

CONSIDERAZIONI PRELIMINARI SUL RICHIAMO TURISTICO DI VENEZIA

1. - *Premessa.* — Nonostante le rilevanti trasformazioni che il turismo ha subito negli ultimi decenni, è ancora opinione comune che esso sia un'attività tipica di Venezia, non solo perché le sue origini affondano qui le radici in un lontano passato, ma anche perché sembra che il turismo esaurisca oggi tutte le funzioni urbane della Venezia insulare. Per accertare la validità di questa ipotesi un'analisi del fenomeno, dal punto di vista geografico, non può dunque limitarsi a considerare la distribuzione territoriale, all'interno del comune, degli ospiti, delle installazioni ricettive e di quelle ricreative. Essa deve cercare anche di valutare il posto che il turismo occupa nel quadro dell'intera economia veneziana, che non si esaurisce certo nella sola attività turistica, perché si articola anche in un'attività commerciale che fa capo al porto, e in un'attività industriale senza dubbio rilevante, qual'è quella che trova espressione concreta nella concentrazione di stabilimenti ed industrie di Porto Marghera. Ma un'analisi geografica del turismo veneziano deve anche superare un altro equivoco ricorrente: quello di un punto di vista che affronta la descrizione e la spiegazione del fenomeno in termini che potremmo dire « insulari », come se, cioè, Venezia fosse l'unico polo di richiamo e come se la città svolgesse la sua funzione di richiamo in un ambito territoriale affatto privo di altri centri di attrazione turistica.

Una indagine geografica sul turismo veneziano potrebbe pertanto articolarsi in tre momenti: cercare dapprima di soppesare l'importanza relativa che il turismo riveste nell'economia veneziana; descrivere poi la distribuzione degli ospiti e delle attrezzature all'interno del territorio comunale, individuando le specializzazioni dello spazio; tentare infine di collocare il turismo veneziano nel-

l'ambito del turismo nazionale ed in relazione con gli altri centri di attrazione con i quali entra in sistema. Sui primi due momenti, tuttavia, le indagini non mancano ed io stesso ho avuto occasione di studiare recentemente le diverse forme di richiamo esercitate dalla città e la specializzazione dei suoi « quartieri » in ragione delle stesse (1). Del tutto inesplorato per contro resta il terzo filone di indagine, nonostante si tratti di una ricerca che a mio avviso riesce indispensabile per una corretta interpretazione del fenomeno (2). Anche il turismo, soprattutto il turismo, talvolta dà la misura del richiamo che un centro esercita (3). Attraverso le

(1) Numerosi sull'argomento gli studi del Gagliardi, di cui ricorderemo i due seguenti perché corredati di ampia bibliografia: T. GAGLIARDI, *L'industria turistica ed alberghiera in Italia*, Vicenza, Arti Grafiche delle Venezie, 1959, pp. XII, 332; ID. ID., *Valutazione dell'apporto economico dei turisti stranieri in Italia*, in « Ricerche economiche », Venezia, Ca' Foscari, 1957, 2, pp. 205-212.

Al peso del turismo sull'economia veneziana hanno accennato anche il Milone (F. MILONE, *L'Italia nell'economia delle sue regioni*, Torino, Einaudi, 1958, 2 ediz. agg. Vol. III, pp. 215-408; cfr., pp. 354-355) ed il Migliorini (E. MIGLIORINI, *Veneto*, Torino, U.T.E.T., 1962, pp. XVI, 516; cfr. pp. 337-340), mentre per le altre attività veneziane si rimanda a: C. MUSCARA', *Venezia tra laguna e terraferma*, in « Nord e Sud », Napoli, 1963, n. 40, pp. 66-92; ID. ID., *Storia dell'industrializzazione veneziana*, ibidem, 1964, n. 60, pp. 106-128; ID. ID., *Problemi dell'industrializzazione veneziana*, ibidem, 1965, n. 61, pp. 83-99.

Sui diversi aspetti del richiamo turistico veneziano ha scritto L. CANDIDA, *Venezia multiplo centro di economia turistica*, in « Atti XVII Congr. Geogr. Ital. », Bari 1957 », Vol. II, Bari, 1957, pp. 500-507. Sugli stessi e sulle relative specializzazioni del territorio urbano C. MUSCARA', *Un ferry-boat nella geografia di Venezia*, Milano, Cisalpino, 1964, pp. 112.

(2) L'argomento naturalmente potrebbe venir affrontato da due punti di vista: da Venezia, ed è il punto di vista adottato in questa occasione, o studiando centri e regioni di richiamo dell'intero paese. Per questo secondo punto di vista (che si rifà del resto alla distinzione tosciana tra studio della città e studio delle città) vedi U. TOSCHI, *Corso di Geografia generale*, Bologna, Zanichelli, 1962, 5 ediz., pp. XIV, 404; cfr. pp. 300-301; ID. ID., *Geografia economica*, Torino, U.T.E.T., 1959, pp. XX, 862; cfr. pp. 370-387. E in generale, sui rapporti tra geografia e turismo, il recente: B. NICE, *Geografia e studi turistici*, in « Riv. Geogr. Ital. », Firenze, 1965, pp. 249-267.

(3) La distinzione tra forestieri e turisti venne introdotta dal Toschi (U. TOSCHI, *Aspetti geografici dell'economia turistica in Italia*, in « Atti XVII Congr. Geogr. Ital. », Bari 1957 », Vol. II, Bari, 1957, pp. 443-470) al fine di tenere separati quanti affluiscono in un luogo per ragioni professionali, amministrative, sanitarie, culturali, ecc. da quanti vi affluiscono per diporto, per richiamo artistico ed ambientale, per villeggiatura e simili. In pratica, i dati non consentono di distinguere le due categorie e così, nel nostro caso, non è stato possibile farlo e si è preferito continuare a chiamare turisti tutti gli ospiti, indipendentemente dalle ragioni che li hanno spinti a Venezia. Per queste ed altre questioni, vedi anche le numerose pubblicazioni del Carone ed in particolare: G. CARONE, *Il turismo nell'economia internazionale*, Milano, Giuffrè, 1959, pp. XX, 500.

periodiche correnti di turisti che vi convergono, riesce di intravedere di quale sorta di relazioni con il resto del mondo esso viva.

Così, per venire a Venezia, si suole misurare il raggio di estensione del richiamo promosso dalla città sulla provenienza degli ospiti. Le statistiche segnalano, anno per anno, presenti a Venezia, americani e tedeschi, francesi e inglesi, ma anche norvegesi e svedesi, belgi ed olandesi, egiziani e altri africani, turchi, indiani, oltre, naturalmente, agli italiani di ogni regione. Le singole località di provenienza non sono note, sicché ci si deve limitare a riferirci a Stati o, genericamente, a connazionali.

Ma anche ridotto ai pochi dati delle nazionalità, vi è chi crede che l'ambito così delimitato sia significativo. Per mio conto, non credo che quest'area, sia pure distinta per maggiore o per minore intensità dell'afflusso, abbia un significato geografico della stessa natura di quello, ad esempio, del retroterra di un porto; e ritengo insufficiente anche l'indicazione offerta dalla rappresentazione cartografica, quantitativamente differenziata, di correnti convergenti in un centro di richiamo turistico. In entrambi i casi si prescinde infatti non solo dalla varietà con cui si presenta il fenomeno, ma si immagina anche che il richiamo della località turistica considerata sia sempre l'unico richiamo cui viene sottoposto l'ospite. Si immagina, in altre parole, che il nostro centro sorga isolato in un paese senza altri luoghi di richiamo e che il turista si sposti per poco o per molto tempo, trasferendosi dalla propria residenza al centro turistico all'inizio delle vacanze e dal centro turistico alla propria residenza alla fine di esse. Il che, ovviamente, è un'astrazione che le statistiche sulle provenienze sembrano accreditare, ma che gli altri dati, per quanto incompleti e generici, giustificano solo in certi casi. Gli è che i dati delle statistiche non debbono essere accolti per quel che dicono a prima vista, ma vanno interpretati, integrati tra loro e con altre informazioni, anche se non traducibili quantitativamente.

2. - *I dati generali del problema.* — Che Venezia rappresenti uno dei maggiori poli di richiamo non occorre dire. Prima ancora di stabilire confronti quantitativi, questo giudizio nasce spontaneamente dalla considerazione che la città richiude un ricchissimo patrimonio d'arte e si presenta con un aspetto affatto inusitato.

Qualche facile paragone non può che confermare l'assunto. Un confronto tra l'afflusso a Venezia ed il complessivo movimento nazionale dev'essere condotto con cautela, a mio avviso, sia perché quest'ultimo nasconde sotto ai valori d'insieme situazioni estremamente diverse e presenta valori alterati dal movimento degli italiani, sia perché i dati di cui si dispone non sono omogenei rispetto al modo di computare gli escursionisti. Comunque, a voler considerare il solo afflusso di stranieri e limitatamente ai turisti veri e propri, Venezia nel periodo 1950-1961 ha « catturato » tra il 7% ed il 9% degli arrivi in Italia (4).

Anche rispetto alle altre località turistiche del paese, Venezia è ai primi posti e più o meno allo stesso posto di Firenze con cui divide in buona parte le ragioni di richiamo. Il confronto con Roma invece è viziato dai valori eccezionali dell'afflusso nella capitale di connazionali che sono chiamati da tanti motivi non turistici.

Un secondo dato da assumere, prima di portare l'attenzione sulla provenienza degli ospiti veneziani, riguarda i diversi tipi di richiamo esercitati dalla città. Analisi e ricerche citate in nota nel paragrafo precedente consentono infatti di distinguere tra gli ospiti di Venezia due categorie nettamente diverse tra loro, senza considerare quanti affluiscono nella città per ragioni che nulla hanno a vedere con il turismo, ma che le statistiche non distinguono.

Da una parte si incontrano i turisti che vogliono visitare la città, si fermano poco tempo, scendono a Venezia o a Mestre (raramente al Lido) in ragione delle diverse possibilità economiche o anche della forma di turismo praticata. Nella stessa categoria si possono far rientrare tutti i tipi di escursionisti, anche se si trattengono solo un giorno, anche se non vengono a Venezia solo d'estate e anche se non provengono da località lontane.

Dall'altra parte si incontrano i turisti di tipo residenziale, che scelgono Venezia perché a Venezia c'è la spiaggia. Come denunciano le statistiche sulle permanenze, essi scelgono in prevalenza di risiedere al Lido o, anche se i dati non lo rivelano con chiarezza, nei campeggi del Cavallino, ripetendosi qui tra Lido e spiagge della parte settentrionale del comune di Venezia una distinzione

(4) T. GAGLIARDI, *L'industria turistica*, ecc., cit.

analoga a quella che corre tra chi scende nella città insulare e chi si ferma a Mestre. A questa categoria di turisti balneari si possono poi aggiungere i veneziani che, facendo la spola dalla città all'isola, frequentano la spiaggia del Lido nei mesi estivi (ma anche nelle stagioni di mezzo) e impegnano mezzi di trasporto e stabilimenti balneari non diversamente dai veri e propri turisti (5).

Un terzo dato da considerare, prima di analizzare le provenienze, si riferisce ai modi di accesso degli ospiti. Statistiche sullo afflusso diviso a seconda dei mezzi di trasporto impiegato dai turisti, non esistono. L'Ufficio Comunale del Turismo di Venezia calcola il numero di automezzi, e sulla base di questo il numero dei viaggiatori che affluiscono durante dieci mesi a Piazzale Roma. Onde depurare il dato del traffico complessivo da quello del traffico locale, sottrae dai valori dei singoli il valore del traffico di Piazzale Roma nei mesi di « bassa » stagione.

Analogo calcolo potrebbe essere fatto per l'afflusso ferroviario. Ma anche in questo modo sfuggono quanti, anziché scendere a Venezia, si fermano a Mestre, sia che si servano del treno che dell'automobile (6).

Il Provveditorato al Porto, per conto suo, pubblica poi le sta-

(5) Anche se non è la più importante attività economica di Venezia, il turismo, con la complessa fisionomia delle sue manifestazioni, rappresenta per la città uno dei maggiori problemi, di tanto più difficile da risolvere in quanto un'attività così multiforme investe tutto il comune, impegna tutte le sue strutture di accesso, di attraversamento, di soggiorno, obbliga a mantenere vitali tutte le sue forme di richiamo. Esso consente tuttavia, ad una accorta politica del turismo, di puntare su più possibilità, compensando in un settore le flessioni di un altro, in presenza di un fenomeno mutevole per sua natura, legato alle mode, alle variazioni di reddito e di condizioni di vita, infine alla « congiuntura » politica internazionale.

(6) L'Ufficio Comunale Turismo stima in quasi 5 milioni l'afflusso di « persone » arrivate in Piazzale Roma da gennaio ad ottobre del 1961. Il valore, che dovrebbe riferirsi ai veri e propri turisti affluiti a Venezia, è stato ottenuto attribuendo 30 passeggeri ciascuno ai 13.150 pullman turistici e altrettanti a ciascuno dei 136.466 pullman di linea arrivati nei dieci mesi. Da quest'ultimo totale tuttavia sono stati sottratti 50.000 passeggeri che, sulla scorta del movimento medio dei 2 mesi invernali, vengono attribuiti al movimento locale. Dei pari, i quasi 2 milioni di « persone » arrivate per auto sono stati ottenuti attribuendo a ciascuna vettura 3 passeggeri e sottraendo un movimento medio mensile di 20.000 passeggeri pari al movimento locale. Ancora, i quasi 50.000 arrivati per motociclo sono il risultato dell'attribuzione di un passeggero per ogni mezzo, sottratte le 600 unità medie mensili attribuite al traffico locale. Dal conto, infine, sono stati detratti i passeggeri trasportati dalle filovie che compiono il servizio pubblico di collegamento tra Venezia e la terraferma. (Cfr. COMUNE DI VENEZIA, UFFICIO COMUNALE TURISMO, *Il movimento turistico veneziano*. Venezia, anni vari. Pubblicazione annuale).

tistiche sul numero dei passeggeri che sbarcano e s'imbarcano a Venezia, mese per mese (7). Ma chi arriva a Venezia via mare? La città è scalo di parecchie linee di navigazione ordinarie e straordinarie. Ci si imbarca soprattutto per la Jugoslavia, la Grecia, il Vicino Oriente; si sbarca provenendo dagli stessi paesi. Quanti passeggeri scelgono di imbarcarsi o di sbarcare a Venezia per visitare la città?

Lo stesso Provveditorato al Porto pubblica poi le statistiche del traffico passeggeri dell'Aeroporto Marco Polo (8). Sono le più utili, perché il confronto con i dati del traffico nei mesi invernali consente di distinguere con sufficiente approssimazione l'afflusso turistico vero e proprio. Ma a servirsi dell'aereo è ancora un'esigua minoranza. Si può comunque affermare con certezza che l'afflusso degli ospiti a Venezia, come in tutta Italia, segue prevalentemente la via di terra e solo poche migliaia di turisti si servono dell'aereo o della nave.

E si può stimare in prima approssimazione che l'afflusso per automobile prevalga su quello ferroviario, sia che si guardi ai gros-

(7) Il movimento passeggeri del porto di Venezia, che misurava quasi 23.000 tra sbarchi ed imbarchi nel 1951, era arrivato nel 1961 a 169.000 passeggeri. Gli incrementi maggiori si ebbero nel corso del 1954 (+75%) e dal 1958 in poi (+122% in complesso). Nell'insieme, gli sbarchi superano gli imbarchi, ma lo scarto non è rilevante; 56.000 contro 53.000 nel 1959, 86.000 contro 71.000 nel 1960, 92.000 contro 77.000 nel 1961. Gli stranieri, invece, prevalgono di gran lunga sui connazionali (78.000 contro 13.000 tra i passeggeri sbarcati nel 1961) e provengono per la maggior parte assoluta (78%) dal Mediterraneo orientale. Il movimento ha una marcata tendenza all'aumento nei mesi estivi. Ad esempio, negli sbarchi del 1961, si passa da 1400 passeggeri del gennaio a 7500 dell'aprile, a 16.000 del luglio, a 21.000 dell'agosto, a 15.000 di settembre, a 8000 di ottobre e a 2000 di novembre. Senza dubbio, questo andamento denuncia l'esistenza di una relazione tra il movimento passeggeri del porto ed il movimento turistico, ma non è sufficiente a precisare l'incidenza che esso gioca sul turismo veneziano. Per questi dati cfr. PROVVEDITORATO AL PORTO DI VENEZIA, *Il porto di Venezia nel Venezia, anni vari. Supplemento statistico annuale alla rivista « Porto di Venezia », Venezia, anni vari.*

(8) Funziona a Venezia dal 1960, ma in realtà dal 1961, un nuovo aeroporto di categoria A con piste di 2700 metri di lunghezza, situato in località Tesserà, sulla terraferma mestrina, ma accessibile via laguna. Vi mettono capo linee regolari delle principali società internazionali per un movimento che, nel primo anno di attività, è stato di 140.000 passeggeri: 65.000 i passeggeri arrivati, 68.000 i partiti, quasi 8000 in transito. Sugli aerei di linea internazionale il 77% è rappresentato da stranieri, su quelli nazionali il 70%, sui voli *charters* il 98%. Prima che venisse costruito questo aeroporto, funzionava a Venezia-Lido un piccolo aeroporto, il cui traffico annuo era dell'ordine di una decina di migliaia di passeggeri, in aumento a partire dal 1955. Ma la città era anche servita dal vicino aeroporto di Treviso. Per queste notizie, la fonte è quella citata in nota 7.

si problemi che il traffico automobilistico pone agli amministratori veneziani (di raddoppio del ponte ferroviario si parla solo ora), sia che si guardi alle indicazioni sul traffico turistico di tutti i paesi europei (9).

3. - *I dati statistici sulle provenienze.* — In questa serie di dati si inquadra la realtà dell'afflusso turistico a Venezia. Dal 1950 al 1961 gli stranieri prevalgono di gran lunga sui connazionali. Gli europei vengono sempre al primo posto, poi gli italiani, infine gli americani (soprattutto statunitensi) e gli ospiti provenienti da tutti gli altri paesi. In particolare, nel quadriennio 1950-53 (variazioni nel sistema di aggregazione dei dati costringono a fare queste suddivisioni), la media annua degli arrivi a Venezia si articola sulle seguenti provenienze: 231.000 dai paesi d'Europa, esclusi quelli di peso irrilevante (aggregati agli « altri » paesi); 217.000 connazionali; 86.000 dalle Americhe; 28.000 dagli « altri » paesi. Nel successivo biennio 1957-58, la media annua degli arrivi registra 525.000 provenienti dall'Europa (tutti i paesi), 257.000 dall'Italia, 167.000 dalle Americhe, 12.000 dal resto del mondo. Infine, nell'ultimo triennio (1959-1961), gli europei sono in media 430.000, i connazionali 280.000, gli americani 170.000, gli altri 60.000.

Se si ammette che gli « altri paesi dell'Europa » non avessero gran peso e se si tengono sempre insieme i dati su americani e « altri paesi », un confronto sembra sufficientemente corretto, nonostante le denunciate variazioni nel sistema di aggregazione dei dati tra il primo quadriennio e i periodi successivi. Esso rivela che

(9) Non manca una rete stradale relativamente efficiente. Da Venezia, o più precisamente da Mestre, parte una raggiera di strade: la « Romea », verso sud, che copre l'area sguarnita del Delta padano abbreviando le distanze con il litorale adriatico da Ravenna in giù; la « Padana », autostrada e strada ordinaria per le comunicazioni con Milano, alla quale si innestano a Padova la strada per Bologna, Firenze, Roma e a Verona quella per il Brennero; la « Castellana », che, per la Valsugana, raggiunge Trento ed il Brennero; infine la statale per Udine-Tarvisio e quella per Trieste e la Jugoslavia. Comunicazioni secondarie portano a Cortina e alle Dolomiti. Le ferrovie contano 4 assi principali: la Venezia-Bologna, per l'Italia centro-meridionale; la Venezia-Milano (per la Padania occidentale e i grandi trafori alpini) che a Verona si incontra con la linea per il Brennero; la Venezia-Udine-Tarvisio e la Venezia-Trieste, tutte a due binari ed elettrificate. Di secondaria importanza invece la linea della Valsugana e quella per Calalzo (Cortina d'Ampezzo) soprattutto per la considerazione in cui sembrano tenute dall'Amministrazione ferroviaria.

TABELLA 1

RIPARTIZIONE PERCENTUALE PER GRANDI RAGGRUPPAMENTI
DI PROVENIENZA DEGLI OSPITI STRANIERI DI VENEZIA
(medie arrivi 1950-53; 1957-58; 1959-61)

	1950-53	1957-58	1959-61
Paesi europei	41 (a)	55	46
Italia	39	27	30
Americhe	15	17	18
Altri paesi	5 (b)	1	6
<i>Totale</i>	100	100	100

(a) Esclusi i paesi europei di peso irrilevante, aggregati agli « altri » paesi.

(b) Compresi i paesi europei di cui sopra.

Fonte: Elaborazione sui dati di: COMUNE DI VENEZIA, *Il movimento turistico veneziano*, cit.

la partecipazione degli europei si aggira intorno alla metà dell'intero movimento; quella degli americani e degli « altri paesi » tra un quinto ed un quarto. E nel complesso, gli stranieri coprono dunque dai due terzi ai tre quarti dell'intero afflusso turistico veneziano.

Si è già detto come i confronti con i relativi dati nazionali possano avere solo valore indicativo. Non sfuggirà tuttavia che, anche in un confronto di larga massima come questo, dove i valori dell'intero paese nascondono situazioni locali estremamente diverse, e dove i dati delle due serie trascurano le differenze stagionali e le diverse forme di turismo, Venezia presenta una graduatoria delle provenienze che si discosta da quella nazionale. In Italia prevalgono i tedeschi con più di un quinto dell'intero afflusso e gli svizzeri con quasi altrettanto, per un complessivo 40% circa. Francesi e austriaci si spartiscono un altro 25% circa. Regno Unito e Benelux raccolgono, spartito a metà, un 15%. E con ciò, diviso tra otto paesi, si raggiunge un 80%. Stati Uniti e paesi scandinavi si spartiscono un altro 10% e il resto si divide tra tutti gli altri paesi del mondo. A Venezia invece gli statunitensi prevalgono, in senso relativo, su tutti gli altri, raccogliendo quasi un quarto dell'intero movimento turistico. Tra gli europei, i tedeschi hanno ancora il sopravvento, ma il distacco rispetto a francesi e inglesi, assai sensibile in Italia, è minore a Venezia. Assai meno sono invece, nella città della laguna, svizzeri, austriaci, belgi e olandesi.

desi, e specialmente gli svizzeri che, percentualmente, rappresentano appena la quarta parte di quelli che affluiscono in Italia. Più che doppio infine, in termini relativi, l'afflusso a Venezia dei turisti provenienti da paesi extra-europei. In sintesi, mentre in Italia i paesi extra-europei, compresi gli Stati Uniti, sono presenti con appena un 12% di tutti gli arrivi, tra gli europei un quarto è di tedeschi e il resto spetta quasi interamente a svizzeri, francesi, austriaci, inglesi, belgi e olandesi, a Venezia, i paesi extra-europei, compresi gli Stati Uniti, sono presenti con più del 30% di tutti gli arrivi e il restante 70% di europei è composto per il 60% di soli tedeschi, francesi ed inglesi e per il resto di turisti di tutte le altre provenienze: svizzeri, austriaci, belgi, olandesi, svedesi, norvegesi, danesi.

Contano dunque a Venezia, assai più che in Italia, statunitensi e turisti di altri paesi extra-europei e contano meno i tedeschi, che pure sono ancora numerosi, e soprattutto gli svizzeri, gli austriaci, i belgi e gli olandesi.

TABELLA 2

TURISTI STRANIERI ARRIVATI IN ITALIA E A VENEZIA

(valori percentuali sui dati medi del triennio 1959-1961)

Provenienza	in Italia (a)	a Venezia (b)
Germania occidentale	22	19
Francia	12	12
Regno Unito	8	11
Svizzera	19	4
Benelux	7	4
Austria	12	6
Paesi scandinavi	4	5
« Altri paesi » europei	4	7
<i>Totale europei</i>	88	68
Stati Uniti	6	24
« Altri paesi » extra-europei	6	8
<i>Totale extra-europei</i>	12	32
<i>Europei ed extra-europei</i>	100	100

(a) Dati ENIT che comprendono gli escursionisti. Cfr. ENIT, *Statistica del turismo*. Roma, anni vari.

(b) Dati dell'Ufficio Comunale Turismo di Venezia, che comprendono gli escursionisti. Cfr. COMUNE DI VENEZIA, *Il movimento turistico veneziano*, cit.

Queste differenze, misurando lo scarto tra il numero di coloro che vengono in Italia e il numero degli arrivi a Venezia, inquadrano in una prospettiva diversa il problema dell'attrazione veneziana. Detto scarto dà infatti, sia pure grossolanamente, ragione di come la città riesca ad inserirsi nelle grandi correnti turistiche che, in prevalenza attraverso i valichi alpini, penetrano ogni anno nella penisola. Ma è una approssimazione grossolana, perché non distingue l'afflusso estivo da quello delle altre stagioni (e quello veneziano, come si è detto, è prevalentemente estivo) e non distingue nemmeno il turismo « residenziale » (il balneare di Venezia) da quello di « movimento ». E poi bisognerebbe mettere nel conto il flusso dei connazionali.

4. - *Il richiamo della città.* — E' possibile tener conto di queste distinzioni per spiegare l'attrazione di Venezia in termini meno sommari? I dati, purtroppo, sono quelli che sono, e non mi risulta che gli statistici abbiano escogitato finora un qualche metodo per interpretare con più aderenza alla realtà il fenomeno del turismo. A me pare tuttavia che dall'analisi fin qui condotta sia possibile ricavare un quadro meno schematico ed approssimativo del richiamo di Venezia, sia pure a solo titolo indicativo e metodologico.

a) *L'escursionismo.* — I dati sull'afflusso di turisti non riflettono certamente la realtà degli arrivi a Venezia. Essi trascurano infatti sia l'afflusso promosso dall'attrazione del capoluogo provinciale e regionale, sia tutte quelle forme di escursionismo festivo che non lasciano traccia nei registri degli alberghi, delle pensioni, delle case private, perché l'ospite arriva e parte in giornata. Non vi è dubbio dunque che solo una piccola parte del movimento promosso dall'attrazione urbana rientra nelle cifre del complessivo afflusso annuo di turisti.

Ma non si dovrebbe andar lontani dal vero affermando che, in questo caso, Venezia non spartisce con altri centri il suo richiamo: in altre parole chi viene a Venezia per affari, studio, acquisti o per assistere a qualche manifestazione sportiva, artistica, ecc., ha presumibilmente una sola meta: Venezia. L'importanza del richiamo è molto alta e capace di superare, entro i limiti di una distanza percorribile con un viaggio di andata e ritorno inferiore

alla mezza giornata o entro i limiti amministrativi e simili, le eventuali difficoltà di accesso dovute alla posizione eccentrica, alle strade, ai mezzi di comunicazione. Non dovrebbe dunque essere impossibile delimitare una qualche sorta di area di gravitazione, solo che si possa dimostrare che non si tratta di un fenomeno a carattere atipico, ma di un fenomeno in certa misura ricorrente (con ritmi giornalieri, settimanali, mensili ed annui riconoscibili), a modalità analoghe e promosso da un'area relativamente costante.

Allo scopo di riconoscerla, un valido aiuto potrebbe venire dalla individuazione di ben precisi tipi di richiamo, e secondariamente dallo studio delle reti di comunicazione, dei servizi di comunicazione pubblici e privati, della dislocazione dei servizi di pattugliamento stradale, ecc. Ruolo determinante, poi, nel caso dell'attrazione urbana in senso stretto, giocano i confini amministrativi e simili, che modificano talora sensibilmente l'ipotetico schema geometrico dell'area circolare delle equidistanze dal centro di attrazione.

Altra cosa invece quando l'escursionismo è una vera e propria forma di turismo, in cui la visita a Venezia rientra non tanto come tappa giornaliera di un turismo di movimento, quanto piuttosto come episodio a sé nell'ambito di forme di turismo rivolte alla soddisfazione di altri scopi in altre località. E' il caso del turista che si cura ad Abano Terme ed approfitta della vicinanza della città lagunare per compirvi una visita. Ancora è il caso del turista balneare, ospite delle finitime spiagge adriatiche, o di quello che ha scelto di trascorrere un periodo di riposo sulle Dolomiti ed approfitta della relativa vicinanza per compiere una gita a Venezia.

Non si tratta allora di immaginare esistente attorno alla città lagunare un'area di attrazione, come si è immaginata per le forme precedenti. Si può invece tentare di identificare tutte le località turistiche prossime a Venezia dalle quali sia possibile muovere verso la città lagunare per una breve visita. Il riconoscimento del sistema è tutt'altro che facile, data la grande forza di attrazione di Venezia, ma ci si potrebbe giovare in questo caso delle indicazioni fornite dalle cosiddette gite organizzate, che si vanno diffondendo sempre più. L'elenco di quelle organizzate con ri-

corrente periodicità dalle località turistiche relativamente prossime a Venezia potrebbe fornire un primo quadro delle tendenze esistenti e dell'ambito geografico del sistema.

b) *Il turismo balneare.* — Non il solo Lido ospita i turisti balneari: essi trovano posto anche sulle spiagge del Cavallino e di Punta Sabbioni o possono risiedere a Venezia. E viceversa al Lido non pernottano solo, specie nei mesi caldi, turisti balneari. In linea di massima, tuttavia, è possibile riferire la natura degli arrivi al Lido alla forma di turismo richiamato dalla spiaggia, sulla scorta delle presenze che denunciano qui permanenze medie di gran lunga superiore a quelle della vicina città lagunare e tanto maggiori quanto più diminuisce di importanza la categoria dell'alloggio (10).

Trattasi di una forma di turismo che, con facile presunzione, ha una sola meta, verso la quale ci si sposta all'inizio delle vacanze e che si lascia per ritornare direttamente al luogo di provenienza.

Se ne deve concludere che, in questo caso, è possibile delimitare un'area di attrazione, come se la località balneare considerata sorgesse nel deserto? Certo, un retroterra balneare del Lido è possibile delineare per gli stranieri, immaginando che il richiamo si eserciti direttamente fin sulle località di provenienza, e sarebbe possibile delinearne uno anche per i connazionali, ove se ne conoscessero le provenienze almeno per provincia. Al Lido, come del resto in tutte le spiagge dell'alto Adriatico, prevalgono tedeschi ed austriaci che, da soli, totalizzano il 55% di tutti gli arrivi dall'estero. E i connazionali (20% degli arrivi) arriverebbero in

(10) Una seconda ragione per stimare che la natura del turismo lidense è improntata prevalentemente alla spiaggia può rinvenirsi nel confronto con le spiagge vicine. Sia Lido che Iesolo, Chioggia-Sottomarina, Bibione e Caorle danno il primo posto negli arrivi a tedeschi ed austriaci, che raccolgono sempre più della metà del totale. In particolare, la struttura degli arrivi al Lido è assai simile a quelle di Iesolo e di Chioggia-Sottomarina, dove il peso dei tedeschi e degli austriaci varia dal 55 al 65%, ma sono presenti più o meno nella stessa misura francesi e inglesi (18-20%) e gli «altri» (10-17%). Con questa differenza: che il Lido, appunto per la vicinanza di Venezia, è l'unico di questi centri balneari ad accusare un notevole peso di statunitensi (10%), altrove assenti. Ma nel caso degli statunitensi la permanenza media al Lido è in genere assai più breve di quella degli altri ospiti.

prevalenza, secondo l'opinione comune, dal Veneto e dalla Lombardia (11).

Ma per spiegare questo retroterra non basta delinearlo. Bisognerebbe invece poterlo confrontare con quelli di tutte le altre località balneari del paese. E come si potrebbe dividere la penisola in regioni gravitanti ciascuna in prevalenza su un tratto di litorale, così si potrebbe dividere l'intero afflusso di stranieri diretti alle spiagge tra le diverse spiagge dell'Italia per misurare la capacità del Lido di inserirsi in questo vasto movimento estivo.

Va da sé che un'analisi del tipo richiede ben altro spazio.

Quel che si può dire per il Lido, senza allargare ulteriormente l'analisi, è che, in media, negli anni che corrono tra il 1950 ed il 1961 (ma la situazione non era molto diversa nell'anteguerra) gli italiani arrivati erano attorno ai 25.000 l'anno, meno cioè del 10% del complessivo afflusso di connazionali nell'area dell'intero comune. Non solo, ma rispetto al numero di italiani arrivati nelle finitime spiagge adriatiche, da Iesolo a Chioggia-Sottomarina, da Caorle a Bibione, solo queste due ultime località si tengono al di sotto dei valori lidensi (i dati si riferiscono al triennio 1959-61), con 12.000 e rispettivamente 3000 arrivi. Iesolo e Chioggia-Sottomarina invece ne ospitano ben 80.000 e 34.000 l'anno, superan-

(11)

CONFRONTO TRA LE RIPARTIZIONI PER NAZIONALITA' DEGLI STRANIERI ARRIVATI NELLE SPIAGGE DELL'ADRIATICO VICINE A VENEZIA (IN % SUI DATI MEDI DEL 1959-1960)

	Lido	Iesolo	Chioggia Sottomarina	Caorle	Bibione	Venezia e Mestre
STATI UNITI	10	—	—	—	—	25
GERMANIA OCC.	45	45	50	20	55	15
FRANCIA	5	3	15	—	—	15
REGNO UNITO	15	15	5	—	—	10
AUSTRIA	10	20	10	70	35	5
PAESI SCANDINAVI	3	1	3	—	—	5
BENELUX	3	3	5	1	6	5
SVIZZERA	3	8	9	2	2	5
ALTRI	6	5	3	7	2	15
TOT.	100	100	100	100	100	100
ITALIANI	20	50	80	20	20	30
STRANIERI	80	50	20	80	80	70
TOT.	100	100	100	100	100	100

Fonte: Elaborazione sui dati di: COMUNE DI VENEZIA, *Il movimento turistico veneziano*, cit.; ENIT, *Il movimento turistico in Italia*.

do dunque di parecchio l'afflusso al Lido di Venezia. A Chioggia, anzi, gli arrivi di italiani rappresentano l'80% dell'intero movimento turistico e a Iesolo il 50%. Si deve concludere che il Lido di Venezia, ospitando solo un 17% di tutti i connazionali che affluiscono nelle ricordate cinque spiagge dell'alto Adriatico, sta cedendo il ruolo di spiaggia dei veneti e dei lombardi alle contermini stazioni balneari, più facilmente raggiungibili in macchina, in parte almeno più convenienti economicamente e meno segregate?

Mentre la vicinanza di Venezia non sembra pesare più in misura rilevante sulle scelte dei nostri turisti che si dirigono verso le spiagge dell'alto Adriatico (e questo dovrebbe confermare d'altra parte che si tratta di connazionali provenienti dalle provincie contermini per i quali la visita a Venezia è già stata fatta o può essere facilmente rimandata ad altra occasione), questa stessa vicinanza sembra invece pesare ancora a favore del Lido, del Cavallino, o forse anche di Iesolo, nel caso degli stranieri. Lido di Venezia e Iesolo ospitano infatti ancora, spartendoli quasi a metà, l'80% degli arrivi di stranieri di tutte e cinque le nostre stazioni balneari, in particolare di tedeschi ed austriaci che, come s'è detto, sono il 55-60% degli arrivi dall'estero al Lido, a Iesolo e a Chioggia, addirittura il 90% di quelli a Caorle e a Bibione.

Appunto la presenza nelle tre prime località di turisti provenienti dalla Francia, dal Regno Unito, dai paesi scandinavi, dal Benelux e dalla Svizzera, quasi assenti nelle altre spiagge, lascia pensare, più che non faccia la presenza dei tedeschi, che Venezia eserciti ancora un forte richiamo sulle scelte dei turisti stranieri. Giocherà questo richiamo di Venezia anche nei confronti degli altri tratti di costa italiana, che d'estate sono meta di stranieri?

E' difficile immaginare che ciò sia vero, specie per tedeschi, austriaci, svizzeri, quando la scelta si ponga tra spiagge dell'alto Adriatico e spiagge del Mezzogiorno, delle isole, della costa toscana e della Riviera. Non sembra invece che l'ipotesi sia sprovvista di ragionevolezza se la scelta si pone tra spiagge venete e spiagge romagnolo-marchigiane. Ma è un'ipotesi che va verificata sui dati delle statistiche (12).

(12) R. ALBERTINI, *Il turismo balneare sulle spiagge veneto-friulane*, in « Atti XVIII Congr. Geogr. Ital., Trieste 1961 », Vol. II, Trieste, 1962, pp. 393-402.

c) *Il turismo in senso stretto.* — Resta da dire del tipo di afflusso che può dirsi turismo in senso stretto. E' un movimento che si serve quasi esclusivamente dell'automobile, e non conta mai lunghe soste, perché si manifesta appunto in un viaggio che deve toccare numerose località. Certo, tra coloro che soggiornano a Venezia due o tre giorni, ci sarà anche chi avrà fatto della città l'unica meta, si sarà servito del treno o dell'aereo per raggiungerla e tornerà poi subito alla località di partenza. Ma si deve presumere che si tratti di una minoranza rispetto al totale degli arrivi, specie se la distanza che separa da Venezia le loro sedi abituali è notevole e quando il viaggio è compiuto in piena estate, nel periodo delle vacanze. Per tutti gli altri è presumibile invece che Venezia rappresenti solo una delle tappe del viaggio.

Del resto, quanto più aumenta la lunghezza del percorso tanto meno l'attrazione di un centro agisce da sola nei riguardi del turista, ed entra invece in sistema con quella esercitata da altre località. Se il turista muove da regioni non molto lontane e non ha difficoltà a ripromettersi di fare altri viaggi, la sua scelta sarà determinata, più che dal richiamo di un solo centro, da quello di un percorso che ne raggruppi un buon numero, anche di importanza minore in senso assoluto, ma che per questa circostanza acquista maggior rilievo. Cala viceversa l'importanza relativa del centro più rilevante, e tanto più quanto più infelice è la sua posizione rispetto agli altri poli dello stesso percorso. Se la distanza però aumenta a tal punto che la possibilità di fare in altra occasione un certo viaggio viene stimata minima, il polo di forte attrazione entra in sistema con le località dello stesso tipo distribuite su un'area talora assai vasta. Così si può assumere che, se per il turista proveniente dall'Italia centro-settentrionale conta la posizione di Venezia rispetto alle grandi correnti di traffico, e Venezia entra in sistema con le vicine spiagge e montagne solo che non ci si allontani di molto e le comunicazioni siano agevoli, per il turista lontano Venezia entra in sistema con Firenze e Roma e la sua eccentricità rispetto agli assi di grande comunicazione interna perde di importanza. La mancanza di dati di dettaglio non consente di mettere alla prova, per l'afflusso di connazionali, le osservazioni che si son fatte. E tuttavia, poiché l'analisi del movimento turistico degli stranieri suggerisce queste conclusioni, per-

ché non estenderle, con le dovute riserve, anche all'afflusso di conazionali che muovono di lontano? A parte la necessità per il turista straniero di oltrepassare spesso più di una linea di confine, non v'è infatti gran differenza, in termini di distanza, tra il percorso di chi muove dalla Sicilia e quello di chi muove dalla Danimarca. Veniamo dunque al movimento degli stranieri.

Si è già detto come esista una diversa distribuzione delle singole provenienze di stranieri, rispetto al complesso degli arrivi, a Venezia e in Italia. A Venezia arrivano più extra-europei (specialmente statunitensi) e inglesi e scandinavi e meno tedeschi, svizzeri, austriaci.

Gioca in queste preferenze la distanza? Sembrerebbe di sì, se, considerate approssimativamente più vicine rispetto alle altre le provenienze da Germania, Svizzera, Austria e Francia, si trova che a Venezia questi paesi portano il 46% degli arrivi contro il 54% di turisti provenienti da più lontano e in Italia il rapporto si capovolge rispettivamente in 61 e 39%. Chi viene da più lontano, e stima forse di avere poche altre occasioni di visitare l'Italia, sceglie di preferenza Venezia?

L'ipotesi sembra trovare una qualche conferma. In Italia arriva l'88% di europei ed il 12% di extra-europei. La parte maggiore dei turisti stranieri preferisce l'uso dell'automobile o della ferrovia. Solo una parte modesta, e che viene da molto lontano, preferisce l'aereo. Paese per paese, si ha infatti che tedeschi e belgi, olandesi e lussemburghesi preferiscono di gran lunga l'automobile (82%); solo un po' meno, svizzeri ed austriaci (76 e 73%). Scandinavi e francesi preferiscono l'automobile nella misura del 68% e rispettivamente del 65%, inglesi e statunitensi (che lasciano largo spazio all'uso della ferrovia, rispettivamente, 35 e 25%, dell'aereo e della nave, 15 e 25%) nella misura del 50% (13).

Ragionando sulle statistiche dei transiti stradali e ferroviari non si commette dunque grande abuso. Nemmeno nel caso degli statunitensi che, per tre quarti, arrivano in Italia provenendo dall'Europa. Si scopre, allora, come nella scelta di Venezia a meta del viaggio la posizione della città rispetto alle ipotizzabili grandi cor-

(13) Per questi dati cfr.: T. GAGLIARDI, *L'industria turistica ed alberghiera in Italia*, cit.

IL MOVIMENTO DEGLI STRANIERI AI VALICHI ALPINI E A VENEZIA
(valori medi annui del 1959-1960, migliaia di unità)

NAZIONALITA'	STRANIERI ENTRATI PER I VALICHI						STRANIERI ARRIVATI		
	orientali		occidentali		orient. e occid.		IN ITALIA	A VENEZIA	
	N.	%	N.	%	N.	%	% di distribuzione	N.	%
Germania occid. . . .	2685	59	1900	41	4585	100	30	139	22
Austria	1860	85	320	15	2180	100	14	46	7
Regno Unito e Irlanda	247	19	1080	81	1327	100	9	82	13
Paesi scandinavi . .	169	28	440	72	609	100	4	37	6
Francia	140	7	1900	93	2040	100	13	92	15
Stati Uniti	207	32	450	68	657	100	4	180	28
Svizzera	180	7	2375	93	2555	100	17	28	4
Benelux	362	27	970	73	1332	100	9	33	5
<i>Totale</i>	5850	—	9435	—	15.285	100	100	637	100

renti di traffico che scendono dai valichi alpini sembri tanto meno sfavorevole quanto più lontano risulta la provenienza dei turisti stranieri.

I valichi francesi e svizzeri sono tutti più lontani da Venezia dei valichi austriaci ed iugoslavi. I primi sono preferiti, per penetrare in Italia, da svizzeri, francesi, belgi, olandesi, danesi, svedesi, norvegesi, inglesi e statunitensi. Gli altri, da austriaci e tedeschi. Ma sono proprio gli statunitensi, gli inglesi e gli scandinavi che arrivano a Venezia in misura maggiore che in Italia; mentre per contro sono proprio tedeschi ed austriaci ad essere presenti in misura minore. E cioè, la distanza di Venezia dalle grandi correnti turistiche che percorrono la penisola (ma noi dobbiamo riferirci ai valichi perché mancano altri dati) sembra assumere valore diverso, a seconda che l'ospite venga da più o meno lontano. Paradossalmente, la posizione di Venezia rispetto agli accessi assume valore di segno contrario rispetto alla effettiva distanza quanto di più lontano provenga il turista. Quanto più cioè il turista che arriva da un valico delle Alpi ha percorso di strada per arrivarvi, tanto minor peso sembra avere il fatto che Venezia disti anche di parecchio dal valico stesso o sorga in posizione eccentrica rispetto alle grandi linee di traffico interno che muovono dai valichi lungo le strade della penisola.

L'esame della tabella n. 3 (14) mostra infatti che, in sei casi su otto, potrebbe esistere una correlazione inversa tra le due serie di rapporti. E cioè, se gli stranieri di una certa nazionalità preferiscono penetrare nella penisola attraverso un valico più lontano da Venezia, il loro afflusso risulta percentualmente maggiore in questa città di quanto non risulti nell'intero paese. Così avviene per statunitensi, scandinavi ed inglesi e per i francesi. E viceversa, se gli stranieri di una certa nazionalità preferiscono penetrare nella penisola attraverso un valico più vicino a Venezia, il loro afflusso risulta percentualmente minore in questa città di quanto non risulti in Italia. E' il caso dei tedeschi e degli austriaci.

(14) I valori della tabella sono stati ottenuti partendo dai dati ENIT sulla nazionalità dei turisti stranieri affluiti in Italia, nel complesso e per i diversi valichi alpini. Quelli per Venezia provengono dal citato: *Il turismo veneziano*, del COMUNE DI VENEZIA. I calcoli sono stati effettuati a partire dai valori medi del biennio 1959-60. Sono stati considerati valichi occidentali quelli francesi e svizzeri, orientali quelli austriaci e iugoslavi.

Più che di una vera correlazione, a me pare che si possa parlare di una ipotesi di lavoro, ma di una ipotesi non del tutto sprovveduta.

Per concludere, richiamando rapidamente quanto detto finora, pare di poter affermare che, almeno per quel che riguarda Venezia, non si può parlare di un'unica ed indifferenziata area di richiamo turistico. Sembra invece possibile riconoscere:

a) un'area di attrazione, territorialmente non molto ampia, relativa al richiamo di natura più propriamente urbana (amministrativa, sanitaria, scolastica, sportiva, culturale e simili) e all'escursionismo festivo. Per intenderci la si potrà chiamare: *area del richiamo urbano e festivo*;

b) un sistema di località turistiche relativamente prossime che portano a Venezia un escursionismo di occasione. Lo si potrà chiamare: *sistema dell'escursionismo di occasione*;

c) un'area di attrazione, più ampia della prima, alimentante il turismo balneare del Lido e delle altre spiagge veneziane. La si potrà chiamare: *area del richiamo balneare*;

d) un sistema di località turistiche del Paese, assieme alle quali Venezia costituisce un richiamo turistico che, sinteticamente, potrebbe venir detto nazionale. Lo si potrà chiamare: *sistema del richiamo nazionale*.

Sulla scorta di questa prima impostazione, a me pare che il problema di una indagine geografica sul turismo veneziano potrebbe ritenersi avviato a soluzione.

SUMMARY. — The author confines his research on tourism in Venice to the various attractions offered by the town. A map giving the percentage of tourists from different areas is not considered to be adequate for the purpose of showing their extent and limits. It is more significant to point out the different attractions of the town: the urban activities, its entertainments on week-ends, the advantage of being reached in a short time by tourists staying in nearby resorts, the seaside attraction of the Lido, and, above all, the appeal of antiquities and art treasures. The provenance of tourists shows that each attraction has a different area of influence.