

Venezia tra museificazione e spopolamento È giusto pagare per visitarla?

Di Stefano Cozzolino

Con l'obiettivo di affrontare gli effetti del turismo di massa e, in particolare, quelli derivati dal famigerato turismo *mordi-e-fuggi*, recentemente il comune di Venezia ha avanzato una nuova politica per la gestione degli ingressi in città. È importante sottolineare che stiamo parlando di una città con un trend demografico molto negativo. Venezia, infatti, nel 1951 contava 175mila abitanti e oggi invece ne conta solo 56mila.¹ Non solo, stiamo parlando di una città che ospita annualmente 10,5 milioni di turisti ovvero, in media, circa 29mila persone al giorno² di cui, speculando, si pensa la maggior parte siano giornalieri, i cosiddetti turisti *mordi-e-fuggi*. Inoltre, solo nel 2017, è stato quantificato che quasi 500mila visitatori provenienti da tutto il mondo hanno utilizzato la piattaforma di Airbnb per soggiornare in città. Un fenomeno anch'esso in ascesa.

In questo scritto vengono presentati brevemente i contenuti del provvedimento e, in seguito, alcune questioni rilevanti anche, e non solo, per Venezia. Tali questioni, seppur meno accentuate, sono diffuse in molti altri contesti italiani.

I contenuti del provvedimento veneziano

Il *ticket* a pagamento per l'accesso a Venezia è stato istituito con due delibere distinte. La prima riguarda un contributo (una sorta di biglietto d'ingresso) che i frequentatori giornalieri di Venezia dovranno pagare per accedere in città e potersi muovere liberamente nei suoi spazi pubblici. La seconda riguarda l'introduzione di una nuova ZTL che limita l'accesso al principale ingresso viabilistico della laguna: il ponte della Libertà. Tali provvedimenti, stando a quanto dichiarato dal comune, perseguono due obiettivi principali: in primo luogo, garantire una migliore vivibilità ai residenti; secondo, "combattere il progressivo spopolamento" di Venezia.

Per far ciò, entro il 2022, il comune punta a raggiungere la gestione completa dei flussi turistici introducendo un sistema di "[prenotazione degli accessi in città](#)" a numero chiuso. Il ricavato sarà reinvestito per migliorare i servizi locali per i residenti e far fronte alle esternalità negative derivate da chi "consuma la città" senza contribuire alle spese per la sua gestione. In poche parole: Venezia si sta spopolando, uno dei problemi principali è il turismo *mordi-e-fuggi* e il comune intende imporre delle restrizioni per arginare il fenomeno.

1 Fonte: Ufficio Statistica Comune Venezia.

2 Fonte: Istat.

Stefano Cozzolino è senior researcher dell'ILS (Institute for Regional and Urban Development) di Dortmund e docente di urbanistica dell'università tecnica RWTH di Aquisgrana.

Molto interessante è il sistema tariffario previsto. Fino al 2020 il contributo d'accesso (o "biglietto di accesso") sarà di 3 euro. Dopodiché, diventerà operativo il tariffario definitivo che prevede prezzi diversi in base alle stime di afflusso turistico: 3 euro nei giorni di afflusso "scarso", 6 euro nei giorni di afflusso "normale", 8 euro nei giorni da "bollino rosso" e 10 euro in quelle da "bollino nero". Insomma, di fronte a una presunta ospitalità massima fissa del capoluogo veneto (ovvero il numero massimo di turisti che la città può ospitare), la fluttuante richiesta di accesso in città da parte dei turisti giornalieri stabilirà il prezzo. Domanda elevata, prezzo alto. Domanda scarsa, prezzo basso.

Stando a delle recenti analisi effettuate dal *Sole24Ore*,³ si stima che questa politica genererà introiti per circa 40-50 milioni di euro annui. Il ricavato, [spiega il Sindaco](#),⁴ verrà totalmente impiegato per spese di manutenzione e gestione dei servizi locali, ma anche per garantire maggiore sicurezza.

Chi paga?

Pagano i turisti giornalieri, i cosiddetti turisti *mordi-e-fuggi*. Tecnicamente, sarà possibile raccogliere il corrispettivo facendo pagare chi accede a Venezia tramite un "vettore", in altre parole "qualunque soggetto che svolge servizio di trasporto di persone a fini commerciali: compagnie di navigazione (comprese quelle da crociera), treni, autobus, mezzi non di linea (pullman, noleggio con conducente, taxi), aerei che atterrano al Nicelli del Lido". Il tutto dovrebbe funzionare come un sostituto d'imposta mediante un sovrapprezzo sui biglietti delle compagnie di trasporto. Per chi invece ha intenzione di accedere a Venezia con la propria automobile, il comune ha previsto una nuova ZTL all'inizio del ponte della Libertà che, di fatto, limiterà l'accesso in città tramite vetture private.

Chi non paga?

Sono esclusi tutti residenti di Venezia, quelli della città metropolitana e quelli della regione Veneto. Non pagano inoltre, lavoratori, studenti e familiari dei residenti (fino al terzo grado e conviventi) e i turisti che alloggiano in città e che quindi pagano già la tassa di soggiorno. Inoltre sono previste esenzioni per alcune specifiche categorie, ad esempio: i titolari di tessera Venezia Unica abilitata alla navigazione; bambini sotto i sei anni; disabili gravi e accompagnatori; degenti in strutture sanitarie o pazienti che seguono terapie; soggetti che partecipano a competizioni sportive; forze dell'ordine, vigili del fuoco, volontari.

Per chi viola il provvedimento è prevista una multa da 100 a 450 euro. Il contributo di accesso inizierà a essere applicato dall'1 maggio. Sarà interessante vedere come questo sistema, all'apparenza abbastanza complesso e oneroso, sarà applicato.

La funzione dello spazio pubblico

Questo provvedimento colpisce principalmente chi intende effettuare delle gite giornaliere a Venezia, escludendo di fatto il libero utilizzo degli spazi pubblici della città, se non previo corrispettivo economico. Provando a sintetizzare al massimo: attraverso il contributo ver-

3 V. Nuti, "La tassa per chi sbarca a Venezia: ticket fino a 10 euro per turisti 'mordi e fuggi'", *Il Sole 24 Ore*, 30 dicembre 2018, <https://goo.gl/bpsoZg>.

4 C. Di Gennaro, "Presentato il regolamento sulla tassa di sbarco: come funziona e quanto costa il ticket per l'ingresso a Venezia", *Venezia Today*, 4 febbraio 2019, <https://goo.gl/1NiheB>

sato per l'acquisto di un biglietto di accesso in città, il turista giornaliero acquisisce il diritto di potersi muovere liberamente all'interno degli spazi pubblici di Venezia e, conseguentemente, ottiene la facoltà di usufruire dei servizi presenti al suo interno (ad esempio musei, ristoranti, bar, negozi, ecc.).

Come cittadini, siamo abituati a muoverci liberamente negli spazi pubblici della città senza preoccuparci di come gli stessi siano gestiti e amministrati. Diamo per scontato che sia lo Stato a occuparsene, e non senza validi motivi. Su tutto il fatto che questi spazi sono utilizzati da un numero imprecisato di persone e che i benefici derivati dalla loro presenza sono distribuiti indistintamente su tutta la popolazione. L'anima di una città è condensata in questi spazi. Spazi in cui la società manifesta la propria identità, si mostra, interagisce, si muove.

La non escludibilità di questi beni è solitamente vista come uno degli elementi cardine dello spazio pubblico. Contrariamente allo spazio privato, dove siamo abituati a riconoscere un limite invalicabile che separa e distingue il proprietario dagli estranei, lo spazio pubblico ci restituisce un'idea di apertura e pluralismo dove ciascuno solitamente ha il diritto di prenderne parte. Nei fatti, lo spazio pubblico garantisce libertà di movimento a tutti gli individui che, altrimenti, si ritroverebbero confinati entro chiari confini di competenza, ad esempio le quattro mura di casa. In più, lo spazio pubblico non garantisce solo la possibilità di muoversi liberamente, ma anche quella di sostare. Tale diritto diventa ancora più rilevante soprattutto per chi ha bisogno di alcuni minimi spazi vitali, come ad esempio senzatetto, mendicanti e venditori ambulanti.

La realtà tuttavia è più variegata, complessa e meno retorica di quanto appena detto. Cerchiamo quindi di essere più concreti.

In primo luogo, lo spazio pubblico non è mai gratis. I costi di gestione e valorizzazione, seppur non visibili chiaramente, sono in capo agli enti locali che, attraverso le tasse pagate dai cittadini, si possono permettere di offrire e mantenere tale servizio. A tal proposito, nel caso di Venezia, come del resto nel caso di altre città italiane a elevato flusso turistico, è chiaro che siamo di fronte a un'elevata sproporzione nella distribuzione dei costi e dei benefici. Pochi cittadini residenti (per di più, nel caso di Venezia, sempre di meno) e molti turisti, di cui, anche se non ci sono dati certi, la maggior parte è giornaliera e dunque usano lo spazio pubblico, senza nei fatti contribuire ai costi di gestione.

In secondo luogo, lo spazio pubblico non è una risorsa illimitata, bensì scarsa e avente una sua "capacità" massima. In altre parole, lo spazio pubblico è una risorsa che tende a raggiungere una soglia massima di capienza man mano che aumentano le persone che la utilizzano. Tuttavia, diversamente da spazi chiusi chiaramente numerati (come ad esempio, stadi, teatri, aerei, ecc.), negli spazi pubblici aperti è molto più complesso quantificare la loro capacità massima. Ancora più complesso è quantificare questa soglia per una città intera.

Il costo dello spazio pubblico

È giusto introdurre un prezzo per l'utilizzo dello spazio pubblico? Seppur sollevi alcune questioni di carattere generale, si può essere propensi a rispondere favorevolmente. Se il numero di turisti giornalieri è effettivamente così elevato, è chiaro che siamo di fronte ad una sproporzione che deve essere ricalibrata. Tuttavia, non esistono dati precisi sul flusso turistico giornaliero e non si è in grado di comprendere realmente quale sia l'impatto di tale fenomeno. Lo stesso provvedimento, infatti, è stato istituito esattamente per poterne comprendere meglio la portata e cercare di gestirlo al meglio. Come tutte le politiche, gli effetti si vedranno nel tempo. Nel frattempo la scelta dell'amministrazione è chiara: chiun-

que entra a Venezia dovrà contribuire ai suoi costi. Lo stesso Bernabò Bocca, presidente di *Federalberghi*, lo afferma chiaramente: “le nostre città sono musei. Come accade nei musei, è giusto pagare il biglietto d'ingresso”.⁵

Tuttavia, l'introduzione di un biglietto per l'accesso a Venezia potrebbe essere giustificato anche seguendo altre logiche, ad esempio quella del congestionamento dello spazio pubblico, un po' come accade a Milano con l'*area C*. Da questo punto di vista, è molto interessante il sistema tariffario previsto dal provvedimento veneziano che differenzia le diverse fasce prezzo in base all'affluenza di turisti prevista. Se funzionerà, tale sistema avrà come effetto principale la redistribuzione dei turisti giornalieri su più giorni. Per farla breve, nei giorni di punta il prezzo sarà abbastanza salato e solo chi sarà disposto a pagare tale cifra entrerà in città. Coloro che invece non sono disposti a pagare un prezzo così elevato saranno liberi di scegliere di andare a Venezia un altro giorno in cui è prevista un'affluenza minore. Un sistema tariffario di questo tipo è effettuato ordinariamente per la gestione di molti servizi. Un caso evidente riguarda le tariffe per i trasporti come, ad esempio, i biglietti aerei, dove i prezzi aumentano nelle giornate con più richiesta. Un altro sono i biglietti per entrare allo stadio (se contro la Juventus il biglietto costa 10, contro la SPAL lo stesso posto costa 6, senza nulla togliere alla SPAL). Un altro esempio valido riguarda l'istituzione di tariffe dinamiche per i parcheggi su strada. A tal proposito, è molto interessante il caso di [San Francisco](#),⁶ dove il prezzo del parcheggio non dipende più, come siamo largamente abituati in Europa, da una scelta politica del prezzo, bensì da un obiettivo quantitativo e redistributivo prefissato dall'amministrazione locale: ovvero avere mediamente l'85% di parcheggi utilizzati e la restante parte libera. Se non c'è domanda, il costo è quasi nullo; se invece la domanda è molto elevata, il prezzo sarà carissimo, costringendo gli automobilisti a parcheggiare la propria macchina in zone molto meno richieste. Questa strategia adottata a San Francisco ha funzionato e ha avuto un impatto molto positivo sul traffico e sulla qualità dello spazio urbano.

Pur affrontando temi e questioni differenti, l'approccio del provvedimento veneziano è molto simile a quello di San Francisco e potrebbe essere ulteriormente affinato. Avere dei prezzi di riferimento non è solo un modo per contribuire ai costi reali di gestione di un bene, ma anche un modo per ricavare informazioni rilevanti. Ad esempio, se voglio andare a Venezia e non m'interessa partecipare al carnevale ma, sbadatamente, sto per prenotare il mio ingresso esattamente in quei giorni, il prezzo mi dirà che quel giorno accade qualcosa di molto importante e, di conseguenza, mi reindirizzerà verso altre date.

Il provvedimento come contrasto allo spopolamento

Il provvedimento mira a contrastare lo spopolamento. Tuttavia, non esiste alcuna correlazione logica e scientifica tra l'introduzione di un biglietto d'ingresso per i turisti *mordi-e-fuggi* e le dinamiche demografiche della città (o per lo meno non esiste nessuna correlazione semplice e diretta tra i due fenomeni). Di sicuro, con i contributi raccolti mediante la tariffazione degli ingressi, il comune potrà avere maggiori risorse da spendere localmente (senza dimenticare però che ci saranno anche dei costi derivati dal controllo). Ciò però non ci dice nulla sull'effettiva capacità di tali (potenziali) investimenti di poter invertire il processo demografico in atto, né tantomeno esiste la certezza che tali investimenti saranno in grado

5 V. Nuti, “La tassa per chi sbarca a Venezia: ticket fino a 10 euro per turisti 'mordi e fuggi'”, *Il Sole 24 Ore*, 30 dicembre 2018, <https://goo.gl/bps0Zg>.

6 G. Pierce e D. Shoup, “SFpark: Pricing Parking by Demand”, *Access*, n. 43, 2013, <https://goo.gl/HDK5yu>.

di rendere la città più vivibile per i residenti veneziani rimasti. In fondo, se Venezia si spopola, forse non è poi tutta colpa dei turisti *mordi-e-fuggi*. Provando a supporre, oggi, per lo stile di vita di gran parte della popolazione, Venezia è una città per certi aspetti scomoda, dove non è sempre facile vivere. Rimane sicuramente attrattiva per alcune popolazioni (ad esempio gli studenti) ma lo è forse un po' meno, ad esempio, per le famiglie con figli.

Questo è l'andamento di Venezia oggi, ma le città cambiano e si modificano nel tempo, attraversando dinamiche difficilmente controllabili e che raramente sono placabili tramite l'intelligenza umana del pianificatore pubblico. Nel Novecento interi centri storici sono stati abbandonati in Italia per poi essere riscoperti negli ultimi decenni. Nel dopoguerra si credeva che vivere nei sobborghi, e perseguire l'ideale della *città giardino*, fosse la cosa migliore in assoluto e quindi sono state costruite distese di quartieri dormitorio. Oggi invece si è riscoperto l'urbano e si vuole vivere in città. Le preferenze degli individui cambiano e, man mano che le stesse mutano, si trasformano anche le città e la percezione che abbiamo nei loro confronti. Insomma, nessuno ci vieta di pensare che un giorno Venezia possa tornare a essere una città ricca di residenti. Infatti, sebbene quest'affermazione oggi possa sembrarci strana tale prospettiva rimane forse non del tutto plausibile ma comunque non escludibile a priori. In fondo chi mai avrebbe pensato che un giorno Milano sarebbe diventata un'importante meta turistica italiana? Eppure oggi Milano è una delle città più visitate in tutta Italia.⁷ Più di Firenze, più di Napoli, più di Venezia. Milano oggi è seconda solo a Roma.

Il provvedimento pensato per Venezia può anche avere effetti inintenzionali e, ad esempio, invece di aiutare i residenti potrebbe condurre la città verso una sua ulteriore progressiva museificazione. Prospettiva, la medesima, che per certi aspetti sembra essere oggi irreversibile, e non solo nel caso di Venezia. Infatti, si può osservare a Venezia, così come in altre città italiane, un'evidente frizione che sta portando allo spopolamento dei centri storici. Da una parte la crescente mobilità globale che permette di viaggiare e visitare nuove città molto più facilmente rispetto al passato. Dall'altra la difficoltà di vivere in contesti urbani di pregio storico, sempre più preservati (e costosi), dove a volte risulta impossibile effettuare le più banali opere di adeguamento degli immobili privati o effettuare cambi di destinazione d'uso. Da questo punto di vista, sembrerebbe che, senza accorgersene, e con l'obiettivo di "preservare le identità locali", in Italia si stia continuando a introdurre nuove regole e restrizioni che sfavoriscono l'impresa e rendono difficile la vita di molti cittadini nei centri storici. Regole spesso discutibili che, come nei recenti casi di [Firenze](#)⁸ e [Bergamo](#),⁹ ad esempio, arrivano a definire quali attività commerciali possono essere definite "locali" e quindi accettate nei centri storici. Regole che addirittura sono giunte a definire nei dettagli la lista dei prodotti locali che possono essere serviti nei ristoranti. Assurdità che sono sempre più diffuse.

Insomma, la contraddizione è evidente. In Italia c'è una grande fetta d'intellettuali che si lamenta della museificazione dei centri storici (se non addirittura della morte dei centri storici italiani) ma che è favorevole all'introduzione di nuovi provvedimenti che sfavorisco-

7 "Le 100 città più visitate al mondo: l'Italia perde smalto e scivola nella classifica", *Il Sole 24 Ore*, 4 dicembre 2018, <https://goo.gl/sZmhHs>.

8 E. Ferrara e L. Montanari, "Nei ristoranti solo cibi locali: il menù che divide Firenze", *la Repubblica*, 16 marzo 2016, <https://goo.gl/kRxiUC>.

9 "Bergamo come Firenze, stretta sul decoro. Città Alta: saranno «vietati» alcuni negozi", *L'Eco di Bergamo*, 24 aprile 2017, <https://goo.gl/gbiIER>.

no la libera iniziativa privata.¹⁰ Nell'assumere questa posizione, tali soggetti sono spesso guidati da idee molto chiare di come i nostri centri storici dovrebbero apparire (magari pieni di artigiani, ricchi di artisti, ecc.) ma non tengono minimamente in considerazione la funzione che le città, e in particolare i centri storici, hanno sempre offerto: la possibilità di poter vivere, costruire, commerciare e adattare lo spazio in base alle più normali esigenze quotidiane. Senza questa vitalità non avremmo mai potuto costruire i nostri disordinati, ma altrettanto apprezzati, centri storici. Soprattutto, non avremmo mai potuto generare tanta e tale bellezza.¹¹

Riflessioni finali

Venezia è ancora una città o è già diventata un museo? I centri storici italiani sono ancora città o sono diventati musei? Le due cose, ovviamente, non possono stare assieme se non senza evidenti attriti. Una città è per sua natura viva, mutevole, spontanea. Ha un sacco di problemi, ospita persone benestanti, offre spazi ai meno abbienti, a volte è sporca ma è anche in grado di generare ricchezza e, in ogni caso, offre spazi a un'infinità di opportunità. Nelle città si può sperimentare, sbagliare, imparare. Nei musei non c'è spazio per tutto questo. I musei sono controllati, devono essere perfetti, non lasciano spazio all'improvvisazione. Ogni opera deve essere al suo posto e i visitatori non possono far altro che guardare e ammirare le sue opere. La tipica scritta "non oltrepassare questa linea" distacca l'oggetto dalle persone. Vogliamo città-museo? Bene, allora occorre prepararsi alla morte delle città. Se si sottrae la vita *reale* ai centri storici - vita che, fortunatamente, è piena d'imperfezioni e di sorprese - non potrà che andare in questo modo.

In conclusione, il provvedimento veneziano è, per certi aspetti, giustificato e interessante. Seppur migliorabile, tale provvedimento è un'occasione per poter sperimentare una politica nuova, innovativa, che cerca di affrontare una delle più rilevanti questioni contemporanee. Potenzialmente l'intera città potrà beneficiarne, così come del resto anche gli stessi turisti giornalieri. Non va dimenticato però che le cause dietro allo "spopolamento" dei centri storici italiani sono ben più complesse. Pensare che il turismo *mordi-e-fuggi* sia il vero problema vuol dire non comprendere assolutamente il funzionamento delle dinamiche urbane.

Dal punto di vista politico, nei prossimi anni, per affrontare questo importante fenomeno si può fare ben poco ma comunque abbastanza. Da una parte è possibile facilitare realmente la vita dei residenti (questo vuol dire, ad esempio, agevolare le aperture di nuove attività, poter modernizzare/adattare/densificare il tessuto edilizio, investire in servizi alla persona, ecc.). Dall'altra però occorre comprendere che ci sono dinamiche globali che sono difficili da governare, come ad esempio l'aumento del turismo. Ciò che si può fare in questi casi è accettare tali dinamiche e cercare di trarne il meglio, evitando di contrastarle introducen-

10 L'atteggiamento snobistico della nostra intelligenza prende inoltre anche un'altra doppia forma: per alcuni il vero problema pare non sia il costo derivato dal turismo *mordi-e-fuggi* ma una più profonda contrarietà contro coloro che non possono permettersi di spendere cifre importanti durante le loro gite; per altri, invece, come mi è capitato di sentire personalmente durante una conferenza, il problema è che per visitare piazza San Marco a volte bisogna condividere la lunga coda d'ingresso con "persone che non hanno i mezzi per comprenderne la bellezza e la sua rilevanza storica". Risulta allora difficile non simpatizzare con i turisti *mordi-e-fuggi*...

11 Per un brillante e sofisticato approfondimento sul tema si rimanda a Marco Romano, *Ascesa e declino della città europea*, Milano, Raffaello Cortina Editore, 2010.

do regole assurde (questo vuol dire, ad esempio, imparare a convivere con più alti tassi di mobilità urbana e avere più visitatori, magari introdurre qualche indicazione in più in lingua inglese, ripensare alla gestione dei servizi locali e al sistema di tassazione, ecc.).

Inoltre, il provvedimento veneziano ha fatto seguito alla [Legge di bilancio](#) approvata recentemente dalla Camera.¹² Pertanto sarà interessante osservare se si verificherà un effetto *copia e incolla* in altre realtà italiane.

12 E. Ferro, "Venezia, sì alla tassa da sbarco: colpirà le vacanze mordi e fuggi", *la Repubblica*, 30 dicembre 2018, <https://goo.gl/H8uV9e>.

IBL Focus

Chi Siamo

L'Istituto Bruno Leoni (IBL), intitolato al grande giurista e filosofo torinese, nasce con l'ambizione di stimolare il dibattito pubblico, in Italia, promuovendo in modo puntuale e rigoroso un punto di vista autenticamente liberale. L'IBL intende studiare, promuovere e diffondere gli ideali del mercato, della proprietà privata, e della libertà di scambio. Attraverso la pubblicazione di libri (sia di taglio accademico, sia divulgativi), l'organizzazione di convegni, la diffusione di articoli sulla stampa nazionale e internazionale, l'elaborazione di brevi studi e briefing papers, l'IBL mira ad orientare il processo decisionale, ad informare al meglio la pubblica opinione, a crescere una nuova generazione di intellettuali e studiosi sensibili alle ragioni della libertà.

Cosa Vogliamo

La nostra filosofia è conosciuta sotto molte etichette: "liberale", "liberista", "individualista", "libertaria". I nomi non contano. Ciò che importa è che a orientare la nostra azione è la fedeltà a quello che Lord Acton ha definito "il fine politico supremo": la libertà individuale. In un'epoca nella quale i nemici della libertà sembrano acquistare nuovo vigore, l'IBL vuole promuovere le ragioni della libertà attraverso studi e ricerche puntuali e rigorosi, ma al contempo scevri da ogni tecnicismo.