

DAL “DIRITTO ALLA CITTÀ” AL “DIRITTO ALLA MOBILITÀ”
SPUNTI PER UNA CRITICA SOCIO-SPAZIALE DELLA DEFINIZIONE DI “TURISTA”

Chiara Rabbiosi e Prosper Wanner

In questo saggio discutiamo il “diritto alla mobilità” guardando da un lato all’evolversi del dibattito all’interno dei *mobility studies* e dall’altro riprendendo i principi del cosiddetto “diritto alla città” proposto da Henri Lefebvre (1968). Con questo riferimento, formuliamo una critica alla definizione di “turista” comunemente utilizzata a fini statistici e costruita in opposizione a quella di “altri viaggiatori”. La nostra ipotesi è che le definizioni statistiche, normative e fiscali più utilizzate agiscano *performativamente* sui luoghi, limitando profondamente l’accesso allo spazio urbano a coloro che non ricadono nella definizione, come migranti, lavoratori stagionali, studenti e tutta una serie di altre identità mobili. Sullo sfondo della nostra riflessione, poniamo la città-archetipo delle derive e delle contraddizioni che l’eccesso di turismo provoca: Venezia. Mettendo in relazione la costruzione di una alterità mobile da parte delle definizioni statistiche del turismo con la dibattuta “tassa di sbarco” approvata dal Consiglio comunale nel 2018 (ma non ancora applicata), mostriamo come il dibattito che ne è disceso crei un’impasse rispetto a un “diritto alla città” che intrecci un “diritto alla mobilità”. Nelle conclusioni accenniamo ad alcune esperienze di ospitalità che, andando oltre alla dicotomia presentata, cercano di mettere in pratica forme di ospitalità inclusive di diversi tipi di mobilità pur nella loro diversità.

Parole chiave

Definizioni statistiche; Altri viaggiatori; Diritto alla città; Diritto alla mobilità; Venezia

FROM THE “RIGHT TO THE CITY” TO THE “RIGHT TO MOBILITY”
SUGGESTIONS FOR A SOCIO-SPATIAL CRITIQUE TO THE DEFINITION OF “A TOURIST”

In this paper, we discuss the “right to mobility”. On one side, we look at the evolution of the debate within the so-called mobility studies, on the other we look at the so-called “right to the city” invoked by Henri Lefebvre (1968). With these references, we propose a critique to the common definition of “tourist” used in statistics. This definition is constructed in opposition to the one of “other travellers”. Our hypothesis is that statistical, normative and fiscal definitions, produce discourses that performatively act on places; in so doing, they contribute in limiting the access to the urban space to migrants, seasonal workers, students and a variety of other mobile identities. We then look at the archetypical city for overtourism: Venice. We juxtapose the construction of “mobility others” in tourism statistics with the so called “landing fee” approved, but not applied yet, by Venice City Council in 2018. Consequently, we show how the debate that has followed the proposal for the fee constitutes an impasse towards a “right to the city” intersecting a “right to mobility”. In the end, we pinpoint for a couple of experiences of inclusive urban hospitality that are inclusive of diverse mobilities despite their difference.

Keywords

Statistical Definitions; Other Travellers; Right to the City; Right to Mobility; Venice

<https://doi.org/10.6092/issn.2035-7141/11997>

DAL “DIRITTO ALLA CITTÀ” AL “DIRITTO ALLA MOBILITÀ” SPUNTI PER UNA CRITICA SOCIO-SPAZIALE DELLA DEFINIZIONE DI “TURISTA”¹

Chiara Rabbiosi e Prosper Wanner

In un seminario che si è tenuto a Parigi sui “non luoghi” dell’esilio è stato chiesto ai partecipanti di identificare con un’etichetta coloro che partecipano all’edizione locale di *Migrantour*² scegliendo tra migrante, esiliato o rifugiato. Una delle persone coinvolte nel progetto ha risposto, sorprendendo il pubblico presente, di preferire l’etichetta di “turista”. Questa è la formula con cui avrebbe voluto essere identificata. Di fronte alla richiesta di spiegazione, la persona in questione ha spiegato che le sarebbe piaciuto sentirsi tanto desiderata, guardata con accondiscendenza e rispettata nei suoi diritti quanto un turista.

Che cosa distingue la particolarità dei diritti di cui gode il turista e in che modo un ipotetico “diritto al turismo” si intreccia con questioni che rimandano a una più ampia “giustizia della mobilità” financo a un più ampio “diritto alla città”? La modalità di definizione del turismo e della figura astratta che gli corrisponde, quella del turista³, la selezione dei dati che discende da questa definizione e l’uso che ne viene fatto, tende a costruire una particolare nozione di mobilità turistica che si presenta come universale, quando di fatto è non solo sempre particolare, ma anche esclusiva. Se la mobilità umana è indubbiamente una realtà empirica marcata dalla differenza, è anche

¹ Questo articolo è esito della rete di relazioni di ricerca intessute nell’ambito del progetto *Mobility & Humanities* del Dipartimento di Scienze Storiche Geografiche e dell’Antichità (DiSSGeA) dell’Università degli Studi di Padova, ed in particolare di un soggiorno di studio del dott. Prosper Wanner (Université de Paris) presso il Centro di Studi Avanzati Mobilities & Humanities (MoHu). Il progetto *Mobility & Humanities* è finanziato come Progetto di Eccellenza (2018-2022) dal Ministero dell’Istruzione, dell’Università e della Ricerca (MIUR). Nonostante l’articolo sia stato concepito da entrambi gli autori, l’introduzione e il secondo paragrafo sono da attribuirsi a Chiara Rabbiosi, il terzo e il quarto paragrafo a Prosper Wanner, mentre le conclusioni sono condivise.

² *Migrantour* è un’iniziativa presente in diverse città europee che consiste nella proposta di itinerari urbani interculturali accompagnati da cittadini di origine migrante e rivolti a residenti, turisti, studenti e a chiunque sia curioso di scoprire il territorio con occhi diversi. Si veda anche <http://www.mygrantour.org> (ultimo accesso 7 agosto 2020).

³ Figura astratta che qui citiamo utilizzando la formula singolare maschile, consci dei limiti di questo uso che cela anche solo attraverso il linguaggio una riduzione di genere, per quanto comunemente accettata.

sicuramente legata a nozioni di giustizia sociale e spaziale (Cresswell 2006; Sheller 2018). È con questo riferimento che discuteremo l’ambiguo “diritto al turismo” e il modo con cui questo mette in relazione, ed anzi spesso antepone, mobilità turistiche ad altri tipi di mobilità, tra cui quelle migratorie. In particolare, ci soffermeremo su come una distinzione sia costruita a partire dalle definizioni statistiche, normative e fiscali più utilizzate per delimitare il settore del viaggio e dell’ospitalità (turistica). Le categorie di “migrante” e “turista” sono due concetti centrali nella statistica internazionale (Ortar *et al.* 2018), forgiata per quantificare e controllare le popolazioni mobili. Adottate nel 1928 dall’Istituto Internazionale di Statistica (IIS)⁴, l’istituzione che riunisce i rappresentanti degli istituti nazionali di statistica, le due categorie hanno influenzato la maniera con cui le scienze sociali, gli Stati, le Organizzazioni non governative – ma forse anche la società stessa – comprendono e danno conto della mobilità geografica degli esseri umani. La distinzione ha così contribuito a dividere le mobilità in due grandi categorie di viaggiatori che sussumono l’insieme delle possibilità di spostamento: l’una per movimenti temporanei in ragione di motivi lavorativi e l’altra per motivi non lavorativi.

Nel prossimo paragrafo introdurremo il dibattito sul cosiddetto “diritto al turismo” e cercheremo di mettere in luce come questo dibattito possa essere arricchito dalla prospettiva di *mobility justice* di recente proposta nell’ambito dei *mobility studies* (Sheller 2018). Accenneremo anche a come mobilità turistiche e mobilità migranti siano strettamente connesse. Successivamente analizzeremo la costruzione del confine definitorio tra mobilità turistica e altri tipi di mobilità così come è emerso man mano che il settore del viaggio e dell’ospitalità si sono affermati nel corso del tempo. Infine, radicheremo quanto discusso nello spazio con un approfondimento su Venezia, per discutere in maniera più circostanziata in che modo il “diritto alla città” sia negato dalle definizioni di mobilità turistica attualmente in uso dai più noti organismi nazionali e internazionali. Facendo riferimento anche ad alcuni spiragli di trasformazione che si sono aperti durante la crisi sanitaria legata alla diffusione della

⁴ Cfr. *Bulletin de l’Institut International de Statistique*, tome XXIII, Le Caire, Imprimerie nationale, 1928, pp. 502-505.

malattia da Coronavirus (Covid-19), nelle conclusioni sosteniamo la necessità di superare i limiti imposti dalla definizione di turista attualmente in vigore in coerenza con un'idea di *mobility justice* e di cittadinanza urbana capace di proporre possibilità di cambiamento sociale oltre, e nonostante, la cornice capitalistica.

Mobility justice e diritto alla città vs diritto al turismo

Con il termine mobilità si rimanda a un fenomeno da sempre esistente nella storia umana ma che ha assunto, a partire dalla seconda metà del XX secolo, un ruolo particolarmente significativo in concomitanza con il radicalizzarsi della globalizzazione e con l'affermarsi di tecnologie a supporto della mobilità che ne hanno consentito una maggiore diffusione dal punto di vista spaziale e sociale. Turismo e migrazioni sono certamente tra le forme di mobilità che più si sono espanse e che più si sono rese visibili, mettendo in luce tutte le contraddizioni economiche, politiche e spaziali del capitalismo globale al quale sono entrambe associate. Lo stesso termine di mobilità identifica anche un paradigma epistemologico che si è diffuso nell'ambito delle scienze umane e sociali a partire dai primi anni del secondo millennio (Ortar *et al.* 2018; Sheller e Urry 2006). Questo paradigma – la cui novità è stata messa in discussione su diversi fronti (Merriman e Pearce 2017; Randell 2017) – concepisce la mobilità come un aspetto pervasivo della società contemporanea in grado di scompaginare i quadri concettuali con cui definire e comprendere spazio e società. Ha inoltre focalizzato la propria attenzione sugli aspetti contestuali e incorporati della mobilità, sulle ideologie che sottendono i modi di intendere il movimento e sulla complessa relazione tra mobilità e immobilità.

Tra gli esponenti del filone dei *mobility studies*, Tim Cresswell (2006) ha sottolineato come l'idea della mobilità sia una componente geografica centrale di concetti quali libertà e cittadinanza, spesso però data per scontata. Con riferimento agli Stati Uniti, questo autore ha dimostrato che, scarsamente tematizzata, la produzione legale della mobilità dal punto di vista storico è tendenzialmente ruotata

intorno a due ambiti di pratica – quello della cittadinanza e quello del commercio (Cresswell 2006). La valutazione positiva di alcuni tipi di mobilità emerge non tanto attraverso l’esclusione di altre mobilità valutate negativamente, ma necessariamente in maniera relazionale – attraverso una logica dell’alterità in cui alcuni tipi di mobilità “patologiche” sono coprodotte in contemporanea e intervallate con mobilità definite come centrali per quella o quell’altra identità. Per esempio, nel caso americano, Cresswell nota che la Corte suprema nel corso del tempo abbia prodotto nozioni di cittadini mobili intesi in maniera idealtipica e essenzializzata – agenti individuali e autonomi che, attraverso il loro movimento, hanno contribuito a costruire la stessa nazione. Ma è la contemporanea presenza di un innominabile Altro diversamente mobile – come l’immigrato o il vagabondo – a rendere la mobilità associata alla cittadinanza così speciale.

La stessa puntualizzazione potrebbe essere fatta nel momento in cui si sollevi la questione del “diritto alla mobilità” a partire da un ipotetico “diritto al turismo”, un diritto che un organismo internazionale tanto noto quanto l’Organizzazione Mondiale del Turismo (OMT/UNWTO) sembra voler sostenere, anche se spesso non in maniera esplicita. In una recente analisi, Gascón (2019) ha sostenuto l’ipotesi tale per cui sia in corso un tentativo di affermare il “diritto al turismo” come strategia per contrastare la richiesta di ridurre la crescita turistica a fronte della manifestazione sempre più evidente delle esternalità negative causate dall’eccesso di turismo. Se quello al turismo diventa un diritto, allora qualsiasi politica di contrasto alla sua crescita perde di legittimità, proteggendo l’industria turistica da qualsiasi tipo di contenimento.

Esistono diverse posizioni intorno al “diritto al turismo”. Breakey e Breakey (2013) hanno sostenuto che l’articolo 7 del Global Code of Ethics for Tourism (GCET) proposto nel 1999 dall’OMT/UNWTO⁵, dedicato esplicitamente al “diritto al turismo”, debba essere inteso come il risultato naturale degli articoli 13 e 24 della Dichiarazione Universale dei Diritti dell’Uomo (il primo si riferisce alla libertà di movimento, il secondo al diritto a svago e ferie pagate). Ma per McCabe e Diekemann (2015) il “diritto al turismo” sarebbe più un diritto sociale che umano. Se così inteso,

⁵ <https://www.unwto.org/global-code-of-ethics-for-tourism> (ultimo accesso 24 luglio 2020).

una difesa arriva anche da chi si occupa di turismo sociale. In questo filone Higgins-Desbiolles (2011) ritiene che una rivendicazione del “diritto al turismo” dovrebbe portare alla creazione di una agenda istituzionale per il turismo sociale. In sintesi, se fosse un diritto, il turismo andrebbe demercificato (Higgins-Desbiolles e Russel Mundine 2008).

La questione è particolarmente ambigua: come è noto, il turismo è ritenuto una delle forme di mobilità più pregnanti del presente, almeno fino alla crisi sanitaria associata alla diffusione del Coronavirus⁶. La rivoluzione turistica è sorella gemella di quella industriale (Équipe MIT 2011), ma – a differenza della prima – con la trasformazione del capitalismo industriale in capitalismo finanziario si è vista ancora più rafforzata. La sua forza oscura, per anni non riconosciuta, ha la capacità, ormai evidente, di annichilire la creatività dei territori, di espellere gli strati di popolazione più vulnerabili dai propri spazi di vita e spesso di cooptarli nel proprio meccanismo (ad esempio nelle professioni precarie della ristorazione, del settore alberghiero e del loro indotto), relegandoli in posizione di subalternità. In questo senso, il “diritto al turismo” emerge come diretta antitesi del “diritto alla città” di cui ha parlato Henri Lefebvre (2014). Una capacità creativa e inclusiva, per quanto conflittuale, di essere nella città; città intesa come opera condivisa e in costante costruzione (Chiodelli 2013). Se Lefebvre si è concentrato sul ruolo dell’industrializzazione nel ledere il “diritto alla città” negli anni Sessanta e Settanta, si potrebbe dire che oggi quel ruolo sia assunto dalla turistificazione.

⁶ Mentre apportiamo le ultime revisioni a questo contributo, iniziano a essere disponibili alcuni dati sull’impatto delle misure di confinamento e della chiusura delle frontiere sul turismo, con l’OMT/UNWTO che dichiara, in un comunicato stampa del 27 ottobre 2020 una perdita del 70% degli arrivi internazionali nei primi otto mesi del 2020 (<https://www.unwto.org/news/international-tourism-down-70-as-travel-restrictions-impact-all-regions>, ultimo accesso 27 ottobre 2020). L’impatto non è solo di tipo quantitativo, con l’ipotesi – che però deve essere ancora approfondita empiricamente – di un ritorno al turismo di prossimità (per una prima evidenza in questa direzione in Italia si veda Centro Studi Tci 2020). L’impatto della malattia Covid 19 sulla mobilità può essere letto anche nella relazione tra turismo e migrazione. L’argomento è troppo ampio per essere affrontato in questa sede, e forse ancora troppo giovane per essere solidamente analizzato. Il dibattito pubblico ha portato per lo più sulla difficoltà di gestione dei flussi turistici di fronte alla necessità di garantire il transito transfrontaliero e transregionale in sicurezza (ad esempio nelle stazioni, nei porti e negli aeroporti), mentre è anche possibile osservare l’introduzione di dispositivi che hanno consentito l’accoglienza dei lavoratori migranti stagionali dell’agricoltura attraverso gli stessi spazi di transito altrimenti turistici (https://www.francetvinfo.fr/monde/europe/allemande/allemande-des-milliers-de-saisonniers-roumains-appeles-en-renfort_3910771.html, ultimo accesso 27 ottobre 2020). Di certo, questo tipo di corridoi, così come quelli umanitari, ha destato meno attenzione di quelli turistici.

Lefebvre associa il “diritto alla città” a quello che chiama “diritto alla festa”, intesa come modalità di sovversione della quotidianità alienata indotta dall’industrializzazione e dal capitalismo (Lefebvre 2014, 7). La ludicità è una forma di *agency* culturale attraverso la quale ci si riappropria della vita quotidiana, della costruzione della città sovvertendo la “spettorialità passiva” della città capitalista (Grindon 2013, 209)⁷. Così inteso, il turismo contemporaneo di certo non può essere inteso quale pratica di riappropriazione dello spazio urbano. Di fatto, il pensiero di Henri Lefebvre è utilizzato ampiamente dai movimenti e dalla letteratura critica del turismo (Salerno 2018).

Eppure, in principio e nelle sue migliori accezioni, il turismo non dovrebbe esprimere una forma di *agency* culturale attraverso un’esperienza di *loisir* in mobilità? Nel momento in cui, attraverso il viaggio, i cittadini hanno la possibilità di uno scambio simbolico tra soggetti e spazi diversi, capace di stimolare processi creativi di riappropriazione dello “spazio-opera” (sempre per usare una terminologia di Henri Lefebvre) tanto a livello di destinazione quanto a livello di contesto di provenienza e ancora di spazio della mobilità stesso, il diritto alla città potrebbe identificare anche un “diritto a un turismo-come-festa”, socialmente eterogeneo e inclusivo, costruito sul “valore d’uso” dello spazio urbano e inclusivo di diversi tipi di mobilità.

Lo stesso *mobility turn* ha messo in evidenza come pratiche di mobilità differenziate possano comunque presentare elementi dell’una e dell’altra. La separazione e il confinamento di alcune forme di mobilità rispondono a specifiche intenzionalità politiche, come è possibile riflettere considerando l’istituzionalizzazione della separazione delle mobilità turistiche da altre forme di mobilità, tra cui quelle migranti. La mobilità è in effetti un’istituzione storicamente, socialmente e spazialmente situata. Alcuni autori hanno riflettuto sulle relazioni tra turismo e migrazioni partendo dalla difficoltà di distinguere tra migrazione turistica e turismo migratorio. Facilmente la situazione si potrebbe risolvere considerando i due concetti come ai due estremi di un continuum, sfumando l’uno nell’altro (Williams e

⁷ Citato in Borelli (2019, 90).

Hall 2000)⁸. Migrazione e turismo sono processi che si influenzano ampiamente (Wto 2009). Per esempio, un viaggio di vacanza può essere utilizzato anche per raccogliere informazioni per future opportunità migratorie, mentre la migrazione può essere parte di una scelta associata a uno stile di vita e un mezzo per ampliare le proprie opportunità di svago. Ma la questione a noi sembra essere più complicata e politica. Perché non solo la traduzione operativa di queste distinzioni ha profonde implicazioni nel modo in cui, ad esempio, sono raccolti i dati sul turismo, ma anche – come qui sosteniamo – la stessa attribuzione di una definizione da poter utilizzare in una statistica ha una potenzialità *performativa* non indifferente nel plasmare rappresentazioni della mobilità, contribuendo a normalizzare specifiche politiche della mobilità dal carattere esclusivo e ingiusto⁹.

Nel prossimo paragrafo metteremo in rilievo il carattere discriminante delle definizioni che sono utilizzate nelle statistiche più note per distinguere i turisti da altri tipi di identità in movimento. In questo senso, considereremo le definizioni statistiche come enunciati e, seguendo Austin (1962), le considereremo enunciati non meramente descrittivi, ma in grado di agire. Sebbene la letteratura sul turismo negli ultimi decenni si sia focalizzata sulla performatività delle performance corporee (Edensor 2001; Barenholdt *et al.* 2003), qui ci focalizzeremo sulla performance discorsiva che discende dalle definizioni statistiche e sul suo “assemblaggio” con altri oggetti in grado di discriminare tra diversi tipi di mobilità (come ad esempio passaporti e visti). La performatività di questi oggetti (discorsivi ma anche materiali) contribuisce all’affermazione di un “diritto alla mobilità” che corrisponde a un “diritto al turismo” lontano da quel “diritto al viaggio-festa” che è anche “diritto alla città”.

⁸ Si noti anche che, in alcune tradizioni, quelle turistiche sono considerate semplicemente un tipo, tra altri, di migrazione (Gonnet 1971).

⁹ A questo proposito, si pensi alla riflessione di Bauman (2001; 2003) su turisti e vagabondi. Entrambe queste figure identificano delle soggettività metaforiche di quella “modernità liquida” basata su individualismo e consumo in cui sono premiati, a livello sociale, economico, culturale, spaziale e politico, coloro che presentano un elevato grado di mobilità e di connessione. Il turista è un brillante consumatore transeunte, mentre il vagabondo (che può essere un rifugiato, un dissidente, un migrante illegale) identifica un consumatore difettoso, in costante lotta tra mobilità e immobilità forzate.

Dividi et impera: la costruzione discriminante del diritto al turismo

La crisi sanitaria associata alla diffusione prorompente del nuovo Coronavirus ha messo in evidenza il bisogno di ospitalità diffuso e il carattere discriminatorio degli standard turistici nei confronti di alcuni tipi di viaggiatori. Ma come si definisce un turista?

La definizione attuale della categoria di turista è stata utilizzata per la prima volta nel momento in cui è stato introdotto a livello internazionale il sistema di controllo delle persone in transito in un dato stato attraverso la detenzione e l'esibizione di un passaporto. Il passaporto può essere inteso come un vero e proprio dispositivo funzionale al “diritto alla mobilità”. Nel suo studio socio-storico sulle disposizioni adottate per regolare gli spostamenti degli individui negli Stati Uniti e in Europa, Torpey (1999) ha evidenziato le ragioni che hanno portato gli stati a controllare la circolazione delle persone sul loro territorio, tra cui l'assolvimento degli obblighi militari, il pagamento delle tasse, il controllo dei lavoratori qualificati nonché la predisposizione dell'esclusione, della sorveglianza e del controllo degli “elementi indesiderabili”, in ragione del loro carattere etnico, nazionale, razziale, economico, religioso, ideologico o sanitario. La Prima Guerra Mondiale marca, a questo proposito, un punto di svolta. La dissoluzione degli imperi Austro-ungarico, Ottomano e Russo porterà diversi nuovi stati a definirsi secondo nuovi criteri nazionali, creando milioni di apolidi in Europa. Il “passaporto Nansen” adottato il 5 luglio 1922 dalla Società delle Nazioni come documento di identificazione e di viaggio per due milioni di rifugiati russi sarà accettato a livello internazionale e sarà poi esteso anche ad altre comunità che vennero a trovarsi senza patria. Questo passaporto permetteva agli Stati di accogliere profughi e apolidi senza impegnarsi ad accordare loro dei diritti di cittadinanza e il diritto internazionale dei rifugiati nascerà con la creazione di questo sistema di passaporti (Torpey 1999).

La rappresentazione della libertà di circolazione antecedente alla Prima Guerra Mondiale, che Stefan Zweig ha ricordato ne *Il mondo di ieri, ricordi di un europeo* (1942) enfatizzando quanto, prima del 1914, la terra appartenesse a tutti gli uomini

che vi potevano circolare senza permesso e senza limiti di tempo, è da ridimensionare. Si trattava tutt'al più di una libera circolazione accordata a una minoranza e «basata su una tripla gerarchizzazione dei diritti marcata dalle discriminazioni razziali, esplicite o meno, dal sospetto verso la circolazione dei più poveri e dell'ostilità verso i rifugiati»¹⁰ (Blanchard 2018). È in questo contesto che gli attori del turismo saranno portati a definire cosa sia un turista.

L'adozione del sistema di passaporti fu inizialmente criticata dagli attori del turismo in quanto rappresentava un freno alla mobilità turistica e un'angheria amministrativa. Un articolo della rivista "Le tourisme moderne" pubblicato nel gennaio del 1921 titola *Abbasso il passaporto*. L'autore lamenta che «il passaporto, nella nostra era di pace, in questa epoca di turismo e scambi internazionali ad oltranza, rappresenta un anacronismo ridicolo e un impedimento inutile!», portando l'esempio di un uomo d'affari recatosi da Parigi a Costantinopoli che dovette passare tanto tempo nei corridoi amministrativi e nelle anticamere dei consolati quanto quello del viaggio.

Con il passaporto, il primo limite al movimento è di tipo giuridico. A seconda dell'origine del viaggiatore, dello status socio-economico e del tipo di visto che lo accompagna, lo statuto dello spostamento non è lo stesso. Inoltre, per le autorità giuridiche e per le imprese, il passaggio delle frontiere dai quadri sarà percepito come mobilità mentre lo stesso sarà considerato come migrazione quando ad attuarlo sono gli operai (Ortar *et al.* 2018).

Se gli attori del turismo si sono inizialmente appoggiati sul diritto alla libera circolazione delle persone, cercheranno a poco a poco di distinguere il turista come tipologia di identità in movimento con specifici diritti. Ad esempio, nel 1958, il Commissario Generale del Turismo del Belgio, faceva dell'ironia sul carattere rivoluzionario dei suoi colleghi dell'International Union of Official Travel Organisation (IUOTO), che osavano battersi

contro le regole, i tabù amministrativi, gli imperativi della routine, il conservatorismo delle abitudini [...]. Hanno un piacere perverso a abbattere le barriere che si oppongono allo spostamento degli uomini.

¹⁰ Tutte le traduzioni in italiano sono degli autori dell'articolo.

Non sognano nulla di meno che la soppressione dei passaporti, dei registri, delle schede, dei documenti, delle carte, delle dichiarazioni, dei formulari, dei questionari, che sono riusciti, fino a ora e con molta difficoltà a contenere la curiosità dell'uomo. Essi hanno questa idea eretica che ciascuno è libero nei suoi movimenti e che il suo stesso denaro deve essergli dato perché lo possa spendere come gli piace, senza preoccuparsi di alcun controllo sul suo potenziale di spesa anticipato. Essi considerano i nostri contemporanei nella sembianza di “*homo touristicus*” (Cam 1958, 7).

Un'altra analisi interessante riguarda la definizione di turista proposta dal Comité économique de la Société des Nations nel 1937 e adottata nel 1950 da tutti i paesi membri dell'Organizzazione per la Cooperazione Economica Europea (rispettivamente gli antenati delle Nazioni Unite e dell'OECD). Si tratta di una definizione che enfatizza due aspetti essenziali del turismo: in primo luogo l'apporto di valuta che rappresenta il turismo straniero (da cui risulta che i viaggi d'affari sono messi sullo stesso piano degli spostamenti per ragioni di salute o di ricreazione) e in secondo luogo, la durata del soggiorno, di un minimo di ventiquattro ore e massimo di un anno (Aa. Vv. 1950). Aspetti che escludono – come è noto – i migranti.

Alla lettura di queste precisazioni e della loro motivazione, la categoria di turista potrebbe essere apparentata con quella di “turista consumatore” ovvero di qualcuno che, consumando sul posto in un regime di mercato, porta valuta senza chiedere né salario né assistenza. Di fatto, il mercato turistico, per stabilizzarsi, ha necessitato della creazione di una tipologia di viaggiatore che non esisteva fino a quel momento. Il turista emerge così come distinto da altri tipi di viaggiatori e ad esso corrisponde una ospitalità riservata – una ospitalità scambiata contro denaro – dalla quale sono escluse persone che cercano un lavoro o un altro tipo di rifugio.

L'*homo touristicus* libero nei movimenti e libero di spendere (o di contribuire con) il proprio denaro come pare e piace diventerà categoria più tardi, alla Conferenza delle Nazioni Unite sul turismo e il viaggio internazionale tenutasi a Roma nel settembre 1963. In quel consesso, la IUOTO farà finalmente adottare una definizione del termine “turista o visitatore temporaneo” per fini statistici (Chategnier 1963). È così che l'*homo touristicus*, acquisisce uno specifico diritto alla mobilità a livello internazionale (OMT 2016).

La categoria statistica di “turista” è stata successivamente l’oggetto di una serie di raccomandazioni da parte dell’Organizzazione delle Nazioni Unite nel 2008¹¹. Nel documento di riferimento (UN 2010), il “turista” è definito come sotto-categoria di “viaggiatore” (*traveller*). Il viaggiatore è una persona che si sposta tra due luoghi geografici diversi per uno scopo e una durata qualsiasi. Il turista invece è un visitatore che spende almeno una notte sul posto (UN 2010, 10, §2.9).

Il turista viaggia per un motivo professionale declinato secondo alcune motivazioni principali così sintetizzate: vacanze e svago; visite ad amici e parenti; educazione e formazione; sanità e cure mediche; religione/pellegrinaggi; shopping; transito. A queste si aggiunge un più generico “altro”. Colui o colei che parte in pellegrinaggio, che va a un matrimonio, che si sposta dal luogo di residenza abituale per avere accesso a una cura particolare oppure per frequentare un corso, che parta per una crociera oppure perché inviata speciale di una agenzia stampa, per visitare un amico lontano o per partecipare a una conferenza. Sarà turista solo se spende almeno una notte sul posto. Le altre tipologie di viaggiatori comprendono i lavoratori transfrontalieri o stagionali, i nomadi e i rifugiati, i migranti, gli accompagnatori, i militari, gli studenti o ancora i malati di lungo corso.

Sono i tre criteri di “ambiente abituale”, “durata del soggiorno” e “impiego da parte di una entità residente nel luogo visitato” che consentono di distinguere i turisti dagli altri viaggiatori. L’ambiente abituale di una persona comprende il luogo di residenza abituale del nucleo familiare di cui la persona fa parte, il suo luogo di lavoro o studio o qualsiasi altro luogo che essa frequenta in maniera regolare e assidua, con esclusione delle residenze scolastiche. Con riferimento alla nozione di ambiente abituale, al paragrafo 2.46 delle Raccomandazioni è specificato che:

In the cases of nomads and refugees, special considerations apply. For nomads, by convention, all places they visit are part of their usual environment so that beyond the difficulty in certain cases of determining their country of residence, they are not visitors. For refugees or displaced persons with no place of usual residence, their place of stay is considered to be their usual environment, so they are not visitors either (UN 2010, 16).

¹¹ Il documento è l’esito delle decisioni prese dalla United Nation’s Statistical Commission nel 2004 che rivedono le raccomandazioni sulle statistiche turistiche adottate dalla stessa commissione nel 1993 e pubblicate l’anno successivo. Le raccomandazioni sono il prodotto della cooperazione tra l’Organizzazione Mondiale del Turismo (UNWTO), la United Nations Statistics Division e l’Organizzazione Internazionale del Lavoro (ILO).

Così i nomadi sono automaticamente definiti come coloro per cui è ambiente abituale qualsiasi luogo, come a doversi sentire ovunque a casa propria, mentre i rifugiati che hanno dovuto abbandonare il proprio luogo di residenza abituale sono considerati a casa propria in qualsiasi posto si trovino a riparare. La mobilità intrinseca di queste due categorie impedisce dunque loro di essere considerati turisti.

L’Onu precisa inoltre che gli studenti e i malati di lungo termine (che sono visitatori da più di un anno) sono considerati nel paese di visita come se si trovassero nel loro luogo abituale e dunque sono esclusi dalla categoria di turisti. La nozione di ambiente abituale non si può applicare nemmeno ai migranti, poiché la loro situazione può essere in disaccordo con il riconoscimento della propria presenza e del proprio status da parte dello Stato nel quale una persona migrante dovesse trovarsi in un dato momento (come nel caso dei migranti illegalmente presenti in un paese e dunque formalmente non riconosciuti) oppure può essere una situazione incerta (quando in corso di riconoscimento). All’interno della categoria-ombrello di viaggiatori è dunque la relazione con l’ambiente abituale che permette di distinguere migranti, studenti e malati cronici dai turisti. Invece, coloro che partono in villeggiatura, possono – a buon diritto per l’Onu – essere considerati turisti.

Per quanto riguarda la durata del soggiorno, le raccomandazioni delle Nazioni Unite indicano una durata massima di un anno come discriminante per essere considerati turisti. Il ritorno dal viaggio dovrà farsi dunque entro 12 mesi poiché il viaggio turistico non è definitivo, nonostante il famoso Grand Tour con cui si è soliti sancire l’inizio del turismo moderno potesse durare persino qualche anno (Brilli 2008). Se il viaggio dovesse durare di più, come per esempio nel caso di una persona malata o di uno studente, le persone interessate non sono allora considerate come turisti poiché entrano in un nuovo ambiente abituale. Le rilevazioni statistiche di alcuni stati riducono la durata del soggiorno a tre mesi, ad esempio in Francia. Questa restrizione consente di evitare di conteggiare gli studenti che risiedono in un determinato luogo per motivi di studio per meno di dodici mesi. Anche i migranti sono particolarmente toccati da questo criterio di discriminazione, poiché spesso il loro viaggio dura più del lasso di tempo stabilito, facendoli confluire nella categoria di “altri viaggiatori”.

L'impiego lavorativo da parte di un'entità residente del luogo visitato è il terzo criterio che differenzia gli "altri viaggiatori" dai turisti (UN 2010, 13, §2.3). Per questo aspetto, l'Onu si appoggia alle definizioni del Fondo Monetario Internazionale (FMI) al fine di definire la relazione tra impiegato e datore di lavoro. Si tratta di una relazione tra una entità e una persona regolata da un contratto formale o informale, secondo il quale la persona lavora per l'entità in cambio di una remunerazione in denaro o in altra natura. Il riferimento al contratto di lavoro – formale o informale – ingloba, di fatto, tutte le forme di lavoro. Ma la specificazione "sul posto" permette di includere tra i turisti – per differenza – i cosiddetti *business tourist*, figure centrali nell'economia delle fiere e dei congressi, e alcune attività di rappresentanza commerciale, e respingere invece nella categoria "altri viaggiatori" i lavoratori stagionali, i frontalieri, i lavoratori temporanei, titolari o meno di un contratto di lavoro regolare.

La volontà di classificare i migranti come "altri viaggiatori" è stata dunque affermata dalla Iuoto, antesignana dell'attuale Organizzazione Mondiale del Turismo (OMT/UNWTO), già dopo la Seconda Guerra Mondiale nel momento in cui si apprestava a riprendere un progetto di unificazione del sistema statistico internazionale. Nel momento in cui l'organizzazione ha constatato l'impossibilità di istituire un sistema uniforme per tutti i paesi ha comunque formulato delle raccomandazioni tali per cui qualsiasi statistica turistica sarebbe stata formulata in modo tale da escludere i migranti (Aa. Vv. 1950, 21-58). Così i tre criteri – "ambiente abituale", "durata del soggiorno" e "impiego da parte di una entità residente nel luogo visitato" – presi nel loro insieme formulano una rete che consente di isolare un gruppo di identità mobili – i turisti – dal quale altre, tra cui i migranti, sono esclusi.

Con questo excursus storico di come la categoria statistica di turista abbia avuto origine e dei criteri principali sui quali si basa abbiamo cercato di dimostrare una parte della costruzione sociale che sottende la discriminazione tra due forme di mobilità, quella turistica e quella di "altri viaggiatori". Si tratta di una definizione alla volta ambigua e associata a specifici interessi, in particolare quelli degli Stati nazione nel XX secolo e della loro necessità di regolare la mobilità transfrontaliera, ma anche quelli di

una industria in sempre più rapida crescita, quella del turismo, ben radicata in un sistema capitalistico e di mercato.

Le definizioni operative come quelle utilizzate per conteggiare i fenomeni turistici di mobilità, e le identità che ne discendono, provocano però effetti concreti, plasmando la realtà sociale e spaziale di diversi luoghi, come vedremo attraverso il caso veneziano nel prossimo paragrafo.

Dalle definizioni ai luoghi: Venezia e la tassa di sbarco

L'identificazione di chi è o non è un turista, a livello statistico come a livello legale (come nel caso dei visti) è una questione che la città di Venezia ha dovuto affrontare quando ha deciso, alla fine del 2018, di stabilire una cosiddetta “tassa di sbarco”, o meglio un contributo d'accesso, per chi sarebbe venuto a visitare la città storica¹². Questa decisione, e i dibattiti sulle condizioni dell'attuazione che ne sono seguiti, hanno reso visibile la grande varietà di mobilità intorno a Venezia: i suoi “altri viaggiatori”. Annunciata per maggio 2019, l'applicazione della tassa di sbarco per Venezia è stata dapprima posticipata a luglio 2020 per motivi operativi e gestionali. Poi, con la crisi della Covid-19, è stata ulteriormente rimandata al 2021¹³.

Come è noto, Venezia è, con città come Napoli, Roma e Firenze, una delle tappe di quel Grand Tour sviluppatosi tra il XVI e il XIX secolo da cui ha avuto origine il termine turismo e turista (Brilli 2008). In quello stesso periodo emerse un primo e fertile settore dell'ospitalità volto ad accogliere mercanti, migranti e turisti (Salzberg 2019). Il settore turistico di tipo moderno inizia a rendersi visibile con la fondazione della Compagnia Alberghi Lido nel 1906. Nella seconda parte del XX secolo, lo

¹² “Regolamento per l'istituzione e la disciplina del contributo di accesso, con qualsiasi vettore, alla città antica del Comune di Venezia e alle altre isole minori della laguna”. Approvato con delibera del Consiglio comunale n. 11 del 26 febbraio 2019, <https://www.comune.venezia.it/it/content/clone-regolamento-applicazione-dellimposta-unica-comunale-iuc-tributo-i-servizi> (ultimo accesso 7 agosto 2020).

¹³ https://corriereedelveneto.corriere.it/veneziamestre/politica/20_marzo_24/coronavirus-sindaco-veneziamestre-ticket-sbarco-rinviato-2021-968c9a76-6db3-11ea-a029-bd27a973074b.shtml (ultimo accesso 7 agosto 2020).

sviluppo del turismo diventerà strategico per fare uscire la città dalla crisi industriale, facendolo diventare il settore economico predominante (Zannini 2014).

Oggi il Comune di Venezia conta circa 270.000 residenti di cui 53.000 nel centro storico che raggruppa i sei quartieri composti da isole. Capoluogo della Regione Veneto (cinque milioni di abitanti circa), Venezia e la sua laguna sono classificate patrimonio mondiale dell'Unesco dal 1987. I dati sul turismo nella città di Venezia pubblicati dalla Regione nel 2017 indicano 9,5 milioni di arrivi turistici e 37 milioni di presenze¹⁴ (+8%) (Città di Venezia 2019). L'Osservatorio CIVIC sulla casa e la residenza – Venezia (OCIO) recensisce, alla fine del 2019, 76.273 letti su tutto il comune di cui 27.123 in strutture extra alberghiere¹⁵. Con il boom degli affitti turistici che sono passati da 16.000 listati nel 2016 a 33.000 nel 2018, lo scarto simbolico tra il numero di residenti nel centro storico (53.799) e dei letti disponibili (43.685)¹⁶ tende a ridursi sempre di più e potrebbe anzi invertirsi se non si dovesse intervenire. Anche l'Unesco ha allertato la città nel 2017¹⁷ circa il bisogno di prendere misure di salvaguardia pena l'ingresso nella lista dei siti a rischio. È in questo contesto che la città, a fine 2018, ha deciso di adottare il provvedimento della “tassa di sbarco” per accompagnare una migliore gestione dei flussi in un lasso temporale di tre anni (come richiesto dall'Unesco).

L'obiettivo è di invertire il rapporto tra il numero dei turisti che pernottano almeno una notte in laguna e il numero degli escursionisti giornalieri, rendendo più economico il soggiorno sul posto. Con un rapporto di 20% di turisti residenziali a fronte dell'80% di escursionisti, la situazione è lontana dal rapporto di 50:50 considerato ottimale per garantire la compatibilità tra turismo e vivibilità della città (Bertocchi *et al.* 2020). La strategia dunque non è di limitare la capacità di accoglienza turistica della città: al contrario, le autorizzazioni di apertura di alberghi, soprattutto

¹⁴ Gli arrivi indicano il numero di coloro che hanno fatto ingresso in una struttura ricettiva (alberghiera o di altro tipo). Le presenze indicano il numero degli arrivi moltiplicati per i giorni di permanenza.

¹⁵ <https://ocio-venezia.it/> (ultimo accesso 7 agosto 2020).

¹⁶ <https://ocio-venezia.it/pagine/affittanze-dati/> (ultimo accesso 7 agosto 2020).

¹⁷ <https://whc.unesco.org/fr/decisions/6717/> (ultimo accesso 7 agosto 2020).

low cost, non si sono fermate¹⁸, anche perché – come è noto – i turisti tendono a spendere di più degli escursionisti¹⁹.

L'applicazione della “tassa di sbarco” ha portato la città a dover precisare chi ne sarebbe stato soggetto. Al di là di qualche caso evidente e già previsto sin dall'inizio²⁰, come studenti e lavoratori, è stata prodotta una prima lista di una ventina di tipologie di visitatori della città che dovrebbero essere esonerati dalla “tassa”²¹. Se coloro che sono nati a Venezia ma abitano correntemente altrove e dovessero aver bisogno di venire in città saranno oggetto di esonero, così non è per coloro che sono invitati a prendere parte a cerimonie religiose o civili. Le persone che dovessero visitare la città per ragioni mediche (terapie, esami) saranno esonerate, ma non i clienti delle professioni liberali in esercizio a Venezia. Partecipare a una manifestazione a Venezia – diritto tutelato dalla Costituzione italiana – potrebbe necessitare il pagamento del ticket, così come la visita ad un amico. La questione dell'accesso a Venezia si pone poi in misura significativa per i lavoratori in nero che si rendono ogni giorno per prestare servizio nella ristorazione, negli alberghi e in una serie di servizi alla persona. Nel 2017, secondo la responsabile dell'Ispettorato del lavoro a Venezia, il lavoro in nero era aumentato rispetto agli anni precedenti²² e il settore della ristorazione e del turismo erano proprio quelli che conoscevano il più grande numero di irregolarità.

“Mettere gli abitanti al centro” – perché essi non siano più una variabile tra molte altre all'interno delle scelte strategiche della città – è una richiesta ricorrente da parte dell'associazionismo civico e dei movimenti sociali che denunciano gli impatti negativi dell'eccesso di turismo sulle dinamiche urbane. In questo senso, essi contribuiscono a riattualizzano il “diritto alla città” postulato da Lefebvre (2014)²³.

¹⁸ Si veda, ad esempio: <https://www.venetoeconomia.it/2019/06/mestre-alberghi-ostello> (ultimo accesso 7 agosto 2020).

¹⁹ Secondo il progetto europeo Alter Eco sul turismo sostenibile coordinato dall'Università Ca Foscari nel 2018, i turisti spenderebbero a Venezia in media 210 euro per persona per giorno, contro i 60 euro degli escursionisti.

²⁰ Articolo 1 comma 1129 della legge 30 dicembre 2018.

²¹ <https://live.comune.venezia.it/it/contributo-accesso-sbarco-venezias-come-funziona> (ultimo accesso 7 agosto 2020).

²² <https://www.veneziatoday.it/economia/dati-lavoro-nero-provincia-venezias-18-luglio-2018.html> (ultimo accesso 7 agosto 2020).

²³ Altri autori che hanno ripreso il tema del “diritto alla città” di Lefebvre con riferimento al suo esproprio, a Venezia, da parte del turismo sono Settis (2014) e Salerno (2018).

Nel suo famoso volume, Lefebvre difendeva un'idea di città che non fosse prodotto esclusivo delle pratiche e degli interessi delle élite e riteneva fondamentale l'integrazione dei cittadini nei processi di costruzione della città stessa come aspetto fondamentale per andare incontro a una città più giusta, equa e libera, per quanto conflittuale. La battaglia corrente per il “diritto alla città” a Venezia contrappone abitanti e, alla volta, un turismo d'élite basato su un'offerta di alta gamma (hotel di lusso, grandi mostre, ristoranti) in crescita e un turismo di massa molto numeroso e stimolato da un'altra altrettanto crescente offerta turistica *low cost*. Questa lotta si traduce in uno stallo rispetto a un “diritto alla città” inclusivo di un “diritto alla mobilità”, annullando tutti gli “altri viaggiatori”, tra cui i migranti, dal dibattito. Come nella costruzione della definizione statistica, anche in questo caso emerge la costruzione di identità mobili Altre, subordinate a quella di turista ma emarginate anche rispetto a quella di residente. È possibile ipotizzare che la performatività della distinzione statistica si sia calata anche nella pratica corrente di difesa del “diritto alla città”?

Diritto alla città/Diritto alla mobilità: spiragli di cambiamento?

Il “diritto alla mobilità” così come da noi presentato, e cioè in associazione al “diritto alla città” proposto da Henri Lefebvre (2014), obbliga a pensare l'ospitalità al di là del sistema turistico attuale. Riprendendo una terminologia cara al *mobility turn*, essere mobili include anche forme di abitare in movimento, *dwelling-in-motion* (Sheller e Urry 2006), e necessita di stalli per sostare, *moorings* (Hannam *et al.* 2006). Gli standard del settore cosiddetto dell'ospitalità, le sue modalità di fissazione del prezzo e il sistema di intermediazione sono stati pensati per poter garantire la stasi al solo viaggiatore “turista” – dove con questo si è andata delineando una figura di mercato, consumatore della città nella sua sola dimensione finanziaria – a detrimento degli “altri viaggiatori” che visitano una città anche per lavorare, per abitarla più o meno temporaneamente, per essere assistiti o per studiare. La definizione statistica di

turista contribuisce a sedimentare un regime di mobilità molto specifico che, infine, si lega ad altri strumenti regolativi dei flussi nello spazio urbano (si pensi ai potenziali effetti controversi della “tassa di sbarco” proposta a Venezia) e, infine, si territorializza negando ad alcune categorie non solo il “diritto alla mobilità” ma anche il diritto ad una spazialità che garantisca le condizioni per la realizzazione permanente della soggettività.

Fino alla crisi associata sanitaria del Coronavirus la retorica statistica sul turismo a Venezia si basava sul conteggio degli arrivi e delle presenze sul modello definito dall’OMT/UNWTO. Ma con il confinamento sanitario, questo conteggio – già di suo ambiguo visto che da un lato non conta i visitatori giornalieri (“escursionisti” nella terminologia statistica), dall’altro può includere negli arrivi la stessa persona più volte, e cioè ogni volta che questa si registri presso una struttura ricettiva – assume un significato diverso. Non potendo più contare sui consumi turistici, la città sembra debba contare innanzi tutto sugli “altri viaggiatori” per stimolare l’economia urbana. Le prime persone che si muovono verso e nella città sono quelle poco prese in conto ieri: coloro che provengono dall’area metropolitana, dalla ragione o dai confini nazionali, i 20.000 studenti e in seguito i visitatori internazionali individuali, solo in ultimo i gruppi.

Similmente, fino al momento dello scoppio dell’emergenza epidemiologica del 2020, la città di Venezia, di fronte ai suoi 76.273 posti letto turistici nell’intero Comune, era in grado di fornire ospitalità per gli “altri viaggiatori” solo attraverso qualche centinaio di posti letto negli studentati universitari e alcune decine di posti letto per il personale ospedaliero o gli accompagnatori²⁴ mentre alcune famiglie accoglievano i rifugiati presso la loro abitazione²⁵. Come a Parigi, dove il partecipante a *Migrantour* sognava di essere trattato come un turista, la legittimità di essere visitatore di Venezia sembra essere riconosciuta solo ai turisti o comunque a coloro che soggiornano temporaneamente nella città servendosi dell’ospitalità turistica.

²⁴ La Foresteria Canale al Pianto conta solo 43 posti letto.

²⁵ Sono due le famiglie che hanno ospitato rifugiati attraverso l’associazione Refugees Welcome Italia.

Ora un altro racconto, spesso implicito, comincia a farsi sentire. Quello di un rilancio della città diversificando i settori economici pubblici e privati a partire dall'artigianato, della ricerca, delle università, del restauro nell'ambito dell'arte contemporanea, delle istituzioni internazionali, delle nuove tecnologie dell'informazione o della costruzione navale sostenibile. Su tutte queste proposte, le attività, i progetti e il know-how sono numerosi a Venezia. Questo scenario riposa su una ospitalità propizia a tenere insieme “diritto alla città” (Lefebvre 2014) e “diritto alla mobilità” inteso, quest'ultimo, come capacità creativa e inclusiva, per quanto conflittuale (Chiodelli 2013), di essere soggettività mobili nella città – al di là della classe sociale, del genere, della razza, della sessualità, dell'abilità, del passaporto posseduto, senza esclusione di accesso a tutte le scale (Sheller 2018). Questo diritto include anche il diritto alla sosta che è parte dell'abitare in movimento (Sheller e Urry 2006).

In particolare, due progetti di piattaforma cooperativa di viaggio sono emersi di recente. La piattaforma FairBnB²⁶ propone di lottare contro l'esodo degli abitanti dalla città riversando il 50% delle commissioni a progetti sociali locali e non accettando più di una sola offerta d'alloggio per abitante. La piattaforma Les oiseaux de passage²⁷, invece, focalizza il suo posizionamento intorno alla possibilità delle comunità locali di sviluppare una “guida all'ospitalità locale aumentata” che si interessa a *tutti* i viaggiatori, anche gli “altri”. Si tratta sostanzialmente di mettere in avanti le comunità residenziali in quanto comunità d'ospitalità in grado di aprirsi alla mobilità con offerte tanto collettive quanto individuali, dagli hotel agli agriturismi, dagli ostelli per giovani lavoratori alle residenze per migranti, dagli spazi di co-working alle residenze per artisti. La particolarità di queste due piattaforme di prenotazione di alloggi è quella di essere di proprietà collettiva degli abitanti e di essere gestita democraticamente. Gli abitanti possono così riappropriarsi dei criteri di selezione degli alloggi e delle attività, sull'orientamento dei flussi finanziari derivanti dal turismo e sulle scelte di valorizzazione del loro territorio.

²⁶ <https://fairbnb.coop/it> (ultimo accesso 7 agosto 2020).

²⁷ <https://lesoiseauxdepassage.coop> (ultimo accesso 7 agosto 2020).

Questi esempi possono essere avvicinati a un presupposto che ci sentiamo di sostenere e cioè quello per cui in un contesto di aumento esponenziale di flussi di mobilità, turistici e migratori (quanto meno con riferimento ai secondi, nonostante la crisi sanitaria attuale, non ci si può aspettare che un aumento, anche in seguito ai cambiamenti climatici), la distinzione tra viaggiatori inventata più di un secolo fa non sia più pertinente o quanto meno andrebbe ripensata su altre basi. A titolo d’esempio, gli Uffici del turismo non potrebbero ritornare a essere enti di pubblica utilità rivolti a tutto lo spettro delle figure mobili – per quanto riconosciute nella loro diversità – nonché a quei residenti che con queste interagiscono? Il calcolo delle tariffe dei servizi di ospitalità, anziché essere legato alla stagionalità turistica, non potrebbe adattarsi ai bisogni delle diverse identità mobili intese anche nella loro stratificazione sociale, si pensi alla differenza tra un badante presente sul posto per una durata sconosciuta rispetto a coloro che si recano in città per un *city-break*, e anche rispetto a questi alla loro straordinaria diversità in termini di capitale socio-economico? I sistemi di prenotazione non potrebbero facilitare la relazione tra diverse popolazioni urbane anziché assumere il solo ruolo di mero intermediario? Le modalità di pagamento non potrebbero integrare, oltre alla moneta corrente, lo scambio contro servizio, i voucher di sussidio e le monete locali? Sembra un’utopia, ma come abbiamo visto citando gli esempi di FairBnB e Les oiseaux de passage, vi sono già attori del turismo che si rivolgono a un pubblico misto di identità in movimento che consentirebbe anche di riportare in città quella condivisione, creatività e ludicità che è parte integrante del “diritto alla città” e del significato più profondo di essere turisti e viaggiatori.

Bibliografia

- Aa. Vv. (1950), *Le tourisme internationale en Europe*, «Etudes et conjoncture», vol. 5, n. 4, pp. 21-58, DOI: 10.3406/estat.1950.9468.
- Austin, John L. (1962), *How to Do Things with Words*, Cambridge, Harvard University Press.
- Bauman, Zygmunt (2001), *Dentro la globalizzazione. Le conseguenze sulle persone* [1998], Roma-Bari, Laterza.
- Bærenholdt, Jørgen Ole, Haldrup, Michael, Larsen, Jonas, Urry, John (2003), *Performing Tourist Places*, Aldershot, Ashgate.
- Bertocchi, Dario, Camatti, Nicola, Giove, Silvio, van der Borg, Jan (2020), *Venice and Overtourism: Simulating Sustainable Development Scenarios through a Tourism Carrying Capacity Model*, «Sustainability», vol. 12, n. 2, DOI: 10.3390/su12020512.
- Blanchard, Emmanuel (2018), *La "libre circulation": retour sur le "monde d'hier"*, «Plein droit, la revue du Gisti», vol. 116, n. 1, pp. 3-7, DOI: 10.3917/pld.116.0003.
- Borelli, Guido (2019), *Henri Lefebvre: la rivoluzione come festa*, «Sociologia Urbana e Rurale», vol. 118, pp. 86-113, DOI: 10.3280/SUR2019-118007.
- Breakey, Noreen, Breakey, Hugh (2013), *Is There a Right to Tourism?*, «Tourism Analysis», vol. 18, n. 6, pp. 739-748, DOI: 10.3727/108354213X13824558470943.
- Brilli, Attilio (2008), *Il viaggio in Italia: storia di una grande tradizione culturale*, Bologna, Il Mulino.
- Cam, Robert (1958), *XIIIème Assemblée Générale de l'Union Internationale des Organismes Officiels de Tourism*, «World Travel / Tourisme mondiale», vol. 8, n. 32, pp. 5-9, <https://www.e-unwto.org/doi/epdf/10.18111/worldtravel.1958.8.32.1> (ultimo accesso 9 dicembre 2020).
- Centro Studi Tci (2020), *Come sono andate le vacanze 2020 degli italiani*, «Touring Club Italiano», <https://www.touringclub.it/news/come-sono-andate-le-vacanze-2020-degli-italiani> (ultimo accesso 27 ottobre 2020).
- Chategnier, Christian (1963), *XVIIIème Assemblée Générale de l'Uioot*, «World Travel / Tourisme mondiale», vol. 13, n. 60, pp. 5-9, <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/worldtravel.1963.13.60.1> (ultimo accesso 9 dicembre 2020).
- Chiodelli, Francesco (2013), *Planning and Urban Citizenship: Suggestions from the Thoughts of Henri Lefebvre*, «Planning Perspectives», vol. 28, n. 3, pp. 487-494, DOI: 10.1080/02665433.2013.800717.
- Cresswell, Tim (2006), *On the Move: Mobility in the Modern Western World*, London, Routledge.

- Città di Venezia (2019), *Annuario del turismo dati 2017*, <https://www.comune.venezia.it/sites/comune.venezia.it/files/immagini/Turismo/ANNUARIO%202017.pdf> (ultimo accesso 9 dicembre 2020).
- Edensor, Tim (2001), *Performing Tourism, Staging Tourism: (Re)producing Tourist Space and Practice*, «Tourist Studies», vol. 1, n. 1, pp. 59-81, DOI: 10.1177/146879760100100104.
- Équipe MIT (2011), *Tourismes. 3, La révolution durable*, Paris, Belin.
- Franklin, Adrian (2003), *The Tourist Syndrome. An Interview with Zygmunt Bauman*, «Tourist Studies», vol. 2, n. 3, pp. 205-217, DOI: 10.1177/1468797603041632.
- Gascón, Jordi (2019), *Tourism as a Right: a "Frivolous Claim" against Degrowth?* «Journal of Sustainable Tourism», vol. 27, n. 12, pp. 1825-1838, DOI: 10.1080/09669582.2019.1666858.
- Gonnet, Paul (1971), *Simple observations sur l'histoire des migrations touristiques*, «Annales de démographie historique», vol. Nouvelles recherches, pp. 43-56, DOI: <https://doi.org/10.3406/adh.1972.2070>.
- Grindon, Gavin (2013), *Revolutionary Romanticism. Henri Lefebvre's Revolution-as-Festival*, «Third Texts», vol. 27, n. 2, pp. 208-220, DOI: 10.1080/09528822.2013.772348.
- Hannam, Kevin, Sheller, Mimi, Urry, John (2006), *Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings*, «Mobilities», vol. 1, n. 1, pp. 1-22, DOI: 10.1080/17450100500489189.
- Higgins-Desbiolles, Freya (2011), *Resisting the Hegemony of the Market: Reclaiming the Social Capacities of Tourism*, in Scott McCabe, Lynn Minnaert e Anya Diekmann (eds.), *Social Tourism in Europe: Theory and Practice*, Bristol, Channel View Publications, pp. 53-68.
- Higgins-Desbiolles, Freya, Russell-Mundine, Gabrielle (2008), *Absences in the Volunteer Tourism Phenomenon: The Right to Travel, Solidarity Tours and Transformation Beyond the One-Way*, in Kevin D. Lyons e Stephen Wearing (eds.), *Journeys of Discovery in Volunteer Tourism: International Case Study Perspectives*, Oxfordshire, CABI, pp. 182-194.
- Lefebvre, Henri (2014), *Il diritto alla città* [1968], Verona, Ombre corte.
- McCabe, Scott, Diekmann, Anya (2015), *The Rights to Tourism: Reflections on Social Tourism and Human Rights*, «Tourism Recreation Research», vol. 40, n. 2, pp. 194-204, DOI: 10.1080/02508281.2015.1049022.
- Merriman, Peter, Pearce, Lynne (2017), *Mobility and the Humanities*, «Mobilities», vol. 12, n. 4, pp. 493-508, DOI: 10.1080/17450101.2017.1330853.
- Organisation Mondiale du Tourisme (2016), *Recueil de recommandations de l'OMT, 1975-2015*, Madrid, Organisation Mondiale du Tourisme, <https://www.e->

- unwto.org/doi/epdf/10.18111/9789284417773 (ultimo accesso 9 dicembre 2020).
- Ortar, Nathalie, Salzbrunn, Monika, Stock, Mathis (éd.) (2018), *Migrations, circulations, mobilités. Nouveaux enjeux épistémologiques à l'épreuve du terrain*, Aix en Provence, Presses universitaires de Provence.
- Randell, Richard (2020), *No Paradigm to Mobilize: The New Mobilities Paradigm is Not a Paradigm*, «Applied Mobilities», vol. 5, n. 2, pp. 206-223, DOI: 10.1080/23800127.2018.1493063.
- Salerno, Giacomo-Maria (2018), *Estrattivismo contro il Comune. Venezia e l'economia turistica*, «ACME: An International Journal for Critical Geographies», vol. 17, n. 2, pp. 480-505. <https://www.acme-journal.org/index.php/acme/article/view/1489> (ultimo accesso 9 dicembre 2020).
- Salzberg, Rosa (2019), *Mobility, Cohabitation and Cultural Exchange in the Lodging Houses of Early Modern Venice*, «Urban History», vol. 46, n. 3, pp. 398-418, DOI: 10.1017/S0963926818000536.
- Settis, Salvatore (2014), *Se Venezia muore*, Torino, Einaudi.
- Sheller, Mimi (2018), *Mobility Justice: The Politics of Movement in the Age of Extremes*, New York, Verso.
- Sheller, Mimi, Urry, John (2006), *The New Mobilities Paradigm*, «Environment and Planning A», vol. 38, n. 2, pp. 207-226, DOI: 10.1068/a37268.
- Torpey, John (1999), *The Invention of Passport: Surveillance, Citizenship and the State*, Cambridge, Cambridge University Press.
- Ufficio di Statistica della Regione del Veneto (2018), *Analisi del sistema turistico del Veneto: la domanda, l'offerta, l'impatto economico, sociale e ambientale*, http://statistica.regione.veneto.it/Pubblicazioni/studio_relazione_turismo_2018.pdf (ultimo accesso 9 dicembre 2020).
- United Nations (2010), *International Recommendations for Tourism Statistics 2008*, «Studies in Methods», Series M, n. 83/Rev.1, New York, United Nations.
- Williams, Allan M., Hall, C. Micheal (2000), *Tourism and Migration: New Relationships between Production and Consumption*, «Tourism Geographies», vol. 2, n. 1, pp. 5-27, DOI: 10.1080/146166800363420.
- World Tourism Organization (ed.) (2009), *Tourism and Migration: Exploring the Relationship between Two Global Phenomena*, Madrid, World Tourism Organization.
- Zannini, Andrea (2014), *Il turismo a Venezia dal secondo dopoguerra ad oggi*, «Laboratoire italien», vol. 15, DOI: 10.4000/laboratoireitalien.848, <http://journals.openedition.org/laboratoireitalien/848> (ultimo accesso 9 dicembre 2020).

Nota biografica

Chiara Rabbiosi è ricercatrice presso il Dipartimento di Scienze Storiche, Geografiche e dell'Antichità - DiSSGeA dell'Università di Padova dove fa parte del Centre for Advanced Studies Mobility&Humanities - MoHu ed è responsabile del Digital Laboratory for Mobilities Research - MobiLab. Le sue ricerche più recenti adottano un approccio performativo alle mobilità turistiche, al patrimonio culturale e al *place branding*.

chiara.rabbiosi@unipd.it

Prosper Wanner è un ingegnere e antropologo che conduce le sue ricerche nell'ambito di due piattaforme di viaggio cooperative: la cooperativa di residenti Hôtel du Nord a Marsiglia e la piattaforma di viaggio Les Oiseaux de Passage. I suoi interessi vertono sulla relazione umana dell'ospitalità come paradigma del settore turistico. Prosper è anche un esperto del Consiglio d'Europa sul valore del patrimonio culturale per la società (Convenzione di Faro).

prosperwanner@gmail.com

Come citare questo articolo

Rabbiosi, Chiara, Wanner, Prosper (2020), *Dal "diritto alla città" al "diritto alla mobilità"*. *Spunti per una critica socio-spaziale della definizione di "turista"*, «Scritture Migranti», a cura di Pierluigi Musarò ed Emanuela Piga Bruni, n. 13/2019, pp. 129-153.

Informativa sul Copyright

La rivista segue una politica di "open access" per tutti i suoi contenuti. Presentando un articolo alla rivista l'autore accetta implicitamente la sua pubblicazione in base alla licenza Creative Commons Attribution Share-Alike 4.0 International License. Questa licenza consente a chiunque il download, riutilizzo, ristampa, modifica, distribuzione e/o copia dei contributi. Le opere devono essere correttamente attribuite ai propri autori. Non sono necessarie ulteriori autorizzazioni da parte degli autori o della redazione della rivista, tuttavia si richiede gentilmente di informare la redazione di ogni riuso degli articoli. Gli autori che pubblicano in questa rivista mantengono i propri diritti d'autore.