in quanto comporta la creazione di nuove e ulteriori strutture turistiche in sostituzione delle abitazioni (Chiappe, 2021). La monocultura turistica ha spinto le attività legate al turismo a crescere esponenzialmente, fino a rappresentare il 65% dell'economia totale di Venezia (Saiapane, 2019), danneggiando, conseguentemente, gli altri settori meno competitivi.

Dunque, anche questi aspetti vanno presi in considerazione nella definizione di un programma di ripartenza della città di Venezia al termine del periodo pandemico. Impegnarsi nella permanenza dei residenti in città può risultare fondamentale per Venezia: essi, infatti, sono un elemento necessario per una città dove l'economia si basa essenzialmente sul turismo e, per questo motivo, devono diventare partner nel processo di sviluppo turistico (Maeran, 2004). Ciò potrebbe richiedere la realizzazione di nuove alternative lavorative al settore turistico: il centro storico di Venezia sta sempre più evidentemente diventando una monocultura turistica, dove lo sviluppo dipende da un solo settore "industriale", quello turistico (Bertocchi & Visentin, 2019), e la congestione delle aree principali contribuisce a soffocare le attività economiche colpendo la qualità della vita degli abitanti (Zannini, 2014). In quest'ottica, la crisi provocata dalla pandemia potrebbe essere la giusta opportunità da sfruttare per trovare nuove soluzioni ai problemi di Venezia.

3.3 Un salto nell'attualità: dal no tourism alla ripresa del turismo a Venezia

A più di due anni dall'avvento della pandemia di COVID-19 nel mondo, i governi dei diversi Paesi stanno predisponendo le basi per la ripartenza del settore turistico. La ripresa dell'industria del turismo dalle conseguenze provocate dalla crisi sanitaria è stata per mesi imprevedibile (Neuburger & Egger, 2021) essendo molto dipesa dalle nuove varianti al virus e dagli approcci locali all'introduzione delle vaccinazioni (Duignan et al., 2022). Il COVID-19, come affermato nei capitoli precedenti, ha dato vita ad un quadro

inedito per il turismo sia a livello nazionale che internazionale, aprendo a nuovi spazi per una ridefinizione di regole innovative e per la valorizzazione del patrimonio culturale delle diverse località turistiche (Formato & Caiazzo, 2020). Questa situazione, al contempo, nella sua drammaticità, ha reso maggiormente evidenti i pericolosi limiti di un turismo squilibrato e poco integrato e, di conseguenza, l'urgenza di risolvere problematiche mai affrontate in precedenza di cui ora si subiscono le conseguenze per averne ritardato le soluzioni (Angeloni, 2021). Per questi motivi, la pandemia potrebbe essere vista come parte di un ripensamento strategico delle pratiche turistiche capaci di innescare un cambiamento (Rosin & Gombault, 2021). Inoltre, appare paradossale che la pandemia si sia verificata proprio in un periodo storico in cui il tema dell'overtourism è divenuto in molte città oggetto di numerose discussioni (Morvillo & Becheri, 2020). È il caso anche di Venezia, che dopo aver osservato gli effetti della pandemia, è stata chiamata a ripensare concretamente al territorio nell'ottica di una più equa ripartizione dei flussi dei visitatori (Angeloni, 2021). La pandemia, infatti, ha evidenziato la necessità e l'opportunità di un cambiamento nella prospettiva di gestione della città ed ha fatto luce su un potenziale percorso di resurrezione per Venezia (Rosin & Gombault, 2021). Un'occasione, dunque, per ripensare radicalmente alle priorità della città e dei suoi residenti (Lombardi et al., 2021). Tutto questo però deve essere elaborato a breve in quanto, come sostengono molti esperti, con l'allentamento delle misure restrittive la domanda repressa porterà ad un ritorno ai livelli pre-pandemici e, pertanto, ancora maggiore dovrà essere l'impegno da parte delle destinazioni turistiche come Venezia nel fronteggiare una possibile ricomparsa dei problemi del turismo eccessivo⁴⁷.

È evidente già nel corso dell'estate 2022 come, camminando per le calli di Venezia, i turisti stiano tornando a ripopolare la città e il settore turistico stia lentamente raggiungendo i livelli pre-pandemia. Nel dettaglio, osservando i dati riportati nel portale del Sistema Statistico Regionale, il centro storico di Venezia ha registrato tra gennaio e maggio 2022 una variazione del 634,1% delle presenze rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente⁴⁸. Per molti, dunque, questo momento dell'anno sta segnando la ripartenza del settore turistico a Venezia, destinazione rimasta ambita dai turisti nazionali

⁴⁷ Retrieved from: <https://www.imf.org/Publications/fandd/issues/2020/12/impact-of-the-pandemic-on-tourism-behsudi>

⁴⁸ Retrieved from: <https://statistica.regione.veneto.it/jsp/venezia.jsp?comune=27042&periodo=202205&B1=Visualizza+il+report>

e internazionali. Ciò, se da un lato è un'ottima notizia, dall'altro richiede di affrontare il più velocemente possibile le molte difficoltà lasciate dalla pandemia, come, ad esempio, la riduzione del personale imposto nei primi mesi di pandemia all'interno del settore dei servizi anche turistici. Basti pensare ai disagi provocati dalle cancellazioni dei voli aerei nella prima parte dell'estate 2022, causati principalmente dalla mancanza di personale.

Questo ritorno alla “normalità”, tuttavia, non deve indurre a dimenticare quello che è stato vissuto nel corso di questi due anni. Rispettare i buoni propositi legati alla regolamentazione dei flussi turistici può essere un primo passo essenziale per Venezia e per la sopravvivenza del suo patrimonio. Come in tutte le rivoluzioni, la pandemia di COVID-19 ha aperto un nuovo scenario che saprà premiare soprattutto quelle destinazioni che sapranno cogliere gli spazi di opportunità, andando così ad affrontare con maggiore razionalità i problemi che tradizionalmente condizionano il turismo, al fine di giungere a soluzioni sempre più sostenibili (Formato & Caiazzo, 2020).

4. ANALISI DELL'IMPATTO DELLA PANDEMIA DI COVID-19 SUL TURISMO A VENEZIA DALLA PROSPETTIVA DEI RESIDENTI VENEZIANI

Nel corso di quest'ultimo capitolo, dopo aver analizzato sulla base della letteratura scientifica l'impatto sociale e culturale che il turismo provoca nelle destinazioni turistiche e il rapporto che si instaura al suo interno tra turisti e residenti, vengono presentati i risultati di due ricerche: una ricerca qualitativa condotta su un campione di cinque giovani residenti veneziani e una ricerca quantitativa che ha previsto la somministrazione di un questionario online rivolto a soli residenti veneziani. Alla base di queste ricerche vi è l'intenzione di indagare, a fronte della pandemia di COVID-19, se vi sia stato un cambiamento nella percezione del turismo e nell'atteggiamento verso i turisti da parte dei residenti veneziani.

4.1 L'impatto turistico

Il turismo è divenuto da tempo un interessante oggetto di studio per diversi ricercatori poiché, nelle destinazioni dove viene promosso, rappresenta un forte agente di cambiamento (Maeran, 2004). In particolare, esso è in grado di generare cambiamenti sociali, economici e ambientali che possono modificare il contesto in cui si sviluppa e determinare effetti positivi o negativi in funzione del fatto che, rispettivamente, il sistema socio-economico e l'ambiente di quella località si supportino o meno reciprocamente e inneschino o non mutamenti nel sistema di valori⁴⁹. Si distinguono, di conseguenza, due diversi casi: l'attribuzione di una valenza positiva ai cambiamenti indotti dal settore turistico al territorio ed al tessuto socio-economico nel momento in cui è visto come una risorsa per la creazione di nuove opportunità professionali e per il miglioramento delle infrastrutture della comunità (Brunt & Courtney, 1999), negativa quando tale settore funge da elemento di disturbo o diventa dannoso per la comunità stessa (Allen et al., 1988). Si utilizza, pertanto, sempre più frequentemente il termine di impatto sociale e culturale del turismo, per definire quel fenomeno che contribuisce a modificare sistemi di valore, comportamenti, atteggiamenti, percezioni e organizzazioni (Fluperi, 2008). Occorre specificare, tuttavia, che valutare l'impatto che il settore turistico ha sulla

⁴⁹ Ibidem

comunità ospitante risulta essere particolarmente complesso per diverse ragioni. La più comune tra queste è sicuramente la divergenza tra chi beneficia dei vantaggi del turismo e chi ne sostiene i costi dovuti agli impatti negativi (Barberis, 2008): è riconosciuto, infatti, che ciò che può costituire un beneficio per un certo gruppo sociale può rappresentare un danno per un altro (Maeran, 2004). Nonostante queste difficoltà nella valutazione dell'impatto sociale e culturale, è evidente oggi quanto vi sia la necessità di provvedere a tale valutazione al fine di incentivare la corretta gestione e promozione di un tipo di turismo che consenta uno sviluppo sostenibile delle località turistiche (Fluperi, 2008).

In letteratura sono stati individuati diversi modelli di analisi dell'impatto turistico e tra i più accreditati si distinguono: il modello di Doxey (1975) sull'indice di irritazione turistica, il modello di Butler (1980) e il modello di Ap (1992) basato sulla teoria dello scambio sociale. La teoria dell'indice di irritazione di Doxey (1975) assume che ogni località, coinvolta nel processo di sviluppo turistico vive cinque fasi corrispondenti ai cinque differenti livelli della relazione che coinvolge i turisti e la popolazione locale. Questi livelli sono: euforia, indifferenza o apatia, irritazione, antagonismo e ostilità. Nel dettaglio, Doxey definisce che, dopo una fase iniziale in cui i turisti vengono accolti positivamente perché generano nuove opportunità lavorative ed entrate economiche per la destinazione turistica, seguono le fasi di indifferenza, irritazione e antagonismo che si distinguono in virtù della conflittualità crescente nei confronti della presenza dei turisti, fino alla fase finale di ostilità e rassegnazione verso la realtà che si è delineata all'interno della loro comunità. Il modello di Butler (1980), invece, individua sei stadi di evoluzione di una destinazione turistica che ricalcano il ciclo di vita di un prodotto e vanno dall'esplorazione al declino. Butler (1980), inoltre, con lo scopo di approfondire gli atteggiamenti dei residenti di una località turistica nei confronti del turismo, identifica due dimensioni bipolari, favorevole-sfavorevole e attivo-passivo, le cui quattro combinazioni risultanti definiscono l'atteggiamento positivo o negativo verso la promozione della destinazione turistica e il supporto o meno al suo sviluppo. Infine, il modello di Ap (1992) considera il turismo come un processo generato da un sistema di scambi di risorse tra i turisti, la comunità ospitante, il settore delle industrie turistiche e il settore pubblico e definisce che la percezione che hanno i residenti dell'impatto turistico, data in parte da scambi di tipo economico, sociale ed ambientale attesi o realizzati dallo

sviluppo turistico, influenza la loro volontà di supportarlo. Tale modello si concentra soprattutto sul principio, alla base della teoria dello scambio sociale, secondo cui le persone valutano uno scambio in base ai costi e ai benefici che derivano da esso. Pertanto, i residenti che si percepiscono come beneficiari del turismo saranno più propensi a valutarlo positivamente, a differenza di coloro che si trovano a sostenere dei costi legati a questa attività e che con maggiore probabilità vedranno il turismo in una prospettiva negativa (Ap 1992; Gursoy, Jurowski, & Uysal 2002). Si fa riferimento, in questo caso, a benefici o costi non soltanto economici, ma che riguardano anche valori immateriali come, ad esempio, lo scambio culturale, la visibilità nel mercato internazionale o l'apertura all'integrazione, tutti aspetti non sempre facilmente misurabili in termini quantitativi (Barberis, 2008).

Nonostante le diversità di approcci e contenuti, le ricerche sviluppate in questo ambito condividono l'utilizzo di una serie di variabili che possono essere considerate, in un'ottica di valutazione dell'impatto turistico, predittive delle percezioni dei residenti nei confronti del fenomeno turistico: la dipendenza economica dall'attività turistica; l'attaccamento alla propria comunità e la durata della residenza (Um, Crompton, 1987); il coinvolgimento diretto nelle decisioni in ambito turistico (Lankford e Howard, 1994); la distanza della propria abitazione dal centro storico e le tradizionali dimensioni socio-demografiche come età, genere, istruzione, etnia (Huh & Vogt, 2008; Draper, Woosnam & Norman, 2011); la capacità di utilizzo delle risorse di base messe a disposizione del turista e il livello di partecipazione alle attività all'aria aperta (Perdue, Long, Allen, 1990); la comprensione dei progetti di sviluppo e la conoscenza del modo in cui avverrà lo sviluppo turistico (Davis, Allen, Cosenza, 1988); la percezione di similarità o meno tra sé stessi e i turisti e il contatto sociale (Belisle, Hoy, 1980; Sheldon, Var, 1984); gli atteggiamenti ambientali e la sensibilità ecologica (Gursoy, Jurowski, Uysal, 2002); la qualità della vita (Schalock 1996); il benessere soggettivo (Filep & Deery, 2010). Tenere conto di questi aspetti è particolarmente importante in quanto, sebbene spesso si sottovaluti l'accettazione dei turisti e dello sviluppo turistico da parte dei residenti della località turistica, il loro supporto è in realtà essenziale per il successo a lungo termine di una destinazione turistica, poiché, se i turisti vengono accolti con ostilità, il loro numero diminuirà (Andriotis, 2004). La soddisfazione di questi ultimi, infatti, deriva anche dall'equilibrio tra la percezione dei costi e dei benefici del turismo da parte dei residenti

(Allen et al., 1988; Lankford e Howard, 1994). Molto, di conseguenza, dipende dal rapporto che si instaura tra turisti e residenti. Qualora si creasse una relazione equilibrata tra essi ne deriverebbe una percezione reciproca positiva, che potrebbe diventare negativa nel momento in cui i bisogni non venissero soddisfatti o se vi fosse l'impressione di essere svantaggiati nella relazione (Ap, 1992). Nel capitolo successivo verrà approfondito più dettagliatamente quali sono le caratteristiche di questo rapporto e come si evolve.

4.1.1 Il rapporto tra turisti e residenti

La natura dei contatti che si vengono a creare tra turisti e residenti di una località rappresenta uno dei fattori più rilevanti capace di orientare la dimensione e la direzione, positiva o negativa, dell'impatto turistico (Maeran, 2004). Pertanto, rilevare quali sono le percezioni e gli atteggiamenti della popolazione locale sull'impatto del turismo è particolarmente conveniente laddove si volesse intervenire per ridurre i possibili conflitti tra turisti e residenti che possono ostacolare un buon sviluppo turistico (Fluperi, 2008). Occorre precisare, innanzitutto, che la relazione tra turista e residente ha iniziato a ricevere maggiori attenzioni da parte degli studiosi a partire dagli anni '70, quando le indagini non si sono soffermate solamente sull'aspetto economico di tale rapporto (Santisi, 2013). Analizziamo nel dettaglio le caratteristiche della relazione tra turista e residente. Nel definire tale rapporto, è necessario partire dal presupposto che, essendo il turismo un fenomeno principalmente economico, vissuto come un'occasione di sviluppo economico positivo e una fonte di reddito per gran parte dei residenti della comunità ospitante, la relazione che si viene a creare tra turista e residente è prettamente di carattere strumentale (Maeran, 2021). Per questo motivo, raramente essa è marcata da colorazioni affettive ed è, la maggior parte delle volte, caratterizzata da un grado di distanza sociale e di stereotipizzazione che normalmente non si ritrova nei rapporti tra pari⁵⁰. Da una parte, infatti, vi è il turista in vacanza che ostenta un certo tipo di comportamento in quanto maggiormente rilassato (Armenski et al., 2011), dall'altra il residente con un suo sistema di comportamento che è specchio della vita quotidiana. Si tratta, dunque, di una relazione contraddistinta dai seguenti quattro aspetti: transitoria, limitata da legami spaziali e temporali, priva di spontaneità e non posizionata su un piano di uguaglianza (Maeran, 2021). Ad influire su questa relazione vi è lo sviluppo da parte dei residenti della località

⁵⁰ Ibidem

ospitante di un determinato atteggiamento in risposta alle manifestazioni di comportamento dei turisti. Nel valutare tale atteggiamento è necessario conoscere la definizione di questo concetto. L'atteggiamento è una predisposizione duratura verso un particolare aspetto dell'ambiente circostante (McDougall & Munro, 1987), rinforzata da percezioni e credenze sulla realtà e strettamente influenzata dai valori e dalla personalità dell'individuo (Getz, 1994). Da questo si deduce che gli atteggiamenti dei residenti verso i turisti non sono facilmente modificabili, in quanto non possono essere considerati semplicemente come derivanti da alcune variabili demografiche e socioeconomiche oppure dalle conoscenze che i primi possiedono circa l'impatto del turismo sulla loro qualità di vita (Wang & Pfister, 2008), ma sono legati a credenze consolidate nel residente o che fanno parte della sua identità (Carmichael, 2006). In aggiunta, questo atteggiamento, sviluppato nei confronti dei turisti, risulta fortemente influenzato dalle norme culturali e morali della popolazione di una certa destinazione (Armenski et al., 2011). La cultura ospitante, ad esempio, potrebbe dar vita a meccanismi di auto-protezione, ovvero ad un maggior desiderio di chiudersi, isolarsi rispetto all'invasione del turista (Maeran, 2021), il quale, nel corso del suo soggiorno, tende a mettere in atto un comportamento sicuramente molto diverso dal suo stile di vita quotidiano.

Una realtà turistica particolare è quella di Venezia. Venezia, da ormai molti anni sta vivendo una fase critica della sua storia a causa dello spopolamento della città da parte dei suoi abitanti. In passato, l'allontanamento della popolazione dai centri storici alle periferie è stato un fenomeno che ha caratterizzato tutti i centri urbani italiani ma a Venezia ha assunto quasi la forma dell'esodo: migliaia di veneziani, soprattutto giovani coppie, ogni anno si trasferiscono in terraferma, soprattutto nei grandi quartieri urbani di Mestre e Marghera (Zannini, 2014). I numeri parlano chiaro: considerando esclusivamente l'isola storica, i residenti sono passati da essere più di 175.000 nel 1951 a 51.208 nel 2020 (Comune di Venezia, 2021). Questo numero è però destinato a scendere ulteriormente se si pensa che, nel giugno 2022, sono stati registrati 50.094 abitanti⁵¹. Negli ultimi due decenni, più di un terzo della popolazione residente ha lasciato il centro storico a causa soprattutto delle difficoltà della vita quotidiana (Lombardi et al. 2021). Oltre alle caratteristiche strutturali di Venezia che rappresentano un ostacolo agli

⁵¹ Retrieved from: <https://www.comune.venezia.it/it/content/clone-dati-mensili-anno-2022> (ultimo accesso: 19 agosto 2022)

spostamenti e alla reale difficoltà di trovare un'occupazione al di fuori del settore turistico, un altro aspetto che sicuramente incide nella scelta di abbandonare la città è legato alle spese molto più elevate a cui incorre un residente veneziano, dai beni alimentari alle opere di costruzione o ristrutturazione che sono regolate da rigide politiche dovute al valore del patrimonio⁵². Questa situazione viene attribuita, in gran parte, agli alti prezzi richiesti dal mercato turistico che i residenti veneziani faticano sempre più a sostenere, e genera non poca frustrazione per la maggior parte di loro che, da una parte, notano una mancanza di iniziative governative per prendersi cura degli abitanti del luogo, mentre, dall'altra, osservano un aumento crescente di politiche che proteggono i visitatori e favoriscono le attività legate al turismo (Chiappe, 2021). Conseguentemente, ad accentuare questa frustrazione e determinare un peggioramento dell'atteggiamento dei residenti nei confronti del turismo, vi è la consapevolezza che la qualità del loro stile di vita peggiora a causa dell'aumento incontrollato del turismo (Marsh, 2012). È necessario, tuttavia, fare i conti con la realtà: un problema importante per la vita residenziale a Venezia è che i residenti sono costantemente superati dai turisti che, in un solo giorno medio, possono raggiungere e oltrepassare il numero totale di veneziani (Chiappe, 2021). L'overtourism, in quest'ottica, è uno dei fenomeni che in misura maggiore minaccia il benessere dei residenti e la loro qualità di vita (Bertocchi & Visentin, 2019) ed è in grado di produrre uno spostamento degli atteggiamenti di una parte significativa della popolazione ospitante da un'accettazione neutrale o positiva della presenza dei turisti ad uno stato di percezioni negative o di rifiuto dei turisti stessi (Duignan et al. 2022) accrescendo, di conseguenza, gli attriti con essi e compromettendo il già problematico rapporto tra i due. Queste reazioni negative prodotte dai residenti, che derivano da una convivenza forzata con il turismo eccessivo, vengono categorizzate come risposte psicologiche sociali e possono includere antagonismo, avversione o, nelle forme più gravi, aggressività (Gössling et al., 2020). Per tale motivo, si afferma che l'overtourism possa rappresentare un fattore di resistenza delle parti interessate da tale situazione (Duignan et al. 2022). Castells (1997) ha osservato che tutti coloro facenti parte della popolazione locale, i quali percepiscono che i propri interessi vengono svalutati e/o emarginati dalle nuove condizioni sociali che il turismo eccessivo produce, sviluppano delle identità di resistenza come esito razionale alla sensazione di privazione dei propri

⁵² Ibidem

diritti. Ciò avviene soprattutto come risultato della percezione di accesso relativamente minore o limitato alle aree locali, le quali vengono modificate in virtù delle esigenze dei visitatori e distrutte dal punto di vista ambientale e culturale a causa di una loro eccessiva visitazione (Castells, 1997). In alcuni casi, proprio le pressioni originate dalla crescita del turismo che danno vita a tali sentimenti da parte dei residenti della comunità interessata dall'over-tourism, generano delle proteste contro l'industria del turismo e contro i turisti (UNWTO, 2019)⁵³. Non è una casualità, infatti, che accanto al termine overtourism si sia diffuso anche quello di "tourismphobia", turismofobia. Con "tourismphobia" si descrive l'ostilità nei confronti del turismo, specie quello di massa, e la relazione antagonista che si sviluppa tra le popolazioni locali ospitanti e i turisti in arrivo (Duignan et al. 2022). Questo termine racchiude al suo interno la parola "fobia" ad indicare la risposta dei residenti locali nei confronti dei turisti ai comportamenti dirompenti e devianti che essi esibiscono in un ambiente a loro estraneo, mostrando spesso disprezzo per la vita quotidiana, la cittadinanza, le culture locali e le normative statali⁵⁴. Queste dimostrazioni di opposizione e resistenza manifestate dalle popolazioni colpite dal fenomeno dell'over-tourism hanno attirato le attenzioni, oltre che dei governi nazionali e regionali, anche delle organizzazioni internazionali, come l'Organizzazione Mondiale del Turismo, le quali hanno dimostrato il loro interesse alla risoluzione dei problemi sociali ed ecologici attraverso l'identificazione di iniziative strategiche e operative (UNWTO, 2019).

Se, da una parte, la condizione di conflitto verso lo sviluppo eccessivo di questo settore è il risultato di una diffusa narrativa antituristicca, dall'altra parte è frutto di strategie incontrollate e non pianificate messe in atto dalle amministrazioni locali, più impegnate alla promozione e mercificazione di strutture urbane che accrescono l'attrattività della destinazione invece di ideare nuove strategie per aumentare il benessere, la coesione sociale e le possibilità di lavoro per i cittadini (Bertocchi & Visentin, 2019). Eppure, riprendendo quanto affermato alla fine del capitolo precedente, l'apporto che i residenti potrebbero dare alla città in termini turistici potrebbe essere fondamentale. La chiusura di negozi e botteghe artigianali, soprattutto nei sestieri centrali, accentua quell'aspetto di

⁵³ Retrieved from: <https://www.unwto.org/global/press-release/2019-03-05/over-tourism-new-unwto-report-offers-case-studies-tackle-challenges>

⁵⁴ Ibidem

città morente (Zannini, 2014) e di questo ne risentono anche i turisti che non potranno più respirare la vera Venezia.

4.2 Cinque interviste a giovani residenti veneziani

La pandemia di COVID-19 ha indotto molti a riflettere sul forte impatto che ha il settore turistico sulla città di Venezia. Al fine di comprendere cosa questo evento abbia realmente rappresentato per i suoi residenti, tra novembre e dicembre 2021, ho realizzato cinque interviste a giovani residenti veneziani di età compresa tra i 24 e i 29 anni. Lo scopo della ricerca è stato quello di indagare se l'avvento della pandemia avesse determinato in loro un cambiamento nella percezione del turismo e nell'atteggiamento nei confronti dei turisti. Le domande poste agli intervistati sono state le seguenti:

1. È cambiato secondo Lei il turismo a Venezia con la pandemia, anche in termini di quantità e qualità di turisti? Se sì, come e quale è stato il cambiamento che ha notato maggiormente?
2. Secondo Lei, quali sono stati i maggiori benefici e le maggiori difficoltà che la pandemia ha portato a Venezia?
3. Alla luce di benefici e difficoltà emerse, la pandemia ha cambiato in qualche modo il tuo atteggiamento verso i turisti?
4. Come pensa sia possibile contribuire al cambiamento del turismo a Venezia?
5. In conclusione, come pensa si evolverà il turismo nel futuro a Venezia dopo che la pandemia sarà considerata definitivamente terminata?

Prima di presentare le tematiche emerse dalle risposte date dagli intervistati, si propone di seguito una loro breve descrizione. G. ha 25 anni, è nata e cresciuta a Venezia ed è una studentessa universitaria; ha una grande passione per la sua città, sviluppata anche grazie al percorso di studi intrapreso, e vede qui il suo futuro. B. ha 29 anni, da un anno si è trasferita fuori dal Comune di Venezia ma continua a lavorare nel centro storico; dichiara che un giorno vorrebbe tornarci a vivere. T. e A. sono una giovane coppia di 28 e 29 anni, vivono a Venezia e sono molto coinvolti nelle decisioni che riguardano il turismo; lavorano entrambi nel settore turistico. Infine, F. ha 24 anni, vive al Lido di Venezia insieme alla sua famiglia che lavora nel settore turistico e le ha trasmesso l'amore per la città di Venezia.

Da un'analisi delle risposte date dagli intervistati sono emersi molti aspetti

comuni. In particolare, la tematica che è stata citata in misura più frequente di altre è stata quella economica. Più volte dagli intervistati è stato sottolineato quanto la pandemia abbia messo prepotentemente in luce la dipendenza della città di Venezia dal settore turistico. “La crisi portata dalla pandemia - ha sottolineato G. - ha messo in ginocchio Venezia soprattutto per quanto riguarda l’economia del turismo. Questo periodo ha evidenziato l’urgenza di ripensare al ruolo del turismo in città. Si è assistito - ha continuato G. - alla trasformazione di Venezia in una città fantasma a dimostrazione del fatto che essa sia fortemente dipendente dal turismo”. G., in seguito, rimarcando le fragilità che la pandemia ha fatto emergere, ha aggiunto che “Venezia è malata di turismo e senza il turismo di massa cessa di esistere”. Un parere analogo ha esposto anche F. “L’azzeramento del turismo soprattutto durante il primo lockdown - ha commentato F. -, ha chiaramente rimarcato come per Venezia il turismo sia la sola e unica fonte economica e questo, nel tempo, ha dato vita ad una realtà che non permetterà a Venezia di vivere all’infinito”. Gli intervistati, in risposta alla prima domanda posta loro, hanno concordato sui cambiamenti quantitativi e qualitativi che la pandemia ha provocato a Venezia a livello turistico. “Il turismo è chiaramente cambiato in termini quantitativi - sostiene B., - e la causa, oltre alle restrizioni imposte dai diversi paesi, può essere attribuita anche alla paura del contagio: Venezia è una città molto piccola, le calli e i ponti sono molto stretti e il grande afflusso di turisti che circola all’aria aperta senza mascherina può essere un elemento di preoccupazione che può portare ad evitarla come meta delle proprie vacanze”. G. ha riportato un pensiero simile. “Quello che è emerso in modo netto durante la pandemia - ha asserito G. - è stata la tendenza a cercare di frequentare luoghi all’aperto e meno affollati e questo inevitabilmente si è riversato in un cambiamento da parte del turista delle scelte dei luoghi da frequentare, determinando un modo diverso di fare turismo che forse potrà rimanere per molto tempo”. F., rimarcando il cambiamento quantitativo a cui si è assistito, ha posto l’attenzione su un altro aspetto, quello delle misure restrittive. “Tamponi e quarantene hanno limitato i viaggi determinando un aumento soprattutto di turisti connazionali” sostiene F. T. e A., invece, nel rispondere alla domanda inerente a questa tematica, si sono focalizzati sul cambiamento qualitativo. “Si è assistito purtroppo ad una riduzione qualitativa dei turisti, forse a causa delle tariffe più alte che alcune strutture hanno presentato - ha affermato A. -. Avrei voluto dire il contrario ma purtroppo è così”. Similmente anche T. è giunto a questa riflessione individuando,

però, una causa diversa al cambiamento qualitativo: l'aspetto culturale. "Il cambiamento in termini qualitativi è avvenuto in conseguenza ad una modificazione della tipologia di turisti. Mentre prima della pandemia - continua T. - per un 90% i turisti provenivano dagli Stati Uniti e da Oriente ed erano portatori di culture completamente diverse dalla nostra e avevano un tenore di vita molto differente, con l'avvento della pandemia il 99% dei turisti sono nordeuropei o raggiungono l'Italia da paesi limitrofi". Con il secondo quesito presentato agli intervistati si volevano indagare le loro percezioni a livello di costi e benefici generati dalla pandemia alla città di Venezia. B., dopo aver messo in luce i costi generati dalla situazione pandemica per quanto riguarda soprattutto "la difficoltà economica per i settori dei trasporti, alberghi, ristorazione, musei", ha sottolineato che il beneficio principale di cui ha potuto godere la popolazione locale è stato quello di "poter tornare a circolare senza essere travolti dal grande flusso di turisti, poter prendere i vaporetti senza dover fare lunghe code e camminare per le calli senza il rischio di rimanere bloccati". Anche G., ricordando "le immagini di Piazza San Marco deserta, le sedie impilate una sopra l'altra, le acque dei canali limpide, la calma piatta del Canal Grande e il silenzio che regnava profondo in città" ha dichiarato che "la pandemia ha consentito ai residenti veneziani di percepire per la prima volta la città così come mai l'hanno vista". F., invece, ha individuato nel beneficio ecologico, prevalentemente durante il primo lockdown, il beneficio più importante. "L'interruzione alla circolazione dei vaporetti e delle imbarcazioni private - ha rimarcato F. - ha permesso alla città di essere sanificata". T. e A., al contrario, non hanno fatto emergere alcun beneficio dalla situazione pandemica. "Si pensava - ha notato T. - che la pandemia potesse facilitare un turismo più organizzato, ma così non è stato. Ci sono stati dei momenti (durante questi mesi, ndr.) in cui l'offerta era disorganizzata e la domanda feroce, portando a degli scompensi di prezzo e di organizzazione all'interno della città". Analogamente A., non ha citato benefici ma due effetti negativi provocati dalla pandemia, ovvero "la riduzione delle possibilità di fare determinate attività turistiche a causa della chiusura di molti luoghi" da una parte, "l'inquinamento provocato dalle mascherine lasciate a terra" dall'altra. Successivamente, alla luce dei benefici e delle difficoltà originate dall'avvento della pandemia che gli intervistati hanno elencato, è stata proposta una domanda che mirava a far emergere eventuali cambiamenti nei loro atteggiamenti verso i turisti. F., riportando la sua esperienza di vita personale, ha spiegato che la pandemia l'ha portata

molto a riflettere sulla funzione dei turisti a Venezia. “Inizialmente, non avevo cambiato il mio parere già negativo sui turisti, anzi lo avevo rafforzato - ha commentato F. -. Durante la pandemia abbiamo vissuto la Venezia dei veneziani, ci siamo riappropriati dei nostri spazi che il turista tende a invadere e rovinare tutti i giorni. Poi, però, - ha proseguito F. - considerando quello che stava accadendo alla mia famiglia e alle difficoltà economiche a cui stava incorrendo, l'iniziale felicità si è trasformata. Sembrava un paradosso: non li volevo ma erano necessari”. Analogamente, B. ha sviluppato tale pensiero. “Mai avrei pensato che il mio atteggiamento verso i turisti sarebbe cambiato, ma così è successo - asserisce B -. Prima della pandemia vedevo i turisti come un disordine per Venezia, colpevoli di provocare affollamento, sporcare e non rispettare la città; ora, invece, ho capito quanto, soprattutto dal punto di vista economico, siano fondamentali per far sopravvivere gran parte dei veneziani che lavorano in questo settore”. Di un altro parere è A. che, lavorando a stretto contatto con i turisti, ha dichiarato di “sentire la mancanza dei turisti oltre che a livello economico anche nel contatto vero e proprio con il turista che ti fa stare bene e che ti permette di fare il proprio lavoro”. G. da residente riconosce ugualmente la fondamentale funzione che ricoprono i turisti per la città di Venezia e ritiene sia necessario un rapporto equilibrato tra le due parti. “Bisognerebbe cercare di trovare un equilibrio tra il numero di residenti, che negli ultimi 50 anni è diminuito in modo esponenziale, e quello dei turisti, in costante aumento. La convivenza tra queste due parti - prosegue G. - è complessa perché turisti e residenti sono chiamati a condividere lo stesso spazio comportandosi in modo molto diverso”. Per indagare, in seguito, in che modo, secondo gli intervistati, si possa provvedere ad una modificazione del turismo a Venezia a seguito dell'esperienza della pandemia, sono state raccolte opinioni differenti ma molto interessanti. T., nella sua risposta si è concentrato prevalentemente sul rispetto e sulla consapevolezza dei turisti. “Sia da parte del turista che di chi organizza l'offerta turistica a Venezia, - ha spiegato T. -, servirebbe maggiore rispetto. Bisogna rendersi conto che la città non è solo un punto di arrivo, una meta di passaggio, ma anche un luogo di residenza su cui ci si può investire. Questo lo si può fare - ha concluso T. - offrendo al cliente prima del suo arrivo un po' di storia della città, aumentando la sua consapevolezza rispetto a cosa significhi vivere a Venezia e quello che c'è alle spalle di questa meravigliosa città”. A., ricordando un episodio vissuto direttamente, ha enfatizzato il problema della mancanza di informazioni che il turista ha

su Venezia. “Spesso mi è capitato - ha raccontato A. - che alcuni turisti con cui ho lavorato non sapessero neppure che Venezia fosse costruita sull’acqua, mentre altri pensavano fosse un parco acquatico. La non conoscenza, tuttavia, comporta lo sviluppo di un approccio meno rispettoso dell’unicità di Venezia e dei suoi abitanti”. Anche B. nel rispondere si è concentrata sul fattore del rispetto. “Secondo me - ha consigliato B. - si potrebbero dare delle regole chiare per far rispettare la città: ad esempio, invitare le persone a mangiare nei ristoranti e non seduti a terra sulle rive dei canali, oppure definire delle regole che impediscano il sovraffollamento della città soprattutto nelle aree principali, Piazza San Marco o Rialto, contingentando gli ingressi”. Parimenti, G. ritiene che “la soluzione sia quella di avere un numero di visitatori più lento e controllato”. “Inoltre - prosegue G. -, deve esserci la continua tendenza da parte delle attività del posto di reinventarsi per poter sopravvivere: mi viene in mente, ad esempio, il fatto che, durante questi mesi di pandemia, sia stato introdotto anche nel centro storico di Venezia il servizio delivery in risposta alle difficoltà mostrate dal territorio durante la situazione emergenziale.” F., invece, ha osservato che il cambiamento può avvenire solo nel momento in cui si affronta il problema della monocultura turistica. “Uno dei primi problemi da affrontare è la riduzione ogni anno della popolazione veneziana. Meno siamo, meno voce abbiamo - ha evidenziato F. -. Bisognerebbe intervenire in questo ambito e per fare ciò occorrerebbe trovare delle alternative lavorative al turismo. Sicuramente questo non è semplice, ci ho ragionato a lungo. Venezia è una realtà unica al mondo e i problemi legati alle infrastrutture sono molti. Basti pensare che per una qualsiasi azienda è complesso poter far arrivare gli strumenti in laguna. L’acqua, gli spostamenti, gli spazi rappresenteranno sempre un limite”. Infine, attraverso l’ultimo quesito, nel quale si chiedeva agli intervistati di riflettere su quale potrà essere in futuro lo sviluppo del turismo a Venezia, è emersa in tutte le risposte la stessa visione negativa e pessimista. Gli intervistati, infatti, in modo unanime hanno concordato sul fatto che al termine della pandemia tutto tornerà come prima e si assisterà ad un ritorno ai grandi flussi turistici e ad un loro scarso controllo. “Sono un’eterna pessimista - ha affermato F. -. Il turismo non cambierà e a tratti peggiorerà. Più passerà il tempo, più il numero di turisti continuerà a crescere, mentre quello dei residenti diminuirà. Per quanto ami questa città, non vedo prospettive future. Molti miei amici e coetanei si sono allontanati da Venezia per studiare, trovare un lavoro, comprare una casa. Vivere qui è molto difficile,

anche un semplice trasloco può diventare costoso e molto faticoso. A Venezia sia dal punto di vista economico che da quello organizzativo è tutto più difficile”. Pessimista è anche la visione futura di T. e A.: “Temo che nell’ambito turistico - dichiara T. -, per l’estrema facilità con cui la quantità di turismo si è sempre riversata nella città, l’offerta non si modificherà né in caratteristiche né in qualità, e una volta terminata la pandemia, tutto purtroppo tornerà come prima”. “Penso che la situazione tornerà quella del periodo pre-pandemia o, addirittura, potrà verificarsi un peggioramento a livello qualitativo del turismo - ha commentato A. -. L’eliminazione di tutte le restrizioni potrebbe alimentare il desiderio di venire a Venezia, che di per sé è ottimo, ma il mio pensiero è che ciò comporterà minor protezione e controlli e questo sicuramente non va bene”. B. e G. hanno sottolineato uno stesso aspetto: l’attrattiva di cui Venezia potrà sempre godere. “Venezia - ha spiegato G. - è sempre stata un luogo di attrazione e continuerà ad esserlo anche dopo la fine del periodo pandemico. Quello su cui bisogna intervenire è la realizzazione di un equilibrio tra lo sviluppo del turismo, che continuerà a mio parere ad esserci, e la conservazione del territorio come luogo di residenza. Bisognerebbe dunque - ha aggiunto speranzosa G. - prendere questa occasione portata dal COVID-19 per capire quali sono le priorità dei residenti e della città per contribuire a cambiarla e fare di più di quello che è stato fatto fino ad adesso”.

Le interviste a questi cinque giovani residenti veneziani hanno fatto emergere molti interessanti spunti. Sicuramente i quesiti posti, il numero limitato di intervistati e la natura qualitativa delle interviste non permettono di generalizzare quanto si è osservato a tutta la popolazione di coetanei. Quello che si è potuto trarre dalle risposte è stato un pensiero complessivo negativo della città. Le idee e la volontà dei soggetti di poter cambiare le prospettive future in termini di gestione del turismo sono molteplici. Tuttavia, c’è la consapevolezza della difficoltà di metterle in atto nel breve periodo. Tali interviste sono servite come punto di partenza per la realizzazione della ricerca quantitativa che sarà presentata nel prossimo capitolo.

4.3 Ricerca quantitativa: “Il turismo a Venezia negli anni della pandemia di COVID-19”

4.3.1 Introduzione

Come riportato nella letteratura scientifica, il supporto dei residenti per un buon sviluppo turistico in una località è fondamentale. Venezia, in quest’ottica, è sicuramente una delle realtà turistiche più affermate al mondo, riconosciuta, però, per i suoi evidenti e numerosi problemi legati ad un flusso incontrollato degli arrivi dei turisti giornalieri. L’overtourism, fenomeno particolarmente noto a Venezia, è in grado di generare un rifiuto da parte dei suoi residenti nei confronti del settore turistico ed è capace di compromettere il rapporto tra essi e i turisti che giungono in città, generando, di conseguenza, una convivenza forzata e complessa tra le due parti. La pandemia ha avuto un impatto molto forte nella vita di tutte le persone e per i diversi settori lavorativi, in particolare per quello turistico. Anche Venezia si è improvvisamente fermata e si è trovata a fare i conti con la realtà: il turismo svolge un ruolo ormai fondamentale per la città ed è determinante per la sua sopravvivenza, ma deve essere immediatamente gestito nel modo più corretto possibile. Questo evento, che ha generato una diminuzione significativa degli arrivi turistici, può aver cambiato il modo di vedere il turismo a Venezia e la percezione dei turisti da parte dei suoi residenti?

4.3.1.1 Obiettivo di ricerca

La ricerca mira ad approfondire l’atteggiamento dei residenti del centro storico di Venezia e delle isole nei confronti del fenomeno turistico ed eventuali cambiamenti determinati dalla pandemia di COVID-19 alla loro visione del turismo a Venezia e nelle caratteristiche attribuite ai turisti che popolano la città lagunare.

4.3.1.2 Ipotesi

Dall’analisi delle interviste, riportate nel capitolo 4.2, è emersa molto chiaramente la visione prevalentemente negativa da parte dei suoi residenti dello sviluppo del settore turistico a Venezia. La ricerca quantitativa, dunque, parte dall’ipotesi di poter osservare complessivamente un atteggiamento negativo verso il turismo e nella percezione dei turisti. Tuttavia, la pandemia di COVID-19, che ha determinato per un lungo periodo

l'assenza di turisti a Venezia generando conseguenze molto gravi soprattutto per l'intero settore turistico, si ipotizza possa aver modificato positivamente la percezione del turismo in città. In aggiunta, questo evento, avendo messo in luce quanto il turismo sia fondamentale per la sopravvivenza di Venezia, potrebbe aver trasformato la visione del turista da parte dei residenti veneziani con un rafforzamento della percezione di necessità del turista per la loro città. Per di più, si pensa che la pandemia di COVID-19, abbia fatto comprendere l'importanza del rispetto delle regole e della responsabilità anche per i viaggiatori. Ci si attende, infatti, una visione da parte dei residenti del turista oggi come più responsabile e rispettoso. Nella ricerca, inoltre, partendo dal fatto che nella letteratura scientifica sia nota la divergenza nell'atteggiamento verso l'impatto turistico tra coloro che beneficiano dei vantaggi del turismo e coloro che invece ne sostengono i costi dovuti agli impatti negativi (Barberis, 2008), una delle ipotesi principalmente testata è quella relativa al ruolo che determina lo svolgere un'attività nel settore turistico dal non praticarla. Si ipotizza di poter osservare una visibile differenza tra questi due gruppi di persone in merito all'impatto che il turismo ha per la città e rispetto agli impatti negativi percepiti dal suo sviluppo. Infine, si è rilevato il ruolo della dimensione dell'interazione con il turista e delle due tradizionali dimensioni socio-demografiche, l'età e il genere, che, così come riportato in letteratura (Belisle, Hoy, 1980; Sheldon, Var, 1984; Huh & Vogt, 2008; Draper, Woosnam & Norman, 2011), sono considerate predittive delle percezioni dei residenti nei confronti del fenomeno turistico.

4.3.2 Metodo

4.3.2.1 Partecipanti e procedura

Il campione comprende 61 individui, 45 donne e 16 uomini, di età compresa tra 20 e 63 anni ($M=43,56$, $SD=14,374$). Si tratta di soli abitanti del centro storico di Venezia e delle isole (Lido di Venezia, Burano, Murano, Torcello, Sant'Erasmus, Mazzorbo, Vignole, Pellestrina), il 34,4% dei quali risiede nel sestiere di Castello, l'11,5% di Dorsoduro-Giudecca, l'8,2% di Santa Croce, il 6,6% di San Marco, il 4,9% di San Polo, il 13,1% di Cannaregio e, infine, il 21,3% risiede in una delle isole di Venezia. Il 55,7% di essi ha affermato di aver svolto un'attività nel settore turistico, mentre il restante 45,3% di non averla svolta. Inoltre, tra i partecipanti alla ricerca, l'1,6% ha dichiarato di non

interagire mai con i turisti, il 41,1 % qualche volta, l'11,5% raramente, il 6,6% spesso e il 39,3% tutti i giorni, mentre, tra le percentuali più rilevanti da segnalare, il 24,6% ha scelto l'opzione "comporta svantaggi superiori ai vantaggi" e il 19,7% "porta molti miglioramenti" al quesito relativo al livello di miglioramento o di svantaggio che l'attività turistica produce nella loro vita quotidiana (tabella 1).

		Frequenza	Percentuale
Genere	Maschio	45	73,8
	Femmina	16	26,2
Luogo di residenza	Isole – Lido di Venezia, Murano, Burano, Sant'Erasmus, Torcello, Mazzorbo, Vignole, Pellestrina	13	21,3
	Sestiere di Cannaregio	8	13,1
	Sestiere di Castello	21	34,4
	Sestiere di Dorsoduro-Giudecca	7	11,5
	Sestiere di San Marco	4	6,6
	Sestiere di San Polo	3	4,9
	Sestiere di Santa Croce	5	8,2
Attività nel settore turistico	Sì	27	44,3
	No	34	55,7
Interazione con i turisti	Mai. Non entro mai in contatto con i turisti	1	1,6
	Qualche volta. Mi capita a volte di dover interagire con i turisti	25	41,0
	Raramente. Ho contatti rari con i turisti	7	11,5
	Spesso. Entro spesso in contatto con i turisti durante le mie giornate	4	6,6
	Tutti i giorni. Sono quotidianamente a contatto con i turisti	24	39,3
Vantaggi/svantaggi dal turismo	Comporta degli svantaggi	14	23,0
	Comporta svantaggi superiori ai vantaggi	15	24,6
	È indifferente, non porta né vantaggi né svantaggi	5	8,2
	Non porta miglioramenti o solo irrilevanti	2	3,3
	Porta miglioramenti ma non essenziali	13	21,3
	Porta molti miglioramenti	12	19,7

Tabella 1. Tabella delle frequenze (N=61).

Per rilevare inizialmente l'atteggiamento dei residenti veneziani nei confronti del turismo a Venezia è stata utilizzata la TIAS (Tourism Impact Attitude Scale) di Lankford & Howard (1994) nella versione di Rollins (1997). Tale scala ha costituito una prima risposta alla necessità di costruire uno strumento standardizzato per misurare l'atteggiamento dei residenti verso il turismo e per accertare gli effetti di alcune variabili indipendenti. Essa si compone di 27 item complessivi che prevedono per l'indicazione della risposta il riferimento a una scala Likert a 5 punti, da 1 ("molto in disaccordo") a 5 ("molto d'accordo"). Questo strumento ad oggi è considerato la scala di misura bidimensionale più attendibile per quello che riguarda la rilevazione dell'atteggiamento dei residenti verso il turismo. In un secondo momento è stato proposto ai rispondenti un differenziale semantico nel quale si chiedeva loro di descrivere il turista a Venezia utilizzando una serie di coppie di aggettivi. Per osservare l'atteggiamento dei residenti verso i turisti negli ultimi mesi, analizzando dunque le loro percezioni durante il periodo pandemico, sono stati presentati 10 item costruiti ad hoc servendosi della stessa scala di risposta della TIAS. Successivamente, è stato somministrato un altro differenziale semantico, che prevedeva la presenza delle medesime coppie di aggettivi di quello precedente, nel quale si chiedeva ai partecipanti di descrivere il turista a Venezia oggi. Per concludere sono state proposte due domande aperte inerenti al periodo che stiamo attualmente vivendo per consentire ai rispondenti di esprimere liberamente il loro pensiero rispetto all'impatto della pandemia a Venezia e al ruolo del turismo oggi nella città lagunare.

Tutti i partecipanti hanno accettato volontariamente di prendere parte alla ricerca successivamente alla presa visione del consenso informato. Il questionario è stato somministrato online attraverso la piattaforma Google Form e ha richiesto un tempo di compilazione di circa 15 minuti. I partecipanti ne hanno avuto accesso attraverso un link inviato tramite l'applicazione WhatsApp.

4.3.2.2 Le variabili

Le variabili considerate nel corso dell'analisi sono state le seguenti: due dimensioni socio-demografiche (età e genere), il grado di interazione quotidiana con i turisti, l'aver svolto un'attività nel settore turistico, le quattro dimensioni della TIAS (interesse per lo sviluppo locale, benefici percepiti per la comunità, impatti negativi

percepiti e benefici personali percepiti), la visione del turista in generale e del turista nel periodo post-pandemico.

4.3.2.3 *Analisi*

L'analisi è iniziata dall'osservazione di una serie di statistiche descrittive. La prima variabile considerata è stata l'interazione con i turisti, rilevata attraverso un quesito che ha previsto l'utilizzo di una scala di risposta a 5 livelli, da un punteggio minimo di 1 ("Mai. Non entro mai in contatto con i turisti") ad un punteggio massimo di 5 ("Tutti i giorni. Sono quotidianamente a contatto con i turisti"). Questa ha ottenuto una media di $M=3,70$ avvicinandosi quindi all'opzione di risposta "Spesso entro in contatto con i turisti durante le mie giornate". Nel corso dell'analisi, per semplicità, si utilizzerà l'etichetta "interazione con i turisti" per fare riferimento a questa variabile. Per quanto riguarda i 27 item della scala TIAS, si sottolineano di seguito alcune delle statistiche più interessanti. Gli item che hanno presentato la media più bassa sono stati tre: "Pagherei una tassa locale per favorire lo sviluppo del turismo" ($M=1,31$), "Venezia dovrebbe diventare una destinazione turistica più sfruttata" ($M=1,62$) e "La qualità dei servizi pubblici è migliorata grazie al turismo" ($M=1,74$). Al contrario, si sono rilevati i seguenti item associati ad una media più alta: "Una programmazione lungimirante, da parte delle istituzioni locali, potrebbe controllare l'impatto negativo del turismo sull'ambiente" ($M=4,44$), "A causa del turismo ci sono più rifiuti nella mia città" ($M=4,39$) e "Il turismo è l'attività economica principale a Venezia" ($M=4,26$). Nella tabella 2 sono riportati i 27 item della scala TIAS associati alle loro medie e deviazioni standard.

	Media	Dev. standard
Sono contrario a nuove strutture turistiche che possano attrarre più turisti a Venezia	3,41	1,564
Credo che il turismo a Venezia debba essere incoraggiato attivamente	2,44	1,373
Il Comune di Venezia non dovrebbe cercare di attirare più visitatori di quanti già ne arrivano	3,84	1,474
Il Comune di Venezia promuove correttamente il turismo	1,98	1,103
Il Comune di Venezia dovrebbe incoraggiare uno sviluppo più intensivo delle strutture turistiche	1,87	1,132
Ritengo che il turismo abbia un ruolo vitale per Venezia	3,93	0,998
L'amministrazione comunale fa bene a promuovere le strutture turistiche a Venezia	2,52	1,260

Venezia dovrebbe diventare una destinazione turistica più sfruttata	1,62	1,051
I turisti sono un bene prezioso per la nostra città	3,49	1,074
I benefici apportati dal turismo superano le conseguenze negative derivanti dal suo sviluppo	2,31	1,104
Una programmazione lungimirante da parte delle istituzioni locali potrebbe controllare l'impatto negativo del turismo sull'ambiente	4,44	0,807
Lo sviluppo del turismo a Venezia può fornire più posti di lavoro ai suoi residenti	3,67	1,091
Pagherei una tassa locale per favorire lo sviluppo del turismo	1,31	0,743
L'industria del turismo avrà un ruolo economico sempre più importante a Venezia	3,61	1,201
Le strade e le infrastrutture di Venezia sono migliorate grazie al turismo	1,85	0,946
La qualità dei servizi pubblici è migliorata grazie al turismo	1,74	1,094
Grazie al turismo ho a disposizione più opportunità di svago	1,79	0,985
I posti di lavoro offerti dal turismo sono altamente desiderabili	2,77	1,116
Il turismo a Venezia ha un impatto negativo sull'ambiente	3,95	1,257
Il livello di rumore causato dall'attività turistica non è adatto per questa città	3,16	1,186
A causa del turismo ci sono più rifiuti nella mia città	4,39	1,069
I turisti limitano lo sviluppo dello svago all'aria aperta	2,84	1,293
Il turismo ha aumentato il tasso di criminalità nella mia città	2,30	1,101
Il turismo è l'attività economica principale a Venezia	4,26	0,982
Grazie al turismo ho una maggiore disponibilità economica	2,28	1,416
Il turismo a Venezia ha aumentato il mio standard di vita	2,05	1,309
Le opportunità di shopping a Venezia sono migliori grazie al turismo	2,05	1,175

Tabella 2. Statistiche descrittive item TIAS (N=61).

Gli item della scala TIAS, nella versione di Rollins (1997), utilizzata nella presente ricerca, sono stati suddivisi nelle quattro dimensioni individuate dall'autore⁵⁵: “opinioni generali sul turismo”, “benefici percepiti per la comunità”, “impatti negativi percepiti” e “benefici personali percepiti”. La prima dimensione (D1), contrassegnata dall'etichetta “opinione generale sul turismo” comprende le voci che sembrano descrivere una disposizione generale nei confronti del turismo. Occorre precisare che, nel corso dell'analisi, tale dimensione è stata definita in termini di “interesse per lo sviluppo locale” così come riportato nella versione originale della scala TIAS di Lankford e Howard (1994). All'interno di questa dimensione sono inseriti 14 item. La seconda dimensione (D2), “benefici percepiti per la comunità”, comprende 4 item che sembrano riflettere impatti positivi che si riferiscono più alla comunità in generale che ai benefici per il singolo individuo. La terza dimensione (D3), identificata con “impatti negativi percepiti”,

⁵⁵ In questa ricerca si è adottata la suddivisione degli item nelle quattro dimensioni individuate da Rollins (1997) nel suo studio. Differente è stata la suddivisione applicata dagli autori della scala TIAS originale, Lankford e Howard (1994), che avevano distinto i 27 item in due dimensioni totali.

comprende 5 item relativi alle preoccupazioni specifiche connesse allo sviluppo del turismo nella località. Infine, l'ultima dimensione (D4), "benefici personali percepiti", contiene 4 item e si riferisce ai benefici che il singolo individuo trae dall'attività turistica. I valori dell'Alpha di Cronbach ottenuti nelle quattro diverse dimensioni, indice dell'attendibilità delle dimensioni che compongono la scala TIAS utilizzata in questo questionario, sono risultati essere tutti elevati e positivi. Ciò significa che vi è un buon grado di accuratezza e precisione della procedura di misurazione, una buona coerenza interna dello strumento, nonché un certo livello di accordo tra le misurazioni indipendenti dello stesso costrutto che ogni dimensione indaga. Questo è coerente con quanto individuato nell'analisi fattoriale condotta da Rollins (1997) anche se i valori rilevati nella presente ricerca sono stati leggermente più bassi. La tabella 3 mostra le statistiche descrittive, medie e deviazioni standard, relative alle singole dimensioni. La media più alta si è rilevata in rapporto a D3 (M(D3)=3,33), ovvero in relazione agli item relativi alla dimensione degli "impatti negativi percepiti", mentre la media più bassa in D2 (M(D2)=2,04), dimensione riguardante i "benefici percepiti per la comunità". Piuttosto basse, globalmente, anche le medie ottenute nelle altre dimensioni (M(D1)=2,71; M(D4)=2,66), ad indicare un certo grado di disaccordo in risposta alla maggior parte degli item presentati.

	Media	Dev. standard	Alpha di Cronbach
TIAS D1 Opinione generale sul turismo	2,71	0,63	0.815
TIAS D2 Benefici percepiti per la comunità	2,04	0,82	0.801
TIAS D3 Impatti negativi percepiti	3,33	0,82	0.733
TIAS D4 Benefici personali percepiti	2,66	0,89	0.702

Tabella 3. Statistiche descrittive delle dimensioni TIAS e Alpha di Cronbach (N=61).

Successivamente, nel questionario è stata inserita una sezione contenente 15 item costruiti ad hoc, 10 dei quali utilizzando la scala di risposta Likert da un minimo di 1 ("per niente d'accordo") ad un massimo di 5 ("totalmente d'accordo"). Analizzando nelle statistiche descrittive le medie delle risposte dei partecipanti si è notato che l'item che ha ottenuto la media più bassa è stato "A Venezia, negli ultimi mesi, i turisti sono più rispettosi dell'ambiente" (M=1,74), mentre "Temendo ulteriori future restrizioni, oggi il turista è più desideroso di visitare Venezia e le sue attrazioni" è l'item che ha ottenuto una media più elevata (M=3,39). In generale anche in questa sezione, le risposte medie

agli item sono state tutte medio-basse, non evidenziando così sostanziali cambiamenti nella visione dei turisti dopo l'avvento della pandemia (tabella 4).

	Minimo	Massimo	Media	Dev. standard
Dopo le prime fasi della pandemia, i turisti a Venezia mi sembrano più rispettosi delle regole e responsabili	1	5	1,97	0,983
Ho notato che i turisti negli ultimi mesi sono più organizzati e informati	1	5	1,93	0,834
Credo che i turisti a Venezia, a seguito dell'esperienza della pandemia, siano mediamente meno propensi a spendere soldi	1	5	2,82	1,057
I turisti, a causa della pandemia, cercano di visitare esclusivamente i luoghi aperti di Venezia	1	5	2,41	1,101
A Venezia, negli ultimi mesi, i turisti sono più rispettosi dell'ambiente	1	5	1,74	0,835
Oggi, più che in passato, il turista è pigro	1	5	2,95	1,007
Penso che la pandemia abbia reso i turisti più arroganti	1	5	3,10	1,207
Temendo ulteriori future restrizioni, oggi il turista è più desideroso di visitare Venezia e le sue attrazioni	1	5	3,39	1,144
Negli ultimi mesi il turista preferisce visitare Venezia in giornata ed evitare di soggiornare in città per la paura del contagio	1	5	2,80	1,249
Il turista nell'ultimo periodo tende ad evitare i luoghi chiusi come i ristoranti e preferisce pranzare/cenare all'aperto lontano dalla folla	1	5	2,54	1,149

Tabella 4. Statistiche descrittive item ad hoc (N=61).

I restanti 5 item ad hoc sono stati analizzati osservando le frequenze delle risposte del campione. L'80,3% dei partecipanti alla ricerca ha definito che la pandemia di COVID-19 ha portato più effetti negativi mentre il 19,7% ha individuato la presenza di maggiori effetti positivi derivanti dal periodo pandemico. Alla domanda "Crede che la pandemia di COVID-19 possa essere considerata come un momento per ripensare al turismo a Venezia?", la quasi totalità del campione, il 93,4%, ha risposto "sì", ma al quesito successivo "Pensa che la pandemia di COVID-19 porterà a ripensare al turismo a Venezia?" il 67,2% ha espresso un parere negativo, facendo emergere una negatività verso la futura gestione dei flussi turistici a Venezia.

Una parte del questionario ha inoltre previsto la somministrazione, servendosi di una scala di risposta a 7 punti, di due differenziali semantici caratterizzati dalle stesse coppie di aggettivi. Complessivamente, osservando i valori medi ottenuti nei singoli

differenziali semantici si è notata chiaramente una tendenza dei rispondenti verso gli aggettivi più negativi di ogni coppia, evidenziando una visione globalmente negativa del turista. In seguito, tra le coppie di aggettivi corrispondenti dei due differenziali semantici è stato effettuato un t-test. Attraverso il t-test è stato infatti possibile determinare, focalizzandosi sul valore medio ottenuto in ciascuna coppia, se vi fossero differenze significative tra la figura del turista in generale e quella del turista oggi. Ciò, di conseguenza, ha consentito di verificare se la pandemia di COVID-19 abbia generato delle differenze tra la percezione del turista nel complesso e la percezione del turista negli ultimi mesi. Dall'analisi della significatività delle correlazioni tra le diverse coppie di aggettivi, considerando il livello di significatività $p < 0,05$, si sono osservate differenze significative in quattro delle quindici coppie: curioso-indifferente, rapido-lento, gradevole-sgradevole, responsabile-irresponsabile. Nel dettaglio, il turista negli ultimi mesi, rispetto al passato, viene descritto come più indifferente, sgradevole, rapido e irresponsabile. Oltre a queste quattro coppie di aggettivi appartenenti ai due differenziali semantici, per le quali si osserva una differenza significativa seppur non molto elevata tra le medie, l'analisi ha messo in luce che non ci sono differenze significative tra le restanti coppie di aggettivi corrispondenti (tabella 5).

		Media	Differenza medie	t	gl	Sign.
Curioso - indifferente	turista_gen	3,72	-0,525	-2,975	60	0,004*
	turista_oggi	4,25				
Silenzioso - rumoroso	turista_gen	4,10	-0,033	-0,117	60	0,860
	turista_oggi	4,07				
Benefico - dannoso	turista_gen	4,25	-0,098	-0,545	60	0,588
	turista_oggi	4,34				
Necessario - inutile	turista_gen	1,49	0,164	0,919	60	0,362
	turista_oggi	1,66				
Socievole - scontroso	turista_gen	4,11	-0,279	-1,837	60	0,071
	turista_oggi	4,39				
Raffinato - inelegante	turista_gen	4,36	-0,180	-1,243	60	0,219
	turista_oggi	4,18				
Rapido - lento	turista_gen	5,39	0,557	3,144	60	0,003*
	turista_oggi	4,84				
Efficace - inefficace	turista_gen	3,13	0,000	0,000	60	1,000
	turista_oggi	3,13				
Gradevole - sgradevole	turista_gen	4,48	-0,393	-3,165	60	0,002*
	turista_oggi	4,87				
Attivo - passivo	turista_gen	4,67	-0,197	-1,351	60	0,182
	turista_oggi	4,87				

Educatore - maleducato	turista_gen	5,28	-0,213	-1,984	60	0,052
	turista_oggi	5,49				
Responsabile - irresponsabile	turista_gen	3,74	0,328	2,030	60	0,047*
	turista_oggi	4,07				
Attento - distratto	turista_gen	5,43	0,049	0,353	60	0,725
	turista_oggi	5,38				
Informato - dis informato	turista_gen	4,33	-0,295	-1,779	60	0,080
	turista_oggi	4,03				
Rispettoso - irrispettoso	turista_gen	5,34	0,016	0,142	60	0,888
	turista_oggi	5,33				

Tabella 5. T-test campioni accoppiati (N=61).

*significatività a livello 0,05 ($p < 0,05$).

La medesima procedura del t-test è stata effettuata anche considerando separatamente il genere e l'aver svolto o meno un'attività nel settore turistico, rapportandoli con le dimensioni della scala TIAS, le coppie di aggettivi dei due differenziali semantici e le risposte date ai dieci item costruiti ad hoc relativi al periodo pandemico. Ciò avrebbe permesso di osservare se vi fossero nelle risposte, rispetto al campione analizzato, differenze significative in funzione del genere maschile o femminile e del legame lavorativo con il turismo a Venezia. Tra la variabile del genere e le dimensioni della scala TIAS è risultata una sola differenza significativa, considerando $p < 0,05$, ovvero quella riguardante la dimensione dei benefici percepiti per la comunità. In particolare, si è rilevato un punteggio medio delle risposte maggiore nel campione maschile rispetto a quello femminile ($M(\text{maschio})=2,45$; $M(\text{femmina})=1,88$), a significare una tendenza a percepire maggiori benefici per la comunità attraverso il turismo da parte del campione maschile. Per quanto riguarda le differenze emerse considerando le altre variabili, si è osservata una differenza di genere significativa esclusivamente in alcune delle risposte date alla definizione del turista, soprattutto del turista negli ultimi mesi. Nel complesso il turista viene considerato ad oggi dal campione maschile più informato ($M(\text{maschio})=3,63$; $M(\text{femmina})=2,73$) e più responsabile ($M(\text{maschio})=3,50$; $M(\text{femmina})=2,73$), mentre da quello femminile più distratto ($M(\text{maschio})=4,81$; $M(\text{femmina})=5,58$). Globalmente, tuttavia, si può affermare che le differenze significative di genere sono state poche. Per quanto riguarda, invece, la variabile legata allo svolgimento di un'attività nel settore del turismo, cominciando dalle dimensioni della scala TIAS si sono notate differenze significative rispetto alle dimensioni dell'interesse per lo sviluppo locale, degli impatti negativi percepiti e dei benefici personali percepiti. Coloro che non hanno mai svolto un'attività nel settore turistico hanno definito di

percepire più impatti negativi dal turismo per la città di Venezia ($M(\text{si_attività})=2,20$; $M(\text{no_attività})=3,57$), mentre i residenti che hanno dichiarato di aver svolto una o più attività nel turismo hanno dimostrato maggior interesse per lo sviluppo turistico ($M(\text{si_attività})=2,88$; $M(\text{no_attività})=2,49$) e maggiori benefici personali percepiti ($M(\text{si_attività})=3,08$; $M(\text{no_attività})=2,12$). Una differenza risultata significativa si è osservata tra le medie delle risposte date alla coppia di aggettivi “benefico-dannoso” rispetto alla figura del turista oggi. Coloro che hanno affermato di non aver mai svolto un’attività nel settore turistico, hanno giudicato oggi il turista come molto più dannoso ($M(\text{si_attività})=3,97$; $M(\text{no_attività})=4,81$). Inoltre, i residenti che hanno affermato di aver svolto un’attività nel settore turistico al quesito “Temendo ulteriori future restrizioni, oggi il turista è più desideroso di visitare Venezia e le sue attrazioni” hanno risposto in media manifestando un grado di accordo superiore rispetto a chi non ha mai svolto attività in questo settore ($M(\text{si_attività})=3,68$; $M(\text{no_attività})=3,08$).

Infine, l’attenzione si è spostata sull’analisi delle correlazioni. Partendo dalla variabile dell’età sono state rilevate correlazioni negative e significative, seppur non molto alte, con D1 ($r=-0,253^*$, $p<0,05$) e con D4 ($r=-0,268^*$, $p<0,05$) e ciò significa che con l’aumentare dell’età si è notato un inferiore interesse per lo sviluppo locale del turismo e minori benefici personali percepiti. Anche la variabile “interazione con i turisti” si è vista correlare positivamente e significativamente con D1 ($r=0,305^*$, $p<0,05$) e D4 ($r=0,287^*$, $p<0,05$) e questo implica che si possa affermare che con l’aumentare del contatto con i turisti crescono anche l’interesse per lo sviluppo locale del turismo e i benefici personali percepiti. Tali correlazioni, tuttavia, seppur significative, non sono risultate essere particolarmente elevate. Sicuramente molto più alte le correlazioni tra le dimensioni della scala TIAS: nel dettaglio, si è rilevata una alta correlazione positiva e significativa tra i benefici percepiti per la comunità e i benefici personali percepiti ($r=0,711^{**}$, $p<0,01$) e tra l’interesse per lo sviluppo locale del turismo sia con i benefici percepiti per la comunità ($r=0,667^{**}$, $p<0,01$) che con i benefici personali percepiti ($r=0,607^{**}$, $p<0,01$). Nella tabella 6 vengono riportate le correlazioni di Pearson, insieme ai rispettivi valori di significatività, tra le seguenti variabili: età, interazione con i turisti, opinioni generali sul turismo (TIAS_D1), benefici percepiti per la comunità (TIAS_D2), impatti negativi percepiti (TIAS_D3) e benefici personali percepiti (TIAS_D4).

		Età	Interazione con i turisti	TIAS D1	TIAS D2	TIAS D3	TIAS D4
Età	Correlazione di Pearson	--					
	Sign.						
Interazione con i turisti	Correlazione di Pearson	0,092	--				
	Sign.	0,481					
TIAS D1	Correlazione di Pearson	-,253*	,305*	--			
	Sign.	0,049	0,017				
TIAS D2	Correlazione di Pearson	-0,207	0,095	,667**	--		
	Sign.	0,109	0,468	0,000			
TIAS D3	Correlazione di Pearson	-0,124	-0,232	-,560**	-,357**	--	
	Sign.	0,340	0,072	0,000	0,005		
TIAS D4	Correlazione di Pearson	-,268*	,287*	,607**	,711**	-,310*	--
	Sign.	0,037	0,025	0,000	0,000	0,015	

Tabella 6. Matrice delle correlazioni.

*. La correlazione è significativa a livello 0,05 (a due code).

** . La correlazione è significativa a livello 0,01 (a due code).

Si è successivamente passati all'osservazione delle correlazioni tra le coppie di aggettivi del secondo differenziale semantico, quello relativo alla percezione del turista negli ultimi mesi, con le variabili dell'età, dell'interazione con i turisti e delle quattro dimensioni della scala TIAS. Rispetto alla visione di oggi del turista da parte dei residenti, si sono osservate correlazioni significative maggiori in rapporto alla coppia di aggettivi "benefico-dannoso". In particolare, è emerso che i residenti che percepivano i turisti nel complesso più dannosi per la città di Venezia, sono stati coloro che si sono dichiarati meno interessati allo sviluppo del turismo a Venezia ($r=-0,496^{**}$, $p<0,01$) e che hanno individuato più impatti negativi derivanti dalla loro presenza in città ($r=-0,497^{**}$, $p<0,01$). Inoltre, focalizzandosi sulle correlazioni che sono apparse essere più elevate, si è notato che i residenti che definivano il turista come più sgradevole, sono stati quelli che manifestavano minor interesse per lo sviluppo del turismo a Venezia ($r=-0,498^{**}$, $p<0,01$) e percepivano maggiori impatti negativi legati allo sviluppo del turismo in città ($r=0,499^{**}$, $p<0,01$). Allo stesso tempo, i residenti che hanno descritto il turista come più irrispettoso e meno responsabile, sono coloro che hanno mostrato di percepire maggiori impatti negativi dalla presenza del turismo a Venezia ($r=0,485^{**}$, $p<0,01$; $r=-0,418^{**}$,

$p < 0,01$). Infine, il turista è stato definito più efficace da chi ha dichiarato di ricevere benefici personali dal settore turistico ($r = 0,419^{**}$, $p < 0,01$) e di percepire maggiori benefici per la comunità dal suo sviluppo ($r = 0,403^{**}$, $p < 0,01$) e, sebbene la correlazione non sia risultata molto elevata ma comunque significativa ($r = 0,309^*$, $p < 0,05$), è stato considerato maggiormente necessario il turista a Venezia per coloro che hanno mostrato di ricevere più benefici personali dal turismo nella loro vita quotidiana. Occorre anche sottolineare che non si sono osservate correlazioni significative tra le coppie di aggettivi proposti e le variabili dell'età e dell'interazione con i turisti, così come è accaduto in rapporto ai 10 item costruiti ad hoc relativi al periodo pandemico.

Per concludere, nel questionario sono state poste anche due domande aperte al fine di dare la possibilità al campione di esprimere più liberamente il suo pensiero. La prima, nella quale si faceva riferimento alla pandemia di COVID-19, chiedeva “Qual è, secondo il Suo parere, l'aspetto più importante che l'esperienza pandemica ha messo in luce a Venezia”; la seconda, invece, si concentrava sul ruolo che il turismo ha per Venezia e domandava al partecipante di completare la frase “Il turismo a Venezia oggi è...”. Nelle risposte si sono notati numerosi aspetti comuni. Rispetto al primo quesito sono stati sottolineati dal campione: la monocultura del turismo che ha causato una dipendenza economica nei confronti di questo settore, tale da mettere a rischio la sopravvivenza della città; la fragilità di Venezia che “non è solo una vetrina” ma è una città abitata, ritrovata dai suoi residenti durante la pandemia; la necessità di agire nel controllo dei flussi turistici e di realizzare un turismo sostenibile; il sempre minor interesse nei confronti dei residenti e del fenomeno dello spopolamento. Anche in risposta al secondo quesito è stata ripresa fortemente la tematica di quanto sia fondamentale il turismo per Venezia, soprattutto perché è in grado di fornire numerosi posti di lavoro a gran parte dei suoi abitanti. Allo stesso tempo, però, è stato messo l'accento sul fatto che il turismo rappresenti una “droga” per Venezia e che sia ormai irrinunciabile pur essendo ad oggi fortemente insostenibile. Viene inoltre sottolineato il peggioramento del turismo dopo la pandemia, coerentemente con quanto riscontrato nel corso dell'analisi, e l'urgenza di riorganizzarlo. Tutti questi pensieri possono essere racchiusi dalla frase utilizzata da uno dei rispondenti che sostiene che il turismo sia per Venezia “un male necessario”.

4.3.3 Discussione dei risultati e conclusione

La ricerca ha messo in luce, come ipotizzato, una visione prevalentemente negativa da parte dei residenti veneziani dell'impatto del turismo a Venezia e della percezione dei turisti. Questa negatività si è potuta rilevare osservando le risposte medie ottenute in tutto il questionario, tendenti quasi nella loro totalità verso la polarità negativa, ma anche nelle numerose correlazioni con la dimensione degli impatti negativi percepiti e nell'analisi delle risposte aperte. L'ipotesi di osservare un cambiamento positivo nella percezione del turismo e dei turisti a Venezia da parte dei suoi residenti, motivato dal fatto che l'aspetto economico del turismo con la pandemia ha subito profonde conseguenze negative, non è stato rilevato così come ci si aspettasse. Tale ipotesi, tuttavia, si era principalmente focalizzata sull'aspetto economico venuto meno con la pandemia, senza considerare, come sottolineato negli altri capitoli, che la pandemia ha anche prodotto un impatto positivo soprattutto a livello ambientale, permettendo alla città di tornare a respirare dopo anni di congestione. In aggiunta, attraverso i due differenziali semantici, si ipotizzava che si sarebbe notata una modificazione positiva nella descrizione del turista, specialmente in termini di necessità, responsabilità e rispetto, che però non è emersa. Al contrario, i residenti hanno definito il turista oggi, rispetto alla sua figura generale, più indifferente, sgradevole, rapido e irresponsabile. Inoltre, in relazione alla coppia di aggettivi "inutile-necessario", in merito alla quale si attendeva una sostanziale distinzione verso la polarità "necessario" nella visione del turista oggi, non si è registrata una differenza significativa rispetto alla visione complessiva. Infatti, le medie di risposte associate a questa coppia di aggettivi nei due differenziali semantici sono apparse essere fortemente tendenti entrambi verso il "necessario" ma non distinguendosi in modo rilevante nei due momenti. Un'altra variabile che la ricerca ha voluto indagare è stata la distinzione negli atteggiamenti del campione in funzione dello svolgimento o meno di un'attività all'interno del settore turistico. Lo studio condotto da Lankford e Howard (1994), in quest'ottica, ha confermato quanto sostenuto fortemente nella letteratura scientifica, secondo cui la dipendenza economica dal settore turistico determina una propensione positiva verso lo sviluppo di tale settore in città. Questo è stato rilevato anche nella presente ricerca, dove si è, per di più, registrata una tendenza, da parte dei residenti che hanno definito di aver svolto nel corso della propria vita un'attività all'interno del turismo, a considerare meno consistenti gli impatti negativi prodotti dal turismo. Infine,

non si sono osservate nel complesso correlazioni particolarmente elevate in funzione della variabile dell'età, mentre per quanto riguarda il genere si è riscontrata una maggiore propensione da parte del campione maschile a considerare il turismo in termini di maggiori benefici per la comunità e a descrivere il turista attuale come meno irresponsabile rispetto al campione femminile che lo definisce, al contrario, più dannoso. Per quanto riguarda la variabile dell'interazione con i turisti, invece, si è evidenziato un aumento dell'interesse verso lo sviluppo locale e una crescita dei benefici personali percepiti da parte di coloro che mostravano un livello superiore di contatto con i turisti.

Attraverso questa ricerca si è potuto osservare un'intensificazione del concetto secondo cui, nonostante i noti benefici che genera, il turismo ha un impatto negativo sulla vita delle persone nella comunità ospitante (Lankford & Howard, 1994) e che il suo sviluppo viene solitamente giustificato sulla base dei benefici economici e contestato in virtù della distruzione sociale, culturale o ambientale che porta con sé (Liu, Sheldon & Var, 1986). Come affermato da Ayers e Potter (1989), un ruolo fondamentale possono ricoprire le autorità locali che se dimostrassero maggiore attenzione alle preoccupazioni o esigenze dei residenti della località turistica, più facilmente riceverebbero sostegno per gli sforzi di sviluppo della comunità. Se i residenti, infatti, percepissero che le loro preoccupazioni vengono realmente prese in considerazione, con maggiore probabilità sosterranno uno sviluppo adeguato del turismo nella loro città (Lankford & Howard, 1994).

4.3.4 Limiti e direzioni future

Da un'analisi della letteratura scientifica si può chiaramente notare una prevalenza di studi finalizzati a rilevare gli atteggiamenti verso l'impatto del turismo da parte dei residenti di singole comunità rurali e piccole città, dove il settore turistico è in via di sviluppo. Venezia è sicuramente un caso differente, in quanto si tratta di una realtà turistica affermata e molto complessa. La pandemia di COVID-19 ha portato a riflettere sul ruolo che riveste il turismo per Venezia, e da ciò nasce l'interesse di realizzare una ricerca quantitativa che si è posta l'obiettivo di indagare l'atteggiamento generale dei residenti veneziani nei confronti del settore turistico e osservare se l'evento pandemico avesse comportato una sua alterazione. La ricerca presenta inevitabilmente dei limiti. Un primo aspetto che va sottolineato riguarda la variabile relativa allo svolgimento di

un'attività nel settore turistico: nella presente ricerca, è stato chiesto al partecipante di indicare se “ha mai svolto un'attività nel settore turistico” senza precisare se questa attività la sta svolgendo attualmente e non creando, di conseguenza, una corrispondenza con la variabile che in letteratura è stata identificata con “dipendenza economica” dal settore turistico. Allo stesso modo, potrebbe non essere stata chiara la domanda relativa a “Quanto spesso Le capita di interagire con i turisti?” la cui risposta potrebbe essere stata interpretata diversamente in funzione del fatto che interagire implichi un contatto diretto, legato allo svolgimento di un lavoro che richiede il relazionarsi con i turisti, oppure un contatto determinato, per esempio, dal camminare per la città e incontrare i turisti. Per quanto riguarda, invece, il secondo obiettivo della ricerca, quello di rilevare eventuali cambiamenti nelle percezioni dei residenti veneziani a seguito dell'evento pandemico, l'assenza di letteratura scientifica in questo ambito ha sicuramente complicato l'analisi che è stata effettuata semplicemente comparando i due differenziali semantici e osservando le statistiche descrittive degli item creati ad hoc. Riproporre le stesse coppie di aggettivi nei due differenziali semantici ha consentito di rilevare eventuali differenze significative rispetto agli aggettivi corrispondenti nelle due diverse versioni (il turista nel complesso e il turista negli ultimi mesi), ma può anche aver indotto i partecipanti alla ricerca a pensare al turista in generale facendo riferimento all'immagine più recente del turista, ovvero quella dei giorni d'oggi.

Complessivamente, rilevare l'atteggiamento dei residenti di una comunità ospitante nei confronti dello sviluppo turistico non è semplice, in quanto gli atteggiamenti delle persone non risultano essere omogenei e si modificano in funzione della percezione dell'impatto personale del turismo sulle loro vite (Lankford & Howard, 1994). Ciò non deve però limitare la ricerca in questo settore che, al contrario, deve estendersi anche a realtà più difficili come quella di Venezia dove i rapporti tra residenti e viaggiatori sono particolarmente complicati: da una parte c'è il residente che riconosce le fragilità della sua città, dall'altra il turista che si trova ad interfacciarsi con una realtà che non conosce e spesso fatica a comprendere. La pandemia può rappresentare un'occasione unica per trovare le soluzioni migliori per favorire l'equilibrio tra le due parti.

CONCLUSIONI

“La prima città che si vorrebbe visitare ma anche l’ultima in cui si vorrebbe vivere” (Deotto, 2021). Ogni residente veneziano ha ascoltato almeno una volta nella sua vita queste parole. Venezia è percepita dalla maggior parte delle persone come una città bellissima ma, allo stesso tempo, difficilmente abitabile. Sicuramente, come è stato citato più volte nei capitoli di questa tesi, l’eccessivo turismo prodotto nelle aree centrali, capace di causare sovraffollamento e congestione, ha un ruolo importante nel determinare una diminuzione della qualità di vita dei suoi residenti (Russo, 2002). Un’analisi condotta dal giornalista di The Guardian Web, Will Coldwell (2017), sulle motivazioni evidenziate dai residenti che hanno lasciato Venezia nel 2017, ha dimostrato che proprio l’eccesso di turismo rappresenta la causa principale dell’abbandono della città in oltre il 90% dei casi. La maggiore difficoltà di sostenere le condizioni di vita stressanti e i prezzi elevati generati dal turismo che rendono Venezia una delle città più costose d’Italia, sono solo due delle motivazioni principali che inducono i residenti ad allontanarsi da Venezia⁵⁶. Il trasferimento degli abitanti al di fuori dal centro storico dà vita alla trasformazione delle case in alberghi o in nuove strutture adibite al turismo e ciò rischia di trasformare la città in un museo aperto o in un parco divertimenti per turisti (Seraphin et al., 2018). “Riconoscere la specificità delle nostre città d’arte significa capire che servono norme dedicate per poter incidere concretamente sulla gestione dei flussi turistici, sul commercio e sulle affittanze turistiche brevi, innalzando il livello e bilanciando così le esigenze dei visitatori con quelle dei residenti” ha affermato Simone Venturini, Assessore al turismo e allo sviluppo economico del Comune di Venezia. “Solo attraverso l’introduzione di nuovi strumenti normativi nazionali - ha continuato l’Assessore - Venezia, Firenze e tutte le altre città d’arte italiane rimarranno vive, e soprattutto vitali, sotto il profilo lavorativo e sociale, difendendo allo stesso tempo le eccellenze artigiane, economiche ed enogastronomiche che il mondo ci invidia”⁵⁷. La crisi provocata dalla pandemia di COVID-19 ha dato origine ad una sorta di spartiacque tra passato e futuro per il turismo nella città di Venezia, rafforzando la già presente esigenza di intervenire sulla gestione dei flussi turistici per non compromettere ulteriormente la sopravvivenza della città.

⁵⁶ Retrieved from: <https://www.veneziatoday.it/cronaca/carovita-veneziana-citta-piu-cara-italia.html>

⁵⁷ Retrieved from: <https://www.intoscana.it/it/articolo/citta-darte-piu-fragili-a-causa-del-covid-firenze-e-veneziahchiedono-nuova-governance/>

Emiliano Biraku, Coordinatore Confesercenti per il centro storico di Venezia ha commentato così il momento storico in cui ci troviamo: “La crisi e l’accelerazione causate dal COVID-19 hanno fatto avvertire chiaramente la necessità di innovare il sistema-turismo in una direzione di innovazione costante, per abbandonare le derive obsolete, evidenziate proprio dalla crisi pandemica. Sarà inoltre necessario far nascere una generazione di nuove imprese che non necessariamente saranno classificate come turistiche, ma che opereranno per creare valore intorno e per il turismo, muovendosi trasversalmente ai settori, e costruendo filiere di valore”.

Dalle immagini di una Venezia stravolta dalla situazione pandemica è nato l’interesse di indagare se tra i suoi residenti si fossero verificati dei cambiamenti negli atteggiamenti verso i turisti e nei confronti del settore turistico nel complesso. Sono state, dunque, realizzate delle interviste che hanno evidenziato una visione prevalentemente negativa del turismo a Venezia e una percezione di beneficio legata all’azzeramento dei flussi turistici durante i mesi più difficili della pandemia, associata ad una sensazione di preoccupazione in termini economici per le conseguenze provocate alle numerose attività turistiche. Per poter osservare statisticamente gli eventuali cambiamenti nelle percezioni dei residenti veneziani è stata condotta una ricerca quantitativa che ha previsto la somministrazione di un questionario online ad un campione di 61 residenti del centro storico di Venezia e delle isole. Attraverso questa ricerca si sono potuti globalmente osservare due aspetti: una predisposizione negativa da parte dei residenti veneziani verso l’attività turistica nella loro città, confermando quanto registrato nelle interviste, e una tendenza a percepire più negativamente i turisti a Venezia dopo l’episodio pandemico. Tali pensieri sono emersi essere differenti in relazione ad alcune variabili considerate nella ricerca, quali: l’interesse manifestato nei confronti dello sviluppo del settore turistico a Venezia, gli impatti negativi percepiti, i benefici personali legati alle attività turistiche, il livello di interazione con i turisti e lo svolgimento o meno di un’attività nel settore del turismo. Nel dettaglio, si è osservata oggi una propensione a descrivere più negativamente i turisti soprattutto da parte di coloro che individuano più impatti negativi connessi alla presenza dei turisti a Venezia e tra chi non ha mai svolto un’attività nel turismo e mostra un ridotto interesse verso il suo sviluppo in città. Allo stesso tempo, si è rilevata un’attitudine più positiva verso i turisti tra i residenti veneziani che almeno una volta nel corso della loro vita hanno praticato un’attività nel turismo e che, oltre ad essersi

dimostrati più propensi allo sviluppo del turismo a Venezia, hanno dichiarato di avere frequenti contatti con i turisti durante le loro giornate e di trarre benefici personali dal turismo. Complessivamente però, in modo unanime, è stato riconosciuto dal campione di partecipanti allo studio la centralità del turismo in termini economici per Venezia, sottolineando l'urgenza di intervenire mediante politiche che vertano non sull'eliminazione del turismo ma su un turismo più sostenibile e che mettano in primo piano i residenti e le loro necessità. Sebbene la pandemia sia stata riconosciuta dai residenti veneziani come un'occasione unica per migliorare ciò che in passato ha minacciato la sopravvivenza di Venezia, è emerso un certo grado di pessimismo tra i rispondenti alla ricerca sul futuro della loro città. Generalmente le autorità locali ricercano la soluzione ai problemi intervenendo sull'aspetto economico, fornendo cioè maggiori benefici economici e investendo nel turismo per aumentare i posti di lavoro, ridurre la tassazione locale e fornire servizi gratuiti ai residenti (Comune di Venezia, 2022⁵⁸; Seraphin et al., 2018). Tuttavia, come proposto da Scarpi, Confente e Russo (2022), potrebbe essere più efficace intervenire sull'instaurazione di legami più positivi tra i residenti e la città in modo da rafforzare l'attaccamento, per esempio attraverso più iniziative artistiche e culturali e mediante programmi turistici sviluppati in modo da bilanciare lo sviluppo turistico con il benessere dei residenti per garantire la loro collaborazione in questo settore (Scarpi, Confente & Russo, 2022).

Concludendo, a quasi tre anni dall'inizio della pandemia di COVID-19 e con l'eliminazione parzialmente definitiva delle restrizioni previste per fronteggiare la sua diffusione, le calli di Venezia sono tornate a popolarsi nuovamente di turisti. Venezia, infatti, è, e probabilmente per ancora molto tempo sarà, una delle località turistiche più visitate, in grado di attrarre sempre nuovi turisti. Questo, però, non deve essere un pretesto per non affrontare il problema dell'eccessivo turismo. La pandemia deve rappresentare un'opportunità trasformativa per bilanciare i benefici economici del turismo con la conservazione dell'ambiente e il benessere dei suoi abitanti (Mair, 2020). Questo evento, infatti, ha messo fortemente in luce quanto in poco tempo tutto possa modificarsi velocemente e che potrebbe essere proprio ora il momento per attuare dei cambiamenti, con lo scopo di continuare a soddisfare le esigenze dei turisti ma ascoltando anche i

⁵⁸ Retrieved from: <https://www.comune.venezia.it/it/content/sovvenzioni-contributi-sussidi-vantaggi-economici> (ultimo accesso: 20 settembre 2022)

bisogni dei residenti veneziani, nel totale rispetto delle peculiarità di una delle città più uniche e fragili al mondo.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- Agyeiwaah E., Issahaku A., Frederick D. & Frank Badu Baiden (2021): Perceived impacts of COVID-19 on risk perceptions, emotions, and travel intentions: evidence from Macau higher educational institutions, *Tourism Recreation Research*;
- Allen, J.B. (2006), "What about the locals? The impact of state tourism policy and transnational participation on two central Asian mountain communities", PhD thesis, University of Texas, Austin, TX;
- Allen L.R., Long P.T., Perdue L.L., Kieselbach S. (1988), The impacts of tourism development on resident's perception of community life, *Journal of Travel Research*, 27, pp. 16-21;
- Andriotis, K. (2004). The perceived impact of tourism development by Cretan residents. *Tourism and Hospitality Planning & Development*, 1(2), 123-144;
- Angeloni, S. (2021). L'impatto del Covid-19 sul turismo in Italia: passato, presente e futuro;
- Ap, J. (1992). Residents' perceptions on tourism impacts. *Annals of Tourism Research*, 19(4), 665-690;
- Armenski, T., Dragičević, V., Pejović, L., Lukić, T., & Djurdjev, B. (2011). Interaction between tourists and residents: Influence on tourism development. *Polish Sociological Review*, 107-118;
- Ashworth, G. & Page, S.J. (2011), "Urban tourism research: recent progress and current paradoxes", *Tourism Management*, Vol. 32 No. 1, pp. 1-15;
- Ayers, J. S., & Potter H. R. (1989). Attitudes Toward Community Change: A Comparison Between Rural Leaders and Residents. *Journal of the Community Development Society* 20(1): 1-18;
- Bai, Y., Lin, C. C., Lin, C. Y., Chen, J. Y., Chue, C. M., & Chou, P. (2004). Survey of stress reactions among health care workers involved with the SARS outbreak. *Psychiatric services*, 55(9), 1055-1057;
- Barberis, W. (2008). L'impatto del settore turistico sui contesti urbani;
- Bartik, A. W., Bertrand, M., Cullen, Z. B., Glaeser, E. L., Luca, M., & Stanton, C. T. (2020). How are small businesses adjusting to COVID-19? Early evidence from a survey. *National Bureau of Economic Research*;
- Becheri E. & Grollo, P. (2020). Il mutamento degli scenari nelle località turistiche;
- Belisle, F. J., & Hoy, D. R. (1980). The perceived impact of tourism by residents a case study in Santa Marta, Colombia. *Annals of tourism research*, 7(1), 83-101;
- Benner, M. (2019). From overtourism to sustainability: A research agenda for qualitative tourism development in the Adriatic. *Heidelberg University – MPRA Paper No. 92213*;
- Bertocchi, D. et al. (2020) 'Venice and Overtourism: Simulating Sustainable Development Scenarios through a Tourism Carrying Capacity Model', *Sustainability*, 12(2), p. 512;
- Bertocchi, D., Visentin, F. (2019). "The Overwhelmed City": Physical and Social Over-Capacities of Global Tourism in Venice', *Sustainability*, 11(24), p. 6937;
- Boholm, A. (1998). Comparative studies of risk perception: A review of twenty years of research. *Journal of Risk Research*, 1(2), 135-163;
- Boissevain, J. (1977). Tourism and development in Malta. *Development and Change*, 8, 523-538;
- Boissevain, J. (1996). *Coping with tourists: European reactions to mass tourism* (Vol. 1). Oxford: Berghahn Books;
- Bodrud-Doza, M. Islam, S.M.D., Rume, T., Quraishi, S.B., Rahman, M.S., Bhuiyan M.A.H. (2020), Groundwater quality and human health risk assessment for safe and sustainable water supply of Dhaka City dwellers in Bangladesh *Groundwater Sustain. Develop.*, 10 p. 100374;
- Brewer, N. T., Chapman, G. B., Gibbons, F. X., Gerrard, M., McCaul, K. D., & Weinstein, N. D. (2007). Meta-analysis of the relationship between risk perception and health behavior: The example of

- vaccination. *Health Psychology*, 26(2), 136–145;
- Brida, J.G., Pulina, M., Riaño, E. and Zapata-Aguirre, S. (2013), “Cruise passengers in a homeport: a market analysis”, *Tourism Geographies*, Vol. 15 No. 1, pp. 68-87;
- Brida, J.G. & Aguirre, S.Z. (2009), “The impacts of the cruise industry on tourism destinations”, in Castellani, V. and Sala, S. (Eds), *Sustainable Tourism as a Factor of Local Development*, Tangram Edizioni Scientifiche Trento, Trento, pp. 110-7;
- Brida, J.G., & Zapata-Aguirre, S. (2010), “Cruise tourism: economic, socio-cultural and environmental impacts”, *International Journal of Leisure and Tourism Marketing*, Vol. 1 No. 3, pp. 205-26;
- Brokaj, R. (2014) Local government’s role in the sustainable tourism development of a destination. *Eur. Sci. J.*, 31, 87–99;
- Brunt, P., Courtney P. (1999), Host Perceptions of Sociocultural Impacts, *Annals of Tourism Research*, 26, pp.493–515;
- Buckley, J. (2018). Florence launches campaign telling tourists how to behave, 2017 <http://www.cntraveler.com/story/florence-launches-campagin-telling-tourists-how-to-behave>;
- Bureau, T. T. (2005). Annual report on tourism 2004. Tourism Bureau, MOTC, Taiwan;
- 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), 5-12;
- Butler, R. (2015). The evolution of tourism and tourism research. *Tourism Recreation Research*, 40(1), 16-27;
- Cahyanto, I., Wiblishauser, M., Pennington-Gray, L., & Schroeder, A. (2016). The dynamics of travel avoidance: The case of Ebola in the US. *Tourism Management Perspectives*, 20, 195-203;
- Calcagno, M., Pierantoni, L., & Panozzo, F. (2013). History, dilemmas and hopes of Venice as a creative city. *Creative cities in practice: European and asian perspectives*, 195-207;
- Camuffo, D., Bertolin, C., & Schenal, P. (2017). A novel proxy and the sea level rise in Venice, Italy, from 1350 to 2014. *Climatic Change* 143(1/2), 73–86;
- Canestrelli, E. & Costa, P. (1991) Tourist carrying capacity: A fuzzy approach. *Ann. Tour. Res*, 18, 295–311;
- Capocchi, A., Vallone, C., Pierotti, M., & Amaduzzi, A. (2019). Overtourism: A literature review to assess implications and future perspectives. *Sustainability*, 11(12), 3303;
- Capocchi, A., Vallone, C., Amaduzzi, A. & Pierotti, M., (2020). Is ‘overtourism’ a new issue in tourism development or just a new term for an already known phenomenon?, *Current Issues in Tourism*, 23:18, 2235-2239;
- Carmichael, B. A. (2006). “Linking Quality Tourism Experiences, Residents’ Quality of Life, and Quality Experiences for Tourists.” In *Quality Tourism Experiences*, edited by G. Jennings and N. P. Nickerson. Burlington, MA: Elsevier Butterworth-Heinemann;
- Caserta, S. & Russo, A.P. (2001), “More means worse: asymmetric information, spatial displacement, and sustainable heritage tourism”, Working Paper No. TI 2001-035/2, Tinbergen Institute, Erasmus University, Rotterdam, July 19;
- Castells, M. (1997). *The power of identity, the information age*. Blackwell, Cambridge, Massachusetts; Oxford, UK;
- Cava, M. A., Fay, K. E., Beanlands, H. J., McCay, E. A., & Wignall, R. (2005). The experience of quarantine for individuals affected by SARS in Toronto. *Public Health Nursing*, 22(5), 398-406;
- Centro Studi Touring Club Italiano (2020). *Le vacanze estive degli italiani 2020*. Osservatorio vacanze TCI, Milano;
- Chamberlain, K. (1997). Carrying capacity, *UNEP Industry and Environment* 8. Paris: UNEP;
- Chaney, D., and H. Seraphin (2020). Covid-19 crisis as an unexpected opportunity to adopt radical changes

- to tackle overtourism. *Anatolia: An International Journal of Tourism and Hospitality Research*;
- Cheer, J. M., Milano, C., & Novelli, M. (2019). Tourism and community resilience in the anthropocene: Accentuating temporal overtourism. *Journal of Sustainable Tourism*, 27, 554–572;
- Chen N. (2020). Epidemiological and clinical characteristics of 99 cases of 2019 novel coronavirus pneumonia in Wuhan, China: a descriptive study. *Lancet*, 395, pp. 507-513
- Chiappe, F. (2021). Towards a resilient Venice: Transforming the urban environment after the COVID-19 pandemic as a way to tackle overtourism;
- Cicerchia, A. (2009). *Risorse culturali e turismo sostenibile. Elementi di pianificazione strategica*. Milano: Franco Angeli;
- Cohen, E. (1978). Commoditization and authenticity in tourism studies. Paper, International Round Table on “The social and cultural impact of tourism”, C.N.R.S. Paris, June 9-11, 1986;
- Coldwell, W (2017). First Venice and Barcelona: Now anti-tourism marches spread across Europe Retrieved from The Guardian Web site:
<https://www.theguardian.com/travel/2017/aug/10/anti-tourism-marches-spread-across-europe-venice-barcelona>;
- Colomb, C., & Novy, J. (Eds.). (2016). *Protest and resistance in the tourist city*. London: Routledge;
- Connor, C. J., Hanna, T. S., Rennsselear, W. V., & Wingerter, Z. R. (2015). *Safe and Sustainable Tourism: Managing Venice's Millions of Visitors*. Worcester, MA: Worcester Polytechnic Institute IQP;
- Comune di Venezia (s.d.), *Annuari del turismo a Venezia*. Retrieved from:
<https://www.comune.venezia.it/en/node/2510>;
- COSES (2009), *Turismo sostenibile a Venezia. Studio per il coordinamento delle strategie turistiche del Comune di Venezia*;
- Costa, E. (2018). Venezia, oggi sostenibili 19 milioni di turisti l'anno. Retrieved from:
https://www.unive.it/pag/14024/?tx_news_pi1%5Bnews%5D=5268&cHash=87cca5f2f7652d8577e41040e37b2a6a;
- Costa, N. & Martinotti, G. (2003), “Sociological theories of tourism and regulation theory”, in Hoffman, L.M., Fainstein, S.S. and Judd, D.R. (Eds), *Cities and Visitors: Regulating People, Markets, and City Space*, Blackwell Publishing, Malden, MA, pp. 63-7;
- Costa, P., & Manente, M. (1996). Venice and its visitors: A survey and a model of qualitative choice. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 4(3), 45-69;
- Costa, P., Van Der Borg, J., (1988) *Un modello lineare per la programmazione del turismo. Sulla capacità massima di accoglienza del Centro Storico di Venezia*, «Coses Informazioni», 32-33, pp. 21-26;
- Costa, P., Van Der Borg J. (1993). The management of tourism in cities of art. TRC Meeting (Tourist Research Centre), Östersund, Sweden, April 1993;
- Crossley, É. (2020). Ecological grief generates desire for environmental healing in tourism after COVID19. *Tourism Geographies* 22(1), 1–10;
- Crouch, G. (2020). Tribune. Réseau Trinet March;
- D’Auria, F. (2021, 24 aprile). Venezia1600. Gli effetti devastanti della peste e le ingegnose misure di contenimento. Il Bo live, Università degli Studi di Padova.
<https://ilbolive.unipd.it/it/news/venezial600-effetti-devastanti-peste-ingegnose#:~:text=A%20Venezia%2C%20la%20grande%20ondata,evitare%20le%20possibili%20ripercussioni%20economiche>;
- Dalton L., Rapa E., Stein A. (2020). Protecting the psychological health of children through effective communication about COVID-19. *Lancet Child Adolesc Health*; 4: 346-7;
- Davis, D., Allen, J., & Cosenza, R. M. (1988). Segmenting local residents by their attitudes, interests, and opinions toward tourism. *Journal of travel research*, 27(2), 2-8;
- De Cantis, S., Ferrante, M., Kahani, A., Shoval, N. (2016), “Cruise passengers’ behavior at the destination:

- investigation using GPS technology”, *Tourism Management*, Vol. 52, February, pp. 133-50;
- Desclaux, A., Badji, D., Ndione, A. G., & Sow, K. (2017). Accepted monitoring or endured quarantine? Ebola contacts' perceptions in Senegal. *Social science & medicine*, 178, 38-45;
- Doxey, G.V., (1975), “A causation theory of visitor-resident irritants: methodology and research inferences”, *Proceedings of the Travel Research Association*, 6th annual conference, San Diego, Cal., pp. 195-198;
- Draper, J., K. M. Woosnam, & W. C. Norman. (2011). Tourism Use History: Exploring a New Framework for Understanding Residents' Attitudes toward Tourism. *Journal of Travel Research*, Vol. 50 (1), pp. 64-77;
- Duignan, M. B., Everett, S., & McCabe, S. (2022). Events as catalysts for communal resistance to overtourism. *Annals of Tourism Research*, 96, 103438;
- Ellabban, O., Abu-Rub, H., & Blaabjerg, F. (2014). Renewable energy resources: Current status, future prospects and their enabling technology. *Renewable and sustainable energy reviews*, 39, 748-764;
- Ferri, V., & Guarnaroli, E. (2012). Politiche per il turismo e sostenibilità: il caso Venezia. *RTBicocca. Note turismo*, 6, 1-25;
- Filep, S. & Deery, M. (2010). Towards a Picture of Tourists' Happiness. *Tourism Analysis*, Vol. 15 (4), pp. 399- 410;
- Fisher, A, C. Krutilla, J. (1972), “Determination of Optimal Capacity of Resource-based Recreation Facilities”. *Natural Resources Journal* 12;
- Floyd, M. F., Gibson, H., Pennington-Gray, L., & Thapa, B. (2004). The effect of risk perceptions on intentions to travel in the aftermath of September 11, 2001. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 15(2-3), 19–38;
- Fluperi, S. (2008). La relazione turista-residente nel contesto del Delta del Po. Prima definizione di uno strumento di misura. *Turismo e Psicologia* (1), 61-76;
- Formato, R. & Caiazzo, M. (2020). Iniziative a livello comunitario, nazionale e regionale in risposta alla crisi del turismo internazionale determinata dalla pandemia globale;
- Erschbamer, G., Innerhofer, E., Pechlaner, H., (2018). *Overtourism: How Much Tourism is Too Much*; Eurac Research: Bolzano, Italy;
- Ganzaroli, A., De Noni, I., & van Baalen, P. (2017). Vicious advice: Analyzing the impact of TripAdvisor on the quality of restaurants as part of the cultural heritage of Venice. *Tourism Management*, 61, 501-510;
- Getz, D. (1994). Residents' attitudes towards tourism: A longitudinal study of SpeyValley, Scotland. *Tourism Management*, Vol. 15, (4), pp. 247- 58
- Gibson, P. and Bentley, M. (2007), “A study of impacts. Cruise tourism and the South West of England”, *Journal of Travel & Tourism Marketing*, Vol. 20 Nos 3-4, pp.63-77;
- Goines, L. & Hagler, L. (2007). Noise pollution: a modern plague South. *Med. J.*, 100 (3), pp. 287-294;
- Goodwin, H. (2017). The challenge of overtourism (Responsible Tourism Partnership Working Paper 4, October 2017);
- Gössling, S., McCabe, S., Chen N.C. (2020) A socio-psychological conceptualisation of overtourism. *Annals of Tourism Research*, 84, Article 102976;
- Grover, S., Sahoo, S., Mehra, A., Avasthi, A., Tripathi, A., Subramanyan, A., ... & Reddy, Y. J. (2020). Psychological impact of COVID-19 lockdown: An online survey from India. *Indian journal of psychiatry*, 62(4), 354;
- Gursoy, D., & Chi, C. G. (2020). Effects of COVID-19 pandemic on hospitality industry: review of the current situations and a research agenda. *Journal of Hospitality Marketing & Management*, 29(5), 527-529;

- Gursoy, D., Jurowski, C., & Uysal, M. (2002). Resident attitudes: A structural modeling approach. *Annals of tourism research*, 29(1), 79-105;
- Hall, C.M. (2010). Changing paradigms and global change: From sustainable to steady-state tourism. *Tour. Recreat. Res*, 35, 131–143;
- Henriques, M. (27 marzo 2020). BBC news. Will Covid-19 have a lasting impact on the environment? Available at: <https://www.bbc.com/future/article/20200326-covid-19-the-impact-of-coronavirus-on-the-environment>
- Huang, C. Wang, Y. Li, X. Ren, L. Zhao, J. Hu, Y. Zhang, L. Fan, G. Xu, J. Gu X. (2020). Clinical features of patients infected with 2019 novel coronavirus in Wuhan, China *Lancet*, 395, pp. 497-506;
- Huh, C., Vogt, C. (2008). “Changes in Residents’ Attitudes toward Tourism over Time: A Cohort Analytical Approach.” *Journal of Travel Research*, Vol. 46 (4), pp. 446-55;
- Hunter, C. (1997). Sustainable tourism as an adaptive paradigm. *Annals of tourism research*, 24(4), 850-867;
- ICARE (1997). *Applicazione della Telematica alla Gestione dei Flussi di Visitatori*. Research Center Telecom Italia S. Salvador, mimeo. Venice: International Center for Art Economics;
- Islam, S.M.D. & Azam G. (2015). Seasonal variation of physicochemical and toxic properties in three major Rivers; Shitalakhya, Buriganga, and Turag around Dhaka city, Bangladesh *J. Biodivers. Environ. Sci.*, 7 (3) (2015), pp. 120-131;
- Islam, S.M.D. & Bhuiyan M.A.H. (2018). Sundarbans mangrove forest of Bangladesh: causes of degradation and sustainable management options. *Environ. Sustain.*, 1 (2018), pp. 113-131
- Islam, S.M.D. & Huda M.E. (2016). Water pollution by industrial effluent and phytoplankton diversity of Shitalakhya River, Bangladesh *J. Sci. Res.*, 8 (2), pp. 191-198;
- Jaakson, R. (2004), “Beyond the tourist bubble? Cruiseship passengers in port”, *Annals of Tourism Research*, Vol. 31 No. 1, pp. 44-60;
- Jeong, H., Yim, H. W., Song, Y. J., Ki, M., Min, J. A., Cho, J., & Chae, J. H. (2016). Mental health status of people isolated due to Middle East Respiratory Syndrome. *Epidemiology and health*, 38;
- Johnson, D. (2002), “Environmentally sustainable cruise tourism: a reality check”, *Marine Policy*, Vol. 26 No. 4, pp. 261-70;
- Khan, S., Siddique, R., Li, H., Ali, A., Shereen, M. A., Bashir, N., & Xue, M. (2020). Impact of coronavirus outbreak on psychological health. *Journal of global health*, 10(1);
- Khoshnevis Yazdi, S., & Khanalizadeh, B. (2017). Tourism demand: A panel data approach. *Current Issues in Tourism*, 20(8), 787-800;
- Koh, E. (2020). The end of over-tourism? Opportunities in a post-Covid-19 world. *International Journal of Tourism Cities* 6(4), 1015–23;
- Lankford, S. V. and Howard, D. R. (1994) Developing a tourism impact attitude scale, *Annals of Tourism Research*, 21(1), pp. 121–39;
- Lark, J., (1997). *Coastal Zone Management Handbook*. Boca Raton: Lewis Publishers;
- Larsen, S. & Wolff, K. (2016), “Exploring assumptions about cruise tourists’ visits to ports”, *Tourism Management Perspectives*, Vol. 17, January, pp. 44-9;
- Leadbeater, C. (2017). Anti-tourism protesters in Barcelona slash tyres on sightseeing buses and rental bikes. *The Telegraph*, 2;
- Lenzen, M., Sun, Y.Y., Faturay, F., Ting, Y.P., Geschke, A., Malik A. (2018). The carbon footprint of global tourism. *Nat. Clim. Change*, 8, pp. 522-528;
- Lepp, A., & Gibson, H. (2003). Tourist roles, perceived risk and international tourism. *Annals of Tourism Research*, 30(3), 606–624;

- Litvin, S.W. (2005), "Streetscape improvements in an historic tourist city: a second visit to King Street, Charleston, South Carolina", *Tourism Management*, Vol. 26 No. 3, pp. 421-9;
- Liu, J., & Gao, J. (2008). Based tourism risk perception conceptual model—A case study of Shanghai residents. *Tourism Science*, 22(5), 37–43;
- Liu, J. C., Sheldon P. J., & Var T. (1987). Resident Perceptions of the Environmental Impacts of Tourism. *Annals of Tourism Research* 14:17-37;
- Lombardi, F., Guichot, F.J.M, Fredrick, N. (2021), *AMPHIBIA, a Utopia for Venice*. Università Iuav di Venezia;
- Lopes, M.J. & Dredge, D. (2017), "Cruise tourism shore excursions: value for destinations?", *Tourism Planning & Development*, pp. 1-20;
- Ma, X. Li, Z. Jiang, J. Jiang (2019). Recycle more, waste more? When recycling efforts increase resour;
- Maeran, R. (2004). *Psicologia e turismo*. Roma: GLF editori Laterza;
- Maeran, R. (2008). *Ricerche di psicologia del turismo*. Bologna: Patron Editore;
- Mair, S. (30 marzo 2020). What will the world be like after coronavirus? Four possible futures
Retrieved from: <https://theconversation.com/what-will-the-world-be-like-after-coronavirus-four-possible-futures-134085>;
- Mancuso, F. (2009) *Venezia è una città: come è stata costruita e come vive*. Venezia: Corte del Fontego (Voci sulla città);
- Mandurino, K. (2015) *IlSole24Ore*. Available at:
https://st.ilsole24ore.com/art/impresa-e-territori/2015-01-11/grandi-navi-rischio-incertezza-152715.shtml?uuiid=ABv4tJcC&refresh_ce=1;
- Mao, C. K., Ding, C. G., & Lee, H. Y. (2010). Post-SARS tourist arrival recovery patterns: An analysis based on a catastrophe theory. *Tourism Management*, 31(6), 855-861;
- Marsh, E. A. (2012). The effects of cruise ship tourism in coastal heritage cities: A case study of Charleston, South Carolina. *Journal of Cultural Heritage Management and Sustainable Development*;
- Massiani, J., & 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. *Rivista Italiana di Economia Demografia e Statistica*, 66(2), 141-156;
- Mccool, S. F., Stankey, G.H., Clark R.N. (2007). An assessment of frameworks useful for public land recreation planning. Gen. Tech. Report GTR705. Portland: Pacific Northwest Research Station;
- McDougall, G. H., & Munro, H. (1987). Scaling and attitude measuremet in tourism and travel research. *Scaling and attitude measuremet in tourism and travel research.*, 87-100;
- Meglioli E., & Manente, M (2020). *Valutazioni e scenari per il 2020*. Ciset (Centro Internazionale di Studi sull'Economia Turistica);
- Middleton, V.C., Hawkins, R. (1998). *Sustainable Tourism: A Marketing Perspective*. Oxford: Butterworth-Heinemann;
- Milano, C. (2017). *Overtourism y Turismofobia. Tendencias globales y contextos locales*. Barcelona: Ostelea School of Tourism & Hospitality;
- Milano, C. (2018). *Overtourism, malestar social y turismofobia. Un debate controvertido*. PASOS Revista de Turismo y Patrimonio Cultural, 16(3), 551–564;
- Milano, C., & Mansilla, J. A. (Eds.). (2018). *Ciudad de Vacaciones. Conflictos urbanos en espacios turísticos*. Barcelona: Pollen Ediciones;
- Milano, C., Novelli, M., & Cheer, J. M. (2019). Overtourism and tourismphobia: A journey through four decades of tourism development, planning and local concerns. *Tourism Planning & Development*, 16(4);
- Milano, C., Novelli, M., & Cheer, J. M. (2019). *Overtourism and degrowth: A social movements*

- perspective. *Journal of Sustainable Tourism*, 27(12), 1857-1875;
- Montanari, A. & Muscarà, C. (1995). Evaluating tourist flows in historic cities: the case of Venice, «Tijdschrift voor economische en sociale geografie», 86, pp. 80-87;
- Morvillo, A., & Becheri, E. (2020). Dalla crisi alle opportunità per il futuro del turismo in Italia. Supplemento alla XXIII Edizione del Rapporto sul Turismo Italiano;
- Mukhtar, S. (2020). Psychological impact of COVID-19 on older adults. *Current medicine research and practice*, 10(4), 201;
- Navarro-Ruiz, S., Casado-Díaz, A. B., & Ivars-Baidal, J. (2019). Cruise tourism: the role of shore excursions in the overcrowding of cities. *International Journal of Tourism Cities*;
- Neuburger, L., & Egger, R. (2021). Travel risk perception and travel behaviour during the COVID-19 pandemic 2020: A case study of the DACH region. *Current Issues in Tourism*, 24(7), 1003-1016;
- Neuts, B. & Nijkamp, P. (2012), “Tourist crowding perception and acceptability in cities. An applied modelling study on Bruges”, *Annals of Tourism Research*, Vol. 39 No. 4, pp. 2133-53;
- Novy, J., & Colomb, C. (2016). *Protest and resistance in the tourist city*. Abingdon: Routledge;
- OMS (2020), Coronavirus disease (COVID-19) pandemic. World Health Organization Geneva. <https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019>;
- Pan, J. (2016). *Sustainable industrialization China's Environmental Governing and Ecological Civilization*. China Insights, Springer, Berlin, Heidelberg;
- Parigi, N. (2017). I turisti hanno trasformato Oxford in un "inferno" locale;
- Parnell, K.E., Zaggia, L., Soomere, T., Lorenzetti, G., & Scarpa, G.M. (2016). Depression waves generated by large ships in the Venice Lagoon. *Journal of Coastal Research* 75, 907–11;
- Pendolini, E. (2020). Venezia, nei tempi del coronavirus ora cresce l'erba nei campielli. *La Nuova Venezia*;
- Perdue, R. R., Long, P. T., & Allen, L. (1990). Resident support for tourism development. *Annals of tourism Research*, 17(4), 586-599;
- Perkumienė, D., & Pranskūnienė, R. (2019). Overtourism: Between the right to travel and residents' rights. *Sustainability*, 11(7), 2138;
- Pine, R. & McKercher, B. (2004), "The impact of SARS on Hong Kong's tourism industry", *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, Vol. 16 No. 2, pp. 139-143;
- Postma, A.; Spruyt, E.; Cavagnaro, E. (2013). *Sustainable Tourism 2040: A Manifesto*; European Tourism Futures Institute: Leeuwarden, The Netherlands; pp. 89–96;
- Prud'homme, R. (1986) *Le tourisme et le développement de Venise. Moteur ou frein?* OCDE, IUP, Université de Paris XII, Créteil, mimeo;
- Quan-Novelo, A., Santoya, J. and Vellos, R. (2007), “Assessing the direct economic impact of cruise tourism on the Belizean economy”, paper presented at the XXXIX Annual Conference of Monetary Studies, Belize City, November 6-9;
- Rahman, M. K., Gazi, M. A. I., Bhuiyan, M. A., & Rahaman, M. A. (2021). Effect of Covid-19 pandemic on tourist travel risk and management perceptions. *Plos one*, 16(9), e0256486;
- Rahman, M.M., Bodrud-Doza, M., Griffiths, M.D., Mamun M.A. (2020). Biomedical Waste amid COVID-19: Perspectives from Bangladesh. *The Lancel Global Health*;
- Reisinger, Y., & Mavondo, F. (2005). Travel anxiety and intentions to travel internationally: Implications of travel risk perception. *Journal of Travel Research*, 43(3), 212–225;
- Reisinger, Y., & Mavondo, F. (2007). Structural equation modeling: Critical issues and new developments. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 21(4), 41–71;
- Reynolds, D. L., Garay, J. R., Deamond, S. L., Moran, M. K., Gold, W., & Styra, R. (2008). Understanding, compliance and psychological impact of the SARS quarantine experience. *Epidemiology & Infection*, 136(7), 997-1007;

- Richardson, D. (2017). Suffering the strain of tourism. *Travel Trade Gazette* (special issue Word Travel Market 2017);
- Riganti, P., & Nijkamp, P. (2008), "Congestion in popular tourist areas: a multi-attribute experimental choice analysis of willingness-to-wait in Amsterdam", *Tourism Economics*, Vol. 14 No. 1, pp. 25-44.
- Robinson, P., Lück, M., Smith, S. L., & Lackey, M. (Eds.). (2013). *Tourism*. CABI;
- Rittichainuwat, B. N., & Chakraborty, G. (2009). Perceived travel risks regarding terrorism and disease: The case of Thailand. *Tourism Management*, 30(3), 410–418;
- Robinson, L., & Jarvie, J. K. (2008). Post-disaster community tourism recovery: the tsunami and Arugam Bay, Sri Lanka. *Disasters*, 32(4), 631-645;
- Rodrigue, J.P. & Notteboom, T. (2013), "The geography of cruises: itineraries, not destinations", *Applied Geography*, Vol. 38 No. 1, pp. 31-42;
- Rollins, R. (1997). Validation of the TIAS as a tourism tool. *Annals of Tourism Research*, 24(3), 740-742;
- Rosin, U., & Gombault, A. (2021). Venice in Crisis: The Brutal Marker of Covid-19. *International Journal of Arts Management*, 23(2), 75-88;
- Rume, T., & Islam, S. D. U. (2020). Environmental effects of COVID-19 pandemic and potential strategies of sustainability. *Heliyon*, 6(9);
- Russo, A. P. (2002). The "vicious circle" of tourism development in heritage cities. *Annals of tourism research*, 29(1), 165-182;
- Saadat, S., Rawtani, D., Mustansar, C. (2020). Hussain environmental perspective of COVID-19. *Sci. Total Environ.*, 728 (2020), p. 138870;
- Saidi, H. (2012). Capital cities as open-air museums: A look at Québec City and Tunis. *Current Issues in Tourism*, 15(1-2), 75– 88;
- Santisi, G., Platania, S., & Paolillo, A. (2013). Sviluppo del territorio e politiche del turismo: la valutazione dell'impatto turistico dal punto di vista dei residenti. *Turismo e Psicologia*, (1);
- Saulle, R., Minozzi, S., Amato, L., & Davoli, M. (2021). Impatto del distanziamento sociale per covid-19 sulla salute fisica dei giovani: una revisione sistematica della letteratura. *Recenti Progressi in Medicina*, 112(5), 347-359;
- Scarpa, T. (2000). *Venezia è un pesce: una guida* (Vol. 8189). Feltrinelli Editore;
- Scarpa, G.M., Zaggia, L. Manfè, G. Lorenzetti, G. Parnell, K. Soomere T. & Molinaroli E. (2019). The effects of ship wakes in the Venice Lagoon and implications for the sustainability of shipping in coastal waters. *Scientific Reports* 9(1), 1–14;
- Scarpi, D., Confente, I., & Russo, I. (2022). The impact of tourism on residents' intention to stay. A qualitative comparative analysis. *Annals of Tourism Research*, 97, 103472;
- Schalock, R. L. (1996). *Quality of Life: Conceptualization and Measurement*, Vol. 1. Washington, DC: American Association on Mental Retardation;
- Schilirò, D. & Grasso, F. (2021). For sustainable tourism: the return tourism. *Socio-economic aspects and tourism-territorial policies*. Università di Messina;
- Serafini, G., Parmigiani, B., Amerio, A., Aguglia, A., Sher, L., Amore, M. (2020). L'impatto psicologico di COVID-19 sulla salute mentale nella popolazione generale, *QJM: An International Journal of Medicine*, Volume 113, Numero 8, Pagine 531–537;
- Seraphin, H., Sheeran, P., & Pilato, M. (2018). Over-tourism and the fall of Venice as a destination. *Journal of Destination Marketing & Management*, 9, 374-376;
- Sheldon, P. J., & Var, T. (1984). Resident attitudes to tourism in North Wales. *Tourism management*, 5(1), 40-47;
- Sjöberg, L., Moen, B. E., & Rundmo, T. (2004). Explaining risk perception. An evaluation of the psychometric paradigm in risk perception research. *Rotunde*, 84, 1–33;

- Sönmez, S. F. (1998). Tourism, terrorism, and political instability. *Annals of Tourism Research*, 25(2), 416–456;
- Sönmez, S. F., & Graefe, A. R. (1998). Determining future travel behavior from past travel experience and perceptions of risk and safety. *Journal of Travel Research*, 37(2), 171–177;
- Swarbrooke, J. (1999). *Sustainable Tourism Management*, Oxon, CAB International;
- Swarbrooke, J. (2005). *Sustainable Tourism Management*; Cabi Publishing: Oxon, UK; pp. 75–82;
- Tantucci, E. (2020). Stop da coronavirus a Venezia, gli scienziati studiano gli effetti sull'ambiente ritrovato. *La Nuova Venezia*;
- Tantulli, R. (2022, 22 aprile). Venywhere, il progetto che vuole ripopolare il centro storico di Venezia attirando lavoratori da remoto e convincendo i laureati a non andar via. *Il Fatto Quotidiano*. <https://www.ilfattoquotidiano.it/2022/04/06/venywhere-il-progetto-che-vuole-ripopolare-il-centro-storico-di-venezias-attirando-lavoratori-da-remoto-e-convincendo-i-laureati-a-non-andar-via/6549628/>;
- Transport Division, United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (1999), *Sustainable Integrated Tourism Planning*, United Nations Press, New York, NY;
- Um, S., & Crompton, J. L. (1987). Measuring resident's attachment levels in a host community. *Journal of travel research*, 26(1), 27-29;
- UNWTO (1981). *Saturation of Tourist Destinations*. Report of the Secretary General, Madrid;
- UNWTO (2008), *Turismo de cruceros – Situación actual y tendencias*, Organización Mundial del Turismo, Madrid;
- UNWTO, (2015). *Making tourism more sustainable - a guide for policy makers*. Paris, United Nations Environment Program;
- UNWTO (2020). *Impact Assessment of the COVID-19 outbreak on international tourism*, 24 marzo 2020;
- Van Der Borg, J. (1988). Tourism systems—Residential and commuting tourism and some consequences. *The Tourist Review*;
- Van Der Borg, J. (1992). Tourism and urban development: The case of Venice, Italy. *Tourism Recreation Research*, 17(2), 46-56;
- Van Der Borg, J., Costa, P., & Gotti, G. (1996). Tourism in European heritage cities. *Annals of tourism research*, 23(2), 306-321;
- Van der Borg, J. & Russo A. P. (1999) *Tourism Management in Heritage Cities*. UNESCO Venice Office Technical Report n. 28. Venice: UNESCO;
- Wagar, J.A., (1974). Recreational carrying capacity reconsidered. *Journal of Forestry*, No. 72;
- Wahlberg, A. A., & Sjöberg, L. (2000). Risk perception and the media. *Journal of Risk Research*, 3(1), 31–50;
- Wang, C. Pan, R. Wan, X. Tan, Y. Xu, L. Ho, C.S Ho R.C. (2020). Immediate psychological responses and associated factors during the initial stage of the 2019 coronavirus disease (COVID-19) epidemic among the general population in China *Int. J. Environ. Res. Publ. Health*, 17, p. 1729;
- Wang, Y., & Pfister R. E. (2008). Residents' Attitudes toward Tourism and Perceived Personal Benefits in a Rural Community. *Journal of Travel Research*, Vol. 47 (1): 84-93;
- Washburne, R.F., (1982). Wilderness recreation carrying capacity: Are numbers necessary? *Journal of Forestry*, No. 80;
- West, P., & Carrier, J. (2004). Ecotourism and Authenticity: Getting Away from it All?, *Current Anthropology*, 45, 483-491;
- Yunus, A.P., Masago, Y., Hijioka Y. (2020). COVID-19 and surface water quality: improved lake water quality during the lockdown *Sci. Total Environ.*, 731 p. 139012;
- Zambrano-Monserrate, M.A., Ruano, M.A. (2019). Does environmental noise affect housing rental prices

- in developing countries? Evidence from Ecuador Land Use Policy, 87 (2019), Article 104059;
- Zambrano-Monserrate, MA, Ruano, M.A. e Sanchez-Alcalde, L. (2020). Effetti indiretti del COVID-19 sull'ambiente. *Scienza dell'ambiente totale*, 728, 138813;
- Zannini, A. (2014). Il turismo a Venezia dal secondo dopoguerra ad oggi. *Laboratoire italien.Politique et société*, (15), 191-199;
- Zannini, F., Lando, F., Bellio, M. (2007). Effects of tourism on Venice: commercial changes over 30 years, «Working Papers. Department of Economics. Ca' Foscari University of Venice».

SITOGRAFIA

- Associazione italiana turismo responsabile (s.d.). Cos'è il turismo responsabile. <https://www.aitr.org/turismo-responsabile/cose-il-turismo-responsabile/>;
- Comune di Venezia (2022, 14 marzo). A Palazzo Ducale presentata la Fondazione “Venezia Capitale Mondiale della Sostenibilità”. [https://live.comune.venezia.it/it/presentata-la-fondazione-venezias-capitale-mondiale-della-sostenibilita#:~:text=Il%20progetto%20%E2%80%9CVenezia%20Capitale%20Mondiale,Venezia%20e%20della%20Laguna%20Veneta](https://live.comune.venezia.it/it/presentata-la-fondazione-venezias-capitale-mondiale-della-sostenibilita#:~:text=Il%20progetto%20%E2%80%9CVenezia%20Capitale%20Mondiale,Venezia%20e%20della%20Laguna%20Veneta;);
- Comune di Venezia (s.d.). Dati mensili: anno 2022. <https://www.comune.venezia.it/it/content/clone-dati-mensili-anno-2022> (ultimo accesso: 19 agosto 2022);
- Comune di Venezia (s.d.). Detourism: itinerari sostenibili. <https://www.comune.venezia.it/it/content/detourism-itinerari-sostenibili>;
- Comune di Venezia (s.d.). Sovvenzioni, contributi, sussidi, vantaggi economici. <https://www.comune.venezia.it/it/content/sovvenzioni-contributi-sussidi-vantaggi-economici> (ultimo accesso 20 settembre 2022)
- Comune di Venezia (2022, 15 aprile). Tradizioni: a Ca' Farsetti presentata "Venezia - La guida ufficiale dei Gondolieri". <https://live.comune.venezia.it/it/2022/07/tradizioni-ca-farsetti-presentata-venezias-guida-ufficiale-dei-gondolieri>;
- Consiglio d'Europa (s. d.). Organizzazione Mondiale del Turismo (OMT). <https://www.coe.int/it/web/cultural-routes/world-tourism-organization#:~:text=L'Organizzazione%20Mondiale%20del%20Turismo,turistiche%20in%20tutto%20il%20mondo>
- Fondazione di Venezia (s. d.). Venywhere. <https://www.fondazionedivenezia.org/archivio-attivita/venywhere/>;
- Humanitas Research Hospital (s.d.). Ebola. <https://www.humanitas.it/malattie/ebola/>;
- ICIMOD publication (2020). COVID-19 Impact and Policy Responses in the Hindu Kush Himalaya International Centre for Integrated Mountain Development. <https://lib.icimod.org/record/34863>;
- Il Sole 24 Ore (14 luglio 2021). Vtp: «Il decreto su Venezia viola le norme di tutela del concessionario». https://www.ilsole24ore.com/art/vtp-il-decreto-venezias-viola-norme-tutela-concessionario-AEoJnxW?refresh_ce=1 (ultimo accesso: 19 maggio 2022);
- International Monetary Found (2020). Tourism-dependent economies are among those harmed the most by the pandemic. <https://www.imf.org/Publications/fandd/issues/2020/12/impact-of-the-pandemic-on-tourism-behsudi>;
- Intoscana (2021, 3 novembre). Città d'arte più “fragili” a causa del Covid. Firenze e Venezia chiedono nuova governance. <https://www.intoscana.it/it/articolo/citta-darte-piu-fragili-a-causa-del-covid-firenze-e-venezias-chiedono-nuova-governance/>;
- Istat (2020). Turismo. <https://www.istat.it/it/files//2020/12/C19.pdf>
- Istat (2020, 29 aprile). Una stagione mancata: impatto del covid-19 sul turismo. <https://www.istat.it/it/archivio/242017>;

Istituto Superiore di Sanità – Epicentro (s.d). SARS. <https://www.epicentro.iss.it/focus/sars/sars>;

Istituto Superiore di Sanità – Epicentro (s.d). Tutto sulla pandemia di SARS-CoV-2. <https://www.epicentro.iss.it/coronavirus/sars-cov-2> (ultimo accesso: 9 luglio 2022)

IUAU (s.d.). <http://www.iuav.it>;

La Biennale di Venezia (s. d). <https://www.labiennale.org/it>;

La Stampa (13 luglio 2021). Grandi navi a Venezia: stop da agosto al passaggio davanti a San Marco <https://www.lastampa.it/politica/2021/07/13/news/grandi-navi-fonti-del-governo-decreto-per-veneziasoggi-in-cdm-1.40493628/> (ultimo accesso: 19 maggio 2022);

Ministero della Salute (s.d). Covid-19 – situazione nel mondo. <https://www.salute.gov.it/portale/nuovocoronavirus/dettaglioContenutiNuovoCoronavirus.jsp?area=nuovoCoronavirus&id=5338&lingua=italiano&menu=vuoto> (ultimo accesso: 9 luglio 2022)

Regione del Veneto (s.d.). Bollettino Ufficiale della Regione Veneto. <https://bur.regione.veneto.it/BurVServices/pubblica/HomeConsultazione.aspx>;

Statistica Regione Veneto (s. d.). I turisti pernottanti nel comune di Venezia. https://statistica.regione.veneto.it/jsp/focus_su_venezias.jsp;

Treccani (s. d.). Grand-tour. <https://www.treccani.it/enciclopedia/grand-tour/>;

Treccani (s.d). SARS. <https://www.treccani.it/enciclopedia/sars>;

Treccani (s. d.). Turismo. <https://www.treccani.it/enciclopedia/turismo/>;

UNWTO (2019, 5 marzo). Overtourism? New UNWTO report offers case studies to tackle challenges. <https://www.unwto.org/global/press-release/2019-03-05/overtourism-new-unwto-report-offers-case-studies-tackle-challenges>;

Venezia dei Gondolieri (s.d.). Venezia, la guida ufficiale dei Gondolieri. <https://www.veneziadeigondolieri.it/it/>;

VeneziaToday (13 luglio 2016). Venezia, ma quanto mi costi? Per l'Unione Consumatori è la città più cara d'Italia. <http://www.veneziatoday.it/cronaca/carovita-venezias-cittas-piu-cara-italia.html>;

VeneziaToday (15 giugno 2018). Venezia "scoppia" a oltre 52mila turisti al giorno: "Ma ora ne arrivano 77mila". <https://www.veneziatoday.it/attualita/dati-soglias-carico-venezias.html>;

WHO (2016). Air pollution. https://www.who.int/health-topics/air-pollution#tab=tab_1.