

## **Gli anni in cui tutto cambiò: il turismo italiano fra il 1936 e il 1957\***

[Fecha de recepción del original: 15/7/2019; versión definitiva: 4/1/2020]

Patrizia Battilani<sup>Ψ</sup>  
Università di Bologna

### **Introduzione**

Diversamente da quanto accade per la Spagna, gli anni che vanno dal 1936 al 1958 non sono abitualmente analizzati insieme dalla storiografia italiana, perché per l'Italia la seconda guerra mondiale e il ritorno ad un regime democratico nel 1946 sono stati uno spartiacque fra due diverse epoche. Tuttavia, proporli in una visione unitaria può offrire spunti interessanti per analizzare il cambiamento di paradigma culturale ed economico avvenuto durante quei venti anni.

Il 1936 segnò il definitivo distacco dell'Italia dalla Società delle Nazioni nonché la rinuncia ad ottenere in quel consesso il riconoscimento come grande potenza europea. In quell'anno, il governo fascista riuscì a concretizzare il vecchio sogno di annettere l'Etiopia<sup>1</sup>, avviando così una serie di reazioni a catena che culminarono con la cacciata dell'Italia dalla Società delle Nazioni nel dicembre 1937 (quattro anni dopo l'uscita di Germania e Giappone). Tali avvenimenti rappresentarono una cesura politica e ebbero ricadute anche sulle politiche dei consumi. Infatti, l'isolamento politico portò a teorizzare l'isolamento economico, trasformando il protezionismo degli anni precedenti in una vera e propria politica autarchica, incentrata sull'uso dei soli prodotti italiani<sup>2</sup>. A tal fine tra il 1937 e il 1940 fiorirono le comunicazioni pubblicitarie finalizzate ad orientare gli italiani (e soprattutto le madri e le casalinghe in generale) verso l'acquisto di prodotti nazionali<sup>3</sup>.

---

\* Esta investigación se enmarca en el proyecto HAR2017-82679-C2-1-P, financiado por el Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades y fondos FEDER de la Unión Europea.

<sup>Ψ</sup> Contacto: E-mail: patrizia.battilani@unibo.it

<sup>1</sup> Tollardo, 2016

<sup>2</sup> Zamagni, 2003.

<sup>3</sup> Scarpellini, 2008

Il 1957, invece, avviò la fase più dinamica della storia economica italiana, la quale permise di lasciarsi definitivamente alle spalle non solo l'autarchia fascista e la guerra, ma anche la faticosa ricostruzione post-bellica. Non a caso proprio in tale anno la televisione lanciò il primo programma nazionale di pubblicità televisiva, Carosello. L'Italia entrava così nell'era dei consumi di massa, traendo beneficio dal nuovo ordine mondiale affermatosi con la fine della guerra. In sintesi gli anni compresi fra il 1936 e il 1957 sono quelli in cui matura il più forte cambiamento mai avvenuto nel nostro paese per quanto riguarda il paradigma dei consumi e delle politiche commerciali: si passa da un simbolismo legato al concetto di nazione e di forza, a tratti anticonsumista, ad uno che propone il consumo come rito collettivo comune a tutta la nuova società europea ed inoltre si passa dall'autarchia al libero scambio. La nuova democrazia italiana ebbe successo in ciò in cui era fallito il fascismo: usare i consumi per creare i nuovi italiani e in tal modo mantenere saldo il consenso politico. L'uomo nuovo fascista, quello della italianità dei consumi, della sobrietà, di una moda che incarnasse forza e sentimenti nazionalistici, se mai aveva preso forma<sup>4</sup>, sbiadì negli anni Cinquanta davanti all'uomo democratico dell'americanizzazione degli stili di vita e del mito dell'abbondanza e della felicità terrena<sup>5</sup>.

Questo cambiamento ebbe anche una sua dimensione industriale, in termini di processo e prodotto industriale. Ma non solo. Esso generò anche un nuovo significato simbolico per beni e servizi. Una concettualizzazione utile per ragionare su continuità e permanenze e su valore d'uso e valore simbolico dei consumi, ci viene dal mondo dell'economia ed è la distinzione fra *functional* (funzionale) e *soft* (estetica, simbolica) *innovation*<sup>6</sup>.

Il turismo più di altri può aiutarci a comprendere la differenza simbolica profonda fra il rito del consumo del periodo fascista e quello che si affermò negli anni cinquanta e sessanta. Ma anche la convivenza di più percorsi e narrazioni. La letteratura economica rappresenta spesso il turismo come un paniere che include tanti altri servizi e prodotti: il trasporto, l'alloggio, il catering e una vasta gamma di attività ricreative. Pertanto la trasformazione dell'esperienza turistica è il risultato di un insieme di processi che riguardano i singoli servizi che lo compongono. Il ridisegno complessivo che prende corpo nel passaggio dal fascismo alla democrazia è quindi l'esito dei cambiamenti che coinvolgono le diverse componenti.

Nel corso degli anni venti e trenta molte delle innovazioni funzionali destinate a costituire la base "tecnologica" del turismo di massa erano già state realizzate o per lo meno pensate. Tuttavia questi nuovi simboli del prodotto turistico vennero in quegli anni narrati all'interno delle categorie dell'ideologia fascista. Anche se non mancarono percorsi di consumo con una propria narrazione. Dopo la guerra quando iniziò la

---

<sup>4</sup> Gentile, 2002.

<sup>5</sup> Cavazza e Scarpellini, 2010

<sup>6</sup> Stoneman, 2010

ricostruzione non solo delle basi produttive ma anche delle pratiche di consumo, quelle stesse componenti della filiera turistica vennero riproposte con nuove immagini, spesso di derivazione americana, che consentirono l'inserimento del turismo nella nuova narrativa dello stato democratico e di uno sviluppo economico incentrato sull'apertura dei mercati.

### **Gli anni tra il 1936 e il 1957 visti in una prospettiva di lungo periodo**

Per intercettare i cambiamenti che si concretizzano nel settore turistico tra il 1936 e il 1957 occorre ripercorrerne l'evoluzione prima e dopo quell'intervallo di anni.

E' noto che gli anni venti e trenta furono un periodo complesso per l'economia europea, inclusa quella italiana, e questo influenzò anche la crescita dei consumi. Nonostante fosse nella sua fase ascendente, il turismo mostrò un andamento ciclico come la maggior parte degli altri consumi e della produzione. Complessivamente, tuttavia, esso registrò una crescita significativa soprattutto nella sua componente italiana. Almeno questo è quanto si può desumere dai lacunosi dati disponibili. In questo comparto, si era, infatti, ai primordi delle rilevazioni statistiche con molte sperimentazioni e poche certezze. La lentezza con cui venne progressivamente costruito un sistema di raccolta e analisi dei dati, conferma le difficoltà del mondo politico ed accademico ad attribuire valore al settore.

Le prime stime erano state avviate a fine Ottocento limitatamente alla clientela straniera, il cui afflusso apportava importanti riserve valutarie al paese. Esse proponevano una valutazione dei visitatori stranieri sulla base dei biglietti ferroviari venduti all'estero e alle stazioni di confine e degli sbarchi nei porti italiani<sup>7</sup>, finalizzata alla costruzione della bilancia commerciale italiana (nella Fig.1, tale serie, modificata nel tempo sulla base delle indicazioni di Bodio, Stringher e Benini è denominata Rilevazione alla frontiere). Questa metodologia venne affiancata nel 1931 da una rilevazione alle frontiere che utilizzava i documenti di tipo amministrativo compilati dalle autorità al momento dell'ingresso degli stranieri in Italia. Grazie ad essa divennero più attendibili le informazioni relative a ferrovie e trasporti marittimi, mentre peggiorarono quelle relative ai transiti automobilistici in quanto non fu possibile separare il passaggio dei lavoratori transfrontalieri. Sino ad allora i visitatori che entravano in automobile erano stati conteggiati sulla base delle importazioni temporanee di automobili e ipotizzando 3 passeggeri per vettura. Per questa ragione nella serie della Fig. 1 denominata Rilevazione alle frontiere, per gli anni 1931-1940 proponiamo una nostra stima che non include l'ingresso dei lavoratori. Dopo la seconda guerra mondiale, quando la diffusione dell'auto fece aumentare rapidamente la quota

---

<sup>7</sup> La prima elaborazione tentata in Italia delle spese dei turisti stranieri riguardò l'anno 1897 e venne realizzata da Bodio, 1899. Ad essa seguì per l'anno 1910, quella di Bonaldo Stringher, 1922; Niceforo, 1923; Benini, 1928 (?); Mariotti, 1933

di questi ultimi, l'Istituto di statistica propose una propria valutazione del fenomeno (tali lavoratori erano il 20% di chi passava la frontiera nel 1948 e il 50% nel 1957), rendendo così più affidabile la nuova serie.

Per quanto riguarda il turismo interno le prime rilevazioni furono avviate solamente dopo la prima guerra mondiale, a testimonianza del minore interesse per quella parte di flussi che non influiva sulla bilancia dei pagamenti. E' curioso che l'istituzione della tassa di soggiorno, avvenuta nel 1910, non fosse stata né preceduta né seguita da alcun tentativo di misurare il fenomeno. D'altra parte erano ancora pochi i personaggi pubblici che prodigavano le proprie energie a favore dello sviluppo del turismo. Possiamo ricordare esponenti politici, come il più volte ministro Maggiorino Ferraris e il deputato Pietro Lanza di Scalea (presidente dell'Associazione nazionale per il movimento dei forestieri)<sup>8</sup>, industriali, come Luigi Bertarelli (che poi diverrà presidente del Touring club italiano) e, infine, direttori di albergo come Federico Fioroni di Genova e il cav. Campioni di Napoli che furono anche i primi presidenti dell'Associazione Italiana albergatori<sup>9</sup>. Il turismo assumeva nei loro scritti la duplice veste di una attività economica dalle floride prospettive e di un'esperienza culturale capace "di aprire la mente a più larghe vedute, a giudizi più sicuri, ad orizzonti vasti. "Un paese tagliato fuori dal movimento dei forestieri è tagliato fuori dalla vita del mondo"<sup>10</sup>: scriveva nel 1917 Maggiorino Ferraris. Vale la pena precisare che con il termine forestiero si intendevano i turisti in generale e quelli provenienti dall'estero.

Il dibattito parlamentare del 1910 sulla introduzione di una tassa turistica nei luoghi di cura e nelle stazioni termali, balneari e climatiche permette di cogliere con chiarezza le trasformazioni che il settore stava vivendo ad inizio novecento: in primo luogo il progressivo passaggio da una concezione curativa ad una ricreativa, anche se comunque finalizzata al maggiore benessere della persona; in secondo luogo, il ruolo guida degli investimenti a livello comunale per garantire lo sviluppo del settore e, infine, il tema dell'impatto dell'industria del forestiero sull'economia locale, che si riteneva all'epoca limitato a poche grandi imprese alberghiere.

"E le località del lago Maggiore, come Pallanza, Stresa, ecc., del pari che le città degli altri nostri laghi di Como, di Garda ed altri siti importanti di villeggiatura, debbono sopportare anch'esse, al pari delle stazioni di cura propriamente detta, delle spese non indifferenti: per fornire tutte quelle comodità che procurano un ottimo soggiorno ai forestieri. E non è giusto che si faccia fronte a queste spese, per esempio, col dazio consumo che grava essenzialmente sul popolo, e colla

---

<sup>8</sup> L'Associazione nazionale italiana per il movimento dei forestieri fu la prima organizzazione di promozione con una prospettiva nazionale. Creata nel giugno 1900 venne trasformata in ente morale nel 1903, con il Regio decreto del 1° gennaio 1903, pubblicato nella Gazzetta ufficiale del Regno d'Italia n.57, del 10 marzo 1903.

<sup>9</sup> L'Associazione albergatori era stata creata nel 1899.

<sup>10</sup> Ferraris, 1917

tassa esercizio che grava anche su piccoli esercenti i quali non sentono il beneficio della grande industria del forestiero.<sup>11</sup>”

Il processo di istituzionalizzazione del turismo (e quindi anche qualunque ragionamento sulla misurazione del fenomeno) non era che agli inizi. E la guerra lo interruppe. Tuttavia già nel 1919 venne creato l’Enit (Ente nazionale delle industrie turistiche). Fra le molteplici attività di cui il nuovo ente si fece promotore vi fu anche quella di avviare la prima rilevazione nazionale del movimento turistico. Predisposta nel 1921, essa venne avviata nel 1922 e si basò su dati amministrativi che però dovevano essere generati direttamente dagli alberghi, i quali avevano l’obbligo di segnalare gli ospiti alle forze di pubbliche sicurezza<sup>12</sup>. Il servizio, affidato agli organi di P.S. dipendenti dalle Prefetture, risultava insoddisfacente soprattutto per quanto riguarda la durata del soggiorno dei diversi viaggiatori. Per tutto il periodo prebellico questo tipo di indagine non diede risultati affidabili, come più volte segnalato dai responsabili dell’Istituto statistico nazionale in occasione della pubblicazione dei risultati nella serie Statistica del turismo. Tra l’altro, nel 1931 venne modificata la metodologia utilizzata per produrre i valori aggregati, creando una discontinuità nella serie.

Un miglioramento importante si ebbe a partire dal 1927, ma limitatamente ad una particolare tipologia di località, quelle che stavano specializzando la loro economia nel turismo e avevano costituito a scopo di promozione un’apposita Azienda di soggiorno, turismo e cura. Infatti, in tale anno l’Enit assegnò a queste ultime il compito della raccolta e trasmissione dei dati. Nel 1934, la compilazione dei moduli richiesti dall’indagine divenne un vero e proprio obbligo di legge. Di conseguenza dal 1935, tutte le località con una propria azienda di soggiorno (e per tanto riconosciute ufficialmente come turistiche) iniziarono a fornire dati completi. Di conseguenza a partire dal 1928 si resero disponibili due serie: una più accurata ma che forniva informazioni solamente sulle destinazioni in cui era stata istituita una azienda di soggiorno e l’altra molto più lacunosa per tutti i comuni italiani. La prima venne spesso utilizzata anche per verificare e aggiustare la seconda. Terminata la guerra, nel riprendere la propria attività, l’Enit non ritenne opportuno riprendere immediatamente l’indagine dell’attività alberghiera, senza averla prima riorganizzata. Solo nel 1951, la stretta collaborazione fra Enit, Istat e Commissariato permise di elaborare un nuovo regolamento che garantisse una maggiore affidabilità. Per quanto riguarda le destinazioni in cui operava un’Azienda di soggiorno, il vecchio sistema di rilevazione venne mantenuto anche dopo l’introduzione nel 1951 della statistica alberghiera, creando per queste località una doppia indagine di cui una facente capo all’Enit e l’altra dapprima agli E.P.T. e successivamente all’Istat. Nel 1957 si riuscì ad uniformare le

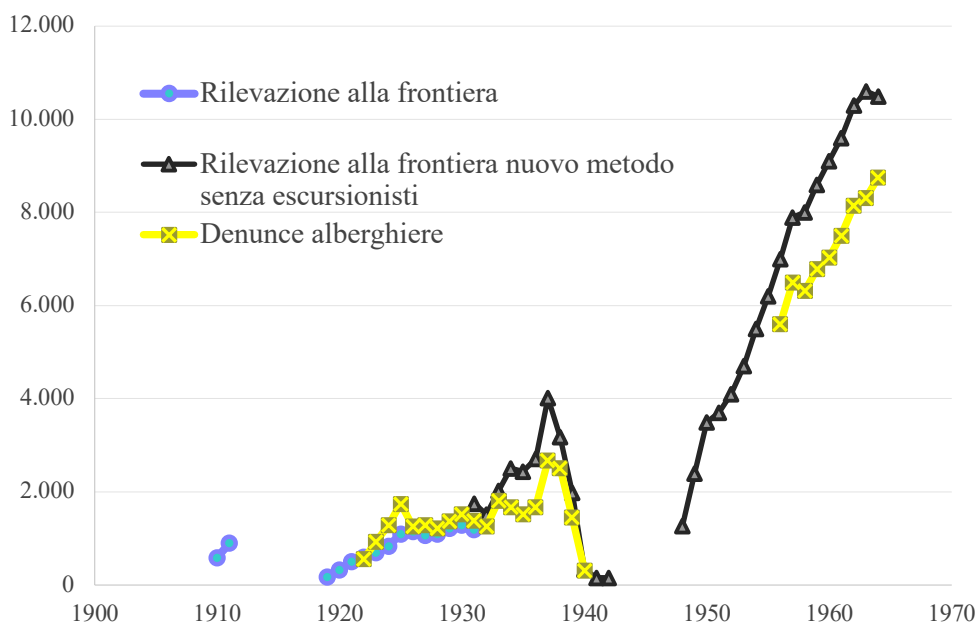
---

<sup>11</sup> Camera dei deputati, legislatura XXIII, 1° sessione, Discussioni, 2° tornata del 3 luglio 1910.

<sup>12</sup> Si trattava di dati alquanto insoddisfacenti, tanto che sulla base dei controlli fatti in alcune province per gli anni 1923 e 1924, l’Enit ritenne di dover maggiorare le cifre originale del 200% per gli italiani e del 150% per gli stranieri. ENIT, 1925

due rilevazioni. Anche dopo tale unificazione l'Enit, tuttavia, continuò a dare spazio alle località di cura soggiorno e turismo in sede di elaborazione dei dati.

**Figura 1**  
**Stranieri arrivati in Italia (migliaia)**



Fonte: Per i dati provenienti dalle denunce alberghiere si veda Enit, Statistica del Movimento turistico italiano, Roma, anni 1924, 1925, 1926-7, 1928, 1929, 1930, 1931 e Atti parlamentari, Camera dei Deputati, Relazione della II Commissione Permanente, Relatori Gagliardi e Simonacci, Presentata alla Presidenza il 14 giugno 1960; Per i dati provenienti dalle rilevazioni alle frontiere si veda Bollettino mensile dell'Ente nazionale industrie turistiche, Statistica del turismo, N°1, 1934; Per gli anni 1956-1965, si veda Istat, serie storiche, Tab.18.2.

Osservazione: I dati sugli ingressi alla frontiera per gli anni 1931-1940 sono stati modificati in modo da eliminare la presenza dei lavoratori transfrontalieri. A tale scopo si è applicata una riduzione del 20% sugli ingressi. Tale percentuale è quella che è stata adottata dall'istituto di statistica per il 1948.

E' sulla base di tali dati e delle interpretazioni che ne diede la letteratura coeva, che in questo paragrafo tratteremo l'evoluzione del settore nel passaggio dall'epoca fascista a quella democratica.

Per quanto riguarda i visitatori stranieri, che erano aumentati durante la Belle Époque, la loro presenza si ridusse drasticamente negli anni di guerra, durante i quali anche la normale attività degli alberghi venne profondamente modificata: nelle zone di

guerra le strutture ricettive vennero utilizzate come luogo di accoglienza per soldati e ufficiali; nel resto del paese fecero i conti con il razionamento di diversi prodotti alimentari<sup>13</sup>. Inoltre, finita la guerra, nei territori del Trentino Alto Adige e del Friuli Venezia Giulia ci si confrontò con l'impatto dell'annessione all'Italia sui tradizionali flussi turistici provenienti dall'impero austro-ungarico e dalla Germania<sup>14</sup> che, tra aprile e settembre, rappresentavano la principale clientela delle rinomatissime stazioni idrotermali, montane e balneari. Fortunatamente, i nuovi confini non cambiarono più di tanto le vecchie abitudini, tanto che già nel 1923 le due regioni si erano già riportate su un medesimo livello di presenze turistiche. L'epoca fascista, quindi, iniziò in un contesto in cui il turismo internazionale sembrava ritornato alla situazione prebellica. Tuttavia, lo sviluppo successivo fu tutt'altro che lineare e venne contrassegnato da molteplici cadute, come si vede dalla Fig. 1. In ogni caso nel 1938, ultimo anno "normale" in un Europa che si stava avvicinando alla seconda guerra mondiale, gli arrivi di visitatori stranieri negli alberghi italiani avevano superato i 2,5 milioni (pari ad oltre 12 milioni di presenze), contro i 900mila del 1923 (le presenze erano state oltre 6 milioni). Terminata la guerra, il flusso dall'estero riprese piuttosto rapidamente, tanto che nel 1957 gli arrivi quasi triplicarono rispetto al 1938 (6,5 milioni) e le presenze raddoppiarono (23 milioni).

La domanda nazionale restò per tutto il periodo interbellico molto più consistente di quella straniera, con percentuali sul totale che oscillarono fra l'83% e il 71% (Fig 3). Anche la crescita fu piuttosto consistente, con un'accelerazione a fine anni Trenta: nel 1938, l'Enit stimò 40,8 milioni di pernottamenti negli alberghi, contro i 16,5 del 1923. Dopo la guerra, essa recuperò più lentamente rispetto al turismo internazionale, il livello precedente tanto che solo nel 1957 le presenze turistiche alberghiere raggiunsero quelle del 1939. Anche ammettendo che i dati del 1939 fossero sopravvalutati<sup>15</sup>, resta evidente la dimensione non solo economica ma anche sociale raggiunta dal turismo interno alla vigilia della seconda guerra mondiale. Altrettanto evidente è la lentezza con cui si ritornò al livello prebellico per quanto riguarda i consumi turistici. Complessivamente, l'insieme dei pernottamenti di italiani e stranieri che aveva raggiunto i 52 milioni nel 1938, si attestò a 52,6 nel 1957 (Fig. 2). Da questo punto di vista, nel dopoguerra il turismo si comportò come gli altri consumi.

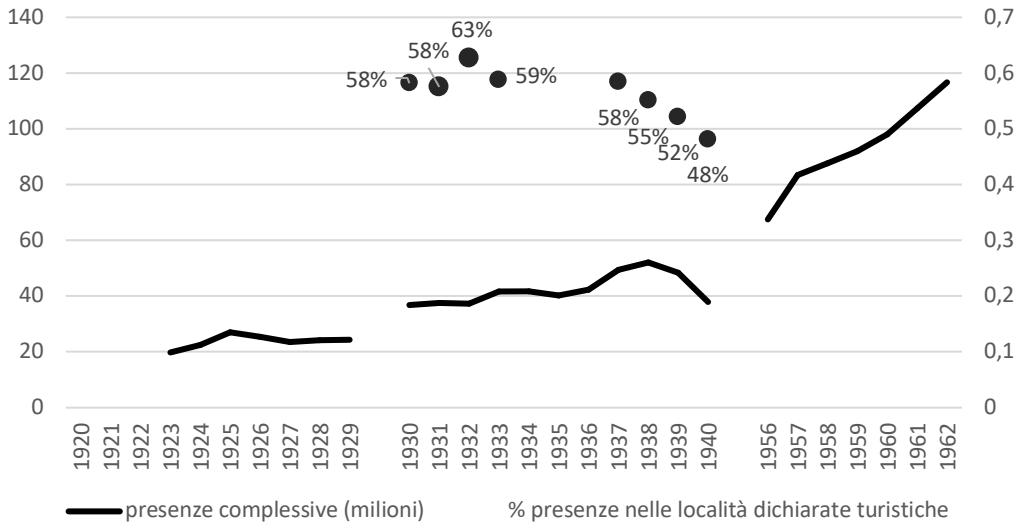
---

<sup>13</sup> Zanini, 2015.

<sup>14</sup> Nel 1919, con la Conferenza di Parigi vennero annessi all'Italia il Trentino, l'Alto Adige fino al Brennero, la conca di Ampezzo, la conca di Tarvisio fino al villaggio di Thörl, la sella di Dobbiaco, Pontebba austriaca; nel 1920 con il Trattato di Rapallo furono annessi all'Italia il Friuli orientale, Trieste, l'Istria, Zara, Cherso, Lussino, Pelagosa e Lagosta.

<sup>15</sup> Osservando la figura 2 si può notare come la quota dei pernottamenti nelle stazioni di turismo cura e soggiorno sia passata dal 58% al 52% tra il 1937 e il 1939. Nello stesso intervallo di tempo le località che vennero riconosciute come turistiche aumentarono da 143 a 166. Ora due ipotesi sono possibili: il settore cambiò radicalmente in quei anni, tanto da spostare una quota consistente di flussi nelle destinazioni tradizionalmente non turistiche oppure il dato complessivo venne sopravvalutato.

**Figura 2**  
**Presenze turistiche complessive in Italia e incidenza dei pernottamenti delle località dotate di un' azienda di soggiorno cura e turismo.**



Fonte: Vedi Fig 1

**Figura 3**  
**Arrivi e presenze turistiche complessive (percentuale stranieri sul totale)**



Fonte: Vedi Fig 1



Per quanto riguarda la ciclicità dell'andamento, va sottolineato che essa fu l'esito sia del ciclo economico internazionale che delle politiche adottate dai governi italiani. In positivo, invece, agirono i grandi eventi, soprattutto quelli a carattere religioso: nel 1925 venne proclamato l'Anno Santo e altri due giubilei furono programmati nel 1929 e nel 1933. Come si può vedere dalla Fig. 1, tutti e tre gli eventi produssero un aumento negli arrivi internazionali e nelle presenze turistiche complessive. Tuttavia, non sempre il loro effetto fu duraturo.

Particolarmente breve fu l'effetto della proclamazione dell'anno santo nel 1925, che produsse effettivamente un picco di turisti stranieri, seguito da una limitata contrazione nei due anni successivi. Ma la rivalutazione della lira nel 1927, indebolì la capacità competitiva dell'Italia sui mercati internazionali e generò un'ulteriore contrazione nel 1928. Il nuovo anno giubilare del 1929 accompagnò una nuova espansione del movimento turistico, che continuò anche nel 1930, se si presta fede a quanto affermato dai responsabili delle rilevazioni statistiche. La serie, invece, non può illuminarci, perché a causa di un cambiamento nella metodologia si ebbe un aumento artificiale di tutti gli indicatori. Quello che però si può mettere in evidenza è che tra il 1930 e il 1931 i pernottamenti complessivi continuarono a crescere, nonostante la riduzione di visitatori stranieri. Si può, quindi dire che la crisi del 1929, cominciò ad essere percepita solo nel 1932. Nel 1933 iniziò una nuova fase espansiva che continuò sino al 1935. Ancora una volta fu l'anno giubilare, indetto per celebrare i 33 anni di Gesù Cristo, a segnare il cambio di segno. Infine, l'ultimo incremento significativo, prima del precipitare della guerra, si ebbe negli anni 1937 e 1938 in parte per effetto dei numerosi incentivi introdotti per i visitatori stranieri<sup>16</sup>

Come ricordava il governatore della Banca d'Italia, in occasione della Adunanza generale ordinaria dei soci, tenutasi a Roma il 31 marzo 1938:

“Il risultato ne è stato oltremodo soddisfacente, per quanto all'aumento veramente cospicuo del numero dei turisti non abbia fatto riscontro un proporzionale incremento delle entrate di divise. Ciò va in parte attribuito alle facilitazioni concesse, ma anche, e certamente più, al mutamento qualitativo delle correnti turistiche verso il nostro Paese. Oggi gli stranieri che visitano l'Italia appartengono, nella gran maggioranza, alle classi medie, e compiono il viaggio a scopo non di puro divertimento, ma prevalentemente di istruzione. Tale circostanza andrà tenuta nel debito conto allorché si tratterà di mettere in atto le misure adottate a favore dell'industria alberghiera, dovendosi indirizzare il credito per la costruzione di nuovi alberghi verso tipi adatti alle nuove correnti turistiche” (p.73).

---

<sup>16</sup> Nostre elaborazioni su dati ENIT.

Purtroppo questo sviluppo non fu duraturo, perché lo scoppio della guerra in Europa nel 1939 interruppe di fatto il turismo internazionale e sopravvisse solo quello interno. Anche dopo l'entrata in guerra, seppur con un afflusso via via decrescente, le località turistiche continuarono ad organizzarsi per ricevere i villeggianti. Fu solamente nel 1943, a seguito dell'occupazione tedesca che il settore si fermò completamente. Tra l'altro molti alberghi vennero requisiti per alloggiare i soldati.

Finita la guerra, non fu possibile riprendere l'attività: le spiagge erano da sminare, gli alberghi requisiti da restituire e ristrutturare, molte infrastrutture erano andate perse sotto i bombardamenti. Tuttavia, già dal 1947, fu possibile accogliere i primi visitatori della nuova epoca. Così come avvenne per il settore industriale, anche nel turismo, furono le esportazioni (cioè l'arrivo di visitatori stranieri) a guidare la ripresa. Come vedremo nel prossimo paragrafo, però, si trattava di un turismo con un immaginario completamente cambiato rispetto a quello del periodo fascista.

Prima di concludere questo paragrafo finalizzato a fornire i riferimenti quantitativi del fenomeno, vale la pena portare l'attenzione alla provenienza dei turisti stranieri. Per tutto il periodo considerato (tra il 1925 e il 1960), i principali paesi di origine restarono gli stessi: Austria (inizialmente impero austro-ungarico), Germania, Svizzera, Francia, Gran Bretagna e Stati Uniti. Tuttavia il loro peso, cambiò nel tempo. Nel periodo fra le due guerre, gli inglesi continuarono a frequentare la Liguria in inverno, le località alpine in estate e le città d'arte, anche se la loro percentuale iniziò a diminuire, mentre si registrò la crescita continua dei visitatori statunitensi: nel 1928 ne arrivarono ben 205711 a fronte di 155510 inglesi<sup>17</sup> (tabella 1). Gli americani erano particolarmente ricercati per l'alta spesa media che caratterizzava il loro soggiorno. Dopo la seconda guerra mondiale, tuttavia, la loro quota divenne molto bassa, non tanto a causa di una riduzione dei flussi quanto per la crescita incredibilmente rapida dei turisti di lingua tedesca. E' interessante notare come tutti i cambiamenti intercorsi fra il 1925 e il 1960, non ebbero ripercussioni significative sull'elevata presenza di tedeschi e austriaci i quali rimasero la nazionalità prevalente anche dopo la seconda guerra mondiale.

---

<sup>17</sup> ENIT

**Tabella 1**  
**Stranieri entrati in Italia, distinti per nazionalità,**  
**secondo le denunce degli albergatori**

	1925**	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1955	1960
Austria- Cecoslovacchia- Ungheria- Yugoslavia*	20%	18%	nd	nd	nd	nd	21%	nd	nd
Austria	nd	nd	6%	6%	6%	8%	11%	14%	12%
Germania	25%	18%	21%	20%	24%	26%	25%	18%	27%
Francia	8%	7%	6%	7%	8%	6%	7%	11%	12%
Gran Bretagna	11%	15%	13%	13%	11%	10%	10%	6%	9%
Svizzera	nd	nd	nd	nd	nd	nd	6%	14%	14%
Stati Uniti	11%	16%	18%	17%	17%	17%	13%	5%	5%

Fonte: Nostre elaborazioni da Enit, anni vari

\* Sino al 1926 i dati relativi all'Austria sono riportati assieme a tutte le altre nazioni che componevano l'impero austro-ungarico

\*\* Nel 1925, l'afflusso straordinario di pellegrini in occasione dell'Anno santo (L'Enit li stimò in 200.000) aumentò notevolmente la quota di visitatori provenienti dall'impero austro-ungarico e dalla Germania.

Nel complesso il periodo fascista rappresentò l'avvio di una fase importante di sviluppo del settore turistico, il quale tuttavia non poté dispiegare tutte le sue potenzialità a causa delle tante vicissitudini politiche ed economiche di quegli anni. Al contrario, dopo la seconda guerra mondiale iniziò un periodo di crescita molto rapida, dapprima trainata dal turismo internazionale successivamente da quello interno, che si protrasse sino agli anni Settanta senza soluzione di continuità.

### **Le politiche per il turismo del governo fascista tra il 1922 e il 1938: continuità con il passato, approccio emergenziale, marginalità.**

Le politiche turistiche del regime fascista furono spesso in continuità con quelle dei governi precedenti, spesso ebbero il carattere dell'eccezionalità e nacquero come sottoprodotto di strategie politiche ed economiche più ampie o comunque ritenute più importanti. L'unica legge che si sottrasse alla filosofia dell'eccezionalità fu quella relativa alla promozione del turismo nelle singole destinazioni, con la creazione delle Aziende autonome di soggiorno, i cui effetti positivi continuarono a dispiegarsi anche nel periodo repubblicano. Tuttavia, come vedremo fra poco, tale legge riproduceva a livello locale il modello che era stato messo a punto negli ultimi anni dell'epoca liberale con la creazione dell'Enit.

Come abbiamo anticipato, alla fine della prima guerra mondiale era ripreso il percorso di istituzionalizzazione del turismo. A settembre 1919, infatti, il governo aveva istituito una Commissione centrale per fare proposte circa lo sviluppo del movimento dei forestieri e l'incremento dell'industria alberghiera, invitando a farne parte i presidenti del Tci, del Cai, di Pro Italia, dell'Associazione albergatori, dell'Associazione bancaria italiana, i funzionari di alcuni ministeri, i rappresentanti del sindacato e alcuni esperti, come Angelo Mariotti<sup>18</sup>. In realtà tale commissione rappresentò essa stessa una sorta di esperimento di un consesso nazionale finalizzato alla promozione del turismo. Non a caso già a dicembre, venne istituito per decreto governativo (sarà convertito in legge solamente nel 1921) con il nome di Enit - Ente nazionale delle industrie turistiche un'organizzazione nazionale di promozione del turismo con un consiglio direttivo che ricalcava la composizione della Commissione centrale<sup>19</sup>: esso comprendeva rappresentanti del mondo del non profit, degli enti locali, della sanità e degli operatori turistici. Si delineò quindi una visione molto ampia della filiera turistica che al suo interno includeva una varietà di settori produttivi e di realtà sociali e culturali.

L'insediamento del nuovo governo fascista nel 1922 non produsse rilevanti cambiamenti nelle politiche turistiche che anche negli anni seguenti si mossero in continuità con quanto maturato fra guerra e dopoguerra. Come è noto, la *pars construens* del regime fascista cominciò con le "leggi fascistissime" del 1925 e lo smantellamento dello stato democratico. In quell'anno vi fu una svolta importante anche nella politica economica con la nomina a ministro dell'economia dell'imprenditore-banchiere Giuseppe Volpi di Misurata, molto sensibile agli interessi dei grandi gruppi industriali, al posto del professore di economia, di cultura liberista Alberto De Stefani. Tuttavia, per quanto riguarda il turismo venne semplicemente portato a termine il processo avviato con l'istituzione della tassa di soggiorno e la creazione dell'Enit. Anche la creazione delle aziende autonome di soggiorno che rafforzasse la capacità promozionale e la progettazione delle destinazioni turistiche, va letta in questo modo. Il regio decreto legge n. 765 del 15 aprile 1926 diede la possibilità alle destinazioni turistiche che ne facevano richiesta, di istituire una Azienda autonoma, dotata di personalità giuridica (artt. 5, 8) e gestita da un comitato di direzione composto da un presidente designato dal prefetto della provincia, un rappresentante dell'Enit, un rappresentante del Touring club italiano, un ingegnere e un medico designati dal Consiglio provinciale di sanità e due esponenti del settore ricettivo e commerciale locali scelti dal prefetto fra una terna di nomi e due membri designati dal consiglio comunale o dal podestà. In questo modo veniva riproposto a livello locale, il modello che era già stato adottato per l'Enit caratterizzato dalla collaborazione fra operatori privati, funzionari pubblici, amministrazioni locali e organizzazioni non profit. La legge del 1926 consentì ai comuni più intraprendenti di avviare un vero e proprio circolo virtuoso: essi istituirono rapidamente le aziende autonome, le dotarono di

---

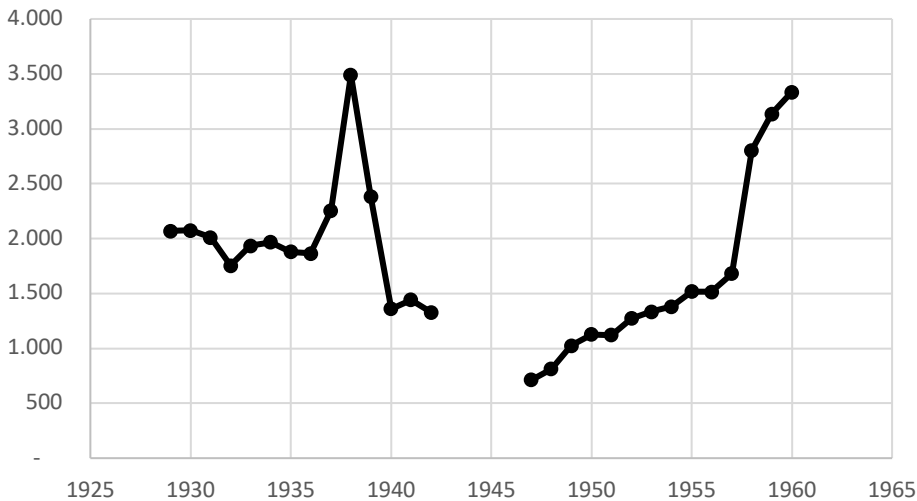
<sup>18</sup> Il decreto istitutivo venne pubblicato nella Gazzetta ufficiale del Regno del 18 settembre 1919.

<sup>19</sup> Regio decreto 12 ottobre 1919, n. 2099, convertito in legge il 23 giugno 1921. Syrjamaa, 1997.

personale e avviarono importanti investimenti sia nelle infrastrutture locali sia nella promozione, la maggiore competitività rese possibile attirare nuovi turisti e incrementare gli introiti della tassa di soggiorno e di conseguenza migliorare ulteriormente l'aspetto della destinazione turistica. Come si può vedere nella fig.4, l'andamento della tassa di soggiorno è anche un buon indicatore dell'evoluzione del movimento turistico. Essa ci fornisce anche alcune conferme sul ciclo turistico di quegli anni: il 1932 fu effettivamente l'anno in cui gli effetti della crisi del 1929 furono più forti; nel 1937 e 1938 vi fu una forte crescita del movimento turistico; la ripresa dopo la guerra fu lenta.

Il disegno della promozione turistica si concluse nel 1936 con l'istituzione degli Enti provinciali del turismo, pensati come strumenti di coordinamento territoriale delle aziende di soggiorno e che ne riproducevano per molti aspetti il funzionamento.

**Figura 4**  
**Introiti tassa di soggiorno (milioni di lire a valori costanti del 1958)**



Fonte: Enit, Introiti tassa di soggiorno, anni vari

Se si escludono le leggi per disegnare la promozione turistica a livello territoriale, per tutto il periodo fascista, l'intervento pubblico nel settore restò molto timido. Come è noto, le politiche turistiche del periodo fascista presero corpo in un'Europa in cui si stava riscrivendo il ruolo dello stato nell'economia, assegnandogli un ruolo molto più ampio di quello avuto sino a quale momento. Il fenomeno già avviatosi negli anni Venti, esplose dopo la crisi del 1929 con il dispiegarsi dello stato imprenditore nel settore manifatturiero e in quello bancario<sup>20</sup>. Ma nella visione fascista, lo stato e la sua organizzazione diventavano anche l'espressione dei valori del nuovo

<sup>20</sup> Zamagni, 1993.

popolo e del nuovo uomo che si voleva generare, come Benito Mussolini chiaramente espresse nel redigere (a quattro mani con Giovanni Gentile) la voce *La dottrina del Fascismo* per l'Enciclopedia italiana.

“Lo Stato così come il fascismo lo concepisce e attua è un fatto spirituale e morale, poiché concreta l'organizzazione politica, giuridica, economica della nazione, e tale organizzazione è, nel suo sorgere e nel suo sviluppo, una manifestazione dello spirito. Lo Stato è garante della sicurezza interna ed esterna, ma è anche il custode e il trasmettitore dello spirito del popolo così come fu nei secoli elaborato nella lingua, nel costume, nella fede.”<sup>21</sup>

Tuttavia, tale processo, ben visibile anche in Italia, toccò solo marginalmente il comparto turistico, che in realtà non fu oggetto di un progetto complessivo di sviluppo, quanto di una successione di interventi, che rispondevano alle richieste di gruppi di pressione oppure avevano un carattere contingente, per non dire emergenziale oppure erano complementari ad obiettivi ritenuti, invece, strategici.

Un interessante esempio del primo tipo di interventi è la vicenda delle agenzie di viaggio dell'Enit. Quando si insediò il primo governo fascista nel 1922, l'Enit aveva già costituito il Consorzio italiano per gli uffici di viaggio e turismo, associando all'iniziativa gran parte degli stakeholder del settore, dalle ferrovie alle società di navigazione, dalle banche (Comit e Banco di Roma) all'Unione delle Camere di Commercio al Touring Club Italiano. Nei primi anni del governo fascista (dal 1922 al 1926), il Consorzio si dotò di 33 uffici all'estero, entrando in conflitto con le agenzie di viaggio private. Tuttavia, a seguito delle proteste della loro associazione, nel 1927 la funzione di vendita dei biglietti venne separata da quella di promozione della destinazione turistica. L'Enit continuò ad occuparsi solo di quest'ultima, mentre le attività di agenzia furono distaccate ad un consorzio autonomo (CIT) partecipato dalle fe stato<sup>22</sup>. Per l'Enit si trattò di una perdita netta di introiti e conseguentemente di risorse per l'attività di promozione<sup>23</sup>. Si delineò così un modello di intervento pubblico incentrato sulla sola funzione promozionale. La destinazione Italia era promossa direttamente dallo stato, mentre le singole località provvedevano da sé attraverso le aziende di cura soggiorno e turismo<sup>24</sup>. La parte commerciale, invece, restava di esclusiva competenza delle agenzie private, come era stato da loro espressamente richiesto.

Un esempio di interventi di natura emergenziale ci viene, invece, dal comparto termale. Nel 1927 era stato approvato il R. D. n. 1443, contenente norme di carattere

---

<sup>21</sup> Mussolini, 1932

<sup>22</sup> Battilani, 2009

<sup>23</sup> ENIT, *Statistica del movimento turistico*, Anno 1927

<sup>24</sup> Nel 1936 vennero creati gli Enti provinciali di turismo per rendere possibile un coordinamento a livello provinciale.

legislativo per disciplinare la ricerca e la coltivazione delle miniere nel Regno». Nell'affrontare il tema cruciale dello sfruttamento delle risorse minerarie, esso finì con il regolamentare anche l'utilizzo delle acque termali. Tale legge, che è tuttora in vigore, pur offrendo importanti indicazioni per i contratti di concessione, non eliminò le problematiche sulle quali il Parlamento aveva discusso per oltre venti anni e che potevano riassumersi nella mancanza di una imprenditoria privata capace di creare centri termali all'altezza di quelli stranieri. Il vecchio mondo liberale aveva adottato strategie diverse a seconda delle situazioni: nel 1911 per le Terme di Montecatini era stata scelta la soluzione della concessione ad una società privata<sup>25</sup> mentre nel 1913 per le Terme di Salsomaggiore si optò per la gestione diretta da parte del demanio dello stato. In sostanza, la politica dei governi liberali fu di intervenire quando i privati si macchiavano di gravi mancanze, lasciando andare in rovina il patrimonio pubblico avuto in concessione<sup>26</sup>. Il governo fascista, in realtà, non si distaccò da tale approccio. Ritornando a Salsomaggiore, vale la pena ricordare che nel 1923, gli stabilimenti vennero dati in concessione alla Società anonima Regie Terme, una volta appurato che il demanio non era riuscito ad imprimere una svolta nelle modalità di gestione, ma anche per la necessità di fare cassa, dopo aver sostenuto spese ingenti nella costruzione del magnifico, lussuoso, ma tecnologicamente non troppo avanzato, stabilimento termale Berzieri. La crisi del 1929 fece da preludio ad un nuovo cambio di gestione. Infatti, tra il 1932 e il 1933 l'INFPS (Istituto nazionale fascista per la previdenza sociale, ex Cassa nazionale per le Assicurazioni sociali) acquisì di nuovo la proprietà delle terme di Salsomaggiore e di altri 4 stabilimenti termali: le terme di Battaglia, le terme della Fratta (Bertinoro), il Grande albergo di Salsomaggiore (1932) e le terme di S. Giuliano (1933). Le motivazioni dell'ingresso dello stato furono essenzialmente due: conservare e valorizzare il patrimonio idrologico del paese in virtù del contributo che poteva fornire alla salute pubblica (in sintonia con l'ideologia del nuovo uomo da costruire); salvare dal fallimento imprese importanti per il territorio che le ospitava (come risposta alla crisi economica). Contemporaneamente, tuttavia, molti altre fonti termali continuarono ad essere gestite da società private.

Oltre alla gestione diretta di alcuni complessi termali, la Grande Depressione stimolò anche l'emanazione nel 1932 della legge per la rinegoziazione dei prestiti nel settore alberghiero, che di fatto fu la prima realizzazione di quel credito alberghiero che dal 1919 era oggetto di ragionamenti e proposte.

---

<sup>25</sup> Camera dei deputati, Legislatura XXIII, I Sessione, Discussioni, Tornata del 23 Giugno 1911, *Discussione del disegno di legge: «Sistemazione ed esercizio delle regie Terme di Montecatini»*.

<sup>26</sup> Nel 1913 con la legge Facta n.525, lo stato aveva riscattato l'esercizio dei Regi stabilimenti salifero-balneari nel comune di Salsomaggiore e dell'annessa miniera «Salsomaggiore I» sino ad allora gestita dalla Società G. Dalla Rosa, G. Corazza e C, per le cattive condizioni in cui essi erano tenuti. Nel 1917 anche lo stabilimento concesso alla società Magnago venne preso in gestione diretta dallo stato. Cfr. Legislatura XXIII, I Sessione, Discussioni, Tornata 16 Maggio 1913, *Seguito della discussione sul disegno di legge Provvedimenti per il riordinamento degli stabilimenti salifero-balneari di Salsomaggiore*. A seguito di tale legge il Regio Demanio assunse l'esercizio diretto di queste attività e iniziò la ristrutturazione dello stabilimento vecchio che si concluse nel 1922. Bossaglia, 1986; Romani, 1993.

Un esempio, infine, di interventi complementari ad obiettivi politici più strategici è la vicenda dell'Expo 1942 che pur avendo luogo a causa dello scoppio della guerra, lasciò un'importante eredità urbanistica alla città di Roma. Per il governo e il partito fascista, tale evento rappresentava l'occasione per riaffermare il rango di potenza europea di primo piano, in un contesto in cui tale riconoscimento non era stato concesso dalla Società delle Nazioni. L'importanza politica dell'evento creò le condizioni per l'elaborazione di un grande piano di rinnovamento dell'offerta alberghiera italiana, che nel decennio precedente si era ampliata in modo significativo con l'apertura di strutture piccole e semplici adatte a quel ceto medio che aveva cominciato a frequentare la montagna e il mare.

“Il consiglio dei ministri nella seduta di oggi ha esaminato il problema alberghiero, per il quale si imponeva una risoluzione urgente e integrale, al riguardo ha deciso il concorso dello Stato nel pagamento degli interessi per il finanziamento pari a un miliardo [500mila euro, nda] di costruzioni edilizie destinate ad uso albergo, di cui 500 milioni [250 mila euro] da raccogliere mediante emissione di obbligazioni. Il provvedimento interessa le località turistiche di tutta Italia. L'esposizione universale che sarà inaugurata nel 1941 attrarrà folle di stranieri che non si soffermeranno soltanto a Roma, ma coglieranno l'occasione per visitare anche le altre città italiane... L'attrezzatura alberghiera qual è oggi se basta alle normali esigenze del movimento turistico è assolutamente insufficiente a fronteggiare le necessità di periodi straordinari e specialmente quelli derivante dall'Esposizione universale”<sup>27</sup>.

Più complessa è l'interpretazione del grande fervore legislativo che il governo fascista espresse tra il 1935 e il 1936 e che come abbiamo visto ebbe importanti ripercussioni sui flussi turistici provenienti dall'estero: l' istituzione di buoni turistici alberghieri, che davano diritto a sconti anche nei musei, di buoni di benzina e la creazione di speciali assegni turistici dell' Istituto Nazionale per i Cambi con l' Estero con i quali i visitatori stranieri potevano ottenere un cambio particolarmente favorevole e quindi di fatto una riduzione sistematica su tutti prodotti e i servizi che acquistavano (la cosiddetta lira turistica)<sup>28</sup>.

Questi provvedimenti, infatti, nascevano dalla duplice necessità di aumentare le entrate valutarie in un contesto in cui diversi paesi avevano già avviato la svalutazione della loro moneta, e ragioni di tipo politico, quali contrastare l'isolamento prodotto dalle sanzioni della Società delle Nazioni. Le prime motivazioni venivano sottolineate

---

<sup>27</sup> “Il problema alberghiero. Un miliardo finanziato” Gazzettino dell'albergatore, 4(1937).

<sup>28</sup> La successione dei decreti fu la seguente: r.d.l. 26 settembre 1935, n. 1980 (agevolazioni per la tassa di soggiorno); r.d.l. 23 novembre 1936, n. 2337 (buoni di albergo); r.d.l. 9 marzo 1936, n. 451 (riduzione 30% sul prezzo dei biglietti d'ingresso ai monumenti, ai musei, alle gallerie e agli scavi di antichità a chi ha «buoni di albergo»); r.d.l. 20 marzo 1936, n. 410 (lira turistica).



dalla Banda d'Italia nelle relazioni annuali agli azionisti del 1936 e 1937. Le seconde venivano continuamente richiamate nel dibattito parlamentare.

“Il turismo, nonostante i fulmini di Ginevra, non cessò mai di richiamare larghe correnti di forestieri e mai propaganda di verità riuscì più efficace. Si vide allora come le masse dei turisti possano determinare degli orientamenti di pubblica opinione che sarebbe errore gravissimo non tenere nella dovuta considerazione .... Sono i turisti, più ancora dei libri e dei giornali, che fanno l'opinione pubblica internazionale nei confronti di un dato paese. ... Il Ministero si è costantemente ispirato a questa direttiva del Duce: « Desidero che l'Italia sia visitata dal maggior numero possibile di turisti » .... La lotta turistica assume forme ed aspetti internazionali, mondiali. Ritrarsene è impossibile. Bisogna quindi trionfarvi.”<sup>29</sup>

Sino alla seconda metà degli anni Trenta, le politiche turistiche del governo fascista, furono in continuità con le iniziative del governo liberale. Quando l'isolamento sia economico che politico del paese si fece più forte, il settore assunse una centralità che non aveva mai avuto in precedenza.

### **Un settore che sta cambiando: le innovazioni architettoniche, urbanistiche e tecnologiche del periodo fascista**

I cambiamenti che caratterizzarono il settore nel periodo fra le due guerre e dopo la fine della seconda guerra mondiale non furono solo di tipo quantitativo, ma riguardarono anche il significato e le motivazioni della vacanza. A partire dagli anni venti, infatti, il turismo cambiò natura rispetto all'Ottocento, assumendo una forma diversa dal soggiorno curativo nei centri termali o dal viaggio culturale nelle città d'arte. Come abbiamo già accennato a proposito del dibattito parlamentare sull'istituzione della tassa di soggiorno, qualche segnale si era cominciato ad intravedere già prima della Grande guerra. Il processo si fece più evidente negli anni Venti. Come ebbe a scrivere nel 1928, il funzionario del ministero responsabile delle prime rilevazioni statistiche sui turisti, Marco Avancini:

“Vogliamo qui accennare a quel fattore negativo del movimento turistico che è costituito dall'accelerato ritmo con il quale si compiono i viaggi, per cui il turismo pare che vada perdendo il suo carattere essenziale di viaggio istruttivo e divertente ad un tempo, per assumere le caratteristiche di un sport. Tende a scomparire l'elemento intellettuale morale del viaggio che va invece diventando dinamismo, esercizio fisico: e cioè non si viaggia più per vedere, per istruirsi,

---

<sup>29</sup> Camera dei deputati, legislatura XXIX, 1° sessione, Discussioni, tornata del 18 maggio 1937, Intervento del Ministro Alfieri in occasione della presentazione del Bilancio del Ministero per la stampa e la propaganda.

per riposare la mente; ma semplicemente per viaggiare. Anche chi ha bisogno di una cura in una stazione climatico o in un centro termale si annoia presto e interrompe il soggiorno prima del termine prestabilito.<sup>30</sup>”

Il cambiamento nei gusti e nei bisogni dei turisti divenne sempre più evidente negli anni trenta, generando conseguenze per il settore alberghiero, soprattutto delle città d'arte, che negli ultimi due secoli avevano cercato di specializzarsi nelle strutture di lusso per ricevere un turista colto e ricco. Come ricordava nel 1936 un esponente della Federazione degli albergatori:

“Nella gioventù moderna il godimento delle bellezze artistiche ha ceduto il passo all'entusiasmo per le manifestazioni sportive e ai luoghi di soggiorno nelle città artistiche si sostituiscono di preferenza le stazioni adatte ad ogni tipo di attività fisica ... Non è affatto un'ironia dire che i gusti del pubblico turistico variano in un tempo molto più ridotto di quanto richieda l'ammortamento in un albergo, specie di quelli a carattere stagionale.<sup>31</sup>”

Così una caratteristica fondamentale dei grandi alberghi di lusso, quale l'esuberanza dello spazio, era diventata eccessiva ed inutile, mentre una serie di comodità un tempo disponibili solo a prezzi elevati (l'acqua corrente, il bagno, il telefono) erano ora applicate su larga scala e disponibili anche nelle strutture di qualità intermedia.

L'innovazione nel settore turistico fu ampia, diversificata ed estesa a diverse fasi della filiera, anche se resta tutt'ora difficile quantificarla sia perché coinvolse dimensioni non presenti nel mondo industriale, come la progettazione architettonica e l'elaborazione urbanistica sia perché spesso si intrecciò con quella di altri settori.

Come abbiamo visto, l'emergere di un turismo legato all'attività fisica, quasi in contrapposizione al nutrimento culturale dei soggiorni nelle città d'arte ed altrettanto distante dalle esperienze salutiste e ricreative delle prime città d'acqua, stimolò la ricerca di nuove soluzioni architettoniche e urbanistiche. Vennero così realizzate strutture alberghiere di nuova concezione. Tuttavia, dal punto vista architettonico, l'unico modulo che sembrò fare davvero i conti con il turismo di massa fu quello delle colonie per i bambini, che però, perpetuando una tradizione ottocentesca, occupò le aree marginali, non ancora turisticizzate del litorale. Infatti, gran parte della nuova generazione di alberghi di piccola dimensione fu realizzata senza specifici studi architettonici ma come semplice estensione delle abitazioni.

Inoltre pose nuove sfide anche alla pianificazione urbana, che era ai suoi primi passi. In alcuni contesti, l'urbanistica riuscì a contribuire non solo all'innovazione

---

<sup>30</sup> Avancini, 1928, p.5.

<sup>31</sup> Campione, 1936.

urbana ma anche alla elaborazione del prodotto turistico. Ad esempio il piano regolatore di Rimini (costa Adriatica) del 1934 era stato elaborato “secondo principi e tecniche in sintonia con le esperienze nazionali più aggiornate” e tenendo conto anche delle esigenze “della colonia internazionale”<sup>32</sup>. Un piano, quindi, capace di partecipare alla costruzione di un prodotto che, occorre sottolineare, segue ancora il gusto e la capacità di spesa della borghesia italiana e dei viaggiatori internazionali.

Ci fu poi l’invenzione delle città della neve in contesti che non avevano alcuna tradizione urbana, come il Sestriere, vicino a Torino, che realizzato tra il 1932 e il 1938 sarà fonte di ispirazione per la costruzione delle stazioni sciistiche francesi del secondo dopoguerra<sup>33</sup>.

Persino più rilevanti furono i cambiamenti che riguardarono i mezzi di trasporti: se il turismo d’élite ottocentesco si era sempre spostato in carrozza e poi in treno, nella seconda metà del Novecento la mobilità dei nuovi turisti venne garantita da auto e aerei. Il periodo fascista si collocò quindi in una fase di transizione in cui progressivamente aereo e auto entrarono a far parte dell’immaginario turistico degli italiani e degli europei in generale.

In Italia l’aviazione civile aveva iniziato le sue attività negli anni venti, con la creazione della società nel 1923 della Aero Espresso Italiana che operava sulla linea Brindisi-Atene-Constantinopoli (primo volo nel 1926)<sup>34</sup>. Ad essa era seguita la costituzione di una manciata di altre piccole compagnie come la Transadriatica (1925-1931), la Avio linee italiane, la SANA e la SISA.

La Transadriatica creata ad Ancona da un produttore tedesco, Junkers & Co per operare sulla rotta Venezia-Roma, avviò subito una collaborazione la austriaca Olag e la tedesca DLH (Deutsche Luft Hansa) per collegare Vienna e Monaco. Alla fine della prima Guerra mondiale, i fratelli Cosulich, proprietari dei cantieri navali di Monfalcone e di Trieste, crearono un piccolo aeroporto a Portoroz allo scopo di valorizzare un loro precedente investimento turistico e iniziarono a organizzare voli charter da Trieste a Portoroz: nasceva così con sede sociale in Croazia, la Società Italiana Servizi Aerei (SISA) (1922-1931)<sup>35</sup>. Nel 1926 anche la Fiat entrò nel settore con la creazione della Avio linee italiane che organizzava il servizio passeggeri tra Roma e Monaco (e dal 1931 fra Roma e Berlino). Infine, la Società Anonima di Navigazione Aerea SANA venne creata a Genova nel 1925 dalla Società Anonima Italiana Costruzioni Meccaniche (SAICM), che costruiva idrovolanti, per gestire i servizi Genova-Brindisi e Genova-Barcellona.

---

<sup>32</sup> Battilani, 2003

<sup>33</sup> Battilani 2010.

<sup>34</sup> Ferrari, 2005

<sup>35</sup> Ferrari, 2004

In generale, le prime compagnie furono create dai produttori stessi e in genere non gestivano più di una rotta o due. Il governo fascista, sin dai primi anni, si impegnò nello sviluppo dell'aviazione civile, dapprima distribuendo sussidi per precise rotte, poi nel 1926 creando una propria compagnia, la Società Aerea Mediterranea (SAM). Negli anni Trenta anche in Italia come nel resto dell'Europa il settore cercò una maggiore razionalizzazione attraverso la fusione delle piccole compagnie. Fu proprio la SAM, nel 1934 rinominata Ala Littoria a guidare il processo di fusione, incorporando tutte le compagnie italiane, con l'eccezione della Avio Linee Italiane di proprietà della Fiat<sup>36</sup>. Si trattava di linee sovvenzionate dallo Stato con un sistema che prevedeva la riduzione unitaria delle sovvenzioni con il crescere del traffico. Così nel 1935-36 di fronte a 66 milioni di sovvenzioni l'Ala Littoria trasse dal traffico 31 milioni; nel 1936-37 le sovvenzioni crebbero a 77 milioni, ma a sua volta il traffico ne rese 66. Nel primo caso si ebbe una perdita economica di 35 milioni, nel secondo caso la perdita scese a soli 1 1 milioni<sup>37</sup>. Negli anni successivi, l'espansione e l'organizzazione dei servizi rispose non solo alle esigenze del traffico aereo, ma anche alle Relazioni internazionali. L'evento più importante fu l'istituzione di voli regolari verso il Sud America. Allo scopo lo stato italiano costruì una nuova società, la Lati.

L'impegno nel settore dell'aviazione conservò sempre una forte connotazione simbolica legata alle origini stesse del movimento fascista e perseguì soprattutto obiettivi di strategia militare, come nel 1927 in uno dei suoi discorsi alla camera, Italo Balbo, Sottosegretario all'aviazione, sottolineava:

“Ma tutto questo, onorevoli colleghi, nulla varrebbe, nulla direbbe senza il cuore e senza la fede dell'aviatore, la cui ala se è nata nella guerra è rinata per merito della Rivoluzione Fascista. La fede dell'aviatore, che nei giorni torbidi del dopoguerra si volgeva istintivamente verso il fascismo propulsore delle novelle audacie italiane, oggi si alimenta di una fiamma che è nostra, tutta nostra: passione ed orgoglio dell'Italia fascista”<sup>38</sup>.

Pur all'interno di un approccio ideologico e in un contesto che rendeva prioritaria il rafforzamento dell'aeronautica militare, il tema del turismo venne da subito introdotto, anche se con un approccio molto diverso da quello che avrebbe caratterizzato il secondo dopoguerra. Quello che i gerarchi fascisti prefiguravano era una aviazione da turismo, creata da appassionati che sceglievano l'aereo come mezzo di comunicazione: “Non v'è dubbio che stimolando lo sviluppo di una coscienza aeronautica nel Paese, man mano che si verrà costituendo quella numerosa riserva di piloti che è indispensabile, noi vedremo un buon numero di questi piloti che sempre

---

<sup>36</sup> Caprotti, 2012

<sup>37</sup> Tajani, 1938: 379-390

<sup>38</sup> Legislatura XXVII, 1 Sessione, Discussioni, Tornata del 29 marzo 1927, *Discussione del disegno di legge: Stato di previsione delle spesa del Ministero della aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1927 al 30 giugno 1928. Intervento di Casagrande di Villaviera*

più preferiranno usare il loro piccolo apparecchio come mezzo normale di trasporto, a tutto vantaggio della potenzialità aeronautica, industriale e bellica della Nazione”.

Molti erano gli ostacoli che si frapponivano alla diffusione dei piccoli aerei come mezzo di trasporto: la mancanza di velivoli adatti al turismo a un prezzo di acquisto tollerabile, l'inesistenza di imprese che svolgessero i servizi di manutenzione e ricovero di velivoli dei turisti, i vincoli dello stesso regolamento aeronautico<sup>39</sup>.

Anche allo scopo di superare tali ostacoli il governo fascista si impegnò ad incentivare la creazione di clubs o circoli, i quali, dotati di piccoli velivoli, potessero “permettere ai privati volatori la gioia del volo senza imporre loro il gravame finanziario e le noie legislative inerenti al possesso di un aeroplano e a moltiplicare i campi di aviazione, anche nelle vicinanze delle città piccole, sul modello di quanto fatto in altri paesi come la Germania e la Svizzera<sup>40</sup>.”

Da questo punto di vista uno degli esempi più interessanti è la realizzazione delle infrastrutture aeroportuali di Rimini, già all'epoca apprezzata località balneare (aveva registrato 48315 arrivi nel 1930, 74953 nel 1933 e 56456 nel 1939). Qui, nel 1938, venne inaugurato un aeroporto (in località Miramare) destinato a svolgere un ruolo molto importante nella storia turistica cittadina degli anni sessanta. Il primo aeromotore civile era atterrato in città nel 1930, proveniente da Milano e pilotato dal podestà della località balneare, il quale all'epoca era un dirigente della Avioline Italiane (questa società all'epoca gestiva rotte molto importanti come la Milano-Roma, la Milano-Trento-Monaco). Nello stesso anno il Ministero dell'Aeronautica aveva concesso l'autorizzazione per una prima linea turistica sperimentale. Era stata così costruita una prima pista in terra battuta, alla quale negli anni successivi seguì la realizzazione di un primo hangar, di una palazzina, fino alla realizzazione di un aeroporto vero e proprio nel 1938<sup>41</sup>. Nel 1931 la pista di Miramare era stata scelta come scalo della linea area Roma- Londra. Inoltre nello stesso anno questa linea era stata collegata, sempre per via aerea, con Venezia, Vienna, Monaco di Baviera al nord e Brindisi al sud<sup>42</sup>. Infine, il 20 luglio 1939 fu inaugurata la prima linea area regolare notturna, la Rimini-Milano, allo scopo di permettere agli uomini d'affari di rientrare a Milano dopo aver trascorso una giornata di riposo sull'Adriatico. Si può ben dire che, alla fine degli anni trenta, Rimini fosse collegata per via aerea alle maggiori città italiane ed europee. Si trattava ovviamente di una infrastruttura che interessava una piccolissima élite e con un flusso di viaggiatori insignificante (anche perché gli aerei dell'epoca erano molto piccoli), ma quello che qui è importante mettere in evidenza è la felice intuizione di una connessione

---

<sup>39</sup> Legislatura XXVII, 1 Sessione, Discussioni, Tornata del 29 marzo 1927, *Discussione del disegno di legge: Stato di previsione delle spesa del Ministero della aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1927 al 30 giugno 1928. Intervento di Italo Balbo.*

<sup>40</sup> *Ibidem*

<sup>41</sup> “Per le più potenti ali d'Italia”, *Il popolo di Romagna*, 16.4.1938.

<sup>42</sup> “La linea aerea Roma- Londra”, *Il popolo di Romagna*, 4.5.1931.

fra trasporto aereo e turismo da parte delle autorità riminesi dell'epoca e in generale del governo fascista.

Negli anni trenta, si assistette poi allo sviluppo di una vera e propria legislazione finalizzata ad incentivare l'aviazione da turismo: nel 1934 gli aeromobili da turismo di tipo nazionale vennero esentati dalle tasse di approdo, partenza e ricovero, inoltre venne concesso un premio a favore degli acquirenti di aerei da turismo pari alla metà del prezzo di acquisto<sup>43</sup>.

Anche l'uso dell'auto viene incentivata. Come abbiamo già ricordato nel paragrafo precedente fra le misure atte a promuovere l'arrivo di viaggiatori dall'estero vi fu dal 1935 la distribuzione di buoni benzina. Inoltre tra gli anni venti e gli anni trenta vennero realizzate le prime autostrade, tra l'altro tutte con nomi che rimandavano in qualche modo al turismo: la Milano-laghi nel 1925-26, la Roma-Ostia nel 1928 e la Firenze-mare nel 1933.

**Tabella 2**  
**Stranieri entrati in Italia, distinti per via di accesso**  
**(inclusi i lavoratori transfrontalieri)**

	% ferrovia	% strada	% aeroporti	% porti	Percentuale lavoratori transfrontalieri (in genere entrano in auto)
1931	42	53	0	5	20% (stima)
1936	28	69	0	3	20% (stima)
1940	58	34	1	6	20% (stima)
1948	53	39	4	3	20%
1955	26	68	3	2	43%
1960	24	70	4	2	49%

Fonte : Enit, Rilevazione alle frontiere, anni vari

L'esito di tali strategie si può leggere nella tabella 2, che ci racconta il progressivo declino della ferrovia a favore dell'automobile tra il 1931 e il 1936 e poi dal 1940 l'arrivo dei primi turisti in aereo.

In conclusione, quelle che saranno le componenti del prodotto turistico degli anni Cinquanta erano già state tutte codificate e predisposte nel periodo fascista: gli alberghi per il ceto medio, i collegamenti automobilistici e quelli aerei, attività ricreative legate allo sport e alla velocità (gare automobilistiche, motociclistiche o con i motoscafi). Quella che possiamo chiamare l'innovazione funzionale (di processo, di prodotto e di organizzazione) aveva già posto le sue basi negli anni Trenta ed attendeva

<sup>43</sup> Regio decreto 10 dicembre 1934, N. 2126; Legge 22 gennaio 1934, n. 281; Regio decreto 20 luglio 1934, n. 1362

solamente l'avvio di una congiuntura economica internazionale più favorevole per dispiegare tutte le sue potenzialità.

### **Il significato simbolico dei consumi e l'uomo nuovo fascista: lo sport, l'auto, gli aerei e il loro rapporto con il turismo.**

A dispetto della continuità tecnologica fra gli anni trenta e gli anni cinquanta, sarebbe un errore rappresentare il turismo del periodo fascista in completa continuità con quello che si sviluppò negli anni che seguirono la seconda guerra mondiale. Infatti, se dal punto di vista funzionale, le innovazioni fondamentali erano già state introdotte, tuttavia il loro significato simbolico (la *soft innovation*) venne completamente riscritto nel periodo democratico e con esso anche l'intero immaginario turistico.

Il fascismo era un'ideologia totalitaria e come tale aveva elaborato una propria concezione di progresso e di società e aveva anche definito le caratteristiche morali del nuovo uomo capace di costruire e abitare il mondo che così prendeva forma. In un saggio pubblicato postumo nel 2005, Niccolò Zapponi si chiedeva cosa fosse in concreto "lo stile" fascista<sup>44</sup> e attraverso quali parole d'ordine si fosse manifestato. Ne facevano sicuramente parte l'atteggiamento aggressivo, spesso violento che dopo essere stato una caratteristica del movimento nella sua fase iniziale, non venne mai più abbandonato. Esso era sintetizzato dal motto squadrista "me ne frego", che in realtà era la sintesi di una dottrina e di un modello educativo che dava valore al combattimento e ai rischi che esso comportava. Ma nello stesso tempo l'estetica fascista accoglieva anche una serie di concetti che avevano fatto parte della cultura borghese. Come scriveva Dicorato nel suo galateo fascista del 1936: "la prima virtù fascista si sostanzia, non nell'eroismo militare, ma nella decenza"<sup>45</sup> tanto che i primi nemici del regime erano gli indolenti, gli accattoni, chi aveva l'abitudine di bestemmiare e sputare in luogo pubblico, i portieri d'albergo che abusavano del fischiello<sup>46</sup>. Il codice di comportamento dell'uomo nuovo fascista comprendeva, quindi, l'ossequio devoto alla disciplina, all'ordine, al dovere, al lavoro<sup>47</sup>.

Come si vede, l'estetica del fascismo, lasciava poco spazio ad una concezione puramente ludica e ricreativa sia del tempo libero che del turismo. Entrambi richiedevano una precisa giustificazione. "Il fascismo non può accettare se non quelle forme di mondanità che abbiano un fondo sportivo. Anche il ballo può essere uno sport, ma così com'è ora, ha bisogno di essere trasformato radicalmente"<sup>48</sup>. Il turismo si configurava così come uno dei tasselli necessari per la costruzione dell'uomo nuovo

---

<sup>44</sup>Zapponi, 2005.

<sup>45</sup> Dicorato, 1928: 77-78

<sup>46</sup> Zapponi, 2005: 32

<sup>47</sup> Tesini, 1939: 36-37.

<sup>48</sup> Carli, 1927: 6.

fascista. Esso permetteva di garantire la salute fisica e psicologica dei lavoratori e delle giovani generazioni e di conseguenza una maggiore produttività. “La salute dell’operaio quale capitale redditizio dell’industria”: recitava un lungo articolo comparso a puntate su L’assistenza sociale dell’industria del 1938”. I numerosi filmati dell’Istituto Luce che ritraggono Mussolini in vacanza al mare sono sempre molto attenti a trasmettere un’immagine di velocità e prestantza fisica (che si manifesta nello svolgimento di attività sportive) e quasi sempre lo ritraggono impegnato in attività sportive. Lo stesso fanno cartelloni e filmati pubblicitari. Il turismo non è un fine, ma è un mezzo per garantire alla patria forti soldati e lavoratori.

Inoltre, l’estetica del turismo fascista prendeva a prestito dal futurismo una parte del suo simbolismo, soprattutto quello legato all’idea di movimento, di velocità: “un automobile ruggente che sembra correre sulla mitraglia è più bello della Vittoria di Samotracia”<sup>49</sup>. Il fascismo abbracciò il mito della velocità e lo usò per la propria propaganda politica, associandolo soprattutto a due mezzi di trasporto, l’auto e l’aereo.

Come ricordava il deputato Casagrande di Villaviera in occasione della discussione del bilancio del ministero dell’aeronautica del 1927:

“Volare non è, soprattutto oggi che, per l’instancabile opera del Capo, gli italiani sono pervasi da quello spirito nuovo e gagliardo di giovinezza, che è lo spirito del fascismo - non è, ripeto, eroismo. Oggi volare può e deve divenire il mezzo normale e preferito di comunicazione, perchè il meglio rispondente alla vita nuova che è febbre di progresso e di perfezionamento e di velocità.”<sup>50</sup>

Per comprendere cosa significava il volo nella costruzione dei miti del fascismo è utile descrivere il mosaico che venne realizzato a Forlì, all’interno di quella che oggi è una scuola media e all’epoca era il collegio aeronautico (fu realizzato da Cesare Valle). Completato fra il 1938 e il 1941, dalla ditta romana L. Rimassa su disegno del pittore viterbese Angelo Canevari, (che aveva già partecipato, insieme ad Achille Capizzano alla realizzazione dei mosaici del Foro Italico a Roma)<sup>51</sup>, i mosaici raccontano la storia del volo da Icaro a Venanzio da Sebenico (1615), dalla creazione delle prime rotte internazionali ai primati di velocità infranti di anno in anno. Il suo significato simbolico è racchiuso nella frase di Mussolini incisa a metà percorso: “La legge che ci forzava a strisciare per terra è superata. Il sogno di Icaro, il sogno di tutte le generazioni va traducendosi in realtà. L’uomo ha conquistato l’aria” (Mussolini, 9 luglio 1910).

---

<sup>49</sup> Marinetti, 1909.

<sup>50</sup> Legislatura XXVII, I Sessione, Discussioni, Tornata del 29 marzo 1927, *Discussione del disegno di legge: Stato di previsione delle spesa del Ministero della aeronautica per l’esercizio finanziario dal 1° luglio 1927 al 30 giugno 1928. Intervento di Casagrande di Villaviera.*

<sup>51</sup> Tramonti, 2005: 38-39



Il mosaico si chiude con la rappresentazione della Campagna italiana di Grecia (28 ottobre 1940 e il 23 aprile 1941), vale a dire lo sganciamento di 4829 tonnellate di bombe e l'abbattimento di 261 velivoli da parte dell'aeronautica italiana sulle città greche. Questo mosaico che si estende per XX metri lineari, decorava il Collegio aeronautico, che nel 1941 fu intestato a Bruno Mussolini, il figlio del Duce che morì a 23 anni mentre sperimentava un prototipo di aereo. Il volo, gli aerei assunsero un significato simbolico fortissimo e divennero espressione dei contenuti essenziali dell'ideologia fascista: velocità, potenza, modernità. Anche le automobili e i motoscafi si inserivano nel medesimo quadro valoriale e vennero ampiamente utilizzati per la propaganda fascista.

Questi elementi dell'immaginario fascista (la velocità e il movimento che trovavano incarnazione nell'attività sportiva e dai mezzi meccanici) si fecero via via più importanti nella seconda metà degli anni Trenta, quando i progetti coloniali prima e l'alleanza con la Germania poi portarono l'Italia verso la guerra. Come ha messo in evidenza Alessio Ponzio analizzando le riviste dei giovani fascisti, il 1934 fu un anno di svolta, perché si moltiplicarono gli articoli dedicati alle armi, alle attività premilitari, agli sport che potevano considerarsi una preparazione di fatto alla guerra. Quando il regime iniziò a perseguire la militarizzazione dei giovani, attraverso l'introduzione dell'insegnamento della cultura militare presso le scuole superiori e le università, l'organizzazione di adunate, esercizi ginnici, esercitazioni militari, anche la rappresentazione dell'esperienza turistica e dello sport cambiò di conseguenza e nelle riviste della Gioventù fascista trionfarono gli articoli sugli sport adatti a fortificare il carattere e lo sprezzo del pericolo come il volo a vela e a motore e gli sport di montagna<sup>52</sup>.

In conclusione, l'esperienza turistica del ceto medio italiano, che negli anni trenta cominciò a trascorrere le vacanze al mare o in montagna, si compose in gran parte di giochi di bimbi sulla spiaggia, chiacchiere sotto l'ombrellone o nei prati, tuttavia venne veicolata attraverso i simboli e le parole d'ordine dello "stile fascista".

## **Il secondo dopoguerra: gli americani e la nuova narrazione sui consumi**

La guerra distrusse una fetta importante delle strutture turistiche, dagli alberghi alle reti viarie e ferroviarie e interruppe quasi completamente i flussi turistici. L'unica eredità che lasciò furono le piste di atterraggio per gli aerei (ora però di competenza del Ministero della Difesa) e una discreta quantità di aerei cargo militari reperibili sul mercato dell'usato e facilmente convertibili ad usi pacifici. La ricostruzione del paese, anche grazie agli aiuti del Piano Marshall, fu quindi anche l'occasione per un rinnovamento complessivo delle strutture turistiche, a partire dagli alberghi. Anche i turisti ritornarono piuttosto rapidamente (vedi figure 1 e 2). Fra gli stranieri, i primi a

---

<sup>52</sup> Ponzio, 2005. 51-104.

ritornare furono gli Svizzeri, che grazie alla neutralità non avevano vissuto i drammi della guerra, e i francesi. I tedeschi ricomparvero solo dopo il 1950, per poi diventare nel giro di pochi anni il flusso turistico più importante, seguiti da austriaci e svizzeri. Nemmeno gli inglesi mancarono all'appello, anche se loro incidenza declinò man mano che i tedeschi si lanciarono alla conquista delle città balneari. Non ci fu, invece, l'auspicato boom delle presenze americane.

Le diverse provenienze corrispondevano anche a differenti tipi di domanda: i tedeschi si sistemavano spesso in ostelli per la gioventù, case per le ferie, istituti religiosi o campeggi e poi, man mano che vennero realizzati, in piccoli hotel, dei quali furono per molto tempo furono i principali clienti; gli americani, appartenenti ad una fascia di reddito superiore, di preferenza alloggiavano negli alberghi di prima categoria. Diverse erano anche le mete: mentre i tedeschi e gli austriaci sceglievano le località alpine o della costa, gli americani preferivano i viaggi culturali e sceglievano la capitale e i centri turistici già affermati.

Il particolare profilo dei turisti americani condizionò anche le strategie del Piano Marshal nel settore turistico, non solo in Italia ma anche in Francia. Come Christopher Endy ha accuratamente ricostruito per la Francia, i funzionari americani del Piano Marshall tentarono di modificare le caratteristiche dell'offerta ricettiva francese, sulla base dei modelli introdotti nei decenni precedenti negli Stati Uniti a scopo di favore il turismo della classe media (e in particolar modo di quella americana, desiderosa di visitare la Francia). Tuttavia, gli albergatori francesi opposero resistenza e rimasero fedeli alle loro tradizioni: essi ritenevano che il comparto alberghiero fosse una sorta di Ambasciatore del "genio nazionale" e che quindi non dovesse offrire prodotti standardizzati, quanto una cucina di buon livello e servizi personalizzati<sup>53</sup>. Si tenga conto che anche i percorsi innovativi di riferimento erano profondamente diversi da quelli americani: la modernizzazione degli alberghi alla quale i francesi pensavano aveva come obiettivo di estendere alla classe media i rituali della cultura aristocratica e elitaria piuttosto che definire un nuovo standard sulla base delle preferenze e dei valori del ceto medio americano<sup>54</sup>. Anche in Italia la ricostruzione andò in una direzione diversa da quella auspicata dagli estensori del Piano Marshal e portò alla proliferazione di centinaia di migliaia di piccoli alberghi a conduzione familiare, soprattutto lungo le coste e in montagna. Strutture di sicuro non attraenti per quel 5% di turisti provenienti dagli Stati Uniti.

Ma soprattutto i funzionari del Piano Marshall non furono in grado di prevedere il grande sviluppo del turismo europeo, così forte e rapido da rendere la quota dei turisti americani piuttosto contenuta. L'esplosione del prodotto mare, dapprima sulle coste francesi ed italiane e poi su quelle spagnole generò un afflusso di turisti europei del tutto straordinario. Infatti, nel complesso, la grande novità del secondo dopoguerra fu

---

<sup>53</sup> Endy, 2004.

<sup>54</sup> Ibidem

rappresentata dalla dimensione dei flussi, assolutamente non confrontabili con quelli degli anni Trenta. A sostenere tale crescita concorse anche la domanda interna, soprattutto dalla fine degli anni Cinquanta in poi. Anche gli operai, che ormai godevano tutti di ferie retribuite, divennero clienti delle località balneari o montane: alla fine degli anni Sessanta gli italiani che andavano in vacanza erano quindi ben tre volte quelli degli anni Trenta. Automobili e vacanze (a dire il vero assieme agli elettrodomestici) divennero da subito i simboli del miracolo economico italiano. Per gli aerei fu necessario attendere più a lungo, fino a quando una nuova modalità organizzativa, quella dei voli charter permise di emettere i biglietti a prezzi accessibili al ceto medio.

In conclusione, il settore turistico che prese forma nel dopoguerra utilizzò e perfezionò le diverse innovazioni che erano state introdotte nel periodo fascista: i piccoli alberghi per il ceto medio, l'automobile, l'aereo, lo sport. Tuttavia, il significato simbolico associato a ciascuna di queste componenti cambiò radicalmente. Nella riscrittura dell'immaginario turistico e delle sue componenti, ebbe una qualche influenza anche il Piano Marshall, con le nuove immagini che lasciò dietro di sé. I consumi (le auto, il volo aereo, le vacanze) iniziarono ad essere rappresentati come uno strumento per cercare la felicità e persero la connotazione di velocità, potenza, rigenerazione dell'uomo nuovo che avevano avuto in epoca fascista. Il cinema contribuì enormemente a creare attorno a quelli che erano stati i simboli della potenza e della velocità del periodo fascista, vale a dire le automobili e gli aerei, nuovi contenuti semiotici quali felicità e libertà di movimento. Possiamo dire che anche attraverso il cambiamento delle immagini si realizzò il superamento del totalitarismo fascista. E il turismo ne fu uno dei principali testimoni.

### **Conclusioni: il sottile filo che lega la soft innovation e il soft power**

Esiste da tempo una letteratura economica che studia l'innovazione anche nella sua dimensione semiotica

Tale approccio è nato per rispondere ai temi delle industrie creative, le quali basavano e basano il loro sviluppo su un'innovazione che solo occasionalmente è di tipo funzionale.

Lo schema della *soft innovation* è però molto utile anche per ragionare su altri settori. Poi, in fondo, il turismo può essere considerato un'industria creativa! Ma soprattutto ci pare uno schema utile per comprendere quello che avviene nelle fasi di profonda trasformazione sociale e politica, come fu appunto in Italia il passaggio dal fascismo alla democrazia. L'economia spesso si caratterizza per una continuità che travalica periodi storici ed epoche ed ha una sua cronologia. Così dal punto di vista tecnologico e dell'organizzazione della produzione gli anni Trenta e Cinquanta presentano molti tratti comuni. In altre parole dal punto di vista funzionale, il secondo

dopoguerra sviluppò e potenziò quanto era già stato avviato negli anni Trenta. Tuttavia il significato dei consumi e il loro rapporto con il potere politico cambiarono completamente. Anche il turismo partecipò a tale trasformazione e le destinazioni turistiche assunsero progressivamente l'immagine di tempio del consumo che hanno conservato sino ad oggi. Possiamo considerare tale passaggio come un esempio di *soft innovation*, cioè di cambiamento valoriale e di significato di prodotti e servizi che già esistevano. Questo ci rimanda al rapporto fra cultura politica e consumi e all'influenza della prima sull'immaginario e la valenza simbolica dei secondi.

### **Riferimenti bibliografici**

- Avancini, Marco, 1928. *Statistica del movimento turistico in Italia*, Roma, Enit.
- Battilani, Patrizia, 2003. "Ascesa, crisi, riorientamento del turismo", in Zamagni, Vera, *Sviluppo economico e trasformazioni sociali a Rimini nel secondo novecento*, Capitani, Rimini.
- \_\_\_\_\_, 2009. *Vacanze di pochi, vacanze di tutti*, Bologna, Il Mulino.
- \_\_\_\_\_, 2010. "L'americanizzazione del turismo europeo", in Cavazza, Stefano, e Emanuela Scarpellini (a cura di) *La rivoluzione dei consumi. Società di massa e benessere in Europa. 1945-2000*. Bologna, il Mulino.
- Benini, R., 1928 (?). *Relazione sulla riforma dei metodi di calcolo del movimento turistico*, in *Statistica del movimento turistico in Italia 1926-1927*. Enit, Roma
- Bodio, Luigi, 1899. "Sul movimento dei forestieri in Italia e sul denaro che vi spendono", *Giornale degli economisti*, luglio, 1899.
- Bossaglia, Rossana, 1986. *Tra liberty e déco: Salsomaggiore Parma*, Artegrafica Silva.
- Campione, Giorgio, 1936. *La situazione degli alberghi in Italia nell'ultimo decennio e le possibilità di nuovi orizzonti*, a cura della federazione nazionale fascista dirigenti di aziende commerciali, Roma, Tipografia operaia romana.
- Caprotti, Federico, 2012. "Profitability, practicality and ideology. Fascist civil aviation and the short life of a la Littoria, 1934–1943", *The Journal of Transport History*, 32(1) 17-38.
- Carli, Mario, 1927. *Codice della vita fascista*, Istituto Editoriale del Littorio, Roma.
- Cavazza, Stefano, e Emanuela Scarpellini, 2010. *La rivoluzione dei consumi. Società di massa e benessere in Europa. 1945-2000*. Bologna, Il Mulino.
- Dicorato, Gaetano, 1928. *L'italiano di Mussolini. Vuoi vivere meglio? Vademecum degli assennati e assennandi*. Dicorato, Roma
- Endy, Christopher, 2004. *Cold war holidays. American tourist in France, Chapel Hill and London*, The University of North Carolina Press.
- ENIT, 1925. *Statistica del movimento turistico in Italia. Anno 1924*, Tipografia del Senato, Roma,
- Ferrari, Paolo, (a cura di) 2005. *L'aeronautica italiana. Una storia del Novecento*, Milano, Franco Angeli Storia.
- Ferraris, Maggiorino, 1917. *Il movimento dei forestieri nel Mezzogiorno e nelle isole*, *Nuova Antologia*, 1 aprile, 1917.

- Gentile, Emilio, 2002. *Il mito dello Stato nuovo, dall'antagonismo al fascismo*, Bari, Laterza.
- Marinetti, Filippo Tommaso, 1909. *Manifesto del futurismo*.
- Mariotti, Angelo, 1933. *Corso di economia turistica*, Istituto geografico de Agostini, Novara.
- Mussolini, Benito, 1932. *La dottrina del fascismo*, Enciclopedia Treccani
- Niceforo, A. 1923. *Il movimento dei forestieri in Italia*, Enit, Roma.
- Ponzio, Alessio 2005. "Corpo e anima: sport e modello virile nella formazione dei giovani fascisti e dei giovani cattolici nell'Italia degli anni Trenta (1931-1938)", *Mondo contemporaneo* 3 (2005), 51-104.
- Romani, M, 1993. "L'invenzione delle terme. Il caso di Salsomaggiore (1837-1923)", in *Il Risorgimento*, 2
- Scarpellini, Emanuela, 2008. *L'Italia dei consumi. Dalla bella époque al nuovo millennio*, Roma-Bari, Laterza
- Stoneman, Paul, 2010. *Soft Innovation: Economics, Product Aesthetics, and the Creative Industries*. Oxford, Oxford University Press
- Stringher, Bonaldo, 1922. *Sulla bilancia dei pagamenti fra l'Italia e l'estero*", Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, Roma.
- Syrjamaa, Taina, 1997. *Visitez l'Italie. Italian state tourist propaganda abroad, 1919-1943: administrative structure and practical realization*, Turku, Annales Universitatis Turkuensis.
- Tajani, Filippo, 1938. "Trasporti", *Rivista Internazionale di Scienze Sociali*, 9
- Tesini, O. 1939. *La felicità è qui*, Edizioni Gruppo Scrittori SIA, Bologna
- Tollardo, Elisabetta, 2016: *Fascist Italy and the League of Nations: 1922-1935*, London, Palgrave Macmillan.
- Tramonti, Ulisse. 2005. *Le radici del razionalismo in Romagna. Itinerari nel comprensorio Forlivese*, Forlì.
- Zamagni, Vera, 2003: *Dalla periferia al centro, La seconda rinascita economica dell'Italia (1861-1990)*, Bologna, Il Mulino.
- Zanini Andrea, 2015. "Verso una politica turistica nazionale. Gli albergatori italiani di fronte alla prima guerra mondiale", in Gasser, P., A. Leonardi, e G. Barth-Scalmani, (a cura di) *Guerra e Turismo nell'area di tensione della prima Guerra mondiale*, Touriseum
- Zapponi, Niccolò, 2005. "Lo stile del fascismo: un'estetica della sopravvivenza", *Mondo contemporaneo*, 3