



**Universitat de les
Illes Balears**

Facultat de Turisme

Memòria del Treball de Fi de Grau

Estudio sobre la situación de Venecia como destino turístico y propuesta de un plan de reconversión

Irene Gordiola Soler

Grau de Turisme

Any acadèmic 2014-15

DNI de l'alumne: 43196839X

Treball tutelat per Javier Rey-Maqueira Palmer
Departament de Economia Aplicada



S'autoritza la Universitat a incloure el meu treball en el Repositori Institucional per a la seva consulta en accés obert i difusió en línia, amb finalitats exclusivament acadèmiques i d'investigació

Paraules clau del treball:

Masificación, Venecia, centro histórico, degradación, sostenibilidad, excursionismo, cruceros

ÍNDICE

1.- Introducción y justificación.....	pág. 3
1.1.- Introducción.....	pág.3
1.2.- Justificación del tema.....	pág.3
2.- Revisión de la literatura.....	pág. 3
3.- Datos sobre Venecia.....	pág. 7
3.1.- Información general.....	pág. 7
3.2.-Población.....	pág.8
3.3.- Turismo como sector económico.....	pág. 9
3.4.- Comercio exterior.....	pág. 10
3.5.- Demanda turística.....	pág. 11
3.6.- Oferta turística: alojamiento.....	pág. 12
3.7.- Indicadores de rentabilidad hotelera en Venecia.....	pág. 13
3.8.- Gasto turístico.....	pág. 13
3.9.- Infraestructuras: puerto y aeropuerto de Venecia.....	pág. 14
3.9.1.- Puerto de Venecia.....	pág. 14
3.9.2- Aeropuerto de Venecia.....	pág. 15
4.-Diseño del plan.....	pág. 16
4.1.- Diagnóstico.....	pág. 16
4.2.- Objetivos.....	pág.19
4.3.- Estrategias.....	pág. 21
4.4.- Previsión de resultados.....	pág. 25
4.5.- Benchmarking.....	pág. 25
5.- Conclusiones.....	pág. 27
6.- Bibliografía.....	pág. 28

1.- Introducción y justificación

1.1.- Introducción

El objetivo de este trabajo es el estudio de los diferentes ámbitos en los que se encuentra la ciudad de Venecia y la realización de un plan de reconversión, teniendo en cuenta la problemática situación turística actual en la que ésta se encuentra, con el fin de poder llegar a posibles soluciones.

Los contenidos del trabajo serán los siguientes:

En primer lugar se hará una revisión de la literatura, donde podremos observar diferentes estudios que evidencian los dilemas de ámbito turístico de esta ciudad desde hace ya unos años.

En segundo lugar se procederá a un análisis de los datos recopilados de diversas fuentes, como la población, el sector turístico en la ciudad, etc.

En tercer lugar se llevará a cabo el diseño del plan de reconversión, que estará formado por un total de cinco apartados. En él se tendrá en cuenta un diagnóstico inicial según los tres pilares de la sostenibilidad, los objetivos y estrategias que se proponen, junto a una previsión de resultados. El último apartado será un benchmarking sobre una ciudad de referencia.

Finalmente, se encontrará un apartado de conclusiones y de la bibliografía utilizada para la correcta elaboración del presente trabajo.

1.2.- Justificación del tema

Mi decantación por este tema ha venido promovida por un viaje que realicé con mi familia en verano del 2003, cuando apenas tenía diez años. Sin tener mucho uso de razón recuerdo estar envuelta en un ambiente de completo agobio, sin poder soltarme de la mano de mi madre. En la actualidad, estudiando la carrera de turismo y ante la posibilidad de elegir mi propio tema, he visto oportuno centrarme en las peculiaridades de esta ciudad.

2.- Revisión de la literatura

Mucha gente cree que el turismo sólo genera impactos positivos en la ciudad en la que se desarrolla, pero esto no es así. Este es, entre otros, el caso de la muy conocida ciudad: *La Serenissima*, Venecia.

Es obvio el característico espacio geográfico en el que se encuentra Venecia. Por ello, a lo largo de los años, no son pocos los autores que han investigado sobre esta peculiar ciudad creada sobre 118 islas.

Gran parte de la literatura escrita sobre Venecia trata temas como la capacidad de carga, problemas de convivencia entre venecianos y turistas, dilemas entre

turismo y excursionismo..., pero sobre todo, todos tienen en común la masividad de turistas.

Entre diversos autores encontramos a Van der Borg, J.(1995), que relaciona las características de la ciudad y la cantidad de turismo que atrae: *“Conjuntamente con la estructura física especial, el turismo es mencionado, con frecuencia, como una de las principales causas de la persistente crisis urbana en la que se encuentra el centro histórico de Venecia”*. Este autor es uno de los que más ha indagado el caso de Venecia y, como muchos otros autores, coincide en que los excursionistas generan unos ingresos mucho menores que los turistas tradicionales. También hace alusión a la capacidad de carga, siendo el número máximo de turistas diarios que debería tener Venecia igual al número de plazas que se oferten, pero no se cumple. Los excursionistas suponen una gran amenaza porque no utilizan un medio de pernoctación mediante el cual es fácil llevar un recuento de turistas y debido a esto nunca se puede saber cuándo pueden llegar más flujos.

Además de eso, Van der Borg, J. (1995) propone medidas suaves para controlar la masividad en este tipo de destinos. Un ejemplo que propone es reservar anticipadamente paquetes que incluyan descuentos en diferentes lugares.

Autores como Montanari, A., & Muscarà, C. (1995) analizan los conflictos en el centro histórico veneciano, en el cual distinguen nueve perfiles de turistas en la ciudad:

- “1.- El turista que visita por primera vez la ciudad en un tour organizado*
- 2.- El turista rico*
- 3.- El amante de Venecia*
- 4.- E excursionista*
- 5.- El turista tradicional*
- 6.- El turista que repite*
- 7.- El artista residente por un periodo corto de tiempo*
- 8.- El turista de playa que hace visita corta en Venecia*
- 9.- El visitante con algún propósito (conferencias, exhibiciones...)”*

Con estos diferentes perfiles se llega a la conclusión de que cada tipo de turista tiene intereses propios sobre la ciudad y actúa de diferentes formas, generando repercusiones positivas y negativas para la sostenibilidad de Venecia.

Por otra parte, Van der Borg, J., Costa, P. & Gotti, G. (1996) estudian el turismo en ciudades históricas europeas, en el que Venecia es una de las protagonistas, y concluyen que el interés en el turismo cultural está creciendo con los años. Estos autores demuestran que se puede determinar cuál es la presión turística calculando el ratio entre visitantes y residentes.

Tabla 1: Ratio visitantes/residentes

Áreas	Ratio
Aix en Provence	8'0
Amsterdam	5'9
Brujas	23'4
Florencia	9'8
Oxford	11'5
Salzburgo	36'0
Venecia (centro histórico)	89'4
Venecia (municipio)	27'6

Fuente: Van Der Borg, J., Costa, P., & Gotti, G. (1996).

A pesar de ser datos del año 1996, podemos observar que el centro histórico de Venecia es el más masificado. Sobrepasa con creces a otras ciudades con mucha afluencia de turistas, entonces según Van Der Borg, J. et al (1996) el ratio de visitantes por cada residente en el centro histórico de Venecia es de 89 turistas. Es evidente que esta situación no es sostenible ni para los residentes, ni para la economía local, ni para el medio ambiente que caracteriza Venecia.

Sobre la economía local, Minghetti, V. (2001) ya trató el tema haciendo referencia al marketing en destinos turísticos. La economía local influye en la imagen global del destino. Es por eso que Venecia necesita cambios en sus estrategias de marketing, ya que como veremos a lo largo del trabajo, su economía está centrada en el turismo de masas.

Otro autor importante es Russo, A. P. (2000). Dicho autor habla sobre el círculo vicioso en ciudades históricas como Venecia. Este círculo vicioso viene definido por cuatro etapas sucesivas que explican la afluencia masiva de turistas y excursionistas, provocando congestión en la ciudad histórica porque visitan sólo los lugares más turísticos. Todo esto conlleva a que haya una reducción en la calidad ofertada, fomentando el excursionismo y volviendo al inicio del ciclo.

Russo, A. P. (2000) también propone una serie de medidas para poder afrontar esta masificación turística, en la que distingue dos tipos de medidas: las duras y las blandas. Es cierto que, como dice Russo, a Venecia le vendrían bien intervenciones duras porque la ciudad histórica peligra, pero bien se sabe que cualquier cosa en exceso no es buena. Es por eso que opta por una mezcla de ambas políticas de restricción, para poder hacer frente a la problemática situación que existe con los excursionistas y la periferia en la que pernoctan y, en general, con el círculo vicioso.

En lo referente a los excursionistas y la periferia es destacable el hecho de que la mayoría de ellos eligen Venecia tierra firme para pernoctar, pues de 260 excursionistas, 98 pernoctan en Mestre o Marghera. (Van der Borg, J., Garlato, G. & Marchiante, S. 2008).

Por último, Venecia no solo tiene problemas de saturación turística, también los tiene en términos ambientales. Según los datos proporcionados por Comerlati, A., Ferronato, M., Gambolati, G., Putti, M., & Teatini, P. (2003), se ha podido

confirmar que el 4 de noviembre de 1966 se produjeron las inundaciones más terribles que ha sufrido la ciudad, provocado por una subida de mareas del mar Adriático de 194 centímetros superiores a los valores del nivel de referencia en la laguna.



Fuente: Cavaleri, L., & Bertotti, L. (1996)

A través de estas consecuencias, se propuso en 1997 el proyecto MOSE (MOdulo Sperimentale Elettromeccanico), basado en unas compuertas móviles instaladas en el fondo de las delimitaciones entre el mar Adriático y la laguna, para evitar las aguas altas en la ciudad (Ravera, O. 2000).

Tras la investigación a través de la literatura quedan claros varios asuntos: existe una gran problemática con los excursionistas y la masividad, la ciudad se enfrenta a diversos problemas y a simple vista no parece sostenible.

Venecia se ha posicionado desde hace ya varias décadas como uno de los destinos más demandados del mundo, estatus deseado por muchas otras ciudades..., pero ¿qué se esconde detrás de todo esto?

3.-Datos sobre Venecia

3.1.- Información general

Venecia es una ciudad insular italiana situada en el norte de la península, que junto con Mestre y Marghera (situadas en tierra firme) conforman la Comune de Venezia, localizada en la provincia de Venecia. Venecia es la capital de la provincia de Venecia y a su vez de la región del Véneto

Actualmente se puede considerar un destino turístico histórico-cultural maduro, puesto que la sobreexplotación de sus recursos es considerable como consecuencia de la notable cantidad de turistas que recibe anualmente.

Como se ha mencionado anteriormente, la ciudad está construida sobre 118 islas, las cuales están interconectadas entre sí por puentes y separadas por diversos canales. Además de tener muchos atractivos culturales hay que añadir otro detalle especial, y es que Venecia está situada dentro de una laguna: “La laguna de Venecia”. Estas características hacen que Venecia sea una ciudad única, y por eso en 1987, tanto la ciudad como la laguna, fueron declaradas por la UNESCO Patrimonio de la Humanidad.

Otra peculiaridad que también cabe destacar es que la ciudad está fraccionada en “sestieres”. Los sestieres vienen a ser áreas o subdivisiones de la ciudad. Venecia está dividida en seis, de ahí el nombre.

Por otra parte, todas las características únicas que posee Venecia están haciendo que ella misma entre en un bucle del que no se sabe si podrá salir debido a la acumulación de turistas. Aquí se ve claramente el círculo vicioso de Russo, A. P. (2000) citado anteriormente.

Un ejemplo claro de tal masificación turística es la población veneciana. El hecho de que haya tanta demanda turística provoca diversos efectos y uno de ellos es el decrecimiento de la población en el centro histórico (Zanini, F., Lando F. y Bellio, M., 2008).

3.2- Población

Tabla 2. Población residente en Venecia insular y Comune de Venecia

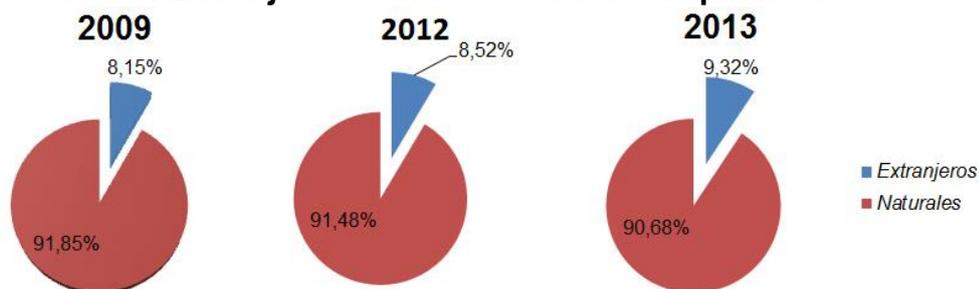
Año	Venecia insular	Venecia - Comune
1955	167.069	329.461
1970	111.550	367.528
1980	95.222	352.453
1990	78.165	317.837
2000	66.386	275.368
2015 (hasta abril)	64.206	264.535

Fuente: Servizio Statistica e Ricerca - Comune di Venezia y Comune di Venezia - Anagrafe della popolazione residente.

Como se puede observar en la tabla 2, la población insular de Venecia ha ido en decadencia con el paso de los años, pasando de tener 167.069 residentes en el año 1955 a apenas 64.206 en el 2015. Es una disminución muy considerable teniendo en cuenta que en 1955 el 50'70% de la población de la Comune de Venecia se encontraba en el centro histórico y actualmente tan solo un 24'27%.

Siguiendo el tema de la población, el Instituto nazionale di statistica publicó los últimos datos acerca de la migración interna italiana. Según estos datos, en la región del Véneto emigraron 12.263 personas y 11.415 inmigraron en el 2013. De estos totales se pueden extraer los datos de Venecia provincia: 2.287 emigrantes y 2.060 inmigrantes. Si cada año emigra una cantidad notable de residentes como las anteriores, el resultado de los datos actuales no es de extrañar, son críticos, y más teniendo en cuenta que en la mayoría de las demás regiones es más alto el porcentaje interno de inmigrantes que el de emigrantes. Además los venecianos, generalmente la población joven, se ven obligados a emigrar a otras ciudades como Mestre o Marghera, situadas en Venecia tierra firme, debido al alto coste de vida que supone vivir en la ciudad (Ravera, 2000). Los inmigrantes ocupan las residencias de los venecianos que han emigrado provocando una pérdida de identidad de la ciudad.

Gráfico 1. Extranjeros residentes en Venecia provincia



Fuente: Camera di Commercio Venezia – Venezia in Cifre edizione 2014

Aparte de la pérdida de identidad porque se aposenten los propios italianos de otras provincias, cobran fuerza los extranjeros que buscan en Venecia su lugar para vivir. Según los datos del presente gráfico observamos cómo poco a poco la población extranjera que reside en Venecia va aumentando con el paso de los años en toda la provincia. En el 2013 la provincia en su conjunto contaba con una población residente de 857.841 habitantes, de los cuales 79.977 eran extranjeros. El porcentaje de extranjeros del 2012 al 2013 ha aumentado casi un punto, lo que hace que cualquier persona se pregunte: ¿cómo serán estos datos en un futuro no tan lejano?

Según Marzadro, M. (2004) la región Véneta ocupaba la tercera posición en cuanto a regiones con más inmigraciones de Italia en el 2002, siendo el 41% de las registradas en la provincia, en la Comune de Venecia

A pesar de no tener datos concretos de los residentes extranjeros que viven en el centro histórico de la ciudad, podemos deducir tras las cifras anteriores que una gran parte de ellos lo eligen como lugar para vivir, siendo este otro de los motivos por el cual la ciudad pierde su identidad.

3.3.- Turismo como sector económico

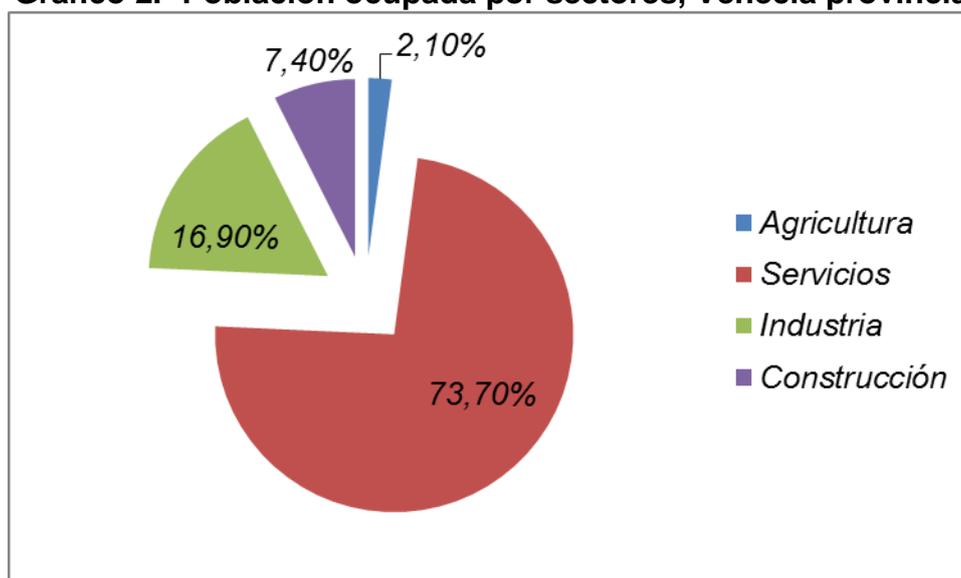
En el año 2014 la industria turística generó 162.700.000.000 euros en Italia, además de que el impacto de esta industria en el PIB del país es del 10'1% (datos: Agenzia Nazionale del Turismo- ENIT).

Centrándonos en concreto en la región Véneta, el sector servicios representó en 2013 el 8% del PIB Véneto, generando 11.000.000.000 de euros y representando el 54% de la facturación comercial regional (Conti. C, 2013).

La economía en Venecia tiene su sustento en el sector turístico. Según los datos extraídos de la Camera di Commercio Venezia, en su informe Venezia in Cifre edizione 2014 la población activa de la provincia de Venecia en 2013 sumaba un total de 367.980 personas, de los cuales 336.292 eran ocupados. De esta última cifra, como se puede observar en el gráfico 2, el 73'7% se

dedicaba al sector terciario. No cabe duda que el sector turístico es el que genera más empleo en Venecia.

Gráfico 2.- Población ocupada por sectores, Venecia provincia



Fuente: Camera di Commercio Venezia – Venezia in Cifre edizione 2014

Por otra parte, siguiendo con los datos publicados en el informe “Venezia in Cifre” en la edición del año 2014, el valor agregado del sector servicios en el 2012 es de un 74%, mientras que el 26% restante lo comparten los sectores de agricultura e industria y construcción.

3.4.-Comercio exterior

Tabla 3.- Importaciones y exportaciones, 2013

	Importaciones	Exportaciones
Provincia de Venecia	14'1%	7'8%
Italia	1'5%	1'1%
Total	5.240 millones €	4.099 millones €

Fuente: Camera di Commercio Venezia – Venezia in Cifre edizione 2014

A pesar de que el sector servicios tenga tanta relevancia hay que tener en cuenta las importaciones y exportaciones. El turismo genera una gran cantidad de exportaciones, pero según los datos recopilados en la tabla 3, en la provincia veneciana las importaciones superan a las exportaciones, por lo tanto la balanza comercial se encuentra en una situación de déficit.

3.5.- Demanda turística

Por otro lado cabe recalcar la demanda turística. Como se puede observar en la tabla 4, la provincia veneciana acogió 8.240.596 llegadas de turistas del total de 10.471.016 que llegaron en toda la región Véneta. Del número de llegadas a la provincia, el 51'59% eligieron la Comune como destino, y de ese total el 30'73% prefirieron el centro histórico.

Tabla 4.- Llegadas y pernoctaciones anuales, 2013

	Región Véneta	Provincia	Comune	Centro histórico
Llegadas	10.471.016	8.240.596	4.251.798	2.533.076
Nºpernoctaciones	40.877.288	33.938.624	9.778.225	6.401.826

Fuente: Comune di Venezia – L'Annuario del turismo 2013 citta' di Venezia, Camera di Commercio Venezia – Venezia in Cifre edizione 2014 y ENIT.

A la hora de hablar del número de pernoctaciones, del número total que se registró en la provincia sólo un 28'81% fueron en la Comune mientras que de ese porcentaje el 18'86% se registraron en el centro histórico.

Centrándonos en el ámbito territorial de la Comune y su centro histórico, pasamos a analizar el porcentaje de pernoctaciones siguiente:

Tabla 5.- Porcentaje pernoctaciones (base Comune de Venecia año 2013)

	Comune	Centro histórico
Nºpernoctaciones	9.778.225	6.401.826
% total pernoctaciones	100%	65'47%

Fuente: Comune di Venezia – L'Annuario del turismo 2013 citta' di Venezia

El 65'47% del total de pernoctaciones que se registraron en la Comune de Venecia se llevaron a cabo en el centro histórico de la ciudad, siendo la estancia media por turista de 2'52 días.

Analizando más a fondo la situación hotelera en el centro de la ciudad, en la tabla 6 se observa una ligera disminución en el índice de ocupación del año 2011 con respecto al 2013, aunque cabe decir que es bastante alto en comparación con las otras ciudades del Véneto.

Tabla 6.- Pernoctaciones y ocupación en hoteles del centro histórico

Años	Llegadas a hoteles	Pernoctaciones	Días de camas disponibles	Ocupación neta (%)
2011	1.947.208	4.595.296	5.878.820	78'17%
2012	1.904.354	4.451.996	5.920.775	75'19%
2013	1.942.237	4.519.853	6.026.964	74'99%

Fuente: Turismo Venezia- Azienda di Promozione Turistica della Provincia di Venezia

A pesar del alto porcentaje en ocupación es necesario hacer mención a los excursionistas. Van der Borg et al. (1996) ya estudiaron este tipo de visitantes en base a datos de 1992, cuando los turistas en Venecia significaban únicamente un 16'9% de las llegadas, mientras que el 83'1% restante lo formaban los excursionistas.

No se han podido encontrar datos tan exactos para los años actuales, pero sí otros representativos sobre la cantidad de turistas y excursionistas que llegan al centro histórico, como los que se exponen en el informe de la "Emte Billaterale Turismo dell' área veneziana". En dicha publicación encontramos el número de visitantes por habitante, que fue de 97 en el año 2010 (cabe recordar que según el ratio de Van der Borg et al. (1996), el ratio de turistas fue de 89). Aquí queda reflejado el problema que sufre Venecia con este tipo de turismo.

3.6.-Oferta turística: alojamiento

La oferta de alojamiento en el 2013, según los datos siguientes, sumaba un total de 2.977 establecimientos en toda la Comune de Venecia, de los cuales 2.532 se encontraban en el centro histórico.

Tabla 7.- Tipos de alojamiento, centro histórico

	Nº establecimientos	Camas	Habitaciones
Hoteles	284	16.838	8.827
Otros	2.248	12.242	X

Fuente: Comune di Venezia – L'Annuario del turismo 2013 citta' di Venezia

Tabla 8.- Hoteles en el centro histórico según categoría, 2013

	Hoteles	Camas	Habitaciones
5* y 5* superior	19	3.601	1.820
4*	72	6.390	3.206
3*	111	4.551	2.499
2*	43	1.470	839
1*	38	775	436
Residencias turísticas	1	51	27
TOTAL	284	16.838	8.827

Fuente: Comune di Venezia – L'Annuario del turismo 2013 citta' di Venezia

Según los datos de las tablas 7 y 8, el número de plazas turísticas en el centro histórico de Venecia es de 29.080, siendo 16.838 plazas hoteleras y lo restante otros tipos de alojamiento, entre los que se encuentran B&B, hostales y apartamentos. Debe mencionarse el hecho de que los hoteles de 4* ocupan la primera posición en cuanto a número de plazas hoteleras, seguido de los hoteles de 3*.

3.7.- Indicadores de rentabilidad hotelera en Venecia

A pesar del alto índice de ocupación hotelera que se ha visto en el apartado 3.5 es conveniente analizar dos indicadores de rentabilidad para el sector hotelero en la ciudad veneciana.

Según los datos proporcionados por Malone, L. (2006) recopilados en Hosteltur Venecia ocupaba la primera posición a nivel mundial en lo que se refiere a ingresos por habitación disponible. Su RevPAR entonces era de 147€, pero según el mismo portal para el año 2011 la ciudad pasó a ocupar el segundo lugar, cuando el indicador alcanzaba un importe de 189\$ (170€ aproximadamente). A pesar de no liderar en términos de RevPAR, sí que lo hacía en lo que se refiere a ADR, por lo tanto la tarifa media era de 318\$ (unos 286€).

En conclusión, según los datos más actuales que se han podido recopilar, Venecia lideraba en términos de habitaciones que realmente habían sido ocupadas, mientras que en RevPAR quedaba en segunda posición, teniendo en cuenta el ingreso según todas las habitaciones disponibles y no sólo las ocupadas. Teniendo en cuenta estos dos índices, hay que comentar que es destacable la notable presencia turística que encontramos en el sector hotelero veneciano.

3.8.- Gasto turístico

Según la Agenzia Nazionale del Turismo (ENIT), a los inicios de la crisis económica en el 2008, el gasto medio diario en Italia era de 93'67€, mientras que para el 2014 aumentó hasta los 104'90€. En concreto, para la región Véneta, el gasto de los turistas extranjeros subió de 4.709.000€ en el 2013 a 4.769.000€ en 2014, provocando una variación positiva del 1'3%.

3.9.- Infraestructuras: puerto y aeropuerto de Venecia

3.9.1.-Puerto de Venecia

Uno de los principales medios con los que llegan los turistas a la ciudad es mediante buques. La industria de cruceros es el medio preferido de los turistas que eligen la vía marítima para acceder a la ciudad. Según la tabla 9, el 87'55% del total del tráfico de pasajeros del puerto de Venecia en 2013 escogieron este medio de transporte frente a otros como por ejemplo ferries e hidroplanos.

Tabla 9.- Tráfico de pasajeros año 2009, 2012 y 2013

	Cruceros		Otros		Total	
	Cruceros atracaos	Pax	Otras Naves	Pax	Naves totales	Pax
2009	486	1.407.762	886	568.721	1372	1.976.483
2012	569	1.757.297	711	281.827	1280	2.039.124
2013	548	1.815.823	677	258.130	1225	2.073.953

Fuente: Comune di Venezia – L'Annuario del turismo 2013 citta' di Venezia

Además, extrayendo datos de Venezia Terminal Passaggeri, desde el año 1997 hasta el 2013, se puede observar un rápido crecimiento de esta industria, siendo el número total de pasajeros en el primer año de 299.450. A los diez años el número de pasajeros aumentaba hasta la cifra de 987.635, y en el 2013 sumaba un total de 1.815.823 pasajeros.

Esta industria es muy importante para la economía de la ciudad, puesto que según los datos proporcionados por la fundación Venice in Peril cada buque atracado en el puerto aporta 30.000€ por amarre, y los ingresos son de 300 millones de euros directos y la misma cantidad en indirectos al año, aproximadamente.

Hay que tener en cuenta que a partir de enero de 2014, el Gobierno de Italia prohibió la entrada de cruceros de gran tonelaje por el canal de la Giudecca como consecuencia de diversas manifestaciones ciudadanas, pero en marzo del mismo año se volvió a permitir el paso de estos grandes buques. Así lo informaba Hosteltur.

3.9.2.- Aeropuerto de Venecia

Otro de los medios para acceder a Venecia es el avión. Hay que tener en cuenta que los aeropuertos están situados en tierra firme, no en Venecia insular, y que por lo tanto para acceder al centro histórico será necesario acceder mediante tren o barco. A pesar de ello, son muchos turistas los que se decantan por esta opción. Por otra parte, es posible acceder también con coche por el Puente de la Libertad, pero no se puede ir más allá.

Siguiendo con el tema de los aeropuertos, el más cercano al centro histórico, el Aeropuerto Internacional Marco Polo, se encuentra situado al norte de Venecia insular, mientras que el Aeropuerto de Treviso se encuentra un poco más alejado, en el noroeste.

Según los datos proporcionados por Comune di Venezia en l'Annuario del turismo 2013, el aeropuerto de Venecia - Marco Polo se situaba en 2013 como el quinto de los principales aeropuertos italianos con más afluencia de pasajeros. Así pues, como se observa en la tabla 10, los pasajeros registrados en el aeropuerto de Marco Polo para el año 2013 fueron un total de 8.403.790, con una variación positiva del 2'6% con respecto al año anterior. De este total, 6.691.965 fueron pasajeros de vuelos internacionales y 1.683.900 fueron de vuelos domésticos. El resto eran pasajeros en tránsito y aviación general, es decir, de uso no comercial.

El número de pasajeros que aterrizaron en el aeropuerto de Treviso es bastante menor, 2.175.396 para el mismo año de referencia.

Al ser el foco de análisis el centro histórico de Venecia, se hará referencia al aeropuerto más cercano y con más afluencia de pasajeros para su mejor estudio.

Se puede observar una clara disminución en el número de pasajeros domésticos, mientras que aumentan los internacionales. Este hecho puede dejar entrever cómo el interés de los propios italianos en ver la ciudad va decayendo con los años.

Tabla 10.- Tráfico de pasajeros, Aeropuerto Marco Polo 2009 - 2013

Años	Vuelos domésticos (PAX)	Vuelos internacionales (PAX)	Pasajeros de tránsito y aviación general	Total pasajeros
2009	1.716.136	4.972.934	28.530	6.717.600
2010	1.903.166	4.936.081	29.721	6.868.968
2011*	2.089.690	6.463.949	31.012	8.584.651
2012	1.814.065	6.344.617	29.773	8.188.455
2013	1.683.900	6.691.965	27.925	8.403.790

**De junio a diciembre del 2011 los pasajeros del aeropuerto de Treviso fueron desviados al aeropuerto de Marco-Polo*

Fuente: Comune di Venezia – L'Annuario del turismo 2013 citta' di Venezia

4.- Diseño del plan

4.1 Diagnóstico

Tras el análisis de la literatura y los datos recopilados es evidente el cambio que necesita Venecia, tanto para su población como para los propios turistas. Actualmente se encuentra saturada de turistas y se ha llegado a un punto en que no se puede considerar una ciudad para vivir, sino una ciudad dedicada prácticamente a los visitantes, ya que los residentes han pasado a un segundo plano. Como dice Espinosa, A. (2009) *“la ciudad se ha adaptado a las necesidades y demanda de los visitantes”*

Para el siguiente diagnóstico se han tenido en cuenta los diferentes pilares de sostenibilidad, procediendo a un análisis de cada uno de ellos debido a que la ciudad se encuentra en una situación totalmente insostenible porque, como es bien sabido, para que un destino turístico sea sostenible debe serlo en tres ámbitos, es decir, se debe buscar un equilibrio económico, social y ambiental.

❑ Sostenibilidad económica

Como pilar económico, está bien claro que Venecia no puede sobrevivir sin el turismo. Como hemos visto en el apartado 3.3, el 73'7% de los ocupados venecianos se dedicaba al sector servicios. Se podría decir que el turismo es la base de la economía veneciana pero a la vez es lo que le está haciendo meterse en un túnel sin salida. Es por ello que la sostenibilidad económica no se cumple. Ejemplos de esta insostenibilidad son los ya comentados excursionistas. Anteriormente hemos podido comprobar en el apartado 3.5 que el número de excursionistas era mucho mayor que los turistas que pernoctan. Un excursionista provoca más costes que beneficios en una ciudad porque lo que caracteriza a un excursionista es el no pernoctar en la ciudad; y la no pernoctación conlleva unos ingresos de los que no se va a poder beneficiar Venecia. A todo esto hay que sumarle los gastos que pudiesen hacer en restauración, que al ser excursionistas, la mayoría suelen llevar su propia comida. Son todas estas características por las que se pueden acusar a los excursionistas de *“free riders”*.

Otro punto a destacar es tal que antiguamente se compraban las máscaras para el carnaval veneciano a artesanos y hoy en día la mayoría del turismo de masas las sustituyen por imitaciones chinas, así lo cuenta Bruno Rizzato, el dueño de un taller de restauración en San Marcos en una entrevista de Ordaz, P. (2014) para El País. Además de las tiendas chinas, ahora con la globalización y la crisis económica es tan simple como comprar imitaciones por internet en páginas como *“Aliexpress.com”*, donde ofrecen diferentes variedades a precios ridículos. De esta manera el turista que tiene planeado viajar a Venecia para disfrutar del carnaval se gasta un dinero mucho menor y llega al destino sin necesidad de comprar o alquilar una máscara original. Todo esto también son unos ingresos de los que se beneficiaba antiguamente la ciudad y que ahora ya no los disfruta.

Por otra parte, Espinosa, A. (2009) analiza el comercio de lujo en Venecia que, a pesar de ser poco representativo, produce bastantes ingresos. Esta tampoco es la solución a los problemas por los que está pasando la ciudad porque muchas de esas marcas de lujo no favorecen a la economía local. Es más, Espinosa, A (2009) también hace alusión a empresarios locales, comentando que muchos de ellos actualmente se dedican a recibir productos y simplemente comercializarlos, ahorrándose costes. Aquí se ve un claro ejemplo de economía local centrada en las necesidades de los excursionistas.

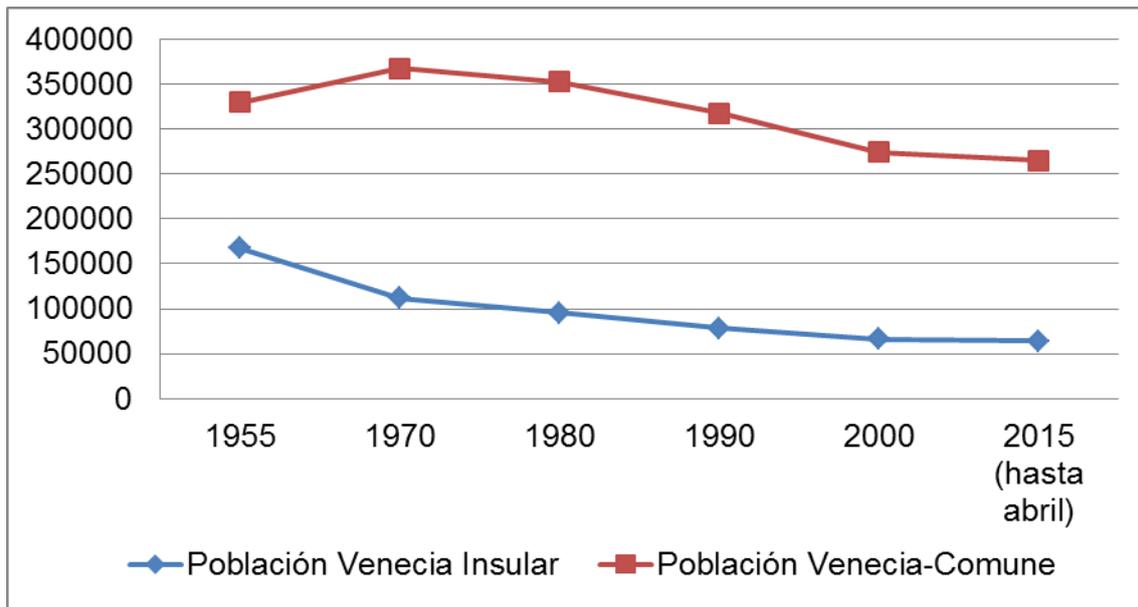
Es importante mencionar que según la información recabada Ordaz, P., & Fernández, M. (2014) en El País en el 2014 se detuvieron a varias personas, entre ellos el alcalde de la ciudad, por corrupción en el proyecto MOSE (o proyecto Moisés). Dicho proyecto y su magnitud han sido muy costosos para la ciudad, pues como afirma Portanova, M. (2014) para el periódico Il Fatto Quotidiano, se estimaron unos costes de 1.300.000.000€ adicionales a lo previsto en 2001, llegando a suponer 5.496.000.000€ totales.

Si los que se encargan de gestionar una ciudad no se preocupan por ella, la situación es insostenible desde el primer momento, provocando muchos costes sociales.

Finalmente, hacer mención a Life in the City of Water, un proyecto de la universidad de Worcester (Massachusetts), en el que se llevaron a cabo diferentes encuestas a residentes y la mayoría de ellos coincidían en que los precios son demasiado caros en comparación con los de las ciudades situadas en tierra firme, tanto para comprar productos como para comprar o alquilar una vivienda.

❑ Sostenibilidad social

En determinadas épocas del año, como en verano o en carnaval, los turistas se pueden llegar a sentir agobiados por los propios turistas debido a la gran afluencia que hay de los mismos. Es más, según los datos de Ufficio marketing e immagine- Comune di Venezia en el año 2005 aproximadamente visitaron Venecia unas 50.000 personas al día según la media, pudiendo ser el doble si coinciden eventos especiales como lo es el carnaval. Esto es un claro ejemplo de superación de la capacidad de carga psicológica, pero no solo es superación de este tipo de capacidad de carga, también existe claramente un exceso de capacidad de carga social. El documental realizado por Andreas Pichler en 2012 *“El síndrome de Venecia”* retrata el día a día de la vida de los venecianos y cómo muchos de ellos han tenido que irse de la ciudad por culpa de la masificación turística que ésta lleva sufriendo desde hace años. Además, según los datos del apartado tres y como podemos ver en el siguiente gráfico, la población se ha visto muy minorizada en un periodo de años relativamente corto. El alto coste de vida y la masificación turística son los causantes.



Fuente: Servizio Statistica e Ricerca - Comune di Venezia y Comune di Venezia - Anagrafe della popolazione residente.

Quinn, B. (2007) llevó a cabo una encuesta abierta a los residentes venecianos entre el 2001 y 2002 sobre cómo afectaba el turismo en sus vidas. Sesenta y nueve de los ciento cincuenta y ocho encuestados comentaron que su movilidad se había visto reducida como consecuencia del turismo: *“no pueden utilizar el vaporetto porque siempre está lleno de turistas”*. Además de no poder utilizar el transporte público en según qué horarios, concluyen en que es necesario conocer otras rutas y evitar algunas zonas ya que el 56’3% de los encuestados afirmó que la presencia turística durante el día les ha hecho cambiar de ruta alguna vez. Por el contrario, el 88% afirman que el turismo no les influye en sus actividades nocturnas. No cabe duda de que los venecianos están condicionados por los turistas.

El hecho de que haya tantos turistas en una ciudad tan pequeña provoca que haya mucha movilidad de barcas, góndolas y vaporettos. Esta insostenibilidad social cobra todavía más fuerza cuando se produce alguna muerte. Este es el caso de un alemán que viajaba con su familia en una góndola y murió aplastado entre la propia góndola y un vaporetto, como aparece en el periódico ABC.

Aparte de las barcas pequeñas, es destacable que no solo llegan este tipo de embarcaciones a Venecia. Gran parte de los turistas que llegan a la ciudad lo hacen a través de grandes cruceros, siendo éste otro hecho mediante el cual se observa la no cumplimentación de la sostenibilidad social. Noticias como la del Huffington Post del 2013 son las que nos acercan a esta realidad mediante fotografías. Dicha noticia habla sobre una protesta de los ciudadanos venecianos contra la llegada de nada más y nada menos que trece cruceros en un único fin de semana a La Serenissima.

Además, según los datos de la tabla 8 en el apartado tres, se ha podido observar el drástico aumento que ha habido en la industria de cruceros. En sólo

cuatro años, del 2009 al 2013, los datos han aumentado en 408.061 pasajeros. Por si fuera poco podemos observar que el número de cruceros atracados en el puerto ha ido variando desde el 2009. En el año 2013 atracaron 548 cruceros, lo que hace una media de 1'5 cruceros al día, que por consiguiente conlleva a que haya bastante afluencia de turistas. Al ser una media de cruceros diarios no tiene en cuenta las diferentes temporadas del año, entonces podríamos observar momentos de baja demanda turística en los que no llegara ningún crucero mientras que en temporada alta, como hemos visto antes, pueden llegar a amarrar trece cruceros en dos días.

❑ Sostenibilidad ambiental

Mucha gente cuando le hablan de contaminación piensan en coches y transportes similares. A pesar de que no se pueda transitar con coche, Venecia tiene problemas graves con la contaminación.

Siguiendo el tema de los cruceros, se puede volver a reiterar el hecho anterior: la llegada de un número muy alto de buques durante los años. Con la afluencia de estos buques apenas hace falta comentar la contaminación que traen consigo a las aguas de la ciudad y en el peligro que ponen a la laguna, además de provocar un gran impacto visual. Hay varios estudios que han hallado evidencias sobre la gran polución que causan en las aguas que transitan. Un estudio destacable es el de Oceana (2004), en el que se dice que un crucero genera la misma contaminación que 12.000 coches por cada día.

Otro de los problemas con los que tiene que lidiar Venecia habitualmente son las "Acquas altas", es decir, la subida de mareas. Este suceso provoca que las zonas más bajas de la ciudad se inunden en determinadas épocas del año, lo que conlleva que los edificios históricos situados en esas zonas se vean afectados y se vayan degradando con el paso de los años. Durante estas épocas Venecia se llena de pasarelas para poder moverse por la ciudad, y tanto los residentes como los turistas tienen que llevar zapatos adecuados para estas ocasiones.

Con todo el problema de la subida de mareas, Ravera, O. (2000) afirma que la laguna no ha sufrido cambios con el paso de los años por las buenas actuaciones de la República Serenísima de Venecia. Sin embargo, como hemos mencionado anteriormente, se propuso el proyecto MOSE. Este proyecto puede traer consigo costes medioambientales, ya que degrada las características naturales del ecosistema de la laguna.

4.2.- Objetivos

Los objetivos a los que se quieren llegar con este plan de reconversión están muy ligados entre sí y todos tienen la misma finalidad:

- En primer lugar, el principal objetivo es la **revalorización del destino** en todos sus sentidos. Queda demostrado que Venecia ya no es lo que era

antes, ni de cara a los residentes ni de cara a los turistas. Por ello es estrictamente necesario un cambio, y para que éste sea posible se debe revalorizar el destino. Sin revalorización no hay cambio.

- Como segundo objetivo, es urgente **aminorar la masividad** por la que está pasando la ciudad actualmente. En el documental de Andreas Pichler citado anteriormente, podemos observar el agobio de los residentes por parte de los turistas, así como la degradación que está sufriendo el destino debido a la saturación. Además, Venecia se toma como ejemplo de ciudad turísticamente saturada, siendo llamado este suceso “venecianización”. Es así como lo describen diversos economistas en el simposio internacional de 2009, entre ellos Van der Borg y Russo, los cuales han sido analizados diversos de sus estudios en el presente trabajo.
- Venecia es una ciudad que por su clima y ambiente es visitada mayoritariamente en verano durante la temporada turística. Además de ser famosa por las características geográficas que posee, es mundialmente conocida por su carnaval, celebrado entre los meses de enero y febrero. Es por ello que durante el verano y en carnaval la ciudad está totalmente masificada. Por esta razón, otro de los objetivos con gran relevancia es **reducir la estacionalidad**. Es cierto que la estacionalidad es buena para los destinos turísticos, pues los residentes y la ciudad descansan de unas épocas en las que la saturación de la ciudad es la protagonista, pero nos encontramos ante un problema de saturación excesiva de recursos. Es necesario **encontrar un equilibrio** entre el abuso de utilización de recursos en temporada turística y el déficit de utilización de los mismos en épocas de escasez.
- Esta masividad ha traído consigo turistas y/o excursionistas totalmente despreocupados a los que no les importa ni la población residente ni los recursos históricos que posee la ciudad. La **preservación de los recursos y protección del destino** serían el cuarto objetivo.
- Ligado al anterior objetivo, añadido aparte la **erradicación del problema de las aguas altas**, pues se debe lidiar por separado debido a las terribles consecuencias que acarrearán a la ciudad.
- Otro de los objetivos es la **seguridad ciudadana y turística**. Como se ha nombrado anteriormente, un turista alemán murió entre dos embarcaciones. Quizás si se hubiera controlado más la situación masiva de personas y embarcaciones no se hubiera llegado a este horrible hecho.
- Por último pero no menos importante, no se pueden reducir los impactos negativos que provoca el turismo sin la **fomentación de la sostenibilidad**. Es vital que el turista conozca el daño que puede provocar en una ciudad, y más aún si ésta está en peligro. Son necesarias **medidas de concienciación para el turista** sobre la problemática situación actual.

4.3.- Estrategias

Antes de comenzar con el apartado de las estrategias, es interesante mencionar una frase de Vera, J. F., López, F., Marchena, J., & Antón, S. (2013): “*Venecia se considera un verdadero laboratorio de pruebas sobre las incidencias del turismo en ciudad histórica*”

La ciudad ha sabido aprovechar la ventaja comparativa. Se puede decir que Venecia se ha especializado en el turismo porque sus características geográficas y atractivos turísticos han dado pie a ello. Además de eso, la ciudad cuenta con la ventaja competitiva de la diferenciación, puesto que no hay ningún otro destino con las características que tiene Venecia. Esto es lo que ha provocado el exceso de turistas en una ciudad relativamente pequeña y en la que no se ha sabido cómo regular estos flujos de visitas, por esa razón es necesario tomar medidas.

Para poder cumplir los objetivos propuestos es necesario cambiar ciertos aspectos. Las estrategias sugeridas son las siguientes:

- Para la revalorización del destino es necesario mejorar la calidad del producto que conforma Venecia. Actualmente Venecia está ligada a los conceptos de saturación y destino degradado. Para esta revalorización es recomendable **fomentar el comercio local** y promover ayudas para este tipo de comercios artesanos, ya que se ven afectados por los nuevos comercios dedicados al turismo de masas y el excursionismo.
- Una solución para aminorar la masividad turística podría ser la **reducción del número de cruceros diarios** y ello ayudaría también al objetivo referente a la seguridad ciudadana y turística.
Volviendo a la noticia publicada por el Huffington post, trece cruceros llegaron a la capital de la región del Véneto en un fin de semana de septiembre de 2013. Si en septiembre han podido llegar esta cantidad de cruceros en dos días... ¿cuántos pueden llegar en pleno mes de agosto? La situación en Venecia es más que crítica.

Al parecer ya se tomaron medidas de este tipo para el año 2014. La noticia publicada por Vargas, A. (2013) en Hosteltur nos confirma que el Gobierno italiano redujo los cruceros según las toneladas gracias a las quejas de los ciudadanos. Pero esta solución apenas duró tres meses.

Más adelante, como se observa en la página web del Porto di Venezia, en 2013 se aprobó que los cruceros de gran tonelaje transitaran por el canal Concora Sant' Antelo, más alejado de la ciudad, y no por principal (el canal de la Giudecca, el más cercano).

Foto 1.- Canal de cruceros habitual y canal de cruceros de gran tonelaje



Fuente: The Telegraph, noticia por McKenna, J. (2014)

Parece ser que al Gobierno únicamente le interesan los beneficios a corto plazo, sin importarles los resultados a largo plazo, que pueden llegar a ser devastadores. Desde mi punto de vista, a pesar del desvío de los cruceros de mayor tamaño, veo conveniente una reducción de cruceros para la ciudad. Se verían reducidos los ingresos pero se ganaría terreno en beneficios para la sociedad y para el medio ambiente. Se debe llegar a un equilibrio a largo plazo entre las tres variables.

Mi propuesta es la siguiente:

Se ha buscado y calculado la media de los precios diarios pagados por cada turista para los años 2012 y 2013 para calcular la elasticidad. Los datos han sido proporcionados por el Servizio Nazionale del Turismo

Para ello también se han tenido en cuenta el número de turistas totales que eligieron la modalidad de crucero para los mismos años (ver tabla 9), siendo de esta forma:

	Precio	Pasajeros
Año 2012	118,24€	1.757.823
Año 2013	115,31€	1.815.823

Fuente: Serv. Osservatorio Nazionale del Turismo (2013) y Comune di Venezia – L'Annuario del turismo 2013 citta' di Venezia

Fórmula de la elasticidad:

(Variación cantidad / Variación precio) x (Precio inicial / Cantidad inicial)

=

$$(58.526/2'93) \times (118'24/1.757.297) = 1'34$$

La elasticidad es superior a uno, por lo tanto es una demanda elástica, es decir, es sensible a cambios en los precios. Esto provoca que inevitablemente al subir los precios disminuyan los ingresos.

Considerando que el precio ha sido la única variable que ha provocado dicha variación (a pesar de que no sea del todo cierto, ya que pueden influir diversos factores como el clima, la promoción, etc) quiere decir que ante una subida por ejemplo del 10% del precio, la cantidad de pasajeros disminuye en un 13'4%. Por tanto, al establecer el impuesto propuesto veremos seguro reducidos los ingresos, entonces es cuando se valoran las externalidades positivas. Si se reduce el número de turistas se genera un valor social que se debe tener en cuenta y que compensa la pérdida de ingresos.

Si establecemos un impuesto de 2'30€ (2% de 115€) provocará una bajada de pasajeros de $2 \times 1'34 = 2'68\%$. Este impuesto no supondría una bajada notable y probablemente tampoco genere valor social, ya que seguirían llegando demasiados turistas.

A pesar de no haber demasiados datos, una buena referencia sería volver a los niveles de 2009, con 1.407.762 pasajeros consiguiendo así reducir de manera considerable la masificación. Si se reducen los pasajeros, se reducirá el número de cruceros que lleguen al puerto de Venecia y con ello la contaminación. Sólo los turistas que tengan más disposición a pagar visitarán Venecia a través del puerto.

Pasar de los datos de 2013 a los de 2009 supone disminuir la cantidad en un 22'47%. Para que eso suceda, los precios tendrían que aumentar $22'47/1'34 = 16.76\%$, que sobre 115€ supone un impuesto de 19'28€. Para redondear podría ser 20€ por pasajero que visite Venecia. A priori puede resultar una cifra muy alta, pero si se quiere subsanar el problema, lo suyo es volver a datos de 2009, que es el año que tenemos como referencia. No es una cifra tan alta si lo comparamos con los 25\$ (algo menos de 25€) que se cobran por abandonar Cuba. Estas cifras elevadas son muy comunes en otros países, que no lo sean en Europa no significa que no se puedan aplicar y más viendo el problema de sobreexplotación que tiene Venecia.

- Para hacer frente a la estacionalidad que encontramos en verano o en carnaval, se podrían incentivar otros tipos de turismo como por ejemplo el de congresos y con ello diversificar mercados. Según Italian Venue, Venecia fue la ciudad elegida para la celebración de la séptima edición

del “Best of MICE”. Best of MICE son eventos periódicos para proveedores y meeting planners a las que asisten muchas personas relacionadas con este ámbito.

Este segmento conlleva grandes ingresos y la ciudad tiene el potencial y las características deseadas para atraer a este tipo de turismo.

- En cuanto a la preservación de los recursos y protección del destino, observamos en la noticia facilitada por la Agencia EFE y publicada en el periódico digital 20 minutos cómo la entrada a muchos museos es gratuita para los residentes, mientras que los turistas tienen que pagar un precio muy superior. Es probable que establecer un precio en los museos para residentes no guste a los venecianos, no solo por el hecho de tener que pagar para acceder a su patrimonio, sino también porque muchos de ellos han tenido que emigrar a otras ciudades a causa del turismo. A pesar de ello, esta medida puede ser una buena estrategia para la preservación y la protección del patrimonio, porque si se contribuye entre todos y no solo unos pocos, se llegará a una mejor solución.

Además de ello, hay que tener en cuenta el estudio publicado en la revista *Tourism Economics* por Marzetti, S., & Disegna, M. (2012). Dicho estudio se centra en la conservación de Venecia y en la disposición que tienen a pagar un número concreto de personas según su nacionalidad. Esta evaluación se llevó a cabo utilizando el método de valoración contingente y los resultados fueron tales que los italianos y los no-europeos estarían dispuestos a donar más cantidad que los europeos no-italianos.

- En lo referente a las aguas altas, seguir apoyando el proyecto MOSE que, a pesar de no estar acabado todavía, traerá soluciones al principal problema medioambiental provocado por las mareas del mar Adriático que sufre la ciudad.
- Para fomentar la sostenibilidad es imprescindible la colaboración público-privada. Se creará confianza entre los organismos públicos y las empresas privadas que participen en el sistema turístico de Venecia para tomar las consideraciones oportunas en las situaciones que se presenten, como por ejemplo fomentar la elección de sistemas de gestión medioambiental, como la norma ISO 14001).
Aparte de todo esto, podría ser recomendable fomentar otros itinerarios culturales, como la medida propuesta por la Comune di Venezia: FuoriRotta. El FuoriRotta es un mapa que sugiere diferentes puntos de interés no promovidos en los mapas turísticos habituales, como son tiendas de comercio local y actividades sostenibles. La propuesta sería algo similar, fomentando los sitios menos turísticos y a las afueras de Venecia que, no porque no sea la plaza de San Marcos no tiene que tener valor histórico o ser un lugar digno de visitar. Además propongo fomentar las visitas a las ciudades situadas en Venecia tierra firme, que se ven discriminadas por la fama de Venecia insular pero que tienen

grandes valores histórico-culturales también. Todo ello se debe llevar a cabo mediante la promoción de estas prácticas por las organizaciones público-privadas, además de establecer diferentes técnicas de reciclaje, no solo para los venecianos, sino también para los turistas que se despreocupan por la ciudad y la ensucian. Un método para ello serían los sistemas de consignación y depósito, mediante los cuales se reducen los residuos a través de incentivos por su reciclaje

4.4.- Previsión de resultados

Con las medidas propuestas, se prevé una disminución de cruceristas de un 22'47% a largo plazo, pues no será fácil ver cambios tan drásticos a corto plazo. Además, con la fomentación de otros tipos de turismo como el sector MICE se prevé una subida de los ingresos de la economía veneciana, ya que Venecia cuenta con una gran variedad de hoteles adaptados para las necesidades de este segmento. A todo esto, si se lleva una buena promoción sobre las prácticas sostenibles según los diferentes organismos y empresas subirán los beneficios sociales y la percepción que puedan tener los turistas del grado que sufre actualmente Venecia.

4.5.- Benchmarking

No todos los destinos culturales reciben únicamente gran cantidad de flujos turísticos en temporada alta poniendo en peligro el patrimonio cultural, y esto es así porque están bien gestionados. Un claro ejemplo de ello es Edimburgo. Los autores Vera, J. F., López, F., Marchena, J., & Antón, S. (2013) califican Edimburgo como *“un caso de notable interés como estrategia de turismo urbano”*.

La ciudad marcó como una de sus aspiraciones básicas en 2007 centrarse en un mercado objetivo concreto: los visitantes con mayor gasto per cápita según datos de Visit Scotland (2008)

La ciudad escocesa ha tenido un fuerte crecimiento en cuanto a turismo. Es más, el turismo que caracteriza dicha ciudad es el cultural fomentado por sus diversos festivales anuales. Estos festivales son reconocidos mundialmente porque se promueve todo tipo de arte y cultura de diferentes partes del mundo. Según Ali-Knight, J., Robertson, M., & Campus, C. (2003), los festivales generaban 53.000.000£ en 1990, y por el año 2003 aproximadamente aumentó hasta más de 120.000.000£. Cabe destacar también que el turismo de reuniones es otra de las fuentes importantes para la economía de Edimburgo, pues según datos de Hosteltur en 2013, de las 86.524 reuniones que tuvieron lugar en Escocia (contribuyendo un total de 2.200.000.000€), el 33% (28.553) se celebraron en Edimburgo.

Además de eso, es destacable la contribución que tiene Edimburgo con otra gran ciudad escocesa: Glasglow. Dicha contribución consiste en mejorar las infraestructuras y poner más facilidades para acceder de una ciudad a otra (Vera, J. F et al. (2013).

Por último, la capital escocesa participó en 2014 en el concurso medioambiental “Entente Florale” reconocido mundialmente. Edimburgo fue elegida como candidata por sus características sostenibles y de turismo de naturaleza y cultura, así como por la postal que conforma su arquitectura neoclásica rodeada de verde. (Datos: The City of Edinburgh Council)

Podría ser recomendable para Venecia centrarse en un segmento de mercado con algo más de poder adquisitivo como ha hecho Edimburgo, ya que la mayoría de visitantes que recibe son excursionistas, y los grandes gastos (como la pernoctación) los realizan en los alrededores de la ciudad o en los cruceros. Venecia se ha centrado en aumentar ingresos a costa de lo que sea, fomentando el turismo “low cost” de los excursionistas. A veces es necesaria una discriminación de segmentos cuando se está en una situación tan grave como en la que está Venecia, ya que no aprovecha bien su patrimonio histórico y sus características únicas como un recurso sino que lo explota.

Van der Borg (1995) ya propuso que *“la ciudad artística precisa ser conservada tan inaccesible como sea posible para los excursionistas”*

5.- Conclusión

A pesar de que la búsqueda de los datos haya resultado muy complicada debido a la descentralización de los mismos en varios organismos y agencias, ha sido muy interesante su estudio.

Dicho esto, podemos concluir que Venecia vive del monocultivo turístico. Esta realidad no es deseada para ninguna ciudad por muchos ingresos que genere este sector, ya que el turismo puede llegar a ser un conflicto en esta situación. Es destacable y lógico también el hecho de que el turismo sea el sector con más porcentaje de trabajadores.

Por otra parte, existe una relación directa entre los flujos de turistas y la población residente. A medida que aumenta el número de visitantes, la población disminuye. Estos hechos cada vez van a más, ya que se ha podido comprobar que cuantos más años pasan, más vacía se queda la ciudad. También se puede sumar el hecho de que los puestos de trabajo tradicionales, y en general la economía local, se están viendo afectados por los nuevos comercios dedicados al turismo.

Además, la globalización ha influido con efectos negativos y prácticas insostenibles, y parte de culpa la tiene el excursionismo. Puede haber todo tipo de turismo siempre que se sea respetuoso con el destino, sin necesidad de poner en peligro el medio ambiente y los recursos histórico-culturales. Para que esto sea posible será necesario reducir los flujos turísticos en las épocas de mayor demanda y así intentar llevar un control sobre este tipo de turismo, a pesar de que es difícil. Por otro lado, la industria de cruceros, su auge durante los últimos años y la contaminación visual y medioambiental que provocan, también son culpables de dichos efectos. Sería recomendable la aplicación de un impuesto como el propuesto anteriormente.

Cabe destacar también la falta de interés del Gobierno, puesto que durante el presente trabajo se ha visto cómo se aprueban y suspenden medidas, sin olvidarse de mencionar el caso de corrupción en el actual proyecto MOSE. Estas actuaciones son totalmente individualistas, no se ha tenido en cuenta el interés social y a simple vista parece resultar indiferente. Todo esto lleva a unas consecuencias que quizás no se tengan en cuenta en un futuro inmediato, pero en el largo plazo sí. Es necesario que haya una equidad intergeneracional, para que las generaciones futuras puedan disfrutar de la Venecia que se disfruta en el presente, porque si no se toman medidas, puede que en un futuro deje de existir esta bella ciudad.

6.-Bibliografía

- Agencia EFE. (2013). Un alemán muere tras chocar una góndola contra un vaporetto en Venecia. *ABC*. Retrieved from
- Agencia EFE. (2015, May 15). ¿Venecia abusa del turismo?: denuncian ante la CE la diferencia de precios para los turistas. *20 Minutos*. Venecia. Retrieved from <http://www.20minutos.es/noticia/2457800/0/venecia-turistas-belga/denuncia-comision-europea/diferencia-precios/>
- Ali-Knight, J., Robertson, M., & Campus, C. (2003). Festivals and the City: An examination of the influence of festivals on the cultural image and representation of Edinburgh. In *TTRA European Conference* (p. 12). Vienna.
- Azienda di Promozione Turistica della Provincia di Venezia. (2014). *10 Anni di turismo in provincia di Venezia edizione 2014*. Venezia.
- Camera di Commercio. (2014). *Venezia in Cifre Edizione 2014*. Venezia.
- Cavaleri, L., & Bertotti, L. (1996). The modern predictability of the 1966 big Venice flood, 1–6.
- Comerlati, A., Ferronato, M., Gambolati, G., Putti, M., & Teatini, P. (2003). Can CO2 Help Save Venice from the Sea? *Eos*, 84(49), 546, 552–553. Retrieved from <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1029/2003EO490003/pdf>
- Comune di Venezia. (2013). *Annuario del turismo 2013 città di venezia*. Venezia.
- Comune di Venezia. (2014). Fuorirota. L'altra mappa di Venezia.
- Comune di Venezia. (2015). Mappa della Popolazione residente al giorno precedente. Retrieved April 19, 2015, from <https://portale.comune.venezia.it/millefoglie/statistiche/home>
- Comune di Venezia - Ufficio Marketing e Immagine. (n.d.). *Amici di venezia: Il "Club" esclusivo dei partner della città*. Venezia.
- Conti, C. (2013, July). Il business della vacanza salva il Pil veneto. *Nordest Economia*, p. 2. Venezia. Retrieved from http://www.ethan-group.it/wp-content/uploads/2013/08/Economia_Nordest-27-07-2013-Giornale.pdf
- ENIT. (2014). Arrivi degli stranieri nelle regioni italiane anno 2013. Retrieved from <http://www.enit.it/en/studies-and-research.html>
- ENIT. (2015). *Spesa dei viaggiatori stranieri per aree e regioni nel 2014*. Retrieved from <http://www.enit.it/it/studi.html>

- Espinosa, A. (2009). Estrategias de complementariedad entre comercio y turismo en centros históricos patrimoniales: El caso de Venecia. *Boletín de La Asociación de Geógrafos Españoles*, (50), 281–296.
- García, A. (2009). Expertos alertan que Segovia y Ávila están en peligro de “venecianización.” *El Mundo*. Ávila. Retrieved from <http://www.elmundo.es/elmundo/2009/11/19/castillayleon/1258636142.html>
- Hosteltur (2011). Londres, Zurich, Estambul y París, líderes en ocupación y RevPar de Europa. *Hosteltur*.
- Hosteltur. (2013, August). El turismo de reuniones aporta 2200 M € a la economía escocesa. *Hosteltur*.
- Hosteltur. (2014). Venecia vuelve a permitir la entrada de grandes cruceros en la laguna. *Hosteltur*. Venecia.
- Istituto Nazionale di Statistica. (2014). Migrazioni della popolazione residente. Retrieved from <http://www.istat.it/it/immigrati/grafici-interattivi/migrazioni-interne>
- Italian Venue (2014). Best of Mice, appointment in Venice. Retrieved from <http://www.italianvenue.com/news/20142192026-best-of-mice-appointment-in-venice/>
- Lenassi, A., Minto, M., Pesce, C., & Simone, D. (2013). *Le dinamiche del turismo: una finestra sulla provincia di Venezia*. Venezia. Retrieved from http://www.ebt.ve.it/sites/default/files/le_dinamiche_del_turismo.pdf
- Malone, L. (2006). Venecia, Dubai y París, las tres ciudades con mayor RevPAR a nivel mundial. *Hosteltur*. Retrieved from http://www.hosteltur.com/34856_venecia-dubai-paris-tres-ciudades-mayor-revpar-nivel-mundial.html
- Marzadro, M. (2004). Los eslabones de la cadena migratoria : el caso de los bengaleses en Venecia (pp. 1–9). Barcelona.
- Marzetti, S., & Disegna, M. (2012). Demand for the quality conservation of Venice, Italy, according to different nationalities. *Tourism Economics*, 18(5), 1019–1050. <http://doi.org/10.5367/te.2012.0157>
- McKenna, J. (2014, August 9). Italy to ban large cruise ships in Venice. *The Telegraph*. Retrieved from <http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/europe/italy/11023451/Italy-to-ban-large-cruise-ships-in-Venice.html>
- Miskell, S., Luther, J., McGee, T., & Lund, J. (2008). *Life in the “ City of Water .”* Venice.

- Minghetti, V. (2001). From destination to destination Marketing and Management: designing and repositioning tourism products. *International Journal of Tourism Research*, (3), 253–259. <http://doi.org/10.1002/jtr.274>
- Montanari, A., & Muscarà, C. (1995). Evaluating tourist flows in historic cities: the case of venice. *Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie*, 86(1), 80–87.
- N.d. (2009). Simposio Internacional “Soluciones sostenibles para las Ciudades Patrimonio Mundial.” Retrieved from <http://www.fundacionpatrimoniocyl.es/SEMI.asp?id=492>
- N.d. (2013). Protesta en Venecia contra la llegada de 13 cruceros en dos días. *El Huffington Post*. Retrieved from http://www.huffingtonpost.es/2013/09/21/protesta-venecia_n_3967817.html
- Oceana. (2004). *Needless cruise pollution: Passengers want sewage dumping stopped*.
- Ordaz, P. (2014). Muerte de Venecia. *El País*. Venecia. Retrieved from http://elpais.com/elpais/2014/07/31/eps/1406830600_168597.html
- Ordaz, P., & Fernández, M. (2014). Detenidos por corrupción el alcalde de Venecia y otras 34 personas. *El País*. Roma / Venecia. Retrieved from http://internacional.elpais.com/internacional/2014/06/04/actualidad/1401871606_270574.html
- Pichler, A. (2013). *The Venice Syndrome*. United Kingdom. Retrieved from <https://www.youtube.com/watch?v=K9obLAdWmSw>
- Portanova, M. (2014). Mose, in dieci anni 11,3 miliardi di costi in più. E allarmi inascoltati. *Il Fatto Quotidiano*. Retrieved from <http://www.ilfattoquotidiano.it/2014/06/06/mose-in-dieci-anni-13miliardi-di-costi-in-piu-e-allarmi-inascoltati/1015136/>
- Porto di Venezia. (2013). Canale Contorta Sant’Angelo: una nuova via d’acqua per le Crociere a Venezia.
- Quinn, B. (2007). Performing tourism in Venice : local residents in focus. *Annals of Tourism Research*, 34(2), 458–476.
- Ravera, O. (2000). The lagoon of Venice : The result of both natural factors and human influence. *Journal of Limnology*, 59(1), 19–30. <http://doi.org/10.4081/jlimnol.2000.19>
- Russo, A. P. (2000). The “ vicious circle ” of tourism development in heritage destinations. In *40th COngress of the European Regional Science Association, Barcelona* (pp. 1–22).

- Seguí, A. E. (2009). Estrategias de complementariedad entre comercio y turismo en centros históricos patrimoniales: el caso de Venecia. *Boletín de La Asociación de Geógrafos Españoles*, (50), 281–296.
- Serv. Osservatorio Nazionale del Turismo (ONTIT). (2013). Prime quattro città italiane per numero di viaggiatori stranieri: indicatori turistici 2012.
- Servizio Statistico e Ricerca. (2014). Serie storica della popolazione residente e dei numeri indice per zone del Comune di Venezia dal 1871.
- Sommer, A. (2012). Paolo Costa, president of the Venice Port Authority, agrees to alternative route into Venice for cruise ships.
- The city of Edinburgh Council. (2014, August 6). Edinburgh's environment judged for Europe-wide competition. Edinburgh. Retrieved from http://www.edinburgh.gov.uk/news/article/1618/edinburghs_environment_judged_for_europe-wide_competition
- Van Der Borg, J. (1995). El Turismo y las ciudades artísticas : el caso de Venecia. *Estudios Turísticos*, 126, 79–90.
- Van Der Borg, J., Costa, P., & Gotti, G. (1996). Tourism in European heritage cities. *Annals of Tourism Research*, 23(2), 306–321. [http://doi.org/10.1016/0160-7383\(95\)00065-8](http://doi.org/10.1016/0160-7383(95)00065-8)
- Van Der Borg, J., Garlato, G., & Marchiante, S. (2008). *SPESA TURISTICA E ARTIGIANATO VENEZIANO : UN ' ANALISI EMPIRICA Università Ca ' Foscari di Venezia*. Venezia.
- Vargas, A. (2013). Venecia recorta los cruceros para 2014. *Hosteltur*.
- Vargas, A. (2014). Venecia vuelve a permitir la entrada de grandes cruceros en la laguna. *Hosteltur*. Venecia.
- Venezia Terminal Passeggeri. (2015). *Traffico Passeggeri nel porto di Venezia 1997-2014*. Venezia.
- Vera, J. F., López, F., Marchena, J., & Antón, S. (2013). *Análisis territorial del turismo y planificación de destinos turísticos* (1st ed.). Tirant Lo Blanch.
- Visit Scotland. (2008). *Edinburgh Tourism. A framework for growth 2007 - 2015*. Edinburgh.
- World Heritage Cities - Unesco. (n.d.). Venice and Its Lagoon. Retrieved from <http://whc.unesco.org/en/list/394>
- Zanini, F., Lando, F., & Bellio, M. (2008). *Ca ' Foscari University of Venice. Social Science Research* (Vol. 93). Venice.