



Turismo e ambiente in un modello di sviluppo dell'economia veneziana

di IGNAZIO MUSU

L'economia veneziana e la crisi del modello industriale

Il modello di sviluppo industriale che ha caratterizzato l'economia veneziana per tutto il secolo passato è stato segnato da una progressiva conflittualità con l'ambiente.

Non possono esservi dubbi sugli elevati benefici economici che l'industrializzazione ha portato alla città. Si è creata un'importante area urbana caratterizzata da un'elevata espansione dell'occupazione industriale; si è sviluppata una funzione portuale industriale di rilevanza nazionale preminente.

Ma a partire dalla seconda metà del secolo scorso sono divenuti via via più evidenti i costi ambientali di tale processo d'industrializzazione. Come sempre avviene, tali costi non sono stati rivelati, al contrario dei benefici, dal mercato; sono divenuti progressivamente evidenti nella percezione sociale, e hanno cominciato a manifestarsi grazie all'iniziativa minoritaria di gruppi sociali che avevano fatto dell'attenzione al degrado ambientale la loro spesso incompresa bandiera.

Le modificazioni nella specializzazione internazionale delle attività produttive, non slegate a fattori relativi alle risorse naturali quali le ripetute crisi energetiche, hanno aiutato a far emergere i costi ambientali dello sviluppo industriale veneziano. È arrivato alla fine il momento in cui l'evidenza di tali costi è risultata indiscussa.

Considerando l'intero orizzonte temporale del secolo passato, non è sicuro se il valore attuale dei costi sociali ambientali dello sviluppo industriale abbia superato il valore attuale dei benefici. Ma è certo che questo risulta evidente se si limita la comparazione agli anni recenti. Tanto che oggi la definitiva crisi del modello industriale è ritenuta un fatto scontato, e il dibattito attiene al modo più appropriato per gestire la transizione verso un nuovo modello economico che abbia come fattori determinanti le attività dei servizi e post-industriali.

La specializzazione economica post-industriale e lo sviluppo sostenibile: la relazione tra turismo e ambiente

È diffusa la percezione che un modello di sviluppo fondato sulle attività post-industriali, e in particolare sui servizi e sulle attività immateriali, eserciti sull'ambiente una pressione minore di un modello di sviluppo industriale e che quindi sia maggiormente in grado di garantire uno sviluppo sostenibile.

Questo è indubbiamente vero in termini aggregati anche se si richiedono alcune qualificazioni. Ad esempio la base materiale dello sviluppo associato alle attività post-industriali caratterizzate in modo forte dalle nuove tecnologie della comunicazione e dell'informazione è soggetta a elevata obsolescenza ed è costituita da componenti spesso ad alta tossicità e ad elevata difficoltà di appropriato riciclaggio (si pensi all'hardware dei PC e ai telefoni cellulari). Così l'intensificazione delle attività di scambio e di trasporto resa possibile dall'aumentata e più veloce comunicazione già è e sarà ancor di più fonte d'aumento dell'inquinamento soprattutto atmosferico.

Un settore tipico che caratterizza il modello di sviluppo delle società a crescente e avanzato livello di reddito pro-capite è il turismo, anch'esso facilitato non solo dal più complesso modello di consumi reso possibile dal maggior reddito, ma anche dalle più ampie opportunità di scambio d'informazione e di movimento delle persone in una società mondiale sempre più interconnessa e interdipendente. Il turismo è, come è noto, uno dei settori nei quali oggi il fatturato e il valore aggiunto sono in maggior crescita; il peso del turismo nel prodotto lordo sarà destinato a crescere.

Il turismo è un'attività il cui impatto ambientale è complesso. Non si può a mio parere concludere immediatamente che tale impatto sia inequivocabilmente minore di quello dell'industria manifatturiera, anche se si deve riconoscere che si caratterizza in modo diverso.

Un primo rilevante impatto negativo del turismo sull'ambiente deriva dal legame con il settore dei trasporti in quanto turismo significa mobilità delle persone; sotto questo profilo l'effetto negativo è soprattutto in termini d'inquinamento atmosferico. Un secondo impatto importante riguarda la produzione di rifiuti, soprattutto urbani, ma non solo, quando oggetto del turismo sono aree naturali di pregio. Si tratta probabilmente di rifiuti meno tossici e nocivi di quelli che vengono prodotti dall'attività industriale manifatturiera, e quindi tali da poter essere più agevolmente riciclati e trattati; ma questo comporta comunque dei costi spesso molto elevati.

Un terzo impatto riguarda la possibilità di danni irreversibili al patrimonio oggetto di visita turistica e che peraltro costituisce il grande attrattore di tali visite e quindi un fattore determinante dei vantaggi comparati della specializzazione turistica di una certa area; questi danni sono legati alla congestione determinata dall'eccessivo affollamento e a un

comportamento irresponsabile e miope dei turisti. Il turismo dunque, pur essendo una tipica attività economica di scambio di un servizio, può avere un impatto fortemente negativo sull'ambiente. Può diventare insostenibile nella misura in cui un suo sviluppo eccessivo può mettere in discussione la base stessa di risorse che costituisce la condizione necessaria per una continuazione della attività economica turistica.

La specializzazione turistica di Venezia

Si può dire che l'attività turistica è stata da sempre una caratteristica dell'economia veneziana. Nei periodi di maggiore sviluppo e floridezza della potenza economica della Repubblica di Venezia, la bellezza e la universalmente conosciuta unicità della città rendeva la visita alla città stessa una componente fortemente associata alle altre motivazioni economiche (soprattutto scambi commerciali).

Nell'Ottocento e nel primo Novecento, in un periodo



di sostanziale decadenza economica della città, il turismo, allora turismo di una élite, suppliva alla decadenza stessa, benché in modo assolutamente disordinato e secondo un modello in qualche modo testimone e partecipe di quella decadenza, come è stato così bene raccontato da Thomas Mann in *Morte a Venezia*.

In fondo era a questo tipo di degenerazione che già alla fine dell'Ottocento reagirono i pionieri del nuovo sviluppo industriale della città, Filippo Grimani e Piero Foscari, aprendo la strada ai realizzatori effettivi del nuovo sviluppo, in primo luogo Giuseppe Volpi. Il quale comunque non trascurò mai la dimensione turistica associata allo sviluppo economico-industriale, avendo in modo lungimirante in mente un disegno che puntava sulla terraferma per lo sviluppo industriale e su un turismo qualificato, fortemente legato all'arricchimento economico che doveva derivare dall'industrializzazione e dalla portualità, per il centro storico, come dimostrano i progetti della

Biennale, della Mostra del cinema, del Casinò, dello sviluppo del turismo balneare di élite al Lido. Con la crisi del modello industriale diventata evidente alla fine del secolo scorso, il turismo ha ripreso il sopravvento come attività egemone della base economica della città. Le menti più avvertite della società veneziana lanciarono un allarme già verso gli anni settanta del secolo scorso, ponendosi soprattutto il problema di una differenziazione della base economica del centro storico veneziano. Si cominciò a parlare di "città degli studi" e, quando divennero più evidenti le possibilità del progresso tecnologico della società post-industriale, di "città dell'innovazione". La generale opinione pubblica della città guardava con distacco e una certa diffidenza a questi pur lodevoli tentativi di disegnare un modello di sviluppo futuro per la città. Assisteva piuttosto allo svilupparsi irreversibile e incontrollabile del turismo di massa, e in molte componenti dell'economia cittadina (commercio, alberghi e pubblici esercizi, trasporti privati) lo



sviluppo turistico appariva come l'unica via di salvezza alla decadenza economica industriale, marcatamente evidente nella scomparsa d'impresе dal centro storico, ma generale caratteristica di tutta la città metropolitana.

Nei confronti dello sviluppo turistico si venivano manifestando due atteggiamenti contrapposti: una difesa a spada tratta e senza condizioni da un lato; un'avversione preconcepita dall'altro. Questa estremizzazione comportava da entrambi i lati un atteggiamento settario e miope; ciascuno chiudeva gli occhi di fronte a un aspetto importante della realtà.

Chi sosteneva il turismo senza condizioni ignorava l'impatto negativo sociale e ambientale di un tale sviluppo incontrollato. Chi avversava il turismo non faceva i conti con la forza enorme del mercato sostenuto dall'evoluzione delle preferenze e dei redditi. Solo pochi lungimiranti osservatori avevano capito che non bisognava demonizzare il turismo, ma affrontare con realismo il fenomeno proponendosi di orientarlo e regolarlo per tempo verso una prospettiva che oggi chiameremmo di

sostenibilità sociale e ambientale.

Il mercato ha fatto vincere il modello di specializzazione egemone e non controllata del turismo, anche a causa dell'astrattezza delle soluzioni che sono state proposte come alternative e che invece dovevano da subito essere proposte come complementari, astrattezza che si manifestava soprattutto nella mancanza di strumenti credibili e compatibili sotto il profilo degli incentivi.

Uno sviluppo turistico spontaneo incontrollato e i suoi effetti sull'ambiente

La specializzazione turistica è oggi egemone nel modello economico veneziano e sta assumendo forme prevedibili, ma in parte inattese. Da tempo si sta consolidando la caratteristica di un turismo formato in proporzione prevalente da pendolari, anche se la sensazione è che cominci ad aumentare la proporzione di turisti che pernottano nel territorio comunale per effetto delle aumentate strutture ricettive nella parte di terraferma del comune. Ma anche nel centro storico le strutture ricettive stanno aumentando, non solo con



l'apertura di nuovi alberghi e locande, ma anche con lo sviluppo dell'attività di bed & breakfast.

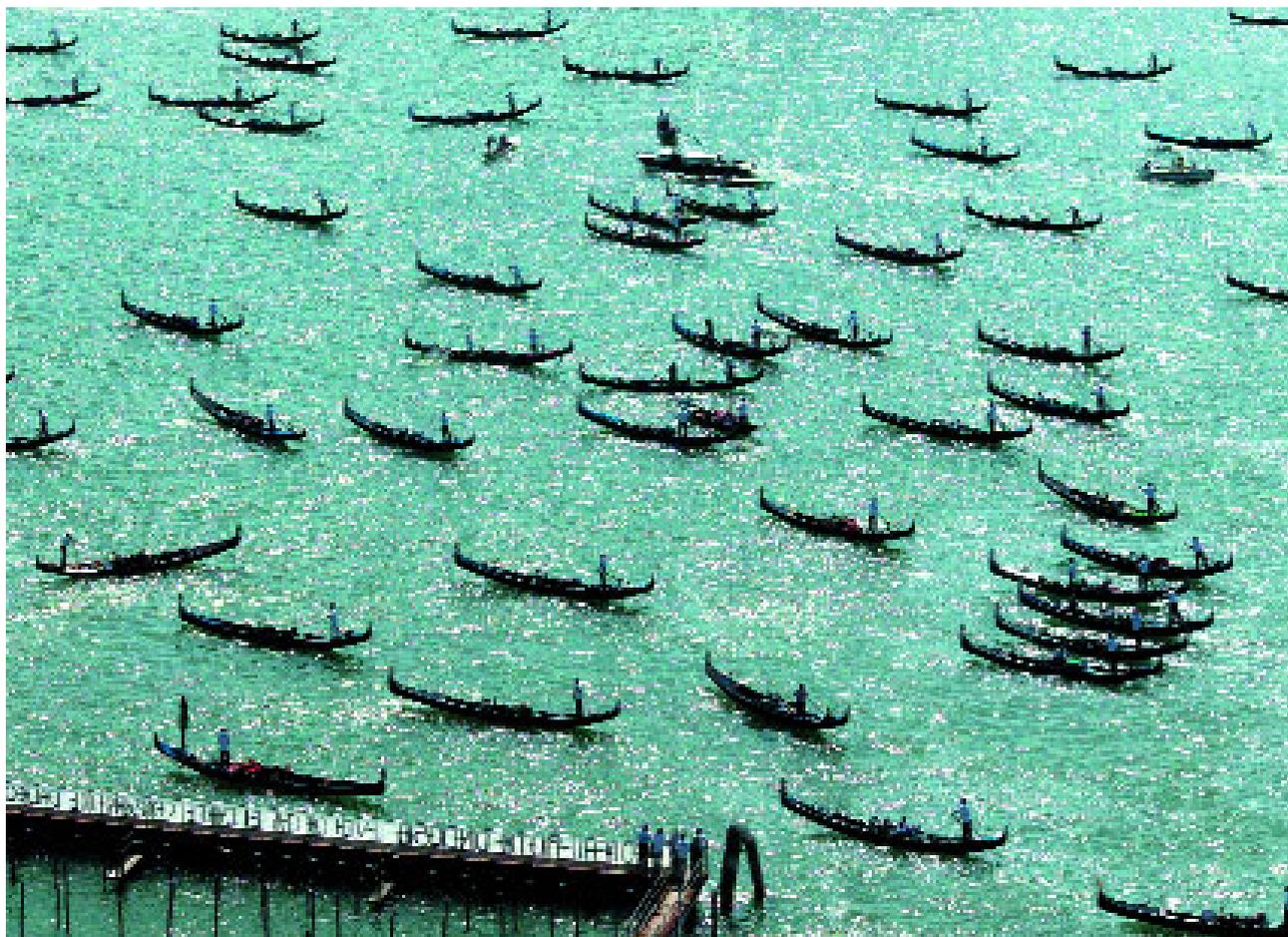
Caratteristiche rilevanti per l'ambiente dell'eccessivo sviluppo del turismo pendolare sono soprattutto la determinazione di fenomeni di congestione, di produzione abnorme di rifiuti, di deterioramento delle strutture fisiche della città, d'aumentata probabilità di danno a quelle artistiche e architettoniche attraverso l'aumentato moto ondoso, nonché di eccessivo sfruttamento delle risorse naturali della laguna.

Questi effetti negativi sull'ambiente valgono anche per quella forma mista di turismo pendolare-residenziale che è costituita da turisti che arrivano a Venezia sulle grandi navi passeggeri. Risiedono per qualche notte nella città, ma si aggiungono alle persone residenti e non che già usano la città e premono quindi in modo addizionale sul suo ambiente; si potrebbe dire che contribuiscono ad aumentare l'impronta ecologica sulla città.

Diverso è il caso di uno sviluppo turistico che preveda la permanenza nella città storica lagunare, anche per periodi brevi. In questo caso infatti si ha

una sostituzione delle persone residenti con i turisti e certamente l'effetto negativo sull'ambiente è molto minore, anche se una maggiore rotazione delle persone incide su alcune attività caratterizzate da pressione ambientale quali la produzione di rifiuti. La destinazione di parti crescenti delle strutture residenziali della città a destinazione turistica potrebbe avere anche effetti positivi sull'attività di restauro e di manutenzione della città. Poiché il prezzo finale del servizio può essere aumentato al fine di coprire i maggiori costi di manutenzione e restauro, in quanto si è di fronte sostanzialmente a una domanda rigida, c'è un incentivo a investire in manutenzione interna ed esterna con conseguenti externalità positive (ad esempio legate al rinnovo degli intonaci e un arredo urbano di migliore qualità).

Il fatto poi che a Venezia venga una quota crescente di persone che sono disposte a risiedere in centro storico per brevi periodi e a pagare per questa residenza è un incentivo sia pur parziale a riconvertire le strutture commerciali e di ristorazione verso una maggiore qualità, rispetto



all'incentivo perverso alla dequalificazione di tali strutture che viene dato dal turismo pendolare che limita la visita della città ad alcune frettolose ore di una giornata.

Naturalmente lo spiazzamento di popolazione residente è un effetto negativo della trasformazione turistica delle strutture residenziali. Certo la potenziale trasformazione della città lagunare in una sorta di complesso alberghiero di 50 mila stanze (sia pur articolato in alberghi veri e propri, locande, bed & breakfast) ha un impatto pesantissimo su ogni modello di specializzazione alternativa della residenzialità, in particolare su un modello che puntasse alla localizzazione in Venezia centro storico d'attività produttive immateriali ad alto valore aggiunto facendo leva sull'attrazione residenziale della città storica lagunare.

L'unico tipo di attività dove non ci sarebbe conflitto, ma complementarità, sarebbe costituito da quelle legate alla produzione artistica e culturale usufruibile da un turista residenziale, che verrebbe magari a Venezia anche attratto da queste attività. Questa osservazione è una conferma dell'opportunità di qualificare le scelte di specializzazione della base economica veneziana verso l'immateriale nella direzione dell'integrazione e non di una contrapposizione con un turismo sostenibile, cercando di cogliere gli spazi d'opportunità che seppur limitati chiaramente esistono.

Indicazioni per un insieme coerente di politiche per un turismo sostenibile

Le osservazioni appena fatte delineano un modello di specializzazione turistica della città dinamico, ma sempre più coinvolgente. Al di là delle fluttuazioni cicliche nella attività turistica, che sembrano preoccupare eccessivamente un atteggiamento strutturalmente di breve periodo degli operatori del settore, eccessivamente inclini ad approfittare del clima generale di assistenza che ha caratterizzato la vita economica della città almeno fino a pochi anni fa, le tendenze di lungo periodo sono per un aumento stabile dell'utilizzazione turistica della città. Basti pensare che un miliardo e mezzo di cinesi e un miliardo di indiani, man mano che il loro livello di reddito crescerà, metteranno nel conto della loro vita almeno una visita a Venezia.

Nel lungo periodo dunque i benefici economici dello sviluppo turistico per Venezia sono e saranno indiscutibili. Se avrà successo il tentativo di affiancare al turismo una serie d'attività economiche

immateriali ad alto valore aggiunto che si collocano magari in una logica di complementarità con un turismo di buona qualità, tanto meglio per la qualità generale della vita della città. Altrimenti il fenomeno dell'espansione turistica andrà avanti irrimediabilmente comunque.

Si pone dunque il problema dei costi ambientali che tale espansione provocherà, costi sociali da confrontare con i benefici per vedere in quale misura questi benefici saranno in grado di coprire i costi.

Non vi è dubbio che la pressione ambientale sulla fragile realtà fisica, artistica, architettonica, naturale di Venezia e della sua laguna aumenterà a un tasso crescente. Quindi prima o poi diventerà ineludibile una qualche politica di regolamentazione seria e organica. Quello che bisogna prioritariamente evitare sono danni irreversibili che mettano in discussione lo stesso patrimonio artistico e ambientale che costituisce la ragione stessa della venuta dei turisti. Per ora chi lancia allarmi in questo senso appare come la classica Cassandra, ma in un futuro non lontano l'evento dannoso irreversibile potrebbe diventare sempre più probabile, data la sempre maggiore apertura al rischio ambientale che la pressione turistica crescente comporta in un'area di tale complessità e delicatezza.

Come per altri eventi possibili, oggettivamente probabili, ma oggi poco percepiti, come inondazioni eccezionali legate all'innalzamento del livello del mare, l'atteggiamento corretto dovrebbe essere quello di avviare azioni assicurative adeguate che possono comportare costi iniziali elevati nel periodo breve-medio, ma con ancor più elevati benefici associati ai maggiori costi futuri che si riuscirà a evitare.

La messa in funzione di politiche coerenti e compatibili con gli incentivi, di regolazione e controllo dei flussi turistici hanno proprio questa funzione assicurativa contro eventi altamente dannosi o addirittura catastrofici che la crescente pressione turistica potrebbe determinare in futuro. Queste politiche per un turismo sostenibile vanno impostate per tempo facendo anche tesoro dei suggerimenti che possono derivare dalla teoria economica della politica ambientale per regolamentare situazioni destinate a determinare esternalità negative.

Nel caso in cui la pressione ambientale superi un effetto soglia oltre il quale il danno ambientale diventa insopportabile e irreversibile, l'indicazione è

a favore dell'imposizione di un limite quantitativo, ossia nel caso specifico di un vincolo all'accesso. Questo è quanto già si verifica in periodi d'afflusso troppo concentrato e massiccio (vedi Carnevale o certe giornate estive); simili situazioni aumenteranno in futuro ed è necessario adeguare le tecniche di intervento in modo da abituarsi a passare da misure eccezionali a misure normali di controllo degli accessi.

Tutto quello che si riuscirà a fare nella direzione dell'autoregolamentazione e dell'incentivo è positivo. In questa direzione vanno i sistemi di prenotazione e l'uso associato della carta dei servizi, strumenti la cui efficacia può essere fortemente aumentata dall'uso delle tecnologie per l'informazione e la comunicazione. Man mano però che la domanda turistica sull'area aumenterà, questi strumenti, se anche avranno raggiunto il grado di sofisticazione e funzionalità adeguato, dovranno essere sempre più accoppiati con strumenti diretti di controllo sui flussi.

Alla logica degli incentivi appartiene ogni intervento tendente a contenere e possibilmente selezionare la domanda attraverso l'uso dei maggiori prezzi.

Questo è quanto già avviene sia perché è il mercato a imporre prezzi più elevati ai turisti sia perché lo stesso intervento pubblico si muove in questa direzione (si vedano le elevate tariffe per il trasporto pubblico lagunare applicate a non residenti).

Il problema in questo caso è ridurre al massimo l'impatto regressivo di tali misure, ossia ridurre al massimo il grado d'incidenza dell'aumento del prezzo del servizio sui residenti e soprattutto su quelli meno abbienti. Un esempio è la diversificazione delle tariffe: quello che è stato già fatto per il trasporto urbano potrebbe in futuro essere esteso, superando alcune difficoltà, alla

raccolta dei rifiuti.

Per quanto riguarda gli effetti derivanti dai maggiori prezzi determinati dal mercato, di cui un risultato evidente nell'aggregato è il più elevato livello del costo della vita, il problema va affrontato con misure redistributive della rendita creata a favore dei percettori del prezzo più elevato. Ma qui il problema riguarda l'autonomia impositiva delle autorità locali. È auspicabile che nell'ambito dell'attuazione di linee di maggior federalismo intervengano modifiche legislative in questa direzione.

Se si procede in questa direzione, un punto importante è la possibilità di avvalersi di imposizione di aggiunte di prezzo volte a dare gettiti esplicitamente rivolti a consentire interventi di miglioramento ambientale. Un esempio possibilmente da tenere presente è il sovrapprezzo di biglietto che si paga sulle escursioni alla barriera corallina australiana; il sovrapprezzo è esplicitamente menzionato sul biglietto, non è eccessivo (tra l'1% e il 2% del costo del servizio) ed è esplicitamente destinato al finanziamento del mantenimento dell'ambiente. Iniziative di questo genere potrebbero essere immaginate a Venezia e nella laguna con la partecipazione attiva alla gestione delle categorie interessate.

Queste sono solo alcune indicazioni per linee di una politica volta a ridurre l'impatto ambientale di una attività i cui benefici economici sono indiscutibili in quanto si tratta di una attività destinata a rimanere ormai la più importante per lo sviluppo economico di Venezia. Lavorare a far implementare di un progetto organico in questa direzione appare quanto mai urgente per realizzare una strategia di sviluppo sostenibile dell'economia veneziana.

Nel Quaderno testi di

MAURIZIO CASTAGNA, Actv

DONATO CONCATO, Apt

ALESSANDRO COSTA, Fondazione Mattei

PAOLO COSTA, Sindaco di Venezia

FRANCESCO DI CESARE, Università Ca' Foscari di Venezia e Risposte Turismo srl

MARA MANENTE, Ciset

FEDERICA MONTAGUTI, Ciset

IGNAZIO MUSU, Università Ca' Foscari di Venezia

TURIDDO PUGLIESE, Comune di Venezia

MAURIZIO RISPOLI, Università Ca' Foscari di Venezia

ANTONIO PAOLO RUSSO, Euricur Rotterdam e Universitat Autònoma de Barcelona

EMANUELA SEMIANI, Comune di Venezia

JAN VAN DER BORG, Università Ca' Foscari di Venezia

GIULIANO ZANON, Coses



INSULA ^{spa}
società per la manutenzione urbana di Venezia
Dorsoduro, 2050 - 30123 Venezia
tel. 041.2724354 - fax 041.2724244
www.insula.it
info@insula.it