

Esclusivo

Vi annunciamo una nuova città

Venice City

In terraferma sta per nascere Venezia bis: sarà un sollievo per la città storica oppressa da 16,5 milioni di visitatori? O un rischio? Senonché la Venezia storica non ha più il controllo politico sul suo futuro

All'interno tre pagine di inchiesta in collaborazione con The Venice in Peril Fund

È un tesoro, ma non inesauribile

VENEZIA. Il 7 settembre al Royal Institute of British Architects a Londra verrà presentato il *Venice Report*, commissionato da The Venice in Peril Fund (il comitato privato bri-



tanico per Venezia) in collaborazione con il Dipartimento di Architettura dell'Università di Cambridge.

Il rapporto che qui anticipiamo segnala che a Venezia le cose stanno cambiando in fretta. Dopo la grande alluvione del 1966 e fino all'inizio del nuovo millennio, Venezia è stata una città in cui la politica si è mossa lentamente, dove le autorità hanno preferito non fare nulla o persino opporsi a qualsiasi intervento, piuttosto che fare la cosa sbagliata. Si spiegano così i numerosi anni necessari per dare il via alla

realizzazione del Mose, il sistema di barriere mobili concepito per proteggere la Laguna dalle alluvioni. L'Arsenale, l'antico porto navale, è un altro esempio di stallo. Dopo 50 anni, gli unici, limitati progressi nella sua conversione a un nuovo utilizzo si sono avuti quando società private o parzialmente private, come la Biennale e il Consorzio Venezia Nuova, hanno fatto pressione sulle autorità.

Ma ora l'Italia sta provando a liberalizzare la sua economia, e le Regioni hanno ottenuto una maggiore autonomia. Di

fondamentale importanza è stata anche la riduzione dei finanziamenti pubblici.

A Venezia il momento chiave è stato nel 2002, quando si è dato finalmente il via libera alla costruzione del Mose. Da un lato, a partire dal 2014, data presunta di completamento del progetto, Venezia sarà protetta dalle alluvioni. Dall'altro, gli stanziamenti generosi delle leggi speciali per il comune si sono assottigliati, forse troppo visto che sono a rischio i lavori di manutenzione dei canali.

CONTINUA A P. 40, I COL.

È un tesoro, ma non inesauribile

segue da p. 1, V. COLI

Il sindaco, il filosofo Massimo Cacciari, lamenta molto spesso la mancanza di fondi, giustificando così i grandi cartelloni pubblicitari che campeggiano in piazza San Marco (cinque anni fa a Venezia non se ne vedevano) e la proposta di installare distributori della Coca-Cola nei calli e nei campi.

Venezia è un fertile terreno di sviluppo; impressionante la crescita cui si è assistito non appena si è data maggior libertà al settore privato. In appena sette anni il numero di bed & breakfast e di camere in affitto è salito del 1008%. Le navi da crociera che attraversano il bacino di San Marco dal 2000 al 2007 sono aumentate da 200 a 510 all'anno, un incremento facilitato dalla privatizzazione della gestione del porto turistico. Il volume d'affari della città, la cui economia è miseriosa perché gran parte non è di pubblico dominio, è stato valutato dal Ciset (il Centro internazionale di studi sull'economia turistica dell'Università Ca' Foscari) nell'ordine di 1,5 miliardi di euro l'anno. Venezia è una gallina dalle uova d'oro per i suoi abitanti ma, sempre più spesso, anche per interessi esterni alla città.

Il Venice Report descrive i progetti per una «Tessera City» intorno all'aeroporto, che prevedono la realizzazione di un grande albergo firmato dall'architetto Frank O. Gehry, un casinò, centri commerciali e uno stadio. Di questo piano edilizio dovrebbe beneficiare anche la terraferma, ma la capacità di attrazione della Serenissima è di certo un forte incoraggiamento per gli investitori. Questo nuovo polo diventerà una sorta di anticamera di Venezia, destinata ad accogliere e ospitare i turisti che qui, come ha sottolineato l'economista John Kay nel suo discorso all'Istituto Veneto nel 2008 (cfr. n. 286, ott. '08, p. 26), si preparerebbero all'esperienza trascendente di navigare lungo il Canal Grande? O si tratterà più semplicemente di una macchina per convogliare sempre più turisti nelle calli già adatte del centro storico? La società che gestisce l'aeroporto possiede anche una quota azionaria del porto turistico, che da solo genera il 10% dell'economia della città storica. Porto che è in espansione: nei prossimi anni dalla piazzetta di San Marco vedremo un numero sempre maggiore di navi da crociera. Nulla di quanto detto è irreversibile, ma i progetti per la realizzazione di un porto commerciale e di uno snodo di trasporti a Marghera, affacciata sulla laguna, in grado di rivalleggiare con quelli di Trieste, non potranno non avere conseguenze sulla città.

Un porto di queste dimensioni sarebbe il benvenuto per l'economia della terraferma le cui fabbriche petrolchimiche sono ormai obsolete, ma la sua costruzione richiederebbe interventi intensivi di dragaggio del canale che collega Malamocco a Marghera e sono proprio questi profondi canali che nel corso degli anni e insieme ad altri fattori ambientali hanno contribuito al degrado della laguna e all'aumento cronico del livello dell'acqua in città. L'Autorità Portuale, nella fase di studio del progetto sottoposta lo scorso maggio al Senato della Repubblica, omette qualsiasi riferimento a questo fenomeno e sostiene invece che «Lo scenario lagunare è completamente cambiato e il tema dell'equilibrio idraulico è risolto perché sarà gestibile attraverso un uso sapiente del sistema Mose». Questa affermazione, che non poggia su basi scientifiche, attribuisce al Mose oltre alla difesa della città dalle alluvioni anche la protezione dal degrado della laguna nascondendo i potenziali rischi ambientali del progetto di sviluppo del porto. In una simile situazione il Sindaco non può fare altro che appellarsi al Governo centrale, dal momento che non ha il controllo legale su quanto accade nel porto, che è un ente pubblico statale autonomo.

Esiste un Comitato per le principali decisioni politiche che riguardano Venezia, composto da ministri e rappresentanti delle autorità locali, e presieduto dal primo ministro. Ma il governo Berlusconi, favorevole ai progetti di grandi infrastrutture, non dimostra grande sensibilità alle questioni ambientali e, poiché esso ha un pesante debito politico nei confronti del Nord-Est, appare improbabile che il Comitato possa invitare alla prudenza. Dal momento che solo il 30% dei residenti a Venezia vive nel centro storico e sulle isole della laguna, il 70% vive sulla terraferma ed è probabile che a breve termine sia la maggioranza a trarre profitto dal progetto portuale.

Naturalmente Venezia produce un beneficio per l'economia di tutto il Veneto, e anche per quella italiana, trattandosi di una delle principali attrazioni turistiche mondiali, ma viene dato tanto per scontato da non essere tenuto in conto nelle discussioni a livello politico. È indispensabile uno studio realistico (che tenga conto anche dell'economia in nero) per capire chi spende i soldi e chi ne trae vantaggio. In particolare, ora che a Venezia e dintorni si è accostato a un maggior intervento delle imprese private, autorità e investitori dovrebbero applicare due strumenti economici basilari: la valutazione del rischio (soprattutto là dove sono coinvolti i progetti per il porto) e l'analisi del rapporto costi-benefici. Facciamo un esempio: vale la pena investire miliardi nel porto di Marghera e nello snodo trasporti se, come conseguenza, sarà necessario spendere altri miliardi per progetti a lungo termine che proteggano ogni edificio di Venezia dall'acqua? Vale la pena portare sempre più turisti in giornata a Venezia a scapito di quelli che si fermano in città almeno una notte, spendendo di più? L'ultimo, eccellente, studio del gruppo di ricerca Coses (Consorzio per la ricerca e la formazione, partecipato da Comune e Provincia di Venezia) per la prima volta, e su richiesta del Comune, ha accertato il numero di turisti che Venezia sarebbe in grado di sopportare: 86mila al giorno è il massimo, ovviamente scongiurato. Per chiunque abbia provato che cosa significa trovarsi imbottigiti tra la folla in una delle calli di Venezia la lettura di questo rapporto è interessante. Si tratta del primo segno di una volontà da parte del Comune di trovare un modo per gestire il numero dei visitatori, piuttosto che proseguire con la politica del laissez-faire finora adottata. La domanda è se riuscirà a cominciare gli investitori interessati a fare affari intorno a Venezia, pur facendo prevalere una politica basata sul lungo e non sul breve termine. Abbiamo a che fare con la città più bella del pianeta, una delle più mirabili creazioni dell'uomo. Qualcosa che non ha prezzo.

□ Anna Somera Cocks

In terraferma da Tessera a Venezia



Oggi i visitatori a Venezia sono 59mila al giorno. Secondo uno studio del Coses il numero massimo possibile sarebbe 86mila. Un'esperienza sicuramente poco piacevole

Un quartiere di prestigio e di lusso, come Manhattan per New York, inserito in un'ampia città metropolitana che si estende in terraferma a buona parte della Provincia e a porzioni di quelle di Padova e Treviso. Ma non più una città. Questa è oggi Venezia, con il suo mito e la sua storia, per i suoi stessi amministratori, se a teorizzare la sua definitiva «quartierizzazione» (siamo ormai sui 60mila abitanti in centro storico e l'esodo continua) è lo stesso Coses, il Centro di studi economici e sociali del territorio a cui proprio il Comune si affida per orientare, sulla base dei dati, le sue scelte strategiche. Scelte che ormai si fanno altrove e che sono spesso subite, o al massimo contrattate dalla mano pubblica con i nuovi investitori privati, perché Venezia non ha più le risorse per programmare da sola il suo sviluppo. Il colpo decisivo è stato la decisione dello Stato, negli ultimi anni, di non rifinanziare più la Legge Speciale per Venezia, che assicurava ogni anno i fondi necessari per la manutenzione della città d'acqua, dallo scavo dei canali, alla difesa dai danni del moto ondoso, alla salvaguardia fisica degli edifici. La grande «idrovora» che assorbe ormai tutte le risorse pubbliche destinate alla città è il Mose, il complesso e costosissimo sistema di dighe mobili alle bocche di porto che, nel giro di alcuni anni, dovrebbe mettere la città al riparo dai rischi delle acque alte eccezionali. Ma non si vive di sola eccezionalità e, per sopravvivere nel quotidiano, il Comune ha iniziato a vendere l'unica risorsa realmente rimasta in centro storico, al di là del turismo e dell'offerta culturale: la sua immagine, che si tratti di offrirla, in cambio di restauri a un facchioso collezionista d'arte contempora-

nea come François Pinault, con Palazzo Grassi e Punta della Dogana per ospitare la sua raccolta, o di affittarla, con le maxipubblicità che troneggiano su Palazzo Ducale o nell'area marciata, per garantirsi un po' di «ossigeno» sempre per i restauri. Ma il futuro della Venezia metropolitana non è più qui: è al di là del Ponte della Libertà, la striscia d'asfalto sull'acqua che unisce la città storica alla terraferma. E nei trenta chilometri del suo waterfront, l'area che si affaccia sulla gronda lagunare da Porto Marghera a Tessera. L'area del vecchio polo industriale, ormai agonizzante per la crisi della chimica italiana, e quella del nuovo aeroporto sono i due estremi lungo i quali si giocherà, nei prossimi anni, la partita della nuova identità di Venezia rispetto a quella storica. A Marghera, anche in collegamento con il porto, un grande polo per servizi di tipo direzionale, per la logistica, per la ricerca, per la nuova tecnologia. A Tessera, nel cosiddetto Quadrante, una vera e propria città-della-aeroporto, con la firma di un grande architetto come Frank O. Gehry, chiamato a disegnare la nuova Porta di Venezia. E, insieme, il nuovo casinò di terraferma stile Las Vegas, il nuovo stadio, un terminal acquico e collegamenti diretti con il territorio attraverso la nuova metropolitana regionale di superficie, di imminente realizzazione e, in prospettiva, anche con l'alta velocità ferroviaria. Un'opzione ulteriore è rappresentata da un altro progetto di cui si discute da anni: quello di una metropolitana surlagunare che, passando sotto la laguna, dovrebbe unire proprio Tessera a Venezia, con una fermata nell'area dell'Arsenale, la storica fabbrica delle navi della Serenissima che ora Comune e Stato stanno cercando di recuperare a nuove funzioni produttive, ol-

Mestre nasce Venezia bis

City

La città antica attualmente ha 61mila residenti e 16,5 milioni di visitatori all'anno

tre che espositive. I fattori del progetto sostengono che, con la sublagunare, una parte dei flussi turistici, che ora insistono tutti sull'area di piazzale Roma, verrebbe ripartita anche su questa parte di città, nel sestiere di Castello, rivitalizzandola. Ma qui siamo per ora, ancora nel mondo dei sogni, perché non esiste al momento neppure un progetto definitivo del tracciato e dell'infrastruttura, né una variante urbanistica che lo preveda da parte del Comune e neanche le risorse economiche per realizzarlo. Ma se Marghera e Tessera sono i due poli di questo nuovo sistema urbano, che dovrà necessariamente dialogare anche con la città storica, le scelte sono il frutto più della sommatoria di singole proposte o interessi, che di un vero e proprio disegno strategico complessivo.

E non a caso gli ambientalisti veneziani tuonano contro l'arrivo di un milione di metri cubi di cemento in riva alla laguna con la sola Tessera City, come Enrico Marchi, il presidente della Save (la società che gestisce l'aeroporto veneziano Marco Polo) chiama la nuova cittadella che vuole sorga intorno allo scalo, già il terzo in Italia dopo Roma e Milano. Proprio lo sviluppo del progetto di Tessera City è in questo senso emblematico, perché a pianificarlo non è di fatto il Comune, ma da una parte Marchi con la sua Save e dall'altra il casinò (sia pure di proprietà comunale) con una sua controllata immobiliare. Una situazione anomala legata al fatto che il finanziere (molto vicino al presidente della Regione Giancarlo Galan, esponente di spicco del Pdl nel Veneto e già dirigente della berlusconiana Publitalia, la concessionaria di pubblicità di Mediaset) ha da qualche anno il controllo della società aeroportuale, Merito proprio di Galan, visto che la finanziaria regionale Veneto Sviluppo, presente nel capitale di Save, ha ceduto buona parte delle sue quote alla Finint, la società controllata da Marchi che è divenuto così il socio di maggioranza dello scalo aeroportuale, mentre prima Regione, Comune e Provincia di Venezia, che con le loro quote garantivano il controllo pubblico della società (Comune con il 14%, Provincia con il 12 e Regione con il 5), sono ancora soci, ma ormai non decidono più nulla e potrebbero anzi ridurre presto la loro partecipazione

azionaria. Di qui il via libera a Tessera City, con un investimento di circa 600 milioni di euro, oltre agli 800 della nuova Porta di Gehrly e del terminal e una seconda pista in arrivo per l'aeroporto. La Save potrà costruire altri 100mila metri cubi di uffici in cambio dei terreni ceduti al Comune per farne bosco e aree verdi. Da parte sua, il casinò, che ha già una casa da gioco in terraferma a Ca' Noghiera, ha accettato di spostarla, ingrandita, a Tessera, con albergo annesso, facendo così da volano anche al progetto di Gehrly, che a sua volta prevede la costruzione di un grande albergo e centro congressi. A Porto Marghera tutto ruota intorno alle bonifiche dei terreni inquinati da anni di scarichi industriali, spesso «selvaggi», di materie chimiche. Il masterplan del Comune per l'area valuta in circa 1.500 milioni di euro il costo delle bonifiche, prima di iniziare a spendere per la riconversione. Soldi che lo Stato non può o non vuole spendere e che i privati, a loro volta, non possono garantire senza un riscontro economico. Per questo, non a caso, si comincia a parlare di bonifiche «leggere», limitando la radicalità e i costi dell'intervento, venendo a patti con l'ambiente.

Un ruolo importante nell'affare Marghera è deciso a giocarlo anche il nuovo presidente dell'Autorità Portuale Paolo Costa, già sindaco di Venezia prima dell'ultimo mandato di Massimo Cacciari, ed esponente del Partito Democratico con ottimi rapporti anche nel centrodestra, a cominciare dal presidente della Regione Giancarlo Galan. Progetti, anche immobiliari, ci sono anche per Marghera e in una fetta dell'area ex Sava (una delle prime grandi fabbriche siderurgiche del petrochimico) sarà realizzato entro il 2012 un terminal delle cosiddette «autostrade del mare». Dove a Marghera si inizia già a costruire è invece nell'area del Vega, il Parco scientifico e tecnologico che il Comune, in collaborazione anche con le Università cittadine e con altri soggetti come Eni, Provincia e Regione, ha lanciato oltre dieci anni fa come «incubatore» per imprese interessate all'innovazione e alla ricerca. Ora accanto al Vega 1, sorgeranno il Vega 2, 3 e 4, tutti con destinazione servizi, commercio e centri di-

Investitori, architetti e utopisti, in agitazione davanti alla città più bella del mondo, progettano uno stadio, un casinò, alberghi, centri commerciali, un terminal acquedotto, una metropolitana e una forte espansione dell'aeroporto

rezionali. Non poteva mancare, naturalmente, una Venezia City, un centro con affaccio in gronda lagunare che la Todini Costruzioni (una delle maggiori imprese italiane del settore) vuole realizzare nell'area, con una torre circolare alta cento metri in terraferma (il Comune, insieme alla Fondazione di Venezia ha in progetto anche un Museo del Novecento a Mestre per dare dignità culturale all'hinterland), la Venezia lagunare sta a guardare. Più che un soggetto attivo essa sembra destinata a essere sempre di più il terminale turistico e di rappresentanza delle iniziative che sorgeranno lungo l'area metropolitana e il rischio è che i suoi ormai pochi cittadini siano sempre più i figuranti di tali eventi. Non a caso il Coses invita infatti a sostituire per Venezia il concetto di abitanti con quello, ben più consistente numericamente, di «dimoranti». Che sono, ogni giorno, molti più dei 60mila certificati dall'anagrafe. Ma, più che altro, di passaggio. □ Enrico Tantucci

Crescerà ancora nel bacino di San Marco il numero delle navi da crociera alte sedici piani

Non c'è alcun dubbio che arrivare a Venezia in barca offra uno dei panorami più belli al mondo, ma ci si chiede se nel caso delle navi da crociera sia una pratica da consentire o addirittura incoraggiare. A Venezia l'avversione nei loro confronti è generale, anche se a quanto pare il loro numero è destinato ad aumentare, e di molto. Al momento il porto di Venezia può accogliere tre grandi navi da crociera, una più piccola o tre triglietta, ma entro il 2012, se i progetti portuali in corso avranno un seguito, potrà ospitare cinque grandi navi (da 250 m a 315 m di lunghezza). Attualmente le grandi navi da crociera possono trasportare da un minimo di 2mila a un massimo di 3.800 passeggeri (saranno a 4mila per quelle di nuova generazione), per un massimo di 1.600 attracchi all'anno e una media totale di 2mila passeggeri. Dopo l'ampliamento del porto, il cui completamento è previsto per il 2012, saranno possibili 1.900 attracchi, con una media di 2.900 passeggeri per imbarcazione, per un possibile totale di 15.800 presenze al giorno. Nel 2006 il Comune ha opposto una sterile obiezione alla loro presenza nel bacino di San Marco e lungo il canale della Giudecca. Gruppi di intervento locali come gli Amici di Venezia e i comitati di quartiere hanno presentato petizioni e sollevato dubbi sull'inquinamento atmosferico e acustico e sui danni ai canali provocato dalle correnti originarie dallo spostamento di grandi masse d'acqua al passaggio delle imbarcazioni. Nel 2003 l'Istituto Idrografico ha sottolineato che lo strumento per misurare i livelli di oscillazione dell'acqua installato a San Marco ha registrato variazioni eccezionali al passaggio di tutte le grandi navi da crociera. In risposta a queste critiche, l'Autorità Portuale di Venezia ha commissionato numerosi studi sull'impatto del traffico navale. Nel 2007 il presidente di Venezia terminal passeggeri spa ha citato una delle prime ricerche, risalente al 2000: Attilio Adams della Protecco srl aveva concluso che, grazie alla ridotta velocità e alla forma degli scafi, le navi da crociera avrebbero creato meno onde rispetto ai vaporenti e a navi più piccole. Nel 2003 Adams ha esaminato il problema degli effetti delle correnti sui canali nei dintorni della Giudecca, concludendo che le conseguenze di queste correnti non sono più significative di quelle di una marea. Secondo Adams questa conclusione avrebbe trovato conferma in uno studio del 2004 commissionato al Centro maree e al Consiglio nazionale delle ricerche (Cnr) dal commissario per il moto ondoso del Comune. L'ammiraglio Stefano Vignani, direttore marittimo del Veneto, ha dichiarato al Venice Report che l'Autorità Portuale ha ottenuto la piena collaborazione delle

compagnie navali a limitare il contenuto di zolfo dei fumi emessi dalle navi da crociera in entrata a Venezia al 2,5%, poi portato all'1,5% (il limite internazionale è del 4,5%). Nell'ultimo anno la capitaneria di porto ha effettuato 50 controlli casuali, dai quali si evince che i limiti sono in gran parte rispettati. Sarebbe auspicabile la realizzazione di una ricerca indipendente, ma anche se dovesse dimostrare che queste navi non causano alcun danno a Venezia, rimarrebbe l'impatto estetico: queste enormi strutture che arrivano fino a 16 ponti, più simili a megabotoli che a navi, penetrano fin nel cuore della città, occultando la visuale. Quel che è chiaro, tuttavia, è che il mercato delle crociere è un settore in piena espansione in tutto il mondo e Venezia continuerà a essere una delle mete più richieste. L'autorità portuale veneziana ha in progetto la realizzazione di un molo per l'attracco di navi lunghe fino a 350 metri alla Cassa di Colman, vicino a Fiesina, da dove un treno navetta porterà alla stazione ferroviaria di Venezia, ma arrivare in nave fino nel centro della città rimarrà naturalmente molto richiesto. E non c'è dubbio che le navi da crociera siano un fattore importante per l'economia di Venezia. Secondo uno studio condotto dal Centro interdepartimentale Ideas dell'Università di Venezia Ca' Foscari in collaborazione con Risposte Turismo srl, il profitto derivante direttamente dalle navi da crociera nel 2007 è stato di 141 milioni di euro, quasi il 10% dell'intera economia turistica veneziana, valutata dal Centro internazionale di studi sull'economia turistica (Ciset) dell'Università di Ca' Foscari in 1,5 miliardi di euro annui. Il porto turistico di Venezia si trova nei quartieri di Muranina, San Basilio e Santa Marta, nella città storica e si estende per più di 260mila mq, 44mila dei quali occupati dal terminal, dove le compagnie impiegano circa mille dipendenti. Il porto è gestito dalla Venezia terminal passeggeri Spa, fondata nel 1997 dall'Autorità Portuale di Venezia per gestire e incrementare il traffico di navi da crociera. Si tratta di una società a partecipazione pubblico-privata i cui azionisti comprendono Air Investments, Finpas, Save (il principale azionista dell'aeroporto di Venezia, che detiene il 21% delle azioni della compagnia e che promuove vacanze volo-crociera con partenza dal porto di Venezia), la Camera di Commercio di Venezia e il Comune. All'interno di questo gruppo variegato non è chiaro chi prenda le decisioni più importanti, ma sicuramente non il Comune, che ha una partecipazione di solo il 2,5% e dunque non ne trae neanche grandi profitti. L'economia della città, d'altro canto, beneficia dei posti di lavoro creati da un porto in piena espansione, oltre che del denaro speso in città dai crocieristi.



■ Un fondamentale rapporto del Coses

Massimo 86mila (ma scoppia già)

Nel 1951 visitarono Venezia 1.128.699 turisti; nel 2007 sono stati circa 16,5 milioni. Come sarà possibile gestire questo dato in futuro, invertendo la rotta dell'attuale politica di laissez-faire? Nonostante la recessione economica, è difficile intravedere una ragione per cui il numero di visitatori di Venezia non dovrebbe continuare a crescere, anche se non è possibile stabilire fino a che punto. L'Organizzazione mondiale per il turismo delle Nazioni Unite ha previsto che i turisti internazionali, attualmente prossimi al miliardo, raggiungeranno quota 1,6 miliardi nel 2020. L'Europa resterà il continente in testa alle preferenze e si attendono significativi aumenti di presenze da Asia, Pacifico, Medio Oriente e Africa.

Il turismo a Venezia è stato oggetto di numerosi studi. Uno del 1988, in particolare, concludeva che il numero ideale di «presenze» giornaliera dovrebbe attestarsi sulle 33mila; il criterio utilizzato in quell'occasione era stato il minimo comune multiplo tra i visitatori necessari per mantenere in vita l'industria del turismo e il minor costo possibile per la municipalità. L'ultima e più dettagliata ricerca, commissionata nel 2008 dal comune al Coses (Consorzio per la ricerca e la formazione, finanziato da Comune e Provincia di Venezia), ha optato per un approccio differente. L'attenzione in questo caso è stata posta sull'esigenza di gestire il flusso turistico e l'obiettivo della ricerca è stato quello di istituire una piattaforma digitale per le prenotazioni («Venezia Connessa») in grado di fornire informazioni quasi in tempo reale sul numero di presenze in città, per incoraggiare i visitatori a preferire periodi meno affollati, offrendo sconti sui prezzi di proposte alternative. Il rapporto ha cercato di stabilire le condizioni di sostenibilità per l'accesso, le sistemazioni alberghiere (hotel, bed & breakfast ecc.), la circolazione (a piedi e navale); i servizi (raccolta rifiuti, sicurezza, servizi sanitari ecc.) e la fruizione della città (che varia a seconda che si parli di residenti, pendolari, studenti o turisti). Un concetto fondamentale dello studio è quello delle «presenze» nel centro storico; in altre parole, un turista che si reca a Venezia per un soggiorno di tre giorni, conta come tre «presenze» ai fini dei conteggi delle medie annuali e giornalieri. Il nuovo rapporto calcola anche la cosiddetta «popolazione equivalente», prendendo in considerazione le presenze dei residenti e le presenze in città per scopi diversi dal turismo, come quelle degli studenti e dei proprietari di seconde case, in modo da fornire una stima ancora più accurata del numero di persone presenti in città in un dato momento. Così, i residenti ufficiali dovrebbero contare per 365 presenze ciascuno ma, ipotizzando un periodo di vacanza e assenza da Venezia di due settimane all'anno, rappresentano in realtà 350 presenze ai fini del calcolo delle medie giornalieri.

Le cifre

Sulla base delle informazioni fornite dai servizi che si occupano del trasporto dei viaggiatori a Venezia, il rapporto parla di 41 milioni di transiti all'anno, il che equivale a 115-116mila persone che entrano in città ogni giorno. Di questi:

- 8 milioni annui (21.500 al giorno) sono pendolari;
- 16,5 milioni sono i turisti in arrivo ogni anno (33 milioni tra arrivi e partenze). Di questi 16,5 milioni:
- circa 4 milioni passano almeno una notte all'interno del Comune di Venezia (23.500 al giorno);
- 12,5 milioni li visitano in giornata (circa 34mila al giorno).

Conclusione: nel 2007 le «presenze» di turisti a Venezia hanno superato i 21 milioni, con poco più di 59mila «presenze» al giorno. Già 26mila persone in più rispetto a quanto indicato nel rapporto del 1988 come numero ottimale di presenze giornaliere, e cifra molto vicina alla soglia psicologica in cui i «forestieri» supereranno i 60.028 residenti ufficiali della città. Lo studio sottolinea che la maggior parte di questi dati è approssimativa perché basata su informazioni talvolta non aggiornate (l'ultimo sondaggio sul numero complessivo di ingressi in città risale al 1997, quello sui pendolari è del 2001). Esiste inoltre la tanto favoleggiata «economia in nero» veneziana: recenti indagini su Internet hanno ad esempio evidenziato una discrepanza del 22% tra il numero di camere in affitto e bed & breakfast pubblicizzate sul web e il numero ufficialmente autorizzato dalla Provincia di Venezia.

Le sistemazioni alberghiere

L'offerta di sistemazioni è notevolmente aumentata a partire dal 2000, soprattutto nella categoria dei bed & breakfast, che sono quasi raddoppiati dal 2004 grazie alle recenti modifiche dei regolamenti comunali che hanno reso più semplice la trasformazione di proprietà residenziali private in sistemazioni turistiche. Questo trend ha incontestabilmente ridotto il numero delle proprietà immobiliari utilizzabili a fini residenziali; l'Assessorato alle Politiche della residenza del Comune ha dichiarato che il 44% dei 952 bed & breakfast aperti tra il 2001 e il 2007 (420 case private) è stato sottoposto a ristrutturazioni interne che non lo rendono più fruibile a uso privato. Attualmente, l'8,5% degli edifici residenziali di Venezia ospita bed & breakfast o camere da affittare. Il vantaggio economico che offre la trasformazione di residenze private in sistemazioni turistiche ha portato a raddoppiare i prezzi delle proprietà immobiliari dal 2000 a oggi, incoraggiando ulteriormente l'esodo dei residenti dal centro storico. D'altro canto la ristrutturazione di molti edifici è andata a tutto vantaggio dell'es-

stetica della città e i visitatori che soggiornano in appartamenti in affitto contribuiscono a incrementare gli affari di negozi e servizi. Per quanto riguarda gli alberghi, l'Associazione degli albergatori di Venezia conta 450 membri che propongono sistemazioni da 1 a 5 stelle. Nonostante le ovvie limitazioni alla loro espansione e controlli più severi di quelli applicati per bed & breakfast, camere e appartamenti in affitto, anche il numero di posti letto offerti dagli alberghi è in rapida crescita: il numero di letti negli alberghi del centro storico è salito di quasi il 30% in un anno.

Le quattro strade sature

Venezia non può sopportare un numero illimitato di presenze, ma com'è possibile stabilire qual è il tetto massimo? Per quanto riguarda il mezzo di trasporto, il rapporto Coses ha ipotizzato tre diversi scenari: sostenibile, affollato e molto affollato. Così, ad esempio, i passeggeri potrebbero arrivare alla stazione ferroviaria nelle seguenti quantità giornaliere: 28mila (tutti seduti); 42mila (in parte seduti, in parte in piedi); 65mila (schiacciati come sardine). I vaporetteri che percorrono il Canal Grande offrono una soluzione sostenibile quando trasportano circa 13mila passeggeri al giorno, affollata con 17mila passeggeri al giorno e molto affollata a quota 24mila al giorno (cifra raggiunta proiettando lungo l'arco di tutta la giornata il numero di passeggeri attualmente trasportati durante l'ora di punta, tra le 7 e le 9 del mattino). E ragionevole immaginare che in futuro le decisioni saranno tese a evitare quanto meno quest'ultima opzione. Per quanto riguarda la capienza massima di visitatori in città, sono state mappate le principali vie pedonali che collegano i punti di accesso alla città (Tronchetto, Marittima, piazzale Roma, stazione ferroviaria di Santa Lucia, San Zaccaria-Cornoldi, le Zattere e le Fondamenta Nuove) alle principali destinazioni (Università, uffici amministrativi, principali attrazioni turistiche, negozi), vi lungo le quali si concentra la maggior parte dei negozi.

Le quattro vie principali sono:

- da piazzale Roma alla stazione ferroviaria di Santa Lucia, a Strada Nuova e a Rialto;
 - da piazzale Roma ai Frari, a Campo San Polo e a Rialto;
 - da piazzale Roma a Campo Santa Margherita a Calle della Toletta e all'Accademia;
 - San Zaccaria per Riva degli Schiavoni e il Ponte della Paglia. E anche da tutte queste vie a piazza San Marco.
- Un pedone ha bisogno per muoversi di 0,6 mq, quindi in ogni metro quadro ci stanno 1,7 persone. Le vie sopra citate si sviluppano per circa 135mila mq di superficie percorribile a piedi, che moltiplicata per 1,7 dà un numero massimo di 230mila persone. Si tratta però di un dato teorico, dal momento che non si cammina in linea retta come soldati, ma si compiono delle deviazioni: lo spazio utilizzato è quindi maggiore. I ricercatori del Coses si sono quindi rivolti alla Polizia Municipale di Venezia per questi dati e si verificano i principali imbottimenti e per suddividerli secondo la misura modulare delle uscite di sicurezza (60 cm) per scoprire quante persone potrebbero attraversarli. Presumendo una velocità a piedi di 2,5 km all'ora, una capacità di flusso di 60 persone per modulo e un arco temporale che copre le sei ore di punta del giorno, il numero massimo di persone che queste vie possono accogliere è 140-150mila.

L'obiettivo è piazza San Marco

Tutti i turisti vogliono vedere piazza San Marco che, insieme alla piazzetta, alla piazzetta dei Leoni e al molo di San Marco, si estende su più di 25mila mq, dai quali vanno sottratti i 2mila occupati da caffè come il Florian e il Quadri, per un totale effettivo di 23mila mq. Sulla base di 1,7 persone per metro quadro, la piazza potrebbe accogliere 39mila persone, ma se la immaginiamo come una discoteca e applichiamo le norme di sicurezza rispetto alle sue nove uscite, il numero di presenze scende bruscamente a 19mila. La permanenza media nella piazza è di 50 minuti; moltiplicando questo dato per le sei ore di punta e per un indice di ricambio di 7, si ottiene un massimo di 134mila passaggi al giorno. La quantità maggiore di turisti si concentra nella Basilica, che ha una capacità di 14mila ingressi al giorno, sulla base di 350 persone nella chiesa per un tempo di visita medio di 10-15 minuti, e nel Palazzo Ducale, con una capienza massima di 8mila persone al giorno. Si tratta degli unici due musei-monumenti della città a dover affrontare possibili problemi di sovraffollamento; gli altri musei infatti, fatta eccezione per l'Accademia, non sono molto frequentati.



Elaborazione Coses della capacità pedonale dei percorsi urbani: oltre la soglia massima indicata per i diversi punti nevralgici (in rosso) è necessario provvedere a una diversa e forzata ridistribuzione dei fruitori di Venezia

Venezia com'era? Solo in gennaio

Nel complesso, gennaio è il mese con il minor numero di turisti e luglio quello più affollato. Ma i turisti che pernottano in città sono i meno stagionali. Lo studio riconosce la necessità di dati più accurati sui visitatori in giornata (circa 34mila al giorno), ma a giudizio dei biglietti di autobus e treni, il loro è un flusso stagionale che inizia a febbraio con il Carnevale, ha un primo picco a fine aprile-maggio con Pasqua e il primo maggio, sale leggermente a giugno, raggiunge l'apice a luglio, inizia a calare in agosto per ridursi decisamente da ottobre a gennaio. Le crociere sono molto stagionali: iniziano ad aprile e raggiungono il picco nei mesi estivi per poi calare a settembre e cessare quasi completamente nei mesi invernali.

Di più Venezia scoppia

In conclusione, quante persone è in grado di accogliere Venezia nelle diverse possibilità: sostenibile, affollata o molto affollata? Considerando la capacità dei mezzi di trasporto per Venezia insieme a quella dei vaporetteri sul Canal Grande e al numero di persone che possono attraversare in sicurezza gli imbottimenti lungo le vie principali, abbiamo gli elementi fondamentali per poter fare una stima, che tenga conto della stagionalità. Il rapporto Coses 2009 sembra restare a prendere una posizione definitiva. Distingue infatti, da un lato, tra turisti che pernottano in città e visitatori in giornata provenienti dal territorio del Comune e, dall'altro, visitatori in giornata che provengono da aree diverse. Sottolinea che la ragione per cui questi ultimi non sono compresi nei conteggi di base sulla capacità di accoglienza di Venezia è che «vengono utilizzati come variabile sulla quale il modello logico stabilisce il numero sostenibile». Sommando il numero di turisti che pernottano in città e quello dei visitatori in giornata provenienti dal territorio del Comune, alla popolazione residente (considerata in tutte le sue categorie) e ai pendolari sulla base della «popolazione presente», il rapporto giunge alle seguenti conclusioni.

- sostenibile con 26mila turisti (la soglia minima per aumentare l'industria del turismo);
 - affollata con 36mila turisti;
 - saturata con 52mila turisti.
- A questi numeri si deve però ancora aggiungere la media di 34mila visitatori in giornata provenienti da aree diverse dal Comune, per un totale, rispettivamente, di:
- 60mila turisti al giorno;
 - 70mila turisti al giorno;
 - 86mila turisti al giorno.
- Non sono chiare invece le conclusioni dello studio sulla situazione attuale della città: con i suoi 59mila turisti al giorno Venezia è già al punto di saturazione o sta solo iniziando a riempirsi? Quanto meno emerge un dato sulla capacità massima di 86mila turisti, ed è la prima volta che si stabiliscono dei limiti precisi. La conseguenza implicita è che i visitatori in giornata che provengono da aree diverse dal Comune sono la categoria di turisti che richiede la maggior cura nella gestione; il sistema di prenotazioni denominato «Venezia Connessa» e gli incentivi sui prezzi dei mezzi di trasporto sono un primo passo in questa direzione. Nel caso in cui fosse necessario limitare il flusso turistico, solo i parcheggi moltiplicano e gli autobus di linea sono sotto il diretto controllo del Comune; sarebbe auspicabile un accordo in tal senso con Trenitalia e il Terminal passeggeri di Venezia, che gestisce il porto.

□ Anna Somers Cocks e Thierry Morel