



Università  
Ca' Foscari  
Venezia

Corso di Laurea Magistrale  
in Relazioni Internazionali  
Comparate

Tesi di Laurea in Geografia  
Economica-Politica

**Abitare la città turistica**  
Overtourism e politiche di sostenibilità sociale.

**Relatore**

Ch. Prof. Stefano Soriani

**Laureanda**

Irene Pontecorvo  
Matricola 975454

**Anno Accademico**

2023 / 2024

## **Introduzione**

### **1 Il turismo tra estrattivismo e sostenibilità**

1.1 Nascita e sviluppo del settore turistico

1.2 Overtourism

1.3 Turismo sostenibile

### **2 La città turistificata**

2.1 Che cos'è la città? Specificità e complessità di un concetto

2.2 La città come bene comune

2.3 Mercificazione e museizzazione

### **3 Le policy del turismo e il diritto all'abitare**

3.1 Gestione del turismo

3.2 Diritto del turista e diritto all'abitare

3.3 Approcci internazionali

### **4 Due case studies: Venezia e Capri**

4.1 Strumenti e metodi di analisi

4.2 Venezia

4.3 Capri

4.4 Analisi comparativa dei due casi

## **Conclusioni**

## **ABSTRACT**

The thesis focuses on the various forms tourism has assumed in recent years, with a particular focus on the problems intensive tourism causes in various aspects of citizen's everyday life. Beginning with a brief history of tourism's origins and development, it traces how tourism evolved from an aristocratic privilege, mainly reserved for young people and those dedicated to study and culture, into a mass phenomenon accessible to much of the world's population, thereby becoming a crucial sector for the economic development of numerous countries. In Italy, for example, tourism today is one of the most significant industrial sectors, impacting transportation, accommodation, culture, and more.

On one hand, the growth of tourism brings immediate economic benefits to the countries that decide to invest in it, by positively affecting almost all their economic sectors. On the other hand, like any practice linked to a capitalist economy, it often leads to overproduction and exploitation, causing highly problematic effects on the environment and the social structures of the destination. A common misconception is to consider tourism itself as a resource, whereas it should be understood as the practice or tool through which a resource (such as a city or cultural site) of tourist interest is monetized, or the practice through which monetary value is extracted from those resources. This misperception leads to an underestimation of the risks that excessive tourism can pose in terms of extraction and deterioration of touristic localities, and especially (as per the focus of the research) cities.

Drawing on various studies, the thesis critically defines the concept of overtourism, characterized by excessive and poorly regulated tourist flows that have negative externalities on the territories they impact. Research on overtourism has surged in recent years due to increasing interest in sustainability and the exacerbation of the phenomenon due to the broader diffusion of tourism. The thesis examines the undeniable impact of tourism on the territories where it is practiced in an unregulated manner. This phenomenon is often only addressed in terms of environmental impacts, as

tourism is responsible for 5% of annual carbon dioxide emissions and an overall highly energy-intensive industry, as it is always based on various forms of transportation. On the other hand, the high impact of tourism is evident in the, arguably less considered, livability and transformation of cities, often leading to environments designed for tourists that become uninhabitable for residents through processes of gentrification and turistification.

The thesis contrasts the concept of overtourism with that of sustainable tourism, an ambiguous and overused term, which is critically analyzed. It highlights two main interpretations: one, reflecting attempts by profit-driven tourism enterprises to adopt the term in a broader logic of greenwashing; the other, involving policies by associations and governors aimed at protecting territorial resources, as well as grassroots initiatives by residents who suffer from excessive tourism.

In the second chapter, the study delves into defining the concept of the city, opening up its main facets. While physical or social definitions of urban spaces do not exhaust the richness of the concept, this clarification allows for a more comprehensive discussion on tourism and related policies applied in urban spaces. According to the Lefebvrian framework used in the research, cities are portrayed as 'geographical plexuses': dynamic environments where multiple narratives intersect and social juxtapositions coexist. The concept of the city as a common good is introduced, emphasizing the city as a collective resource essential for human survival and well-being, which cannot be adequately managed solely through market mechanisms. This notion calls for a radical rethinking of policies and strategies for managing urban resources, advocating for tourism to be limited and organized to safeguard collective well-being.

The thesis examines how the transformation of public spaces into tourism-oriented areas can lead to the loss of local community identity and contribute to social tensions. Tourists seeking authenticity might find themselves in alienated environments or become accustomed to seeing homogenized cities, stripping urban spaces of their social functions and reducing them to consumable products. The process of city homogenization and museification

is explored in detail, revealing the asymmetry between tourists' and residents' interests, often depriving locals of spaces, resources, and fundamental rights, including the right to housing. The concept of short-term city highlights how tourism-driven cities cater more to the needs of short-term visitors than to long-term residents.

In the third chapter, the thesis explores current tourism development policies, analyzing those with primarily economic interests and those aimed at ecological sustainability. It emphasizes the need for a paradigm shift towards long-term sustainable tourism, balancing economic, social, and environmental concerns. The conflicts between tourists' rights and residents' rights, with a focus on the right to housing, are discussed through international examples, including Amsterdam, Barcelona, and New York, which demonstrate a trend towards participatory governance in tourism management and residents' protection in areas considered to be undergoing high touristic pressure.

The final chapter analyzes two specific case studies: Capri and Venice. Using data collected from these areas and broader research, the thesis examines policies that exacerbate overtourism and those that seem to positively impact territory and resident preservation. The analysis aims to provide a new perspective on recent tourism policies and emphasize the importance of incorporating tourism studies into a broader discourse on contemporary ecological practices and participatory governance.

The thesis thoroughly examines the implications of overtourism on the social, economic, and political balance of tourist destinations. By tracing the history of modern tourism and providing a framework for analyzing its benefits and drawbacks, it defines tourism as a complex phenomenon with far-reaching impacts. The exploration of city definitions, the effects of uncontrolled tourist flows, and the strategies to combat these phenomena highlight the need for a shift towards long-term sustainable development that ensures the well-being of both residents and the environment, without which the touristic industry cannot thrive.

## INTRODUZIONE

All'interno del seguente elaborato si tratterà un percorso volto ad analizzare le varie forme che il turismo ha assunto negli ultimi anni, evidenziando in particolare le problematiche che il *turismo intensivo* porta in svariati territori. A partire dalla presentazione di una breve storia sulla nascita e lo sviluppo del turismo, si vedrà come da privilegio aristocratico riservato in particolare a giovani e a persone dedite agli studi e alla cultura, il turismo abbia subito successivamente un processo di massificazione, divenendo una pratica popolare, accessibile a gran parte della popolazione mondiale, e divenendo dunque un settore determinante per lo sviluppo economico di numerosi Paesi. In Italia, in particolare, il turismo oggi può essere definito come uno dei più rilevanti settori industriali del Paese, coinvolgendo la maggior parte dei settori economici dello stesso (trasporti, ristorazione, alloggi, cultura e così via).

Se da un lato lo sviluppo del turismo ha delle immediate conseguenze benefiche sull'economia dei vari Paesi (agendo, appunto, praticamente su tutti i settori economici degli stessi), dall'altro lato, come ogni pratica legata ad un'economia capitalista e quindi ad un eccesso di produzione e di sfruttamento, è possibile constatare longitudinalmente come gli effetti di tale pratica siano molto spesso quantomeno problematici e da problematicizzare. Una delle definizioni più utilizzate e erranee quando si fa riferimento al turismo, come si vedrà nell'elaborato, è quella di intendere lo stesso come una risorsa, quando piuttosto esso si presenta come la pratica o lo strumento tramite cui viene utilizzata una risorsa (la stessa città, sito culturale ecc.) di interesse turistico. Questa leggerezza porta a non considerare minimamente i rischi che l'eccesso di turismo può portare in termini di estrattivismo e deterioramento delle città, e gli esempi in questo senso saranno molteplici: da ciò emerge dunque l'asimmetria presente nel binomio cultura-turismo, dove il primo concetto risulta totalmente soggiogato dal secondo.

A partire da queste prime considerazioni, facendo riferimento agli studi di vari autori, si farà riferimento ad una definizione critica e il più esaustiva possibile di *overtourism*, andando a intendere con questo termine il flusso

turistico eccessivo e mal regolato che presenta esternalità negative sui territori su cui insiste. Gli studi nell'ambito dell'*overtourism* sono aumentati esponenzialmente negli ultimi anni, sia per il crescente interesse verso la sostenibilità che per l'esacerbazione del fenomeno dovuta alla maggiore diffusione della pratica turistica, e si sono concentrati in particolare sull'impatto innegabile che il turismo ha sui territori in cui viene praticato in maniera sregolata: per fare un esempio di carattere ecologico, come si approfondirà successivamente, il turismo è responsabile del 5% delle emissioni annue di anidride carbonica. Più in generale, l'alto impatto del turismo può essere constatato sulla vivibilità e sulle trasformazioni delle città in cui questa pratica si diffonde, portando di fatto a delle vere e proprie costruzioni *ad hoc* per i turisti, con una conseguente invivibilità, per i residenti, degli spazi pubblici e in generale di tutte le risorse delle città.

Facendo riferimento a vari studi, al concetto di *overtourism* sarà contrapposto quello di *turismo sostenibile*, definizione ambigua e abusata che sarà analizzata criticamente mostrando almeno due maniere in cui essa può essere intesa: da un lato, seguendo i tentativi di appropriazione di tale espressione, in una logica più ampia di *green-washing*, da parte delle stesse aziende che traggono enormi profitti dalla pratica turistica sfruttando sconsideratamente i territori; dall'altro lato, considerando tutta una serie di policy che vengono messe in atto da parte di associazioni e governatori per tutelare le risorse dei territori, oltre a varie iniziative di politiche dal basso che nascono proprio da parte di chi soffre l'eccesso di turismo sulla propria pelle: i residenti stessi dei territori maggiormente turistificati.

Nel secondo capitolo dell'elaborato si tenterà di realizzare un passo indietro, cercando di giungere ad una definizione del concetto di città capace di aprire alle principali sfaccettature di un termine tanto complesso. Se la definizione in termini fisici (o, parallelamente, in termini sociali) dell'urbano non porta ad esaurire la ricchezza di tale concetto, questo passaggio di chiarificazione, sebbene possa risultare pedante, offre la possibilità di sviluppare in maniera più esaustiva tutto il successivo discorso sul turismo e sulle policy legate ad esso, e che nello spazio urbano vengono applicate.

Appare dunque importante segnalare la complementarità di più definizioni di città che si intrecciano, andando a restituire la complessità e dinamicità di un concetto che rimane tuttavia aperto, e arrivando a intendere le città come luoghi in cui si sviluppano e si intersecano più narrative e all'interno dei quali coesistono una moltitudine di giustapposizioni sociali.

Al fine di rafforzare l'apertura insita nel concetto di città, che risulta essere, come accennato e come si avrà modo di approfondire, un ambiente condiviso che necessita di partecipazione e coinvolgimento attivo da parte dei cittadini nell'innescare dinamiche sociali che conferiscono autenticità agli spazi urbani stessi, sembra opportuno associare a tale concetto quello di bene comune. Quest'ultima locuzione, in particolare, pone l'attenzione sulla città, intendendola come costituita dalle risorse e da servizi essenziali per la sopravvivenza e il benessere umano, che appartengono collettivamente alle comunità. Questi beni non possono essere adeguatamente gestiti o regolati esclusivamente attraverso il mercato, poiché sono cruciali per il funzionamento e il benessere dell'umanità. L'idea di città come bene comune apre dunque ancora una volta ad una rivisitazione radicale della maniera abituale di intendere le policy e le strategie di gestione delle risorse di un territorio: se la città è un bene comune, per tornare all'argomento centrale della tesi, il turismo deve essere limitato e organizzato al fine di salvaguardare il benessere della collettività: tale cautela sorge dal momento che, come è stato già accennato, il turismo tende a sfruttare le risorse cittadine sottraendole ai residenti e offrendole, a pagamento, ai turisti.

Rimanendo in questo discorso, si vedrà come la trasformazione degli spazi pubblici in luoghi orientati al turismo può comportare, tra l'altro, la perdita di identità delle comunità locali e contribuire a tensioni sociali. Allo stesso modo, i turisti, il cui oggetto di ricerca in un viaggio è (tra le altre cose) l'autenticità di un luogo, potrebbero rimanere delusi all'accorgersi di aver attraversato un ambiente alienato e alienante (un non-luogo), oppure potrebbero abituarsi a vedere e a desiderare di vedere delle città sempre uguali, secondo il piacere insito nelle routine e nel déjà vu: le città, spoglie delle proprie funzioni sociali, rischierebbero di diventare quindi uno spazio vuoto,

un bene di consumo da cui trarre il massimo profitto vendendole al miglior offerente.

Tale processo di omologazione e museificazione delle città sarà approfondito nel dettaglio nella conclusione del secondo capitolo; in particolare, si tenterà di evidenziare la sostanziale asimmetria che l'economia capitalista produce, attraverso il settore turistico, tra gli interessi dei turisti e quelli dei residenti, che si vedono spesso deprivati di spazi e risorse, oltre che di diritti fondamentali: uno su tutti, quello all'abitare. La museificazione degli spazi comuni infatti ha come immediata conseguenza, come osserva Lefebvre, quella di sottrarre una risorsa al suo utilizzo comune e quotidiano e di cristallizzarla in qualcosa di raro e inimitabile, che vale la pena vendere e fotografare: un'ulteriore declinazione dell'estrattivismo turistico risulta essere quella di trasformare una risorsa in un prodotto mercificato. Tutte le varie pratiche attuate fondamentalmente per interessi economici tramite cui i beni comuni vengono turisticati e museizzati, e che saranno analizzate nell'elaborato, portano, come si vedrà, a dei cambiamenti sostanziali della struttura delle città. Interessante, a tal riguardo, è il concetto di *short term city*, che evidenzia come il turismo breve non sia soltanto un *breve punto di vista* sulla città: nelle città sopraffatte dal turismo, come si mostrerà, sono esse stesse ad assumere caratteristiche di breve durata, volgendosi dunque alla soddisfazione dei bisogni di chi soggiorna per breve termine in una città piuttosto che quelli dei residenti.

Nel terzo capitolo dell'elaborato saranno approfondite le principali politiche di sviluppo del settore turistico oggi adoperate, cercando di analizzare sia quelle che hanno un interesse fondamentalmente economico che quelle che possono essere collocate in un discorso più ampio rivolto alle pratiche ecologiche e alla sostenibilità. In effetti, come si vedrà, è diventato sempre più evidente che molti governi e organizzazioni turistiche continuano a non adottare politiche efficaci per mitigare gli impatti negativi del turismo. Così, nonostante i governi adottino delle politiche apparentemente mirate al raggiungimento della sostenibilità turistica, in realtà è difficile che si giunga a degli interventi concreti in tal senso, in quanto si rimane aggrappati ai benefici

del qui e ora del turismo (che portano, obiettivamente, ad una crescita notevole delle economie dei Paesi). In questo contesto, come osservano molti ricercatori del settore, appare più che mai necessario un mutamento del paradigma stesso su cui si fondano gli interessi che provengono dal turismo, andando in particolare a porre l'attenzione su degli di crescita (non solo economica ma anche sociale e culturale) a lungo termine.

Rimanendo su un discorso di policy, le problematiche che il turismo intensivo porta ai residenti delle città conduce a un conflitto tra quelli che sono i diritti rivendicati dai turisti e i diritti delle persone che le città turisticizzate le vivono quotidianamente. A tal proposito, un diritto fondamentale per i residenti di un luogo, ma in generale per ogni essere umano, è il diritto all'abitare (non sancito giuridicamente ma approfondito da più autori in ambito accademico). Il diritto all'abitare è spesso confuso con il diritto ad un'abitazione, ma al contrario esso è un concetto che va ben oltre la semplice disponibilità di una casa in cui abitare, includendo una serie di aspetti fondamentali per una vita dignitosa, come la partecipazione sociale, politica e la piena integrazione nella vita cittadina. In particolare, la protezione legale e la stabilità abitativa sono cruciali per permettere agli individui di vivere con dignità e sicurezza un territorio.

Sebbene, come accennato, il diritto all'abitare non sia effettivamente riconosciuto a livello giuridico, si possono considerare tutte le policy (istituzionali e che provengono dal basso) che cercano di salvaguardare i residenti e i territori come delle politiche per la tutela del diritto all'abitare. Dopo aver dunque tracciato un percorso tra vari studi condotti su tale diritto, a conclusione del capitolo si porteranno degli esempi di alcune città internazionali che hanno visto negli ultimi anni il dilagare delle pratiche turistiche: nello specifico, saranno analizzate le policy messe in atto ad Amsterdam, Barcellona e New York, ponendo in particolare l'attenzione sulle pratiche rivolte ad una effettiva sostenibilità per i territori e per i residenti delle città.

Nell'ultimo capitolo dell'elaborato si tenterà di utilizzare tutti i concetti e le ricerche condotte nei capitoli precedenti attraverso l'analisi di due *case studies* specifici: Capri e Venezia. A partire dalla definizione specifica delle

metodologie che saranno utilizzate, tramite dati raccolti sul territorio e ricerche più ampie condotte su queste città da parte di altri studiosi, si cercherà di porre l'attenzione sulle policy che continuano imperterrite a favorire la crescita dell'*overtourism*, amplificando l'irreversibilità dei danni protratti sulle città; dall'altro lato, si tenterà di mostrare quali sono le politiche messe in atto negli ultimi anni che sembrano avere un impatto positivo sulla salvaguardia dei territori e dei residenti e quali sono invece le policy messe in atto ma che non sono sembrate essere efficaci in tal senso. Lo studio condotto sulle due città porterà a delle conclusioni che vorrebbero essere un punto di partenza per assumere un nuovo sguardo sulle politiche turistiche messe in atto negli ultimi anni in queste città e in generale in tutte le città turistificate: in particolare, come si vedrà, risulterà necessario inserire le analisi e gli studi riguardanti il settore turistico in un discorso più ampio, riguardante la ricerca e le pratiche ecologiche contemporanee, sottolineando l'importanza di un approccio di governance partecipativa.

# 1. IL TURISMO TRA ESTRATTIVISMO E SOSTENIBILITÀ

## 1.1 NASCITA E SVILUPPO DEL SETTORE TURISTICO

Per turismo si intende, secondo la definizione Treccani,

L'insieme di attività e di servizi a carattere polivalente che si riferiscono al trasferimento temporaneo di persone dalla località di abituale residenza ad altra località per fini di svago, riposo, cultura, curiosità, cura, sport ecc. Il turismo è pertanto trasferimento ciclico: partenza dal domicilio abituale, arrivo ed eventuale soggiorno nella località di destinazione, ritorno alla località di partenza.<sup>1</sup>

Il fenomeno turistico può essere considerato relativamente recente, mentre lo spostarsi (in modo temporaneo o anche definitivo) è una caratteristica degli esseri umani di qualunque periodo. Gli studiosi hanno a lungo cercato di definire i confini temporali di questo fenomeno contemporaneo, che porta in sé radici comuni già ai pellegrinaggi religiosi medievali, seppur con molte differenze. Nella ricerca dell'inizio dei viaggi di piacere che hanno preceduto il turismo come lo conosciamo oggi, particolare attenzione verrà prestata da numerosi studiosi di diversi ambiti al Grand Tour, pratica Seicentesca e Settecentesca diffusa tra le famiglie aristocratiche europee ed in particolar modo britanniche. Il viaggio dei giovani rampolli aristocratici aveva alla base principalmente motivi culturali ed educativi, oltre che di piacere ed era allo stesso tempo percepito come uno strumento di affermazione di uno *status* per la famiglia d'origine, motivo per cui questo particolare modo di viaggiare viene spesso classificato come prima forma di turismo, e spesso specificamente di turismo culturale<sup>2</sup>.

La durata dell'esperienza all'estero era generalmente di circa un anno,

---

<sup>1</sup> "Turismo" su *Treccani.it* - Enciclopedia Treccani online, Istituto dell'Enciclopedia Italiana (consultato il 28/05/2024)

<sup>2</sup> Ivanovic, M. *Cultural Tourism*, 2008. Cape Town: Juta

e la rotta del circuito turistico era spesso variabile ma comprendeva diverse località europee, specialmente della Francia, Italia e Germania considerate rilevanti per motivi culturali o socialmente strategiche, dando alle famiglie l'opportunità di rafforzare i legami tra le aristocrazie europee che spesso si incontravano nelle destinazioni prescelte. La pratica continuò a diffondersi ed espandere i propri confini sia geografici che di classe sociale, arrivando ad essere diffusa anche in America e coinvolgendo anche le classi sociali più alte ma non aristocratiche agli inizi del XVIII Secolo (Kennedy, 1998). In seguito, l'esclusività di tale pratica è stata ulteriormente messa in discussione quando i ceti medi commerciali, professionali e industriali, in espansione sia numerica che economica, si sono uniti ai proprietari terrieri e alle classi politiche nell'aspirare a ottenere l'accesso a questo rito di passaggio per i loro figli. All'inizio del XIX secolo, i viaggi europei per motivi di salute, svago e cultura divennero una pratica comune tra le classi medie e i percorsi per l'acquisizione del capitale culturale (quell'insieme di conoscenze, esperienze e abilità necessarie per entrare a far parte della società civile) furono resi più agevoli da guide, abbecedari, dallo sviluppo dei mercati dell'arte e dei souvenir e da sistemi di trasporto e di alloggio attentamente calibrati. Anche l'innovazione dei trasporti, infatti, è stata essenziale per la diffusione del turismo nonché per la sua successiva globalizzazione.

A partire dalla metà del XIX secolo, il trasporto marittimo a vapore e la ferrovia hanno portato maggiore comfort e velocità ai viaggiatori, oltre ad abbattere i costi degli spostamenti, anche perché il numero di soste intermedie e di pernottamenti necessari a raggiungere una destinazione è diminuito drasticamente. Soprattutto, queste innovazioni permisero un sistema affidabile di programmazione del tempo. Alla fine del XIX secolo il divario di accessibilità a questi sistemi di trasporto si stava progressivamente riducendo. Le ferrovie promuovevano il turismo nazionale e internazionale, comprese le brevi visite alla costa, alla città e alla campagna che potevano durare meno di un giorno ma rientravano chiaramente nella categoria del turismo, concettualmente molto simile a quello che oggi definiamo *turismo giornaliero*. I viaggi su rotaia resero anche più accessibili le destinazioni dei grandi tour,

rafforzando i flussi turistici esistenti e causando al contempo tensioni e scontri tra le classi sociali e le culture dei turisti<sup>3</sup>.

Lo sviluppo delle tecnologie dell'epoca e soprattutto delle infrastrutture, che permettevano a gruppi sempre più ampi di spostarsi a prezzi ridotti e in maniera relativamente veloce, furono l'incastro perfetto per dare il via a quello che oggi definiamo turismo di massa, ma l'elemento di novità che permette di stabilire una netta distinzione e un diverso tipo di viaggio rispetto a tutto ciò che si è conosciuto nei secoli precedenti è la pubblicazione delle prime guide turistiche e, poco dopo, l'apertura della prima agenzia di viaggi, operata da Thomas Cook nel 1841. Sarà quindi la cornice imprenditoriale ciò che ha «trasformato dei semplici viaggiatori in turisti: [...] il sorgere di un'industria che ha definito, organizzato e mercificato l'esperienza turistica»<sup>4</sup>. L'intuizione di Cook fu quella di organizzare tour per gruppi più ampi di persone e non limitare l'esperienza di viaggio all'aristocrazia, come avveniva invece nelle esperienze rinascimentali.

In termini economici, l'aumento di reddito spendibile da parte dei consumatori e la semplificazione dell'organizzazione del viaggio da parte della nascente industria turistica, ovvero dell'offerta, che andava di pari passo alla riduzione dei prezzi degli spostamenti sono stati un successo senza precedenti<sup>5</sup>, che sono valsi a Thomas Cook il titolo di padre del turismo moderno, assieme a dei dibattuti meriti riguardo la prima (parziale) democratizzazione dell'esperienza turistica. Insieme alla nascita di questa nuova industria nascono anche le critiche ad essa rivolta. Già da fine Ottocento i "nuovi" viaggiatori vengono paragonati ad orde barbariche o a greggi di pecore portate al pascolo: «questo nuovo e crescente male di condurre quaranta o cinquanta persone [per] le città d'Italia [...] sommerse da mandrie di queste creature, che non si separano mai; si possono vedere, in una

---

<sup>3</sup> "Tourism" su <https://www.britannica.com/topic/tourism> (consultato il 28/05/2024)

<sup>4</sup> Judd, D.R., Fainstein, S.S. (1999). *The Tourist City*, New Heaven-Londra: Yale University Press, p. 1.

<sup>5</sup> Berghoff, H. (2002). «From privilege to commodity? Modern tourism and the rise of consumer society» in *The making of modern tourism*. New York: Palgrave.

quarantina, riversarsi lungo le strade con la loro guida».<sup>6</sup>

Da quel momento, l'ascesa della *leisure economy* e dell'industria turistica è cresciuta esponenzialmente, agevolata anche dagli ulteriori sviluppi delle infrastrutture dedicate, sia in ambito di trasporti che del settore dell'ospitalità, con il diffondersi di diverse tipologie di alberghi, locande e strutture dedicate all'ospitalità. Ad oggi, l'impatto del turismo sull'economia è innegabile: esso contribuisce per il 2% al PIL mondiale (alcune stime arrivano a considerarlo pari circa al 10% del PIL mondiale, se si includono le attività di filiera ad esso collegate<sup>7</sup>), è il terzo settore economico dell'Unione europea per grandezza, contribuendo al 10% del suo PIL<sup>8</sup> in costante crescita negli ultimi 70 anni<sup>9</sup>. Secondo il World Travel & Tourism Council, prima della pandemia il contributo offerto dal settore dei viaggi e del turismo al prodotto interno lordo italiano era di circa 269,8 miliardi di dollari, pari al 13,1% del PIL stesso<sup>10</sup>. Il settore offre lavoro a 1,8 milioni di persone, di cui circa 1,3 milioni di lavoratori dipendenti nel Paese<sup>11</sup>. Si stima che al livello globale 17 milioni di persone siano impiegate nel turismo<sup>12</sup>.

Giovanni Attili definisce il turismo come «Il settore industriale più rilevante del nostro presente: un fatto sociale complesso con importanti articolazioni economiche, culturali e politiche, strettamente interrelate tra loro».<sup>13</sup> Questa definizione segue anche dal fatto che il turismo non può essere

---

<sup>6</sup> Lever, C.J. (1865). «Tom Butler» in *Blackwood's Magazine*, Edimburgo/Londra: William Blackwood and Sons. (2)

<sup>7</sup> Salerno, G.M. (2020). *Per una critica dell'economia turistica. Venezia tra museificazione e mercificazione*. Macerata: Quodilbet.

<sup>8</sup> «Global and regional tourism performance» (2017) su <https://www.unwto.org/tourism-data/global-and-regional-tourism-performance> (consultato il 28/05/2024)

<sup>9</sup> «Global and regional tourism performance» (2017) su <https://www.unwto.org/tourism-data/global-and-regional-tourism-performance> (consultato il 28/05/2024)

<sup>10</sup> Federalberghi (2022). *IL TURISMO LAVORA PER L'ITALIA – Riflessioni e proposte di Federalberghi per le politiche del turismo*. Roma: Edizioni Ista.

<sup>11</sup> Federalberghi (2022). *IL TURISMO LAVORA PER L'ITALIA – Riflessioni e proposte di Federalberghi per le politiche del turismo*. Roma: Edizioni Ista.

<sup>12</sup> Halleux, V. (2017). *Turismo sostenibile – La dimensione ambientale*. EPRS Servizio Ricerca del Parlamento Europeo.

<sup>13</sup> Salerno, G.M. (2020). *Per una critica dell'economia turistica. Venezia tra museificazione e mercificazione*. Macerata: Quodilbet.

considerato un settore economico a sé stante, ma la somma di tutte le attività dei diversi settori e comparti economici coinvolti: servizi, trasporti, ristorazione, cultura, alloggio e molti altri<sup>14</sup>. È quindi difficile circoscrivere l'impatto economico del turismo rispetto all'impatto dei settori che lo compongono. Per stimare questo dato specifico, l'Istituto nazionale di statistica (Istat) usa una metodologia definita il Conto satellite del Turismo che integra le informazioni sulla domanda e sull'offerta turistica provenienti da diverse fonti. Dalla seconda metà degli anni '90 in poi, molti studi si sono concentrati sull'ipotesi che non solo esista una correlazione positiva tra il turismo internazionale e la crescita economica, ma che il turismo possa generare crescita anche in settori apparentemente non correlati ad esso<sup>15</sup>, in quanto strategia ormai consolidata per catturare sul territorio i flussi globali di capitale.

Il settore turistico è anche tra i più *labour intensive*, quindi un primo immediato beneficio economico è quello della creazione di numerosi posti di lavoro distribuiti estensivamente per livello di skill richieste, dalle posizioni manageriali agli impieghi che non richiedono competenze specifiche, apportando benefici in generale ad alcune categorie penalizzate dal mercato del lavoro, come donne o immigrati. L'effetto di *spillover*, sia nella fruizione che nel mercato del lavoro può generare ricadute positive anche al di fuori del settore turistico, come ad esempio nei settori inclusi nel Conto Satellite, dai trasporti alla ristorazione o in generale in quei settori i quali, sfruttando gli investimenti turistici, possono ampliare i loro servizi sia per la popolazione locale che per i viaggiatori.

Altre conseguenze positive della diffusione del turismo possono essere: l'aumento di gettito fiscale (anche attraverso le tasse di soggiorno) e la diversificazione e stabilizzazione dell'economia. Il turismo infatti non può crescere come settore a sé stante, e per potersi sviluppare dipende da infrastrutture efficienti che possano supportare lo spostamento di persone e

---

<sup>14</sup> Gainsforth, S., «Il turismo è un oggetto complesso» in Slow-news.com

<sup>15</sup> Du, D., Lew, A. A., Ng, P. T. (2016). «Tourism and Economic Growth» in *Journal of Travel Research*, 55(4), pp. 454-464.

beni, da una forza lavoro capace, creativa ed imprenditoriale che possa reagire alle nuove sfide ed opportunità in modo innovativo, ed in ultimo dipende da un governo ed una società civile che supportino le località e le rendano attraenti per i visitatori.<sup>16</sup> In sostanza, le analisi dell'impatto turistico più diffuse e più in voga hanno sempre portato a vedere il turismo come una grande opportunità per tutti i territori, e soprattutto un'occasione di rilancio di territori depressi. L'Italia non fa eccezione in questo senso, e la stessa Banca d'Italia definisce il turismo come «Un importante settore dell'economia [italiana], con un forte potenziale in termini di crescita e di occupazione nonché di integrazione sociale e culturale»<sup>17</sup>.

Gli effetti della pandemia di Covid-19 hanno reso particolarmente evidente la rilevanza di questo settore che è stato più volte definito *Petrolio d'Italia*<sup>18</sup>.

## 1.2 OVERTOURISM

La quantità di persone che si spostano per motivi collegati al turismo è aumentata, in base a quanto si è visto finora, con il passare del tempo: secondo i dati del UNWTO nel 1950 il numero di turisti internazionali era stimato intorno ai 25 milioni, nel 2000 la cifra aveva raggiunto i 674 milioni<sup>19</sup>. La crescita del fenomeno non si è arrestata, raggiungendo 1,3 miliardi nel 2017. Il 2019 è stato registrato come anno record nel settore con 1,5 miliardi di viaggiatori. Nel 2020, invece, il turismo mondiale è crollato a causa della pandemia da Covid-19 che ha interrotto i flussi globali di beni e persone, con *solo* 409 milioni di turisti. Non appena è stato possibile le persone hanno

---

<sup>16</sup> Du, D., Lew, A. A., Ng, P. T. (2016). «Tourism and Economic Growth» in *Journal of Travel Research*, 55(4), pp. 454-464.

<sup>17</sup> "Turismo internazionale" su <https://www.bancaditalia.it/statistiche/tematiche/rapporti-estero/turismo-internazionale/index.html?dotcache=refresh> (consultato il 28/05/2024)

<sup>18</sup> Salerno, G.M. (2020). *Per una critica dell'economia turistica. Venezia tra museificazione e mercificazione*. Macerata: Quodilbet.

<sup>19</sup> "Global and regional tourism performance" (2000) su <https://www.unwto.org/tourism-data/global-and-regional-tourism-performance> (consultato il 28/05/2024)

ricominciato a viaggiare, come dimostrano i primi segni di ripresa degli anni successivi: nel 2022 sono state 917 milioni le persone che hanno compiuto viaggi internazionali (il 37 per cento in meno rispetto al 2019). L'Europa è stata la meta del 64 per cento degli arrivi. Dal punto di vista economico, la crescita esponenziale del settore è stata accolta come un'ottima notizia, soprattutto «all'indomani della crisi economica del 2008, il settore è stato considerato un importante motore per la ripresa o la crescita economica e gli è stato dato ampio spazio per svilupparsi, rafforzando così l'importanza relativa dell'industria nelle destinazioni urbane»<sup>20</sup>. In concomitanza con la crescita del fenomeno si attesta l'aumento degli studi sugli impatti negativi riscontrati in alcune delle più famose mete.

Già dagli anni '60, prima che il termine *Overtourism* venisse coniato, gli studi sugli impatti dell'alta concentrazione turistica miravano a stabilire una *carrying capacity*, ovvero, come definito nel 1981, la proporzione ideale tra il numero di persone in uno spazio e le risorse disponibili ad essi per evitare che lo spazio venga deteriorato<sup>21</sup>. Successivamente si utilizzerà il termine *overtourism* riferendosi al fenomeno che vede superata questa capacità massima. La definizione rimane però vaga e aperta a diverse interpretazioni,<sup>22</sup> come esplicitato anche nel report di ricerca per il TRAN dell'Unione Europea: «Non esiste al momento una chiara definizione di cosa sia l'*overtourism*. Per la sua stessa natura, il fenomeno è associato alla quantità di turisti, il tipo di visita e la durata della stessa, insieme alla capacità di carico della destinazione»<sup>23</sup>. Ad oggi, definiamo *overtourism* il flusso turistico eccessivo e mal regolato che presenta esternalità negative nelle località su cui insiste. Cheung e Li (2019) definiscono l'*overtourism* come «Un influsso massiccio e

---

<sup>20</sup> Russo, A. P., Scarnato, A. (2017). «“Barcelona in common”: A new urban regime for the 21st-century tourist city?» in *Journal of Urban Affairs*, 40(4), pp. 455-474. (trad. mia)

<sup>21</sup> UNWTO General Assembly Documents, (1981), Volume 1981, 1, p. 5. (trad. mia)

<sup>22</sup> Koens, K., Postma, A., Papp, B. (2018) «Is overtourism overused? Understanding the impact of Tourism in a City Context» in *Sustainability*, 10(12), 4384.

<sup>23</sup> Peeters, P., Gössling, S., Klijs, J., Milano, C., Novelli, M., Dijkmans, C., Eijgelaar, E., Hartman, S., Heslinga, J., Isaac, R., Mitas, O., Moretti, S., Nawijn, J., Papp, B., Postma, A. (2018). *Research for TRAN Committee - Overtourism: impact and possible policy responses*, European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies, Brussels. (trad. mia)

non coordinato di turisti in destinazioni popolari», la cui conseguenza è tale per cui «i padroni di casa o gli ospiti, i locali o i visitatori, sentono che ci sono troppi visitatori e la qualità della vita nell'area o la qualità dell'esperienza si è deteriorata in modo inaccettabile» (Goodwin, 2017, citato in Cheung & Li, 2019). Gli studi nell'ambito dell'overtourism sono aumentati esponenzialmente negli ultimi anni, sia per il crescente interesse verso la sostenibilità che per l'esacerbazione del fenomeno dovuta alla maggiore diffusione della pratica turistica, anche grazie all'ascesa delle compagnie aeree low cost e delle piattaforme per affitti brevi turistici<sup>24</sup>.

Sebbene la carrying capacity rimanga un concetto popolare negli studi odierni sulla sostenibilità turistica,<sup>25</sup> la validità di questo strumento è stata messa in dubbio dagli approcci successivi che hanno cercato di sviluppare un metodo valutativo più qualitativo che quantitativo, investigando aspetti quali la volontà dei visitatori ad adattarsi alle norme culturali dei luoghi, il comportamento, la quantità di rumore generato<sup>26</sup>, oppure valutando il rapporto tra benefici e svantaggi percepiti dalla popolazione locale<sup>27</sup>. Gli studi sull'overtourism e, più in generale, sulla sostenibilità turistica hanno cercato quindi di inglobare quanti più aspetti possibili dell'impatto innegabile che l'industria turistica ha sulle località: si parla di overtourism quando si supera la capacità fisica o ecologica di accoglienza di una località, ma anche quando il turismo di massa rende invivibili a livello economico e sociale alcune aree, causando l'abbandono del luogo da parte dei residenti. Al contrario, i piani di sviluppo sia locali che nazionali hanno spinto sullo sviluppo turistico principalmente per gli interessi economici ad esso collegati, considerando come indici in maniera preponderante la qualità dell'esperienza per i visitatori e l'aumento di questi ultimi piuttosto che la qualità della vita dei residenti

---

<sup>24</sup> Gainsforth, S. (2019). *Airbnb città merce*, Bologna: DeriveApprodi.

<sup>25</sup> Koens, K., Postma, A., Papp, B. (2018) «Is overtourism overused? Understanding the impact of Tourism in a City Context» in *Sustainability*, 10(12), 4384. (trad. mia.)

<sup>26</sup> Rosenow, J.E., (1979). *Tourism the Good, the Bad, the Ugly*, Lincoln, NE, USA: Media Productions & Marketing, p.264 (trad. mia.)

<sup>27</sup> Mansfeld, Y., Jonas, A. (2006). «Evaluating the Socio-cultural Carrying Capacity of Rural Tourism Communities: A 'Value Stretch' Approach» in *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 97(5), pp. 583-601.

(QOL) o lo sviluppo di un tipo di turismo sostenibile per il luogo in sé, più che per la sua economia (Deery, M. et al., 2012; Moscardo, G., 2009; Rasoolimanesh, S. et al., 2020).

Anche i dibattiti e le politiche implementate nell'ambito della sostenibilità sono stati limitati a dei trade-off tra gli aspetti economici e le risorse naturali e socio-culturali (Bramwell et al., 2017), in un'ottica che mira a valutare *quanto* di un luogo sia sacrificabile in nome del profitto generato, partendo dall'assunto che «qualunque tipo di sviluppo porta con sé cambiamenti ambientali (positivi o negativi) ed il turismo non fa eccezione» (Buckley, 2009). Al contrario, la valutazione di aspetti più ampi, come la qualità della vita, nelle località turistiche potrebbe aiutare nell'identificazione e nel raggiungimento degli obiettivi fondamentali del turismo sostenibile in quanto strettamente correlato con gli obiettivi economici, sociali ed ambientali (Cusak, 2019). Ciò risulterebbe possibile utilizzando il turismo per migliorare i luoghi e renderli più adatti alla vita delle persone (Goodwin, 2016), andando oltre l'approccio riduttivo delle sole performance economiche, con degli indicatori che abbraccino più che il semplice prodotto interno lordo (Dwyer, 2020).

Il maggior problema analizzato e riscontrato legato al settore turistico è sicuramente quello ecologico: il turismo è un settore altamente inquinante, responsabile del 5% delle emissioni annue. Non sorprende quindi che la maggior parte degli studi svolti sulla *capacità di carico* fossero sviluppati soprattutto in termini ecologici. Secondo molti studiosi, il maggior conflitto che l'espansione turistica ha creato è quello tra le necessità dell'industria e i limiti entro cui essa viene stretta dagli obiettivi imposti dalla conservazione ambientale, e tale conflitto andrebbe affrontato e risolto utilizzando la *carrying capacity* ambientale perché le destinazioni turistiche possano raggiungere uno sviluppo più *eco-friendly*<sup>28</sup>.

---

<sup>28</sup>Long, C., Lu, S., Chang, J., Zhu, J., Chen, L. (2022). «Tourism Environmental Carrying Capacity Review, Hotspot, Issue, and Prospect» in *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 19(24), 16663.

In questo contesto, l'impatto ambientale non è l'unico aspetto critico da considerare quando si parla di sostenibilità turistica: i problemi economici e sociali che ne derivano continuano ad alimentare infatti fenomeni come la gentrificazione e la privatizzazione degli spazi pubblici, al punto da rendere intere località parchi a tema che solo lontanamente somigliano alle città pulsanti che erano in passato, quando la loro fama attirava i primi visitatori.

Tra i numerosi studi condotti finora riguardo al turismo, la *capacità di carico sociale* non è ancora stata analizzata concettualmente (Mauerhofer, 2013), e quando viene menzionata negli studi la tendenza prevalente è quella di analizzarla esclusivamente dal punto di vista dei turisti stessi. Come afferma Mohamad Pirdaus bin Yusoh, «Per quel che riguarda il poter determinare una social carrying capacity, il maggiore dibattito è tra i ricercatori, i quali sostengono che essa debba essere vista esclusivamente dal punto di vista della soddisfazione dell'esperienza turistica»<sup>29</sup>. Concordano con questa opinione anche Getz (1983), Coccossis (et al., 2001) Choi e Sirakaya (2006), affermando che la soddisfazione del turista debba essere un indicatore chiave nella misurazione del livello di sostenibilità turistica in relazione alla carrying capacity, mentre Wagar, in una delle prime pubblicazioni sulla carrying capacity, definisce la recreation capacity come quantità massima di attività ricreative che si possono svolgere in un'area perché quest'ultima mantenga la qualità turistica<sup>30</sup>.

Ad una prima analisi degli studi riportati finora, risulta quindi facile notare come gli unici individui non considerati dagli studi condotti finora siano proprio la popolazione e le istituzioni che governano le località. La prospettiva di condurre studi che uniscono questi due punti di vista è stata brevemente vagliata, dimostrando come «il livello di irritazione [percepita dai locals] può essere ridotto da una governance partecipativa, nella forma di collaborazione

---

<sup>29</sup> Long, C., Lu, S., Chang, J., Zhu, J., Chen, L. (2022). «Tourism Environmental Carrying Capacity Review, Hotspot, Issue, and Prospect» in *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 19(24), 16663.

<sup>30</sup> Wagar, J.A. (1964). «The Carrying Capacity of Wildlands for Recreation» in *Forest Science: Monographs*, 7, pp. 1-23.

da parte dei residenti o di co-creazione dello sviluppo turistico» (Buhalis e Sinarta, 2019). Tuttavia, nonostante quanto affermato da Buhalis e Sinarta, non esistono ad oggi casi concreti di una gestione turistica multilivello che abbracci le preoccupazioni e le tensioni sociali avvertite dalle popolazioni residenti, che restano comunque non omogenee, ed è quindi difficile da accontentare *in toto*.

Alla popolazione nella sua complessità e totalità appartengono anche gli imprenditori e i vari *stakeholder* del settore turistico che auspicano l'aumento dei flussi in modo da poter espandere le proprie attività, sebbene la tendenza stia vertendo verso la presenza sempre maggiore di imprese straniere (incluse le nuove piattaforme online) che, pur creando posti di lavoro, hanno un impatto molto limitato in termini di redistribuzione della ricchezza all'interno del territorio. Come nota Wall, non esiste, e non può esistere, una risposta semplice alla domanda « quanti [turisti] sono troppi? », se si continueranno a prendere in considerazione soltanto i pilastri ambientali ed economici della sostenibilità (Wall, 2020 p.213). Secondo l'autore, è imperativo rispondere anche dalla prospettiva della capacità di carico sociale, attraverso un management delle risorse turistiche più equo. Questo non significa necessariamente che l'idea di stabilire una capacità di carico massima in termini di numero di visitatori sia sbagliata, piuttosto suggerisce che limitare il flusso di arrivi, soste e presenze senza allo stesso tempo supportare le comunità che abitano i luoghi in modo da permettere loro di continuare a farlo possa essere insufficiente a ristabilire un equilibrio e a contrastare i fenomeni di deterioramento e spopolamento delle città iper-turisticizzate. Trattare l'industria turistica come un bene assoluto senza interrogarsi su quanto sia fattibile continuare ad investire sull'aumento dei flussi e senza controllare e gestire il fenomeno da parte del settore pubblico a tutti i livelli, dal municipale al nazionale, ha fatto sì che lo sviluppo dell'industria turistica fosse praticamente illimitato.

Con la diffusione della pandemia da Covid-19 e la conseguente flessione economia, con la crescita del tasso di disoccupazione e la perdita di reddito derivante dalle chiusure di hotel e ristoranti e con l'interruzione di trasporti

aerei e terrestri, si è potuto osservare come le monoculture turistiche siano poco resilienti e suscettibili a cambi repentini. In Italia, con l'isolamento della popolazione e la chiusura delle frontiere internazionali, la domanda alberghiera e turistica si è avvicinata allo zero tra marzo e metà giugno, iniziando un processo (seppur temporaneo) di “deglobalizzazione” (Niewiadomsky, 2020). Il tragico fenomeno registrato ha in qualche modo reso nota la nozione di vulnerabilità turistica, ovvero la «funzione di due caratteristiche principali: il grado di esposizione al rischio e la capacità di farvi fronte, che comprende la resistenza (la capacità di assorbire gli impatti e continuare a lavorare) e la resilienza (la capacità di recuperare dalle perdite dopo un impatto)»<sup>31</sup>.

Weber e altri (2017, p. 199) sottolineano che «il modo in cui il turismo viene gestito ha un impatto diretto sulla carrying capacity e sulla possibilità di sopportare l'overtourism»<sup>32</sup>, suggerendo, di nuovo, di applicare un tipo di governance partecipativo che garantisca attenzione per le difficoltà riscontrate dagli abitanti del luogo. Per poter affrontare questo discorso è stato coniato il termine *political carrying capacity* che mira a quantificare una soglia massima entro la quale i governi e le istituzioni di qualunque livello siano capaci di gestire i flussi turistici. Questo concetto tradisce come rovescio della medaglia “l'incapacità dei governi locali di afferrare, gestire e governare le conseguenze dell'eccessiva crescita turistica, mettendo a rischio le comunità ospitanti e la loro qualità della vita”<sup>33</sup> o quanto meno il mancato interesse ad agire in questo senso. È ormai noto all'intera comunità scientifica come l'ingresso dei turisti in una destinazione cambi le caratteristiche del luogo<sup>34</sup>

---

<sup>31</sup> Duro, J.A., Perez-Laborda, A., Turrion-Prats, J., Fernández-Fernández, M. (2021). «Covid-19 and tourism vulnerability» in *Tourism Management Perspectives*, 38, 100819.

<sup>32</sup> Dodds, R., Butler, W.R. (2019). «The phenomena of overtourism: a review» in *International Journal of Tourism Cities*, 5(4), pp. 519-528.

<sup>33</sup> Peeters, P., Gössling, S., Klijs, J., Milano, C., Novelli, M., Dijkmans, C., Eijgelaar, E., Hartman, S., Heslinga, J., Isaac, R., Mitas, O., Moretti, S., Nawijn, J., Papp, B., Postma, A. (2018). *Research for TRAN Committee - Overtourism: impact and possible policy responses*, European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies, Brussels.

<sup>34</sup> Peeters, P., Gössling, S., Klijs, J., Milano, C., Novelli, M., Dijkmans, C., Eijgelaar, E., Hartman, S., Heslinga, J., Isaac, R., Mitas, O., Moretti, S., Nawijn, J., Papp, B., Postma, A. (2018). *Research for TRAN Committee - Overtourism: impact and possible policy responses*, European

sotto qualunque punto di vista, ma in particolar modo come l'economia tenda a specializzarsi fino a cancellare del tutto le attività non rivolte ai visitatori.

Ogni località sperimenta delle diverse fasi o cicli di sviluppo, ed esaminare ognuno di questi cicli e la velocità a cui essi si susseguono rivela degli indizi sulle azioni manageriali<sup>35</sup> messe in atto (o sulla mancanza delle stesse) da parte degli enti governativi che hanno quindi il potere effettivo di agevolare, ridurre o contrastare la monocultura turistica. Per uno sviluppo sostenibile è necessario che coloro che sono coinvolti nel turismo, nello sviluppo economico, nei trasporti e nel governo a tutti i livelli riconoscano l'esistenza del problema dell'overtourism, non limitato esclusivamente alla tutela dell'ambiente e del patrimonio storico-culturale, di intraprendere azioni per affrontare l'aggravarsi del fenomeno (considerato inarrestabile) senza danneggiare in modo permanente il turismo ed i luoghi su cui esso insiste, ovvero senza distruggere quella che Dodds (2019) definisce «la gallina dalle uova d'oro». Affinché il problema dell'overtourism possa essere mitigato, i primi passi necessari riguardano dunque una maggiore volontà politica e l'effettivo riconoscimento del problema<sup>36</sup>.

Studi dell'UE dimostrano come la maggiore pressione turistica sia posta su tre categorie di destinazioni: urbane, insulari-costieri e luoghi d'interesse storico-culturale. Si vedrà in seguito come le due città scelte come case study siano, ognuna a modo proprio, un intreccio delle tre categorie, e quale parte di questa complessa identità sia prevalente per ognuna. L'elemento territoriale non deve e non può essere tralasciato in un'analisi del fenomeno turistico poiché, come osserva Yusoh, Mapjabil è dalla qualità e dalle caratteristiche dell'ambiente che dipende fondamentalmente la crescita turistica<sup>37</sup>. A questo proposito è interessante l'analisi svolta da Gainsforth (2020), secondo cui la

---

Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies, Brussels.

<sup>35</sup> Dodds, R., Butler, W.R. (2019). «The phenomena of overtourism: a review» in *International Journal of Tourism Cities*, 5(4), pp. 519-528.

<sup>36</sup> Dodds, R., Butler, W.R. (2019). «The phenomena of overtourism: a review» in *International Journal of Tourism Cities*, 5(4), pp. 519-528.

<sup>37</sup> Yusoh, M., Mapjabil, J., Hanafi, N., Muhammed, I., Mohd, A. (2021). «Tourism carrying capacity and Social Carrying capacity: A literature review» in *SHS Web of Conferences*.

visione tipica del turismo si basi su un'informazione sbagliata: si è abituati, in quello che l'autrice definisce un luogo comune o un mito da sfatare, a vedere il turismo come una risorsa. L'autrice sostiene che la risorsa sia invece il territorio e che il turismo non sia altro che un modo per valorizzare (ovvero estrarre valore monetario da) il territorio stesso, «attraverso l'estrazione di rendite da terreni e immobili». Che il branding urbano punti all'innovazione culturale o alla valorizzazione dell'heritage, è insomma ugualmente la città, l'urbano, «comunemente prodotto nella storia e continuamente riprodotto dalla cooperazione sociale, ad essere oggetto dell'attività estrattiva»<sup>38</sup>. Questa analisi risulta ancor più interessante se ci si chiede a chi appartenga quindi la *risorsa-territorio*, cosa ne condizioni le potenzialità turistiche e, soprattutto, in che modo il valore estratto possa essere restituito al territorio stesso.

In questo senso le città, analogamente alle riserve petrolifere vengono depredate dal mercato capitalista. Il paradigma estrattivista può dunque essere utilizzato per esprimere in maniera efficace gli effetti del turismo sulle città, come si vedrà nel prosieguo del lavoro:

Con la logica del “turismo petrolio d'Italia” questo patrimonio viene sfruttato, più che fruito, come un giacimento, per ricavarne profitti. L'economia del turismo è un'economia estrattiva, che estrae valore dalla risorsa. Già parlare di beni culturali come di un “patrimonio” e di una “risorsa” significa imporre un'accezione economicista a questi beni, e schiacciare il ruolo della cultura al servizio del turismo come strumento per la sua “valorizzazione” economica.<sup>39</sup>

Da quanto osservato da Gainsforth emerge dunque l'asimmetria presente nel binomio cultura-turismo, dove il primo concetto è soggiogato dal secondo: a tal riguardo, è interessante anche notare che in Italia i due settori vengono associati e gestiti dallo stesso ministero. La cultura del Paese viene dunque venduta e sfruttata per mezzo del terzo settore, generando una serie di conseguenze negative per i residenti delle città che, come si vedrà, diventano

---

<sup>38</sup> Salerno, G.-M. (2018). «Estrattivismo contro il comune. Venezia e l'economia turistica» in *ACME: An International Journal for Critical Geographies*, 17(2), pp 480-505.

<sup>39</sup> Gainsforth, S. (2020). *Oltre il turismo. Esiste un turismo sostenibile?*, Torino: Eris. pp. 29-30.

nuove attrazioni turistiche.

Come afferma Goodwin (2016), il turismo utilizza in maniera estensiva le risorse pubbliche e sfrutta infrastrutture inizialmente concepite per i cittadini, notando quanto la pressione turistica le renda poi soggette al sovraffollamento e all'inevitabile deterioramento. L'industria turistica gode del libero accesso ai beni pubblici, che spesso sono il "prodotto" posto in vendita, (basti pensare, per esempio, a panorami, monumenti storici o ambienti naturali particolari). Lo stesso autore cita Lord Marshall evidenziando il reale punto focale del problema relativo all'industria turistica: «... essenzialmente [consiste nel]l'affitto a breve termine dell'ambiente altrui, che si tratti di una costa, di una città, di una catena montuosa o di una foresta pluviale,[...] l'industria del turismo riscuote l'affitto esternalizzando i costi alle casse pubbliche»<sup>40</sup>. Come menzionato, gli spazi urbani sono tra le categorie più afflitte dal problema del turismo di massa, per via soprattutto dell'alta concentrazione di servizi ed infrastrutture (pensiamo ad esempio agli aeroporti) che si impongono sul percorso del viaggiatore anche se diretto altrove.

### 1.3 TURISMO SOSTENIBILE

Il concetto di *sviluppo sostenibile* ad oggi manca ancora di una definizione universalmente accettata. Bell e Morse (2008) e Tsaur e Wang (2007) sostengono che l'origine del termine sostenibilità sia strettamente associata al mantenimento della qualità ambientale. Come evidenziato nel lavoro di Vehbi (2012:103), la sostenibilità come concetto ha invece un'accezione più ampia e si riferisce alla «salute economica, ambientale e comunitaria a lungo termine». A volte viene considerata un obiettivo incommensurabile e irraggiungibile, e

---

<sup>40</sup>Goodwin, H. (2016), «Overtourism: what is it and how do we address it?» su <https://responsibletourismpartnership.org/overtourism/> (consultato il 19/05/2024)

la sua applicazione come obiettivo praticabile per l'industria del turismo è ancora immatura (Ko, 2005; Viljoen, 2007)<sup>41</sup>.

Il termine Turismo Sostenibile si riferisce alle pratiche sostenibili nell'industria del turismo, che delinea come un'aspirazione a prendere in considerazione tutti gli impatti del turismo, sia positivi che negativi, proponendosi di minimizzare gli impatti negativi e massimizzare quelli positivi. Gli impatti negativi per una destinazione sono vari, e possono includere perdite economiche, danni all'ambiente naturale e sovraffollamento, per citarne alcuni. Gli impatti positivi per una destinazione includono invece la creazione di posti di lavoro, la conservazione e l'interpretazione del patrimonio culturale, la conservazione della fauna selvatica, il ripristino del paesaggio e altro ancora. Nella definizione di turismo sostenibile, si inserisce poi il concetto di viaggiare responsabile,, per cui si intende il comportamento dei singoli viaggiatori che aspirano a fare scelte secondo le pratiche del turismo sostenibile. I comportamenti di solito mirano a minimizzare gli impatti negativi e massimizzare quelli positivi durante la visita a una destinazione turistica<sup>42</sup>.

Il turismo sostenibile è definito dal Programma delle Nazioni Unite per l'Ambiente e dall'Organizzazione Mondiale del Turismo delle Nazioni Unite come «turismo che tiene pienamente conto dei suoi attuali e futuri impatti economici, sociali e ambientali, affrontando i bisogni dei visitatori, dell'industria, dell'ambiente e delle comunità ospitanti»<sup>43</sup>. Nello stesso programma, viene anche ribadito che il turismo sostenibile «Si riferisce agli aspetti ambientali, economici e socio-culturali dello sviluppo turistico, e deve essere stabilito un equilibrio adeguato tra queste tre dimensioni per garantirne la sostenibilità nel lungo periodo»<sup>44</sup> (UNEP & UNWTO, 2005: 11-

---

<sup>41</sup> Atsbha, G.A., Satinder K. (2019). «Assessing progress of tourism sustainability: Developing and validating sustainability indicators» in *Tourism Management*, 71, pp. 67-83.

<sup>42</sup> «What is Sustainable Tourism?» su <https://www.gstcouncil.org/what-is-sustainable-tourism/> (consultato il 05/06/2024)

<sup>43</sup> Halleux, V. (2017). *Turismo sostenibile – La dimensione ambientale*. EPRS Servizio Ricerca del Parlamento Europeo.

<sup>44</sup> «What is Sustainable Tourism?» su <https://www.gstcouncil.org/what-is-sustainable-tourism/>

12. Rendere il Turismo più Sostenibile - Guida per i Decision Maker).<sup>45</sup> Secondo Saarinen (2001: 68), la sostenibilità è diventata un discorso che sfida e orienta le strutture politiche ed economiche che costituiscono il contesto più ampio dell'industria turistica e dello sviluppo turistico.

Negli ultimi cinquant'anni, il turismo e le attività correlate sono diventate cruciali per il sostentamento economico di molte regioni del Sud Europa e del Mediterraneo, compresi gli arcipelaghi del 'Mediterraneo Atlantico'. Le destinazioni come Italia, Grecia, Portogallo e Spagna da sole rappresentano il 29% degli arrivi turistici internazionali e il 32% delle entrate turistiche internazionali (World Tourism Organisation, 2003)<sup>46</sup>. Gran parte dell'accento nei dibattiti sul turismo sostenibile e sulle politiche associate riguarda la valutazione del merito relativo delle "soluzioni" come il rinnovamento delle destinazioni attraverso l'aggiornamento dei resort, l'innovazione e la diversificazione dei prodotti, insieme all'introduzione di vincoli di pianificazione sui più aggressivi forme di urbanizzazione legate al turismo e agli investimenti pubblici in progetti di rinnovo dell'infrastruttura (cf. Agarwal, 2002; Marchena Gómez, 1995: 29–30)<sup>47</sup>.

Il termine "turismo sostenibile" è emerso alla fine degli anni '80 e si è saldamente stabilito sia nelle politiche che nelle strategie turistiche e nella ricerca turistica (Hall, 2011)<sup>48</sup>. Oggi esistono prove crescenti che, sebbene una transizione di mercato sia chiaramente in corso, questa trasformazione non ha tenuto il passo con il crescente volume di ricerca accademica sul turismo

---

[tourism/](#) (consultato il 05/06/2024)

<sup>45</sup> "What is Sustainable Tourism?" su <https://www.gstcouncil.org/what-is-sustainable-tourism/> (consultato il 05/06/2024)

<sup>46</sup> Bianchi, R. (2004). «Tourism Restructuring and the Politics of Sustainability: A Critical View From the European Periphery (The Canary Islands)» in *Journal of Sustainable Tourism*, 12, pp. 495-529.

<sup>47</sup> Bianchi, R. (2004). «Tourism Restructuring and the Politics of Sustainability: A Critical View From the European Periphery (The Canary Islands)» in *Journal of Sustainable Tourism*, 12, pp. 495-529.

<sup>48</sup> Budeanu, A., Miller, G., Moscardo, G., Ooi, C. (2016). «Sustainable tourism, progress, challenges and opportunities: an introduction» in *Journal of Cleaner Production*, 111, pp. 285-294.

sostenibile (Ruhanen et al., 2015).<sup>49</sup> Ad esempio, il World Travel and Tourism Council (WTTC) riconosce gli sforzi per il turismo sostenibile attraverso iniziative come i Tourism for Tomorrow Awards. Questi premi evidenziano pratiche esemplari e dimostrano una crescente maturità e sincerità verso la sostenibilità all'interno del settore, spesso coinvolgendo collaborazioni con istituzioni accademiche per la ricerca empirica e la presa di decisioni commerciali.<sup>50</sup>

Per farsi un'idea di questo processo rivolto a rafforzare la sostenibilità del turismo da parte delle principali organizzazioni che si occupano di turismo, risulta interessante osservare quelli che sono i criteri di turismo sostenibile individuati dall'UNWTO (United Nations World Tourism Organization). L'organizzazione individua cinque parametri per valutare siffatta sostenibilità:

1. Rispetto dell'ambiente: il turismo sostenibile non danneggia le risorse e gli ecosistemi naturali della biosfera, ma al contrario protegge la biodiversità e i biosistemi, mediante attività turistiche *low carbon* che non compromettono l'ambiente;
2. Energie rinnovabili: le attività turistiche sostenibili sono incentrate sull'utilizzo delle energie green, come il solare, l'eolico e l'idroelettrico, per diminuire le emissioni di gas serra e puntare alla neutralità climatica dei viaggi, tramite forniture energetiche da fonti rinnovabili o l'autoproduzione di energia pulita;
3. Efficienza energetica: nel turismo responsabile e sostenibile le strutture alberghiere e i mezzi di trasporto usano l'energia in maniera efficiente, riducendo gli sprechi e ottimizzando la resa delle fonti energetiche verdi;

---

<sup>49</sup> Budeanu, A., Miller, G., Moscardo, G., Ooi, C. (2016). «Sustainable tourism, progress, challenges and opportunities: an introduction» in Journal of Cleaner Production, 111, pp. 285-294.

<sup>50</sup> Budeanu, A., Miller, G., Moscardo, G., Ooi, C. (2016). «Sustainable tourism, progress, challenges and opportunities: an introduction» in Journal of Cleaner Production, 111, pp. 285-294.

4. Equità sociale: un punto chiave del turismo sostenibile è il rispetto dei lavoratori, soprattutto delle persone più vulnerabili, promuovendo l'inclusione sociale e il pagamento di stipendi dignitosi;

5. Etica sociale: viaggiare in modo sostenibile implica il rispetto delle comunità locali, attraverso una migliore integrazione tra abitanti del posto e visitatori, valorizzando le contaminazioni che creano valore per entrambi le parti;

6. Crescita economica sostenibile: le ricadute economiche dei flussi turistici favoriscono lo sviluppo sostenibile, migliorando il benessere economico di tutti senza discriminazioni e penalizzazioni di alcune comunità o fasce della popolazione;

Sebbene tali punti siano spesso individuati e ripresi in numerosi progetti e bandi che si richiamano allo sviluppo di un turismo più sostenibile, nei fatti ciò fatica a realizzarsi.

Un esempio di siffatto processo riguarda l'approvazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) per Decisione del Consiglio dei Ministri ECOFIN UE del 13 luglio 2021. Ai progetti d'investimento in materia di turismo (Missione 1, Componente C3 "Turismo e cultura") sono assegnati complessivi 2 miliardi e 400 milioni di euro. Gli investimenti hanno il duplice obiettivo di innalzare la capacità competitiva delle imprese e promuovere un'offerta turistica basata su sostenibilità ambientale, innovazione e digitalizzazione dei servizi. Le azioni includono il miglioramento delle strutture ricettive e dei servizi collegati, la realizzazione di investimenti pubblici per una maggiore fruibilità del patrimonio turistico, il sostegno al credito per il comparto turistico e incentivi fiscali a favore delle piccole e medie imprese del settore. I principali interventi sono il Digital Tourism Hub, i Fondi per la competitività delle imprese turistiche, il progetto Caput Mundi – New generation EU per i grandi eventi turistici e la riforma dell'Ordinamento delle professioni delle guide turistiche<sup>51</sup>.

---

<sup>51</sup> "Attuazione Misure PNRR" su <https://www.ministeroturismo.gov.it/pnrr/> (consultato il

Tali interventi, come in generale la maggior parte degli interventi bollati con il marchio della sostenibilità dimostrano, in effetti, come non si vada a lavorare nello specifico sullo sviluppo di un turismo *adeguato* ai territori specifici in cui esso si realizza, cercando di tutelarli da logiche di sfruttamento degli stessi, ma si rientra invece in una logica di sviluppo del turismo strettamente legata alla competitività delle aziende e a dinamiche economiche che non coinvolgono mai direttamente la sostenibilità della pratica turistica. Il concetto di sostenibilità viene anzi *venduto* ai turisti in un'operazione che si allaccia al più ampio processo di *green washing*:

Si è finiti di coprire l'azione distruttiva del sistema economico perché si è omesso il cuore della questione: il conflitto tra profitto e natura. L'ecologia dello sviluppo sostenibile ha cercato di mediare con l'economia capitalistica avanzata ma essa, all'aumentare della competizione e delle crisi del mercato globale, ha difeso innanzitutto le proprie ricchezze e i propri privilegi a scapito della natura delle popolazioni [...]. Lo sviluppo sostenibile ha dimostrato così di non essere più in grado di incidere su una società che ha connesso il proprio destino al deterioramento delle condizioni di vita umane, animali e vegetali.<sup>52</sup>

La domanda che viene da porsi in ultima analisi è dunque se in generale sia possibile immaginare un turismo sostenibile in un modello di crescita economica che di fatto sta esaurendo le risorse disponibili del pianeta.

Nonostante le analisi condotte fino ad ora, non mancano tuttavia alcune buone pratiche di sostenibilità turistica in Italia. Di seguito si riportano alcuni progetti inseriti nella banca dati GELSO (Gestione locale per la sostenibilità ambientale) suddivise per settore d'intervento (Agenda 21, Agricoltura, Edilizia e Urbanistica, Energia, Industria, Mobilità, Rifiuti, Territorio e Paesaggio, Turismo): di queste, circa il 5% rientra nel settore del turismo. Essendo il turismo una politica *inter tematica*, le azioni che si attuano hanno ripercussioni e, a loro volta, sono influenzate da molti aspetti delle altre

---

04/06/2024)

<sup>52</sup> Gainsforth, S. (2020). *Oltre il turismo. Esiste un turismo sostenibile?*, Torino: Eris, p. 59.

politiche ambientali. Gli obiettivi perseguiti dai progetti inseriti nel settore del turismo spesso ricadono anche all'interno di quelli individuati per altri settori di intervento. Sono stati quindi definiti sette obiettivi più strettamente propri del settore turistico legate alla sostenibilità:

1. Aumentare le certificazioni ambientali nel settore turistico;
2. Aumentare le strutture ricettive e turistiche contraddistinte dal Marchio di Qualità Ambientale (MQA);
3. Incentivare iniziative volte alla diversificazione dell'offerta turistica, alla redistribuzione dei flussi e alla valorizzazione delle aree meno fragili;
4. Garantire un turismo di qualità nel rispetto dell'ambiente
5. Garantire un turismo di qualità salvaguardando l'identità culturale e sociale dei residenti
6. Sensibilizzare gli operatori turistici a una gestione ecologica delle strutture ricettive e turistiche;
7. Tutelare e promuovere il patrimonio storico-culturale.

Dall'analisi di questi progetti è risultato che: Circa il 30% dei progetti riguarda il raggiungimento di una qualità turistica nel rispetto dell'ambiente naturale; il 17% dei progetti opera mediante la sensibilizzazione degli operatori turistici; il 14% è volta a garantire le identità culturali a tutelare il patrimonio artistico e a differenziare l'offerta turistica; il 6% dei progetti punta a ottenere le certificazioni ambientali di qualità<sup>53</sup>.

Dopo questa introduzione al fenomeno del turismo e alle sue declinazioni oggi, sembra utile e anche necessario analizzare che cosa renda questi agglomerati urbani particolarmente sensibili ai cambiamenti imposti dalle necessità dell'industria turistica. Nel prossimo capitolo si tenterà dunque di analizzare nel dettaglio i vari aspetti attrattivi di una città.

---

<sup>53</sup> Bruscano, A. (2021). *Il turismo sostenibile*, Padova: libreriauniversitaria.it edizioni.



## 2. LA CITTÀ TURISTIFICATA

### 2.1 CHE COS'È LA CITTÀ? SPECIFICITÀ E COMPLESSITÀ DI UN CONCETTO

Nell'ambito della geografia fisica e della geopolitica, sono state stilate diverse definizioni di "città". Alcune di queste definiscono lo *spazio urbano* in contrapposizione allo spazio rurale e quindi basandosi principalmente su criteri come la densità abitativa e la concentrazione di servizi, altre su gradi di importanza attribuiti da enti governativi o, ancora, dalla presenza di istituzioni<sup>54</sup>. Inoltre, è interessante sottolineare come diversi paesi abbiano concezioni diverse di cosa sia una città.

In Italia, il titolo di città è puramente onorifico, privo di rilievo giuridico o istituzionale, e può essere attribuito ad un comune per diversi motivi. Nelle prime stesure del Regio decreto la principale discriminante era il numero di abitanti, fissato ad un minimo di 6.000 nel 1870 e 10.000 nel 1896. Il requisito è stato del tutto eliminato, come sancito dall'Art. 32 del decreto 7 giugno 1943<sup>55</sup>: «Il titolo di città può essere concesso a Comuni, ai quali non sia stato già riconosciuto, insigni per ricordi e monumenti storici o per attuale importanza, purché abbiano provveduto lodevolmente a tutti i pubblici servizi e in particolar modo alla pubblica assistenza»<sup>56</sup>. Attualmente la modalità di concessione del titolo è stabilita dal Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, e non presenta alcun requisito in materia di servizi o pubblica assistenza, che hanno lasciato il posto a «ricordi, monumenti storici» e un concetto non meglio definito di «attuale importanza»<sup>57</sup>.

Nel corso degli anni, diversi studiosi hanno formulato elenchi di caratteristiche che, fin dall'insorgere del fenomeno dell'urbanizzazione, sono state associate alle città. Ratzel (1903) definisce la città come «Uno stabile agglomerato di uomini ed edifici su un'area di una certa estensione situata

---

<sup>54</sup>Definizioni di città: concetti e teorie nella geografia urbana di Cattedra R. & Governa F. nel testo

Geografie dell'urbano . Roma: Carocci editore a cura di Governa, F., & Memoli, M. (2014), p. 44.

<sup>55</sup> «Art. 32 del Regio decreto 7 giugno 1943, n. 651», in *Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia*, 24 luglio 1943.

<sup>56</sup> Ibidem - Art 32

<sup>57</sup> Ibidem - Art 32

all'incrocio di importanti vie», mentre Dematteis e Lanza (2011) espandono lo stesso concetto sottolineando come, più che la dimensione o la collocazione geografica, il fil rouge che unisce le grandi città della storia fossero le funzioni che essa svolgeva, espressione di poteri ben precisi: politici, religiosi, economici, commerciali, finanziari, residenziali e dell'innovazione culturale<sup>58</sup>. Ovviamente questa netta distinzione tra ciò che è urbano e ciò che non lo è si è resa sempre più complicata con il susseguirsi dei secoli e con il diffondersi dell'urbanizzazione secondo intensità e criteri che variano in ogni punto del globo.

In tempi più recenti, la geografia urbana ha tentato – tramite lo studio delle città – di identificare e classificare le aree urbane distinguendole da quelle non urbane. A tal fine, alla definizione di città che guarda gli elementi fisici della stessa, si è aggiunta l'analisi degli esseri viventi che la popolano. Tuttavia, è necessario domandarsi se una tale identificazione dell'urbano – basata su dati oggettivi – equivalga davvero a definire cosa sia la città. Un'altra domanda che segue spontaneamente dal discorso riguarda il come stabilire dei caratteri urbani validi a livello mondiale ignorando le caratteristiche insediative dei diversi paesi.

Tra i vari autori che si sono occupati di queste tematiche, Steve Pile (1999) si interroga sulla definizione di città, proponendo al lettore un'attività: stilare una prima lista in cui elencare quelli che egli crede siano gli elementi che caratterizzano una città, ed una seconda in cui elencare quanti di questi ultimi possano essere trovati esclusivamente in città:

La mia lista di caratteristiche urbane è iniziata con le caratteristiche fisiche come abitazioni, strade, negozi, hotel, ospedali, musei, traffico, biblioteche, cattedrali, mense, ristoranti e così via [...] Al contrario, le cose che potevano essere trovate esclusivamente in una città sembrava essere molto più breve: ho pensato ai grattacieli, alle metropolitane,

---

<sup>58</sup> Cerreti, C., Marconi, M., Sellari, P., (2019). *Spazi e Poteri. Geografia politica, geografia economica, geopolitica*. Bari: Laterza, pp. 243-244

all'illuminazione stradale (forse), e non molto altro.<sup>59</sup>

L'autore nota immediatamente come in effetti molte delle caratteristiche urbane possano essere trovate al di fuori della città, sottolineando al tempo stesso come negli spazi rurali le stesse infrastrutture e gli stessi edifici siano di dimensioni ridotte rispetto all'equivalente cittadino. La questione dell'estensione della popolazione e del territorio occupato dallo spazio urbano si caratterizza quindi come una possibile peculiarità della città:

Forse l'elemento distintivo delle città è determinato proprio dalle dimensioni, per esempio, degli edifici adibiti ad uffici o dei palazzi residenziali? In parte. Ma un piccolo paesino con un museo, un ospedale, o un complesso residenziale di enormi dimensioni non sarebbe comunque una città. Le città hanno qualcosa in più della semplice 'grandezza'. [...] le loro dimensioni sono connesse al modo in cui esse riescono ad unire la maggior parte di – se non tutti - gli elementi sulle nostre liste.<sup>60</sup>

Per quanto riguarda la dimensione sociale della città, è risultato particolarmente interessante prestare attenzione a due definizioni complementari di città fornite dall' Oxford Dictionary: la prima delinea la città come «Aggregato di costruzioni più o meno pianificato, sorto da un accentramento culturale, economico e amministrativo, talvolta, spec. in passato, anche politico, e determinato da particolari condizioni storiche e ambientali»; la seconda definizione definisce invece la città attraverso «la collettività che abita questo luogo»<sup>61</sup>. Questa doppia definizione viene

---

<sup>59</sup> Massey, D., Allen, J., & Pile, S. (1999). *City worlds*, New York: The Open University, p. 2. (trad. mia)

<sup>60</sup> Massey, D., Allen, J., & Pile, S. (1999). *City worlds*, New York: The Open University, p. 2. (trad. mia)

<sup>61</sup> Oxford University Press. (2022). City. In Oxford English dictionary. Consultato il 6 Giugno 2024.

investigata anche da Robson per quel che riguarda il concetto di *spazio urbano*, che egli definisce come ingannevolmente semplice, in quanto porta a confondere gli aspetti fisici con quelli umani e, mentre si può dire con una certa sicurezza cosa si intende per "urbano" in termini fisici, è molto più difficile definire il significato sociale di siffatto concetto.

Se la definizione in termini fisici dell'urbano non porta ad esaurire la ricchezza di tale concetto, questo passaggio di chiarificazione, sebbene possa risultare pedante, è in realtà fondamentale a livello concettuale, perché da esso si sviluppa tutto il seguente discorso sul turismo e sulle policy legate ad esso e che nello spazio urbano vengono applicate. Appare dunque importante segnalare la complementarità di più definizioni che si intrecciano andando a restituire la complessità di tale concetto, così, come affermano Massey e Pile, «Le città sono insiemi complessi e dinamici, entità aperte, luoghi di incontro in cui si dispiegano delle particolari e intense relazioni sociali, in cui si intersecano più narrative e all'interno dei quali coesistono una moltitudine di giustapposizioni sociali».<sup>62</sup> Gli stessi autori, poco dopo, rimangono attenti a non esaurire tale concetto in una sola definizione, e arrivano ad esprimerne la dinamicità affermando che «Le città sono grandi, ma la loro taglia non esaurisce la loro essenza: è piuttosto il modo in cui gli elementi sono situati e giustapposti al loro interno a renderle distintive».<sup>63</sup> Un ulteriore lavoro di elaborazione di una definizione di città, che ben si inserisce all'interno di questa riflessione, è quello svolto da Max Weber. L'autore guarda e tenta di cogliere il significato immediato – ovvero rappresentabile nello spazio fisico – della città, afferma che «[essa] è prima di tutto un insediamento, relativamente circoscritto, in cui sono localizzati edifici e abitanti».<sup>64</sup> Weber sottolinea l'evidenza topografica della città individuandone le caratteristiche fisiche e descrivendola in relazione alla pluralità di elementi localizzati al suo interno.<sup>65</sup>

---

<sup>62</sup> Massey, D., Allen, J., & Pile, S. (1999). *City worlds*, New York: The Open University, p. 2. (trad. mia)

<sup>63</sup> Massey, D., Allen, J., & Pile, S. (1999). *City worlds*, New York: The Open University, pp. 5-6. (trad. mia)

<sup>64</sup> Cattedra, R., Governa, F. (2014). *Geografie dell'urbano*, Roma: Carocci editore, p. 44..

<sup>65</sup> Weber, M. (1921) *The City*, New York: The Free Press.

Questo tipo di definizione è stata successivamente ampliata da Lewis Mumford per aprire lo sguardo a quella dimensione non spaziale che la città porta in sé: il suo significato *mediato*.<sup>66</sup>

Nelle sue ricerche, Mumford investiga la presenza di un significato sociale della città e considera l'organizzazione fisica unicamente come il quadro in cui si dispiegano le relazioni sociali di coloro che agiscono nello spazio urbano. Egli afferma che «la città – riunendo le persone (e i loro soldi) – permette di creare nuove forme di associazione»;<sup>67</sup> la specificità delle dinamiche sociali, economiche, politiche e culturali che sono alla base di queste nuove forme di associazione ha luogo nella città e costituisce nell'interpretazione di Mumford il vero significato dell'urbano. Tale specificità è esplicitata nell'idea di *intreccio geografico* (*geographical plexus*), concetto elaborato dallo stesso autore nel tentativo di descrivere la città come un'organizzazione economica, un processo istituzionale, il teatro dell'azione sociale e il simbolo estetico dell'unità collettiva.

Per descrivere in maniera efficace la complessità di tale concetto, Mumford attinge al linguaggio anatomico per restituire il ritratto di una città viva e costituita da molteplici reti nelle quali si susseguono flussi, scambi e interazioni; il termine *plexus* è infatti utilizzato in anatomia per designare le reti di nervi o vasi sanguigni situati nel corpo umano: «la città è come un corpo che vive delle sue diverse funzioni», afferma Mumford. L'autore riconosce dunque alla città una forma fisica distinta prodotta dalle diverse relazioni sociali che hanno luogo nello spazio urbano e qualifica tali relazioni come *geografiche*, poiché esse si intersecano in luoghi e modi specifici sia all'interno che all'esterno della città. La città appare dunque connotata sia da un significato fisico che da un significato sociale; questa duplice accezione genera l'ambiguità di fondo del termine città, utilizzato per «indicare cose diverse e

---

<sup>66</sup> Mumford, L. (1937). «What is a city?» in LeGates, R.T., Stout, F. (2015) *The City Reader*, London: Routledge.

<sup>67</sup> Massey, D., Allen, J., & Pile, S. (1999). *City worlds*, New York: The Open University, p. 16. (trad. mia)

con riferimento a differenti universi di significato»<sup>68</sup>.

Le due concezioni di città sopra menzionate - fisica e sociale - sono impiegate in modo mutuamente esclusivo e questo utilizzo complica maggiormente il compito di definire cosa sia la città. Inoltre, a causa del costante cambiamento del fenomeno urbano e del suo ruolo economico, politico, culturale e sociale nel tempo e nello spazio, i caratteri tramite cui la città può essere definita sono contingenti e variano in base al contesto storico-geografico entro cui si sviluppano

La città è uno stato mentale, un corpo di costumi e tradizioni, di atteggiamenti e sentimenti che risiedono in – e che sono trasmessi da – queste tradizioni. La città, in altre parole, non è un mero meccanismo fisico o costruzione artificiale, essa è coinvolta nel processo vitale delle persone che la compongono; è un prodotto della natura e in particolare della natura umana.<sup>69</sup>

Soprattutto alla luce di questa ultima definizione dell'aspetto sociale di città, si propone nel prosieguo della ricerca di approcciare il tema invertendo l'ordine dei fattori, e provando a interpretare la città come un sistema complesso coinvolto nel processo vitale delle persone allo stesso modo in cui le persone – i cittadini nello specifico – sono coinvolti nel processo vitale della città.

## 2.2 LA CITTÀ COME BENE COMUNE E LA *PLACE ALIENATION*

Molti teorici urbani come Henri Lefebvre e David Harvey convergono nell'affermare che la città sia intrinsecamente un *prodotto sociale*, un contesto in cui gli elementi tangibili e intangibili si intrecciano. Lefebvre, ne *La Produzione dello Spazio* delinea una distinzione tra *opera* e *prodotto*, facendo

---

<sup>68</sup>Mumford., L. (1937). «What is a city?» in LeGates, R.T., Stout, F. (2015) *The City Reader*, Londra: Routledge

<sup>69</sup> Massey, D., Allen, J., & Pile, S. (1999). *City worlds*, New York: The Open University, p. 41. (trad. mia.)

rientrare lo spazio urbano nell'ultima di queste categorie: la città, quindi, non è solo una somma di costruzioni fisiche (opera), ma un processo dinamico di produzione e riproduzione sociale (prodotto). Lo stesso autore utilizzerà Venezia come esempio di questo rapporto inscindibile tra opera e prodotto, affermando che

All'origine, ci furono una sfida (alla natura, ai nemici), e uno scopo (il commercio). Lo spazio occupato sulla laguna, utilizzando paludi e bassifondi, con sbocchi verso il largo, non è scindibile da uno spazio più vasto, lo spazio degli scambi commerciali. [...] Qui si coglie il legame fra un luogo elaborato da una volontà e da un pensiero collettivo, e le forze produttive dell'epoca. Questo luogo è stato lavorato: piantare le palafitte, costruire i moli e le installazioni portuali, edificare i palazzi, tutto questo fu anche un lavoro sociale, compiuto in condizioni difficili, e subendo le decisioni costruttive di una casta che profittava largamente del suo potere. Non c'è dunque produzione attraverso l'opera?<sup>70</sup>

Ai fini dell'elaborato, ed in luce di quanto definito finora, si andrà a considerare la città come un organismo vivente, un ambiente condiviso che necessita di partecipazione e coinvolgimento attivo da parte dei cittadini nell'innescare dinamiche sociali che conferiscono autenticità agli spazi urbani stessi<sup>71</sup> e nel mantenerli attivi, seppur in costante mutamento. La città dunque, viene considerata come un bene comune che vive delle vite da cui viene attraversato.

In questo contesto, la scelta del termine *bene comune* non è casuale. Per spiegare come mai questo concetto risulti più calzante di quello di *bene pubblico*, è necessario definire le caratteristiche che permettono di distinguere i due termini.

A prescindere dal discorso specificamente relativa al contesto urbano, in generale il concetto di bene comune è ampio e comprende risorse e servizi essenziali per la sopravvivenza e il benessere umano, che appartengono

---

<sup>70</sup> Lefebvre, H. (1970). *Il diritto alla città*, Venezia: Marsilio

<sup>71</sup> Jacobs J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*, New York: Random House.

collettivamente alle comunità. Questi beni non possono essere adeguatamente gestiti o regolati esclusivamente attraverso il mercato, poiché sono cruciali per il funzionamento e il benessere dell'umanità. Oltre alle risorse primarie come l'acqua, i beni comuni includono anche strutture e servizi che sono vitali per la comunità e che spesso sono resi accessibili attraverso sforzi di valorizzazione e iniziative locali. Questi possono essere luoghi come biblioteche, teatri, ambulatori popolari, o attività di interesse collettivo come corsi sportivi accessibili a tutti. La gestione e la cura di queste risorse spesso avviene attraverso il coinvolgimento volontario e spontaneo delle persone del territorio, evidenziando un approccio centrato sul benessere comune piuttosto che sull'interesse di mercato. In questo senso, secondo il giurista Stefano Rodotà, «I beni comuni tendono a configurarsi come l'opposto della sovranità, non solo della proprietà [...]. Non è tanto *il modo di possedere*, ma la necessaria costruzione dell'*opposto della proprietà*»<sup>72</sup>.

Nella teoria economica, la definizione di bene comune viene articolata immaginando un piano cartesiano in cui i due assi rappresentano rispettivamente il grado di escludibilità (quanto sia semplice escludere determinati individui dal godere di un bene) e di rivalità (quanto l'uso di un bene da parte di un individuo incida sulla facoltà di altri di goderne allo stesso modo). Un bene ad alta rivalità ed alta escludibilità è considerato un bene privato puro; mentre all'opposto, un bene con un basso grado di escludibilità ed un basso grado di rivalità, sarà definito come bene pubblico puro. Un bene comune è caratterizzato invece da un basso grado di escludibilità ed un alto grado di rivalità<sup>73</sup>.

Ad una prima analisi secondo questi criteri, la città può apparire come bene pubblico poiché l'utilizzo degli spazi e dei servizi pubblici cittadini da parte di un individuo non determina necessariamente l'impossibilità di utilizzo degli stessi da parte di altri. Sebbene questo concetto sia teoricamente giusto, si approfondirà nei prossimi capitoli come, specialmente nei casi delle

---

<sup>72</sup> Rodotà, S. (2012). *Il diritto di avere diritti*, Bari-Roma: Laterza, p. 125.

<sup>73</sup> Euler, J. (2018). «Conceptualizing the Commons: Moving Beyond the Goods-based Definition by Introducing the Social Practices of Commoning as Vital Determinant» in *Ecological Economics*, 143, pp. 10-16.

città iper-turisticizzate, il grado di rivalità aggiunto dalla competizione di gruppi con necessità diverse, superando le soglie di quella che è stata definita precedentemente *carrying capacity*, possa crescere al punto da creare «ingiustizie sociali e stress a cui vengono sottoposte le mete turistiche ed i relativi residenti» (Butler, 2018).

Dal punto di vista dell'urbanistica, Edoardo Salzano, nel suo libro *La città bene comune*<sup>74</sup>, sostiene che il bene comune riguarda ciò che soddisfa i bisogni umani fondamentali e implica la partecipazione collettiva e la condivisione nella gestione di tali beni. Maria Rosaria Marella amplia il concetto di bene comune all'ambiente urbano condiviso da tutti gli abitanti, sottolineando ancor più la responsabilità condivisa nell'uso dello stesso. All'uso di questa definizione si accoda l'Istituto Nazionale di Urbanistica, nella stesura della Carta dello Spazio Pubblico nel contesto dell'organizzazione della Biennale dello Spazio Pubblico a Roma, in cui l'essenza dello spazio pubblico come bene comune è posta come "punto fermo" della stesura<sup>75</sup>.

Avendo stabilito come la città sia il *prodotto* di un luogo geografico e del tessuto sociale e culturale che abita questo luogo secondo la definizione di Lefebvre, e come essa diventi un bene comune immateriale e vivo appartenente alla comunità locale, è opportuno a questo punto introdurre il concetto di *diritto alla città* articolato da Lefebvre nell'omonima opera<sup>76</sup>. Esso si fonda sulla nozione dell'abitare e include due diritti fondamentali: il diritto di appropriazione dello spazio urbano e il diritto alla partecipazione. Con il primo dei due termini intendiamo il diritto di coloro che abitano lo spazio urbano a usufruirne interamente, il diritto a «vivere, giocare, lavorare, rappresentare, caratterizzare e occupare lo spazio urbano di una determinata città».<sup>77</sup> Secondo Lefebvre, le pratiche quotidiane degli individui che abitano la città e agiscono in essa sono ciò che dà forma alla città. È infatti nel diritto

---

<sup>74</sup> Salzano, E. (2009). *La città bene comune*. Bologna: Ogni uomo è tutti gli uomini.

<sup>75</sup> "Carta dello Spazio Pubblico" su <http://www.biennalespaziopubblico.it/la-carta-dello-spazio-pubblico/>

<sup>76</sup> Lefebvre, H. (1970). *Il diritto alla città*, Venezia: Marsilio

<sup>77</sup> Fenster, T. (2005). «The Right to the Gendered City: Different Formations of Belonging in Everyday Life» in *Journal of Gender Studies*, 14, pp. 217-231.

alla partecipazione che risiede il secondo elemento incluso nella nozione lefebvriana di diritto alla città: il diritto degli abitanti ad assumere un ruolo centrale nel processo decisionale relativo alla produzione dello spazio urbano a qualsiasi scala attraverso la produzione e riproduzione quotidiana delle strutture sociali caratteristiche dei luoghi.<sup>78</sup> Allo stesso modo, una comunità specifica, attraverso la sua esistenza in un luogo, attraverso quello che viene definito da Lefebvre come atto di *appropriazione* di una porzione specifica dello spazio urbano, forma la città che «non esist[e] senza processo di appropriazione comunitaria» (Lefebvre, 1971).

Le mete turistiche che si andranno ad analizzare nel case study conclusivo di questo elaborato restituiscono perfettamente a chiunque le abbia attraversate l'immagine del conflitto tra le necessità dell'industria turistica e quelle dei residenti del luogo, esacerbate anche dalla geografia fisica particolare che permette al fenomeno della gentrificazione di non presentarsi nelle stesse forme e misure di altre importanti mete turistiche. Questo processo ha portato ad un calo drastico delle rispettive popolazioni e, in un circolo vizioso, al continuo diminuire dei servizi ad esse dedicati. È in questo ambito che si può inserire il concetto di alienazione spaziale (*space alienation*)<sup>79</sup>, nelle vesti di opposto dell'appropriazione lefebvriana.

La *space alienation* prende in prestito il concetto marxista di alienazione, legato alla produzione, ed in questo contesto si riferisce alla percezione di perdita di controllo e di connessione con lo spazio urbano da parte dei residenti (produttori e riproduttori dell'ambiente cittadino) a causa delle pressioni sociali e spaziali esercitate dal turismo di massa; l'idea è che gli spazi pubblici, i quartieri e le caratteristiche distintive delle città vengano compromessi o distorti a causa dell'afflusso eccessivo di turisti, influenzando la vita quotidiana dei residenti e la qualità del loro ambiente (oltre che l'esperienza turistica dei visitatori). In questa istanza, il prodotto creato è

---

<sup>78</sup> Lefebvre, (1979) op. cit.

<sup>79</sup> Lefebvre, H. (1970). *Il diritto alla città*, Venezia: Marsilio

alieno al proprio produttore<sup>80</sup>, e l'alienazione può essere combattuta esclusivamente attraverso il processo di (ri)appropriazione dello spazio pubblico urbano.<sup>81</sup> Harvey definisce questo processo come atto creativo fondativo del bene comune: il *commoning* è «qualcosa di particolare, non un oggetto e neppure processo sociale, ma un'instabile e plasmabile relazione tra un auto-definito gruppo sociale, e quegli aspetti (già esistenti, o ancora da creare) di ambiente fisico o di rapporti considerati essenziali per la sua vitalità». (Harvey 2012). L'autore invita a non considerare i beni comuni come degli oggetti statici: l'utilizzo di un verbo, e ancor più della sua forma *-ing*, racchiude in sé l'elemento fulcro delle definizioni elencate finora. La città, come tutti i beni comuni, è un processo fluido e costante che se reso statico va incontro all'alienazione, che a sua volta ne determina la sparizione.

L'impatto dell'alienazione spaziale verrà discusso successivamente considerando la trasformazione degli spazi urbani per adattarsi alle esigenze del settore turistico a scapito delle necessità dei residenti. Sebbene l'aspetto turistico non sia l'unica causa da considerare in questo tipo di processi, l'analisi che si andrà a sviluppare in questo elaborato pone come focus centrale quello delle città insulari iper-turistificate. La gentrificazione, la speculazione immobiliare e la mercificazione delle aree urbane, fenomeni crescenti nelle zone turistiche, sono aspetti contrapposti al diritto alla partecipazione ed all'appropriazione dello spazio pubblico postulato da Lefebvre. L'alienazione spaziale, quindi, è associata a sentimenti di disagio, irritazione e perdita di autenticità nell'ambiente urbano.

La trasformazione degli spazi pubblici in luoghi orientati al turismo può comportare, come si vedrà, la perdita di identità delle comunità locali e contribuire a tensioni sociali, come evidenziato dall'emergere di fenomeni come la *tourismphobia* come dimostrato anche da una crescente

---

<sup>80</sup> Diaz-Parra, I., Jover, J. (2020). «Overtourism, place alienation and the right to the city: insights from the historic centre of Seville, Spain» in *Journal of Sustainable Tourism*, 29, pp. 1-18.

<sup>81</sup> Harvey, D. (2012). *Rebel Cities*. Londra: Verso Books.

consapevolezza ed interesse in ambito accademico<sup>82</sup>. Allo stesso modo, i turisti, il cui oggetto di ricerca in un viaggio è (tra le altre cose) l'autenticità di un luogo<sup>83</sup>, potrebbero rimanere delusi all'accorgersi di aver attraversato un ambiente alienato e alienante, in altre parole un *non-luogo*<sup>84</sup>. La città, spoglia delle proprie funzioni sociali<sup>85</sup>, diventa quindi uno spazio vuoto, un bene di consumo da cui trarre il massimo profitto vendendola al miglior offerente.

### 2.3 MERCIFICAZIONE E MUSEIFICAZIONE

La crescita dell'economia turistica, che porta con sé i benefici economici di cui abbiamo trattato precedentemente, è sicuramente un settore importante per l'economia dell'Italia. Senza quindi ignorare i punti di forza di questa industria, è bene entrare nel merito di quelle che sono le conseguenze pratiche del processo di turistificazione, e in particolare della turistificazione dell'urbano. Lasciare che gli interessi economici portino ad uno sfruttamento eccessivo e non regolato del territorio e del patrimonio socio-culturale che su esso insiste può portare a ridisegnare radicalmente le coordinate spaziali, sociali ed economiche delle località che investe.

Come accennato nel capitolo precedente, l'industria turistica è percepita come un potente mezzo di diversificazione dell'economia, un modo per ampliare i servizi disponibili sia ai turisti che agli stessi residenti, ma gli studi non si sono concentrati sull'eventualità che intere città potessero puntare esclusivamente su questo settore (diventando a tutti gli effetti delle monoculture turistiche) fino a quando questa possibilità non si è concretamente realizzata. Anche in quel caso, gli studi si sono concentrati sul problema dell'overtourism più che sulla dipendenza strutturale di una particolare area del turismo. Attraverso una prospettiva transdisciplinare si cercherà quindi di affrontare in maniera critica il tema del turismo come

---

<sup>82</sup> Capocchi, A., Vallone, C., Pierotti, M., Amaduzzi, A. (2019). «Overtourism: A Literature Review to Assess Implications and Future Perspectives» in *Sustainability*, 11(12), 3303.

<sup>83</sup> Aime, M. (2005). *L'incontro Mancato*. Torino: Bollati Boringhieri.

<sup>84</sup> Davis, R. C. (2022). *Il giocattolo del Mondo*, Venezia: Wetlands.

<sup>85</sup> Davis, R. C. (2022). *Il giocattolo del Mondo*, Venezia: Wetlands.

modello di sviluppo e dei processi di patrimonializzazione, museificazione e mercificazione che esso comporta, e che impattano in maniera sempre più violenta la vita delle popolazioni insediate nei luoghi affetti da overtourism, con particolare attenzione al punto di vista degli abitanti, alle loro necessità ed alle politiche implementate in tal senso.

David Harvey (2004) illustra come la mercificazione urbana si manifesti attraverso la privatizzazione, la gentrificazione e la trasformazione degli spazi pubblici e di quei luoghi precedentemente definiti come *common*, in luoghi commerciali. I fenomeni di gentrificazione e mercificazione sono strettamente interconnessi, tra loro stessi e con il turismo, contribuendo all'aumento di ingiustizie socio-spaziali. In molti casi l'intreccio di questi fenomeni finisce per privare i residenti del diritto di vivere a pieno le loro città. Sebbene sia chiaro che il turismo non sia l'unica causa della mercificazione degli spazi, delle culture e delle città, il focus principale dell'elaborato sarà la particolare relazione che intercorre tra i due fenomeni – overtourism e mercificazione – in un circolo vizioso che porta alla sostituzione del tessuto sociale cittadino in favore di una struttura da “parco tematico”<sup>86</sup>.

In questo processo, la città plasma la sua forma adattandosi sempre più al nuovo mercato turistico che si va a costituire, tramite una serie di operazioni: con il conseguente aumento di alberghi e bed & breakfast; favorendo ulteriormente la crescita di esercizi commerciali rivolti ad una nuova tipologia di clientela; rendendo più scarsa l'offerta commerciale indirizzata alla residenza e meno competitivo l'affitto di lunga durata, favorendo così il progressivo abbandono dell'area e l'insediamento di ulteriori attività ricettive. Questa tipologia di trasformazione del tessuto commerciale viene individuata come causa di “indirect displacement”, concetto costruito a partire da quello di “displacement pressure” (Marcuse 1985; Slater 2009). Dal punto di vista di questa concettualizzazione, l'accadere effettivo del “displacement” non è che l'esito di un processo di pressione continua che sottrae alla popolazione indigena la qualità della relazione col suo ambiente di vita, in quello che

---

<sup>86</sup> Davis, R. C. (2022). *Il giocattolo del Mondo*, Venezia: Wetlands.

Davidson e Lees (2010) chiamano “loss of place”<sup>87</sup>.

All'interno dei suoi studi, Giacomo Maria Salerno elenca alcune delle pressioni che vengono poste sulla popolazione locale in merito al fenomeno di *displacement*: mancanza di facilities per il consumo e per soddisfare le proprie necessità; problemi legati ad aspetti economici (sia come impossibilità economia che come mancanza di opzioni convenienti); motivi culturali e di stile di vita; privatizzazione degli spazi pubblici<sup>88</sup>. I meccanismi di mercato che il turismo eccessivo e non regolato mette in atto sono quindi stati associati allo spopolamento e *displacement* delle classi sociali medie e basse, attraverso l'aumento degli affitti, l'impossibilità di acquisto di immobili e la riduzione dei servizi a loro utili o economicamente accessibili<sup>89</sup>. Si è accennato precedentemente al rapporto conflittuale tra i servizi considerabili per i turisti o per i residenti, illustrata chiaramente da Dicken e Lloyd (1993). Gli autori distinguono le attività economiche in attività residenziali (dette banali) e basiche (o d'esportazione).

Le attività residenziali, rivolte alla popolazione della stessa regione, sono servizi essenziali e di prossimità, come negozi di generi alimentari e abbigliamento. Le attività basiche sono invece rivolte anche a mercati non locali: si pensi ad un'industria automobilistica oppure a servizi di consulenza particolarmente pregiati e rari<sup>90</sup>. Il turismo ha il singolare effetto di trasformare temporaneamente i servizi basici in servizi d'esportazione, importando di fatto i consumatori per brevi periodi in luoghi turisticizzati e ampliando quindi il mercato delle attività residenziali. Per capire meglio questo passaggio è utile prendere come esempio l'ambito della ristorazione: secondo questo ragionamento, ogni caffè consumato al bar in territorio

---

<sup>87</sup> Salerno, G.-M. (2018). «Estrattivismo contro il comune. Venezia e l'economia turistica» in *ACME: An International Journal for Critical Geographies*, 17(2), pp 480-505.

<sup>88</sup> Cocola-Gant, A. (2018). «Tourism gentrification» in Lees, L., Phillips, M. (2018) *Handbook of Gentrification Studies*. Cheltenham-Northampton: Edward Elgar Publishing.

<sup>89</sup> Diaz-Parra, I., Jover, J. (2020). «Overtourism, place alienation and the right to the city: insights from the historic centre of Seville, Spain» in *Journal of Sustainable Tourism*, 29, pp. 1-18.

<sup>90</sup> De Rubertis, S. (2022). *Turismo, crescita economica e sviluppo territoriale: una prospettiva geografica*. Pàtron editore.

italiano da un cittadino straniero equivale ad un caffè esportato, in quanto esso genera un impatto positivo sulla Bilancia dei Pagamenti del Paese. L'inevitabile conseguenza è che il mercato si adatti alla nuova clientela, aumentando i prezzi (e di conseguenza i profitti).

Secondo Cocola-Gant questo processo può inizialmente «sembrare una buona cosa per tutti, ma poi diventa chiaro che beneficia soltanto i proprietari dei palazzi e alcune attività commerciali, non i residenti e i negozi che servono alla vita di tutti i giorni»<sup>91</sup>. Inoltre, tale processo di aumento dei prezzi tramite l'importazione in loco del turismo e dei *clienti turisti*, insieme a fenomeni come gli affitti brevi turistici non regolati, possono contribuire ancor di più al displacement degli abitanti che non trovano più «negozi che possano soddisfare le loro necessità» ma solamente «outlets che vendono beni troppo costosi oppure ciarpame per turisti»<sup>92</sup>. Questo tipo di attività si impone progressivamente come più redditizia, contribuendo ancor di più alla perdita o al displacement di business indirizzati ai residenti<sup>93</sup>, come sostiene anche Salerno quando scrive che «il turismo agisce come una monocultura, espellendo di fatto ogni altra funzione che non possa interagire con l'industria ricettiva»<sup>94</sup>.

La progressiva scomparsa dei servizi residenziali, come conseguenza di quanto osservato finora, contribuisce all'impossibilità d'uso della città, come parte del fenomeno di *museificazione dello spazio urbano*, che al tempo stesso conduce ad una radicale omologazione dei centri delle città, tutti sempre più simili, con le stesse risorse presenti sempre rivolte ai turisti:

Le città turistiche si somigliano sempre di più, perché perdono i tratti locali che le rendono uniche e particolari. Per descrivere questo fenomeno si parla spesso di "omologazione delle città", un fenomeno che avviene perché l'economia si

---

<sup>91</sup> Gainsforth, S. (2019). *Airbnb città merce*, Bologna: DeriveApprodi.

<sup>92</sup> Goodwin, H. (2016), «Overtourism: what is it and how do we address it?» su <https://responsibletourismpartnership.org/overtourism/> (consultato il 19/05/2024)

<sup>93</sup> Salerno, G.-M. (2022). «Touristification and displacement. The long-standing production of Venice as a tourist attraction» in *City*, 26(2-3), pp 519-541.

<sup>94</sup> Salerno, G.-M. (2018). «Estrattivismo contro il comune. Venezia e l'economia turistica» in *ACME: An International Journal for Critical Geographies*, 17(2), pp 480-505.

specializza in un unico settore, quello del turismo, a discapito della varietà di funzioni urbane e di commercio che serve i residenti. Sono le città ad adattarsi ai turisti, e non viceversa. Molte città attività storiche lasciano il posto a catene commerciali, ristoranti turistici, attività legate al consumo di cibo e bevande, alla vendita di souvenir e prodotti presentati come tipici e locali.<sup>95</sup>

Se è vero, come osserva Sarah Gainsforth, che il turismo genera un movimento *retroattivo* per cui, anziché preservare le proprie risorse (materiali e immateriali), ne produce appositamente di nuove per i turisti, evidentemente le città diventano sempre più delle strutture per accogliere il turista e farlo sentire *a casa*: questo processo diventa possibile (e facile anche nei termini di economia del pensiero) tramite una omologazione delle città.

A tale processo di omologazione dei centri urbani, che portano ad una perdita culturale e identitaria locale, la “ricchezza” che il turismo produce in termini economici risulta legata a poche persone, spesso neppure residenti negli stessi territori in cui il turismo dilaga. L'esternalizzazione della gestione del territorio pubblico porta dunque a compromettere la distribuzione delle ricchezze che il turismo di fatto genera, e a ignorare, al tempo stesso, i danni che a questi territori tale sfruttamento conduce. Come osserva Cocola-Gant,

di certo il turismo non beneficia la maggior parte delle attività storiche che stanno chiudendo a ritmi inediti; non beneficia gli abitanti, alle prese con i servizi pubblici locali al collasso; non beneficia le città, il cui patrimonio storico e culturale è ridotto a fondale e location di grandi eventi. Il modello industriale del turismo sta rendendo le città invivibili e tutte uguali tra loro.<sup>96</sup>

Ponendo l'attenzione sulla correlazione tra la crescita economica e lo sviluppo del settore turistico è possibile notare quanto queste domande siano importanti per l'allocazione delle risorse e il policy-making delle destinazioni turistiche<sup>97</sup>, poiché se non regolate – continua il geografo portoghese - le città

---

<sup>95</sup> Gainsforth, S. (2020). *Oltre il turismo. Esiste un turismo sostenibile?*, Torino: Eris, p. 8.

<sup>96</sup> Cocola-Gant, A. (2018). «Tourism gentrification» in Lees, L., Phillips, M. (2018) *Handbook of Gentrification Studies*. Cheltenham-Northampton: Edward Elgar Publishing.

<sup>97</sup> Du, D., Lew, A. A., Ng, P. T. (2016). «Tourism and Economic Growth» in *Journal of Travel Research*, 55(4), pp. 454-464.

si adattano ai desideri dei turisti, cambiano pelle, perdono residenti e negozi, si trasformano in parchi a tema<sup>98</sup> oppure, secondo altri studiosi, in musei.

In merito a cosa sia un museo, e quindi come base per definire il concetto di museificazione, il filosofo Giorgio Agamben scrive:

L'impossibilità di usare ha il suo luogo topico nel Museo [...] Museo non designa qui un luogo o uno spazio fisico determinato, ma la dimensione separata in cui si trasferisce ciò che un tempo era sentito come vero e decisivo, ora non più. Il Museo può coincidere, in questo senso con un'intera città [...] ma più in generale, tutto oggi può diventare Museo, perché questo termine nomina semplicemente l'esposizione di una impossibilità di usare, di abitare, di fare esperienza.<sup>99</sup>

Secondo Lefebvre, in questo processo di museizzazione, quelli che prima erano considerati oggetti di utilità ed uso comune vengono considerati ora come preziosi e rari capolavori<sup>100</sup>, sottraendoli quindi a quello che era il loro - spesso quotidiano - utilizzo. Lo stesso può essere detto delle piazze, delle strade, dei luoghi una volta popolati e vivi che si trasformano in fondali per cartoline virtuali. Avendo deciso di adottare la definizione lefebvrina di città come organismo urbano, l'idea di una città-museo risulta quantomeno controintuitiva: se la città esiste attraverso la produzione e riproduzione delle pratiche culturali e se essa è "la proiezione al suolo dei rapporti sociali"<sup>101</sup> come si può oggi immaginare una città che si sottragga a qualunque tipo di reale utilizzo, diventando poco più di un *tableau vivant* in cui rappresenta un ideale di sé fuori dal tempo<sup>102</sup>?

---

<sup>98</sup> Coccola-Gant, A. (2018). «Tourism gentrification» in Lees, L., Phillips, M. (2018) *Handbook of Gentrification Studies*. Cheltenham-Northampton: Edward Elgar Publishing.

<sup>99</sup> Agamben, G. (2005). *Profanazioni*, Roma: Nottetempo, p. 96.

<sup>100</sup> Lefebvre, H., (1974). «La production de l'espace» in *L'Homme et la société*, 31-32, pp. 15-32.

<sup>101</sup> Lefebvre, H. (1970). *Il diritto alla città*, Venezia: Marsilio, p. 99

<sup>102</sup> Salerno, G.M. (2020). *Per una critica dell'economia turistica. Venezia tra museificazione e mercificazione*. Macerata: Quodilbet.

Dal momento che i centri storici sono stati museizzati e cristallizzati per una tendenza guidata dalle migliori intenzioni di tutela del patrimonio storico-culturale,, nonostante l'idea di distruggere gli edifici storici per far spazio a costruzioni moderne faccia giustamente rabbrivire, l'adorazione dello storico, secondo alcuni studiosi, è "ben lontana dal rappresentare una forma di salvezza"<sup>103</sup> per le città. Il termine 'heritageing' rappresenta proprio questa propensione alla salvaguardia dell'ambiente fisico senza cura per la struttura umana che lo sostiene, portando ad effetti distruttivi sul tessuto sociale delle città. L'attenzione verso la sopravvivenza delle attrazioni principali di una località non accompagnata dalla tutela delle forme sociali che una volta abitavano questi ambienti, hanno sostenuto diversi studiosi italiani già dagli anni '50 (Argan 1954, Cederna 1956), avrebbe portato all'oggettificazione delle città in beni esclusivamente estetici.

La tutela degli aspetti culturali, umani e sociali può presentarsi in vari modi: assicurandosi in primis che i quartieri che una volta furono popolari lo rimangano<sup>104</sup> e dando alle persone che continuano ad abitare questi luoghi la possibilità di condurre una vita dignitosa<sup>105</sup>. Ashworth e Tunbridge<sup>106</sup> definiscono il prodotto di questa pratica di heritagging la "città storico-turistica", che rappresenterebbe l'unione di una forma ed una funzione, poichè la città storico-turistica si cristallizza allo stesso tempo in una forma particolare di morfologia urbana (legata al mantenimento della struttura antica della città) ma anche un'attività, dipendente dalla sua forma ma in continuo sviluppo.

In queste condizioni, l'unico modo di vivere la città è come luogo di consumo e allo stesso tempo come luogo *da consumare*: le città diventano «imprenditrici e merce di consumo, la risorsa ed il prodotto finale, in vendita

---

<sup>103</sup> Salerno, G.-M. (2018). «Estrattivismo contro il comune. Venezia e l'economia turistica» in *ACME: An International Journal for Critical Geographies*, 17(2), pp 480–505.

<sup>104</sup> Argan, G.C. (1954). «Edilizia popolare e tutela monumentale» in *Edilizia popolare*, 1(1), pp. 19-20.

<sup>105</sup> Cederna, A. (1956). *I vandali in casa*, Bari: Laterza.

<sup>106</sup> Ashworth, G. J., & Tunbridge, J. E. (2004). *Whose tourist-historic city? Localizing the global and globalizing the local*. A companion to tourism, 210.

sul mercato globale»<sup>107</sup>. Il fruitore ideale, nonché l'unico possibile, di questa nuova città *museizzata* è il turista, che «non appartiene al luogo ma vi partecipa essenzialmente con il consumo»<sup>108</sup>. Apprezzandone la cristallizzazione fuori dal tempo in quanto “storica”, egli fa esperienza di una città esibita e venduta come un oggetto raro e prezioso ma paradossalmente partecipa al processo che la taglia fuori dal tempo e da qualunque possibile futuro<sup>109</sup>. La maggiore contraddizione che Lefebvre prima, e Harvey in seguito, hanno identificato della mercificazione dei luoghi volti ad accogliere ingenti flussi turistici, è proprio nella distruzione di alcuni elementi, come l'appropriazione, la comunità, l'autenticità, che in un primo momento sono stati gli stessi ad attrarre nuovi residenti e visitatori<sup>110</sup>. In questo corto circuito, è il turista stesso che distrugge l'autenticità che ricerca in una città storica,<sup>111</sup> lasciando nient'altro da ammirare se non altri turisti, identici a sé<sup>112</sup>.

Cocola-Gant introduce a questo proposito il concetto di place-based displacement, riferendosi alla «perdita degli spazi subita dai residenti man mano che l'utilizzo degli spazi da parte dei visitatori crea materialmente un effetto di displacement dai loro luoghi di appartenenza»<sup>113</sup>. In questo processo, i residenti non sono necessariamente spinti a trasferirsi altrove (quantomeno non nell'immediato) ma viene impedito loro di vivere gli spazi comuni. Questo processo, come si mostrerà nel dettaglio nel capitolo successivo, ha delle ricadute sulla struttura sociale e politica dei luoghi. In particolare, come si vedrà, la privazione per i residenti di spazi di aggregazione sociale e politica che vengono destinati allo sfruttamento da parte dei turisti porta ad un indebolimento della capacità di resistenza e dell'organizzazione di

---

<sup>107</sup> Gainsforth, S. (2020). *Oltre il turismo. Esiste un turismo sostenibile?*, Torino: Eris, p. 19.

<sup>108</sup> (Ingersoll 2004, p.41)

<sup>109</sup> Choay, F. (1992) *The Modern City: Planning in the 19th Century*. George Braziller; p.127

<sup>110</sup> Diaz-Parra, I., Jover, J. (2020). «Overtourism, place alienation and the right to the city: insights from the historic centre of Seville, Spain» in *Journal of Sustainable Tourism*, 29, pp. 1-18.

<sup>111</sup> Lefebvre, H. (1971). *Everyday Life in the Modern World*, Londra: Allen Lane, p. 192.

<sup>112</sup> Davis, R. C. (2022). *Il giocattolo del Mondo*, Venezia: Wetlands.

<sup>113</sup> Cocola-Gant, A. (2018). *Tourism gentrification*. In *Handbook of gentrification studies* (pp. 281-293). Edward Elgar Publishing.

iniziative dal basso, e di fatto, in maniera implicita e sottile, conduce ad una limitazione dell'espressione democratica dei cittadini.

Come esplicitato nel primo capitolo, uno dei motivi per cui l'overtourism ha potuto diffondersi, insieme alle incertezze nelle stime degli effetti che il turismo avrebbe avuto sui luoghi (Butler e Dodds sostengono che le previsioni e i forecast turistici abbiano sottostimato in maniera costante gli impatti negativi e allo stesso tempo sovrastimato gli introiti che ne sarebbero derivati<sup>114</sup>), è stata la scelta di prestare maggiore attenzione all'aspetto economico rispetto a quello sociale e ambientale da parte dei policy makers delle diverse località<sup>115</sup>. Da ciò non emergono dunque soltanto i limiti della capacità politica che non riesce a porre freni ad un fenomeno internazionale che coinvolge miliardi di persone ogni anno, ma si evince la presenza di una decisione deliberata che dipende anche dagli interessi comuni tra economia e politica<sup>116</sup>.

Butler e Dodds portano avanti il ragionamento sostenendo che globalmente ci sia una grave mancanza di istituzioni politiche atte alla prevenzione dello sviluppo eccessivo del turismo o che riescano ad avere una visione d'insieme del fenomeno, in modo da poter coordinare ed integrare le politiche turistiche a quelle, ad esempio, ambientali o energetiche. A questo si aggiunge la rivoluzione *dot-com*: le nuove piattaforme digitali «hanno trovato il modo di mercificare sempre nuove risorse, ampliando la sfera di ciò che è possibile mettere a profitto – la casa, il proprio tempo, le città intere»<sup>117</sup>, inserendosi allo stesso tempo in un vuoto legislativo che permette loro di insediarsi in segmenti di mercato non ancora regolati o addirittura non

---

<sup>114</sup> Butler, R.W., Dodds, R. (2022). «Overcoming overtourism: a review of failure» in *Tourism Review*, 77, pp. 35-53.

<sup>115</sup> Salerno, G.-M. (2022). «Touristification and displacement. The long-standing production of Venice as a tourist attraction» in *City*, 26(2-3), pp 519-541.

<sup>116</sup> Bianci, R.V. (2004). «Tourism Restructuring and the Politics of Sustainability: A Critical View From the European Periphery (The Canary Islands)» in *Journal of Sustainable Tourism*, 12(6), p. 497.

<sup>117</sup> Gainsforth, S. (2019). *Airbnb città merce*, Bologna: DeriveApprodi.

regolabili senza una sostanziale modifica degli approcci locali, statali e regionali a questo tipo di tecnologie e a quella che è stata definita *gig economy*.

Sarah Gainsforth delinea lucidamente il processo con cui la ormai famosa piattaforma Airbnb è proliferata, ovvero approfittando di un contesto di recessione economica, di precarizzazione del lavoro, di contrazione dei salari e di aumento del costo della vita che, dopo la crisi economica del 2008, ha portato le città a “vendersi” sul mercato finanziario globale alla ricerca di risorse economiche e allo stesso tempo ha ammorbidito la percezione che i residenti hanno del sovraffollamento turistico e dei costi ad esso connessi.<sup>118</sup> Il problema cui si va incontro nel trarre profitto dal territorio è il rischio che l'azione economica inneschi fenomeni di free-riding e depauperamento di quelle risorse che sono state precedentemente definite come beni comuni. Il fenomeno del free-riding è, in sostanza, lo sfruttamento di risorse comuni senza la partecipazione al mantenimento dello stesso.

Se prima di Airbnb erano sempre attività imprenditoriali a gestire il turismo, con la nascita di questa e altre piattaforme chiunque viene abilitato a fittare stanze e appartamenti, portando di fatto ad un processo che da un lato è vantaggioso per i singoli proprietari (e residenti delle città), dall'altro porta alla difficoltà di gestire un processo che di fatto genera una elevatissima competitività a livello economico.

La letteratura delle scienze turistiche affronta infatti il tema dei commons in stretta connessione con i lavori di Hardin<sup>119</sup> e la sua “Tragedy of the commons”. In particolare, molta parte della letteratura successiva si concentra da un lato sui motivi da cui scaturisce questo eccessivo sfruttamento delle risorse (naturali per quel che riguarda questo studio, ma il discorso può facilmente essere esteso alle risorse sociali e immateriali) e dall'altro cerca di stabilire in quali condizioni le comunità siano in grado di mettere in atto

---

<sup>118</sup> Garau-Vadell, J.B. (2018). «Economic crisis and residents' perception of the impacts of tourism in mass tourism destinations» in *Journal of Destination Marketing & Management*, 7, pp. 68-75.

<sup>119</sup> Hardin, G. (1968). «The Tragedy of the Commons» in *SCIENCE*, 162(3859), pp. 1243-1248.

efficienti regole di uso e governance delle stesse<sup>120</sup>. L'over-tourism, in base a quanto visto finora, non è altro che «un esempio di quel che succede quando sempre più persone consumano una risorsa comune»<sup>121</sup> inciampando quindi nella tragedia dei commons<sup>122</sup>, fino all'estremo in cui coloro i quali si occupano del mantenimento della risorsa finiscono per essere irrimediabilmente allontanati dalla stessa o privati dall'utilizzo di essa.

Applicando questo discorso ai beni immateriali (il cosiddetto patrimonio sociale e culturale) rispetto a quelli materiali è importante sottolineare una sostanziale differenza che emerge: il turista può partecipare al mantenimento dei beni naturali con comportamenti coscienziosi, oppure attraverso l'applicazione di tasse di soggiorno che vadano poi utilizzate per finanziare manutenzione e conservazione dei beni e in qualunque altro modo ritenuto opportuno dagli organi di governance, così come allo stesso tempo possono essere implementate delle misure da parte degli organi competenti per limitare gli effetti sul mercato immobiliare, sul costo della vita, sulla commercializzazione dello spazio pubblico da parte di privati e così via. Lo stesso ragionamento non può essere applicato ai beni immateriali e alle caratteristiche culturali: non essendo parte della comunità che produce e riproduce questi beni, e non avendo intenzione di diventarli, il viaggiatore mette in pericolo la trasmissione di questi beni comuni alle nuove generazioni<sup>123</sup>. Ciò metterebbe a rischio sia la complessa struttura socio-culturale dei luoghi in cui è diffuso il turismo che il turismo stesso se, come sostenuto da Russo e Richards,<sup>124</sup> la promozione della destinazione Europa

---

<sup>120</sup> Privitera, D. (2016). «L'economia on demand. Un business a "casa di altri"» in *Commons/Comune*, 14, pp. 427-433.

<sup>121</sup> Goodwin, H. (2016), «Over-tourism: what is it and how do we address it?» su <https://responsibletourismpartnership.org/over-tourism/> (consultato il 19/05/2024)

<sup>122</sup> Hardin, G. (1968). «The Tragedy of the Commons» in *SCIENCE*, 162(3859), pp. 1243-1248.

<sup>123</sup> Bertacchini, E., Bravo, G., Marrelli, M., & Santagata, W. (2012). *Cultural commons: A new perspective on the production and evolution of cultures*. In Cultural Commons. Edward Elgar Publishing.

<sup>124</sup> Russo, A.P., Richards, G. (2016). *Reinventing the Local in Tourism: Producing, Consuming and Negotiating Place*, Bristol: Blue Ridge Summit: Channel View Publications.

passa (anche) attraverso «gli usi, i costumi e le tradizioni locali come elementi in grado di assicurare una visita densa di esperienze»<sup>125</sup>.

Per concludere questa analisi sullo stato delle città oggi, in particolare a seguito del fenomeno di overtourism a cui si assiste, risulta efficace una ulteriore definizione che è stata utilizzata recentemente nella ricerca scientifica in questo settore: quella di *short term city*. Con questa locuzione, che rientra nel discorso più ampio di museificazione delle città, si fa riferimento allo sguardo del turista, solitamente relegato a pochi giorni, sulle città; poiché, come mostrato, il turismo attiva vastissimi processi economici, tale sguardo non rimane un semplice *punto di vista* del turista, ma di fatto porta ad una modificazione costitutiva della città stessa nella sua essenza: «Nel caso della turisticizzazione [...], ad una popolazione stanziale se ne sostituisce una intermittente, caratterizzata per sua stessa natura da periodi di permanenza relativamente brevi. Ciò che avviene dunque nei casi di turisticizzazione è una sostituzione della residenzialità *in sé* con nuove forme di attraversamento dei luoghi»<sup>126</sup>

Nel fare riferimento alle *short term city* si crea una differenza sostanziale con il processo di gentrificazione: dal momento che non è il turista a soggiornare per breve periodo, ma la stessa città che diventa *a breve termine*, il turista potrebbe essere inteso come un abitante, se non un residente, di un centro storico turisticizzato/gentrificato. Questa trasformazione della città si adatta, come si vedrà nel quarto capitolo dell'elaborato, in particolare al caso di Venezia e di altre destinazioni fortemente turisticizzate:

Se è vero che la turisticizzazione non attua una sostituzione tra diverse classi di residenti, essa realizza comunque una transizione da uno “spazio di residenza” vero e proprio a uno spazio di occupazione intermittente. [...] È quindi inutile, dal punto di vista degli effetti del displacement, sottolineare queste differenze: se un turista è solo un gentrificatore

---

<sup>125</sup> Russo, A.P., Richards, G. (2016). *Reinventing the Local in Tourism: Producing, Consuming and Negotiating Place*, Bristol: Blue Ridge Summit: Channel View Publications.

<sup>126</sup> Salerno, G.-M. (2018). «Estrattivismo contro il comune. Venezia e l'economia turistica» in *ACME: An International Journal for Critical Geographies*, 17(2), pp 480-505.

temporaneo, la sua effimera presenza sarà immediatamente sostituita dal visitatore successivo, cosicché, sebbene ciascuno di essi possa “occupare lo spazio solo per un breve periodo, nel complesso sono lì per tutto il tempo: la loro occupazione transitoria potrebbe essere chiamata flusso, ma (...) appare come una massa continua e solida” (Davis e Marvin 2004, p. 4)<sup>127</sup>

la trasformazione di una parte significativa delle proprietà residenziali della città in affitti turistici a breve termine porta ad una accelerazione delle trasformazioni che le città subiscono a causa del turismo.

A Venezia in particolare, si nota come le funzioni urbane si rivolgono sempre più a popolazioni transitorie, in particolare a turisti e studenti, mentre si allontanano dalle esigenze di una comunità stabile e residente:

Stiamo introducendo questo termine (città a breve termine) come una dimensione analitica del cambiamento urbano che potrebbe legarsi al dibattito sulla resilienza. Con città a breve termine intendiamo una forma urbana che non è più ancorata a – e dipendente da – una popolazione residente: si riorienta verso i transiti e le pratiche abitative di una popolazione transitoria come i visitatori a breve termine, mentre la massa della popolazione stabile si riduce.<sup>128</sup>

Ancora riguardo a Venezia, Russo & Arias Sans (2009), sostengono che la sua popolazione studentesca, attratta nella città per studiare presso i suoi centri di istruzione superiore e dalla prospettiva di vivere anche solo per un breve periodo in una città così particolare, rappresenti un potenziamento dell'economia della città tale da infondere nuova vita nel tessuto socioeconomico della stessa. I due autori mostrano come questo potenziale venga messo a rischio dal momento che le opportunità abitative vengono ostacolate dalla crescita della domanda turistica di alloggi e dal momento che la città non offre reali opportunità lavorative per questa parte della popolazione. Di fatto, ciò è inevitabilmente accaduto con l'esplosione

---

<sup>127</sup> Salerno, G.-M. (2022). «Touristification and displacement. The long-standing production of Venice as a tourist attraction» in *City*, 26(2-3), pp 519-541.

<sup>128</sup> Salerno, G.-M., Russo, A.P. (2022). «Venice as a short-term city. Between global trends and local lock-ins» in *Journal of Sustainable Tourism*, 30(5), pp. 1040–1059. (trad. mia)

dell'ospitalità basata su piattaforme e con l'incessante erosione delle alternative al turismo nel mercato del lavoro. Prima di entrare nel dettaglio dei casi di Venezia e Capri, nel prossimo capitolo si farà riferimento a quelle che sono le policy adoperate oggi in materia di turismo.

### 3. LE POLICY DEL TURISMO E IL DIRITTO ALL'ABITARE

#### 3.1 LA GESTIONE DEL TURISMO

Avendo definito il turismo come un ambito economico complesso, vago e vasto, che è maggiore della semplice somma delle sue parti, si potrebbe pensare che le regolamentazioni dovrebbero in qualche modo riflettere questa stessa natura. Eppure, nonostante a livello nazionale l'Italia abbia un Ministero del Turismo, esso risulta più votato alla promozione turistica<sup>129</sup> piuttosto che al raggiungimento di effettivi obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale, economica in ambito turistico. Né, come già accennato in precedenza, sembrano esservi intenzioni di tutela dei beni culturali: il turismo in Italia, in ultima analisi, è regolato quasi esclusivamente da interessi economici.

Questa particolare vocazione non è il risultato di una cattiva organizzazione, anzi, la promozione è l'obiettivo più largamente noto e diffuso per tutte le agenzie pubbliche che si occupano di turismo, dal livello locale a quello internazionale ed in qualunque paese, come nota anche Dredge<sup>130</sup>, che reputa tali organizzazioni non adatte ad affrontare i problemi dell'overtourism poiché «incaricate di mantenere, se non addirittura aumentare, il numero di visitatori» di anno in anno, piuttosto che cercare nuove soluzioni per gli emergenti problemi legati alla turistificazione<sup>131</sup>.

A livello europeo il turismo e la relativa gestione vengono affidati al TRAN, la Commissione che si occupa di trasporti ed infrastrutture. La motivazione di questa unione può sembrare sensata ed ovvia: dopotutto, il turismo nelle sue infinite varianti implica sempre uno spostamento di qualche tipo. Allo stesso tempo è ben noto che non ogni spostamento sia dovuto al

---

<sup>129</sup> "Ministero: missione e funzioni" su <https://www.ministeroturismo.gov.it/ruolo-del-ministero-missione-e-funzioni-2/> (consultato il 04/06/2024)

<sup>130</sup> Dredge, D. (2016). «Are DMOs on a path to redundancy?» in *Tourism Recreation Research*, 41(3), pp. 348-353.

<sup>131</sup> Dredge, D. (2016). «Are DMOs on a path to redundancy?» in *Tourism Recreation Research*, 41(3), pp. 348-353.

turismo, motivo per cui esso rimane comunque un aspetto secondario negli impegni di tale Commissione. Questo accorpamento è infatti allo stesso tempo estremamente riduttivo dell'ampio spettro di attività correlate al turismo, specialmente se - come dimostrano gli studi citati - per una prospettiva turistica più sostenibile è necessaria una maggiore integrazione delle politiche turistiche a tutti gli altri settori coinvolti o impattati<sup>132</sup>.

Nel caso specifico delle problematiche affrontate in questo elaborato, dover gestire la collaborazione tra enti distinti rende ancor più complesso il laborioso obiettivo di unire le necessità degli stakeholder turistici a quelli della popolazione residente. Infatti, i settori da includere nella trasformazione della tipologia maggioritaria di turismo coinvolgerebbero quantomeno tutti servizi di cui usufruiscono i viaggiatori ed i residenti: virtualmente quindi, qualunque servizio offerto in una data località. Portando l'esempio al territorio italiano, in termini di gestione nazionale le tematiche affrontate quotidianamente dagli studiosi del turismo andrebbero a toccare temi la cui responsabilità è affidata a diversi Ministeri: in primo luogo ovviamente il Ministero del Turismo, ma dall'Economia, ai Trasporti, alle Imprese, alla Transizione Ecologica ed al Made in Italy, risulterebbe più semplice elencare i pochi che non hanno alcuna accezione turistica piuttosto che tutti i coinvolti. Allo stesso tempo ci si dovrebbe occupare di quel che viene a mancare alle popolazioni residenti nelle località estremamente turisticizzate: istruzione, sanità, servizi al cittadino, per incentivare una resistenza al displacement che possa portare ad una coesistenza delle due esperienze. Questo porterebbe, in definitiva, a dover includere nella pianificazione ogni entità di governance.

Anche volendo trattare, ad esempio, esclusivamente la sostenibilità dal punto di vista ambientale, il peso del settore in termini di inquinamento non corrisponde alla capacità dei policy makers deputati al settore turistico di avere un impatto su quelle stesse tematiche, rendendo vani gli eventuali sforzi

---

<sup>132</sup> Butler, R.W., Dodds, R. (2022). «Overcoming overtourism: a review of failure» in *Tourism Review*, 77, pp. 35-53.

prodotti in tale direzione<sup>133</sup>. Oltre che una mancanza di integrazione orizzontale delle politiche turistiche, alcuni studi evidenziano una mancanza di integrazione verticale<sup>134</sup>, vale a dire tra i diversi livelli (locale, regionale e nazionale). Una prima motivazione fornita dall'Accademia per questa frattura sarebbe la convinzione che la soluzione alle problematiche derivanti dal turismo si sarebbe trovata al livello locale<sup>135</sup>. La quantità di varianti e condizioni uniche applicabili alle singole destinazioni turistiche, secondo le prime indagini, non permettono di mettere in atto un unico piano nazionale, o addirittura globale, aggiungendo un ulteriore livello di complessità al tema. D'altra parte, risulta interessante notare come le poche iniziative locali promosse in questo senso non siano durate a lungo e non abbiano prodotto gli esiti desiderati nella prevenzione dell'overtourism, neanche in piccole località, proprio per la mancanza di coordinazione tra destinazioni .

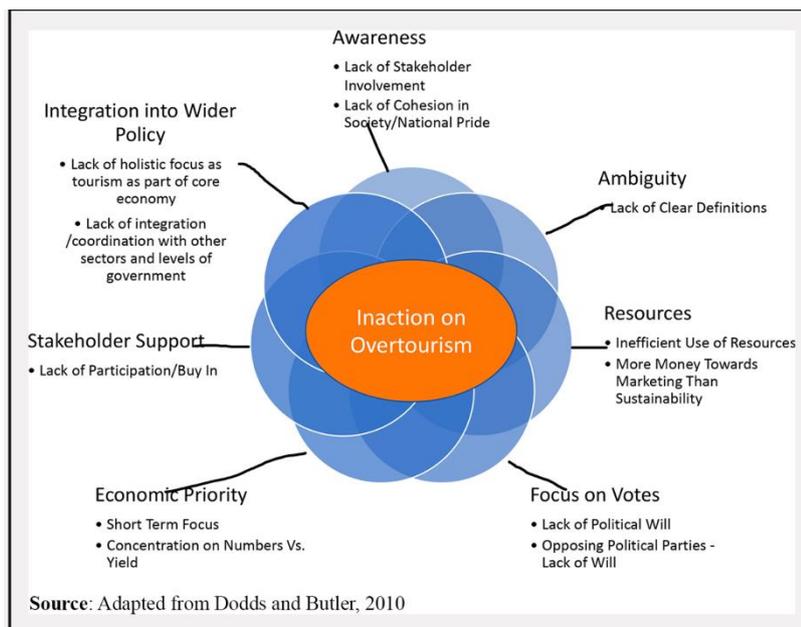
Butler e Dodds hanno prodotto uno schema nel quale raccolgono quelli che secondo loro sono i principali ostacoli al superamento del problema dell'overtourism, ormai largamente conosciuto e discusso sia nelle sedi decisionali dei territori che nel discorso pubblico e nei media. Tra le motivazioni riscontrate troviamo alcuni dei punti chiave finora discussi: la political carrying capacity, la prioritizzazione degli aspetti economici e dei benefici a breve termine, ed ancora la mancanza di integrazione orizzontale e verticale delle policy.

---

<sup>133</sup> Butler, R.W., Dodds, R. (2022). «Overcoming overtourism: a review of failure» in *Tourism Review*, 77, pp. 35-53.

<sup>134</sup> Butler, R.W., Dodds, R. (2022). «Overcoming overtourism: a review of failure» in *Tourism Review*, 77, pp. 35-53.

<sup>135</sup> (United Nations Environmental Programme (UNEP)/International Council for Local Environmental Initiatives (ICLEI), 2003)



Il turismo è stato percepito come una forza positiva che può contribuire allo sviluppo economico, alla creazione di posti di lavoro e alla promozione della comprensione interculturale. Tuttavia, questa visione positiva è stata messa in discussione negli ultimi decenni a causa della crescente consapevolezza degli impatti trasversali del turismo sull'ambiente, sulle comunità locali e sulla cultura. Come sottolineato da diverse fonti<sup>136</sup>, inclusa l'analisi di Bianci<sup>137</sup>, è di recente emerso un crescente dibattito sull'effettiva sostenibilità del turismo di massa e sulla necessità di adottare approcci più trasversali e responsabili. Se quindi la consapevolezza che una gestione olistica del turismo sia la strada da intraprendere per ottenere un'economia turistica più sostenibile e giusta è ormai diffusa; insieme al dato che i cambiamenti necessari ad attuare tali politiche siano materialmente possibili, quali sono le motivazioni a favore del mantenimento di un turismo di massa che va aumentando di anno in anno?

<sup>136</sup> Butler, R.W., Dodds, R. (2022). «Overcoming overtourism: a review of failure» in *Tourism Review*, 77, pp. 35-53.

<sup>137</sup> Bianci, R.V. (2004). «Tourism Restructuring and the Politics of Sustainability: A Critical View From the European Periphery (The Canary Islands)» in *Journal of Sustainable Tourism*, 12(6), pp. 495-529.

La nozione di cosa sia necessario cambiare per ottenere una gestione turistica sostenibile è stata a lungo dibattuta, ma è diventato sempre più evidente che molti governi e organizzazioni turistiche continuano a non adottare politiche efficaci per mitigare gli impatti negativi del turismo. Così, come afferma Mihalic, nonostante i governi adottino delle politiche apparentemente mirate al raggiungimento della sostenibilità turistica e «si riempiano la bocca di principi di sostenibilità, in realtà, fanno molto poco per implementare delle azioni e dei limiti appropriati»<sup>138</sup>. Già Bianci<sup>139</sup> sosteneva che le autorità continuassero a promuovere delle politiche mirate alla crescita dei flussi turistici che non riescono ad integrare gli aspetti di degradazione ecologica e sociale, nonché gli aspetti più ampi che rispecchiano il concetto di sostenibilità in chiave olistica, attraverso finti meccanismi disincentivanti. Per cui, se, secondo Salerno, «l'atteggiamento delle compagnie, dei governi e delle organizzazioni di marketing così come delle aziende di trasporti [...] che pongono la crescita come primo obiettivo fondamentale» è uno dei fattori che influisce maggiormente sullo sviluppo indisturbato e inesorabile del fenomeno dell'overtourism, risulta necessario spostare il focus dalla continua necessità di crescita e porre maggiore attenzione a modi alternativi di sviluppo che possano apportare maggiori benefici alla popolazione<sup>140</sup>.

Nonostante questo approccio, più ampio rispetto alla mera analisi di costi e benefici del turismo per come si presenta oggi, si sia largamente diffuso fuori dagli ambienti accademici, a influire maggiormente su legislatori, governance e amministrazioni sono le stime delle cifre legate alla crescita dovuta al turismo. A tal riguardo, Salerno osserva come «proprio a queste cifre può essere attribuita l'abbondanza di report pro-turismo che spiegano nel dettaglio tutti i benefici dell'industria, insieme al dato che quasi tutti i paesi del

---

<sup>138</sup> Mihalic, T. (2016). «Sustainable-responsible tourism discourse – Towards 'responsustainable' tourism» in *Journal of Cleaner Production*, 111(B), pp. 461-470.

<sup>139</sup> Bianci, R.V. (2004). «Tourism Restructuring and the Politics of Sustainability: A Critical View From the European Periphery (The Canary Islands)» in *Journal of Sustainable Tourism*, 12(6), p. 497.

<sup>140</sup> Butler, R.W., Dodds, R. (2022). «Overcoming overtourism: a review of failure» in *Tourism Review*, 77, pp. 35-53.

mondo hanno un qualche piano di sviluppo turistico». <sup>141</sup> I piani di sviluppo previsti però, per la maggiore, ignorano i bisogni di chi vive determinati luoghi, tutelando e concentrandosi maggiormente sull'aumento del numero di visitatori. Lo stesso autore sostiene però che queste cifre siano spesso stimate in maniera fin troppo generosa <sup>142</sup> e che esse, oltre a non tenere conto dei costi indiretti del settore, siano fuorvianti e diano un'impressione non realistica degli effetti benefici dell'aumento dei flussi in località già altamente turisticizzate.

Per rafforzare ulteriormente questa tesi, Walmsley aggiunge che l'aumento del numero di turisti in una specifica località non necessariamente corrisponda ad un aumento dei posti di lavoro né all'aumento dei salari per i lavoratori <sup>143</sup>, poiché i bisogni della crescente domanda turistica possono in alcuni casi essere soddisfatti con immigrazione di forza lavoro da regioni con minori opportunità lavorative, ad un costo più basso <sup>144</sup>, non solo al livello internazionale ma anche all'interno di una stessa nazione, come osservato in Spagna <sup>145</sup>. Questo particolare fenomeno, oltre che estremamente difficile da monitorare - specialmente quando interno ad un'unica regione - può anche portare a condizioni lavorative in costante peggioramento <sup>146</sup> per via dello spostamento del focus sulla massimizzazione dei profitti che spinge le attività, in crescente competizione tra loro, a cercare il massimo guadagno a breve termine.

Allo stesso tempo, i fondi pubblici raccolti attraverso imposte concepite come disincentivo al sovraffollamento turistico (degli esempi proposti a tal

---

<sup>141</sup> *Ibidem.*

<sup>142</sup> *Ibidem.*

<sup>143</sup> *Ibidem.*

<sup>144</sup> Wendt, M., Jóhannesson, G. T., & Skaptadóttir, U. D. (2020). *On the move: migrant workers in Icelandic hotels*. Tourism employment in Nordic countries: Trends, practices, and opportunities, 123-142.

<sup>145</sup> García-Barrero, J. A., & Erbina, C. M. (2021). *The management of labour recruitment: The hotel chains during the Spanish tourism boom, 1959–1973*. *Annals of Tourism Research*, 86, 103086.

<sup>146</sup> Nuti, A. (2018). *Temporary labor migration within the EU as structural injustice*. *Ethics & International Affairs*, 32(2), 203-225.

riguardo nell'elaborato saranno la tassa di sbarco a Capri ed il ticket di ingresso a Venezia), finiscono per essere utilizzati, invece che per impedire il deterioramento degli ambienti fisici e sociali di un luogo, per riparare ad un danno proprio da chi continua ad arrearlo<sup>147</sup>. Questo tipo di approccio, oltre che non risolvere il problema, «non farà che rendere le future amministrazioni finanziariamente dipendenti dall'aumento dei visitatori, anziché dalla loro diminuzione»<sup>148</sup>.

Ben poche organizzazioni di gestione delle destinazioni (Destination Management Organisation, DMO) agiscono attivamente per tentare di gestire e regolare il flusso turistico<sup>149</sup>. In diretta opposizione, a spingere fortemente verso l'aumento del numero di visitatori o quantomeno al mantenimento di un flusso elevato e in costante crescita negli anni, vi sono una moltitudine di attori che ricoprono ruoli centrali nei diversi settori economici (ormai del tutto dipendenti dai flussi turistici) e che sono direttamente coinvolti nei processi di fornitura di beni e servizi non solo turistici ma anche ad utilizzo dei cittadini. Tra questi rientrano agenzie di viaggio, società di booking online, società di trasporti, strutture ricettive, attività di ristorazione e attività di noleggio auto, strutture o anche il mondo dell'intrattenimento.

Un esempio di gestione privata di beni e servizi turistici che ha un notevole impatto, e che sarà approfondito più specificatamente nel capitolo successivo, riguarda il case study di Capri e le compagnie di navigazione presenti sull'isola. In effetti, risulta che a Capri esse sono praticamente un monopolio, poiché sebbene esistano differenti compagnie, risulta che il proprietario di queste sia un'unica famiglia (in maniera totale o come soci parziale delle aziende). Oltre a queste compagnie rimane ancora attiva sul territorio la compagnia regionale, che tuttavia dopo aver rischiato il fallimento economico è stata semiprivatizzata, ed acquisita dalla stessa famiglia che

---

<sup>147</sup> Aime, M. (2005). *L'incontro Mancato*. Torino: Bollati Boringhieri.

<sup>148</sup> Davis, R. C. (2022). *Il giocattolo del Mondo*, Venezia: Wetlands.

<sup>149</sup> Butler, R.W., Dodds, R. (2022). «Overcoming overtourism: a review of failure» in *Tourism Review*, 77, pp. 35-53.

possedeva già le maggiori concorrenti<sup>150</sup>. In questa maniera (totalmente redditizia per il privato), i prezzi dei trasporti marittimi per l'isola vanno a costituire a tutti gli effetti un cartello, i diritti di continuità territoriale degli isolani non vengono rispettati e tali compagnie continuano a utilizzare mezzi a capienza maggiore per aumentare così il numero dei biglietti emessi. La mancanza di organizzazione funzionale (riportata in questo esempio ma applicabile ai più svariati contesti), che, conduce notoriamente ad un rafforzamento dei settori privati, ha reso difficile stabilire a chi spetti la responsabilità di gestione del fenomeno turistico e ha portato ad evidenti difficoltà nell'identificare la natura del problema che non presenta una soluzione unica e immediata, ma può essere contrastato in maniera efficace solamente attraverso processi organizzativi e con politiche orientate ad un impatto a lungo termine.

Butler e Dodd concordano nel sostenere che una visione a lungo termine della questione sia essenziale, aggiungendo però che per poter ottenere dei risultati nel lungo periodo, spesso sono necessarie misure impopolari nel breve termine. A questo attribuiscono la mancanza di azione della classe politica, secondo gli autori troppo concentrata sulla propria rielezione per promuovere misure inizialmente impopolari. Anche Salerno sostiene che una visione degli obiettivi a lungo termine debba «rimpiazzare la diffusa corsa agli obiettivi a breve termine che si focalizza sulla crescita, sui profitti e sulla ri-elezione della classe governativa»<sup>151</sup>. Se quindi non esiste un ente preposto alla regolamentazione turistica in ottica di sostenibilità né al livello nazionale né a quello europeo, risulta necessario chiedersi quali siano le regolamentazioni attualmente applicate al turismo, da chi siano state formulate e in quali modi abbiano modellato la situazione attuale.

Per una migliore comprensione degli approcci più comuni, numerosi studiosi hanno tentato di definire delle distinzioni, permettendo di

---

<sup>150</sup> Le due compagnie di navigazione SNAV e NLG sono entrambe di proprietà della famiglia Aponte (legata al gruppo MSC), che ha successivamente acquisito Caremar.

<sup>151</sup> Salerno, G.-M. (2018). «Estrattivismo contro il comune. Venezia e l'economia turistica» in *ACME: An International Journal for Critical Geographies*, 17(2), pp 480-505.

suddividere i differenti approcci in base a criteri differenti. Spiccano, in particolar modo, quattro categorizzazioni. La prima, sviluppata da Milano<sup>152</sup>, propone una categorizzazione suddividendo le strategie possibili in cinque gruppi in base al rispettivo obiettivo primario, soprannominate le "5 D": Destagionalizzazione, Decongestione, Decentralizzazione, Diversificazione e Deluxe. Alcune delle criticità riscontrate in questo studio sono legate alla mancanza di potere pratico da parte degli organi di governance per quanto riguarda gli aspetti di destagionalizzazione e decongestione. Essi sono in gran parte dipendenti da compagnie private che possono decidere liberamente quanti voli, treni, navi da crociera dirigere alle diverse destinazioni e in quali periodi dell'anno. Per tali compagnie l'idea di decongestione e destagionalizzazione implicherebbe - almeno inizialmente - un aumento di costi nei periodi di bassa stagione per assicurare dei collegamenti che incentivino l'aumento delle visite e allo stesso tempo una perdita di profitti nei periodi di alta stagione, se dovessero limitare le tratte per assicurare un numero ridotto di visitatori. Per quel che riguarda la decentralizzazione, già MacCannell sosteneva che

Il moderno turismo internazionale possiede una propria struttura morale, un senso collettivo che certe cose debbano essere viste. Ci sono letteralmente milioni di turisti che hanno speso i loro risparmi per fare un pellegrinaggio e vedere queste cose. Alcuni che "non sono stati lì" mi hanno riferito che vorrebbero vedere questi posti "con tutto il cuore"<sup>153</sup>.

In quest'ottica, pensare che il turista che si trovi per la prima volta nella sua vita - e magari l'unica - in prossimità di un "sito sacro del turismo"<sup>154</sup> rinunci a partecipare al rito collettivo<sup>155</sup> di *essere stato lì*, appare assurdo.

---

<sup>152</sup> Milano, C. (2018). «Overtourism, malestar social y turismofobia. Un debate controvertido» in *Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 16, pp. 551-564.

<sup>153</sup> MacCannell, D. (2012). *Il turista. Una nuova teoria della classe agiata*, Milano: UTET Università.

<sup>154</sup> Davis, R. C. (2022). *Il giocattolo del Mondo*, Venezia: Wetlands.

<sup>155</sup> Aime, M. (2005). *L'incontro Mancato*. Torino: Bollati Boringhieri.

La critica all'ultimo punto del lavoro di Milano, ovvero alla possibilità di ridurre la quantità di visite ad un determinato luogo di interesse rendendolo un lusso, sottolinea come questo tipo di barriera all'ingresso possa avere effetti discriminatori e classisti mascherati dietro le buone intenzioni della protezione dell'ambiente naturale o urbano. Se l'accesso alla cultura, all'arte e alla bellezza sono diritti da tutelare, aumentare il prezzo fino a che solo in pochi possano accedervi non è la strada da percorrere, soprattutto volendo mantenere fede ai principi più ampi della sostenibilità, che includono la giustizia sociale e l'uguaglianza. Questa stessa analisi, infatti, ben si ricollega alla teoria di Cocola-Gant sul 'place-based displacement': gli abitanti delle località interessate subirebbero un aumento dei costi della vita repentino ed ingiustificato, trovandosi a non potersi più permettere di accedere a parti fondamentali della loro cultura o del loro patrimonio naturalistico, pur non essendosi allontanati fisicamente da esso.

Un secondo approccio è quello offerto da Abbasian, Onn e Arnautovic<sup>156</sup>, che hanno distinto tra quattro tipologie di soluzioni rispettivamente orientate alle infrastrutture, ai turisti, alle autorità locali e ai tour operator o simili. Anche in questo caso notiamo la mancanza di iniziative dirette all'abitabilità, al mantenimento delle comunità locali, ai servizi residenziali. Come anche nella categorizzazione, successiva, ad opera di Eckert, Zacher, Pechlaner, Namberger e Schmude dove tali misure sono divise in cinque gruppi: Comprensione del ruolo del turismo, distribuzione spaziale e stagionale, promozione dell'accettazione del turismo, restrizioni e monitoraggio, sviluppo intelligente della destinazione<sup>157</sup>. In questo approccio è possibile notare come l'unica (indiretta) menzione agli abitanti sia incapsulata nell'idea di promozione dell'accettazione del turismo da parte dei residenti.

---

<sup>156</sup> Abbasian, S., Onn, G., Arnautovic, D. (2020). «Overtourism in Dubrovnik in the eyes of local tourism employees: A qualitative study» in *Cogent Social Sciences*, 6, pp. 1-14.

<sup>157</sup> Eckert, C., Zacher, D., Pechlaner, H., Namberger, P., Schmude, J. (2019). «Strategies and measures directed towards overtourism: A perspective of European DMOs» in *International Journal of Tourism Cities*, 5, pp. 639-655.

Il quarto sistema è quello di Veríssimo, Moraes, Breda, Guizi e Costa, che hanno identificato sei tipi di strategie: in primo luogo le strategie incentrate sulle infrastrutture e sul decentramento; a seguire quelle che cercano il coinvolgimento e la collaborazione locale; quelle orientate alla pianificazione e alla regolamentazione; incentrate sulla promozione del turismo intelligente, orientate alla decrescita e alla segmentazione e quelle che cercano di favorire l'interazione turista-residente<sup>158</sup>. Si può notare come, in questo sistema, gli unici accenni alle popolazioni residenti nelle aree ad alta densità turistica nell'ambito accademico siano incentrate sull'idea dell'accettazione, come se non fosse previsto per loro nessun altro tipo di futuro se non quello votato alla coesistenza ed alla passiva accettazione di una realtà che sembra essere implacabile, come quella del turismo di massa. In quest'ottica, ai cittadini viene imposto il dovere alla tolleranza del turismo di massa, in virtù dei supposti benefici che esso dovrebbe apportare, senza che però vengano considerati allo stesso modo i loro diritti, troppo spesso sottoposti ai diritti del turista-consumatore.

### 3.2 DIRITTO DEL TURISTA/ DIRITTO ALL'ABITARE

Il concetto di diritto dei viaggiatori è strettamente legato alla libertà di movimento<sup>159</sup>, un diritto fondamentale riconosciuto a livello internazionale. Questa connessione rende i diritti dei viaggiatori più chiari e meglio protetti rispetto a quelli dei cittadini, spesso definiti in modo ampio e meno specifico<sup>160</sup>. La libertà di movimento, sancita da diverse convenzioni internazionali come l'Articolo 13 della Dichiarazione Universale dei Diritti

---

<sup>158</sup> Veríssimo, M., Moraes, M., Breda, Z., Guizi, A., Costa, C. (2020). «Overtourism and tourismphobia: A systematic literature review» in *Tourism: An international Interdisciplinary Journal*, 68(2), pp 156-169.

<sup>159</sup> Perkumienė, D., & Pranskūnienė, R. (2019). Overtourism: Between the right to travel and residents' rights. *Sustainability*, 11(7), 2138.

<sup>160</sup> Perkumienė, D., & Pranskūnienė, R. (2019). Overtourism: Between the right to travel and residents' rights. *Sustainability*, 11(7), 2138.

Umani<sup>161</sup>, implica il diritto di muoversi liberamente all'interno dei confini del proprio paese, insieme al diritto di lasciare qualsiasi paese, incluso il proprio, e di ritornare nel proprio paese. Allo stesso tempo, il viaggiatore viene protetto in quanto consumatore per ognuno dei servizi che utilizza: trasporti, ospitalità, ristorazione ecc.

Sebbene anche i residenti siano tutelati (almeno in quanto consumatori), per alcune situazioni, soprattutto se il presupposto del consumo viene a mancare, la loro tutela risulta ben più complessa. Un esempio può essere il diritto all'abitare, come citato nel secondo capitolo. Il diritto all'abitare è spesso confuso con il diritto ad un'abitazione, ma al contrario esso è un concetto che va ben oltre la semplice disponibilità di un tetto sulla testa, includendo una serie di aspetti fondamentali per una vita dignitosa, come la partecipazione sociale e la piena integrazione nella vita cittadina. Attualmente ad essere normato è il diritto all'abitazione, che viene sancito per la prima volta nella Dichiarazione universale dei diritti dell'Uomo, promossa dalle Nazioni Unite e firmata nel 1948, dove all'art. 25 viene incluso nel più ampio diritto ad uno standard di vita adeguato: «ogni individuo ha diritto ad un tenore di vita sufficiente a garantire la salute e il benessere proprio, con particolare riguardo all'alimentazione, al vestiario, all'abitazione, alle cure mediche e ai servizi sociali necessari (...)»<sup>162</sup>. Anche all'interno della Carta Sociale Europea (trattato del Consiglio di Europa, adottato nel 1961 e ratificato in Italia con legge n. 30 del 1999) viene disciplinato il diritto all'abitazione insieme all'indicazione degli obblighi riservati agli Stati al fine di garantirne l'esercizio effettivo. Gli obblighi, sono contenuti all'art. 31 e sono così riassunti: favorire l'accesso ad un'abitazione di livello sufficiente; prevenire e ridurre lo stato di senzatetto in vista di eliminarlo gradualmente; rendere il costo dell'abitazione accessibile alle persone che dispongono di risorse sufficienti<sup>163</sup>

---

<sup>161</sup> UN General Assembly, Resolution 217A (III), Universal Declaration of Human Rights, A/RES/217(III) (December 10, 1948)

<sup>162</sup> UN General Assembly, Resolution 217A (III), Universal Declaration of Human Rights, A/RES/217(III) (December 10, 1948)

<sup>163</sup> "Il diritto all'abitare in Italia" su <https://www.grusol.it/informazioni/14-05-20.PDF> (consultato il 04/06/2024)

Tuttavia, il Diritto alla città/all'abitare non riguarda strettamente la realizzazione di alcuni diritti, come l'accesso ad un'abitazione o alla rete idrica, ma incarna il raggiungimento di un principio politico che racchiude in sé una moltitudine di diritti<sup>164</sup>. Lefebvre per primo ha sostenuto che il diritto all'abitare comprendesse non solo la presenza di un'abitazione stabile, sicura e dignitosa, ma anche l'accesso ai servizi pubblici, la partecipazione alla vita comunitaria, e la qualità dell'ambiente di vita. La sicurezza e la stabilità dell'abitazione sono i primi aspetti approcciati dallo Stato. Garantire protezioni legali contro sfratti arbitrari e assicurare che le abitazioni siano sicure, salubri e adeguate alle necessità delle persone sono elementi non trascurabili: in particolare, la protezione legale e la stabilità abitativa sono cruciali per permettere agli individui di vivere con dignità e sicurezza<sup>165</sup>.

Anche la qualità della vita è una dimensione imprescindibile del diritto all'abitare. Promuovere la sostenibilità ambientale e la riduzione dell'inquinamento, così come pianificare le città in modo inclusivo, sono aspetti che Lefebvre ha ritenuto fondamentali. Egli ha sostenuto che un ambiente urbano di qualità, accessibile a tutti i cittadini indipendentemente dal reddito, è essenziale per garantire una vita dignitosa. La partecipazione sociale è, infine, l'elemento chiave del diritto all'abitare nella sua distinzione dal diritto all'abitazione. Non si tratta solo di avere un luogo dove vivere, ma anche di essere integrati nella comunità, di avere accesso a scuole, strutture sanitarie, trasporti pubblici e spazi verdi. Lefebvre ha insistito sull'importanza di favorire la coesione sociale e la partecipazione attiva dei cittadini nella vita comunitaria, sottolineando che una città deve essere progettata e sviluppata in modo da garantire l'inclusione sociale di tutti i suoi abitanti, necessari per il mantenimento del processo di produzione e riproduzione sociale del plesso geografico urbano.

La città nella sua concezione di spazio fisico può sicuramente giocare un ruolo nella capacità con cui i cittadini prendono parte alla vita sociale e

---

<sup>164</sup> Marcuse, P. (2009). «From critical urban theory to the right to the city» in *CITY*, 13(2-3), p. 193.

<sup>165</sup> Lefebvre, H. (1970). *Il diritto alla città*, Venezia: Marsilio

comunitaria, come ad esempio illustrato da Davis. Ne *Il giocattolo del Mondo*, l'autore pone come esempio l'utilizzo della piazza, ed in particolare proprio di Piazza San Marco a Venezia, in quanto importante centro politico della città. Egli ipotizza come una delle cause dello stato attuale di museizzazione sia stata anche la difficoltà di aggregazione politica dovuta proprio alla mancanza di un luogo pubblico di ritrovo sociale per la cittadinanza, a seguito della massiccia turistificazione della zona:

Rimasta letteralmente senza un centro politico, Venezia da allora non ha più avuto uno spazio dove i residenti possano manifestare pubblicamente la loro affiliazione politica, e quindi sociale. È stato un patto faustiano (che sarebbe inimmaginabile, per dire, a Roma) che potrebbe contribuire a spiegare perché i veneziani sono stati così impotenti di fronte ai molteplici oltraggi che hanno subito come comunità negli ultimi anni. Questi cambiamenti di lungo termine nell'uso sociale di San Marco sono connessi con il suo declino economico, e ne sono aggravati<sup>166</sup>.

La mancanza di luoghi pubblici di aggregazione (sia sociale che politica) non è una caratteristica particolare di Venezia, ma è stato dimostrato che l'overtourism sia associato al fatto stesso che i diritti dei turisti, i quali sono viaggiatori che si spostano unicamente per motivi di intrattenimento e di consumo, non siano comparabili ai diritti dei residenti, né di chi si trova ad abitare la città pur non essendone nativo (come ad esempio gli studenti).<sup>167</sup>

Secondo l'opinione di Salerno, un ulteriore elemento di conflitto nell'utilizzo della città da parte di diverse categorie come possono essere i residenti, i visitatori ed i pendolari, si concentra in particolar modo sull'utilizzo dello spazio pubblico. Le modifiche che il turismo comporta all'ambiente cittadino e al tessuto sociale ed economico delle città ha come rischio per i non-turisti di quello di non riconoscere più la terra sotto i propri piedi: tale sentimento di alienazione viene causato dal *displacement pressure*, cioè da questa pressione esercitata sui cittadini a tutto vantaggio del dilagare della

---

<sup>166</sup> Davis, R. C. (2022). *Il giocattolo del Mondo*, Venezia: Wetlands.

<sup>167</sup> Perkumiene, D. (2019) Overtourism: Between the Right to Travel and Residents' Rights

turistificazione. Di fronte a questo processo, che viene alimentato costantemente dalle istituzioni, i cittadini residenti, *indigeni*, tentano di elaborare risposte e strategie per conservare il proprio diritto all'abitare: alcune di queste, tuttavia, sembrano incontrare grossi problemi.

Una delle discussioni che spesso sorge in merito alle problematiche del turismo in una città come Venezia<sup>168</sup>, sia a livello politico che di opinione pubblica, riguarda la condizione definita di degrado in cui imperversa la città, assalita da orde di turisti poco rispettosi degli spazi e delle vite dei residenti che si fermano sulle strade pubbliche, orinano nelle calli e si tuffano nei canali. A tal riguardo, è molto diffusa l'ideologia conservatrice tra chi sostiene che Venezia, come tutti gli altri luoghi vittime della stessa sorte, vadano difesi dall'aggressione turistica con leggi più rigide volte alla conservazione e al ripristino del decoro urbano. Tuttavia, come mostra Paola Minoia (2017), spesso questi ragionamenti provengono da alcuni ambienti sociali che dopo aver partecipato in maniera attiva alla gentrificazione della città si appellano poi all'introduzione di normative volte alla tutela e alla conservazione della stessa, in linea con la loro peculiare rappresentazione di una Venezia "autentica". Succede dunque che alcune persone (nuovi residenti), spesso influenti economicamente e politicamente, elaborino strategie anti-turistiche (dopo essersi insediati nella stessa città da turisti) per salvaguardare l'ideale di Venezia così come essi la avevano immaginata e sognata.

Evidentemente, il tentativo di scampare alle trasformazioni indotte dai processi turistici, che recano conseguenze sempre più irreversibili, conduce ad un altro processo, altrettanto pericoloso, di irrigidire e comprimere la città in un'idea astratta e aristocratica della stessa (Minoia 2017)<sup>169</sup>. Tale esempio di Venezia, ripreso dagli studi di Salerno e Minoia, mostra in effetti come il crescente discorso interdisciplinare sull'overtourism sottolinei l'importanza

---

<sup>168</sup> Tale discussione, presente e documentata a Venezia, è facilmente ravvisabile in qualsiasi altro luogo in cui vi è un'ampia diffusione del turismo.

<sup>169</sup> Salerno, G.-M. (2018). «Estrattivismo contro il comune. Venezia e l'economia turistica» in *ACME: An International Journal for Critical Geographies*, 17(2), pp 480–505., Minoia, P. (2017). *Venice reshaped? Tourist gentrification and sense of place*. *Tourism in the City: Towards an Integrative Agenda on Urban Tourism*, 261-274.

di riconsiderare e ri-immaginare il concetto di sostenibilità, nel turismo come in qualunque altro ambito, per avvicinarsi ad intenderla sempre più come un principio olistico di democrazia e un movimento di decrescita.<sup>170</sup> Parlare di sostenibilità in termini concreti presuppone dunque un approccio popolare, che riguarda *in toto* i residenti e che si guardi dalle politiche di *green washing* sempre più utilizzate quando si fa riferimento, in maniera del tutto abusata e spropositata, a questi principi.

L'approccio proposto in questo elaborato vede la sostenibilità come una forma di resilienza, che libererebbe le città dalla dipendenza dalla monocultura turistica. Il concetto di *place resilience*, preso in prestito dall'ambito degli studi sui disastri naturali, si distacca lievemente dall'approccio finora avuto in ambito turistico. A differenza del concetto di sostenibilità, la resilienza non mira a raggiungere il livello di sviluppo massimo consentito dai limiti oltre i quali viene messa in discussione la capacità di rigenerazione dell'ambiente e delle strutture socioeconomiche, ma piuttosto alla capacità dei luoghi di reagire alle avversità ritornando ad uno stato migliore di quello di partenza<sup>171</sup>. Diversi autori, tra cui Vale e Campanella<sup>172</sup>, hanno ritenuto questo tipo di approccio più adatto alla definizione di un framework concettuale riguardante la trasformazione dei sistemi socio-economici, tra cui quelli utilizzati per la definizione della short-term city<sup>173</sup>. Questo tipo di approccio apre la strada ai diversi utilizzi del concetto di resilienza, slegandola dalla semantizzazione neoliberale corrente e introducendola in una prospettiva più vicina al quadro lefebviano di diritto alla città<sup>174</sup>, comprendendo la capacità dell'organismo urbano di riprodursi

---

<sup>170</sup>Perkumienė, D., & Pranskūnienė, R. (2019). *Overtourism: Between the right to travel and residents' rights*. *Sustainability*, 11(7), 2138.

<sup>171</sup>Shaw, J., McLean, K. C., Taylor, B., Swartout, K., & Querna, K. (2016). *Beyond resilience: Why we need to look at systems too*. *Psychology of Violence*, 6(1), 34.

<sup>172</sup>Vale, L.J., Campanella, T.J. (2005). *The resilient city*, New York: OUP USA.

<sup>173</sup>Salerno, G.-M., Russo, A.P. (2022). «Venice as a short-term city. Between global trends and local lock-ins» in *Journal of Sustainable Tourism*, 30(5), pp. 1040-1059.

<sup>174</sup>Merilainen, E., Fougère, M., Piotrowicz, W. (2019). «Refocusing urban disaster governance on marginalised urban people through right to the city» in *Environmental Hazards*, 19(3), pp. 1-22.

mentre continua ad evolversi verso una condizione di maggiore giustizia spaziale e sociale<sup>175</sup>.

### 3.3 TRASFORMAZIONI URBANE E POLITICHE DELLO SVILUPPO: ALCUNI APPROCCI INTERNAZIONALI

A Barcellona come a Berlino, a Lisbona come a San Francisco, l'intensificazione dello sfruttamento turistico si mostra come uno dei più fenomenali dispositivi di trasformazione urbana, con cui i movimenti sociali di queste città stanno proficuamente cominciando a confrontarsi (Colomb e Novy 2016; Cabrerizo 2016). Questi movimenti urbani si trovano ormai a dover fare i conti, nel tentativo di praticare forme di "diritto alla città" (Lefebvre 1968; Harvey 2013), con il dato ormai inaggirabile della trasformazione in senso turistico-spettacolare delle città<sup>176</sup>. Per quanto Venezia sia un caso emblematico di overtourism, al punto da aver guadagnato un posto d'onore in tutti gli studi in merito, molte altre mete vanno incontro a situazioni altrettanto, se non ancor più, gravi. In particolar modo, in questo paragrafo si andrà ad approfondire come alcune delle metropoli più turisticizzate abbiano reagito agli effetti del turismo di massa, sotto due principali punti di vista: l'aspetto normativo e l'aspetto sociale.

Alcune delle più ricercate mete turistiche del mondo hanno già intrapreso un percorso normativo mirato alla riduzione dei disagi causati dell'overtourism. In una città come Amsterdam, dove il numero dei turisti supera i 10 milioni ogni anno, sono state avviate una serie di policy volte a tutelare la società e i territori. Nel 2023, ad esempio, si è deciso di chiudere il terminal delle navi da crociera, mentre in precedenza è stato vietato sia il consumo di cannabinoidi (legale nel Paese) nelle strade pubbliche che le visite guidate nel quartiere a luci rosse. Dal 2021, inoltre, esiste l'Amsterdam

---

<sup>175</sup> Salerno, G.-M. (2018). «Estrattivismo contro il comune. Venezia e l'economia turistica» in *ACME: An International Journal for Critical Geographies*, 17(2), pp 480-505.

<sup>176</sup> Salerno, G.-M. (2018). «Estrattivismo contro il comune. Venezia e l'economia turistica» in *ACME: An International Journal for Critical Geographies*, 17(2), pp 480-505.

Tourism in Balance<sup>177</sup>, ovvero una legge che obbliga il governo a intervenire se il numero di turisti raggiunge e supera i 18 milioni in un anno.

Vogliamo rendere e mantenere la città vivibile per residenti e visitatori. Ciò significa: niente overtourism, niente nuovi hotel e non più di 20 milioni di pernottamenti in albergo da parte dei turisti all'anno.<sup>178</sup>

Queste sono solo alcune delle parole comunicate dai rappresentanti governativi della città di Amsterdam. Secondo le più recenti policy adottate nella città, un nuovo hotel nella capitale dei Paesi Bassi potrà aprire solo se un'altra struttura ricettiva annuncerà la chiusura, a patto che non aumenti il numero totale dei posti letto disponibili in città e che la costruzione sia più avanzata dal punto di vista dell'eco-sostenibilità. Siffatta regola, però, non si applicherà ai nuovi hotel non ancora in costruzione ma che hanno già ottenuto la relativa autorizzazione.

Amsterdam è conosciuta a livello internazionale come una città libera e aperta che condivide la sua ricchezza culturale con i visitatori di tutto il mondo. Negli ultimi anni, però, questa libertà è stata messa sotto pressione ed è stata fortemente sfruttata a fini commerciali, ed è contro questa direzione si stanno muovendo le principali politiche sociali della città:

Alcune aziende abusano dell'immagine della città, vendendo Amsterdam spacciandola come un luogo dalle "possibilità illimitate". Questa logica crea nei visitatori l'impressione che Amsterdam sia una città in cui tutto è permesso. Vogliamo quindi incoraggiare le attività creative e sostenibili che offrono prodotti o attività che risultino attraenti per i turisti e che diano un contributo positivo alla città e alla vita degli abitanti di Amsterdam.<sup>179</sup>

---

<sup>177</sup> "Policy: Tourism" su <https://www.amsterdam.nl/en/policy/policy-tourism/> (consultato il 04/06/2024)

<sup>178</sup> "Policy: Tourism" su <https://www.amsterdam.nl/en/policy/policy-tourism/> (consultato il 04/06/2024)

<sup>179</sup> "Policy: Tourism" su <https://www.amsterdam.nl/en/policy/policy-tourism/> (consultato il 04/06/2024)

Le qualità delle politiche della città possono essere ravvisate in particolare nel considerare il turismo come nella sua valenza positiva a livello economico e culturale, ma al tempo stesso cercando di tenere ben presenti quali sono i rischi che esso potrebbe apportare alle risorse della città.

L'equilibrio tra la sostenibilità della vita dei residenti e delle iniziative volte a promuovere il turismo nella città è dunque un punto particolarmente evidenziato nei programmi di sviluppo e innovazione sociale e culturale di Amsterdam:

Il centro storico di Amsterdam deve tornare a essere un luogo in cui tutti gli "Amsterdammers" [visitatori della città] amino venire e in cui i residenti si sentano a casa propria. Continueremo ad accogliere i visitatori dai Paesi Bassi e dall'estero in quanto città aperta e internazionale, purché vengano per scoprire il carattere unico della nostra città e mostrino rispetto per la città stessa ed i suoi residenti. Un centro città in cui c'è spazio per apertura mentale, creatività e anche imprenditorialità<sup>180</sup>.

Dalle scelte politiche analizzate si può osservare come si stia cercando di promuovere un'idea di centro storico che custodisca il proprio patrimonio, abbracci l'innovazione culturale e accetti che la vita di questo abbia anche dei lati negativi su cui continuare ancora a lavorare. Lo sviluppo sostenibile del settore turistico e delle risorse sociali e culturali della città andrebbe così a favorire i residenti e a limitare gli effetti negativi del turismo sconsiderato, tutelando «un centro città con una propria identità, in cui il disagio e il sovraffollamento siano ridotti e in cui ci sia un buon equilibrio tra residenza, lavoro e turismo»<sup>181</sup>.

Anche a Barcellona, dove il turismo europeo e internazionale sta dilagando negli ultimi anni, sono state adoperate una serie di iniziative

---

<sup>180</sup> "Policy: City Centre Approach" su <https://www.amsterdam.nl/en/policy/policy-tourism/policy-city-centre-approach/> (consultato il 04/06/2024)

<sup>181</sup> "Policy: City Centre Approach" su <https://www.amsterdam.nl/en/policy/policy-tourism/policy-city-centre-approach/> (consultato il 04/06/2024)

politiche istituzionali e dal basso volte a limitare l'impatto di tale settore. Un esempio di tali pratiche è stata la costituzione dello Special Tourist Accomodation Plan (PEUAT), un piano di azione che regola l'introduzione di strutture ricettive per turisti, così come di ostelli, appartamenti turistici e case condivise. Questa regolamentazione risponde alla necessità di conciliare la ricettività turistica della città con un modello urbano sostenibile, basato sulla garanzia dei diritti fondamentali dei residenti locali e sul miglioramento della loro qualità di vita. Oltre all'offerta per i turisti, il piano mira anche a regolamentare i soggiorni temporanei nelle residenze per studenti a breve termine presenti in zona. Come afferma Anna Torres Delgado, ricercatrice presso l'università di Surrey, incentivare delle pratiche di sviluppo sostenibile del settore turistico «è una questione di volontà politica. La pandemia ha dimostrato come il tenore di vita possa migliorare con un numero inferiore di visitatori. Ma il turismo porta soldi e questo aspetto è particolarmente difficile da ignorare».<sup>182</sup>

Il 23 dicembre 2021, il Full Council di Barcellona ha approvato in via definitiva il testo del nuovo "Plan on Tourist Accommodation". Il piano è entrato in vigore il 26 gennaio 2022, dopo la pubblicazione nel BOPB<sup>183</sup> e prevede, tra le varie norme adoperate:

- Limitazione del numero persone per gruppo in alcune aree della città: fino a 30 persone nel Distretto Uno, che include il Quartiere Gotico, Sant Pere, Santa Caterina e la Ribera e La Barceloneta; fino a 15 nelle aree più piccole.
- Modifiche alla viabilità: i visitatori dovranno seguire direzioni a senso unico su 24 strade e piazze.

---

<sup>182</sup> Torres-Delgado, A., Saarinen, J. (2014). «Using indicators to assess sustainable tourism development: A review» in *Tourism Geographies: An International Journal of Tourism Space, Place and Environment*, 16 (1), pp. 31-47.

<sup>183</sup> "About the PEUAT" su <https://ajuntament.barcelona.cat/pla-allotjaments-turistics/en> (consultato il 04/06/2024)

- Limitazioni dei tempi di pausa dei gruppi in luoghi di interesse di maggior affollamento.
- Divieto di utilizzare l'uso dei megafoni durante i tour per ridurre l'inquinamento acustico. Le guide dovranno perciò dotarsi di apparecchiature radiofoniche o simili per comunicare con i rispettivi gruppi.
- Dal 2 ottobre il porto di Barcellona Nord, il più vicino al centro della città, non accoglierà più le navi da crociera. Dal 22 ottobre l'area sarà vincolata alla sola attività portuale commerciale. L'approdo sarà consentito perciò esclusivamente alle navi mercantili. L'Amministrazione ha scelto, in questo senso, di seguire l'esempio di Amsterdam, che ha vietato ai crocieristi di raggiungere il punto di approdo più prossimo al centro città, per limitare i disagi alla cittadinanza.
- Aumento delle sanzioni per affitti irregolari. Barcellona nel 2022 ha eliminato quasi 6000 affitti illegali a breve termine grazie al lavoro di un team di 70 persone, costato quasi 2 milioni di euro.

Un ultimo esempio a cui si vuole fare riferimento sulle scelte politiche per rendere più sostenibile il turismo limitandone l'impatto tramite regolamentazioni è quello di New York. Il 9 gennaio 2022, la città di New York ha adottato la Legge Locale 18, nota anche come "Short-Term Rental Registration Law" (Legge sulla Registrazione degli Affitti a Breve Termine). La legge impone ai proprietari di immobili affittati a breve termine di registrarsi presso l'Office of Special Enforcement del Sindaco (OSE), e vieta alle piattaforme di servizi di prenotazione (come Airbnb, VRBO, Booking.com e altri) di elaborare transazioni per affitti a breve termine non registrati. A partire dal 5 settembre 2023, la fase iniziale di applicazione della Legge Locale 18 da parte dell'OSE si concentra sulla collaborazione con le piattaforme di prenotazione, garantendo il corretto utilizzo del sistema di verifica della città,

che tutte le verifiche avvengano correttamente e che le piattaforme non elaborino transazioni non verificate.<sup>184</sup>

All'interno dello "Short-Term Rental Registration Law" viene anche previsto che l'OSE tenga un elenco degli "Edifici Vietati". Questo elenco comprende gli edifici in cui gli affitti a breve termine sono vietati, sia dalla legge (come nel caso del NYCHA o di interi edifici regolati dagli affitti) sia dai contratti di locazione e di occupazione dell'edificio. I proprietari di immobili, in quest'ultimo caso, possono comunicare all'OSE che gli affitti a breve termine sono vietati nei loro edifici.<sup>185</sup> Come nel caso di Barcellona, per avere una panoramica più esaustiva sulle politiche adoperate dalla città per limitare l'impatto negativo del turismo, si elencano alcune regolamentazioni applicate a

New

York:

- Divieto di far dormire più di due persone (indipendentemente dalla grandezza della casa), per più di 2 notti, nella casa dove obbligatoriamente deve risiedere anche il proprietario e dove non ci possono essere le porte interne chiuse a chiave.
- durata affitto per un massimo di 30 giorni l'anno.
- divieto che le stanze interne della casa affittata al turista siano chiuse a chiave, perché tutta la casa deve essere accessibile all'ospite. Punta a evitare che il proprietario si divida in due l'appartamento per isolarsi, con servizi indipendenti aggirando così la norma.
- Introduzione di sanzioni per affitti irregolari che vanno da 5000 dollari per i proprietari e 1.500 per le piattaforme per ogni affitto irregolare.

Le analisi condotte finora e gli esempi di policy internazionali per il controllo del turismo riportati in questo paragrafo conducono infine alla scelta

---

<sup>184</sup> "Short-Term Rental Registration and Verification by Booking Services" su <https://www.nyc.gov/site/specialenforcement/registration-law/registration.page> (consultato il 04/06/2024)

<sup>185</sup> "Short-Term Rental Registration and Verification by Booking Services" su <https://www.nyc.gov/site/specialenforcement/registration-law/registration.page> (consultato il 04/06/2024)

e all'approfondimento di due case study specifici in questo elaborato: Capri e Venezia. A partire da una scelta metodologica e analitica di fondo si delinearanno dunque le analisi prima dell'uno e poi dell'altro caso, giungendo ad un confronto che evidenzierà gli aspetti comuni e le differenze tra alcune pratiche di sfruttamento turistico delle risorse delle due città, sottolineando anche quali sono le vie percorse (e da percorrere) per andare verso una forma di turismo che sia effettivamente conciliabile con un discorso concreto fondato sulla sostenibilità.

## 4. DUE CASE STUDIES: VENEZIA E CAPRI

### 4.1 STRUMENTI E METODI DI ANALISI

L'oggetto dei case study che si proporrà all'attenzione del lettore saranno due città particolari ed estremamente diverse tra loro, a partire prima di tutto dalle loro rispettive dimensioni. La prima, Venezia, conta 250.073 abitanti, è capoluogo dell'omonima città metropolitana e della regione Veneto, oltre che essere il primo comune della regione per superficie ed il secondo per popolazione<sup>186</sup>. Prendendo in considerazione però il suo centro storico, luogo di interesse di questo elaborato, la parte insulare della città conta attualmente poco meno di 50.000 abitanti (considerando anche l'importante calo demografico registrato negli ultimi anni in tutto il paese), oltrepassando di fatto quella che dagli abitanti stessi è percepita come "soglia limite" (minima)<sup>187</sup>. Ciò nonostante, Venezia appare come una città funzionale: è sede di servizi in quanto capoluogo di regione, ospita diverse sedi universitarie, è percepita come un grande centro e restituisce l'immagine di quel particolare intreccio di funzioni sociali, economiche e politiche rispecchiate sul territorio, come postulato da Lefebvre e approfondito precedentemente in questo elaborato.

D'altro canto, quasi nulla di tutto ciò può essere detto della Città di Capri, ubicata sull'omonima isola del Mar Tirreno, la cui dimensione non corrisponde minimamente alla sua fama. L'intera isola infatti, divisa nella città di Capri e comune di Anacapri, conta in totale poco più di 14.000 abitanti, eppure attraversandola (quantomeno nei mesi estivi) si percepisce l'urbano, inteso nella declinazione di complessità indefinibile di centro pulsante. Sebbene si possa parlare a lungo delle differenze che intercorrono tra questi luoghi, come verrà approfondito in seguito, essi hanno delle caratteristiche comuni a partire dal dato più puramente geografico, ovvero collegato alla loro geografia fisica: sono entrambe isole. Se tutto ciò che è stato detto finora sulla città può essere applicato alla città insulare, allo stesso tempo questa

---

<sup>186</sup> Dati della città su <https://www.comune.venezia.it/it/content/municipalita> (consultato il 05/05/2024)

<sup>187</sup> "49.999" su <http://www.venessia.com/2022/07/09/49-999/> (consultato il 05/05/2024)

particolare conformazione implica un ulteriore strato di analisi sociale, economica e politica, e soprattutto di analisi turistica.

All'interno degli studi insulari, il turismo occupa sicuramente una posizione di primo piano<sup>188</sup>. L'impatto del turismo sulle isole e le dinamiche spaziali correlate a tale fenomeno costituiscono le tematiche più comunemente affrontate. Tenendo in considerazione anche gli effetti sociali, economici ed ambientali di un turismo diventato monocultura per la maggior parte delle isole dell'area Mediterranea, il tema della sostenibilità a lungo termine e dell'industria turistica in questi luoghi è stato approfondito nel dettaglio, facendo soffermare spesso le ricerche sul rapporto conflittuale tra turismo ed ambiente naturale<sup>189</sup>. Infatti, specialmente in riferimento alle isole, le tendenze turistiche globali vedono la sempre maggiore rilevanza dei soggiorni brevi e temporalmente concentrati, con tutto ciò che questo comporta in termini di sovraccarico territoriale e con quanto impone dal punto di vista della pianificazione turistica.<sup>190</sup> Se sulla base di questi flussi anche le più grandi metropoli risultano invase dal turismo di massa, immaginare di riuscire a gestire una simile concentrazione di persone in luoghi per loro natura limitati come le isole risulta un obiettivo ancor più ambizioso.

Ad oggi le isole, ed in particolare le isole minori, continuano ad essere oggetto di fascinazione soprattutto in quanto mete turistiche. Tra gli studiosi che si sono occupati di ricercare i motivi alla radice di questa lunga tradizione, Godfrey Baldacchino ne elenca cinque che reputa fondamentali: innanzitutto l'autore cita la tradizione occidentale che, fin dai tempi dell'Odissea, ha presentato l'immagine dell'isola come punto chiave della dimensione del Mediterraneo, come luogo di scambi economici e sociali che hanno permesso alle civiltà di svilupparsi ed evolvere; successivamente ed in particolare

---

<sup>188</sup> (Baldacchino, 2015; Stratford, 2015)

<sup>189</sup> Russo Krauss, D. (2023) «L'evoluzione del turismo a Capri: storia di una trasfigurazione che minaccia mito e identità» in *Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia*, 35(2), pp. 153-167.

<sup>190</sup> Russo Krauss, D. (2023). «L'evoluzione del turismo a Capri: storia di una trasfigurazione che minaccia mito e identità» in *Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia*, 35(2), pp. 153-167.

durante l'epoca delle "scoperte" europee, le formazioni insulari sono state costruite ed immaginate come avamposti esotici e ricchi di avventura, come luoghi pronti ad esaudire l'istinto umano di esplorazione e conquista; il terzo motivo, anch'esso cronologicamente successivo vede l'isola come scenografia eroica del colonialismo e di quelle che egli stesso definisce *Robinsonnades*<sup>191</sup>, che continuano ad avere una forte influenza culturale nei media odierni. Aggiungendo alla base culturale fornita da questi tre motivi l'aumento dell'attività vacanziera regolare da parte di fette sempre più ampie della popolazione, anch'essa in aumento, Baldacchino pone come quarto elemento la visione dell'isola come destinazione perfetta per 'staccare da tutto' nell'epoca che vede l'uomo sempre connesso, donando ad egli anche la possibilità di comprendere, o poter dire di aver compreso, la totalità della vita isolana nelle vesti di viaggiatore. L'autore infine pone come ultima motivazione quella che risulterà più utile alla nostra analisi: la reazione ben disposta dei territori stessi a venderli, invogliati dalla prospettiva di una crescita economica semplice e veloce.

La fama di cui entrambi i luoghi godono, e conseguentemente il tipo di turismo che essi attraggono, è un altro dei fattori che rende questo approccio comparatistico particolarmente interessante: entrambe le destinazioni, pur essendo luoghi ad altissima concentrazione di siti di interesse storico ed artistico, insieme anche agli aspetti naturali o paesaggistici che le rendono particolarmente riconoscibili, vengono solitamente collegate ad un'immagine cristallizzata, quella che molto spesso viene definita della "Dolce Vita". Proiettata nella realtà odierna, tale immagine non solo va in netto contrasto con la realtà caotica e sovraffollata dell'overtourism, ma addirittura viene quotidianamente distrutta dagli stessi viaggiatori che la ricercano.

Entrambi i luoghi attirano un turismo d'élite, fatto di alberghi di lusso e raffinati ristoranti, mentre allo stesso tempo vengono attraversati dai cosiddetti 'turisti giornalieri', che vengono spesso accusati (dai turisti *high-end*

---

<sup>191</sup> Baldacchino, G. (2015). «Small Island States and Territories: Vulnerable, Resilient, but Also Doggedly Perseverant and Cleverly Opportunistic» in *Entrepreneurship in Small Island States and Territories*, Londra: Routledge.

e dai residenti stessi) di occupare troppo spazio spendendo troppi pochi soldi e, per questo, di rovinare la città per chiunque altro si trovi ad attraversarla. Entrambi i luoghi hanno una carrying capacity limitata da confini geografici irremovibili (il mare) e da altre limitazioni fisiche o normative che impediscono il trasporto agevole di gruppi numerosi come possono essere le strette strade pedonali di entrambe e la difficoltà dei trasporti lungo i canali di Venezia insieme alla assoluta mancanza di possibilità di trasporto passeggeri nella maggior parte dell'isola di Capri. La costruzione di strutture ricettive ed anche di infrastrutture più grandi e moderne che possano accogliere numeri di visitatori sempre maggiori è severamente limitata da leggi mirate alla protezione paesaggistica ed alla sicurezza strutturale.

Allo stesso tempo, la dispersione dei viaggiatori in luoghi secondari è resa difficilmente applicabile per via dell'alta concentrazione di luoghi di interesse in uno spazio relativamente ristretto,<sup>192</sup> insieme al fenomeno già citato per cui per molti viaggiatori l'idea di trovarsi nelle immediate vicinanze di una di queste mete e non visitarla sarebbe impensabile. In entrambi i luoghi il fenomeno dell'overtourism è noto da tempo, e sebbene il caso veneziano sia famoso al punto di diventare quasi un vero e proprio sinonimo di overtourism, il percorso di sviluppo turistico dei due luoghi ha molti tratti comuni. Ma soprattutto, in entrambi i luoghi si parla da anni di implementare un numero chiuso ed ora, con l'inizio delle sperimentazioni Veneziane, l'ipotesi caprese sembra sempre più plausibile. L'isola del Tirreno ha infatti in più occasioni basato normative, proposte e sperimentazioni proprio sulle azioni implementate dal capoluogo veneto<sup>193</sup>. L'obiettivo di questo case-study è appunto quello di dimostrare come le diverse dimensioni e situazioni delle due isole non significhino necessariamente una differenza nelle necessità percepite dalle popolazioni locali in merito al contenimento dei flussi turistici, ai fenomeni di gentrificazione ed alla museizzazione dei luoghi, portando degli spunti per definire delle soluzioni comuni.

---

<sup>192</sup> Davis, R. C. (2022). *Il giocattolo del Mondo, Venezia: Wetlands*.

<sup>193</sup> Cfr. "Capri presa d'assalto dai turisti, come Venezia si pensa ai tornelli per controllare gli ingressi", "Perché invece di Venezia e lamentarvi non andate a Capri? Ho visto un croissant diviso 3..." La lettera", "Venezia, Capri e altri paradisi: l'accesso ai turisti è a numero chiuso"

Senza pretesa di esaustività, verranno considerati i disagi lamentati dalle popolazioni e confrontati con le policy messe in atto dalle due destinazioni per un'analisi comparativa che possa far luce su quali aspetti della struttura sociale siano stati meno considerati e quali siano le effettive volontà delle rispettive popolazioni da tenere in considerazione per una eventuale governance partecipativa. Allo stesso tempo, assicurare la possibilità di rigenerazione sociale di questi luoghi permetterebbe anche alla stessa industria turistica di continuare ad esistere, anche se non nei termini odierni. Nell'analisi delle policy messe in atto nelle due isole e degli effetti che esse hanno avuto sui territori, saranno presi in considerazione quattro strumenti di indagine precisi: l'incidenza delle presenze turistiche in relazione al numero di abitanti; l'incidenza del numero di locazioni turistiche per numero di residenti; le normative messe in atto per la tutela del territorio e dei residenti; la percezione del turismo da parte dei residenti e le iniziative messe in atto dagli stessi per opporsi al processo di museificazione degli spazi.

#### 4.2 VENEZIA

L'accelerazione dello sviluppo turistico che ha portato la città lagunare di Venezia ad essere sempre più dipendente dal settore è stato ricondotto quantomeno agli anni '70, momento in cui la proliferazione di alberghi e servizi turistici ha iniziato a portare alla progressiva scomparsa delle funzioni economiche della città. Questo processo è stato successivamente sostenuto anche da norme e policy che si sono adattate al cambiamento subito dal nucleo urbano,<sup>194</sup> esacerbando ancor più questo rapporto e portando Venezia alla situazione oggi definita come monocultura turistica.

La dipendenza dal turismo è però frutto di un lungo processo, attestabile già nella storiografia del Risorgimento Veneziano, che testimonia come alcuni personaggi influenti mettessero in guardia dalle conseguenze di un'industria turistica che già cominciava ad assumere «una posizione centrale

---

<sup>194</sup> Salerno, G.-M., Russo, A.P. (2022). «Venice as a short-term city. Between global trends and local lock-ins» in *Journal of Sustainable Tourism*, 30(5), pp. 1040–1059.

nell'economia veneziana, simile a quella che ha oggi»<sup>195</sup>. Tra questi c'era Daniele Manin, che già prima della rivoluzione del 1848 metteva in guardia da un'eccessiva specializzazione turistica dell'economia veneziana:

Quale fonte di ricchezza ha aperto la natura a Venezia? Ce lo dice la storia e i meravigliosi monumenti che ci parlano da ogni parte. Ma cosa stiamo facendo ora? La bellezza dell'arte, lo sfarzo degli spettacoli, la moda dei bagni d'acqua salata attirano i forestieri; ma Venezia non può sperare in una sorte migliore del basso guadagno di camerieri, osti e impresari?<sup>196</sup>

La costruzione delle nuove città di terraferma di Mestre e Marghera insieme alla continua saturazione turistica della città storica, sono fenomeni strettamente collegati con i processi di gentrificazione e turisticizzazione veneziani. Questa linea adottata per lo sviluppo della città può essere interpretata come una peculiare espressione di una dinamica urbana di implosione/esplosione sintomatica del capitalismo, come teorizzato già da Lefebvre ed esplorato ulteriormente da Harvey.

Questo processo, segmentando lo spazio in base alla funzione assegnatagli sulla base del maggior profitto raggiungibile in diversi ambiti, ha posto le basi per l'ascesa dell'attuale monocultura turistica<sup>197</sup>. Secondo questo principio il mantenimento di un nucleo urbano che potesse ospitare le funzioni base di una città nella città storica non avrebbe potuto raggiungere la valorizzazione, in senso estrattivista, di una città votata interamente ad un'unica funzione: quella di rendersi vetrina di sé stessa.

Parallelamente, questa scelta ha portato all'affermarsi di un approccio conservativo al tessuto urbano di Venezia, che ha minimizzato gli effetti delle tendenze implosive dello sviluppo urbano, ma allo stesso tempo ha esacerbato

---

<sup>195</sup> Ginsborg, P. 1978. *Daniele Manin e la Rivoluzione Veneziana del 1848-49*. Milano: Feltrinelli.

<sup>196</sup> Ginsborg, P. 1978. *Daniele Manin e la Rivoluzione Veneziana del 1848-49*. Milano: Feltrinelli.

<sup>197</sup> Salerno, G.-M. (2022). «Touristification and displacement. The long-standing production of Venice as a tourist attraction» in *City*, 26(2-3), pp 519-541.

le esternalità negative della fase esplosiva, portando la città a sperimentare drammatici cambiamenti demografici e ad affrontare, negli ultimi anni, oltre ai gravi problemi legati all'overtourism<sup>198</sup> anche tutti quelli legati alla riduzione dei servizi e, di conseguenza, della condizione di abitabilità della città lagunare<sup>199</sup>. Il processo conservativo ha contribuito ad una paradossale "periferizzazione" della città storica, che è stata conservata per lo più inalterata nella morfologia ma ha portato il capitale immobiliare a disinvestire dalla città insulare e concentrarsi sull'espansione territoriale<sup>200</sup>. Insieme all'esplosione della nuova città di Mestre, di Porto Marghera e della Prima Zona Industriale, la cristallizzazione del centro ha reso la città insulare quello che Salerno definisce «appendice monumentale di un sistema in espansione»<sup>201</sup>. Cervellati offre un ulteriore punto di vista sulla questione, asserendo che

l'immagine consolidata si è trasformata in marchio, logo, inteso quale vuoto simbolo per una virtuale economia in grado di offrire l'archetipo di tante Disneyland riprodotte in facsimile. Così operando si è rovesciata la situazione: adesso Venezia è diventata la periferia di Mestre<sup>202</sup>.

È importante sottolineare come questo fenomeno sia non solo una conseguenza della turisticizzazione del centro storico, ma anche una condizione necessaria per la sua gentrificazione, poiché «a causa della struttura fisica di una città le cui possibilità di espansione sono intrinsecamente finite, è solo con la successiva urbanizzazione della terraferma che il loro spostamento potrebbe diventare operabile»<sup>203</sup>.

---

<sup>198</sup> Costa, N., Martinotti, G. (2003). «Sociological theories of tourism and regulation theory» in *Cities and visitors: Regulating people, markets, and city space*, Hoboken: Blackwell Pub, pp. 53-71

<sup>199</sup> Salerno, G.-M. (2018). «Estrattivismo contro il comune. Venezia e l'economia turistica» in *ACME: An International Journal for Critical Geographies*, 17(2), pp 480-505.

<sup>200</sup> Salerno, G.-M. (2018). «Estrattivismo contro il comune. Venezia e l'economia turistica» in *ACME: An International Journal for Critical Geographies*, 17(2), pp 480-505.

<sup>201</sup> Salerno, G.-M. (2018). «Estrattivismo contro il comune. Venezia e l'economia turistica» in *ACME: An International Journal for Critical Geographies*, 17(2), pp 480-505.

<sup>202</sup> Bonora, P., Cervellati, P.L. (2009). *Per una nuova urbanità. Dopo l'alluvione immobiliare*, Parma: Diabasis.

<sup>203</sup> Salerno, G.-M., Russo, A.P. (2022). «Venice as a short-term city. Between global trends and

La situazione di Venezia è da sempre stata considerata un caso precoce di quello che verrà poi definito “overtourism”<sup>204</sup>, caratterizzato non solo da una forte e crescente pressione turistica sugli spazi della destinazione, ma soprattutto dall'entità dei suoi effetti ambientali e sociali. Secondo Salerno, i più rilevanti di questi effetti sono l'inaccessibilità degli alloggi per i residenti e per gli stessi lavoratori dell'industria turistica<sup>205</sup>. Questa tipologia di problematica risultava già centrale nel rapporto seminale COSES del 1979, ben prima dell'ascesa degli affitti brevi turistici e delle piattaforme online su cui questo tipo di servizi viene offerto. Venezia è stata spesso descritta come “scenario peggiore” nella letteratura sulla pianificazione turistica, utilizzata come esempio per mettere in guardia dalle conseguenze peggiori dello sviluppo turistico, sebbene i disagi causati vengano in una certa misura accettati come inevitabile conseguenza dell'abitare una delle città più famose del mondo.

Tuttavia, si potrebbe sostenere che la situazione di Venezia si allinea a quella di molte altre città sovra-turistiche in cui la «turisticizzazione delle abitazioni, attraverso la conversione di una parte sostanziale del patrimonio abitativo della città in affitti turistici a breve termine, è considerata un fattore critico di accelerazione ed estensione dei disagi prodotti dal turismo»<sup>206</sup>. I dati sulla situazione dei cosiddetti Short-term Touristic Rentals (STRs) parlano chiaro:

Nel mese di Maggio del 2019, poco prima della battuta d'arresto causata dalla pandemia di Covid-19, la città lagunare contava 59.940 abitanti, e sulla piattaforma Airbnb erano presenti 8.469 annunci<sup>207</sup>. Il 76% di questi annunci erano relativi ad un appartamento intero, ovvero poco meno di 6500 appartamenti, sottratti al mercato immobiliare cittadino per

---

local lock-ins» in *Journal of Sustainable Tourism*, 30(5), pp. 1040–1059.

<sup>204</sup> Milano, C., Novelli, M., & Cheer, J. M. (2019). *Overtourism and tourismphobia: A journey through four decades of tourism development, planning and local concerns*. *Tourism Planning & Development*, 16(4), 353-357.

<sup>205</sup> Salerno, G.-M. (2018). «Estrattivismo contro il comune. Venezia e l'economia turistica» in *ACME: An International Journal for Critical Geographies*, 17(2), pp 480–505.

<sup>206</sup> Salerno, G.-M., Russo, A.P. (2022). «Venice as a short-term city. Between global trends and local lock-ins» in *Journal of Sustainable Tourism*, 30(5), pp. 1040–1059.

<sup>207</sup> Dati relativi a Maggio 2019 da InsideAirbnb citati in Staglianò, L' affittacamere del mondo

diventare parte dell'economia turistica.

Un dato considerato rilevante è quello sull'incidenza dei multihost, vale a dire i profili che hanno pubblicato annunci per più appartamenti, stanze o locazioni sul sito. Il 5% più "accentratore" gestisce addirittura il 33% degli annunci<sup>208</sup>. Questo dato, in netto contrasto con la retorica portata avanti dai fondatori della piattaforma, dimostrerebbe come per il 68% degli host Airbnb non sia un modo per "arrotondare" sfruttando uno spazio inutilizzato nelle loro case. Ad oggi il più grande multihost (Veniceapartment-com) presenta 130 inserzioni per appartamenti interi. Sul totale degli alloggi affittati attraverso la piattaforma, l'incidenza dei soggiorni brevi è del 99.3%, contro lo 0.6% di soggiorni "lungi" (il dato massimo registrato per un soggiorno è di circa due settimane). Il prezzo medio per una notte in un appartamento affittato in SRT tramite Airbnb è di €137,00<sup>209</sup> per notte, con un guadagno mensile stimato di circa €1057,00 per inserzione, rendendo questa tipologia di affitto molto vantaggiosa rispetto ai tradizionali contratti di affitto di lunga durata che potrebbero incentivare il rientro di ex cittadini che hanno abbandonato la laguna. Secondo i dati dell'indagine COSES<sup>210</sup>, il costo della vita sarebbe uno dei maggiori motivi dell'esodo di cittadini veneziani: il 67% dei cittadini "espulsi" vorrebbe tornare, ma è forzato dalle condizioni del mercato immobiliare (motivazione fornita dall'81% degli intervistati)<sup>211</sup>. Il numero di residenti della città antica è infatti diminuito, sviluppandosi in maniera inversamente proporzionale al numero di locazioni turistiche disponibili sul territorio: dal 2016 al 2019 i posti letto per i visitatori (in totale tra strutture alberghiere e complementari) sono aumentati del 74%, raggiungendo la cifra di 25.264, numero spaventoso se si considera che è addirittura maggiore della crescita registrata nei vent'anni precedenti (21.151 nuovi posti letto tra il 1997 ed il 2016)<sup>212</sup>.

---

<sup>208</sup> "Gli squilibri del turismo veneziano" su <https://ocio-veneziana.it/report/gli-squilibri-del-turismo-veneziano> (consultato il 04/06/2024)

<sup>209</sup> Staglianò, R. (2020). *L'affittacamere del mondo*. Torino: Einaudi.

<sup>210</sup> COSES 2008

<sup>211</sup> <https://ocio-veneziana.it/report/categories:monitoraggio> consultato il 10 Giugno 2024

<sup>212</sup> <https://ocio-veneziana.it/report/categories:monitoraggio> consultato il 10 Giugno 2024

Ad oggi, a Venezia per ogni residente c'è un posto letto turistico<sup>213</sup>, e la tendenza sembra continuare ad accelerare. I dati più recenti, relativi a Gennaio 2024, nonostante il calo temporaneo causato dalla Pandemia da Covid-19, mostrano una situazione ancor più grave: in primo luogo il numero di residenti della città antica continua a diminuire arrivando al minimo storico di 49.072. Il numero di inserzioni su Airbnb relative ad un intero appartamento corrisponde all'83.9% delle inserzioni totali, con un'incidenza di multihost del 65.3%. Anche il prezzo medio per notte è aumentato, arrivando a €145,00 per notte, per un guadagno medio mensile stimato di €2.128,90<sup>214</sup>. Allo stesso tempo, la popolazione residente a Venezia è sempre più anziana, come nota il collettivo OCIO già nel 2019: E' noto che la città antica perde progressivamente abitanti: i quasi 175mila del 1951 sembrano una pallida allucinazione ai 52 mila che la popolano oggi. Ma anche la composizione demografica rivela criticità avanzate: gli ultrasessantacinquenni rappresentano il 31,5% della popolazione residente contro una media italiana del 23%; inoltre, ogni 100 ragazzi sotto i 15 anni si trovano 336 anziani (contro i 173 della media del Paese).

Se la popolazione, specialmente i più giovani<sup>215</sup>, non hanno modo di risiedere stabilmente nella città, Venezia dovrà affrontare notevoli sfide per trattenere quelle risorse che potrebbero essere fondamentali per invertire il suo sviluppo in una monocultura turistica, ovvero «una popolazione attiva altamente qualificata, capacità imprenditoriale e capitale istituzionale»<sup>216</sup>. Questo problema è stato rilevato da Russo e Arias Sans<sup>217</sup>, i quali sostengono che la popolazione studentesca - se trattenuta oltre il periodo di studio -

---

<sup>213</sup> <https://insideairbnb.com/venice/> consultato il 10 Giugno 2024

<sup>214</sup> <https://insideairbnb.com/venice/> consultato il 10 Giugno 2024

<sup>215</sup> De Rossi, R., Pendolini, E. (2022). «Venezia sotto i 50 mila abitanti, sempre più anziani e sempre più soli. Ma la soluzione c'è.» su <https://nuovavenezia.gelocal.it/veneziana/cronaca/2022/08/09/news/veneziana-sotto-i-50-mila-abitanti-sempre-piu-anziani-e-sempre-piu-soli-ma-la-soluzione-c-e-1.41625700> (consultato il 04/06/2024).

<sup>216</sup> Salerno, G.-M. (2018). «Estrattivismo contro il comune. Venezia e l'economia turistica» in *ACME: An International Journal for Critical Geographies*, 17(2), pp 480-505.

<sup>217</sup> Russo, P.A., Arias Sans, A. (2009). «Student Communities and Landscapes of Creativity: How Venice - 'The World's Most Touristed City' - is Changing» in *European Urban and Regional Studies*, 16(2), pp. 161-175.

potrebbe essere di immenso beneficio alle sorti future della città. Gli studenti, ex-studenti e giovani professionisti, potrebbero rappresentare un capitale sociale acquisito capace di infondere nuova vita al tessuto socioeconomico della città, in quanto giovane comunità di consumatori e produttori creativi. Gli autori hanno sottolineato come questo potenziale venga sempre più messo a rischio da due ordini di problemi che ritengono essere correlati tra loro: in primo luogo gli ostacoli posti al mercato immobiliare dalla crescita della domanda turistica di case, che pesa particolarmente sui giovani in assenza di specifiche tutele; mentre la città offrirà sempre meno reali opportunità di lavoro non correlate al turismo per questo segmento di popolazione: Russo ed Arias Sans scrivevano di questa possibilità declinata al futuro già nel 2009. Negli anni successivi, questa ipotesi è diventata sempre più reale con l'esplosione dell'ospitalità su piattaforma e l'inesorabile erosione delle alternative al turismo nel mercato del lavoro<sup>218</sup>.

A tal proposito, Giacomo Maria Salerno<sup>219</sup> sottolinea come l'elevata pressione del turismo abbia potuto contribuire a quello che è stato definito l'esodo della cittadinanza non solo attraverso la pressione posta sul mercato immobiliare. La crescita incontrollata dei flussi turistici ha trasformato la città profondamente, rendendo il mantenimento della qualità della vita dei cittadini molto complesso. Gli spazi pubblici ed i servizi locali (sia pubblici che privati) sono sempre più orientati verso i visitatori, mentre le esigenze quotidiane dei residenti vengono trascurate. I legami tra gentrificazione e turisticizzazione possono essere esaminati attraverso tre principali argomenti, come illustrato dall'autore: in primo luogo, emergono l'antagonismo sociale e la stratificazione presenti nell'organizzazione urbanistica di Venezia, documentati ampiamente nelle fonti storiche<sup>220</sup>. Questo è legato a una visione del centro storico orientata al tempo libero, alla cultura e al turismo, riflettendo una precisa agenda politica; in secondo luogo, le dinamiche

---

<sup>218</sup> Salerno, G.-M., Russo, A.P. (2022). «Venice as a short-term city. Between global trends and local lock-ins» in *Journal of Sustainable Tourism*, 30(5), pp. 1040-1059S.

<sup>219</sup> Salerno, G.-M. (2022). «Touristification and displacement. The long-standing production of Venice as a tourist attraction» in *City*, 26(2-3), pp 519-541.

<sup>220</sup> Salerno, G.-M., Russo, A.P. (2022). «Venice as a short-term city. Between global trends and local lock-ins» in *Journal of Sustainable Tourism*, 30(5), pp. 1040-1059S.

demografiche indicano lo spostamento delle classi medie e basse, ognuna con percorsi e tempistiche differenti, ma tutti finalizzati a sfruttare Venezia per generare profitti legati al turismo; infine, nel settore del commercio al dettaglio, si osserva una coesistenza tra una standardizzazione dei negozi a bassa qualità, spesso con un'atmosfera "disneyana", e l'espansione dei negozi di lusso, a discapito delle attività commerciali locali e di quartiere<sup>221</sup>.

Di fronte a questo scenario, i cittadini stessi hanno iniziato a mobilitarsi, supportati anche da nutriti gruppi studenteschi che, seppur non originari del luogo, lamentano le stesse mancanze. La nascita di collettivi come OCIO - Osservatorio Civico sulla casa e la residenza di Venezia, si basano tutte su questo presupposto, che lo stesso Osservatorio riassume in maniera brillante:

È chiaro che invertire questo processo di dissanguamento, che è soprattutto “degiovanimento”, significa non solo arrestare il flusso in uscita ma altresì (ri)portare residenti in città, anche e soprattutto attraverso una politica abitativa decisa e mirata.<sup>222</sup>

Le manifestazioni e le proteste organizzate per richiamare l'attenzione sulle conseguenze della monocultura turistica non si limitano a questioni economiche ma riguardano anche e soprattutto la conservazione del patrimonio immateriale della città, oltre alla tutela dei diritti degli abitanti. Le proteste sono state accompagnate da richieste di regolamentazioni più severe e politiche più sostenibili, con l'obiettivo di ristabilire un equilibrio tra le necessità dell'industria turistica e della popolazione. Questo crescente attivismo cittadino riflette un profondo malcontento per la direzione in cui Venezia si sta muovendo, sollevando importanti interrogativi sul futuro della città in un'era di turismo globale intensivo.

La crescente pressione turistica a Venezia ha scatenato una forte reazione da parte della cittadinanza. Il collettivo di *Artivists* CHEAP, nato a Bologna ed attivo da dieci anni, rivendica il diritto alla città per tutti,

---

<sup>221</sup> Salerno, G.-M., Russo, A.P. (2022). «Venice as a short-term city. Between global trends and local lock-ins» in *Journal of Sustainable Tourism*, 30(5), pp. 1040-1059.

<sup>222</sup> “Per Venezia ci vorrebbe un ticket d'uscita” su <https://ocio-venezia.it/report/per-veneziam-civ-vorrebbe-un-ticket-d-uscita> (consultato il 04/06/2024)

promuovendo interventi con l'affissione di poster art che stimolano conversazioni pubbliche sul destino della città. A San Giacomo dell'Orio, un enorme poster invita i passanti a riflettere sul diritto alla propria comunità, ricordando che non saranno i soldi a salvare Venezia. Simili manifesti a Campo San Tomà parlano di diritto alla città, spazio pubblico e comunità. Questi interventi sottolineano l'importanza di salvaguardare lo spazio pubblico dalle logiche finanziarie e di rendita, promuovendo luoghi comunitari e di relazione.

Anche gli studenti denunciano le difficoltà nel trovare alloggi a prezzi accessibili. Numerosi comitati e associazioni richiamano l'attenzione sui processi di privatizzazione e speculazione che minacciano Venezia. Il progressivo spopolamento, dovuto in gran parte alla difficoltà di trovare case dignitose e servizi adeguati, è accentuato dalla trasformazione degli edifici in attività ricettive e dai nuovi approdi turistici. In questo contesto, il ticket di accesso previsto nei prossimi mesi renderà Venezia sempre meno vivibile per i residenti. Nonostante tutto, le iniziative cittadine dimostrano che la resistenza e la voglia di cambiamento non si arrendono alla rassegnazione, invitando a una riflessione collettiva e comunitaria sul futuro della città<sup>223</sup>.

Contemporaneamente sorgono approcci più pratici dal punto di vista normativo, caso di particolare rilievo è quello della campagna Alta Tensione Abitativa, iniziativa dal basso nata il 28 novembre 2021 al teatro Goldoni di Venezia in seguito alla proiezione speciale del film *Welcome Venice*<sup>224</sup>:

voluta dallo stesso regista – come restituzione alla cittadinanza dei mesi di riprese, di incontri e riflessioni- per discutere del delicato rapporto tra città e turismo. Accanto ad esperti e amministratori hanno partecipato al dibattito: società sportive impegnate nel denunciare le conseguenze del moto ondoso, realtà che si battono contro la vendita e privatizzazione di pezzi di laguna, l'osservatorio sulle politiche abitative, il comitato contro le grandi navi da crociera e quelli per la

---

<sup>223</sup> Menegus, G. (2024). «Sulla corretta interpretazione dell'art.42 del Regolamento Edilizio del Comune di Venezia» su <https://ocio-venezias.it/report/di-giacomo-menegus-universita-degli-studi-di-macerata> (consultato il 04/06/2024)

<sup>224</sup> *Welcome Venice*, Segre Andrea, Italia, 2021.

salvaguardia del mercato di Rialto, le organizzazioni nate dopo l'acqua granda del 2019 per la difesa della città. Dopo quella serata, tutte queste realtà hanno continuato a incontrarsi per capire come procedere. Questo gruppo di lavoro, spontaneamente costituito, consapevole della complessità dei problemi della città, ha provato a convergere su un obiettivo condiviso, certo non risolutivo, ma che potesse avere ricadute concrete sulla vivibilità cittadina<sup>225</sup>.

Il gruppo porta avanti una proposta di legge che mira a regolamentare diversi aspetti della gestione delle locazioni turistiche, come di seguito riportato:

- Limitazione del numero di immobili: Ridurre il numero di immobili destinati a locazioni brevi per proteggere il mercato delle locazioni residenziali di lungo periodo.
- Applicazione retroattiva: Estendere le limitazioni anche a chi già svolge attività di locazione breve, non solo ai nuovi operatori.
- Facoltà ai comuni: Consentire ai comuni di introdurre tali limitazioni con un regime di autorizzazione.
- Autonomia comunale: Dare ai comuni la libertà di definire le limitazioni in base alle caratteristiche locali.
- Proprietà limitata a un'autorizzazione: Evitare che un singolo proprietario possieda più autorizzazioni per diverse proprietà.
- Eccezioni per la sharing economy: Esentate dall'autorizzazione le locazioni brevi che non hanno un impatto significativo sulla residenzialità, come l'affitto di stanze nella propria residenza o dell'intera residenza per un massimo di 90 giorni.<sup>226</sup>

La proposta non è inaspettata, per anni Venezia è stata al centro di un dibattito intenso riguardante il suo futuro. Tuttavia, le politiche adottate si sono concentrate principalmente sulla conservazione del suo patrimonio fisico,

---

<sup>225</sup> ATA. (2022). «Moeche» in *Crítica Urbana. Revista de Estudios Urbanos y Territoriales*, 5(24).

<sup>226</sup> Dati reperibili su <https://altatensioneabitativa.it/> (consultato il 05/06/2024)

mentre nel 2020 la prospettiva di Venezia come una città viva sembra sempre più distante<sup>227</sup>.

Analizzando invece le nuove misure messe in atto dalla città per contrastare il fenomeno dell'over-tourism, è inevitabile un commento alla sperimentazione del ticket di ingresso. Dal pagamento vengono esentate diverse categorie tra cui i residenti in Comune di Venezia e i nati in Comune di Venezia, i minori di 14 anni, gli studenti delle scuole di qualsiasi ordine e grado, degli istituti universitari e post universitari che hanno sede operativa nella Città antica del Comune di Venezia, gli iscritti nello schedario della popolazione temporanea del Comune di Venezia, le persone con disabilità, il personale appartenente alle Forze Armate e alle Forze dell'Ordine in servizio<sup>228</sup>. L'unica effettiva limitazione, in effetti, viene posta ai gruppi organizzati: a partire dal 1 agosto, con l'approvazione del nuovo regolamento comunale, è stato stabilito che i gruppi organizzati di turisti potranno essere formati al massimo da 25 persone, non solo in centro storico a Venezia, ma anche sulle isole di Burano, Murano e Torcello<sup>229</sup>. Inoltre, alle guide sarà vietato l'uso di microfoni, megafoni e altoparlanti per venire incontro "alle esigenze di tutela dei residenti e alla promozione della mobilità pedonale". Il regolamento non pone però limiti alla quantità di gruppi organizzati che possono accedere, ed è quindi considerata facilmente aggirabile dividendo i visitatori in più gruppi che rientrino nel limite delle 25 persone.

Se da anni si parla di numero chiuso, la modalità al momento in sperimentazione per alcune giornate selezionate dell'anno, in cui secondo gli osservatori pubblici sarebbe prevista un'alta affluenza, non pone un tetto agli accessi ma stabilisce il pagamento di un biglietto di ingresso, portando avanti ancor di più la narrativa del parco a tema. I pochi dati al momento disponibili sull'inizio della sperimentazione riportano che nelle quindici giornate in cui è

---

<sup>227</sup> Salerno, G.-M., Russo, A.P. (2022). «Venice as a short-term city. Between global trends and local lock-ins» in *Journal of Sustainable Tourism*, 30(5), pp. 1040-1059.

<sup>228</sup> "Contributo di Accesso a Venezia" su <https://cda.ve.it/it/> (consultato il 04/06/2024)

<sup>229</sup> "Gruppi turistici con guide, il Consiglio comunale approva la modifica del Regolamento di Polizia e sicurezza urbana" su <https://live.comune.venezia.it/it/2024/02/gruppi-turistici-con-guide-il-consiglio-comunale-approva-la-modifica-del-regolamento-di> (consultato il 04/06/2024)

stato applicato il contributo d'accesso da 5 euro gli ingressi sono stati in media 16.500<sup>230</sup> per un incasso totale di 723 mila euro nei primi otto giorni, pari a quelle che erano le previsioni per l'intero periodo di 3 mesi di sperimentazione<sup>231</sup>. Secondo i nuovi calcoli svolti dopo il periodo tra il 25 aprile ed il 1 maggio, l'incasso previsto dalle casse del comune per il 2024 è di 2,4 milioni di euro.

Seppure fosse stato immaginato come disincentivo alla visita, che appare chiaro non essere nei fatti, il sistema di ticket di accesso a Venezia potrebbe essere considerato poco efficace per diverse ragioni. Innanzitutto, la regolamentazione basata sulla disponibilità economica andrebbe a perpetuare un sistema classista, dove l'accesso a luoghi pubblici diventa un privilegio riservato a chi può permetterselo. Questo potrebbe escludere involontariamente fasce della popolazione con minori risorse economiche, contribuendo così all'aumento di divisioni sociali. Ciononostante, per la maggior parte dei visitatori, pagare un piccolo sovrapprezzo durante una vacanza già costosa potrebbe non essere un deterrente significativo. Il costo aggiuntivo di 5 euro potrebbe essere facilmente assorbito da coloro che già spendono cifre considerevoli per il loro viaggio, rendendo inefficace il ticket come strumento per limitare l'afflusso turistico e gestire il sovraffollamento.

Se quindi lo strumento non è concepito per porre un tetto agli accessi alla città, ciò che va analizzato è la possibilità che la dipendenza economica dal gettito generato (da sommarsi alle crescenti tasse di soggiorno che solo nel 2022 hanno portato circa 38 milioni di euro al Comune<sup>232</sup>) potrebbe portare a una ulteriore accentuazione della priorità finanziaria rispetto alla gestione sostenibile del turismo. Questo potrebbe risultare in politiche a breve termine che mirano solo a incrementare le entrate senza affrontare in modo efficace le problematiche legate al sovraffollamento e alla conservazione.

---

<sup>230</sup> Ferrazza, R. (2024). «Venezia, il ticket giornaliero porterà nelle casse del comune 2,4 milioni nel 2024» su [https://www.ilsole24ore.com/art/veneziah-ticket-giornaliero-portera-casse-comune-24-milioni-2024-AGq16mC?refresh\\_ce=1](https://www.ilsole24ore.com/art/veneziah-ticket-giornaliero-portera-casse-comune-24-milioni-2024-AGq16mC?refresh_ce=1) (consultato il 04/06/2024)

<sup>231</sup> "In otto giorni di ingressi a pagamento Venezia ha già incassato i soldi previsti nei tre mesi di sperimentazione" su <https://www.ilpost.it/2024/05/03/ticket-veneziah-soldi/> (consultato il 04/06/2024)

<sup>232</sup> (Pietrobelli G. 2024; Fenzo 2024; Colli 2024).

### 4.3 CAPRI

Nonostante le differenze con Venezia, anche Capri, isola iconica del turismo internazionale, sta affrontando una serie di sfide simili a quelle già citate che lasciano intravedere l'insostenibilità della monocultura turistica a lungo termine. Anche Capri, esattamente come il capoluogo Veneto, si trova a dover conciliare le esigenze dei visitatori con quelle dei residenti permanenti, un equilibrio che diventa sempre più difficile da mantenere.

Uno dei problemi più critici registrati è la mancanza di case disponibili per i residenti. A differenza di Venezia, la popolazione caprese si è dimostrata in lieve ma costante crescita fino a pochi anni fa. Nei centocinquanta anni successivi all'Unità d'Italia, il numero dei residenti sull'isola è salito di oltre tre volte: 4.196 erano nel 1861, anno del primo censimento ufficiale della popolazione italiana, 13.377 alla data di quello del 2011<sup>233</sup>. Contemporaneamente la crescente urbanizzazione dell'esiguo territorio isolano ha mantenuto il passo con la domanda abitativa, fino almeno al periodo di maggiore turisticizzazione dell'Isola, che è coinciso con l'applicazione di norme più stringenti sull'edificazione e sulla tutela di zone di particolare interesse ambientale ed archeologico, come la Legge 312 del 1985<sup>234</sup>. Ciononostante, come riportato da diverse associazioni per la tutela ambientale, negli anni dal 1971 al 1996, a fronte di un aumento del 9% della popolazione residente, ovvero di circa 1.200 unità sono stati cementificati suoli per oltre 602.000 mq (equivalenti alla superficie di più di 100 campi di calcio), arrivando nel 1996 a un totale di circa 1.115.000 Mq di suolo occupato contro i circa 512.000 Mq del 1970, l'aumento è stato del 117%<sup>235</sup>; e le abitazioni censite sono cresciute dalle 4.221 del 1971 alle 6.577 del 1996, con un aumento del 56% circa;

---

<sup>233</sup> Russo Krauss, D. (2013). «Dinamiche demografiche e sviluppo turistico nell'isola di Capri» in *Studi e Ricerche socio-territoriali*, 3, pp. 25-48.

<sup>234</sup> «Legge 8 agosto 1985, n. 431» in *Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia Serie Generale n.197*, 22 agosto 1985.

<sup>235</sup> Rapporto WWF: *Capri 2000: L'isola Azzurra...sempre più grigia (1997)*  
[https://www.corriere.it/speciali/bruttaitalia/capri/rapporto\\_wwf/doc.htm](https://www.corriere.it/speciali/bruttaitalia/capri/rapporto_wwf/doc.htm)

Questo però non significa che non ci siano abbastanza case per tutti i residenti, come dimostra già un primo studio del WWF condotto nel 1997, e relativo ai decenni precedenti, già citati. I dati invece sulle le presenze turistiche restituiscono il quadro del nuovo utilizzo degli immobili: nel periodo tra il 1991 ed il 1998 esse sono passate dalle 337.546 del 1991 alle 401.412 con un aumento di oltre 60.000 unità solo in questo periodo; Se a fronte di questo aumento i posti letto in esercizi alberghieri sono rimasti sostanzialmente invariati, la situazione delle locazioni private adibite a STRs è ben diversa. (tab. 1)

Secondo i dati ISTAT, nel 2008 sull'isola complessivamente 61 alberghi (18 ad Anacapri, 43 a Capri) e 74 di quelli allora definiti come «esercizi complementari»<sup>7</sup> (44 ad Anacapri, 30 a Capri), più della metà dei quali (42) b&b (25 erano i b&b di Anacapri, 17 quelli di Capri); oggi, invece, la situazione è diversa (tab. 2), e non perché sia variato più di tanto il numero di alberghi (18 sono attualmente le strutture ad Anacapri, 46 quelle a Capri), quanto piuttosto perché sono gli esercizi extra-alberghieri ad essere triplicati: 221 sono quelli totali, 101 ad Anacapri (di cui 76 b&b e 23 alloggi in affitto gestiti in forma imprenditoriale) e 120 a Capri (con 53 b&b e 63 alloggi in affitto gestiti in forma imprenditoriale).

Tab. 1 – Capacità degli esercizi ricettivi per tipo di alloggio (2008)

Tab.2 - Capacità degli esercizi ricettivi per tipo di alloggio (2021)<sup>236</sup>

---

<sup>236</sup> Russo Krauss, D. (2013). «Dinamiche demografiche e sviluppo turistico nell'isola di Capri» in *Studi e Ricerche socio-territoriali*, 3, pp. 25-48.

Tab. 1 – Capacità degli esercizi ricettivi per tipo di alloggio (2008).

	Es. alberghieri		Es. extra-alberghieri		Tot. es. ricettivi	
	n. esercizi	posti letto	n. esercizi	posti letto	n. esercizi	posti letto
<b>Anacapri</b>	18	837	44	239	62	1.076
<b>Capri</b>	43	2.571	30	232	73	2.803
<b>Tot. isola</b>	<i>61</i>	<i>3.408</i>	<i>74</i>	<i>471</i>	<i>135</i>	<i>3.879</i>

Fonte: elaborazione su dati ISTAT.

Tab. 2 – Capacità degli esercizi ricettivi per tipo di alloggio (2021).

	Es. alberghieri		Es. extra-alberghieri		Tot. es. ricettivi	
	n. esercizi	posti letto	n. esercizi	posti letto	n. esercizi	posti letto
<b>Anacapri</b>	18	835	101	557	119	1.392
<b>Capri</b>	46	2.685	120	682	166	3.367
<b>Tot. isola</b>	<i>64</i>	<i>3.520</i>	<i>221</i>	<i>1.239</i>	<i>285</i>	<i>4.759</i>

Fonte: elaborazione su dati ISTAT.

Anche in questo caso, similmente alla realtà veneziana, la difficoltà a reperire alloggi stabili viene riscontrata principalmente dai giovani, come dimostrato dai dati riguardo l'Indice di vecchiaia Capri, stimato al 184,6 nel 2022<sup>237</sup>

La crescente trasformazione delle abitazioni residenziali in locazioni turistiche a breve termine ha ridotto drasticamente l'offerta abitativa per i residenti permanenti. Inoltre, il fenomeno degli pseudo-residenti, ossia proprietari di case vacanze che non risiedono stabilmente sull'isola, complica ulteriormente il monitoraggio demografico, rendendo difficile una valutazione accurata delle esigenze abitative, come osserva Russo Krauss:

Va sottolineato, però, che non tutti i residenti sull'isola lo sono effettivamente. Il moltiplicarsi delle seconde case si è qui accompagnato, infatti, alla nascita di una nuova figura, quella dello "pseudo-residente": un componente, cioè, della famiglia (non isolana) proprietaria della casa di villeggiatura - in genere lo stesso intestatario dell'immobile - che acquisisce la residenza a Capri o Anacapri al fine di avvalersi di un insieme di vantaggi riservati, appunto, ai residenti: dalla possibilità di portare la propria auto sull'isola anche nei periodi dell'anno in cui lo

<sup>237</sup> Russo Krauss, D. (2013). «Dinamiche demografiche e sviluppo turistico nell'isola di Capri» in *Studi e Ricerche socio-territoriali*, 3, pp. 25-48.

sbarco sarebbe altrimenti vietato, agli sgravi tariffari su trasporti e forniture. Il considerevole incremento del numero dei single nei due comuni (642 erano le famiglie mononucleari nel 1981, 1.182 nel 2001)<sup>238</sup>.

Nonostante Capri non riceva lo stesso numero di turisti di Venezia, l'afflusso turistico è estremamente concentrato durante alcuni periodi dell'anno, sovraccaricando le infrastrutture locali. Secondo i dati ISTAT, nel 2019 si sono registrati 4,8 milioni di passeggeri imbarcati e sbarcati a Capri. Russo Krauss definisce "La quota di gran lunga più consistente del traffico passeggeri, rispetto al quale Capri si colloca in una posizione di primo piano nell'ambito dell'intera insularità minore mediterranea, è dunque quella che proviene dai visitatori giornalieri"<sup>239</sup>. Nel 1930 il turista che approdava sull'isola vi soggiornava in media 15 giorni, attualmente nemmeno tre giorni (RUSSO KRAUSS). Sebbene la pandemia abbia temporaneamente ridotto questi numeri, con 2,7 milioni di passeggeri nel 2020 e poco meno di 2,1 milioni nel 2021, le stime del 2022 indicano una forte ripresa grazie al turismo internazionale, superando i livelli pre-pandemia<sup>240</sup>. Tra il 2014 e il 2019, mentre gli arrivi negli esercizi alberghieri hanno conosciuto un incremento del 14,5%, quelli negli esercizi extra-alberghieri sono più che raddoppiati (+133%)<sup>241</sup>. Questo trend ha incentivato ulteriormente la trasformazione delle abitazioni residenziali in locazioni turistiche, aggravando la carenza di case per i residenti permanenti. Attualmente, cercando su Airbnb un appartamento intero a Capri la piattaforma restituisce più di mille annunci.

Per quel che riguarda le attività economiche dell'isola, già nel rapporto Censis 1980 si sottolinea come non avendo modo di aumentare le quantità di attività redditizie per motivi prettamente fisici legati alle dimensioni contenute della stessa, si fosse passato ad un cambio qualitativo delle attività: quella che una volta era una bottega di un sarto è pian piano diventata una

---

<sup>238</sup> Russo Krauss, D. (2013) «Dinamiche demografiche e sviluppo turistico nell'isola di Capri» in *Studi e Ricerche socio-territoriali*, 3, pp. 25-48

<sup>239</sup> *Ibidem*.

<sup>240</sup> *Ibidem*.

<sup>241</sup> *Ibidem*.

boutique, fuori dalla possibilità economica della maggior parte degli isolani. Essendo quindi questo tipo di attività strettamente legate alla stagionalità turistica, esse sono andate ad esacerbare il fenomeno la tendenza a sospendere le attività lavorative nei periodi di bassa stagione, come l'inverno, spingendo sempre più alla stagionalità legata ai flussi turistici anche attività che in teoria non sono concepite per i turisti<sup>242</sup> e lasciando di fatto gli abitanti senza attività di prossimità in cui reperire beni fondamentali.

È interessante notare come a Capri esista da sempre, per forza di cose, una particolare versione di policy del numero chiuso. Avendo a disposizione un unico porto in cui approdare, e considerando i costi delle uniche alternative disponibili come elicotteri e yacht privati, il porto di Capri funge in sé da "tornello". Per questo motivo, tracciare gli arrivi giornalieri ed, eventualmente, limitarli potrebbe sembrare semplice. L'accesso all'isola è tuttavia gestito privatamente dalle compagnie di trasporto marittimo, le quali – molto spesso in barba agli accordi di continuità territoriale<sup>243</sup> – decidono arbitrariamente quanti collegamenti effettuare in una giornata, in un determinato periodo dell'anno, a quali orari e che mezzi utilizzare per ognuno di essi. Il numero massimo di arrivi sull'isola in questo senso equivale alla quantità di posti disponibili sui mezzi di trasporto marittimo, a discrezione delle compagnie di trasporti che, in quanto agenti privati, puntano a massimizzare i loro profitti piuttosto che guardare alla vivibilità del luogo o alla qualità dell'esperienza turistica. Il porto come principale modalità di accesso all'Isola potrebbe quindi facilitare il monitoraggio e la gestione degli sbarchi, se gestito in un'ottica partecipativa.

La delegazione isolana dell'Unione Nazionale Consumatori si occupa da anni di sollecitare l'adempimento del "diritto alla continuità per i residenti sull'isola di Capri". L'oggetto di interesse riguarda soprattutto le difficoltà segnalate dai cittadini dell'isola a reperire un posto sui mezzi in partenza da Napoli in alcune fasce orarie prese d'assalto da turisti e vacanzieri. Lembo

---

<sup>242</sup> Russo Krauss, D. (2013). «Dinamiche demografiche e sviluppo turistico nell'isola di Capri» in *Studi e Ricerche socio-territoriali*, 3, pp. 25-48.

<sup>243</sup> Accordo territoriale per le Isole Minori depositato presso la Regione Campania il 2 Maggio 2019

dunque sollecita “il rispetto del diritto dei residenti con quota riservata di almeno quaranta posti ad acquistare titoli di viaggio entro quindici minuti dalla partenza, come da accordo presso la Regione Campania del 2 maggio 2019” insieme alla ri-organizzazione degli orari di tali collegamenti, che per adattarsi alla richiesta turistica spesso si concentrano in determinate fasce orarie (dalla terraferma all’isola durante la mattina e viceversa nel tardo pomeriggio) lasciando scoperte tratte, fondamentali per i residenti costretti a recarsi a terraferma per le necessità di base, per ore.<sup>244</sup> Questo fenomeno non passa inosservato da parte dei cittadini né dalle autorità locali, che nonostante il forte interesse verso il tema non dispongono degli strumenti di governance necessari a porre dei rimedi. L’ex sindaco De Martino, in merito, dichiara: “Un cittadino caprese si reca a terraferma per i motivi più svariati ed ha diritto di partire e ritornare in qualsiasi fascia oraria e non quando lo decidono le compagnie, dal momento che, sia ben chiaro, quello alla mobilità è un diritto di rango superiore rispetto al diritto all’iniziativa economica del privato che tra l’altro (perché sembra che tutti se ne siano dimenticati) fornisce un servizio pubblico essenziale”.

Uno dei motivi per cui il paragone con Venezia è stato considerato particolarmente appropriato nella stesura di questo elaborato, è proprio per via della tendenza dell’isola a guardare alla città lagunare per trovare soluzioni ai problemi di afflusso turistico. Se infatti a Venezia si parla di introdurre la politica del numero chiuso da molti anni, sembra che Capri sia in attesa delle sperimentazioni veneziane per poter seguire lo stesso percorso. Già nel 2018 il grande afflusso turistico aveva portato le amministrazioni dei due comuni a considerare di realizzare anche per l’isola azzurra forme di ‘selezione’ sul modello di Venezia.

Le policy deterrenti al momento in atto a Capri sono limitate ad una

---

<sup>244</sup>“Il sindaco di Capri, scrive alle autorità preposte per garantire posti ai residenti sugli aliscafi, anche l’UNC ha inviato la sua protesta” su <https://www.capripress.com/il-sindaco-di-capri-sugli-aliscafi-garantire-posti-ai-residenti/> (consultato il 05/06/2024)

tassa di sbarco, concettualmente molto simile al ticket di ingresso a Venezia, la cui esenzione è estesa solo ai residenti ed ai lavoratori pendolari che abbiano acquistato un abbonamento ai mezzi di trasporto marittimo. La tassa di sbarco a Capri è stata introdotta il 1° luglio 2012. Questa misura, attuata per far fronte all'overtourism e migliorare la gestione dei flussi turistici, è stata vista come un modo per ottenere fondi utili alla manutenzione e ai servizi dell'isola, fortemente influenzati dal turismo stagionale. La tassa, inizialmente fissata a 1,50 euro, è stata successivamente aumentata a 2,50 euro e, più recentemente, a 5 euro durante i periodi di alta stagione, rimanendo inclusa nel costo dei biglietti di viaggio, il che ne riduce l'efficacia deterrente<sup>245</sup>. La soluzione non sembra quindi risolvere efficacemente il problema dell'afflusso turistico, ma rappresenta un tentativo di gestire l'elevato numero di visitatori in maniera più sostenibile.

I dati finora raccolti mostrano una situazione che vede la sempre maggiore rilevanza dei soggiorni brevi e temporalmente concentrati, con tutto ciò che questo comporta in termini di sovraccarico territoriale e con quanto impone dal punto di vista della pianificazione turistica.<sup>246</sup>

Come fanno notare Cheer, Milano e Novelli (2019), l'overtourism temporale guidato dal sovraffollamento stagionale è considerato emblematico del turismo nell'Antropocene, in cui l'attenzione è sempre più ampiamente orientata alla crescita e molto meno, invece, al rafforzamento della resilienza socio-ecologica; questa condizione, sia pur temporanea, finisce col sovraccaricare le infrastrutture e i servizi locali e lo stress che ne deriva è acuto soprattutto laddove, come nelle piccole isole, sono le risorse ecologiche a supportare le visite.<sup>247</sup>

---

<sup>245</sup>“Capri e Anacapri votano il raddoppio della tassa di sbarco”  
[https://www.ansa.it/campania/notizie/2024/01/14/capri-e-anacapri-votano-il-raddoppio-della-tassa-di-sbarco\\_134edc5d-0a2f-43c0-8aca-96cd8d63e716.html](https://www.ansa.it/campania/notizie/2024/01/14/capri-e-anacapri-votano-il-raddoppio-della-tassa-di-sbarco_134edc5d-0a2f-43c0-8aca-96cd8d63e716.html) consultato il 7 Giugno 2024

<sup>246</sup>Russo Krauss, D. (2023). «L'evoluzione del turismo a Capri: storia di una trasfigurazione che minaccia mito e identità» in *Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia*, 35(2), pp. 153-167.

<sup>247</sup> Russo Krauss, D. (2013). «Dinamiche demografiche e sviluppo turistico nell'isola di Capri» in *Studi e Ricerche socio-territoriali*, 3, pp. 25-48.

In ultima analisi, una grande differenza nella capacità di risposta sociale dal basso è dovuta anche alla mancanza di possibilità di restare sull'isola per i giovani, i quali soffrono maggiormente questo tipo di problemi e sono quindi più inclini a questo tipo di battaglie. Nell'esempio veneziano il ruolo giocato dall'università si è più volte dimostrato fondamentale nel supporto a manifestazioni ed in generale all'interesse pubblico. I giovani capresi che decidano di studiare sono costretti (anche per via della precarietà dei trasporti marittimi) a trasferirsi stabilmente fuori dall'isola, nonostante il polo universitario più vicino sia a 50 minuti di distanza. Molto spesso questo accade ancor prima della fine della scuola dell'obbligo per mancanza di istituti secondari di secondo grado.

## CONCLUSIONI

All'interno dell'elaborato sono state analizzate in dettaglio le implicazioni dell'*overtourism* sull'equilibrio sociale, economico e politico delle destinazioni turistiche. Ripercorrendo la storia della nascita del turismo moderno e fornendo un quadro secondo cui analizzare benefici e svantaggi posti dalla moderna industria turistica, è stato definito il turismo come un fenomeno complesso, con un impatto maggiore della semplice somma delle sue parti: un'industria che apporta innegabili benefici economici, ma anche un evento sociale che incide sull'ambiente e ne è influenzato.

Si è esplorata poi la definizione di città, a metà tra gli aspetti puramente fisici e quelli sociali, considerati fondamentali nello sviluppo e nel mantenimento di questo peculiare tipo di organizzazione geografico-sociale, che mantiene la propria struttura grazie ad un processo di produzione e riproduzione dello spazio ad opera dei cittadini stessi. Gli effetti dei flussi turistici incontrollati sulle città hanno reso necessario l'approfondimento di temi come la gentrificazione, la *place alienation* e la museizzazione dei luoghi, considerati principali responsabili dell'interruzione di tali processi produttivi e riproduttivi. Allo stesso tempo sono state presentate alcune modalità ritenute utili per combattere questi fenomeni, quali possono essere la riappropriazione dello spazio pubblico e la pratica del *commoning*.

Si è passato poi ad analizzare l'aspetto normativo del turismo, sottolineando nel terzo capitolo la necessità di un cambiamento paradigmatico verso un approccio di sostenibilità ambientale, economica e sociale a lungo termine. Nello specifico, sono stati analizzati i conflitti tra i diritti dei turisti e quelli dei residenti, con particolare attenzione al diritto all'abitare, attraverso esempi di politiche adottate al livello internazionale: Amsterdam, Barcellona e New York.

Il quarto capitolo si concentra sull'analisi specifica di due località turistiche del Paese: Venezia e Capri. L'obiettivo dell'accostamento tra queste due località così diverse tra loro è quello di dimostrare che, se da una parte non esistono soluzioni standard applicabili alle destinazioni turistiche, allo stesso tempo è possibile tracciare un *fil rouge* che le accomuna. Questo tratto

comune è da ricercare non tanto nelle singole normative applicate quanto nell'identificazione degli obiettivi da perseguire. Se fino ad oggi la sostenibilità turistica è stata incentrata sulla conservazione dell'ambiente fisico e naturale, vediamo come questi approcci risultino carenti se non affiancati a solide policy di tutela delle strutture sociali che popolano le città.

I casi di Amsterdam, Barcellona e New York, sebbene sia troppo presto per parlare di azioni risolutive, ci dimostrano come la tendenza per la gestione dei flussi turistici si stia muovendo sempre più verso un approccio di governance partecipativa in cui il mantenimento di un centro attivo e abitato dai residenti di lungo periodo, insieme alla loro qualità della vita, diventa il punto centrale delle battaglie verso la nuova sostenibilità turistica, che deve essere sinonimo di giustizia sociale.

Allo stesso modo l'aumento di attività *grassroot* volte a manifestare il dissenso dei cittadini contro il turismo di massa rivestono un valore sociale cruciale. Gli esempi, da quelli più strutturati come il lavoro della Rete SET (Sustainable Ecotourism) ormai presente in tutte le maggiori destinazioni turistiche europee, al vandalismo dei graffiti recanti l'ormai famoso slogan 'Tourists go home', alle pagine social satiriche riportanti disagi quotidiani delle popolazioni (@Venezianonèdisneyland è tra le più famose) restituiscono inequivocabilmente l'immagine di una necessità di cambiamento nell'organizzazione e nella gestione dei flussi turistici. Fenomeni di activism, che combinano arte e attivismo, emergono come strumenti potenti per sensibilizzare il pubblico sui danni del turismo di massa, attraverso performance, installazioni e campagne visive che catturano l'attenzione. A Nizza, l'*artist* TooLate ha presentato la sua opera '*Tourist Trap*': delle trappole per topi, a dimensione umana, recanti prodotti tipici come esche, perché possano liberare la città da questa 'infestazione'.

Le motivazioni che spingono a sostenere questo tipo di tesi non sono solamente da attribuire a dei valori morali ma anche alla sostenibilità dello sviluppo dell'economia turistica. A questo proposito Gainsforth scrive:

Per ottenere uno sviluppo sostenibile e di lunga durata, è necessaria una combinazione di politiche nazionali verticali e politiche locali orizzontali. Lo sviluppo deve partire dal basso, rispondendo ai bisogni, alle aspirazioni e alle idee delle persone che vivono nei luoghi interessati. Senza questo approccio, si rischia di cadere in una logica estrattivista, dove le risorse sono sfruttate a vantaggio di pochi, senza beneficio per la collettività. Il problema principale è che il settore pubblico ha spesso rinunciato a investire a lungo termine in aree come la sanità, che non producono utili immediati, preferendo puntare sul turismo. Il Pubblico, infatti, ha rinunciato a fare investimenti nel lungo periodo in settori come la sanità che nel breve periodo non producono un utile. Al contrario, continua a puntare sul turismo. Ma il turismo senza le persone non funziona. E perché ci siano le persone, ci vogliono i servizi.<sup>248</sup>

---

<sup>248</sup> Gainsforth, S. «Il turismo senza le persone non funziona» su <https://slow-news.com/serie/il-turismo-e-un-oggetto-complesso/il-turismo-senza-le-persone-non-funziona> (consultato il 04/06/2024)

## Bibliografia

Abbasian, S., Onn, G., Arnautovic, D. (2020). «Overtourism in Dubrovnik in the eyes of local tourism employees: A qualitative study» in *Cogent Social Sciences*, 6, pp. 1-14.

Agamben, G. (2005). *Profanazioni*, Roma: Nottetempo.

Aguilera, T., Artioli, F., Colomb. C. (2021). «Explaining the diversity of policy responses to platform-mediated short-term rentals in European cities: A comparison of Barcelona, Paris and Milan» in *Environment and Planning A*, 53 (7), pp.1689-1712.

Aime, M. (2005). *L'incontro Mancato*. Torino: Bollati Boringhieri.

Allen, L. R., Long, P. T., Perdue, R. R., & Kieselbach, S. (1988). «The impacts of tourism development on residents' perceptions of community life» in *Journal of Travel Research*, 26 (1), pp 16–21.

Argan, G.C. (1954). «Edilizia popolare e tutela monumentale» in *Edilizia popolare*, 1(1), pp. 19-20.

«Art. 32 del Regio decreto 7 giugno 1943, n. 651», in *Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia*, 24 luglio 1943.

Ashworth, G. J., & Tunbridge, J. E. (2004). *Whose tourist-historic city? Localizing the global and globalizing the local*. A companion to tourism, 210.

Atsbha, G.A., Satinder K. (2019). «Assessing progress of tourism sustainability: Developing and validating sustainability indicators» in *Tourism Management*, 71, pp 67-83

Bell, S., & Morse, S. (2012). *Sustainability indicators: measuring the immeasurable?*. Londra: Routledge.

Berghoff, H. (2002). «From privilege to commodity? Modern tourism and the rise of consumer society» in *The making of modern tourism*. New York: Palgrave.

Bertacchini, E., Bravo, G., Marrelli, M., & Santagata, W. (2012). *Cultural commons: A new perspective on the production and evolution of cultures*. In Cultural Commons. Edward Elgar Publishing.

Bianchi, R. (2004). «Tourism Restructuring and the Politics of Sustainability: A Critical View From the European Periphery (The Canary Islands)» in *Journal of Sustainable Tourism*, 12, pp. 495-529.

Bianci, R.V. (2004). «Tourism Restructuring and the Politics of Sustainability:

A Critical View From the European Periphery (The Canary Islands)» in *Journal of Sustainable Tourism*, 12(6), pp. 495-529.

Bramwell, B., Higham, J., Lane, B., Miller, G. (2016). «Twenty-five years of sustainable tourism and the Journal of Sustainable Tourism : looking back and moving forward» in *Journal of Sustainable Tourism*, pp. 1-9.

Bruscino, A. (2021) *Il turismo sostenibile*. Padova: libreriauniversitaria.it edizioni.

Buckley, P.J. (2009). «The impact of the global factory on economic development» in *Journal of World Business*, 44(2), pp. 131-143.

Budeanu, A., Miller, G., Moscardo, G., Ooi, C. (2016). «Sustainable tourism, progress, challenges and opportunities: an introduction» in *Journal of Cleaner Production*, 111, pp. 285-294.

Buhalis, D., & Sinarta, Y. (2019). *Real-time co-creation and nowness service: lessons from tourism and hospitality*. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 36(5), 563-582.

Butler, R.W. (2018). «Challenges and opportunities» in *Worldwide Hospitality and Tourism Themes*, 10, pp 635–641.

Butler, R.W., Dodds, R. (2022). «Overcoming overtourism: a review of failure» in *Tourism Review*, 77, pp. 35-53.

Capocchi, A., Vallone, C., Pierotti, M., Amaduzzi, A. (2019). «Overtourism: A Literature Review to Assess Implications and Future Perspectives» in *Sustainability*, 11(12), 3303.

Cattedra, R., Governa, F. (2014). *Geografie dell'urbano*, Roma: Carocci editore.

Cederna, A. (1956). *I vandali in casa*, Bari: Laterza.

Celata, F., Romano, A. (2020). «Overtourism and online short-term rental platforms in Italian cities» in *Journal of Sustainable Tourism*, 30(5), pp 1020-1039.

Cerreti, C., Marconi, M., Sellari, P. (2019). *Spazi e poteri. Geografia politica, geografia economica, geopolitica*. Bari: Laterza.

Cheung K. S., Li H. (2019). «Understanding visitor–resident relations in overtourism: developing resilience for sustainable tourism» in *Journal of Sustainable Tourism*, 27(8), pp 1197-1216.

Choi, H. C., & Sirakaya, E. (2006). *Sustainability indicators for managing community tourism*. *Tourism management*, 27(6), 1274-1289.

Cocola-Gant, A. (2018). «Tourism gentrification» in Lees, L., Phillips, M. (2018) *Handbook of Gentrification Studies*. Cheltenham-Northampton: Edward Elgar Publishing.

Coccosis, H. (2001). *Sustainable development and tourism in small islands: Some lessons from Greece*. *Anatolia*, 12(1), 53-58.

Cusack, C. (2019). «Sustainable development and quality of life» in Sinha, B. (Ed.), *Multidimensional Approach to Quality of Life Issues*. Singapore: Springer.

Davis, R. C. (2022). *Il giocattolo del Mondo*, Venezia: Wetlands.

De La Calle-Vaquero, M., García-Hernandez, M., Mendoza de Miguel, S. (2021). «Urban Planning Regulations for Tourism in the Context of Overtourism. Applications in Historic Centres» in *Sustainability*, 13(1), 70.

De Rubentis, S. (2022). *Turismo, crescita economica e sviluppo territoriale*, Bologna: Pàtron Editore.

Deery, M., Jago, L., Fredline, L. (2012). «Rethinking Social Impacts of Tourism Research: A New Research Agenda» in *Tourism Management*, 33(1), pp.64-73.

Diaz-Parra, I., Jover, J. (2020). «Overtourism, place alienation and the right to the city: insights from the historic centre of Seville, Spain» in *Journal of Sustainable Tourism*, 29, pp. 1-18.

Dodds, R.; Butler, R.W. (2019). *The enablers of overtourism. In Overtourism Issues, Realities and Solutions*, Berlino: De Gruyter Oldenbourg, pp. 6–24.

Dodds, R., Butler, W.R. (2019). «The phenomena of overtourism: a review» in *International Journal of Tourism Cities*, 5(4)

Dredge, D. (2016). «Are DMOs on a path to redundancy?» in *Tourism Recreation Research*, 41(3), pp. 348-353.

Dwyer, L. (2023). «Tourism development and sustainable well-being: a beyond GDP perspective» in *Journal of Sustainable Tourism*, 31(10), pp 2399-2416.

Du, D., Lew, A. A., Ng, P. T. (2016). «Tourism and Economic Growth» in *Journal of Travel Research*, 55(4), pp. 454-464.

Duro, J.A., Perez-Laborda, A., Turrion-Prats, J., Fernández-Fernández, M. (2021). «Covid-19 and tourism vulnerability» in *Tourism Management Perspectives*, 38.

Eckert, C., Zacher, D., Pechlaner, H., Namberger, P., Schmude, J. (2019). «Strategies and measures directed towards overtourism: A perspective of

- European DMOs» in *International Journal of Tourism Cities*, 5, pp. 639–655.
- Euler, J. (2018). «Conceptualizing the Commons: Moving Beyond the Goods-based Definition by Introducing the Social Practices of Commoning as Vital Determinant» in *Ecological Economics*, 143, pp. 10-16.
- Federalberghi (2022). *IL TURISMO LAVORA PER L'ITALIA – Riflessioni e proposte di Federalberghi per le politiche del turismo*. Roma: Edizioni Ista.
- Fenster, T. (2005). «The Right to the Gendered City: Different Formations of Belonging in Everyday Life» in *Journal of Gender Studies*, 14, pp. 217-231.
- Frauman, E.; Banks, S. (2011). «Gateway community resident perceptions of tourism development: Incorporating Importance-Performance Analysis into a Limits of Acceptable Change framework» in *Tour Manager*, Elsevier, 32(1), pp 128–140.
- Gainsforth, S. (2019). *Airbnb città merce*, Bologna: DeriveApprodi.
- Gainsforth, S. (2020). *Oltre il turismo. Esiste un turismo sostenibile?*, Torino: Eris.
- Garau-Vadell, J.B. (2018). «Economic crisis and residents' perception of the impacts of tourism in mass tourism destinations» in *Journal of Destination Marketing & Management*, 7, pp. 68-75.
- Getz, D. (1983). «Capacity to absorb tourism: Concepts and implications for strategic planning» in *Annals of tourism Research*, 10(2), pp. 239-263.
- Giupponi, C. (2022). *Venezia e i cambiamenti climatici*, Milano: Rizzoli.
- Goodwin, H. (2011), *Taking Responsibility for Tourism*, Oxford: Goodfellow Publishers Limited.
- Goodwin, H. (2016). *Managing tourism in Barcelona*. Progress in Responsible Tourism, 5(1), 28-48.
- Gottdiener, M., Hutchison, R., Ryan, M. T. (2015). *The New Urban Sociology*. Londra: Routledge.
- Governa, F., Memoli, M. (2014). *Geografie dell'urbano*. Roma: Carocci editore.
- Hall, M. C., Lew, A. (2009). *Tourism and its economic impact*. Londra: Rutledge.
- Halleux, V. (2017). *Turismo sostenibile – La dimensione ambientale*. EPRS Servizio Ricerca del Parlamento Europeo.
- Hardin, G. (1968). «The Tragedy of the Commons» in *SCIENCE*, 162(3859), pp.

1243-1248.

Harvey, D. (2012). *Rebel Cities*. Londra: Verso Books.

Hospers, G. J., (2019). «Overtourism in European cities: from challenges to coping strategies», in *CESifo forum Leibniz-Institute fur Wirtschaftsforschung an der Universitat Munchen*, Monaco, 20(3), pp 20-24.

Ingersoll, R. (2004). *The death of the city and the survival of urban life'*. Urban Traumas. The City and Disasters.

Ivanovic, M. (2008). *Cultural Tourism*, Cape Town: Juta

Jacobs J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*, New York: Random House.

Judd, D.R., Fainstein, S.S. (1999). *The Tourist City*, New Heaven-Londra: Yale University Press.

Kennedy D. (1998). «Shakespeare and Cultural Tourism» in *Theatre Journal*, 50(2). Pp. 175-188

Ko, T. G. (2005). *Development of a tourism sustainability assessment procedure: a conceptual approach*. *Tourism management*, 26(3), 431-445.

Koens, K., Postma, A., Papp, B. (2018) «Is overtourism overused? Understanding the impact of Tourism in a City Context» in *Sustainability*, 10(12), 4384.

Lefebvre, H. (1971). *Everyday Life in the Modern World*, Londra: Allen Lane.

Lefebvre, H. (1970). *Il diritto alla città*, Venezia: Marsilio

Lefebvre, H., (1974). «La production de l'espace» in *L'Homme et la société*, 31-32, pp.15-32.

Lever, C.J. (1865). «Tom Butler» in *Blackwood's Magazine*, Edimburgo/Londra: William Blackwood and Sons, 2.

Long, C., Lu, S., Chang, J., Zhu, J., Chen, L. (2022). «Tourism Environmental Carrying Capacity Review, Hotspot, Issue, and Prospect» in *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 19(24), 16663.

Lynch, K. (1980). *L'immagine della città*. Venezia: Marsilio Editori.

MacCannell, D. (2012). *Il turista. Una nuova teoria della classe agiata*, Milano: UTET Università.

Mansfeld, Y., Jonas, A. (2006). «Evaluating the Socio-cultural Carrying Capacity

of Rural Tourism Communities: A 'Value Stretch' Approach» in *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 97(5), pp. 583-601.

Marcuse, P. (2009). «From critical urban theory to the right to the city» in *CITY*, 13(2-3), pp. 185-197.

Marcuse, P. (1985). «Gentrification, Abandonment, and Displacement: Connections, Causes, and Policy Responses in New York City» in *Washington University Journal of Urban and Contemporary Law*. 20(1), pp 195-240.

Mariotti, A. (2016). «Beni comuni, patrimonio culturale e turismo» in Aa. Vv. *Commons/Comune*, Società di studi geografici. Memorie Geografiche, Vol.14, p. 437-438.

Massey, D., Allen, J., & Pile, S. (1999). *City worlds*. New York: The Open University.

Merilainen, E., Fougère, M., Piotrowicz, W. (2019). «Refocusing urban disaster governance on marginalised urban people through right to the city» in *Environmental Hazards*, 19(3), pp. 1-22.

Mauerhofer, V. (2013). *Social capital, social capacity and social carrying capacity: Perspectives for the social basics within environmental sustainability*. *Futures*, 53, 63-73.

Mihalic, T. (2016). «Sustainable-responsible tourism discourse – Towards 'responsustainable' tourism» in *Journal of Cleaner Production*, 111(B), pp. 461-470.

Milano, C. (2018). «Overtourism, malestar social y turismofobia. Un debate controvertido» in *Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 16, pp. 551-564.

Milano, C., Novelli, M., & Cheer, J. M. (2019). *Overtourism and tourismphobia: A journey through four decades of tourism development, planning and local concerns*. *Tourism Planning & Development*, 16(4), 353-357.

Mitchell, D. (2003). *The Right to the City*. New York: The Guilford Press.

Moscardo, G. (2009) «Tourism and Quality of Life: Towards a More Critical Approach» in *Tourism and Hospitality Research*, 9(2), pp. 159-170.

Mosedale, J. (2010). *Contemporary Geographies of Leisure, Tourism and Mobility*. Londra: Routledge.

Mumford., L. (1937). «What is a city?» in LeGates, R.T., Stout, F. (2015) *The City Reader*, Londra: Routledge.

- Niewiadomski, P. (2020). *COVID-19: from temporary de-globalisation to a re-discovery of tourism?*. *Tourism Geographies*, 22(3), 651-656.
- Palmentieri, S. (2021). «Capri: storia di una “immagine”. Dallo spazio percepito allo spazio consumato» in *Geotema*, AGEI, Vol. 67, pp 38-46.
- Peeters, P., Gössling, S., Klijs, J., Milano, C., Novelli, M., Dijkmans, C., Eijgelaar, E., Hartman, S., Heslinga, J., Isaac, R., Mitas, O., Moretti, S., Nawijn, J., Papp, B., Postma, A. (2018). *Research for TRAN Committee - Overtourism: impact and possible policy responses*, European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies, Brussels.
- Perkumienė, D., & Pranskūnienė, R. (2019). *Overtourism: Between the right to travel and residents' rights*. *Sustainability*, 11(7), 2138.
- Privitera, D. (2016). «L'economia on demand. Un business a “casa di altri”» in *Commons/Comune*, 14, pp. 427-433.
- Rasoolimanesh, S., Ramakrishna, S., Hall, C.M., Esfandiar, K. (2020). « A Systematic Scoping Review of Sustainable Tourism Indicators in Relation to the Sustainable Development Goals» in *Journal of Sustainable Tourism*.
- Rodotà, S. (2012). *Il diritto di avere diritti*, Bari-Roma: Laterza.
- Rosenow, J.E., (1979). *Tourism the Good, the Bad, the Ugly*, Lincoln, NE, USA: Media Productions & Marketing.
- Russo, A.P., Richards, G. (2016). *Reinventing the Local in Tourism: Producing, Consuming and Negotiating Place*, Bristol: Blue Ridge Summit: Channel View Publications.
- Russo, A. P., Scarnato, A. (2017). «“Barcelona in common”: A new urban regime for the 21st-century tourist city?» in *Journal of Urban Affairs*, 40(4), pp. 455–474.
- Russo Krauss, D. (2023). «L'evoluzione del turismo a Capri: storia di una trasfigurazione che minaccia mito e identità» in *Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia*, 35(2), pp. 153-167.
- Salerno, G.M. (2020). *Per una critica dell'economia turistica. Venezia tra museificazione e mercificazione*. Macerata: Quodilbet.
- Salerno, G.-M., Russo, A.P. (2022). «Venice as a short-term city. Between global trends and local lock-ins» in *Journal of Sustainable Tourism*, 30(5), pp. 1040–1059.
- Salerno, G.-M. (2022). «Touristification and displacement. The long-standing

production of Venice as a tourist attraction» in *City*, 26(2-3), pp 519-541.

Salerno, G.-M. (2018). «Estrattivismo contro il comune. Venezia e l'economia turistica» in *ACME: An International Journal for Critical Geographies*, 17(2), pp 480-505.

Salzano, E. (2009). *La città bene comune*. Bologna: Ogni uomo è tutti gli uomini.

Staglianò, R. (2020). *L'affittacamere del mondo*. Torino: Einaudi.

Torres-Delgado, A., Saarinen, J. (2014). «Using indicators to assess sustainable tourism development: A review» in *Tourism Geographies: An International Journal of Tourism Space, Place and Environment*, 16 (1), pp. 31-47.

Travel & Tourism Economic Impact 2017 World, World Travel & Tourism Council (WTTC)

Tsaur, S. H., & Wang, C. H. (2007). *The evaluation of sustainable tourism development by analytic hierarchy process and fuzzy set theory: An empirical study on the Green Island in Taiwan*. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 12(2), 127-145.

UNWTO General Assembly Documents (1981), Volume 1981, 1.

Vale, L.J., Campanella, T.J. (2005). *The resilient city*, New York: OUP USA.

Vehbi, B. O. (2012). *A model for assessing the level of tourism impacts and sustainability of coastal cities*. *Strategies for tourism industry-Micro and Macro Perspectives*, 99-114.

Veríssimo, M., Moraes, M., Breda, Z., Guizi, A., Costa, C. (2020). «Overtourism and tourismphobia: A systematic literature review» in *Tourism: An international Interdisciplinary Journal*, 68(2), pp 156-169.

Viljoen, F. (2007). *Sustainability indicators for monitoring tourism route development in Africa* (Doctoral dissertation, Stellenbosch: University of Stellenbosch).

Wagar, J.A. (1964). «The Carrying Capacity of Wildlands for Recreation» in *Forest Science: Monographs*, 7, pp. 1-23.

Wall, G. (2020). *From carrying capacity to overtourism: A perspective article*. *Tourism Review*, 75(1), 212-215.

Weber, M. (1921) *The City*, New York: The Free Press.

WTTC and McKinsey and Company (2017). *Coping with success: managing overcrowding in tourism destinations*, World Travel & Tourism Council (WTTC)

Yusoh, M., Mapjabil, J., Hanafi, N., Muhammed, I., Mohd, A. (2021). «Tourism carrying capacity and Social Carrying capacity: A literature review» in *SHS Web of Conferences*.

## **Sitografia**

“49.999” su <http://www.venessia.com/2022/07/09/49-999/> (consultato il 04/06/2024)

“About the PEUAT” su <https://ajuntament.barcelona.cat/pla-allotjaments-turistics/en> (consultato il 04/06/2024)

“Attuazione Misure PNRR” su <https://www.ministeroturismo.gov.it/pnrr/> (consultato il 04/06/2024)

“Capri presa d’assalto dai turisti, come Venezia si pensa ai tornelli per controllare gli ingressi” su <https://www.lastampa.it/viaggi/italia/2018/04/30/news/capri-presa-d-assalto-dai-turisti-come-venezias-pensa-ai-tornelli-per-controllare-gli-ingressi-1.34012004/> (consultato il 05/05/2024)

“Capri sovraffollata di turisti, si studia il modello Venezia.” su <https://www.gazzettadinapoli.it/municipio/capri-sovraffollata-di-turisti-si-studia-il-modello-venezias/> (consultato il 04/06/2024)

“Carta dello Spazio Pubblico” su <http://www.biennalespaziopubblico.it/la-carta-dello-spazio-pubblico/>

“Contributo di Accesso a Venezia” su <https://cda.ve.it/it/> (consultato il 04/06/2024)

Dati della città su <https://www.comune.venezias.it/it/content/municipalita> (consultato il 05/05/2024)

De Rossi, R., Pendolini, E. (2022). «Venezia sotto i 50 mila abitanti, sempre più anziani e sempre più soli. Ma la soluzione c’è.» su <https://nuovavenezia.gelocal.it/venezias/cronaca/2022/08/09/news/venezias-sotto-i-50-mila-abitanti-sempre-piu-anziani-e-sempre-piu-soli-ma-la-soluzione-c-e-1.41625700> (consultato il 04/06/2024)

Ferrazza, R. (2024). «Venezia, il ticket giornaliero porterà nelle casse del comune 2,4 milioni nel 2024» su [https://www.ilsole24ore.com/art/venezias-ticket-giornaliero-portera-casse-comune-24-milioni-2024-AGq16mC?refresh\\_ce=1](https://www.ilsole24ore.com/art/venezias-ticket-giornaliero-portera-casse-comune-24-milioni-2024-AGq16mC?refresh_ce=1) (consultato il 04/06/2024)

Gainsforth, S., «Il turismo è un oggetto complesso» su <https://slow-news.com/economia/il-turismo-e-un-oggetto-complesso> (consultato il

20/05/2024)

Gainsforth, S. «Il turismo senza le persone non funziona» su <https://slow-news.com/serie/il-turismo-e-un-oggetto-complesso/il-turismo-senza-le-persone-non-funziona> (consultato il 04/06/2024)

“Global and regional tourism performance” (2000) su <https://www.unwto.org/tourism-data/global-and-regional-tourism-performance> (consultato il 28/05/2024)

“Global and regional tourism performance” (2017) su <https://www.unwto.org/tourism-data/global-and-regional-tourism-performance> (consultato il 28/05/2024)

“Gli squilibri del turismo veneziano” su <https://ocio-venezia.it/report/gli-squilibri-del-turismo-veneziano> (consultato il 04/06/2024)

Goodwin, H. (2016), «Overtourism: what is it and how do we address it?» su <https://responsibletourismpartnership.org/overtourism/> (consultato il 19/05/2024)

“Gruppi turistici con guide, il Consiglio comunale approva la modifica del Regolamento di Polizia e sicurezza urbana” su <https://live.comune.venezia.it/it/2024/02/gruppi-turistici-con-guide-il-consiglio-comunale-approva-la-modifica-del-regolamento-di> (consultato il 04/06/2024)

“Il diritto all’abitare in Italia” su <https://www.grusol.it/informazioni/14-05-20.PDF> (consultato il 04/06/2024)

“In otto giorni di ingressi a pagamento Venezia ha già incassato i soldi previsti nei tre mesi di sperimentazione” su <https://www.ilpost.it/2024/05/03/ticket-veneziana-soldi/> (consultato il 04/06/2024)

Menegus, G. (2024). «Sulla corretta interpretazione dell’art.42 del Regolamento Edilizio del Comune di Venezia» su <https://ocio-venezia.it/report/di-giacomo-menegus-universita-degli-studi-di-macerata> (consultato il 04/06/2024)

“Ministero: missione e funzioni” su <https://www.ministeroturismo.gov.it/ruolo-del-ministero-missione-e-funzioni-2/> (consultato il 04/06/2024)

“Perché invece di Venezia e lamentarvi non andate a Capri? Ho visto un croissant diviso 3...’ La lettera” su <https://www.lavocedivenezia.it/perche-invece-di-veneziana-e-lamentarvi-non-andate-a-capri-ho-visto-un-croissant->

[diviso-3-la-lettera-128636-2/](#) (consultato il 05/05/2024)

“Per Venezia ci vorrebbe un ticket d’uscita” su <https://ocio-venezia.it/report/per-veneziam-ci-vorrebbe-un-ticket-d-uscita> (consultato il 04/06/2024)

“Policy: City Centre Approach” su <https://www.amsterdam.nl/en/policy/policy-tourism/policy-city-centre-approach/> (consultato il 04/06/2024)

“Policy: Tourism” su <https://www.amsterdam.nl/en/policy/policy-tourism/> (consultato il 04/06/2024)

“Sanzione Antitrust di oltre 14 milioni di euro ai principali armatori dei golfi di Napoli e Salerno” su <https://www.agcm.it/media/comunicati-stampa/2015/2/alias-7462> (consultato il 04/06/2024)

“Short-Term Rental Registration and Verification by Booking Services” su <https://www.nyc.gov/site/specialeenforcement/registration-law/registration.page> (consultato il 04/06/2024)

“Turismo” su Treccani.it - Enciclopedia Treccani online, Istituto dell’Enciclopedia Italiana.

“Tourism” su <https://www.britannica.com/topic/tourism> (consultato il 28/05/2024)

“Turismo internazionale” su <https://www.bancaditalia.it/statistiche/tematiche/rapporti-estero/turismo-internazionale/index.html?dotcache=refresh> (consultato il 28/05/2024)

“Venezia, Capri e altri paradisi: l’accesso ai turisti è a numero chiuso” su [https://www.repubblica.it/viaggi/2016/05/10/foto/paradisi\\_turistici\\_a\\_numero\\_chiuso-139465899/1/](https://www.repubblica.it/viaggi/2016/05/10/foto/paradisi_turistici_a_numero_chiuso-139465899/1/) (consultato il 05/05/2024)

“What is Sustainable Tourism?” su <https://www.gstcouncil.org/what-is-sustainable-tourism/> (consultato il 05/06/2024)

