



**Turismo**  
residencial  
y  
cambio social



Nuevas  
perspectivas  
teóricas y empíricas



**TOMÁS MAZÓN** y **ANTONIO ALEDO**, *Eds.*

---

© de los textos: sus autores, 2005

© de esta edición: CAM, OBRAS SOCIALES,  
FRAX y

UNIVERSIDAD DE ALICANTE, VICERRECTORADO DE EXTENSIÓN UNIVERSITARIA, 2005

---

*Producción:* EDITORIAL AGUA CLARA, S. L. (Roselló, 55. 03010 Alicante)

*Impresión:* QUINTA IMPRESIÓN, S. L. (Alicante)

---

ISBN: 84-8018-264-4

Depósito legal: A-924-2005

---

FOTOCOPIAR LIBROS NO ES LEGAL

ÍN

PREI

L ;Q

II. D

## DALLA PALAFITTA AL GRATTACIELO. JESOLO E L'EVOLUZIONE TURISTICA DI UN TERRITORIO MARGINALE

CARLO PERELLI, *Università Cà Foscari, Venezia*

### DALLA PALAFITTA AL GRATTACIELO

Il turismo delle seconde case è un tema tradizionalmente trascurato dagli studi sul turismo. Le ragioni di questa lacuna non derivano tanto dallo scarso interesse per l'argomento, ma piuttosto per la difficoltà di reperire dati affidabili e informazioni sia sul patrimonio immobiliare che sui caratteri qualitativi della presenza turistica nel settore. Recentemente alcuni autori hanno rinvertito l'attenzione verso lo studio del segmento delle seconde case, ponendo l'accento sugli aspetti connessi all'idea di mobilità, che sta assumendo una centralità nuova nel dibattito internazionale sul turismo (Urry, 2000; Franklin, 2003; Coles and Timothy, 2004). Müller, ad esempio, nella sua ricerca sulla mobilità del turismo tedesco in Svezia (Müller, 2004) ha mostrato quale complessità di relazioni e variabili regolino questo segmento della domanda turistica. Altre analisi hanno cercato di identificare l'impatto del turismo delle seconde case nei processi di evoluzione e riqualificazione di un territorio turistico (Priestley and Mundet, 1998). Soffermandoci sulle caratteristiche dell'immobile come prodotto turistico, un'altra lettura possibile può essere quella di analizzare gli ambiti e le variabili che ne influenzano il ciclo di vita, come le logiche della produzione edilizia e le regole urbanistiche; il mercato della compravendita o delle locazioni; il mercato e la promozione turistica (Manente e Scaramuzzi, 1999). La nostra scelta è ricaduta su un approccio intermedio tra quelli citati, che ci permettesse da un lato di analizzare la Domanda (motivazioni, provenienza geografica, evoluzione delle modalità del fare vacanza) e l'Offerta (caratteristiche qualitative e quantitative degli investimenti nel settore delle seconde case, rilevanza sull'Offerta turistica totale, criticità) del segmento extralberghiero residenziale. Allo stesso tempo però abbiamo scelto di non isolare l'analisi del settore delle seconde case da quella delle tendenze evolutive, della destinazione nel suo complesso e dell'area provinciale, nella quale Jesolo si colloca. Ciò per permettere una migliore comprensione delle dinamiche del mercato turistico, di cui evidentemente il segmento delle seconde case condivide, pur con le sue peculiarità, le criticità ed i punti di forza. Ci sembra inoltre che un approccio simile dia forma concreta al principio ispiratore dell'idea di Sviluppo Sostenibile, ovvero l'analisi integrata delle variabili che strutturano, in questo caso, le attività turistiche. Sottrarre il rapporto turismo – sostenibilità alla palude in cui sembra essersi arenata nel dibattito accademico, da un lato con una centralità esasperata delle variabili ambientali e la discutibile equazione turismo sostenibile-ecoturismo, dall'altra con la tendenza ad una eccessiva «moralizzazione del turismo»<sup>1</sup>, ci sembra opportuno e necessario.



FIGURA 1. Territorio dei Comuni costieri del Veneto Orientale



Una breve descrizione del sistema turistico a cui ci stiamo riferendo può permettere di meglio apprezzare la scelta metodologica descritta. Jesolo è, tra le destinazioni turistiche balneari di massa dell'area veneziana orientale, la prima a nascere<sup>2</sup>. Possiamo infatti considerarla il modello da cui a partire dal dopoguerra Bibione (Comune di San Michele), Caorle, Eraclea hanno preso spunto. La Provincia di Venezia fa parte della regione turistica con il più alto numero di presenze nell'UE, dopo l'Este spagnolo, nel 2003<sup>3</sup>. Stiamo parlando dunque di un sistema turistico di importanza assoluta, dove il turismo costiero della Provincia di Venezia occupa una posizione di primo piano con circa 24 milioni di presenze. Tuttavia si tratta di un turismo caratterizzato ancora da una stagionalità fortissima (70% circa di presenze nell'alta stagione), con una attenzione alla qualità della domanda e al coordinamento della promozione turistica inadeguata alla competizione sul mercato internazionale. Un ruolo importante in questo assetto *passivo* dell'Offerta turistica è svolto sicuramente dalla straordinaria capacità di attrazione dell'immagine internazionale di Venezia, che di riflesso coinvolge le sue spiagge. Basti pensare che Bibione, la località con la maggiore percentuale di seconde case nell'area (più dell'80% di presenze nel segmento extralberghiero sul totale), viene considerata parte del sistema turistico delle spiagge veneziane, pur trovandosi a poco meno di cento chilometri dal capoluogo. La percentuale di case per vacanze nei comuni dell'area è consistente, come mostra la *tabella 1*, se si considerano come abitazioni destinate al turismo quelle non occupate al momento del Censimento.

TABELLA 1. Abitazioni occupate e non occupate per comune e totale provinciale, Censimento 2001

COMUNE	OCCUPATE	NON OCC.	TOTALE	% OCC.	% NON OCC.	%TOT. PROV.
S. MICHELE	4.298	20.507	24.805	17,3	82,7	6,50 %
CAORLE	4.241	11.789	16.030	26,5	73,5	4,20 %
JESOLO	8.696	13.440	22.136	39,3	60,7	5,80 %
ERACLEA	4.223	3.147	7.370	57,3	42,7	1,93 %
TOTALE	306.155	75.318	381.473	80,3	19,7	100 %

FONTE: Elaborazione Ufficio Statistica CCIAA di Venezia su dati ISTAT.

Un altro indicatore interessante è la presenza delle agenzie immobiliari turistiche nei centri costieri, che risulta diametralmente in controtendenza rispetto all'andamento provinciale, regionale e nazionale (Mercury, 2005). A Jesolo si contano attualmente circa 50 agenzie immobiliari solo nella zona del Lido. Se si considera poi l'apporto fiscale delle seconde case, sempre a Jesolo nel 2003 l'ICI (Imposta Comunale sugli Immobili) ha coperto da solo il 70% circa del totale delle entrate tributarie con oltre 9.660.000 euro (Comune di Jesolo, 2003).

Il settore balneare è sospeso tra stagnazione e crisi da qualche anno nell'area: Jesolo è la destinazione che ha adottato le politiche più convincenti di riqualificazione dell'Offerta. Abbiamo centrato la nostra analisi sul caso jesolano per questo e anche perché ci sembra rappresenti in maniera adeguata le caratteristiche, le contraddizioni<sup>4</sup> e le possibilità dello sviluppo turistico nell'area. La nostra analisi considererà l'evoluzione di un territorio storicamente marginale, divenuto in circa 30 anni la seconda destinazione turistica balneare italiana. Soffermandoci sulle caratteristiche del tessuto urbano, sulla struttura della Domanda e dell'Offerta turistica, sugli impatti della monocultura turistica balneare, ricostruiremo l'evoluzione e l'attuale stagnazione dell'industria turistica a Jesolo. La seconda parte riguarderà invece le politiche turistiche e le iniziative dei privati volte al rilancio della destinazione e alla trasformazione della città balneare in città del tempo libero. La terza parte analizzerà invece le criticità e gli scenari che si aprono di fronte agli operatori pubblici e privati del settore turistico a Jesolo.

#### LA BONIFICA E LA COLONIZZAZIONE DEL TERRITORIO

Cercheremo in questa prima parte di ricostruire le fasi dell'evoluzione recente dell'assetto territoriale di Jesolo, evidenziando i dati salienti dei processi di urbanizzazione e le condizioni che hanno portato in tempi brevissimi alla creazione del sistema turistico balneare monoculturale. Con riferimento ai modelli classici di analisi dell'evoluzione delle destinazioni turistiche (Miossec, 1977; Butler, 1980; 2005) si noterà che una caratteristica peculiare dell'evoluzione del sistema turistico jesolano è stata la rapidità con cui le diverse fasi di crescita si sono susseguite, raggiungendo in breve tempo (un trentennio circa) una fase critica di stagnazione. Il territorio su cui si è sviluppata la seconda destinazione turistica balneare italiana vanta meno di un secolo di storia nelle forme in cui lo conosciamo oggi. La storia di Jesolo (Vantini, 1985) è segnata da interventi pesanti di artificializzazione di un territorio che ha conosciuto un insediamento umano costante nella storia, ma marginale sotto l'aspetto quantitativo. Sino alla bonifica, l'ecosistema lagunare paludoso caratterizzava la fascia litoranea, dato caratteristico della costa veneta sino al Fiume Tagliamento. Il territorio odierno del Comune di Jesolo è quello compreso tra il corso di due fiumi: ad est il Fiume Piave oggi segna il confine con il Comune di Eraclea ed il suo corso attuale è stato ottenuto deviandolo nel XVII secolo dall'alveo originario che sfociava a circa 15 km di distanza da dove oggi raggiunge il mare. Il Fiume Sile, che prima sfociava nella Laguna di Venezia, venne deviato nel vecchio corso del Piave e oggi segna il confine occidentale con il Comune di Cavallino Tre Porti. L'evento decisivo della storia recente di Jesolo è stata l'opera di bonifica dei territori litoranei che ha creato dapprima le condizioni per l'insediamento agricolo

e quindi per l'urbanizzazione della fascia costiera a fini turistici (Fassetta, 1993; Regione Veneto, 1999). La creazione dei consorzi di bonifica ha dato forma organizzata ai tentativi sporadici di risanamento del territorio dell'ultimo ventennio del 1800. L'opera di bonifica, conclusasi nel territorio di Jesolo negli anni '30 del secolo scorso, permise un aumento della popolazione di circa il 300% nel giro di 35 anni (Vantini, 1985). Dalle 3.951 unità del 1901 si è passati infatti a poco più di 12.000 unità nel 1936: il dato interessante è che a differenza dell'inizio del secolo, quando circa il 90% della popolazione risultava residente in insediamenti sparsi, durante l'opera di bonifica il personale addetto alle opere di canalizzazione e le famiglie di agricoltori insediatisi nei nuovi territori costituirono un nucleo abitato, dapprima chiamato Cavazuccherina ed in seguito, a partire dal 1930, Jesolo. Durante il trentennio della bonifica iniziò il lento processo di colonizzazione della fascia litoranea, allora protetta da una fascia originaria di dune sabbiose miste a vegetazione. Alcune costruzioni in legno servirono i pendolari che frequentavano la spiaggia sporadicamente, giungendo con mezzi privati da Jesolo. Si trattava di una frequentazione per lo più a scopo terapeutico, tanto che alla fine degli anni Venti sorsero stabilimenti per la cura della tubercolosi, colonie estive per la cura dei bambini locali e un centro della Croce Rossa. Parallelamente ai soggiorni con finalità terapeutiche, si costituisce un primo nucleo di costruzioni basse finalizzato ad ospitare le prime avanguardie della villeggiatura e del successivo sviluppo turistico dell'area.

La carenza di vie di comunicazione adeguate limitò l'accesso al litorale sino agli anni Trenta, quando un collegamento venne istituito tra la stazione di San Donà di Piave e Jesolo sulla linea ferroviaria Venezia – Trieste e, al termine delle bonifiche, nuove strade permisero migliori collegamenti su scala regionale. Vantini (1985) parla di un insediamento di baracche di legno su un'area di circa 3 chilometri sulla spiaggia, durante gli anni '30. Oltre ai primi quattro alberghi nati a Jesolo, alcuni ancora oggi in attività (Gambizza e Sartore, 1993), sono già esistenti nel 1936 un centinaio di edifici tra ville e modeste abitazioni ad un piano. È interessante notare come l'evoluzione urbanistica di Jesolo, come di altre destinazioni balneari italiane che hanno conosciuto una rapida ascesa dopo la Seconda Guerra Mondiale (es. Rimini e la Riviera Adriatica), sarà riconducibile con valide similitudini a esperienze collocate in contesti geografici diversi (Smith, 1991) ma egualmente caratterizzati da un rapido sviluppo della speculazione immobiliare, per creare le condizioni di economie di scala e lo sviluppo di un turismo di massa.

Parliamo del modello di urbanizzazione definibile *a fascia* che gradualmente occupa il fronte mare, con lotti che dapprima si dispongono su una linea parallelamente al fronte mare per poi occupare lo spazio residuo nell'entroterra, di norma in assenza di una pianificazione adeguata, sacrificata all'esigenza di non ostacolare la crescita quantitativa del patrimonio immobiliare. A Jesolo la fase pionieristica degli anni '30 è guidata da capitali italiani ma non locali (ancora oggi parte del lungomare è denominato Lido dei Lombardi) e l'idea iniziale era quella di costruire edifici bassi, con una clientela essenzialmente di famiglie ed una caratterizzazione *verde* dell'insediamento molto forte. Nel 1932 il Comune si dota di un regolamento edilizio per la disciplina e l'igiene della spiaggia con particolare attenzione alla tutela delle norme igieniche e alla regolamentazione



delle tecniche di costruzione da adottarsi nei nuovi lotti. I successivi tentativi di approvazione di un Piano Regolatore verranno vanificati nei successivi 35 anni da una serie di contrasti tra decisori pubblici (locali e non), operatori del settore edilizio e gruppi di interesse vari che porteranno ad una assenza di regolamentazione quasi totale nella crescita urbana di Jesolo.

#### L'INVENZIONE DELLA CITTÀ TURISTICA: 1948-1977

La Seconda Guerra Mondiale interrompe la crescita turistica del Lido di Jesolo ma a partire dal primo dopo guerra il turismo balneare assume le sue caratteristiche di fenomeno di massa. In un interessante ritratto della cittadina in quegli anni si può leggere ( AA.VV., 1949 ):

Jesolo vuole raggiungere un ruolo di importanza e a questo giungerà certamente, ma sarebbe augurabile che vi giungesse seguendo la via predisposta con un piano organico, anche se all'inizio esso potrebbe sembrare esageratamente vasto per il centro attuale. Lodevoli sono state certe iniziative del Comune [...], ma non è sufficiente ci vuole un piano regolatore. Il piano regolatore impedirà a Jesolo di rendere caotica quella sua caratteristica spiaggia senza capanne tutta bordata di case distribuite più o meno in profondità...

L'anno seguente, dalle stesse pagine non si esiterà a definire disastroso l'esito dell'occupazione edilizia della fascia litorale (AA. VV., 1950), specialmente riguardo alle opere di urbanizzazione della zona, insufficienti a garantire standard igienici adeguati. L'evoluzione dell'offerta ricettiva, come dicevamo prima, ha seguito un modello non dissimile da altre destinazioni turistiche *nuove* sul mercato internazionale. Possiamo identificare come tipologie dominanti negli anni cinquanta le abitazioni private a bassa volumetria e gli alberghi, per lo più di categoria media e bassa, oltre a le pensioni familiari. Jesolo risponde, come d'altronde ampia parte della Riviera Adriatica, alla nuova domanda di vacanze, accresciuta e resa popolare dall'espansione dell'automobile e delle ferie pagate. I 15 chilometri di spiaggia del Lido conoscono un aumento vertiginoso delle presenze turistiche, italiane e straniere (dapprima inglesi e poi per lo più tedesche). Nel 1950 le presenze superano per la prima volta quota 500.000, nel 1955 superano il milione e mezzo, nel 1957 oltre due milioni e nel 1961 arrivano a 3.200.000 unità. A partire da metà degli anni '50 il rapporto tra popolazioni estiva e popolazione invernale è superiore a dieci a uno. Per far fronte a questa domanda crescente, partendo dal nucleo originario degli anni '30 gli edifici vengono costruiti sulla spiaggia, spianando le dune originarie. Nelle parole di uno dei due architetti incaricati della realizzazione del Piano Regolatore, l'assetto urbanistico di Jesolo nel 1962 è già gravemente compromesso (AA.VV., 1966) così come la qualità ambientale del litorale. Dopo un decennio di espansione la proposta per il PRG del 1964 (Chirivi e Gentili, 1964), mette in luce lo stato preoccupante dell'arenile jesolano dove concause naturali e legate all'antropizzazione mettono a rischio il futuro stesso del turismo. Nel 1966, l'allora Sindaco di Jesolo (AA.VV., 1966), esprime in maniera chiara l'impotenza dell'Amministrazione Comunale di fronte all'occupazione frenetica del litorale nei primi anni cinquanta:

L'Amministrazione Comunale non è in grado di contendere il passo allo sviluppo edilizio e si trova in difficoltà per coadiuvare l'iniziativa privata, sia dal lato della

disciplina edilizia (mancano valide e vigenti norme igienico-edilizie, manca un Piano Regolatore) che per la tempestiva ed adeguata realizzazione dei servizi pubblici (alludo naturalmente alle difficoltà finanziarie di pronto impiego). L'intervallo di tempo fra gli anni 1951 e 1962 è un periodo d'intenso crescente sviluppo edilizio, che fa seguito ad un enorme aumento del costo delle aree che passano da un valore medio di L. 1.200-3.000 al mq a L. 12.000-80.000.

Alle difficoltà di ordine normativo, va aggiunta a nostro avviso la responsabilità politica di una amministrazione che ha rinunciato a svolgere un'attività di indirizzo per evitare di limitare la crescita quantitativa del settore, secondo un approccio comune agli amministratori del tempo centrato sull'idea di Sviluppo economica inteso come semplice Crescita. Nei primi anni sessanta si registra inoltre una evoluzione nella tipologia insediativa. Mentre vengono occupate anche le fasce di territorio retrostanti l'arenile, la struttura a villini del primo insediamento jesolano viene sostituita gradualmente da edifici di 7, 8 piani che sorgono sui lotti occupati in precedenza da tre o quattro case singole. Il risultato più evidente di questo processo è l'aumento della densità dell'edificato: si passa da una densità media di 1,85 metri cubi per metro quadrato delle case singole ai 4-5 metri cubi per metro quadrato. Si tratta di una rivoluzione nel paesaggio costiero, che ha come esito la saturazione delle aree, la distruzione degli spazi verdi e la riduzione drastica degli accessi pubblici al mare. Il litorale assume caratteristiche che lo contraddistinguono sino ai nostri giorni, con la barriera di edifici sulla spiaggia e con una pressione di bagnanti almeno doppia per ogni metro quadrato di spiaggia disponibile (AA.VV., 1966). A metà degli anni settanta l'occupazione del litorale sarà pressoché completa. Sui circa 13 km di spiaggia disponibili a Jesolo, poco meno di 11 km risulteranno essere in concessione a privati (715 stabilimenti e circa 300 cabine sulla spiaggia); colonie, enti ospedalieri ed enti pubblici occuperanno appena 500 metri lineari e poco più di un chilometro e mezzo resterà disponibile per uso pubblico (Regione Veneto e IRSEV, 1979). Per avere un'idea più chiara del tipo di pressione esercitata sull'arenile si consideri che negli stessi anni si calcola una disponibilità di 12 centimetri lineari di spiaggia per posto letto offerto a Jesolo. Evidentemente sono stati esclusi da questo calcolo i pendolari che ogni fine settimana affollavano le spiagge jesolane. La gestione dei flussi turistici è complicata ulteriormente dalla elevata stagionalità che caratterizza Jesolo sin dai primi tempi della sua evoluzione. A cavallo tra gli anni Cinquanta e Sessanta si stabilizza una tendenza che si è mantenuta costante sino ai giorni nostri, ovvero un'alta stagione che concentra in meno di tre mesi una percentuale di presenza che si aggira, con variazioni non significative di anno in anno, attorno al settanta per cento del totale. La destagionalizzazione diverrà il principio ispiratore delle politiche di rilancio dell'Amministrazione Comunale e degli operatori locali a partire dagli anni ottanta.

L'evoluzione dell'offerta ricettiva risente della scarsa attenzione alla qualità delle strutture: negli alberghi ad esempio si registra nel 1957 un rapporto di 9,4 letti per bagno che viene più che dimezzato nel 1962, attestandosi a 4,2 letti per bagno disponibile. Anche la qualità dell'offerta per gli appartamenti è bassa: se si considera il quinquennio 1956 - 1961 il numero medio di letti per appartamento è sorprendente, registrando 10,3 letti per appartamento nel 1956 e 12,3 letti per appartamento nel 1961 (Chirivi e Gentili, 1964). Lo stesso anno, nonostante una tendenza



all'aumento, più del 20 % degli appartamenti risultano senza bagno o doccia. Anche in ragione della scarsa qualità degli appartamenti nello stesso periodo 1956-1961, il numero di posti letto disponibili e le presenze negli alberghi sono andate aumentando costantemente. Ciò non implica un rallentamento nella crescita dell'offerta di posti letto in seconde case: tra il 1961 ed il 1965 l'aumento si attesta attorno al 35% (Roma, 1966). In questo periodo la domanda dei turisti italiani e di quelli stranieri è ancora nettamente differenziata: da un lato una presenza massiccia degli italiani negli appartamenti (90% circa del totale) che disertano quasi completamente i campeggi, dall'altro i turisti stranieri che scelgono principalmente gli alberghi (il 60% del totale) e i campeggi, disertando (poco più del 10% del totale) gli appartamenti. Se consideriamo dunque il primo dopoguerra come momento di partenza del turismo di massa a Jesolo, ci sembra interessante considerare anche le relazioni esistenti con l'altro polo di sviluppo presente nel territorio provinciale: le attività industriali di Porto Marghera. In un contesto come quello dell'area veneziana del dopoguerra, turismo e industria a Marghera possono essere considerati come i due elementi di rottura con gli equilibri territoriali preesistenti. Il polo industriale, nato negli anni '20, dopo i bombardamenti subiti durante la seconda guerra mondiale viene rilanciato con una espansione dei settori di lavorazione e l'occupazione di nuove aree (Ente Zona Industriale di Porto Marghera, 1990). Gli addetti occupati passano dai 15,700 del 1945 ai 30,200 del 1960 ed il potere attrattivo nei confronti della forza lavoro su scala regionale diviene un elemento di trasformazione importante degli assetti economici e sociali locali. È in questa fase che la percezione delle dinamiche territoriali, specialmente da parte dei decisori pubblici, si radicalizza in direzione di un dualismo netto, tra le aree a vocazione industriale e quelle escluse dai processi di industrializzazione (Ventura, 1975). Nel caso del territorio di Jesolo, storicamente marginale, con una struttura sociale debole data dalla recente storia dell'insediamento, il turismo offre una alternativa all'emigrazione che caratterizza invece altri territori storicamente marginali rispetto ai fenomeni di industrializzazione. Pur non impedendo la trasformazione degli equilibri produttivi a danno del settore agricolo, l'esplosione del settore edilizio legato al turismo evita l'abbandono dell'area.

A partire dal 1952, anno in cui Jesolo ottiene il riconoscimento formale di Stazione Turistica, è la monocultura turistica il polo di attrazione per l'economia locale, aprendo la strada al lancio delle altre destinazioni balneari della Provincia di Venezia che, ad esclusione dell'esperienza del Lido di Venezia, imitano l'esperienza jesolana. Ventura (1975) ha messo in evidenza correttamente come emerge dai dati del Censimento ISTAT che, nel decennio 1951 - 1961, gli unici due Comuni dell'area della laguna di Venezia che abbiano conosciuto un incremento nella popolazione residente sono stati Venezia e, appunto, Jesolo che ha registrato un incremento significativo (+12,3%), confermato dal numero degli abitanti, cresciuto del 134% nello stesso decennio. Il 1956 è l'anno in cui il saldo migratorio del Comune di Jesolo assume valore positivo. Contemporaneamente il tessuto sociale locale conosce un costante processo di trasformazione, con una progressiva riduzione degli addetti nel settore agricolo, attirati dalle prospettive di occupazione nel settore edilizio e in quello dei servizi e commercio connessi alle attività turistiche (tab.2).

TABELLA 2. Jesolo, famiglie residenti e numero dei addetti nel settore agricolo. Dati Istat

	1951	1961	1971
Famiglie residenti	1.029	855	725
Addetti agricoltura	9.259	5.955	3.870

Il dati ISTAT sul tasso di occupazione delle abitazioni chiariscono immediatamente il ruolo svolto dal turismo nell'espansione edilizia di Jesolo: se nel 1951 la percentuale delle case non occupate a Jesolo si aggirava a poco meno della metà del totale, nel 1971 le case non occupate erano il doppio di quelle occupate.

Ciò che appare interessante per la comprensione dell'evoluzione del patrimonio edilizio residenziale a fini turistici è l'elevato tasso di case proprietà. Secondo i dati del Censimento ISTAT Jesolo conta nel 1971 la più alta percentuale di case di proprietà dell'area lagunare con una percentuale del 79,5 %. La seconda casa diventa dunque un bene rifugio e una fonte di reddito supplementare attraverso la locazione stagionale estiva. Il patrimonio residenziale di Jesolo nasce dunque con caratteristiche peculiari: un investimento finalizzato all'integrazione del reddito lavorativo, standard qualitativi medio bassi e una proprietà diffusa che rende virtualmente impossibile ogni forma di controllo sui flussi turistici, una analisi quantitativa e qualitativa attendibile delle caratteristiche della domanda turistica e, conseguentemente, una coerente politica di promozione e valorizzazione dell'offerta ricettiva del settore. È interessante notare come il turismo delle seconde case, rivolgendosi prevalentemente ad un turismo regionale e nazionale, conosca comunque un incremento continuo, mostrando una maggiore sensibilità di questo tipo di utenza al fattore prezzo, anche a discapito della qualità degli immobili. A differenza di altre località dell'Adriatico, come Rimini, la presenza di alberghi o pensioni economiche per famiglia non è tale da coprire la domanda turistica nazionale, che si orienta sulle seconde case. In termini di formazione dell'offerta turistica locale, questa differenza è rilevante, perché viene a mancare quella base di piccole imprese a gestione familiare che pur con evidenti limiti nella gestione manageriale delle strutture, contribuisce, nella stessa Rimini? ad esempio, a creare un ambiente imprenditoriale diffuso tra gli operatori del settore, ed una maggiore propensione all'innovazione. A Jesolo le pensioni familiari o gli hotel di categoria più bassa tendenzialmente vengono ampliati e trasformati in case per appartamenti, più raramente in hotel di categoria superiore. Solo in pochi casi la trasformazione in appartamenti avviene nella forma del residence che garantirebbe una standardizzazione dell'offerta e la possibilità di politiche di promozione turistica coerenti. Quando venti anni più tardi l'esigenza di un'offerta ricettiva di qualità elevata verrà imposta dall'omologazione dei comportamenti turistici degli italiani alla domanda degli stranieri e dalla presenza sul mercato di destinazioni nazionali e internazionali maggiormente competitive, queste caratteristiche peculiari del patrimonio edilizio jesolano peseranno enormemente sui tentativi di rilancio sul mercato internazionale.

Su scala regionale gli anni settanta sono il momento in cui la crescita del settore industriale nei comuni minori si consolida e ridisegna la geografia del sistema produttivo locale secondo un modello che è stato definito di produzione policentrica, diffusa o più semplicemente attraverso

l'espressione di *distretto produttivo*. Non è interessante analizzare in questa sede l'evoluzione del modello dei distretti, oggetto di studio di una letteratura imponente, ma ciò che appare rilevante rispetto all'analisi delle dinamiche economiche e territoriali del territorio jesolano è la estraneità al fenomeno di industrializzazione diffusa della fascia costiera in esame. Il dato conferma evidentemente il carattere monoculturale dell'industria turistica, con un ruolo predominante in quegli anni dell'edilizia e dei servizi, ai quali si accompagna un settore agricolo che conosce una fase di stagnazione tendente al declino. A conferma di questa analisi l'osservazione che anche nel territorio degli altri comuni litoranei interessati in quegli anni dallo sviluppo di una offerta turistica di massa si può osservare lo stesso tipo di dinamica (De Angelini, 1985; 1986). Un altro indicatore interessante è la trasformazione delle caratteristiche dei flussi migratori nelle destinazioni turistiche balneari durante gli anni settanta. Ad esclusione dell'area urbana veneziana che continua ad attirare principalmente flussi locali, Jesolo e gli altri centri costieri attirano lavoratori, specialmente per la stagione estiva, anche su scala extra regionale, prefigurando uno scenario in cui il settore turistico diviene un polo economico attrattivo su scala vasta (De Angelini, 1985). L'esito naturale di questa tendenza è l'elevatissimo livello di dipendenza dal settore turistico delle attività economiche locali: nel 1981 le unità produttive collegate ad attività direttamente o prevalentemente turistiche sul territorio comunale rappresentano l'84 % del totale (Dotti, 1986). Ma il fenomeno di polarizzazione interessa un territorio ancora maggiore, creando una relazione fortissima anche con il centro di San Donà, polo produttivo storicamente centrale su scala locale, specialmente del settore agricolo e commerciale. All'incirca il 70% delle imprese dell'area di San Donà lavorano, nel 1981, esclusivamente o in stretta connessione con l'industria turistica del litorale jesolano.

In uno studio recente (Bertazzon e Lando, 2003) l'analisi incrociata delle variabili economiche e della struttura urbanistica dei comuni ad economia prevalentemente turistico balneare dell'Alto Adriatico, ha mostrato come l'esperienza di Jesolo sia stata condivisa da altre realtà in tutta l'area portando alla creazione di una vera regione turistica peculiare:

Un secondo risultato riguarda poi la conferma dell'esistenza di una precisa *regione turistica balneare*<sup>6</sup> che, ormai senza soluzione di continuità, interessa l'intero arco costiero. La sua importanza, sia territoriale sia economica, si è mostrata già negli anni Sessanta [...] per poi esplodere e completarsi alla fine degli anni Ottanta. La territorializzazione costiera connessa a questa forma di turismo è così massiva che sembra essere riuscita ad organizzare una precisa tipologia urbana che quasi si confonde con la struttura urbana tradizionale.

Il 1977 è un anno importante nell'evoluzione urbana di Jesolo. La Regione approva<sup>7</sup> definitivamente le varianti al nuovo Piano Regolatore, atteso da oltre trent'anni. In realtà già tredici anni prima la possibilità di una pianificazione dello sviluppo urbano della città appariva un'impresa disperata agli occhi degli incaricati alla redazione di una proposta per il nuovo PRG (AA.VV., 1966). In questo contesto la scelta obbligata adottata dal Comune è quella di bloccare la concessione di nuove aree edificabili. Si tratta di un momento di svolta nella gestione dello sviluppo turistico jesolano, che crea qualche dissenso tra gli operatori e obbliga ad un cambio di rotta generale nell'approccio allo sviluppo turistico: dalla crescita quantitativa del patrimonio



immobiliare turistico all'incremento degli standard qualitativi dell'offerta turistica. I vincoli imposti dal nuovo Piano Regolatore a protezione della parte residua di pineta sul confine orientale della zona litoranea e su parte del territorio comunale compreso nella laguna, testimoniano di questo mutamento di visione dei decisori pubblici.

#### GESTIRE LA FASE DI STAGNAZIONE: POLITICHE E STRUMENTI

Nel corso degli anni ottanta lo scarto tra la domanda turistica degli italiani e quella degli stranieri va riducendosi notevolmente. Tra gli effetti di questa trasformazione l'accorciamento del periodo medio di permanenza che si dimezza rispetto agli anni sessanta, una maggiore disponibilità economica e quindi, da un lato maggiore attenzione agli aspetti qualitativi dell'offerta turistica, dall'altro la possibilità di accedere a destinazioni diverse e spesso estere. A Jesolo la contrazione delle presenze degli italiani inizia curiosamente nel 1975, anno in cui per la prima volta viene superata quota sei milioni di presenze, mai più raggiunta dopo gli anni ottanta. Le cause di questa contrazione sono connesse principalmente alla struttura dell'offerta turistica jesolana. Mentre i turisti stranieri tradizionalmente hanno privilegiato le sistemazioni in albergo, il cui livello di qualità è andato attestandosi rapidamente su standard medi ed elevati, il turismo italiano ha tradizionalmente privilegiato il settore extralberghiero che mostra già nel corso degli anni ottanta segnali di un invecchiamento delle strutture e standard qualitativi non più adeguati alla domanda interna. All'inizio degli anni ottanta possiamo considerare Jesolo una destinazione turistica *matura*, con un assetto urbano pressoché definito e virtualmente impossibile da modificare, una popolazione residente che si stabilizza sui 22.000-23.000 abitanti, un'offerta turistica di qualità non ancora adeguata e un tasso di fedeltà dei visitatori che cala anno dopo anno, specialmente nella quota dei turisti italiani. Nel 1981 le abitazioni non occupate si attestano su una cifra doppia rispetto a quelle occupate, ma se si considera solo il Lido di Jesolo i numeri sono i seguenti: 3.224 abitazioni occupate contro 11.582 non occupate. A queste variabili si aggiungono le questioni aperte dell'accessibilità, specialmente degli autoveicoli e la mancanza di aree di sosta e parcheggio per le autovetture.

Il blocco delle cubature previsto dal Piano Regolatore del 1977, produce un incremento dello stock turistico residenziale nel settore extralberghiero, incentivando la trasformazione delle residue strutture alberghiere di basso livello in residence. Variabili normative, come il P.R.G., e un assetto urbano ai limiti della saturazione impongono un mutamento nell'approccio alla gestione dell'offerta turistica. Il Comune come gli operatori turistici, esaurita la fase espansiva dello sviluppo di Jesolo si trova di fronte all'emergenza della gestione e della razionalizzazione, laddove ancora possibile delle strutture esistenti. Nel 1985 vengono abolite nel Veneto le vecchie Aziende Autonome di Soggiorno e Turismo a favore di un nuovo soggetto denominato Azienda di Promozione Turistica. La motivazione principale è quella di riformare l'organizzazione pubblica del turismo, attraverso un maggiore coordinamento tra i vari livelli decisionali degli Enti Pubblici. L'ambito territoriale di competenza viene ridisegnato in funzione di un accorpamento di destinazioni turistiche simili, con esigenze di gestione e promozione simili, anche se questa riorganizzazione territoriale non

coinvolge ancora il territorio di Jesolo. Volendo valutare l'impatto della nuova organizzazione regionale dell'intervento pubblico nel corso degli anni ottanta a Jesolo, possiamo analizzare gli interventi finanziati con contributo regionale (Gambuzza, 1990): la stragrande maggioranza dei contributi erogati riguarda esercizi alberghieri e sono finalizzati all'ampliamento, alla riqualificazione e all'acquisto di attrezzature. L'APT di Jesolo raccoglie in questa fase all'incirca il 10% del totale dei finanziamenti regionali destinati a tutte le APT venete. Sono praticamente assenti gli operatori del settore residenziale extralberghiero, in forte ritardo sulla managerializzazione della gestione dell'offerta e ancora legato ad una gestione informale delle attività. Tra il 1980 ed il 1988 le presenze turistiche fanno registrare continui alti e bassi e nel 1986 le presenze dei turisti stranieri per la prima volta superano quelle degli italiani. In questo quadro di incertezza e riassetto dell'organizzazione turistica si colloca la crisi ambientale del 1989<sup>8</sup>, che provoca un calo di presenze impressionante, pari a circa 1.500.000 turisti in meno rispetto al 1988.

Nel momento della riorganizzazione dell'offerta turistica, le caratteristiche peculiari dell'imprenditoria jesolana non aiutano il rilancio generale della destinazione. Ancora nei primi anni novanta il 66% delle imprese alberghiere risulta gestito da società di persone ed il 64% in forma individuale. Le dimensioni delle imprese sono straordinariamente ridotte, secondo i dati ufficiali: l'84% delle imprese con addetti dichiarati si avvale di meno di un addetto<sup>9</sup>. Il tessuto imprenditoriale locale risulta inoltre poco propenso alla capitalizzazione delle imprese, base necessaria per la programmazione di un adeguamento delle strutture a standard qualitativi più elevati (Gambuzza e Sartore, 1993). Questo anche in ragione dell'organizzazione delle strutture alberghiere, che vede una interessante distinzione: da una parte albergatori che detengono anche la proprietà dell'immobile e che normalmente risiedono a Jesolo; dall'altra coloro che detengono solo la gestione dell'albergo, provenienti per il 60% circa da altre province. Spesso questa distinzione si traduce in una difficoltà nell'intraprendere azioni cooperative di promozione turistica. All'indomani della crisi ambientale del 1989, l'Associazione degli Albergatori (AJA) decide incrementare gli sforzi per una ricollocazione sul mercato turistico internazionale, attraverso un'apertura maggiore verso i mercati dell'Est Europa, un mercato nuovo anche se economicamente meno promettente del tradizionale bacino d'utenza tedesca e austriaca. Questi elementi di fragilità del sistema ridimensionano la capacità del settore alberghiero di fungere da elemento trainante del rilancio dell'immagine della città. Se si considera poi che negli anni Ottanta si consolida la tendenza ad una ripartizione delle presenze turistiche tra i settori alberghiero ed extralberghiero tendenzialmente paritaria, (considerando che la leggera predominanza del settore alberghiero nei dati ufficiali è condizionata da l'impossibilità di stimare correttamente le presenze del mercato delle seconde case), si delinea un quadro problematico. Un settore alberghiero fragile rispetto alla concorrenza internazionale anche se su livelli di qualità medi, un settore extralberghiero caratterizzato da un progressivo invecchiamento delle strutture abitative, per lo più edificate negli anni Sessanta e Settanta, e l'esigenza di inventare nuove forme di promozione turistica adeguata al mercato internazionale. Di fronte all'esigenza di cogliere le nuove richieste della Domanda, gli operatori turistici jesolani colgono l'importanza di dotarsi di una Offerta turistica sensibile ai temi ambientali, tema cruciale per l'industria turistica

contemporanea, tanto da divenire uno dei capisaldi dei teorici dell'esistenza / necessità di un *turismo nuovo*. È altrettanto evidente come i temi ambientali e, più in generale, la retorica della sostenibilità nelle sue più varie articolazioni pongano una serie di questioni che hanno trovato soluzioni spesso controverse nella loro traduzione in politiche operative<sup>10</sup>. A Jesolo, durante gli anni 1994-1995, l'AJA lancia un progetto interessante che ci pare esemplificare le difficoltà attuali ad immaginare, organizzare e vendere prodotti turistici che riducano gli impatti ambientali e, contemporaneamente, riescano a proporre una immagine nuova della destinazione turistica. Si tratta del progetto «Albergo per l'Ambiente» che ha visto tra i sostenitori l'AJA, Associazione Jesolana Albergatori, il Movimento dei Consumatori, la Camera di Commercio e Legambiente (Soriani, 2003). L'obiettivo del progetto è quello di coinvolgere gli albergatori locali in una serie di azioni ad adesione volontaria, finalizzate a ridurre gli impatti ambientali delle strutture ricettive e a rilanciare l'immagine *verde* di Jesolo. Le azioni riguardano, tra gli altri ambiti, *gli acquisti verdi* negli hotel, l'adozione di comportamenti virtuosi sui temi della mobilità, della riduzione dei rifiuti, del consumo idrico, dell'uso dei detersivi e una maggiore attenzione ai turisti diversamente abili.

La partecipazione sarà interessante, attestandosi a quota 65 alberghi, (un 20% circa del totale) di cui solo 56 risulteranno idonei alla sperimentazione. Alla conclusione dell'esperienza i problemi maggiori riscontrati riguardano il reperimento sul mercato, a prezzi competitivi, di prodotti a basso impatto ambientale e il costo di innovazione strutturale di un patrimonio edilizio troppo condizionato dallo sviluppo caotico degli anni degli anni 1950-1980. Allo stesso tempo ha un peso notevole l'approccio al progetto da parte degli operatori, più propensi a condividere i vantaggi di una operazione di marketing turistico *verde* che i costi di gestione di un nuovo approccio eco-compatibile alla gestione delle infrastrutture turistiche, ma anche la scarsa attenzione della clientela alle finalità del progetto e conseguentemente all'implementazione delle azioni previste. Possiamo considerare l'esperienza dell'*Albergo per l'Ambiente* come la prima adottata dagli albergatori di Jesolo per ricollocare la destinazione sul mercato con una immagine rinnovata ed una nuova attenzione all'offerta turistica di qualità. I problemi incontrati ed le cause del fallimento del progetto, riconducibili alle difficoltà storicamente mostrate dagli operatori jesolani (difficoltà a implementare politiche cooperative di innovazione e promozione dell'offerta turistica) e alle caratteristiche di uno sviluppo turistico passato che pesa su ogni azione di riqualificazione, ne hanno limitato il potenziale innovativo. Tenendo conto di questo quadro di riferimento, appare interessante analizzare il ruolo assunto dal Comune di Jesolo, promotore e socio di maggioranza della *Jesolo Turismo s.p.a.*, nata nel 1983<sup>11</sup>. La società che ha iniziato ad operare nella gestione dei servizi sulla spiaggia, oggi gestisce il Palazzo del Turismo (una struttura di 15.000 metri quadrati per congressi ed eventi), due campeggi, stabilimenti balneari, servizio di salvataggio e primo intervento sull'arenile, manutenzione ordinaria della spiaggia oltre ad occuparsi di promozione e commercializzazione turistica. Inoltre partecipa alle quote di altre due società di servizi: *Alisea s.p.a.*<sup>12</sup> che dal 1998 si occupa di raccolta e smaltimento dei rifiuti sul territorio comunale; gestisce la discarica e l'annesso impianto di produzione del biogas, gestisce, infine, il servizio di pulizia delle strade. La seconda società partecipata da Jesolo Turismo è *Jtaca s.r.l.*, anch'essa costituita nel 1998



per fornire servizi connessi al turismo nel settore dei trasporti e creare un sistema integrato di trasporto pubblico e privato sul territorio comunale. Da qualche anno la società gestisce i principali parcheggi a pagamento del Lido. La composizione della società è interessante anche in questo caso: Jesolo Turismo detiene il 51%, il Comune di Jesolo il 24,5% e Atvo<sup>13</sup> s.p.a. il restante 24,5%.

Quello descritto appare come un modello molto interessante di gestione delle politiche urbane in una destinazione turistica. Il Comune, infatti, controlla attraverso società di cui detiene la maggioranza i settori strategici dei parcheggi, della gestione dell'arenile, la raccolta dei rifiuti e la loro trasformazione in energia attraverso l'impianto a biogas, larga parte della promozione turistica locale, i principali campeggi, parzialmente la mobilità pubblica su strada e la maggiore struttura per congressi ed eventi dell'area turistica. La presenza del Comune nella gestione diretta di servizi strategici come quelli elencati ha prodotto tra le altre conseguenze una innovazione nell'approccio del decisore pubblico, maggiormente orientato a logiche di efficienza aziendale e qualità nella gestione dei servizi (Calzavara, Martin e Borgato, 2003). Non a caso il Comune di Jesolo ha voluto adottare un Sistema di Gestione Ambientale dei processi amministrativi interni ottenendo la doppia certificazione UNI EN ISO 14001 (primo comune d'Italia ad impegnarsi nella certificazione) e ISO 9002. Nel 2001 anche il processo di erogazione dei servizi di Jesolo Turismo s.p.a. ha ottenuto la certificazione di qualità UNI EN ISO 9002. Lo stesso anno viene attivato un progetto finanziato dal Programma Life Ambiente<sup>14</sup> dell'Unione Europea per l'adozione della metodologia IPP (Integrated Product Policy)<sup>15</sup> nel settore dei prodotti turistici. L'obiettivo fondamentale di questa metodologia è quello di verificare l'intero ciclo di vita del prodotto per valutarne gli impatti ambientali e attivare azioni volte ad un miglioramento continuo del ciclo di vita del prodotto. Nel caso più specifico dei prodotti turistici, il progetto si propone di adottare per la prima volta un modello ideato dall'APAT, Agenzia per la Protezione dell'Ambiente e Servizi Tecnici. Oltre all'APAT e al Comune di Jesolo, partecipano all'implementazione del progetto in un periodo di tre anni (2001 – 2003) l'Associazione Albergatori (AJA) e l'Azienda di Promozione Turistica (APT). Oltre all'individuazione e riduzione degli impatti connessi alle attività turistiche ci si propone di testare un modello applicativo innovativo, con la finalità di migliorarlo e replicare l'esperienza attraverso successivi progetti in ambito Comunitario. Quello che appare interessante è l'applicazione dell'approccio del ciclo di vita ai prodotti turistici, che per loro stessa natura necessitano un approccio multi – scala nell'analisi degli impatti. In questo modo si deve tenere conto di effetti su scala locale, regionale e globale delle attività turistiche<sup>16</sup>. Al di là della evidente impossibilità per una Amministrazione Comunale di far fronte agli impatti ambientali derivanti dalle attività turistiche se si ragiona in termini di scala extracomunale, l'esperienza del progetto è interessante per l'adozione di un'ottica multi – scala alle questioni ambientali connesse al turismo; allo stesso tempo conferma e rafforza l'immagine di Jesolo come destinazione turistica di massa ma attenta ad una razionalizzazione eco – compatibile dell'Offerta.

Pur essendo ancora presto per giudicare l'impatto diretto delle azioni adottate, se si guarda all'applicazione pratica di questo nuovo approccio alla gestione delle politiche urbane, emergono alcune considerazioni interessanti. Analizzando ad esempio il settore maggiormente ricettivo nei

confronti dell'innovazione gestionale, ovvero quello alberghiero, si possono intravedere margini interessanti di sviluppo. Esistono infatti esperienze anche nazionali (Rimini e provincia ad esempio) di collaborazioni pubblico-privato per attivare strumenti d'azione concreta sia dal punto di vista della gestione delle infrastrutture (acquisti verdi, risparmio idrico ed energetico, energie alternative) sia per quanto riguarda gli impatti secondari delle attività turistiche, specialmente nel settore della mobilità privata e pubblica. Andrebbero risolti due nodi principali, strettamente connessi tra loro: il finanziamento ed il coordinamento su scala extra comunale delle iniziative, su cui si ritornerà in sede di conclusioni.

L'analisi del settore extralberghiero invece evidenzia da un lato l'esistenza di un beneficio diretto in termini di qualità dell'Offerta per il semplice miglioramento dei processi di gestione dei settori complementari (i servizi ambientali su tutti). Parallelamente mostra ancora una forte resistenza alla adozione di politiche di rilancio in termini di prodotto turistico. La riduzione del numero dei letti offerti nelle seconde case e la managerializzazione del settore sembrerebbero essere garanzie di un miglioramento degli standard del settore, ma la proprietà diffusa degli immobili, l'ancora alta propensione all'evasione fiscale e quindi alla non professionalizzazione del settore, unite ad una domanda che evidentemente non percepisce ancora la qualità ambientale e più in generale, la qualità urbana come bene primario per cui affrontare costi aggiuntivi, pongono vincoli enormi alla creazione di un settore extralberghiero residenziale moderno.

Abbiamo visto come le politiche che potremmo definire genericamente per la sostenibilità del turismo siano state uno strumento importante del tentativo di rilancio di Jesolo. Parallelamente, a nostro avviso si può identificare un altro asse centrale dell'azione dei decisori locali, non alternativo al primo ma anzi ad esso strettamente connesso. A partire dalla decisione di costruire il Palazzo del Turismo, finanziato nel 1989, per dotare la città di uno spazio polifunzionale e richiamare forme di turismo diverse dal balneare classico, come quello congressuale o degli eventi, Jesolo cerca di dotarsi di strutture che simboleggino l'abbandono di un sistema turistico balneare monoculturale e l'integrazione degli elementi turistici e del tempo libero. Il Master Plan<sup>17</sup> del Piano Regolatore Generale, affidato nel 1997 allo studio Kenzo Tange Associates di Tokio con l'incarico di ridisegnare l'identità di Jesolo, rappresenta l'esempio più chiaro di questa volontà di cambiamento. Nelle parole dello stesso Kenzo Tange (Gerotto e Varagnolo, 2002), il Master Plan si pone l'obiettivo di creare una nuova identità urbana per Jesolo. Il turismo resta il perno su cui viene ripensato l'assetto futuro della città, ma l'obiettivo principale è la ricomposizione della frattura tra gli insediamenti costieri, il Lido di Jesolo, ed il centro abitato di Jesolo situato a tre chilometri nell'entroterra. I due centri contano all'incirca 10.000 residenti ognuno. Questa separazione spaziale tra la città balneare ed il centro abitato ha caratterizzato l'evoluzione di Jesolo, determinando una non integrazione dell'insediamento costiero con il territorio circostante. Ad esempio, le attività produttive del territorio, specialmente agricole, non sono mai state valorizzate in funzione turistica in forma integrata all'offerta del turismo balneare. Il Master Plan si propone dunque di ricomporre questa separazione tra «due strutture monofunzionali autonome» (Vantini, 1985). E per ottenere questo risultato si teorizza il passaggio dalla *città balneare* alla *città del tempo libero*.



Una città dotata di strutture utilizzabili tutto l'anno, che superino la contrapposizione tra alta e bassa stagione e creino un insediamento urbano coerente, che razionalizzi l'uso dei servizi collettivi e abitato tutto l'anno. La destagionalizzazione del turismo richiede infrastrutture nuove che vengono collocate in maniera diffusa sul territorio comunale e siano integrate a quelle esistenti (tab.3). Per realizzare l'integrazione tra i due insediamenti è prevista l'edificazione di un nuovo insediamento intermedio: si tratta dell'insediamento a forma di ferro di cavallo posto tra la costa ed il centro già esistente.

Uno degli effetti più interessanti del progetto è la nuova centralità assunta dall'ecosistema lagunare nella *città del tempo libero*. All'interno del Master Plan la nuova identità urbana è costruita attorno alla nuova centralità di due elementi in passato marginali: l'acqua e il sito archeologico dove sorge l'antica basilica romana. Storicamente, l'evoluzione turistica di Jesolo aveva infatti trascurato di valorizzare le risorse naturalistiche del territorio<sup>38</sup>, coerentemente con le linee evolutive dell'industria turistica negli anni della sua massima espansione, anni in cui il mare ha assunto una centralità assoluta. Ci sembra interessante proporre alcune considerazioni sull'impostazione dell'offerta turistica della città di Jesolo, ampliata e in qualche modo ridisegnata dal nuovo Master Plan. Una prima osservazione riguarda le soluzioni alternative analizzate dagli ideatori del progetto prima di optare per la creazione della *città del tempo libero* (Gerotto e Varagnolo, 2002). La soluzione più facile sarebbe stata quella di fondare lo sviluppo futuro di Jesolo sulla dipendenza da un centro maggiore, in questo caso Venezia. Il capoluogo regionale, con i suoi 12.000.000 di presenze annue ed una stagionalità oramai annuale, avrebbe garantito un afflusso costante di turisti tutto l'anno incoraggiati essenzialmente dalla variabile prezzo dell'offerta ricettiva. A nostro avviso questa soluzione avrebbe incentivato la *vocazione alla marginalità* di un territorio che dell'idea del *Near Venice* ha fatto un veicolo di promozione turistica a partire dal dopoguerra. Anche se i dati delle presenze hanno dato storicamente ragione a questa strategia di promozione turistica, ci pare si possa individuare in essa, allo stesso tempo, un elemento di debolezza del sistema turistico jesolano. Centrare la promozione di una destinazione e di un territorio sulla caratteristica di area satellite di Venezia, ci sembra abbia incoraggiato un atteggiamento di passività tra gli operatori, non spronati all'evoluzione di prodotti turistici locali moderni. Un'altra scelta possibile, valutata dai progettisti, sarebbe stata quella di inserirsi nel mercato internazionale del turismo residenziale per pensionati. Si tratta di un segmento in espansione continua, specialmente nel Mediterraneo, anche in ragione dell'avvento nel settore dei trasporti aerei delle compagnie Low Cost. Ci pare si sarebbero dovuti affrontare due ordini di problemi: da un lato la concorrenza di località come quelle spagnole che godono di un vantaggio competitivo enorme, in ragione della tradizione di permanenza di stranieri nel settore extralberghiero residenziale che, come abbiamo visto, a Jesolo ha interessato principalmente il turismo nazionale. Ancora, la scelta di questo segmento di mercato come motore della destagionalizzazione, avrebbe avuto l'esito di creare una doppia stagionalità. Quella estiva tradizionale e quella di bassa stagione, periodo in cui si concentra la mobilità dei turisti pensionati dei paesi nord europei. Si sarebbe perso di vista a nostro avviso l'obiettivo di ricomporre una visione unitaria della città, con il superamento della dicotomia tradizionale tra città balneare e centro abitato.



TABELLA 3. Attrazioni turistiche previste a Jesolo dal Master Plan.

ATTRATTIVA TURISTICA	m2	m2/persona	Presenze orarie/ presenze giorni	persone/ora	persone/giorno	occupati
PORTO TURISTICO	400.000	200	100	2.000	2.000	80
PARCO GIOCHI ACQUATICI	75.000	80	55	938	1.442	19
CENTRO EQUESTRE	325.227	120	30	2.718	8.062	121
PISTE GO-KART	174.000	120	30	1.450	4.333	54
LUNA PARK	52.000	50	80	1.733	2.187	8
VILL. PESCA SPORTIVA	121.000	120	30	1.008	3.381	45
CAMPO DA GOLF	948.000	2.500	100	378	378	105
CAMPO DA GOLF	384.000	2.500	100	158	158	44
CENTRO MUSICALE	214.000	80	50	2.675	5.360	43
PORTO TURISTICO	153.000	200	55	765	1.177	31
PARCO A TEMA	255.000	80	85	3.188	4.904	51
PARCO AGRICOLO	62.000	140	25	443	1.771	11
					36.603	618

  

ATTRATTIVA TURISTICA	Fabbisogno parcheggi
PORTO TURISTICO	887
PARCO GIOCHI ACQUATICI	313
CENTRO EQUESTRE	908
PISTE GO-KART	483
LUNA PARK	578
VILL. PESCA SPORTIVA	336
CAMPO DA GOLF	128
CAMPO DA GOLF	53
CENTRO MUSICALE	892
PORTO TURISTICO	255
PARCO A TEMA	1.083
PARCO AGRICOLO	148
	6.151

Fonte: Gerotto e Varagnolo, 2002

Queste considerazioni favorevoli alla scelta strategica dei progettisti non risolvono però una contraddizione di fondo dell'impostazione del Master Plan. Consapevoli della marginalità di un territorio che ha mostrato storicamente una scarsa capacità di strutturarsi in un tessuto economico e sociale coerente, puntando tutto il proprio sviluppo sulla monocultura balneare, i responsabili del progetto hanno impostato la loro strategia di rilancio su un elemento critico: la costruzione di una nuova base sociale, una massa critica che potesse sostenere il sistema urbano durante tutto l'anno. L'esperienza degli ultimi decenni ha mostrato come sia impossibile per un centro di circa 23.000 residenti farsi carico del peso anche economico di una infrastrutturazione urbana tarata sulle 250.000 presenze contemporanee della stagione estiva, per di più concentrate nell'insediamento costiero. La scelta è ricaduta dunque su un aumento della popolazione residente, calcolato in almeno altre 10.000 unità, che dovrebbe insediarsi nella nuova area urbana prevista tra la costa e l'entroterra.

La capacità attrattiva della *città del tempo libero* dovrebbe nel giro di qualche anno produrre una emigrazione volontaria, indirizzata dal Piano Regolatore nei nuovi insediamenti. Nonostante il Piano Regolatore sia stato sottoposto alla procedura di VAS, Valutazione Ambientale Strategica (Calzavara, Martin e Borgato, 2003), alcune questioni come la mobilità e la pressione antropica sull'arenile appaiono controverse. Mentre per quanto riguarda la mobilità interna è stata prevista una razionalizzazione dei flussi cittadini attraverso assi viari nuovi ed esterni alle aree critiche odierne, pone qualche problema il modo in cui si potranno gestire i flussi di pendolari. Considerando che nel

passaggio dal tradizionale turismo *delle destinazioni* (sino agli anni Ottanta) a quello *degli eventi* (ultimo decennio), uno degli elementi di maggiore criticità è rappresentato dal pendolarismo dei turisti attirati per qualche giorno ma in numero spesso enorme, non ci sembra esistano le condizioni per evitare le strozzature di un sistema di mobilità basato essenzialmente sul trasporto su gomma. Per quanto riguarda poi la pressione antropica sull'arenile, al limite del collasso già dagli anni sessanta, un insediamento umano maggiore sul territorio ci sembra possa solo incrementare i disequilibri esistenti. Allo stesso modo, ipotizzare una pressione antropica sul territorio, accresciuta in termini quantitativi ma anche diffusa nel corso di tutto l'anno, potrebbe incrinare gli equilibri di un territorio che, non va dimenticato, resta sempre un territorio di bonifica, cioè altamente artificializzato e fragile.

#### CRITICITÀ ATTUALI DELL'OFFERTA TURISTICA

L'approvazione del Piano Regolatore Generale non è stata seguita ancora da sostanziali mutamenti nelle tendenze del turismo jesoiano. Anzi, se si considerano gli anni successivi all'approvazione del Piano Regolatore, possiamo notare una singolare relazione tra l'aumento delle cubature realizzate per uso residenziale e il calo delle presenze turistiche. Non essendo i nuovi edifici ancora ascrivibili all'espansione strategica prevista dal Master Plan, anche perché la popolazione residente non ha conosciuto una crescita significativa, si deve concludere per lo più che si tratti di costruzioni destinate ad uso turistico classico. Anzi negli ultimi anni il processo di stagnazione della domanda sembra assumere un carattere preoccupante. Dal 2001 le presenze turistiche sono andate diminuendo sensibilmente a Jesolo, sino ad attestarsi appena oltre i 5 milioni di presenze nel 2004. È un dato che può essere considerato congiunturale ma se si allarga appena la scala d'analisi si può notare che conoscono un andamento simile tutte le destinazioni balneari dell'area di Venezia. Se si analizzano i dati del 2004 nel dettaglio appare chiaro che il settore che soffre maggiormente sia il settore extralberghiero, ed in particolare le seconde case<sup>19</sup>. A Bibione, considerata la destinazione con un'offerta ricettiva di seconde case maggiormente sviluppata, il calo delle presenze è doppio rispetto alla media delle altre destinazioni, attestandosi su un'impressionante meno 6,75% rispetto al 2003.

A nostro avviso questi dati riflettono da un lato la estrema volatilità della domanda turistica, sempre meno strutturata nei periodi turistici canonici ma anche nelle modalità di turismo grazie a cui le destinazioni balneari venete sono cresciute. La moltiplicazione delle destinazioni disponibili sul mercato anche ad un turismo medio e familiare è tale che il livello di fidelizzazione dei turisti è minimo. Se a questi fattori caratteristici del mercato internazionale si aggiungono i limiti dell'offerta turistica descritti sopra, appare complessa una inversione di tendenza in tempi brevi. Citiamo come ulteriore dimostrazione di questa fase di transizione una recente inchiesta (CISSET, 2005), che ha scelto come campione l'imprenditoria alberghiera nella fascia più diffusa (120 alberghi delle categorie 3 e 4 stelle) a Caorle, Bibione e Jesolo, mostrando come il 65% delle imprese alberghiere stia affrontando un cambio di gestione, nella maggior parte dei casi con un passaggio ad un membro della stessa famiglia: il 46% dei gestori ancora in carica ha una età

maggiore di 56 anni. Per quanto riguarda il profilo di chi si appresta a rilevare la gestione si tratta di persone con un livello di scolarizzazione superiore ai predecessori ma con una formazione quasi mai relativa al turismo. Nel 96% dei casi la formazione è avvenuta all'interno dell'azienda e la conseguenza diretta è che a Jesolo, i futuri gestori intervistati valutano come elementi critici la gestione manageriale dell'albergo e la comprensione delle dinamiche di mercato. Un altro elemento di novità interessante è la forma giuridica scelta per l'impresa. Se sino ai primi anni novanta l'impresa familiare o la ditta individuale erano in maggioranza, oggi rappresentano rispettivamente il 1,5% e il 12,5% appena. Forme societarie più complesse sono ritenute maggiormente indicate, specie per motivi fiscali. Ci sembra rilevante che una fascia importante di intervistati senta come un decisivo fattore di criticità la capacità di attrazione del mercato in cui operano, la capacità di una destinazione di darsi una visibilità adeguata. Possiamo delineare il quadro dei fattori di criticità emersi distinguendo dunque, da un lato fattori strutturali relativi alla destinazione (qualità dell'offerta ricettiva, tasso di imprenditorialità e di managerialità nelle imprese, formazione e professionalizzazione degli operatori), dall'altro le politiche turistiche, partendo dalla promozione ma anche la gestione pubblica di quei settori strategici che completano l'offerta turistica, dalla mobilità alle politiche urbane.

#### CONCLUSIONI

Struttura dell'Offerta e promozione turistica sono dunque i nodi critici della fase di transizione dalla monocultura balneare alla *città del tempo libero* a Jesolo. Nel caso della struttura dell'Offerta il peso dell'eredità lasciata dalla assenza di politiche di pianificazione urbana<sup>20</sup>, condiziona in maniera decisiva i processi di modernizzazione. In questa delicata fase di transizione, l'Amministrazione Comunale può essere l'attore decisivo per l'adozione di strategie che integrino le azioni di riqualificazione urbana, come il Master Plan, all'indispensabile integrazione dell'Offerta turistica dei Comuni costieri dell'area. È evidente a tutti che la concorrenza non è più tra le singole destinazioni del Veneto ma tra Sistemi Turistici strutturati su scala territoriale ampia. Jesolo, che intelligentemente si è dotata sin dai primi anni ottanta di un approccio innovativo alle politiche turistiche, anticipando lo spirito della legge nazionale di riforma del settore turistico<sup>21</sup>, con un efficace partenariato tra Pubblico e Privato potrebbe confermare il proprio ruolo di innovatore tra le destinazioni balneari Venete, ad esempio, utilizzando la propria esperienze per creare un'esperienza di integrazione su scala provinciale. Un fattore su tutti: non esiste ancora un coordinamento efficace tra le iniziative di promozione dei vari segmenti turistici provinciali. Una breve ricerca empirica, mediante l'analisi dei vari depliant informativi, ha mostrato come al turista non vengano proposti prodotti turistici coordinati ma un numero consistente di prodotti (turismo fluviale, enogastronomico, circuiti storico archeologici etc.) singoli, in competizione tra di essi.

262

Una ricerca recentissima<sup>22</sup>, ha applicato a 103 Province italiane il modello d'analisi denominato delle 3 T (Talento, Tecnologia e Tolleranza) ideato da Richard Florida<sup>23</sup>, che attraverso l'analisi incrociata di diversi indicatori socio-economici, individua la capacità di creatività e innovazione economica di un territorio. La capacità di innovazione quindi, come elemento di



competitività e sviluppo integrato di un territorio dato. Analizzando i primi risultati è interessante notare come le prime posizioni siano occupate, ed è comprensibile, dalle Province che ospitano i grandi centri urbani come, nell'ordine, Roma, Milano, Bologna, Trieste, Firenze, Genova e Torino. Il dato che ci sembra interessante è invece il nono posto della Provincia di Rimini. Il litorale della Provincia riminese è la principale area turistica balneare italiana. È anche, ad oggi, l'esperienza di destagionalizzazione del turismo di massa più interessante del nostro Paese, con un aumento delle presenze nei mesi Gennaio e Aprile del 6% su scala provinciale e del 9,5% nel Comune di Rimini nel 2004. Fatte salve le differenze che caratterizzano i due sistemi turistici<sup>24</sup>, notiamo che i processi avanzati di integrazione dell'industria dell'ospitalità, del turismo e del tempo libero con il tessuto produttivo provinciale rappresentano sicuramente un polo di sviluppo economico e territoriale che incide fortemente sulla capacità di crescita dell'economia riminese. Ci sembra opportuno osservare che un territorio come quello Jesolano, con le caratteristiche di marginalità e scarsa integrazione del tessuto economico descritte sopra, specie in relazione a dinamiche produttive su scala provinciale e regionale, debba dotarsi di un modello di sviluppo strategico maggiormente integrato. Alcuni segnali interessanti, per quanto riguarda il settore turistico, stanno emergendo negli ultimi tempi. L'accordo per la costituzione del Distretto Turistico Veneziano, siglato dall'Assessorato al Turismo della Provincia di Venezia e dalla Camera di Commercio nel Dicembre 2003, sembra muoversi nella direzione necessaria di una gestione su scala ampia di un territorio turistico che vanta circa 24 milioni di presenze annue.

La creazione di una integrazione di strategie, tra APT e destinazioni turistiche che oggi sono in concorrenza non cooperativa tra di esse, potrebbe creare le condizioni per una programmazione e promozione unitaria di un sistema territoriale, nel quale il settore turistico sia elemento di integrazione tra i diversi settori produttivi. Il settore extralberghiero residenziale, non avendo attualmente risorse economiche ed un coordinamento tra operatori necessari a garantirne una evoluzione verso forme organizzative maggiormente efficienti, potrebbe in questo modo ricollocarsi sul mercato con una nuova immagine e attivare strumenti integrati di rinnovamento del settore su scala extracomunale.

## BIBLIOGRAFIA

- AA. VV., 1949, «Considerazioni sulla spiaggia di Jesolo», in *Urbanistica. Rivista bimestrale dell'Istituto Nazionale di Urbanistica*, anno XVIII, n.° 2, pag. 68.
- AA. VV., 1950, «Ancora su Jesolo», in *Urbanistica. Rivista bimestrale dell'Istituto Nazionale di Urbanistica*, anno XIX, n.° 5, pag. 70.
- AA. VV., 1966, «Relazioni e interventi nella giornata di studi sulla urbanistica di Jesolo», estratto da *Bollettino del Centro internazionale di Studi d'Architettura «A. Palladio»*, Vol. VIII, Parte I, anno 1966.
- BARBIANI, Elia, 1985, «Prime considerazioni sulle tendenze in atto nel settore edilizio e sulle dinamiche abitative negli anni '80 in provincia di Venezia», Rapporto Co.S.E.S. n.° 62/10.
- BECHERI, E., 2003, «I sistemi turistici locali: uno strumento superfluo», *Rivista del Turismo*, n.°1.

- BERTAZZON, Stefania e LANDO, Fabio, 2003, «Il sistema urbano e turistico», in SORIANI, Stefano, *L'Articolazione territoriale dello spazio costiero. Il caso dell'Alto Adriatico*, Cafoscarina, Venezia.
- BIANCHI, Raul, 2004, «Tourism Restructuring and the Politics of Sustainability: A Critical View From the European Periphery (The Canary Islands)», *Journal of Sustainable Tourism*, Vol. 12, n.° 6.
- BOATO, M., 1989, Adriatico. «Una catastrofe annunciata», *Libri Verdi di Smog e dintorni*. Mestre.
- BUTLER, R., 1980, «The concept of a tourist area cycle of evolution», *Canadian Geographer*, 24, 5-12.
- 2005, *The Tourism Life Cycle: Conceptual and Theoretical Issues*, 2 vol. Channelview, Clevedon.
- CALZAVARA, F., MARTIN, R. e BORGATO, A., 2003, «La Qualita' totale nel Comune di Jesolo», *Valutazione Ambientale*, n.° 4, novembre.
- CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI VENEZIA, 2002, *Bollettino di Statistica*, n.° 2.
- CHIRIVI, Romano e GENTILI, Giorgio, 1964, *Jesolo. Piano Regolatore Generale*.
- CISSET, 2005, *Succedere con successo. Continuità d'impresa e futuro del balneare veneto*.
- CLARKE, J., 1997, «A framework of approaches to sustainable tourism», *Journal of Sustainable Tourism*, Vol. 5, n.° 3, 224-233.
- COLES, T. E. and TIMOTHY, D. J., 2004, *Tourism, Diasporas and Space*, Routledge, London.
- COMUNE DI JESOLO, *Rapporto Jesolo*. Bilancio sociale edizione 2003.
- CONTI, Giorgio e PERELLI, Carlo, 2004, *Seaside Tourism Monoculture Versus Sustainability. The erosion of the social contract in the Rimini model*, 3rd International Symposium on Tourism: *Local Frameworks And Global Realities? Tourism, Politics And Democracy*, Centre For Tourism Policy Studies (CENTOPS), University of Brighton, 9-10 September 2004, (disponibile on line nella pagina web di Planum. The European Journal of Planning, [www.planum.net](http://www.planum.net)).
- DALLARA, Giancarlo, 2002, *La storia dell'industria turistica riminese vista attraverso cinquanta anni di strategie*, Franco Angeli, Milano.
- DE ANGELINI, Anna, 1985, *Lo sviluppo territoriale del Veneto negli anni '70. Decentramento urbano e diffusione industriale*, IRSEV, Franco Angeli, Milano.
- 1986, *L'industrializzazione diffusa nel Veneto*, IRSEV, Franco Angeli, Milano.
- DOTTI, M. Giuliana, 1986, *Turismo occupazione e professionalità. Il caso di Venezia e provincia*, Franco Angeli, Milano.
- ENTE ZONA INDUSTRIALE DI PORTO MARGHERA E ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI DELLA PROVINCIA DI VENEZIA, 1990, *Porto Marghera, Venezia e l'ambiente lagunare studio preliminare*, Canova, Treviso.

- FASSETTA, Luigi, 1993, *La bonifica del Basso Piave: vita e vicende dei consorzi di bonifica riuniti di San Donà di Piave nella trasformazione del territorio fra Sile e Livenza*, Castaldi, Feltre.
- FLORIDA, Richard, 2005, *The flight of the creative class. The new global competition for talent*, Collins.
- FRANKLIN, Adrian, 2003, «The tourist syndrome. An interview with Zygmunt Bauman», *Tourist Studies*, vol 3 (2) 205-217.
- GAMBUZZA, Mario, 1990, *L'ambiente del turismo. Il Veneto dallo spontaneismo alla gestione*, Nuova Dimensione, Venezia.
- GAMBUZZA, Maurizio e SARTORE, Mariano, 1993, *Forme e processi di valorizzazione turistica. Ambiente, imprenditoria e lavoro nelle località balneari*, Franco Angeli, Milano.
- GARROD, B. and FYALL, A., 1998, «Beyond the rhetoric of sustainable tourism?», *Tourism Management*, Vol. 19, N.° 3, pp. 199-212.
- GEROTTO, Danilo e VARAGNOLO, Maurizio, 2002, *La città del tempo libero. Jesolo tra presente e futuro*, Opus Editore, Venezia.
- GETZ, Djamal, 1987, «Tourism planning and research: traditions, models and futures», *The Australian Travel Research Workshop*, Bunbury, Western Australia, 5-6 November 1987.
- GRIGUOLO, S. e TRIVELLATO, M. Toniolo, 1985, *Le abitazioni del Veneto negli anni '70. I caratteri qualitativi*, IRSEV, Franco Angeli, Milano.
- GUIZZARDI, Andrea, 2004, «L'offerta di seconde case nella classificazione dei comuni turistici: aspetti metodologici e proposte operative», in GIAMBALVO, Ornella e PARROCO, Anna Maria, *Analisi dei mercati turistici regionali e sub-regionali*, CLEUP, Padova.
- HALL, C. M. and MÜLLER, D., 2004, *Tourism, Mobility and Second Homes: Between Elite Landscape and Common Ground*, Channelview, Clevedon.
- MANENTE, Mara e SCARAMUZZI, Isabella, 1999, *Le case dei turisti. Dimensioni e qualità del ricettivo residenziale nelle Spiagge Veneziane*, Il Mulino, Bologna.
- MERCURY Srl, 2005, *Il turismo italiano negli appartamenti. Primo rapporto 2005*, Rescasa (Federazione Italiana Residence), FIMAA (Federazione Italiana Mediatori Agenti d'Affari) e Confiturismo/Confcommercio.
- MIOSSEC, J., 1977, «Un Modèle de l' Espace Touristique», *L' Espace Géographique*, 6, 41-48.
- MORANDI, E., 2003, «I sistemi turistici locali. Il "nuovo ordine turistico" tra utopia e realtà», *Diritto del Turismo*, n.° 1.
- MÜLLER, D., 2004, «Tourism, Mobility and Second Homes», in LEW, A. A., HALL, C. M. and WILLIAMS, A. M., *A Companion to Tourism*, Blackwell, Oxford.
- PRIESTLEY, G. K. and MUNDET, L., 1998, «The Post-Stagnation Phase of the Resort Cycle», *Annals of Tourism Research*, Vol. 25, No. 1, pp. 85-111.



- REGIONE VENETO E IRSEV, 1979, *La residenza. L'uso turistico del territorio*, Quaderno n.° 4, serie PTRCV, Giunta Regionale del Veneto.
- ROMA, Dario, 1966, *Elementi per una programmazione nel settore turistico della regione veneta*, Ente Provinciale per il Turismo di Venezia
- SHARPLEY, R., 2000, «Tourism and Sustainable Development: Exploring the Theoretical Divide», *Journal of Sustainable Tourism*, Vol. 8, N.° 1.
- SMITH, R. A., 1991, «Beach resorts: A model of development evolution», *Landscape and Urban Planning*, Vol. 21, n.° 3, 189-211
- Soriani, STEFANO, 2003, *L'Articolazione territoriale dello spazio costiero. Il caso dell'Alto Adriatico*, Cafoscarina, Venezia.
- UNIONE REGIONALE DELLE CAMERE DI COMMERCIO, INDUSTRIA, ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DEL VENETO, 1972, *Relazione sulla situazione economica del Veneto nel 1971*, Centro Studi e Ricerche Economico-Sociali.
- URRY, John, 2000, *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-First Century*, Routledge, London.
- VANTINI, Sandra, 1985, «Cavazuccherina-Jesolo: da passaggio anfibio a stereotipo urbano», *Storia Urbana*, Anno IX, n.° 32.
- VENTURA, Nico, 1975, *Le trasformazioni territoriali nell'area nord-orientale della laguna di Venezia*, Marsilio Editori, Venezia.
- WILLIAMS, Stephen, 1999, *Tourism Geography*, Routledge, London and New York.
- ZANON, Giuliano, 1985, *Il settore turistico in Provincia di Venezia*, Rapporto Co.S.E.S. n.° 62/5.

<sup>1</sup> L'espressione, inadeguata e italianizzata, si riferisce a Butcher, 2003. Per un quadro sul rapporto turismo – sostenibilità si vedano Clarke, 1997; Garrod, and Fyall, 1998; Sharpley, R., 2000; Bianchi, 2004.

<sup>2</sup> Non consideriamo come tale il Lido di Venezia che, nonostante abbia conosciuto nelle prime fasi della sua storia una evoluzione distinta dalla realtà urbana veneziana, oggi può essere considerata a tutti gli effetti come parte della città, e dunque con dinamiche differenti dalle altre destinazioni balneari dell'area.

<sup>3</sup> Eurostat, 2005, *Statistics in Focus*, n° 13. La regione turistica del Nord Est conta poco meno di 140 milioni di presenze nel 2003.

<sup>4</sup> Jesolo, come si vedrà, ha centrato la riqualificazione della propria offerta ricettiva attraverso la promozione di una immagine rinnovata, fondata sulla qualità urbana e ambientale. Anche per questo ha scatenato reazioni molto dure la bocciatura della spiaggia jesolana da parte di Legambiente, che nella Guida Blu del 2005 la colloca all'ultimo posto tra le spiagge veneziane. Si veda a proposito il quotidiano *Corriere del Veneto* del 14 Maggio 2005, pag. 5.

266 <sup>5</sup> Rimini contava nel 1976, momento di massima espansione dell'offerta ricettiva 1670 tra strutture alberghiere e pensioni.

<sup>6</sup> Corsivo aggiunto, tra virgolette nel testo originale.

<sup>7</sup> Il 4 Agosto dello stesso anno.

<sup>8</sup>Nella primavera-estate 1989 sui giornali nazionali ed internazionali è stato dato grande rilievo al fenomeno della eutrofizzazione delle acque lungo le fasce costiere dell'Alto Adriatico. Una fioritura straordinaria di alghe ha provocato la presenza nelle acque litoranee di residui vegetali gelatinosi che scoraggiavano l'ingresso in mare. La campagna stampa che è seguita ha creato un caso giornalistico su scala nazionale e ha fortemente scoraggiato l'arrivo dei turisti durante la stagione estiva, spesso presagendo una morte imminente dell'Adriatico (Boato, 1989). Successivamente è stato dimostrato che si tratta di fenomeni periodici storicamente registrati da alcune centinaia di anni, determinati da una serie di concause diverse tra cui la temperatura dell'acqua, le correnti e, in tempi recenti, la concentrazione di sostanze nutrienti utilizzate come concimi in agricoltura. A Rimini (Dall'Ara, 2002) si calcola che il calo delle presenze rispetto al 1988 sia stato nell'ordine delle 2.500.000 unità.

<sup>9</sup>Ciò risulta possibile se si considera la stagionalità del periodo lavorativo.

<sup>10</sup>Un testo ormai classico sul tema è Poon, A., (1993) *Tourism, Technology and Competitive Strategies*. Wallingford: CAB International; per una visione critica della retorica della sostenibilità applicata al turismo nel Sud Europa si veda, Bianchi, Raul, (2004), *Tourism Restructuring and the Politics of Sustainability: A Critical View From the European Periphery (The Canary Islands)*, Journal of Sustainable Tourism, Vol. 12, n° 6 o ancora, in generale sul tema della moralizzazione del turismo, Butcher, J., (2003), *The Moralisation of Tourism. Sun, Sand and ...Saving the world?*, Routledge, London.

<sup>11</sup>Nella sua composizione originaria la società nasce con la seguente ripartizione di quote: 51% Comune di Jesolo; 35% Associazione Jesolana Albergatori; 10% AAST divenuta poi Azienda di Promozione Turistica; 4% ASCOM (Associazione Commercianti) Basso Piave. A partire dal 2002 la Provincia di Venezia è subentrata al posto della ormai soppressa APT con il 10%.

<sup>12</sup>I soci di Alisea sono: Comune di Jesolo con il 70%; l'APS, azienda che si occupa della gestione dei servizi ambientali a Padova, con il 25%; Jesolo Turismo s.p.a. che detiene il 5%.

<sup>13</sup>Società pubblica detenuta al 50% dalla Provincia di Venezia e per il 50% da 18 Comuni del Veneto Orientale, tra cui il Comune di Jesolo con una quota del 6%. Si occupa in prevalenza di Trasporto Pubblico Locale.

<sup>14</sup>Progetto LIFE 00 ENV/IT/000010, *Politiche integrate di prodotto applicate al turismo*.

<sup>15</sup>Tra i vari documenti sul IPP disponibili si può consultare: Commission of the European Communities, Communication from the Commission to the Council and the European Parliament, *Integrated Product Policy, Building on Environmental Life-Cycle Thinking*, COM(2003) 302 final, Brussels, 18.6.2003. La pagina web di riferimento nel sito internet ufficiale dell'Unione Europea è <http://europa.eu.int/comm/environment/ipp/>.

<sup>16</sup>Per risolvere il problema dell'analisi multi-scala degli impatti il progetto prevede una serie di azioni divise in fasi (pre-produzione; produzione; consumo; fine del ciclo di vita) in ambiti definiti a priori: pernottamento; ristorazione; mobilità; gestione del territorio e del verde. Per una descrizione dettagliata del progetto si veda la pagina web: <http://ipp.jesolo.it>.

<sup>17</sup>Il Master Plan è uno strumento d'analisi che ha preceduto il Piano Regolatore, indicando obiettivi, problemi e parametri tecnici attraverso cui giungere al PRG. Il Master Plan è stato utilizzato, a seguito di una delibera del Comune, come documento guida per la redazione del Piano Regolatore, adottato nel luglio del 1999.

<sup>18</sup>Il territorio comunale di Jesolo ricomprende alcune aree della laguna tra le meglio conservate. Non a caso ampie fasce di territorio lagunare sono state ricomprese nell'elenco dei Siti di Importanza Comunitaria (SIC), della Rete natura 2000. Il codice di riferimento del sito lagunare che riguarda il Comune di Jesolo è IT3250031.

<sup>19</sup>Non a caso la destinazione del Cavallino, che si è specializzata nell'offerta turistica dei campeggi mostra l'unico dato positivo nel settore tra tutte le destinazioni dell'area veneziana

- <sup>20</sup> Tale approccio alla pianificazione del turismo è stato definito spesso nella letteratura in lingua inglese con il termine *Boosterism*, a partire da Getz, 1987.
- <sup>21</sup> La legge 29 Marzo 2001, n.° 135 che ha introdotto i Sistemi Turistici Locali, è nata proprio per promuovere l'integrazione delle azioni tra Enti Locali, imprese, associazionismo locale, riconoscendo in questo modo le peculiarità di una attività economica così fortemente connessa a fattori ambientali, storici e culturali. Si veda sui STL Morandi, 2003 e, per una visione critica della riforma, Becheri, 2003.
- <sup>22</sup> Il progetto di ricerca condotto da Irene Tinaglia della Carnegie Mellon University di Pittsburg, USA non si è ancora concluso. Si tratta del progetto *Città Creative* del *Creativity Group Europe*, formato da Enti Locali e Istituzioni italiane. I dati riportati si riferiscono all'articolo comparso su *Affari & Finanza, Supplemento di Economia, Investimenti e Management* del quotidiano *la Repubblica* di lunedì 4 luglio 2005, anno 20, n.° 25.
- <sup>23</sup> Si veda Florida, 2005, e la pagina web: [www.creativeclass.org](http://www.creativeclass.org)
- <sup>24</sup> Il sistema turistico Riminese è caratterizzato da un'offerta ricettiva prevalentemente alberghiera (1500 alberghi solo nel Comune di Rimini), un settore congressuale, del turismo verso l'entroterra e dei parchi a tema in continua crescita. Inoltre Rimini è una città di medie dimensioni (130.000 abitanti circa) e esistono solide realtà economiche, come il distretto della moda, che operano anche direttamente nel settore turismo con un interessante processo di integrazione delle attività produttive del territorio con l'industria turistica. Per una descrizione del modello turistico riminese si veda Conti e Perelli, 2004.