

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA
DIPARTIMENTO DI SCIENZE POLITICHE, GIURIDICHE E
STUDI INTERNAZIONALI

Corso di laurea *Triennale* in
Scienze politiche,
Relazioni internazionali e
Diritti umani



IL TURISMO SOSTENIBILE A VENEZIA

Relatore: Prof. MARIO POMINI

Laureando: BARNABA BELLEMO
matricola N.2018347

A.A. 2022/2023

*Venezia; beltà lusingatrice e ambigua –
racconto di fate e insieme trappola per i forestieri.*
Thomas Mann

INDICE

INTRODUZIONE

CAPITOLO I

- 1) La nascita del turismo**
- 2) Il turismo di massa**
- 3) Lo sviluppo sostenibile**
- 4) Lo sviluppo turistico sostenibile**

CAPITOLO II

- 1) Nascita e sviluppo del turismo veneziano**
- 2) Turismo: croce e delizia del contesto veneziano**
- 3) Abitabilità cittadina e sostenibilità turistica: binomio (non) rivale**

CAPITOLO III

- 1) Rendere il turismo sostenibile**
 - 1. Le Grandi navi della Laguna**
 - 2. Soluzioni italiane e soluzioni estere: un cammino incerto**
- 2) Tassazione turistica e tassazione sugli affitti**
- 3) CONCLUSIONE**

BIBLIOGRAFIA

INTRODUZIONE

La tesi si propone di esaminare il ruolo delle affittanze turistiche e del turismo in generale nella promozione della sostenibilità nell'industria dell'ospitalità a Venezia che, attraendo quasi 30 milioni di visitatori annui¹, è una meta tra le più iconiche al mondo. L'impatto del turismo sulla città è decisamente significativo non solo sul delicato ambiente lagunare ma anche sul comparto economico e sulla comunità sociale che ancora permea la vita cittadina veneziana. La non regolamentazione delle affittanze turistiche ha comportato un disequilibrio tra residenti stabili e turisti residenti: questa non-gestione del fenomeno ha reso insostenibile la abitabilità della Città Unica, comportando un lento ma costante svuotamento della città dei propri cittadini e una sempre più acuta mancanza di servizi, oltre a una crescita esponenziale dei prezzi di tutto ciò che, anche solo in parte, si possa legare alla presenza di turisti-clienti: in primis, il mercato immobiliare. L'analisi delle politiche esistenti permetterà di esplorare le sfide e le opportunità legate alla promozione della sostenibilità nel settore dell'ospitalità a Venezia, che sia sostenibilità ambientale, economica e sociale, cercando di fornire un quadro completo delle dinamiche delle affittanze turistiche e di come queste possano legarsi a un bilanciamento tra esperienza turistica e vita cittadina, migliorando entrambe e impedendo che queste due realtà risultino essere dei beni rivali ma, al contrario, che possano coesistere all'interno di una città che non deve diventare un parco tematico, una Disneyland, senza che la convivenza soffochi una delle due parti.

¹ Università Ca' Foscari Venezia, "Venezia, oggi sostenibili 19 milioni di turisti l'anno", Focus ricerca, 15 giugno 2018

CAPITOLO I

1.1 La nascita del turismo

Il termine turismo deriva dall'inglese *to tour* o dal francese *tourner*, entrambi traducibili con il senso di "girare, andare in giro". Il fenomeno del turismo viene ritenuto una questione piuttosto recente, legato, principalmente, all'evoluzione dei sistemi di trasporto e dall'accresciuto benessere all'interno di più strati sociali, non limitato quindi a una stretta fascia alta di popolazione. Quello che viene definito come *prototurismo* è un periodo che viene fatto iniziare durante l'epoca dell'antica Roma fino ad arrivare alla rivoluzione industriale; in quest'epoca i viaggi per svago e riposo sono propri di una popolazione ristretta ed elitaria residente nelle città, che possiede in campagna ville o seconde case nelle quali alloggia con, al seguito, schiavi (in epoca romana) e servi (in epoca medioevale e rinascimentale). Questa tipologia di villeggiatura poco ha a che fare con il concetto più moderno di turismo, in quanto caratterizzata da un'assenza di strutture ricettive e servizi annessi e, di conseguenza, l'impatto economico è praticamente nullo rispetto agli altri settori produttivi.

In seguito alla caduta dell'Impero romano, questi momenti di allontanamento dalla città cessano quasi completamente; più tardi, la Chiesa, all'interno del processo di ripresa morale e culturale in Europa, promuove spostamenti religiosi, i cosiddetti "pellegrinaggi", svolti per l'appunto da pellegrini che, all'interno di un percorso spirituale, si spostano verso abbazie, conventi e città vescovili, realtà che li accolgono all'interno di foresterie, luoghi di raccolta di "foresti", cioè stranieri provenienti da altre città o paesi. Fino al XIV secolo i pellegrinaggi si mantengono come il principale motivo di spostamento della società civile; in seguito, il viaggio comincia ad assumere aspetti più culturali e ludici: tra il 1500 e il 1800 si diffonde, infatti, partendo dalla Gran Bretagna fino ad arrivare in tutta l'Europa continentale, la moda del *Grand Tour*, la quale consiste nel visitare grandi realtà culturali europee; questo fenomeno rimane comunque prettamente rivolto a élite aristocratiche e rappresenta, quindi, un viaggio di nicchia. La durata *Grand Tour* è di circa tre anni, durante i quali i giovani membri delle classi dirigenti, prima inglesi e poi anche europee, soggiornano per un lungo periodo a Parigi e nelle campagne francesi, per poi visitare importanti città italiane come

Roma, Venezia, Firenze, etc.; successivamente, si spostano in Europa continentale, visitando la Germania, i Paesi Bassi e la Svizzera.

Col passare del tempo, risulta evidente che i giovani europei sono più interessati alla permanenza in località amene (come la Francia mediterranea) dove possano unire il dovere – lo studio delle arti, della politica, delle scienze – al piacere, privilegiando il carattere ricreativo e riposante del viaggio: le mete sono scelte prendendo spunto dalla letteratura dei viaggi e dalla presenza di illustri cittadini e nobili stanziati in quei luoghi, ma anche dal desiderio romantico, proprio di quel periodo, di vivere a contatto con la natura selvaggia. In quegli anni la pavimentazione delle strade viene migliorata e l'utilizzo della ferrovia diventa sempre più frequente, con il conseguente ampliamento delle reti ferroviarie, e vengono create, in Gran Bretagna, nel 1830², le prime carrozze passeggeri, le quali rendono il viaggio verso luoghi lontani dalla città più semplice ed economico; inoltre, vengono introdotte, intorno alla metà dell'Ottocento, le carrozze di terza classe, che permettono anche a cittadini meno abbienti di potersi spostare velocemente: si sviluppa, così, il concetto di “gita” in giornata, al mare o nelle campagne, alla quale possono partecipare anche gli operai delle industrie, insieme agli altri lavoratori delle città. Insieme a un turismo d'élite aristocratico, si forma quindi anche un turismo proprio della borghesia industriale, che non nutre verso il viaggio i sentimenti propri dell'Alta società ma riscopre altre motivazioni che la spingono a viaggiare: motivazioni mediche, con la riscoperta delle mete termali e la salubre montagna, l'amore per l'arte, lo studio della natura (con la pubblicazione di nuove cartografie, lo studio dei minerali, etc.). Il mare rimane comunque una meta di svago anche per questa nuova borghesia turistica. Oltre al treno, anche la nave a vapore permette di ampliare gli orizzonti del viaggio stesso, permettendo di raggiungere mete esotiche, spesso all'interno delle colonie dell'Impero: nasce quindi una nuova figura del viaggiatore, che ricerca sì lo svago e la bellezza, ma, al contempo, viaggia per scoprire nuovi luoghi, nuove culture, con uno sguardo interessato e appassionato, che si lascia affascinare da ciò che, tanto lontano nello spazio prima, riscopre ora da vicino.

² Mario Casari, “Turismo e geografia: elementi per un approccio sistemico sostenibile”, U. Hoepli, 2008.

1.2 Il turismo di massa

Prima della nascita del turismo di massa, si trova lo sviluppo del turismo moderno, che avviene parallelamente all'industrializzazione e, come il *Gran Tour* europeo prima di esso, parte dalla Gran Bretagna per poi espandersi in Europa e, successivamente, nel mondo. Il turismo moderno è frutto dei nuovi costumi della società industrializzata, la quale si allontana da concetti, tradizioni e consuetudini storiche proprie dell'ambiente aristocratico e inizia a creare nuove realtà sociali, come, nel caso specifico, il desiderio di impiegare il tempo libero in strutture specifiche per la ricettività e il soggiorno di viaggiatori: si passa, quindi, dal turismo del viaggio al turismo di villeggiatura, con luoghi di ritrovo che non sono più le ville private di campagna o le seconde case al mare ma bensì i centri veri e propri delle città e dei paesi. Queste località presentano strutture ricettive create ad hoc per una clientela di alto livello: un esempio, come già detto, sono le zone termali, le quali diventano luoghi specializzati nell'accoglienza e nel divertimento dei villeggianti.

Alla fine del XIX secolo, tra le mete turistiche favorite si riscoprono le zone balneari, anche quelle meno conosciute ai più, ma sempre raggiungibili con il treno: proprio questa facilità nel raggiungerle, in breve tempo, insieme all'abbattimento dei costi di viaggio, permette a persone di estrazione sociale più modesta di poter vivere il proprio turismo balneare; le stesse persone puntano anche su nuovi luoghi, come quelli montani, dando inizio a un turismo alpino inizialmente estivo e poi rivissuto anche durante le stagioni più fredde, con la successiva creazione dello sci, verso i primi del 1900, come nuovo metodo ricreativo invernale. Nuovi miglioramenti – nei trasporti, nelle strade, nelle comunicazioni – dello stile di vita industriale rendono il viaggio un bene di consumo alla portata di tutti le fasce sociali; questa ampia e accresciuta domanda di servizi turistici porta a una impennata dell'offerta e alla creazione o specializzazione di attività industriali ad essi direttamente o indirettamente legate. Prima degli anni '50 del 900, però, questo turismo proprio delle masse non si sviluppa globalmente, anche a causa del clima internazionale incerto prima di e tra i due conflitti: dopo la Seconda guerra mondiale, in seguito all'assestamento politico, alla definizione di nuovi confini e alla crescita economica esponenziale

dei maggiori Paesi industrializzati, il turismo di massa vissuto negli anni '20 e '30 del XX secolo in Nord America si sviluppa anche nel Vecchio Continente: in quegli anni, infatti, negli Stati Uniti d'America si diffondono le ferie retribuite e la mobilità interna con destinazioni sia costiere che rurali. Tra gli anni '50 e '60 il turismo di massa assume una dimensione internazionale, vedendosi moltiplicare i viaggi dal Nord America all'Europa, soprattutto nelle zone mediterranee, con il conseguente processo di “meridionalizzazione” delle vacanze, con Spagna, Italia e Grecia tra le mete più gettonate. Alla fine del 1900, si avvia un processo di globalizzazione del turismo, dove mete più esotiche, come Africa, Asia e Australia, vengono incluse all'interno dei pacchetti delle agenzie dei *tour operator*. Questa trasformazione viene permessa anche dal grande sviluppo dell'aviazione di linea, con viaggi internazionali e intercontinentali, e il conseguente abbattimento dei prezzi, rendendo mete prima irraggiungibili, fisicamente ed economicamente, luoghi perfetti per le proprie vacanze. Per i viaggi nazionali, invece, l'automobile è il mezzo proprio del turismo interno. I mezzi di spostamento sono stati, nel lungo periodo, proprio ciò che ha permesso un così forte sviluppo del turismo di massa, con tutti i servizi annessi, ricettivi, ricreativi e culturali, permettendo a tutte le fasce di popolazione il sogno di una vacanza “da aristocratici” ma alla loro portata economica.

1.3 Lo sviluppo sostenibile

Andando a trattare lo sviluppo sostenibile, è necessario ripercorrere le tappe fondamentali che, soprattutto dal Secondo Dopoguerra, si sono susseguite in una definizione, anche e soprattutto normativa, rispetto a ciò che la sostenibilità è. La consapevolezza dell'impatto delle attività umane sulla Terra si inizia a formare nella seconda metà del XX secolo, periodo nel quale si comincia a riconoscere la necessità che le risorse naturali vanno tutelate attraverso pianificazioni strategiche e che l'ambiente riveste un ruolo fondamentale nell'economia globale.

Nel 1972, a Stoccolma, si tiene la Conferenza della Nazioni Unite sull'ambiente umano: tra i vari principi che vengono ribaditi, all'interno di una visione antropocentrica della tutela dell'ambiente, emerge l'importanza di proteggere, preservare e razionalizzare le risorse naturali per il beneficio delle generazioni future e viene ribadito che la salvaguardia della natura deve avere un

ruolo di rilievo all'interno dei processi legislativi ed economici degli Stati³. Nello stesso anno, viene inoltre istituito l'UNEP, il Programma per l'Ambiente delle Nazioni Unite e viene pubblicato il rapporto *The Limits to Growth* di Meadows et al., testo cardine per le teorie e l'analisi dello sviluppo sostenibile⁴. Nel 1983 viene istituita la Commissione mondiale per l'ambiente e lo sviluppo, tramite una risoluzione dell'Assemblea Generale delle Nazioni Unite: questa nasce con l'obiettivo di elaborare una agenda globale per il cambiamento e nel 1987 pubblica il risultato del proprio lavoro, il rapporto Brundtland, dal nome della Presidente della Commissione Gro Harlem Brundtland, chiamato *Our Common Future*⁵. Nel rapporto si vuole sottolineare la stretta connessione tra ambiente e sviluppo: non si può, infatti, parlare di sviluppo senza considerare che questo preveda una specifica e profonda attenzione verso quelle risorse ambientali esauribili o deteriorabili, ma l'ambiente stesso non può essere protetto senza considerare una crescita che permetta studi e finanziamenti che permettano la tutela dello stesso, secondo un sistema di causa ed effetto. Lo sviluppo deve soddisfare i bisogni delle generazioni presenti senza compromettere la possibilità di soddisfacimento dei bisogni di quelle future; all'interno del Rapporto, si fa infatti riferimento, per la prima volta, anche al benessere delle persone, legato principalmente alla qualità ambientale, e all'ecosostenibilità, cioè al mantenimento delle risorse naturali e dell'equilibrio ambientale. Il Rapporto sottolinea la necessità di non prendere in considerazione soltanto le prospettive utilitaristico-economiche della crescita ma di considerare anche le ragioni morali, culturali e scientifiche: lo sviluppo è una questione sociale tanto quanto economica e ambientale. Per l'appunto, la dimensione ambientale entra in stretto contatto con quelle economica e sociale: la prima, prevede che avvenga una crescita che non impedisca la prosperità di aziende e Stati, senza però che questa

³ Dichiarazione delle Nazioni Unite sull'ambiente umano, 1972

⁴ Il Rapporto sui limiti dello sviluppo viene commissionato al MIT dal Club di Roma, e viene pubblicato nel 1972 da Donella Meadows, Dennis Meadows, Jorgen Randers e William W. Behrens III. Il rapporto, basato sulla simulazione al computer World3 predice le conseguenze della continua crescita della popolazione sull'ecosistema terrestre e sulla stessa sopravvivenza della specie umana.

⁵ Il rapporto Brundtland (conosciuto anche come *Our Common Future*) è un documento pubblicato nel 1987 dalla Commissione mondiale sull'ambiente e lo sviluppo (WCED) nel quale, per la prima volta, viene introdotto il concetto di sviluppo sostenibile.

danneggi l'ecosistema e senza che si vada a impoverire il patrimonio naturale; la seconda, risponde al principio di equità e prevede che venga mantenuto nel tempo il rispetto dei diritti umani fondamentali, sia delle generazioni presenti che di quelle future. Queste tre dimensioni si ritrovano, quindi, ad essere tra loro interdipendenti, legate assieme da *feedback*, meccanismi di azione e reazione.

Nel 1992 viene approvata la Dichiarazione di Rio, durante la II Conferenza mondiale su "Ambiente e sviluppo": vengono recepite le indicazioni del Rapporto Brundtland e viene delineato un codice di comportamento etico ambientale per gli Stati aderenti, sebbene non sia vincolante per gli stessi. Viene istituita una Commissione sullo sviluppo sostenibile (CDS) con lo scopo di realizzare gli obiettivi fissati dall'Agenda 21, delineati durante la Conferenza: viene proposto un piano strategico per lo sviluppo sostenibile definendo i problemi ambientali e di sviluppo che minacciano di provocare gravi danni ecologici ed economici e identificando gli obiettivi dello sviluppo sostenibile e gli interventi necessari per promuoverlo lo sviluppo sostenibile è raggiungibile se si riescono ad integrare, all'interno del programmi politici dei governi centrali, politiche ambientali, istituendo un sistema di pianificazione, di gestione e di controllo. Le prime sezioni dell'Agenda distinguono le sostenibilità ambientale e socioeconomica: nel primo caso, si tratta di equità intergenerazionale, da attuare nel tempo, in prospettiva futura; nel secondo caso, quella intragenerazionale, cioè l'attenzione verso i differenziali geografici di sviluppo e come mitigarli, in una prospettiva temporale ristretta: all'interno della stessa Dichiarazione viene infatti sottolineata l'importanza di rispondere in maniera globale e condivisa in merito alla questione ambientale.

L'ideale di uno sviluppo che sia sostenibile per tutte e tre le dimensioni precedentemente specificate, si rafforza grazie alla crescente attenzione di una sempre più ampia fetta di popolazione, dovuta anche all'utilizzo di nuovi mezzi di comunicazione che permettono l'espandersi di una coscienza ambientale condivisa a più livelli sociali, non relegando le questioni economico-sociali e ambientali a élite culturali, ma "democratizzando" gli ideali di equità e giustizia sociale. Importante, quindi, risulta essere il cambio di paradigma, che ha portato in primo piano questioni che, in precedenza, risultavano relative a un paradigma

politico-economico che trattava la crescita economica slegandola a un ideale più ampio ed equo di sviluppo. Nel 2012, 20 anni dopo la Conferenza, le Nazioni unite si ritrovano a Rio con la Conferenza RIO+20, la quale si conclude con il documento *The Future We Want*; durante i negoziati emergono le differenze di vedute tra i Paesi industrializzati e i cosiddetti PVS (Paesi in Via di Sviluppo): le due parti rappresentano visioni e interessi differenti e le loro divergenze comportano un mancato raggiungimento di alcuni dei più importanti e attesi obiettivi della Conferenza stessa: nonostante questo, nel complesso, il documento approvato riafferma gli impegni della Dichiarazione di Rio e degli altri accordi precedenti, ed esprime la volontà di accelerare ulteriori accordi e impegni vincolanti, in particolare nel campo della finanza, del debito, del commercio e del trasferimento tecnologico. Inserendosi all'interno di un contesto politico-economico e sociale complicato, con una forte contrapposizione tra economie avanzate e Paesi in via di sviluppo, si riscontra come le politiche di sostenibilità ambientale, dettate dal nuovo modello di sviluppo, siano possibili principalmente dove sono presenti realtà politico-sociali ed economiche abbastanza forti e avanzati socialmente ed economicamente.

1.4 Lo sviluppo turistico sostenibile

Nel 1946 viene istituita a Londra, durante il primo congresso internazionale sul turismo, la IUOTO, *International Union of Official Travel Organization*, sulle basi della IUOTPO, *International Union of Official Tourist Propaganda Organizations*, del 1934. Nel 1970, in seguito alla approvazione di un nuovo statuto, la IUOTO cambia nome e diventa la *World Trade Organization* (WTO): nel 2003, questa organizzazione diventa un'agenzia specializzata delle Nazioni unite nel 2003 (UNWTO). Il WTO dal 1988 adotta la definizione di sviluppo sostenibile, dopo aver partecipato alle conferenze delle Nazioni unite sia a Rio nel 1992 che a Johannesburg nel 2002, inserendo all'interno dei propri programmi concetti e strumenti propri dello sviluppo sostenibile, ricercando quindi la definizione di uno sviluppo sostenibile del turismo.

Nel 1995, il WTO si riunisce a Lanzarote per la I Conferenza mondiale sul turismo sostenibile, durante la quale viene approvata la Carta per il turismo sostenibile, detta anche Carta di Lanzarote; questa diventa il primo documento

ufficiale dedicato alla delineazione di regole e principi del turismo sostenibile: viene riconosciuta la globalità del fenomeno turistico, insieme alla pesante impronta economica che esso esercita all'interno delle economie nazionali, oltre che nelle realtà sociali e ambientali all'interno delle comunità locali. Il primo dei diciotto principi della Carta afferma che “lo sviluppo turistico si deve basare sui criteri della sostenibilità, cioè deve essere ecologicamente, eticamente e socialmente equo per le comunità locali”⁶: si va a sottolineare, quindi, l'importanza di inserire nei processi decisionali anche le realtà direttamente interessate, in quanto il rispetto e la salvaguardia della loro identità e della loro cultura sono da far rientrare all'interno delle strategie turistiche attuate a livello interno e internazionale. Inoltre, ciò che vuole essere sottolineato, all'interno della Carta, è che il turismo utilizza risorse fragili, inserite in contesti che richiedono attenzione e cura, sia esso un turismo sociale, ambientale o economico.

Nel 1996, viene lanciato un programma definito *Agenda 21 for the Travel & Tourism Industry: Towards Environmentally Sustainable Development* il cui presupposto principale è che l'attività turistica ha un interesse diretto e immediato nella protezione delle risorse naturali e culturali perché sono esse stesse alla base delle motivazioni che portano le persone a viaggiare in determinate località: il turismo stesso può essere un motore che dà impulso alla preservazione e allo sviluppo delle realtà da esso interessate, massimizzando al contempo la qualità ambientale e i benefici del settore *Travel & Tourism*, minimizzando il possibilmente negativo impatto sull'ambiente e sulla natura. Il WTO negli anni definisce lo sviluppo turistico sostenibile come “capace di soddisfare le esigenze dei turisti di oggi e delle regioni ospitanti, prevedendo e accrescendo le opportunità per il futuro. Tutte le risorse dovrebbero 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 e i sistemi biologici”⁷.

Lo sviluppo turistico sostenibile prevede l'attuazione di politiche che trattino con lungimiranza la conservazione delle risorse naturali, culturali, storiche

⁶ Carta per il turismo sostenibile, Principio I, World Trade Organization, 1995

⁷ Definizione di turismo sostenibile delineata dalla UN World Trade Organization, 1998

non soltanto in favore delle località interessate ma anche per il fine stesso dell'attività turistica nel lungo periodo; prevede, inoltre, un'attenzione specifica verso la tutela e il miglioramento della qualità ambientale delle aree turistiche, per mantenere l'attrattività nel tempo, sia rispetto alle generazioni future residenti nei luoghi interessati dal turismo sia rispetto a futuri possibili visitatori; molto importante è la necessità di pianificare e gestire lo sviluppo turistico senza creare diseconomie ambientali e sociali nelle aree a destinazione turistica, in modo da rendere compartecipi dello sviluppo turistico-economico anche le persone residenti: un esempio tra tutti, l'impiego di manodopera locale o la valorizzazione delle attività artigianali e manifatturiere svolte nella zona interessata.

Negli anni, si è cercato di implementare ulteriormente la normativa *jus cogens* ma anche le raccomandazioni da parte di organi sovranazionali e internazionali, come le organizzazioni delle Nazioni unite (UNEP, UNWTO, OCSE, etc.) e l'Unione Europea: ciò che si vuole specificare è che lo sviluppo di un turismo sostenibile passa attraverso la valorizzazione dei territori nei quali esso si inserisce, rispettando l'integrità dei luoghi e la loro cultura locale, prestando attenzione alla dimensione ambientale: uno sviluppo turistico senza controlli e senza regole che degrada di ecosistemi, distrugge le culture e le basi sociali delle comunità locali è un turismo di breve durata, un turismo "ladro" che prende, arraffa nel breve periodo, impedendo lo sviluppo di un turismo di lungo periodo, che si trova in simbiosi, in sintonia con l'ambiente sociale nel quale si è inserito, il quale esso stesso ha aiutato a migliorare e progredire.

Concetto cardine all'interno della Carta di Lanzarote è che "il turismo può contribuire al raggiungimento di importanti obiettivi socioeconomici e culturali, ma può essere allo stesso tempo causa di degrado ambientale e perdita dell'identità locale"⁸: per poter ben definire gli effetti positivi e quelli negativi, vengono utilizzati degli indicatori, che devono essere significativi, cioè facilmente comprensibili e utilizzabili, validi, cioè basati sulla conoscenza scientifica e fondati su dati completi, e motivazionali, cioè devono poter indurre e ispirare il cambiamento e d collegati a obiettivi concreti. La sostenibilità turistica non può e non deve essere considerata come "di nicchia", attuabile in determinati contesti

⁸ Carta di Lanzarote, Preambolo, 1995

socioeconomici o culturali ma deve essere propria di ogni forma di turismo.

CAPITOLO II

2.1 Nascita e sviluppo del turismo veneziano

Il turismo veneziano moderno si sviluppa a partire dagli inizi del Novecento e l'inizio viene datato al 1906 quando viene fondata, attraverso l'acquisizione della Compagnia Alberghi Lido e altre compagnie del settore dell'ospitalità del Lido di Venezia, la Compagnia italiana grandi alberghi (CIGA), la quale esordisce proprio al nell'Isola del Lido di Venezia con la costruzione dell'Hotel Excelsior nel 1909. Questo è uno dei primi alberghi di lusso di grandi dimensioni attraverso il quale il settore vede entrare con forza il grande capitale, che si inserisce approfittando di una base ricettiva creata negli anni proprio grazie alla piccola e media imprenditoria veneziana. Infatti, anche nei secoli precedenti, Venezia è sempre stata una meta favorita dagli stranieri per le proprie vacanze e i propri viaggi culturali, grazie a un potente binomio di ricettività balneare e storica; negli anni, infatti, la città è riuscita a fornire un'offerta di alto livello, incontrando i gusti dell'alta aristocrazia e borghesia italiana e straniera: nei primi del XX secolo la città era la prima località turistica italiana per numero di turisti esteri. Nel 1932 viene inaugurata la Mostra internazionale d'arte cinematografica, a esempio della vocazione veneziana verso la ricettività internazionale, puntando ad offrire non solo un luogo dove soggiornare ma curando con un'attenzione particolare l'intera esperienza del soggiorno proposta agli ospiti dei grandi alberghi. Nel dopoguerra, vengono inaugurati l'Hotel Bauer e viene ampliato l'Hotel Danieli con il palazzo del "Danielino", in travertino: il gusto moderno dell'ospitalità si unisce all'estetica bellezza storica della città lagunare, per offrire il massimo del confort unito all'intramontabile bellezza dei canali. Nel 1954, con l'avvento del cosiddetto *boom* economico italiano, viene inaugurata la nuova stazione dei treni di Santa Lucia, adatta all'accoglienza di un sempre più consistente flusso di turisti che raggiungono la città con il treno; nel 1960 viene aperto l'aeroporto di Venezia "Marco Polo" e, a cavallo tra gli anni '60 e '70, viene creata l'isola-terminal del Tronchetto: questo permette l'arrivo di pullman organizzati da agenzie di viaggio e di automobili private. Il turismo si espande così non solo nel centro storico ma anche sulla Terraferma, con Mestre e Marghera che vedono la costruzione di nuovissimi e moderni palazzi e hotel,

insieme a nuovi campeggi. Il turismo di élite inizia il lento ma costante calo verso un sempre più preponderante turismo “per tutti”.

Lo sviluppo dell'area di Porto Marghera permette di trasferire maestranze e capitali, prima impiegati nel settore industriale, al settore turistico; in terraferma non si spostano solo le lavorazioni del settore industriale ma anche le persone: dal 1951, anno del picco di residenti nel centro storico della città d'acqua, la popolazione inizia inesorabilmente a spostarsi verso la Terraferma e verso tutti quei comfort che solo una città “di terra” può garantire. La stessa popolazione che si trasferisce nell'Entroterra rappresenta poi la forza pendolare che lavora negli alberghi, nei pubblici esercizi e nelle agenzie, e che, quindi, lavora a contatto, direttamente o indirettamente con il settore turistico; i veneziani residenti nel centro storico tendono a lavorare, invece, nel settore pubblico o a mantenere vivi i lavori più artigianali e manuali – fabbro, falegname, muratore. Nel tempo, con il calo demografico residenziale e l'aumento esponenziale di visitatori, viene a determinarsi un rapporto tra essi tra i più alti al mondo, rischiando di trasformare il centro storico in una mono-cultura dove “la congestione soffoca le attività economiche e colpisce la qualità della vita degli abitanti stessi”⁹. Dal 1990, si ha un repentino crollo del turismo elitario e culturale avuto per tutto il secolo, con quella che viene definita come “invasione silenziosa” di migliaia di cittadini dell'est Europa che ottengono la possibilità di viaggiare: ogni giorno, centinaia di pullman scaricano a Piazzale Roma e al terminal del Tronchetto coloro i quali rappresentano un nuovo soggetto che farà proprio il turismo veneziano, nello specifico, ma anche di tutte le città d'arte e località attrattive dell'Italia e dell'Europa: il turista globale, il quale spalanca ancora di più le porte al turismo breve e selettivo proprio dei grandi gruppi, il cosiddetto turismo di massa. Questa nuova tipologia di turismo comporta negli anni l'acuirsi di tutti quei disagi che ancora oggi colpiscono le città d'arte, con la piccola realtà lagunare come esempio più lampante: il sovraffollamento dei centri storici, l'aumento generalizzato dei prezzi, insieme alla progressiva perdita dell'identità cittadina, con lo stravolgimento del settore commerciale, ormai quasi interamente dominato dalla

⁹ J. van der Borg, P. Costa, G. Gotti, *Tourism in European heritage cities*, in «Annals of Tourism Research», 23, 2, 1996, pp. 306-321.

vendita di prodotti selezionati per un cliente-turista. All'interno della stessa città, però, si formano diverse correnti di pensiero e diverse opinioni rispetto al fenomeno del turismo di massa, distinguendo principalmente coloro che lo vivono come una possibilità di guadagno e arricchimento della città e personale, cioè coloro che ci lavorano direttamente o indirettamente e che sono convinti che i benefici che esso porta siano superiori ai disagi da esso arrecati alla vitalità della città stessa, da coloro i quali vi riconoscono la causa dei principali problemi della città, non lavorando nel settore o per i quali non è motivo di rendita. Nel 1987, l'Unesco assegna il titolo di World Heritage Site alla città lagunare, rendendo l'ideale comune della città ancora più tangibile e vivo: Venezia rappresenta la quintessenza dell'uropeità, presentando il binomio di storia e cultura legato a quello di raffinatezza e fragilità. Questa visione mondiale non ha fatto altro che far crescere esponenzialmente il settore turistico, con la quota di turisti extraeuropei sempre più in crescita, soprattutto provenienti da Paesi in via di sviluppo o comunque nuovi al processo di globalizzazione.

A cavallo tra il XX secolo e il nuovo millennio i visitatori giornalieri superano per la prima volta il numero delle persone che pernottano per almeno una notte all'interno della città lagunare: ad aggiungersi ai turisti dalla Terraferma, fino al 1 agosto 2021, arrivano anche i croceristi, ospiti delle crociere che si fermano per la giornata a Venezia, per poi ripartire nella giornata stessa: il divieto di transito dal 1 agosto viene imposto in vista di una progettualità, iniziata negli ultimi anni, atta alla diminuzione del turismo mordi-e-fuggi, a seguito alle raccomandazioni Unesco. Le statistiche attuali sembrano confermare la crescita dei flussi turistici ininterrotta dagli inizi del nuovo Millennio ad oggi, con una presenza in larga scala straniera (circa l'85% di media dal 2005 al 2020¹⁰) con i restanti italiani, arrivando a 12 milioni di turisti annui, con 3 milioni di persone che pernottano per almeno una notte in una struttura ricettiva del Comune e i restanti 9 milioni che visitano Venezia in giornata, raggiungendo la città da zone limitrofe (Jesolo, i capoluoghi veneti o un'altra destinazione di vacanza a breve distanza dalla città dei canali). A questi si devono aggiungere i turisti, sia

¹⁰ Antonio Massariolo, "Venezia 1600. Il turismo: croce e delizia della città", Università degli studi di Padova, 26 giugno 2021

giornalieri che pernottanti, che non vengono conteggiati, o per mancanza di dati (arrivo in macchina non propria o non lasciata in un parcheggio, non pagando i biglietti dei mezzi per giungere in città, etc.) o perché le strutture ricettive non sono dichiarate, e che quindi risultano nascosti alle statistiche ufficiali.

2.2 Turismo: croce e delizia del contesto veneziano

Lo sviluppo consistente del turismo a Venezia ha comportato un aumento esponenziale tanto dei benefici alla città e al cittadino quanto dei costi e dei disagi non indifferenti, legati alla mala gestione dei flussi e alla limitatezza dell'area stessa della città. Queste caratteristiche portano il cittadino del centro storico, in primis, a dover convivere con la realtà turistica da quando esce di casa a quando ci torna: congestioni sui mezzi pubblici, aumento dei prezzi che limitano l'abitabilità (affitti e vendite), aumento dei prezzi di beni e servizi (supermercati, negozi, attrazioni), aumento del volume dei rifiuti da smaltire e – spesso – sparsi per le strade dopo i finesettimana di assalto alla città dall'Entroterra, insieme ad un aumento graduale della micro-criminalità (che spazia dai borseggiatori fino alla vendita di sostanze stupefacenti dalla Terraferma, con Mestre come porto d'arrivo). Ma l'impronta più pesante della ricettività turistica è lo spiazzamento delle attività non legate al settore dell'accoglienza: quei servizi che o hanno come primo cliente il cittadino vengono accantonati a favore di attività più lucrative, legate all'attrattività verso il turista, o che non vengono più supportati a causa di un calo drastico delle persone che ne farebbero uso, a seguito del trasferimento nelle campagne della Città metropolitana o della morte della popolazione anziana (a Venezia ci sono, al 2022, 215.3 anziani ogni 100 giovani¹¹): ne risente il comparto ospedaliero – nel 2019 l'Ospedale civile evita, grazie a una collaborazione delle associazioni locali, dell'Amministrazione regionale e metropolitana con il primo Governo Conte, il declassamento da I livello (spoke) a presidio di base che avrebbe determinato una riduzione dei servizi offerti dall'Ospedale stesso¹² – ma anche il settore dell'educazione, con una diminuzione

¹¹ Istat, "Gli anziani nelle Città metropolitane. Profilo sociodemografico e analisi comparativa fra i contesti urbani", 2 agosto 2023

¹² Michela Nicolussi Moro, "Ospedale di Venezia, non ci sarà nessun declassamento", Corriere del Veneto, 5 aprile 2019

principalmente delle strutture di educazione primaria; i negozi commerciali per il cittadino spariscono a favore di negozi di gadget turistici, bar e pizzerie da asporto; i negozi artigianali propri della città lagunare da secoli – l'arte vetraia muranese, per esempio, è ininterrotta dal XIII secolo e soffre, oggi, della globalizzazione con i falsi in commercio e le repliche non originali.

La qualità della vita della popolazione locale e la non-abitabilità del centro storico contribuiscono all'esodo costante dei suoi abitanti e questo fenomeno velocizza e acutizza lo stravolgimento dei servizi della città, in un circolo vizioso, dove il turismo diventa croce e delizia di una città lasciata allo sbando della legge di mercato che non sembra aggiustarsi nel lungo periodo, lasciandosi alle spalle una città che rischia di non avere più cittadini ma bensì visitatori paganti di un museo a cielo aperto.

All'interno del nuovo paradigma sociale della sostenibilità, anche la città di Venezia cerca di trovare il proprio equilibrio sociale tra turismo e vitalità cittadina: "lo sviluppo turistico va stimolato solamente nella misura in cui esso risulta pienamente compatibile con le esigenze della società locale e con le risorse di cui essa può disporre"¹³, con una visione proiettata anche al futuro. Se affrontato in maniera progettuale ed equilibrata, il turismo può essere uno slancio all'economia locale, evitando il rischio che esso possa trasformarsi in una zavorra socioeconomica; in questo contesto, i prodotti e servizi turistici non devono essere lasciati ai meccanismi di mercato, non essendo le attrazioni turistiche proprie del mercato ma appartenenti a una più ampia dimensione pubblica e collettiva. Gli effetti positivi del turismo, vissuto come fino ad ora, sono principalmente il reddito – l'industria turistica rappresenta la prima industria dell'economia mondiale per fatturato – i posti di lavoro, la qualità della vita – nel caso di Venezia, i trasporti pubblici resistono anche grazie agli introiti dei biglietti turistici, come anche le attrazioni museali – e l'immagine della città stessa. Questi effetti positivi vanno però rapportati a quelli negativi precedentemente trattati per avere un quadro più chiaro della dimensione sostenibile del turismo, non solo nel breve ma soprattutto con una visione futura propria del lungo periodo.

¹³ J. van der Borg, P. Costa, "Il turismo a Venezia", in *Insula*, Quaderni: documenti sulla manutenzione urbana di Venezia, anno VI n. 20, settembre 2004, pp. 5-10

2.3 Abitabilità cittadina e sostenibilità turistica: binomio (non) rivale

“L’età del turismo globale richiede non solo di “ripensare la città” come da più parti viene invocato, soprattutto in riferimento a diversi provvedimenti-tampone presi negli ultimi anni per cercare di limitare gli effetti negativi dell’impatto turistico senza tuttavia aver il coraggio di rinunciare a nessuno dei suoi possibili vantaggi” ma “implica anche ‘ripensare il turismo’”¹⁴: il turismo, per come è stato socialmente ed economicamente trattato fino ad ora, presenta delle forti criticità, acute, per esempio, dallo scoppio della pandemia del Covid-19, che ha fatto emergere tutte quelle fragilità proprie di quelle città che hanno fatto del turismo la propria fonte di reddito principale. Le città d’arte che procedono verso la creazione di una monocultura del turismo perdono parte dell’attrattività che le ha sempre distinte, andando a trasformarsi in musei a cielo aperto dove ogni cosa ha un prezzo ma dove tutto ha perso di valore. Per rispondere alle necessità emerse in risposta allo scontro tra turismo e cittadinanza, si cerca di analizzare ciò che porta la situazione ad essere insostenibile e di trovare delle risposte concrete che possano, in parte o in toto, limitare il problema alla radice. La risoluzione delle problematiche emerse, insieme a un disegno progettuale proiettato al futuro, dovrebbero portare la città di Venezia a vivere un nuovo Rinascimento, una rinascita di quello che si è convinti sia già andato in parte perduto: la vitalità di una città che resiste al passaggio del tempo e resta città dei cittadini e non parco dei divertimenti.

Nella ricerca di uno sviluppo turistico sostenibile, nel caso specifico di Venezia non ci si può che soffermare sulla questione abitativa, che è probabilmente lo scoglio più grande da superare per riportare la città verso una gestione turistica e sociale più sostenibile. Il dibattito in merito spesso si ferma a una lotta tra due beni considerati rivali, che sono gli abitanti e i turisti: la sensazione è che le due entità non possano convivere all’interno della città: le amministrazioni locali e i governi centrali degli ultimi trent’anni non hanno aiutato e hanno portato all’exasperazione la capacità di accoglienza della città

¹⁴ Andrea Zannini, «Il turismo a Venezia dal secondo dopoguerra ad oggi», *Laboratoire italien*, 15, 2014, 191-199.

senza mettere un freno all'esodo cittadino verso la Terraferma né all'accoglienza sconsiderata di turisti che arrivano a Venezia ogni giorno dell'anno.

Nel 1951, Venezia raggiunge il numero massimo mai avuto di cittadini, toccando quasi i 175'000 abitanti¹⁵: ad oggi, la città insulare presenta 49'277 cittadini residenti, ai quali si aggiungono 4664 residenti nelle isole di Murano e S. Erasmo e 2391 per le isole di Burano, Mazzorbo e Torcello. Al Lido di Venezia, insieme a Malamocco e Alberoni, ci sono 15'842 residenti ai quali si aggiungono i residenti di Pellestrina e S. Piero in Volta, che sono 3452.¹⁶ Questa situazione di "esodo" dalle isole e dalla zona lagunare del Comune di Venezia per spostarsi nelle zone dell'Entroterra ha un trend che non tende a fermarsi ma prosegue negativamente di anno in anno, portando a uno spopolamento della città lagunare che, ad oggi, è stato quasi del tutto "compensato", numericamente, dal numero di posti letto turistici in città: 48.596 contro i 49.365 ad aprile 2023.¹⁷

Su Airbnb.com, portale online per la prenotazione di affitti di breve o lungo termine, sono segnalati 5'368 appartamenti interi in affitto, breve o lungo, e 1'048 stanze private; inoltre, ci sono 17 stanze condivise e 94 stanze d'hotel; più del 69% degli appartamenti o stanze fa capo ad agenzie che ne gestiscono almeno due, mentre i restanti sono gestiti da una persona – o agenzia – che ha solo quello in gestione. Un esempio è la società dove si è svolto il mio tirocinio, la quale ne ha in gestione – affittati su Airbnb.com – 85. Il sito segnala, prendendo i dati direttamente dal database della piattaforma, che il reddito medio per chi affitta sul sito è di quasi 23'000€ all'anno, con una media di 270€ a notte per appartamento e un'occupazione media di circa 100 notti all'anno; la maggior parte degli affitti sono di breve durata (sotto i 28 giorni consecutivi), i quali coprono circa il 99% degli affitti effettuati sul portale.¹⁸ Senza considerare le stanze singole, ma tenendo da conto solo gli appartamenti interi e calcolando una media di quattro persone per appartamento, si può stimare che gli appartamenti ad uso turistico "privano" la città e le isole minori (Murano, Burano, Lido, etc.) di circa 20'000

¹⁵ Ufficio Statistica Comune di Venezia

¹⁶ Comune di Venezia – Anagrafe della popolazione residente

¹⁷ Antonella de Santis, "Venezia muore? Analisi di una città tra desertificazione urbana e grande turismo", *Gambero Rosso*, 23 aprile 2023

¹⁸ Inside Airbnb: adding data to the debate. Venice

persone; questo senza considerare che alcuni appartamenti sono stati creati, quasi ad hoc, ricavandoli da vecchi magazzini e che, anni fa, non figuravano tra gli appartamenti esistenti all'interno delle città lagunari. Nel calcolo non figurano gli appartamenti non inseriti all'interno della piattaforma, ma presenti su siti di agenzie o su altri portali, né considera i posti letto alberghieri: i calcoli che sono stati effettuati fino ad ora riconoscono una capacità "fisica", ma probabilmente non fisiologica, di circa 80'000 posti letto turistici; se i posti letto venissero occupati tutti, e se si aggiungessero anche i circa 60'000 turisti giornalieri medi, Venezia si troverebbe ad affrontare circa 130'000 turisti in un solo giorno, con tutte le difficoltà annesse, tra servizi al limite, strade occupate da code infinite e limitazioni stradali per gestire le congestioni nei punti più caldi. Nel 2018, Ca' Foscari propone un focus sulla effettiva capacità di carico della città lagunare, per riuscire a valutare "scientificamente" la capacità di accoglienza di Venezia; la capacità di carico turistica (CTT) viene definita, dal WTO, come "il numero massimo di persone che possono visitare contemporaneamente una destinazione turistica senza causare la distruzione dell'ambiente fisico, economico e socio-culturale e una diminuzione inaccettabile della qualità della soddisfazione del turista"¹⁹: le diverse dimensioni della TCC sono quella ecologica, quella fisico-strutturale, quella psico-sociale e quella economica. La capacità di carico può variare nel tempo, in base anche ai cambiamenti strutturali e sociali che avvengono all'interno del sito di studio: nel 2018, questa è stata valutata di 52'000 visitatori al giorno e 19'000'000 di visitatori all'anno, analizzando principalmente l'*accomodation*, la ristorazione, il trasporto pubblico, la cultura, parcheggi e altre infrastrutture, la gestione dei rifiuti. Come già analizzato, i numeri sono stati fortemente superati, arrivando a una media giornaliera di quasi 80'000 persone presenti in città. Questo superamento della capacità di carico non può non essere considerato nell'analisi del turismo veneziano: le amministrazioni devono svolgere un ruolo non di indifferenza e di *laissez faire* ma bensì di mano-ben-visibile per poter attuare politiche che permettano di limitare il flusso turistico fino ai livelli accettabili per la capacità di carico o di migliorare i servizi e attuare

¹⁹ Nicola Camatti, "La capacità di carico di tipo turistico di Venezia nel 2018", Università Ca' Foscari di Venezia, 2018

politiche specifiche che portino a una maggiore capacità di carico.

La vita di meno di 50'000 residenti viene, però, fortemente scossa dalla presenza di turisti che variano tra il 100% e 160% rispetto il numero dei residenti e che, di conseguenza, influenzano anche pesantemente la loro città, con tutte le esternalità negative, e positive, che sono già state discusse. Si è visto che la capacità massima della città di Venezia è arrivata a 175'000 abitanti nella metà del XX secolo: considerando una presenza pernottante di 80'000 persone (tra alberghiero ed extra alberghiero) e un numero di residenti intorno a 50'000, nel conteggio finale, volendo semplificare al massimo i numeri, risultano “vuoti” circa 45'000 posti letto: la domanda sorge spontanea: dove sono questi posti letto vuoti? Andando a fondo, si scopre che, negli ultimi 20 anni, tutte le promesse delle Giunte comunali susseguitesesi all'amministrazione del comune sono cadute nel vuoto: il fallimento del social housing, per esempio, che ha visto passare dal pubblico al privato abitazioni che sono state poi immesse nel mercato immobiliare privato, sia in locazione che in vendita, o che sono diventate, oltre al danno, la beffa, locazioni turistiche. Oltre ai falliti patti e convenzioni pubblico-privato per la creazione di abitazioni in aree o edifici comunali inutilizzati, negli ultimi decenni si è presentata una seconda dinamica nociva per l'abitabilità del centro storico che è l'abbandono dell'edilizia residenziale pubblica: mancata manutenzione degli edifici, abbandono degli alloggi e alienazione del patrimonio pubblico portano al disinvestimento in questa forma di tutela della residenza.²⁰ L'edilizia residenziale pubblica svolge, in Europa, il ruolo di calmiera dei prezzi di mercato, permesso dal fatto che si arrivi, nei Paesi Bassi, al 38% di edilizia residenziale pubblica, mentre in Italia la quota, tra le più basse in Europa, è del 4%, non abbastanza forte per poter svolgere un ruolo calmierante rispetto i prezzi del mercato.²¹

Il *social housing*²², o edilizia convenzionata, consiste nell'edificazione ex novo o nel restauro di un patrimonio edilizio dimesso e nella vendita di alloggi a

²⁰ Osservatorio OCIO, “Abitare la città: politiche della residenza a Venezia ai tempi del turismo di massa, Medium, 28 dicembre 2020

²¹ Housing Europe, 2018

²² Regolamentato dal DL n. 112 del 25 giugno 2008, noto anche come “Piano Casa”, piano nazionale per rispondere all'emergenza abitativa in seguito alla crisi economica del 2008

residenti a un prezzo calmierato o nella locazione a canone controllato. I progetti di edilizia convenzionata iniziano negli anni '90 con le giunte Cacciari e da quel momento in poi, tutte le giunte comunali che si sono seguite hanno fatto promesse che difficilmente hanno mantenuto: partendo nel 2000 con l'annuncio di 1400 nuovi alloggi della giunta Costa, passando per l'annuncio dell'ATER di 7500 nuovi alloggi nel 2013 e arrivando a Brugnaro che, durante il suo primo mandato, parla di 30'000 nuovi residenti grazie alle nuove politiche sulla casa; ai progetti non realizzati, si aggiungono anche i progetti che, dopo un primo periodo, hanno disatteso le aspettative: alla Giudecca, gli alloggi venduti a prezzo convenzionato sono oggi inseriti nel mercato delle affittanze turistiche; a Cannaregio, un immobile che prevedeva alloggi per residenti è diventato un nuovo studenti hotel definibile come “nuovo modello di ospitalità integrata attorno a cui gravitano artisti, viaggiatori, studenti”²³.

L'edilizia residenziale pubblica (ERP) presenta invece una gestione totalmente inadeguata: negli anni, l'ATER, ente che racchiude le Aziende Territoriali per l'Edilizia Residenziale, gestisce malamente, anche a causa di sempre più scarsi finanziamenti pubblici, gli alloggi che ha in gestione: nel 2018 ATER Venezia gestisce 10748 alloggi, in perdita del 10% rispetto 10 anni prima; di questi, quasi il 25% è sfitto. Causa di tutto ciò è l'assenza sempre maggiore di politiche sull'abitabilità nei programmi governativi.

Al netto delle valutazioni su presenze turistiche ed effettivi residenti all'interno della città, si può notare che, insieme a un esodo residenziale causato dall'*overtourism*, anche l'assenza di politiche abitative comporta un abbandono della residenzialità veneziana: tra gli 8 e i 10 mila posti letti che non vengono assegnati dal Comune e dall'ATER a famiglie o possibili future famiglie e che restano vuoti. Le politiche di residenzialità devono presentare un approccio olistico: l'aumento esponenziale delle locazioni turistiche non può essere lasciato senza una risposta concreta da parte dei Governi centrali e delle amministrazioni comunali, che devono poter combinare la libertà di usufruire della proprietà privata secondo legge da parte di chi decide di mettere a reddito turistico il proprio immobile e la necessità di una città di avere cittadini residenti che la

²³ <https://thisiscombo.com/it/location/venezia/>

vivano e che la mantengano: politiche familiari, politiche lavorative, politiche sociali devono essere all'ordine del giorno per una città che è tanto fragile quanto desiderosa di essere viva.

La necessità è anche di trovare delle risposte alle domande che ci si pongono davanti rispetto a come si vuole o – non vuole – che sia Venezia tra dieci anni e che politiche attuare perché ciò avvenga o non avvenga: il fascino della città dei canali permane se le toglie il titolo di città e la trasformi in un museo a cielo aperto con gli orari di accesso e il numero di visitatori massimo? Ha senso che i cittadini combattano per una città che ha ormai perso le comodità residenziali e che a fatica, forse, riuscirà a riacquistare col tempo? Una volta trovato l'equilibrio, passo dopo passo, si può riuscire a rendere Venezia una città del futuro senza vivere lucrando su una città che è rimasta nel passato.

CAPITOLO III

3.1 Rendere il turismo sostenibile

Dagli anni '90 del XX secolo, quando Venezia si è resa protagonista del fenomeno del turismo di massa con arrivi ben al di sopra delle proprie capacità di carico, i governi e le amministrazioni hanno cercato, prima lentamente, e poi con più insistenza, di rendere il turismo della laguna il più sostenibile possibile, permettendo al turista di vivere l'esperienza piena della vita lagunare e, al contempo, tutelando chi Venezia ci abita come cittadino, andando a scuola, lavorandoci, vivendola in tutte le sue sfaccettature.

Come visto nei paragrafi precedenti, l'abitabilità viene prima messa in discussione dagli stessi residenti, in cerca delle comodità e dei comfort che la Terraferma poteva dare, per poi, negli anni successivi, portarli a spostarsi a causa di un aumento dei prezzi e una diminuzione dei servizi, causati anche dall'affluire di un turismo di massa sempre più presente e da un'assenza di politiche integrate per rendere la città abitabile nel tempo: è mancata, da mezzo secolo a questa parte, una concreta e consistente progettualità nella gestione sia del flusso turistico ma anche della residenzialità vera e propria. Lentamente, a poco a poco, alcune manovre sono state fatte, si voglia per limitare il turismo "arraffatore" o per migliorare l'abitabilità della città, per molti, invece, manovre insufficienti, e la storia, al momento, sta dando loro ragione, per alcuni comunque necessarie per iniziare a intraprendere un cammino che possa portare a una sostenibilità abitativa e turistica di Venezia.

3.1.1 Le Grandi navi della Laguna

Le navi da crociera iniziano a passare per la laguna all'inizio del XXI secolo: in quegli anni, sorgono già preoccupazioni in merito al passaggio di navi così pesanti e dal pescaggio profondo che possono causare problemi all'ecosistema lagunare. Dopo anni di manifestazioni e proteste, vengono imposte alcune limitazioni – legate principalmente al peso e alla grandezza delle navi – alla navigazione interna alla laguna da parte di navi di grandi dimensioni, divieto che ha propri fondamenti e nella premessa del decreto interministeriale Clini-Passera del 2 marzo 2012²⁴ e nella Convenzione sul diritto del mare delle Nazioni

²⁴ "Considerata la particolarissima sensibilità e vulnerabilità ambientale della Laguna di

unite²⁵: il decreto stesso, però, “porta a sottovalutare gli effetti che la realizzazione delle ulteriori opere canalizie necessarie all’approdo in area industriale delle Grandi navi passeggeri implicherebbe sulla ulteriore compromissione dell’assetto lagunare”²⁶.

Le Grandi navi che passano per la Laguna e che approdano al suo interno portano, giornalmente, circa 1 turista su 6 che visita la città: impedirne l’attracco non è quindi la soluzione al problema dell’*overtourism* ma rimane un passo verso una risultato più sostenibile del turismo veneziano, andando ad abbattere le esternalità negative come inquinamento, rovina del sottosuolo marino e conseguente morte degli ecosistemi, i quali vengono fisicamente spazzati via dagli scafi delle navi di passaggio e dal moto ondoso che viene a crearsi come conseguenza. L’impatto delle navi da crociera e delle navi mercantili risulta, a seguito di calcoli e benefici, significativamente negativo al netto delle esternalità negative e positive, se non dal punto di vista turistico quanto meno dal punto di vista ecologico e ambientale, il quale è un punto di vista principale nel momento della valutazione della sostenibilità delle decisioni. È proprio per questo motivo che le navi da crociera, dopo l’approvazione del decreto Grandi navi del governo Draghi²⁷ e la successiva approvazione del disegno di legge, viene previsto che le navi sopra una certa portata vengano indirizzate a un porto *offshore* nel mare Adriatico e non più all’interno della Laguna, così da impedire che i fondali vengano rovinati dal passaggio e così da limitare l’inquinamento atmosferico. Il progetto è ancora lontano dal concretizzarsi e le navi che rientrano nelle categorie “protette”, che rientrano quindi all’interno delle misure previste, continuano a entrare attraverso le bocche di porto lagunari, nonostante l’impatto ecologico non

Venezia ove sono presenti ecosistemi continuamente posti a rischio anche tenuto conto dei rilevanti aumenti del traffico marittimo”.

²⁵ Ratificata e resa esecutiva in Italia con la Legge 2 dicembre 1994, n. 689

²⁶ F. Migliorini, “La Laguna” in Venezia, il dossier Unesco e una città allo sbando, di G. Fabbri, F. Migliorini, G. Tattara, 2019, pp. 92-101

²⁷ Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana, decreto-legge 20 luglio 2021, n. 103 (in Gazzetta Ufficiale - Serie generale - n. 172 del 20 luglio 2021), coordinato con la legge di conversione 16 settembre 2021, n. 125: “Misure urgenti per la tutela delle vie d’acqua di interesse culturale e per la salvaguardia di Venezia, nonché disposizioni urgenti per la tutela del lavoro”.

indifferente, venendo semplicemente indirizzate in zone lontane dal centro storico, cercando di limitare, quanto meno, i rischi legati alla vicinanza con la città.

In sintesi, la situazione delle grandi navi nella laguna di Venezia rappresenta una sfida complessa che richiede un approccio olistico e la collaborazione di tutte le parti interessate per garantire la protezione di uno dei siti culturali e ambientali più preziosi al mondo.

3.3.2 Soluzioni italiane e soluzioni estere: un cammino incerto

Il Governo Meloni, con il Ministro Santanché come promotrice, prevede un abbassamento da quattro a due appartamenti passibili di cedolare secca e l'aumento a due notti minimo per i soggiorni brevi – ad oggi, il minimo è di una notte. Se da un lato questo permette di limitare il carattere d'impresa “nascosta” di alcune affittanze turistiche, dall'altro lato non limita il fenomeno delle affittanze turistiche con soggiorni brevi né limita gli alloggi ad esse destinati.

A livello regionale e Comunale c'è chi si è già mosso per limitare le locazioni turistiche: la giunta comunale di Firenze, guidata dal sindaco Dario Nardella, ha approvato, il 2 ottobre 2023, in consiglio comunale una stretta agli affitti brevi nella zona Unesco della città, la quale copre circa il 75% delle locazioni turistiche. Il sindaco Nardella incolpa l'inerzia del governo e promette a chi destina l'uso della propria locazione turistica che, se affittata per lungo periodo, ci sarà una detrazione dell'Imu, per il tre anni successivi all'affitto.²⁸

All'estero, eclatante l'ultimo esempio della città di New York, che ha imposto che l'appartamento in affitto non possa accogliere più di due persone e che, comunque, per essere messo in affitto l'appartamento deve essere la residenza e il domicilio del locatore: le multe, per chi infrange le regole e per le società e i portali che permettono di affittare anche a chi non è in regola, sono decisamente alte e dissuasive: sono già scomparsi migliaia di annunci sulla piattaforma di Airbnb.com²⁹

A Parigi sono permessi affitti per un massimo di 120 giorni all'anno dal 2020 e a Berlino gli affitti vengono concessi solo in seguito a richiesta e nelle

²⁸ Silvia Pieraccini, “Firenze, il Comune vota la delibera contro gli affitti brevi nell'area Unesco”, Il Sole 24 ore, 4 ottobre 2023

²⁹ Laura Cavestri, “Airbnb, New York limita gli affitti brevi: meno case per turisti, più costi per host”, Il Sole 24 ore, 5 settembre 2023

seconde case sono ammessi soggiorni brevi per un massimo di 90 giorni all'anno.

Le soluzioni – e le proposte – che vengono presentate dentro i confini nazionali e fuori di essi possono essere uno spunto da cui partire nella definizione di regole e strumenti legislativi che diano risposte sia ai cittadini che vivono in prima persona le problematiche legate alle affittanze turistiche sia, d'altro canto, non siano frutto di quelle che qualcuno definisce “contentini” alle lobby degli alberghi per non dare un concorrente che possa offrire prezzi più bassi e che, così, permetta anche ai meno facoltosi di visitare città che una volta erano appannaggio di un turismo di nicchia. La continua ricerca, il continuo ascolto di richieste da parte delle associazioni cittadine e nazionali, non possono che portare a una soluzione, frutto di un cammino incerto e accidentato, che possa cercare di accontentare tutte le persone coinvolte.

3.2 Tassazione turistica e tassazione sugli affitti

I turisti che soggiornano a Venezia rappresentano un introito per le casse del Comune, soprattutto grazie all'indotto indiretto: soggiornano in appartamenti o hotel della città, acquistano nei supermercati, usano i mezzi pubblici di linea e non di linea, visitano musei, mangiano in ristoranti e bar. Il turismo arricchisce la città nella misura in cui i costi dello stesso sono limitati rispetto ai guadagni. Per portare a zero le esternalità negative, negli anni si sono studiate delle tassazioni *ad hoc* per le città d'arte che permettano di scaricare sul turista le spese che la città sostiene per offrire servizi al turista stesso.

Coloro che pernottano in strutture ricettive all'interno del Comune, esclusi gli esenti, pagano un'imposta di soggiorno³⁰, per ciascun giorno di pernottamento: la misura dell'imposta, a carico degli alloggiati, ha un tetto massimo di 5€ a pernottamento, graduabile in ragione delle caratteristiche della struttura ricettiva. L'imposta è diretta “al finanziamento di interventi in materia di turismo, ivi compresi quelli a sostegno delle strutture ricettive” e anche agli interventi “di manutenzione, fruizione e recupero dei beni culturali e ambientali locali”³¹. La problematica che emerge proprio dal testo della legge è che l'imposta non

³⁰ Disciplinata dall'art.4 del D.lgs. 14 marzo 2011, n.23 “Disposizioni in materia di federalismo fiscale municipale”.

³¹ Vedi nota n.28

riguarda il fenomeno del turismo giornaliero: alle spese pubbliche del Comune concorrono solo i turisti pernottanti e non i turisti escursionisti, sebbene essi stessi determinino degli extra-costi – non solo economici – e concorrono limitatamente all’arricchimento del territorio, rappresentando il turismo di massa “mordi-e-fuggi”.

Per compensare all’assenza di una tassazione sui turisti giornalieri, si è pensato a una tassa di sbarco³², non cumulabile con la tassa di soggiorno: il presupposto è lo sbarco dei passeggeri sul territorio dell’isola minore con mezzi che forniscono collegamenti con l’isola stessa. Il tributo è di 2.50€ aumentabili fino a 5€ per determinati periodi dell’anno o per specifici luoghi naturalistici ed è destinato a finanziare interventi di raccolta dei rifiuti, di recupero e salvaguardia ambientale e interventi specifici legati al turismo e alla gestione dei servizi dell’isola. L’attuabilità di questa specifica tassa di sbarco è legata al territorio specifico nella quale viene attuata: la conformazione territoriale dell’isola, slegata dalla terra e quindi raggiungibile solo attraverso mezzi aerei o navali, permette di indirizzare con cognizione di causa la tassazione su quei soggetti che si imbarcano sui mezzi per raggiungere l’isola. Questa tassa risulta difficilmente applicabile alle città d’arte per la maggiore dimensione del fenomeno turistico ma anche perché esse hanno molteplici punti di accesso alla città – basti pensare a Venezia, che è raggiungibile con macchine private o noleggi con conducente, con mezzi pubblici come autobus o treni, con aerei di linea o privati, con taxi, con le navi, etc. Inoltre, l’attuazione di una possibile tassa di sbarco porta a ragionare sul fatto che alcuni soggetti hanno il diritto di accedere liberamente alla città, sebbene ciò avvenga “giornalmente”, senza pernottare in città – lavoratori, studenti, ospiti di residenti, etc. L’imposta di soggiorno rappresenta tra l’1% e il 7% delle entrate complessive del Comune, circa il 20% di quelle tributarie. Il tributo viene riscosso dal locatore – azienda o persona fisica che sia – il quale però non ha il ruolo di sostituto di imposta, non potendo essere *in toto* ritenuto responsabile del mancato versamento da parte del turista; diversa la questione se, una volta incassate le somme a titolo di imposta di soggiorno, il locatore non le versa al Comune, egli sarà perseguito

³² D.Lgs. n.23/2011, Art.4, comma 3-bis

per il reato di peculato³³.

Nel caso specifico della città di Venezia viene introdotto nel 2018, in risposta al rischio di revoca di sito UNESCO, un contributo d'accesso alla città antica del Comune³⁴. Fin da subito sono emerse le criticità dell'intervento, che prevede che chiunque acceda alla città storica senza pernottarci per almeno una notte, sia tenuto al pagamento di una "tassa di sbarco" specifica; nonostante i presupposti e le intenzioni siano buone, l'applicabilità del provvedimento di legge genera non pochi dubbi: prevede il pagamento per chiunque effetti l'accesso alla città con qualsiasi vettore, pubblico o privato che sia, che a fini commerciali effettui il trasporto di persone per acqua, per terra, su gomma o ferroviario: questo *modus esprimendi* denota il contributo non tanto come tassa di sbarco quando più come tassa di accesso; inoltre, non vengono considerate da tassare le persone che effettuano l'accesso alla città con mezzi propri, e ciò comporta discriminazioni poco giustificabili, se non nel caso della bicicletta e degli accessi a piedi, che potrebbero rientrare in un giustificativo ambientale, non volendo andare a penalizzare coloro i quali accedono alla città in maniera *green*. In ultimo, gli stessi studi effettuati sull'impronta che un contributo d'accesso possa avere non sono sufficientemente approfonditi, né sul piano giuridico, né gestionale né, tantomeno, tecnico. Dal punto di vista dell'overtourism, inoltre, il contributo d'accesso non pone un freno agli assalti giornalieri ma, molto semplicemente, fa cassa sul numero di accessi: le esternalità negative economiche del turismo mordi-e-fuggi posso risultarne compensate, gli extra-costi sociali, invece, non ne risultano minimamente intaccati.

Viene pensata, in seguito a tutte le considerazioni precedentemente accennate, a una *city tax*, ossia un prelievo che somiglia molto a una sorta di ticket di ingresso per l'intera città, che, in un'ottica compensativa, dovrebbe ammortizzare i costi negativi dei turisti di giornata. Ma, da un'altra prospettiva, il ticket dovrebbe avere una funzione anche gestionale "legata all'esigenza di governare i flussi turistici, dissuadendo e arginando gli escursionisti giornalieri in un'ottica moderatrice" andando ad alleggerire il sovraffollamento turistico, così

³³ Cassazione, 17 maggio 2018, n. 32058; 7 febbraio 2019, n. 6130.

³⁴ Legge n.145/2019, comma 1129, Art.1, "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019"

da “limitare i disagi per la popolazione residente, a contrastare i fenomeni di erosione culturale e di espropriazione dell’identità sociale della città, a contrastare il processo di sostituzione della residenzialità locale”³⁵. L’attenzione specifica verso un contributo di questo tipo è legata al non dover limitare il diritto di movimento e circolazione, né tanto meno discriminare i viaggiatori su motivazioni economiche, né provocare inefficienze ed ostacoli nella vita quotidiana, anche degli stessi residenti.

Il contributo di accesso alla città di Venezia presenta delle caratteristiche simili alla tassa di sbarco delle isole minori, ma su una scala ben più ampia e articolata: coloro che accedono alla città con mezzi privati non devono pagare la tassa di sbarco, ma solo coloro che vi accedono con mezzi pubblici; oltre a loro, saranno esenti dal pagamento: i soggetti residenti nel Comune di Venezia, i lavoratori, anche pendolari, che svolgono le loro mansioni, anche in parte, a Venezia, gli studenti di scuole e università presenti sul territorio della città storica e coloro che pagano l’imposta municipale propria nel Comune di Venezia. Ma, alla fine dei lavori, sono state trovate più di venti categorie che sono esentate dal pagamento della tassa di ingresso: l’ampiezza delle deroghe rende decisamente difficile una praticabilità del contributo d’accesso, oltre a renderlo rischiosamente inutile – sono esclusi anche i cittadini residenti all’interno della Città metropolitana di Venezia e i cittadini della Regione Veneto, che sono stati 190'000 nel 2020, circa il 10% dei turisti italiani e, si può presupporre che non abbiano dormito in città³⁶ – e oneroso per la gestione di base. Questa tipologia di tassazione rischia di creare distorsioni, inefficienze, rilevanti costi di gestione ed essere caratterizzato da un alto tasso di evasione e, ancora più importante, non limita gli accessi alla città, rendendo – forse – sostenibile il turismo solo sul lato economico nel breve periodo, mancando di progettualità, invece, per il lungo periodo.

Per quanto riguarda invece la tassazione delle Locazioni turistiche brevi

³⁵ Loris Tosi, “Le possibili alternative: l’esperimento della tassa di sbarco a Venezia e la prospettiva delle city tax”, in “Città d’Arte e Fisco: Verso un turismo sostenibile?” a cura di Roberto Cordeiro Guerra, Pacini Giuridica, 2021, pp. 89-99

³⁶ Antonio Massariolo, “Venezia 1600. Il turismo: croce e delizia della città”, Università degli studi di Padova, 26 giugno 2021

vengono definite come contratti di locazione di immobili ad uso abitativo di durata non superiore a 30 giorni, ivi inclusi quelli che prevedono la prestazione di servizi annessi, stipulati da persone fisiche al di fuori dell'esercizio di attività di impresa, anche tramite intermediari e tramite portali online.³⁷ La tassazione del reddito da affittanza breve avviene tramite il regime della cedolare secca, se il locatore ha in gestione meno di quattro appartamenti. La Locazione turistica breve diventa attività d'impresa nel momento in cui vengono offerti servizi esterni a quelli già presenti sul fondo messo a reddito dal locatore – servizi di pulizie, mezzi a noleggio, preparazione di pasti, etc.

³⁷ D.L. n.50/2017

CONCLUSIONI

La città di Venezia è una città che, volenti o nolenti, vive anche grazie al turismo che da sempre la caratterizza, con diverse sfaccettature: la propria storia, la cultura sviluppata nei secoli, la magia di essere una città sull'acqua e percorsa da vie d'acqua, la nomea di essere una città dell'amore al pari di grandi città come Parigi. Negli ultimi anni, il turismo sta crescendo in maniera poco sostenibile, andando ad intaccare la realtà sociale, principalmente, della città lagunare e della Laguna stessa: l'apertura di piattaforme per le affittanze turistiche di breve termine, che hanno permesso l'aumento senza controllo delle locazioni turistiche, la creazione di parcheggi con specifica funzione di accoglienza di automobili e pullman turistici, la formazione nel tempo di un turismo di giornata che "vive" la città per meno di 24 ore; tutto ciò ha comportato un costo non solo economico ma anche sociale e ambientale non più ignorabile.

Negli ultimi anni si è cercato di porre un freno, seppur con scarsi risultati, a questa crescita turistica cercando di creare soluzioni favorevoli alla formazione di un turismo sostenibile, che permetta lo sviluppo di una città a prescindere dal numero di visitatori, che sleggi la propria economia dal settore dell'ospitalità e dalla conseguente offerta ricettiva. Il turismo è una realtà importante per le città d'arte come Venezia e cercare uno sviluppo turistico sostenibile rappresenta un'opportunità per quanti le vivono e le visitano: avere un approccio olistico e responsabile verso su ecosistema come quello lagunare, un sistema economico e sociale come quello della città insulare, con le isole minori a viverne un riflesso, permetterà di preservare le risorse naturali e culturali della città storica, oltre a quelle sociali nei confronti degli abitanti stessi, senza farli sentire ospiti inattesi nella propria città. La sensibilità verso questo tema è in costante crescita e un effettivo impatto positivo nel lungo periodo potrà avvenire solo nel momento in cui le amministrazioni locali, insieme alle comunità di cittadini, i governi, le industrie e i turisti stessi, inizieranno a vivere la città con un'ottica di sostenibilità: promuovere la consapevolezza di tutti verso una cura di una città delicata come Venezia permetterà di portare avanti azioni concrete nella preservazione di un ambiente delicato come quello della città dei canali.

BIBLIOGRAFIA

Camatti, Nicola “La capacità di carico di tipo turistico di Venezia nel 2018”, Università Ca’ Foscari di Venezia, 2018.

Carta per il turismo sostenibile, “Carta di Lanzarote”, 1995

Casari, Mario. Turismo e geografia: elementi per un approccio sistemico sostenibile. U. Hoepli, 2008.

Cavestri, Laura “Airbnb, New York limita gli affitti brevi: meno case per turisti, più costi per host”, Il Sole 24 ore, 5 settembre 2023

Comune di Venezia – Anagrafe della popolazione residente.

Convenzione sul diritto del mare delle Nazioni Unite

Cordeiro Guerra, Roberto, et al. Città d’arte e fisco: verso un turismo sostenibile? Pacini giuridica, 2012.

De Santis, Antonella, “Venezia muore? Analisi di una città tra desertificazione urbana e grande turismo”, Gambero Rosso, 23 aprile 2023.

Decreto interministeriale Clini-Passera del 2 marzo 2012

Dichiarazione di Rio su Ambiente e Sviluppo, 1992

Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana

Housing Europe, 2018.

<https://thisiscombo.com/it/location/venezia/>

Inside Airbnb: adding data to the debate/Venice.

Istat, “Gli anziani nelle Città metropolitane. Profilo sociodemografico e analisi comparativa fra i contesti urbani”, 2 agosto 2023.

Lemmi, Enrica, et al. Dallo spazio consumato ai luoghi ritrovati: verso una geografia del turismo sostenibile. Angeli, 2009.

Massariolo, Antonio “Venezia 1600. Il turismo: croce e delizia della città”, Università degli studi di Padova, 26 giugno 2021.

Meadows, Donella H., et al. The Limits to Growth: a Report for the Club of Rome’s Project on the Predicament of Mankind. New American library, 1972.

Migliorini, Franco, et alt., “La Laguna” in Venezia, il dossier Unesco e una città allo sbando, di G. Fabbri, F. Migliorini, G. Tattara, 2019, pp. 92-101

Nicolussi Moro, Michela “Ospedale di Venezia, non ci sarà nessun declassamento”, *Corriere del Veneto*, 5 aprile 2019.

Osservatorio OCIO, “Abitare la città: politiche della residenza a Venezia ai tempi del turismo di massa”, *Medium*, 28 dicembre 2020.

Pieraccini, Silvia, “Firenze, il Comune vota la delibera contro gli affitti brevi nell’area Unesco”, *Il Sole 24 ore*, 4 ottobre 2023

Rapporto Brundtland, *Our Common Future*, WCDE, 1987.

Regolamentato dal Dl n. 112 del 25 giugno 2008, noto anche come “Piano Casa”, piano nazionale per rispondere all’emergenza abitativa in seguito alla crisi economica del 2008.

Romei, Patrizia. *Turismo sostenibile e sviluppo locale*. CEDAM, 2009.

The Future We Want, 2012

Tosi, Loris, “Le possibili alternative: l’esperimento della tassa di sbarco a Venezia e la prospettiva delle city tax”, in “Città d’Arte e Fisco: Verso un turismo sostenibile?” a cura di Roberto Cordeiro Guerra, Pacini Giuridica, 2021, pp. 89-99
Massariolo, Antonio “Venezia 1600. Il turismo: croce e delizia della città”, Università degli studi di Padova, 26 giugno 2021

Ufficio Statistica del Comune di Venezia.

Van der Borg, Jorg, Costa, Paolo “Il turismo a Venezia”, in *Insula*, Quaderni: documenti sulla manutenzione urbana di Venezia, anno VI n. 20, settembre 2004, pp. 5-10.

Van der Borg, Jorg, et alt. *Tourism in European heritage cities*, in «*Annals of Tourism Research*», 23, 2, 1996, pp. 306-321.

Zannini, Andrea, «Il turismo a Venezia dal secondo dopoguerra ad oggi», *Laboratoire italien*, 15, 2014, 191-199.