

**W 3.2 | NUOVI METABOLISMI URBANI E
RELAZIONI SPAZIALI DI (O PER) SERVIZI,
WELFARE ED ECONOMIE RELAZIONALI,
CIRCOLARI E DELLA RECIPROCIÀ**

W 3.2 A |

Coordinatori: Carlo Cellamare, Maddalena Rossi
Discussant: Carlo Gasparri, Gabriella Esposito
Sintesi critica per l'Instant Booklet: Arturo Lanzani

Workshop 3 | Ritorno ai luoghi: metabolismi urbani e place-making

W 3.2 | NUOVI METABOLISMI URBANI E RELAZIONI SPAZIALI DI (O PER) SERVIZI, WELFARE ED ECONOMIE RELAZIONALI, CIRCOLARI E DELLA RECIPROCIÀ

W 3.2 A |

Coordinatori: Carlo Cellamare, Maddalena Rossi
Discussant: Carlo Gasparrini, Gabriella Esposito
Sintesi critica per l'Instant Booklet: Arturo Lanzani

INTRODUZIONE

Carlo Cellamare e Maddalena Rossi

Il vocabolario dello sviluppo urbano ha acquisito negli ultimi anni formule nuove e più adeguate a descrivere i tratti costanti che accompagnano la transizione dei territori contemporanei. Una di queste è sicuramente la metafora del metabolismo urbano e territoriale in base alla quale i territori sono considerati sistemi evolutivi altamente complessi caratterizzati da una condizione di circolarità dinamica, transcalare e interconnessa di flussi di materia e di energia che produce una continua riscrittura e riorganizzazione dello spazio urbano.

La metafora metabolica, al centro delle riflessioni dei lavori presentati nel Workshop 3.2.A "Nuovi metabolismi urbani e relazioni spaziali di (o per) servizi, welfare ed economie relazionali, circolari e della reciprocità", sembra costituire una possibile cornice di riferimento da un lato, per leggere le dinamiche insediative attualmente in atto al fine di coglierne il carattere di estrema vulnerabilità e dall'altro, per pensare e realizzare scenari di ricomposizione spaziale ancorati alla garanzia di riproducibilità delle risorse locali e attivati attraverso il protagonismo attivo delle nuove comunità.

I contributi hanno restituito un panorama assai ricco e variegato di esperienze di sperimentazione e di innovazione ecologica, economica e sociale attualmente in atto nei territori contemporanei che denota una diffusa capacità degli stessi di riorganizzarsi in un nuovo sistema di relazioni, strutture e processi a partire dal ripensamento dei cicli di vita delle risorse in esaurimento, come il

suolo, l'energia e l'acqua, ma anche di tessuti edilizi esistenti degradati, sottoutilizzati o inutilizzati e di modelli industriali e tecnologie ingegneristiche ormai obsoleti o abbandonati. Seguendo il filo del ragionamento proposto dagli autori, l'ecosistema territoriale diviene la base concettuale per operare nella promozione di processi innovativi di riqualificazione e rigenerazione di città e di territori resilienti e si nutre delle attività di ricostruzione dell'autosostenibilità prodotta dalla comunità allorché questa decida di riappropriarsi dei cicli ecologici producendo una metamorfosi delle dinamiche sociali, economiche e spaziali locali. Nelle esperienze narrate assume infatti particolare spessore il protagonismo degli abitanti nel suo carattere molteplice di creatività, identità e partecipazione che connota pratiche di 'resilienza urbana' spesso geograficamente molto distanti tra di loro, ma tutte caratterizzate da un certo vitalismo e da una spiccata forza trasformativa e che, ripartendo dalla riconnessione dei cicli ecologici, generano sovente nuove opportunità produttive e lavorative, sperimentano nuove forme di welfare e propongono multiformi attività di ricomposizione spaziale, tessendo, al contempo nuovi e complessi sistemi di relazioni virtuose tra insediamento umano e ambiente.

Il carattere di evidente transcalarità delle esperienze narrate, dal singolo manufatto infrastrutturale vittima dell'obsolescenza delle tecnologie sviluppate negli ultimi 50 anni, al quartiere urbano, fino al sistema territoriale locale nella sua complessità, sembra essere quello che più di ogni altro apre la riflessione concettuale intorno ad esse ed invita ad esperimenti molteplici. Di poi le stesse aprono

una importante sfida disciplinare che è quella di trasformarsi da puntuali esperienze 'innesco' in un ritrovato modo di trasformare e i territori della contemporaneità in chiave ecosistemica e sostenibile in una componente strutturale e ordinaria di un nuovo modo di governo e pianificazione degli stessi.

•• [Miglior paper Workshop 3.2 A]

PAPER DISCUSSI

•• Francesco Abbamonte, Klarissa Pica, Federico Sartori

Il concorso di idee come forma di attivazione e produzione sociale. L'esperienza di Si.Re.Ne

•• **Andrea Aragone, Marco Ranzato**
lôt d'Eau: un progetto collettivo attraverso l'acqua

•• Valentina Bonello, Giulio Pedrini, Francesca Gambarotto
Rigenerazione e città in transizione: quale cambiamento nelle aree produttive d'interfaccia tra Mestre e Marghera? Evoluzione dell'impresa e del lavoro

•• Daniele Caruso
La gestione integrata delle acque come strategia resiliente nel progetto della città contemporanea

•• Giovanni Castaldo, Martino Mocchi
Lo sviluppo locale dei territori montani verso una resilienza socio-economica, ambientale e paesaggistica. Il caso dello Ski-Dome di Selvino (BG, Italia)

•• Gaia Daldanise, Antonia Gravagnuolo, Stefania Oppido, Stefania Ragozino, Maria Cerreta, Gabriella Esposito De Vita
Economie circolari per il patrimonio culturale: processi sinergici di riuso adattivo per la rigenerazione urbana

•• Claudia Faraone, Luca Nicoletto, Michelangelo Savino
Rigenerazione e città in transizione: quale cambiamento nelle aree d'interfaccia tra città e zone produttive-industriali? Tra Mestre e Marghera: costellazione di attori, moltitudine di azioni e paesaggi d'inerzia

•• Claudia Faraone, Maria Chiara Tosi
Tra Mestre e Marghera: un territorio in transizione

•• Luca Gullì, Michele Zazzi
Metamorfosi di lungo periodo degli standard urbanistico-edilizi in Emilia-Romagna

•• Luca luorio
Demolizione e conservazione delle dighe americane: le storie dei fiumi Klamath e Allegheny

•• Ludovica Marinaro
Changing image and cultural metabolism of Mediterranean Port City

•• Mariavaleria Mininni, Sergio Bisciglia, Giulia Gicchè, Vittoria Santarsiero
MATERA MENO UNO. Sistema urbano del cibo tra storie locali e nuovi modelli di consumo

•• Mariavaleria Mininni, Sergio Bisciglia,
Giulia Gicchè, Vittoria Santarsiero
Nuove geografie urbane del cibo e cultura
alimentare. Matera capitale contadina del XXI
secolo?

•• Chiara Nifosi, Marialessandra Secchi
Attorno alla Laguna. Paesaggi produttivi locali
nel territorio di Divjakë

•• Stefano Pendini, Giuseppe Pepe
Circolarità e nuovi paradigmi nel progetto per i
territori contemporanei. Il caso olandese

•• Giacomo-Maria Salerno
Venezia tra salvaguardia del patrimonio e
monocoltura turistica

Venezia tra salvaguardia del patrimonio e monocultura turistica

Giacomo-Maria Salerno

Sapienza Università di Roma

DICEA - Dipartimento di Ingegneria Civile Edile e Ambientale

Email: giasalerno@gmail.com

Abstract

Il paper intende analizzare e discutere alcuni esiti dei processi di valorizzazione del patrimonio storico-artistico che, nel contesto della crescita senza precedenti dell'economia turistica - sempre più elemento trainante dell'economia delle città - rischia di mettere in secondo piano tanto le necessità conservative e di tutela dell'*heritage* stesso quanto le condizioni di vivibilità e sostenibilità sociale dell'organismo urbano. L'industria turistica, infatti, se da un lato si pone come alternativa economica per territori investiti da rilevanti processi di de-industrializzazione, si profila sempre più come un dispositivo economico e sociale in grado di ricodificare profondamente i luoghi su cui si installa, plasmandone non solo l'immagine, ma le stesse coordinate socio-spaziali. Nel quadro di un'interpretazione complessiva dell'economia turistica come dispositivo *estrattivo*, vale a dire come un dispositivo in grado di catturare e privatizzare il valore sedimentato in uno stock di risorse comuni, si tenterà di mostrare come la sua continua espansione, a cui le politiche di valorizzazione del patrimonio sono sempre più indissolubilmente collegate, rischi di generare rilevanti effetti di mercificazione del tessuto urbano, che possono tradursi in alcuni casi in processi di espulsione della popolazione e di trasformazione delle città in veri e propri parchi tematici al servizio della monocultura turistica.

Parole chiave: tourism, heritage, historic centers

Venezia tra salvaguardia del patrimonio e monocultura turistica

“Salvare Venezia”: dalla metà dell'ultimo secolo almeno, è questo il leitmotiv di innumerevoli articoli, saggi, convegni, pubblicazioni, comitati e appelli che riguardano le sorti della città lagunare. Spesso però questi fiumi di parole si sono concentrati sulla salvezza delle pietre della città (dalle acque alte, dall'erosione, dall'abbandono etc.) senza prestare troppa attenzione alla sua componente più fragile: gli abitanti. Come cantava Alberto D'Amico in riferimento all'alluvione del '66¹, le élites internazionali e locali, pensando Venezia più come una sorta di museo a cielo aperto di cui salvaguardare le ricchezze patrimoniali, piuttosto che come una città, hanno infatti avuto un modo tutto particolare di intendere questo tema: “San Marco e i palassi i vol salvar / però i venesiani pol anca spetà”². Questo contributo vorrebbe al contrario partire da un presupposto differente, ed affermare che la musealizzazione dell'urbano non è affatto garanzia della sua salvezza, ma rischia anzi di diventare vettore di una più profonda e pervicace distruzione, una distruzione che non investe tanto la forma materiale della città quanto quel “modo di essere in relazione” (Tafuri 1985, p. 23) degli esseri umani al suo interno che ne è la vera sostanza. Di contro a chi sostiene che “la città-museo e il territorio-parco sono il solo autentico ‘modello di sviluppo’ veramente alternativo” (Cervellati 1991, p. 101), vorremmo piuttosto suggerire, sulla scorta dell'intuizione di Giorgio Agamben, che il paradigma museale indichi fundamentalmente un'indisponibilità all'uso che è l'esatto opposto di qualcosa che possa essere definito come città: “Museo non designa qui un luogo o uno spazio fisico determinato, ma la dimensione separata in cui si trasferisce ciò che un tempo era sentito come vero e decisivo, ora non più. Il Museo può coincidere, in questo senso, con un'intera città (Evora, Venezia, dichiarate per questo patrimonio dell'umanità) (...). Ma, più in generale, tutto oggi può diventare Museo, perché questo termine nomina semplicemente l'esposizione di una impossibilità di usare, di abitare, di fare esperienza” (Agamben 2005, pp. 96-97).

Il tema, dunque, è quello di non commettere l'errore di “ridurre la nostra idea di città (per usare una formula) alla «città di pietra», dimenticandoci della «città vivente»” (Ortalli 2007, p. 4). Da questo punto di vista “proporre il bene culturale non più come patrimonio intangibile e collettivo ma come «miniera» da sfruttare è stato il primo passo verso quella deriva aziendalistica che oggi rischia di avvolgere e sconvolgere tutto il nostro *cultural heritage*” (ivi, p. 5), e, con esso, la vita della città tutta.

¹ Evento a seguito del quale nacque anche la società benefica *Venice Committee of the International Fund for Monuments*, ora semplicemente *Save Venice*.

² “San Marco e i palazzi vogliono salvare / però i veneziani possono anche aspettare”.

Se questo può dirsi vero per tutte le città e i centri storici, è maggiormente vero per Venezia, città storica nel suo complesso, in cui paradossalmente uno dei problemi può essere costituito dal fatto che in essa vi sia “troppa arte – trabocca, è satura di arte. La gran parte di essa è chiusa in musei, chiese e gallerie. Questo tuttavia non sembra essere il problema principale in termini di impatto sociale. Il problema riguarda piuttosto l’arte come atmosfera: per molti visitatori il tessuto stesso della città è un’opera d’arte globale ed essi desiderano vivere l’esperienza del romanticismo di Venezia, cosa che ha inevitabilmente un forte impatto sulla vita quotidiana del luogo “ (Davis e Marvin 2007 p. 15).

Nel caso di Venezia, appare estremamente evidente - anche solo confrontando i dati delle presenze turistiche con quelli delle visite ai musei - come sia il complesso dell’atmosfera cittadina a costituire il principale attrattore turistico, e al contempo, paradossalmente, la principale minaccia per la sua tanto decantata salvezza. Come ha scritto David Harvey, infatti, “la particolare atmosfera e l’appeal di una determinata città sono sempre effetto del lavoro collettivo dei suoi abitanti, ma è il mercato del turismo a sfruttare quel bene collettivo per estrarre rendite monopolistiche” (Harvey 2013, p. 97), mettendo in pericolo la sussistenza di ciò su cui quella stessa atmosfera si basa: l’esistenza di una comunità vivente all’interno della “città di pietra”. E questo perché l’industria turistica, come vedremo, attraverso “l’estrazione di risorse economiche, sociali e culturali minaccia di espulsione milioni di abitanti di città, colpevoli solamente di essere nati in luoghi reputati convenzionalmente ‘belli’, ‘autentici’ o ‘unici’” (Semi 2017). In questa prospettiva salvare Venezia non vorrà dunque dire semplicemente salvaguardare i suoi monumenti, né insistere sull’autenticità di atmosfere “tipicamente veneziane” buone solo a riprodurre la città nella forma del cliché ad uso turistico. Attraverso questi processi, “è vero, la città persiste, ma solo con tratti museificati e spettacolari”, per effetto dei quali “il centro urbano non diviene esclusivamente un luogo del consumo, ma prende esso stesso un valore di consumo” (Lefebvre 1989). Al contrario, per salvare l’urbano che ancora resiste tra le pietre della città museificata, occorrerebbe riaccedere a quella consapevolezza che già testimoniava Cederna, quando affermava che un centro antico, come “un vecchio rione, si salva o si risana solo se si dà modo alla gente di poterci continuare a vivere ed abitare più umanamente” (Cederna 1956, p.5). Perché dunque si possa abitare, a Venezia come altrove, occorre che la città, così carica di valori monumentali e patrimoniali, possa per questi “elaborare una *poetica del riuso* che non si limiti alla monocultura del turismo di massa” (Settis 2014, pp. 53 e 59).

Non è però in questa direzione che si sono mossi gli amministratori nel recente passato. Di fronte al declino dell’avventura fordista novecentesca, di cui Marghera ha rappresentato un caso emblematico, gli sforzi imprenditoriali e le politiche locali sono stati piuttosto tesi a favorire lo sfruttamento turistico del corpo urbano e del suo patrimonio a partire dalla pubblicizzazione e mercificazione dell’immagine della città. È certo vero che Venezia, storicamente, meno ha avuto merci solide da vendere sulle sue rotte mercantili e più ha investito sui propri simboli (Semi 1996), ma la città ha forse sottovalutato le pesanti conseguenze dell’affidarsi ad un fantasma tanto potente quanto quello costituito dalla sua stessa immagine. Quando infatti, riguardando il documentario “La città”, diretto da Guido Vianello nel 1974, vediamo i cartelli esposti nei cortei dai lavoratori di Porto Marghera recitare lo slogan “No Venezia città museo”, ci troviamo non solo di fronte al canto del cigno della Venezia operaia, che sul lavoro industriale aveva provato a rifondare un’economia ed una possibilità di sostentamento della città, ma anche di fronte all’avvento di una nuova industria pesante, che farà del corpo stesso della città materia prima da sfruttare nel contesto dell’economia dello spettacolo (Debord 1968).

Se è almeno dal dopoguerra che le presenze turistiche non hanno smesso di crescere, e se i primi fenomeni di “tourist gentrification” (Gotham 2005, Cocola Gant 2015) che hanno contribuito all’esodo della popolazione indigena sono visibili già a partire dagli anni ’70 (in coincidenza quindi con la Legge Speciale per Venezia e con le prime avvisaglie di crisi del sistema fordista), è però a partire dagli anni ’90 del secolo scorso che la curva di crescita della specializzazione turistica inizia a subire un’impennata (Barbiani e Zanon 2004). Sono questi gli anni in cui una parte consistente dell’*intelligenza* cittadina elabora un programma dall’indicativo titolo *Privatizzare Venezia*, in cui si auspica l’avvento della figura del “progettista imprenditore” come “metafora di una capacità di fare impresa progettando luoghi, perché non vi è dubbio che l’interesse, il profitto, nell’intervenire a Venezia sta nel prendere i suoi spazi vuoti, abbandonati e riempirli di funzioni” (Bonomi 1995). Questa strategia di privatizzazione, che si articola in alienazioni e allentamenti del quadro normativo, favorirà di fatto l’industria turistica e quella della cultura, che in un contesto come quello veneziano è indissolubilmente legata alla prima (Somma 2014). In sintonia con le valutazioni espresse dal sindaco dell’epoca Massimo Cacciari, la cui amministrazione riteneva il turismo “una risorsa straordinaria e strategica [perché] il turismo è industria, fa valore aggiunto esattamente come costruire au-

tomobili, produrre la chimica, dove si prendono le materie prime e le si trasforma” (Cacciari 2011, p. 51), il Comune adotta dunque nel 1997 la Variante al Piano Regolatore per la Città Antica, che “permette il cambio delle destinazioni d’uso degli immobili e, pur con prescrizioni che riguardano dimensioni e dotazioni, autorizza la trasformazione degli stessi in esercizi ricettivi. L’effetto in Centro Storico si può così sintetizzare. In poco più di tre anni la ricettività aumenta del 30% e supera, ad ottobre 2003, i 16.650 posti letto” (Barbiani e Zanon 2004, p. 9). Come scritto nero su bianco dal COSES, insomma, “nel periodo 2000-2007 il comparto ricettivo della città antica ha descritto un notevole trend di crescita, triplicando il numero di esercizi ed immettendo circa 10.000 posti letto in più sul mercato: tale andamento ha nell’extra-alberghiero il principale motore, capace negli otto anni di moltiplicare di dieci volte il numero delle strutture ricettive” (COSES 2009).

Se dunque già sul finire degli anni ‘90, “attraverso nuove edificazioni, ristrutturazioni integrali, trasformazioni d’uso, o anche con interventi di minori dimensioni, è stato immesso sul mercato un numero rilevante di immobili destinati alla ricettività turistica” (Barbiani e Zanon 2004, p. 3), la recente affermazione di portali di sharing economy come Airbnb, combinata con il fatto che “l’apertura di attività ricettive come affittacamere, bed&breakfast e locazione turistica è svincolata dalla concessione del cambio di destinazione d’uso dell’unità immobiliare da parte dell’Amministrazione Comunale” (COSES 2009) ha portato ad un vero e proprio boom dell’offerta ricettiva, specialmente extra-alberghiera. I dati ufficiali più recenti sono quelli estrapolabili dall’Annuario del Turismo 2015 prodotto dal Comune di Venezia, che indica la cifra di 50.513 posti letto disponibili nell’intero territorio comunale, la cui grande maggioranza (32.896) si localizza nella città storica; rispetto al numero totale dei posti letto, 30.015 sono quelli offerti dalle strutture alberghiere e 20.498 quelli inseriti in strutture extra-alberghiere (cifra comprensiva di Bed & Breakfast e appartamenti in locazione turistica); se confrontati con i dati di appena quindici anni prima, appare immediatamente visibile l’estrema crescita di quest’ultimo settore, che contava nel 2000 solo 81 appartamenti registrati e 86 Bed & Breakfast; nel 2010 la cifra sale a 1.438 appartamenti e 444 B&B³, per arrivare alla soglia attuale di 3.342 strutture ricettive extra-alberghiere complessive, delle quali 2.889 in città storica (Miraglia 2015). Considerando la propensione al sommerso del settore, favorita dai nuovi portali di prenotazione, è inoltre da considerare che i dati ufficiali possono essere stimati al ribasso, come si evince facilmente anche solo dal confronto con l’iniziativa di monitoraggio dal basso prodotta dal progetto Inside Airbnb e dall’associazione Reset⁴.

Significativamente, il fenomeno della si sta estendendo anche oltre la città storica, per raggiungere le aree di Mestre e Marghera in via di “riqualificazione”. È notizia recente, ad esempio, che “in due anni, gli appartamenti a uso turistico offerti sulla piattaforma Airbnb non sono solo cresciuti a Venezia (passando dai 2.672 del 2015 ai quasi 4 mila di oggi), sono più che raddoppiati nelle isole (da 147 a 391) e addirittura moltiplicati per dieci volte a Mestre e Marghera, dove erano solo 309 due anni fa e oggi sono oltre 3 mila” (De Rossi 2017). Pressoché saturato il tessuto della città storica, l’industria turistica si propaga quindi in direzione della terraferma, tanto attraverso la messa in disponibilità del patrimonio edilizio residenziale favorita dalle nuove piattaforme di intermediazione, quanto con la tradizionale costruzione di nuovi ostelli ed alberghi, come quelle recentemente effettuate nella zona di Ca’ Marcello e di via Torino dalla compagnia austriaca A&O e dal fondo d’investimento internazionale MTK (composto da capitali austriaci, tedeschi, israeliani e cinesi). È stimato che il complesso di questi ed altri interventi analoghi arriveranno a offrire, nella zona attorno alla stazione di Mestre, oltre 15.000 posti letto (Bertasi 2018), con il plauso dell’attuale amministrazione comunale, che con l’assessore al turismo, Paola Mar, fa sapere che così anche “Mestre è diventata una città turistica (...) e questi investimenti sono un’occasione per darle dignità di città” (Somma 2017).

Ritornando alla città insulare, appare infine evidente come l’involuzione del tessuto cittadino nella direzione della monocultura turistica porti con sé evidenti problematiche che ne stanno trasformando il paesaggio sociale. Tra esplosione dell’offerta ricettiva e crescita delle seconde case, Venezia è diventata “tra le città italiane con il più alto valore immobiliare, circa 3.100/mq” (Gheno 2016, p. 28), con una significativa variazione dei valori all’interno di un comune che, tenendo insieme città d’acqua e terraferma, registra una

³ Questi dati, estrapolati dal rapporto dell’Agenzia di Promozione Turistica (APT) del 2010, possono essere consultati dal sito dell’associazione ItaliaNostra: <http://www.italianostravenezia.org/statistiche-su-venezias/alberghi-e-strutture-extra-alberghiere-nel-corso-degli-anni/>

⁴ <http://insideairbnb.com/venice/> e <http://resetvenezias.it/2015/08/23/affitti-turistici-a-venezias-una-economia-da-far-emergere-e-regolamentare/>

forchetta che va “dai 1.600 /mq in zona Marghera, ai 5.200/ mq della Giudecca” (ibidem). Oltre a questi dati, è anche la proliferazione di esercizi commerciali tourist-oriented a scapito della rete del commercio di vicinato (processo incentivato dalle liberalizzazioni della legge Bersani del 2006) che contribuisce a produrre quel senso di “loss of place” (Davidson e Lees 2005 e 2010) attraverso cui aumenta quella “displacement pressure” (Marcuse 1985, Slater 2009) attraverso cui si realizzano i processi di “tourist gentrification”. Dal punto di vista degli esercizi commerciali, una recente ricerca dello Iuav sul sestiere di Cannaregio ha infatti dimostrato come “molti dei negozi presenti, che si orientavano verso la popolazione residente e che non hanno potuto (o saputo) aggiornarsi per offrire un servizio turistico, hanno chiuso o si sono spostati. Efficaci confronti eseguiti su riprese fotografiche dei fronti commerciali lungo l’asse di Strada Nuova (nel 1988 e nel 2015) confermano la sostituzione delle attività commerciali per residenti, a favore di quelle per turisti” (Ghenò 2016, p. 28), sottraendo progressivamente alla comunità insediata l’esperienza della relazione col suo ambiente di vita.

Dal punto di vista dei numeri assoluti, pur nell’assenza di una concordanza esatta sulle cifre dovuta alla difficoltà di contare con precisione i turisti escursionisti, si calcola che siano ormai tra i 22 milioni (Van der Borg 2011) e i 30 milioni (Lanapoppi 2015) i turisti che ormai si riversano ogni anno nella città, portando in molti giorni dell’anno a far sì che il rapporto tra visitatori e residenti sia di 1 a 1, se non superiore. Lo scenario quotidiano della città lagunare va insomma ben oltre le valutazioni sulla capacità di carico elaborate nel 1988 da Costa e Van der Borg, che indicavano come limite massimo per Venezia 7,5 milioni di presenze l’anno (una media di 20.750 al giorno) suddivisi tra 4,7 milioni di pernottanti e 2,8 milioni di escursionisti (Costa e Van der Borg 1988). Questa situazione può essere definita di “iperturismo”: “from the socio-demographic point of view, there is hypertourism every time that the city users or vacationer visitors exceed the number of residents and therefore the city is defined as a place with a basic tourist vocation, or the artificial site attracts permanently such a number of visitors that it becomes a non-resident city similar to a theme park” (Costa e Martinotti 2003, p. 61). La definizione socio-demografica di città iperturistica riecheggia quella data, con una formulazione meno precisa ma più elastica, da Marco D’Eramo, che sostiene come la soglia che “separa una città turistica da una città che vive *anche* di turismo” sia quella che segna lo spartiacque tra una situazione in cui “i turisti usufruiscono di servizi e prestazioni pensati per i residenti”, ed una in cui “i residenti sono costretti a usufruire dei servizi pensati per i turisti” (D’Eramo 2017, p. 72): da questo punto di vista, la situazione di Venezia parrebbe pericolosamente oscillare sul ciglio della “transizione di fase” (ibidem), che segna la trasformazione dell’organismo urbano in spazio compiutamente iperturistico.

La definizione di questa soglia, difficilmente individuabile da un punto di vista oggettivo, dipenderebbe dunque innanzitutto dalla percezione del singolo osservatore, tanto che alcuni potrebbero dire che essa sia stata ampiamente superata, e che la città, cristallizzata nella sua forma ma profondamente trasformata nell’uso e nella composizione della folla che ne attraversa le calli, “non appartiene più da tempo ai veneziani, ridotta com’è a spazio turistico, simulacro di un spazio abitabile che non esiste più” (De Rita 1993). Se attraverso questa citazione si può ravvisare una sorta di sconsolata ratificazione dell’irrimediabilità di quel processo di “loss of place” descritto in precedenza, occorre però sottolineare che non è così scontato affermare che ormai la città, come si suol dire, “viva di turismo” nella sua interezza: come hanno potuto testimoniare diversi studi (Costa e Van der Borg 1988, De Rita 1993), quello che ci viene restituito è piuttosto il paesaggio di una città divisa, sul cui corpo diversi gruppi, portatori di interessi divergenti, si contendono l’uso dello spazio urbano. In uno studio redatto da Bernadette Quinn nel 2007, viene ad esempio registrato come il 62% dei residenti veneziani intervistati riveli di non avere altra relazione con i turisti se non quella di incontrarli per strada, e di non intrattenere con questi nessun tipo di relazione economica. Questo fa concludere all’autrice che “surprisingly, only a relatively small number of those employed in Venice earn their living from tourism” (Quinn 2007, p. 7), delineando così il quadro di “una città spaccata tra chi *vive di* turismo e chi vede dal *turismo erosi i suoi spazi vitali?*” (De Rita 1993, p. 29). Se certamente si potrebbe osservare che lo studio di Quinn non considera ampie porzioni di quello che può essere definito come l’indotto del settore turistico, è pur tuttavia vero - al contempo - che alcune delle attività di margine (servizi, manutenzione, etc.) non risentirebbero obbligatoriamente dell’essere indirizzate ad una popolazione residente piuttosto che ad una fluttuante.

La difficoltà di calcolare con precisione i numeri dell’indotto dell’industria turistica è d’altronde segnalato anche da D’Eramo, quando nota che “al fatturato diretto bisogna aggiungere tutto l’a-monte e l’a-valle del turismo. Oltre all’industria alberghiera e la quasi totalità di quella della ristorazione, bisogna contare il fatturato dei trasporti turistici” (D’Eramo 2017, p. 10); da questi, oltre ai biglietti staccati, bisognerebbe poi

prendere in considerazione anche l'industria che li produce. Ad esempio, "l'industria aeronautica è concettualmente indipendente dal turismo, ma andrebbe valutato quanti aerei in meno volerebbero se non ci fosse il turismo. Sarebbe interessante tracciare la matrice di Leontief per il turismo" (ivi, p. 11). Da questo punto di vista, è dunque difficile poter pensare a quanto sia dipendente o indipendente dall'economia turistica, poiché questa potrebbe piuttosto essere accostata, come è già d'uso negli studi sul turismo (Simonica 1997), a una sorta di "fatto sociale totale" (Mauss 2002), ossia ad un elemento specifico di una società data che è però in relazione con tutti gli altri. Nella difficoltà di immaginare che forma assumerebbero l'economia e la società in un'ipotetica assenza del fenomeno del turismo, è comunque possibile osservare come questo si esprima, sul territorio urbano di Venezia, nel "primato di una monocultura che si autoalimenta non sottoposta al rischio di una fluttuazione della domanda (...) e che avanzando espelle popolazione e libera spazi funzionali all'uso turistico" (De Rita 1993, p. 29). Da questo punto di vista può quindi valere come testimonianza diretta quanto affermato dal compositore Luigi Nono, per il quale "there's an external Venice, a city of tourists and intellectuals, the Venice of Thomas Mann and Visconti, Venice by night, . . . the Grand Canal, etc.—a place designed for consumption. There's another city that doesn't live off of tourism. . . . a way of life largely camouflaged from cultural Venice. There are powerful economic forces maintaining Venice as a historic center and cultural museum, and this is the real death of Venice" (Scappettone 2014, p.9).

Questi forti interessi privati, concentrati in poche mani, sono particolarmente evidenti in rapporto a quel particolare settore dell'industria turistica rappresentato dal crocerismo, contro cui si mobilita da anni un comitato locale le cui attività hanno avuto un grande riscontro mediatico - anche internazionale (Vianello 2013). Presentate dai loro propugnatori "come una opportunità, pressoché priva di costi, per accrescere il reddito della città" (Tattara 2013, p. 32), le cosiddette Grandi Navi comporterebbero in realtà dei costi sociali e ambientali (inquinamento dell'aria, del mare ed elettromagnetico, alterazione dell'equilibrio morfologico della Laguna ed indebolimento delle fondamenta, produzione di rifiuti, aumento della pressione antropica) che non ne bilancerebbero i benefici in termini occupazionali (Tattara 2013, Tattara e Fabbri 2014, Testa 2011). La struttura economica del business delle crociere sarebbe infatti caratterizzata da un originario difetto "distributivo", vale a dire da un sistema che accentra i profitti mentre socializza le perdite, e che ancora una volta manifesta così la sua natura fundamentalmente estrattiva di prelievo di valore a partire da un bene comune: "i costi sono in gran parte a carico di coloro che non traggono beneficio diretto dalle attività turistiche che provengono dalle crociere, come la maggior parte dei residenti nella città storica, che sopportano un costo per anno di circa 6.000€ pro capite", mentre "i ricavi si suddividono tra i titolari delle agenzie di servizi, coloro che operano per il turismo, che sono individui ma anche società che non hanno sede in città, le compagnie armatrici e i fornitori delle navi" (Tattara 2013, p. 36).

Considerato infine il diretto coinvolgimento delle compagnie croceristiche nella gestione dello scalo veneziano, realizzato grazie alla privatizzazione di VTP (Venice Port Terminal) e alla sua scalata da parte del cartello degli armatori, riunito nella società Venezia Investimenti (in cui figurano l'italiana Costa, i turchi di Global Liman Isletmeleri, le statunitensi Msc e Royal Caribbean)⁵, può dirsi completato il quadro della cooperazione tra l'attore pubblico e quello privato nell'impresa di sfruttamento della città a fini turistici: questa connivenza, di cui il caso della Grandi Navi non è che una delle più evidenti manifestazioni (si pensi ad esempio anche al ruolo delle istituzioni nell'alienazione del patrimonio pubblico a fini di valorizzazione, o alla liberalità con cui vengono elargite le concessioni ed i cambi di destinazione d'uso) può dunque essere espressa efficacemente con queste parole di Lefebvre, che già nel *Diritto alla città* notava come "lo Stato e l'impresa si sforzano di assorbire la città, di sopprimerla in quanto tale", e che "forze molto potenti (...) saccheggiano l'*urbano* in formazione, il cui germe, a suo modo assai potente, può nascere negli interstizi che ancora esistono tra forze quali lo Stato e l'impresa" (Lefebvre 1968).

Azione pubblica e azione privata si sono dunque trovate in sinergia nella trasformazione di Venezia in sito produttivo ad elevato tasso di sfruttamento, incuranti delle conseguenze sociali e ambientali di un'economia estrattiva come quella turistica. Per tentare di esplorare nuove vie per salvare quella che abbiamo definito "la città degli uomini", sarebbe dunque necessario un radicale cambio di rotta, a partire dal quale poter elaborare dei provvedimenti puntuali sperimentabili sul terreno. Una prospettiva di azione, oltre le enunciazioni di principio, starebbe dunque già in una "revisione radicale del sistema proprietario degli immobili, almeno nei cosiddetti 'centri storici', oppure una difficile politica nei riguardi dei 'proprietari', cui

⁵ Cfr. l'inchiesta de *L'espresso*: <http://espresso.repubblica.it/plus/articoli/2016/06/06/news/colpo-grosso-a-veneziam-terminal-1.269671>

imporre non soltanto l'intangibilità (...) ma anche l'intervento di un tipo piuttosto che un altro. (...) Che il problema diventi qui giuridico e politico non deve meravigliare" (Dorigo 1973, p. 29): lo stesso Lefebvre riconosceva, in conclusione a *Il diritto alla città*, che in definitiva "la sintesi appartiene alla politica (ovvero ogni sintesi di dati analitici che riguarda la realtà urbana nasconde, sotto una filosofia o un'ideologia, una *strategia*)" (Lefebvre 1968). Nell'elaborazione di questa strategia occorrerà dunque in primo luogo apporre dei vincoli all'espansione degli spazi destinati al turismo e alla sua industria, per permettere ad altro di sussistere. Gestì di questo tipo, da parte di un'amministrazione, sarebbero già qualcosa: andrebbero nella stessa direzione verso cui si stanno indirizzando molte altre città d'Europa e non solo, se pensiamo a quanto si sta facendo, su pressione dei movimenti di base, da Barcellona ad Amsterdam, da San Francisco a Reykjavik a Palma, in cui delle limitazioni all'espansione della monocultura turistica vengono faticosamente messe in campo.

In definitiva, come scriveva sempre Wladimiro Dorigo, "resta da dire che di fronte al 'monumento' Venezia, che occorre restaurare e salvaguardare, si è dimenticato che restauro e salvaguardia sono inimmaginabili, o insensati e vuoti, senza fare i conti con la comunità che pur vive nel monumento, con il monumento, del monumento. Una città non si restaura come un quadro, semplicemente pulendone il colore." (Dorigo 1973, p. 28) È solo a partire da una consapevolezza di questo tipo, dunque, che sarà possibile salvare Venezia da quella vorace economia turistica di cui si dice che essa viva, ma per effetto della quale, piuttosto, sembra rischiare di morire.

Riferimenti bibliografici

- Agamben, G. (2005), *Profanazioni*. Roma: Nottetempo.
- Barbani, E. e Zanon, G. (2004) (a cura di), *Condizioni di competitività delle strutture ricettive del Comune di Venezia e della regione turistica*. Venezia: COSES.
- Bertasi, G. (2018), *Hotel, la carica dei 15mila posti letto*. Articolo di giornale: <https://www.pressreader.com/italy/corriere-del-veneto-veneziana-e-mestre/20180217/281689730284827>.
- Bonomi, A. (1995) (a cura di), *Privatizzare Venezia: il progettista imprenditore*. Venezia: Marsilio.
- Cacciari, M. (2011), Venezia: il progetto di città, in Ortalli, G. (a cura di) (2011), *Immagine, futuro, realtà e problemi*, Venezia: Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti.
- Cederna, A. (1956), *I vandali in casa*. Bari: Laterza.
- Cervellati, P. L. (1991), *La città bella*. Bologna: Il Mulino.
- Cocola Gant, A. (2015), *Tourism and commercial gentrification*. Archivio web: <http://www.rc21.org/en/wp-content/uploads/2014/12/E4-Cocola-Gant.pdf>
- COSES (2009), *Rapporto 141.0 Turismo sostenibile a Venezia*.
- Costa, N. e Martinotti, G. (2003), Sociological Theories of Tourism and Regulation Theory. In Hoffman L.M., Feinstein S.S. e Judd D.R. (a cura di). *Cities and Visitors. Regulating People, Markets and City Space*. Oxford: Blackwell.
- Costa, P. e Van Der Borg, J. (1988), *Un modello lineare per la programmazione del turismo. Sulla capacità massima di accoglienza turistica del Centro Storico di Venezia*. "Coses Informazioni", 32, 33, 21-26.
- D'Eramo, M. (2017), *Il selfie del mondo. Indagine sull'età del turismo*. Milano: Feltrinelli.
- Davidson, M., e Lees, L. (2005), New-build "gentrification" and London's riverside renaissance. *Environment and planning A*, 37(7), 1165-1190.
- Davidson, M., e Lees, L. (2010), New-build gentrification: its histories, trajectories, and critical geographies. *Population, Space and Place*, 16(5), 395-411.
- Davis, R. e Marvin, G., *Turismo e città d'arte. Quali i costi sociali per Venezia?*, in Ortalli, G. (2007), op. cit.
- Debord, G. (1968), trad. it. (1997), *La società dello spettacolo*. Milano: Baldini & Castoldi.
- De Rita, G. (1993), *Una Città Speciale: Rapporto su Venezia*. Venezia: Marsilio.
- De Rossi, R. (2017), *Mestre come Venezia: appartamenti decuplicati su Airbnb*, <http://nuovavenezia.gelocal.it/veneziana/cronaca/2017/11/21/news/mestre-come-veneziana-appartamenti-decuplicati-suzairbnb-1.16146134>.
- Dorigo, W. (1973), *Una legge contro Venezia*. Roma: Officina Edizioni.
- Gheno, M. (2016), in Fregolent, L., Gheno, M. E Ferronato, F. (2016) Fregolent, L., Gheno, M. E Ferronato, F. (2016), *Laboratorio Venezia*. Venezia: IUAV.
- Gotham, K. F. 2005. Tourism gentrification: The case of New Orleans' Vieux Carre (French Quarter), *Urban Studies*, 42(7), 1099-1121.
- Harvey, D. (2013), *Città ribelli*. Milano: Il Saggiatore.
- Lanapoppi, P. (2015), *Caro turista*. Venezia: Corte del Fontego.

- Lefebvre, H. (1968), *Le droit à la ville*. Paris: Anthropos; trad. it. (2014) *Il diritto alla città*. Verona: Ombre Corte.
- Lefebvre, H. (1989), *Quand la ville se perd dans la métamorphose planétaire*, *Le Monde Diplomatique*, 89.
- Marcuse, P. (1985), *Gentrification, abandonment, and displacement: Connections, causes, and policy responses in New York City*. *Journal of Urban and Contemporary Law*, 28, 195.
- Mauss, M. (2002). *Saggio sul dono*. Torino: Einaudi.
- Miraglia, A. (a cura di) (2015), *Annuario del turismo 2015*. Comune di Venezia.
- Ortalli, G. (2007) *Turismo e città d'arte. Temi per un rapporto difficile*, in Ortalli, G. (a cura di), *Turismo e città d'arte*. Venezia: Istituto Veneto di Scienze Lettere ed Arti.
- Quinn, B. (2007), *Performing tourism in Venice: local residents in focus*. *Annals of Tourism Research*, 34(2), 458-472.
- Scappettone, J. (2014), *Killing the Moonlight: Modernism in Venice*. Columbia University Press.
- Semi, A. A. (1996), *Venezia in fumo*. Milano: Raffaello Cortina.
- Semi, G., (2017), *Le città d'arte nell'epoca della loro distruttibilità estetica e sociale*. Archivio web <https://www.ciu-tatdevacances.eu/assets/semi-ita.pdf>.
- Settis, S. (2014), *Se Venezia muore*. Torino: Einaudi.
- Simonica, A. (1997), *Antropologia del turismo*. Roma: Carocci.
- Slater, T. (2009), *Missing Marcuse: On gentrification and displacement*. *City*, 13(2-3), 292-311.
- Somma, P. (2014), *Mercanti in fiera*. Venezia: Corte del Fontego.
- Somma, P. (2017), *Me(S)tropolis. Migliaia di nuovi posti letto turistici alla stazione di Mestre*. Archivio web: <http://www.eddyburg.it/2017/01/mestropolis-migliaia-di-nuovi-posti.html>
- Van der Borg, J. (2011), *La Capacità di Carico: Limite allo Sviluppo Turistico?*, *Crescita Turismo*, 372, 4-6.
- Tafuri, M. (1985), *Tempo veneziano e tempo del "progetto"*, in *Le Venezia possibili. Da Palladio a Le Corbusier*. Milano: Electa.
- Tattara, G. (2013), *È solo la punta dell'iceberg! Costi e ricavi del crocierismo a Venezia*. Dipartimento di Economia, Università Ca' Foscari di Venezia, Note di lavoro 2.
- Tattara, G. e Fabbri, G. (2014), *Venezia, la Laguna, il porto e il gigantismo navale*. https://www.senato.it/application/xmanager/projects/leg17/attachments/documento_evento_procedura_commissione/files/000/001/848/Libro_Bianco-_Grandi_Navi.pdf
- Testa, S. (2011), *E le chiamano navi*. Venezia: Corte del Fontego.
- Vianello, M. (2016), *The "No Grandi Navi" Campaign*. In Colomb, C., e Novy, J. 2016. *Protest and Resitance in the Tourist City*, Londra: Routledge.



Planum Publisher

Roma-Milano

www.planum.net

ISBN 9788899237172

Volume pubblicato digitalmente nel mese di giugno 2019