

Studi urbani e regionali

GEOGRAFIE CRITICHE DEL TURISMO A VENEZIA

Antonio Paolo Russo, Giacomo-Maria Salerno
(a cura di)



FrancoAngeli

Studi Urbani e Regionali

Collana fondata da *Francesco Indovina*
diretta da *Laura Fregolent* e *Michelangelo Savino*

Comitato Scientifico: Mariella Annese (Politecnico di Bari); Matteo Basso (Università Iuav di Venezia); Luca Bertolini (University of Amsterdam); Ivan Blečić (Università di Cagliari); Maurizio Busacca (Università Ca' Foscari); Ombretta Caldarice (Politecnico di Torino); Michele Campagna (Università di Cagliari); Alessandra Casu (Università di Sassari); Roberta Cucca (University of Oslo); Catherine Dezio (Università di Padova); Alessandra Marin (Università di Ferrara); Cristina Mattiucci (Università Federico II di Napoli); Maria Valeria Mininni (Università della Basilicata); Valeria Monno (Politecnico di Bari); Oriol Nel.lo (Università Autonoma di Barcellona); Carolina Pacchi (Politecnico di Milano); Agostino Petrillo (Politecnico di Milano); Antonio Raciti (Sapienza Università di Roma); Simone Rusci (Università di Pisa); Antonella Sarlo (Università di Reggio Calabria); Giuseppe Scandurra (Università di Ferrara); Flavia Schiavo (Università di Palermo); Miriam Tedeschi (University of Turku); Stefania Tonin (Università Iuav di Venezia); Juan Vicente (Università di Girona); Angioletta Voghera (Politecnico di Torino)

La collana *Studi Urbani e Regionali* pubblica volumi che dedicano la loro attenzione ai molteplici aspetti della città e ai processi che li determinano, all'evoluzione del territorio nelle sue forme e nei suoi strumenti e ai metodi del governo delle trasformazioni.

Nata nel 1972 sotto la direzione di Francesco Indovina, si è prefissa l'obiettivo di costituire un momento di riflessione critica sulla struttura della città e del territorio, sulle politiche che ne indirizzano o condizionano la trasformazione, sui processi economici e sociali che ne determinano evoluzione e assetti.

La collana ha introdotto in Italia il pensiero di molti autori stranieri, per la prima volta tradotti e discussi nel nostro Paese, con l'intento di sostenere il dibattito sulle diverse forme della città e sui diversi modi di governarla. Ha inoltre ospitato alcuni testi che hanno segnato in modo decisivo l'avanzamento della riflessione disciplinare nei diversi decenni della sua presenza nel campo editoriale.

Nel solco di questa tradizione, ancora oggi intende raccogliere: letture sui fenomeni urbani e territoriali; analisi critiche sulle dinamiche in atto nella città e nelle regioni; indagini e proposte sulle politiche pubbliche che hanno città e territorio come campo di intervento strategico; studi sulle metodologie di intervento in ambito urbano e regionale per garantire le migliori condizioni di sviluppo sociale ed economico dei territori e delle comunità; analisi sulle migliori pratiche di rigenerazione urbana e innovazione sociale; confronti dialettici sugli strumenti urbanistici, la loro applicazione, la loro efficacia e i loro esiti.

Studi Urbani e Regionali si contraddistingue, inoltre, per un approccio che sin dall'inizio è stato sempre multi- e inter-disciplinare con l'obiettivo di comprendere e interpretare in modo libero e critico la realtà del nostro quotidiano.

Dal 2012 ogni testo pubblicato è oggetto di valutazione da parte dei responsabili e dei componenti del Comitato scientifico.

GEOGRAFIE CRITICHE DEL TURISMO A VENEZIA

Antonio Paolo Russo, Giacomo-Maria Salerno
(a cura di)

FrancoAngeli

Coordinamento editoriale, cura redazionale e impaginazione dell'opera: Elena Tardivo.

In copertina: *Immagine di Venezia*, foto di Giuseppe Tomasella (per gentile concessione).

Isbn e-book: 9788835195214

Copyright © 2026 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore.

Sono riservati i diritti per Text and Data Mining (TDM), AI training e tutte le tecnologie simili.

L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito www.francoangeli.it

Gli eventuali link attivi inseriti nel volume sono forniti dall'autore. L'editore non si assume alcuna responsabilità sui link attivi ivi contenuti che rimandano a siti non appartenenti a FrancoAngeli.

L'autore dichiara che, nella fase di stesura del presente volume, ha utilizzato strumenti di IA generativa esclusivamente per la revisione linguistica e l'ottimizzazione stilistica. Il controllo finale dei contenuti e la responsabilità scientifica dell'opera restano integralmente a carico dell'autore.

Indice

Introduzione. Il “problema di Venezia” e l’evoluzione degli studi del turismo,
di *Antonio Paolo Russo e Giacomo-Maria Salerno* pag. 7

Parte I – Venezia: crisi di un modello urbano

Il modello del “circolo vizioso”, 23 anni dopo. Cosa è cambiato nella tensione catastrofica del turismo veneziano,
di *Antonio Paolo Russo* » 37

“stai serenissima”: anatomia di un urbicidio,
di *Silvio Cristiano* » 64

“Sì, doman”: Venezia laboratorio del futuro,
di *Shaul Bassi* » 93

La città a breve termine. Diagnosi e prognosi di una patologia del presente,
di *Giacomo-Maria Salerno* » 106

Parte II – Processi, soggetti e vittime della turistificazione

Città turistica, città universitaria. Stato di una residenzialità in bilico,
di *Antonio Paolo Russo, Giacomo-Maria Salerno, Naomi Pedri Stocco e Valentina Rizzi* » 131

Mobilità residenziale verso il centro storico di Venezia: c’è vita oltre i laureati delle università veneziane?,
di *Emanuele Giordano* » 148

Piccole migrazioni temporanee dovute all'eccesso di flussi turistici. La mobilità degli abitanti in occasione di eventi culturali, di <i>Dario Bertocchi</i>	pag. 164
“Attendiamo la fine”: invecchiamento e (im)mobilità nella città turistica, di <i>Elena Tardivo e Wilbert den Hoed</i>	» 182
Dentro l'infrastruttura turistica. Processi di informalizzazione del lavoro a Venezia, di <i>Francesco E. Iannuzzi e Giulia Peruzzi</i>	» 198
La Biennializzazione di Venezia: il consumo culturale della città di <i>Paola Minoia e Margherita Carlon</i>	» 214
Resistere a Venezia. Pratiche di resistenza individuali e collettive per abitare la città turistica, di <i>Matteo Basso, Federica Fava e Laura Fregolent</i>	» 231
Arte e conflitto nell'era dell'estrattivismo crocieristico, di <i>Emiliano Guaraldo</i>	» 249
Im/mobilità notturne: esplorare la notte urbana di Venezia a partire dagli ostacoli, di <i>Giuseppe Tomasella</i>	» 270
Postfazione. Venezia, laboratorio di giustizia sociale?, di <i>Claudio Minca</i>	» 285
Curatori, autrici e autori	» 293

Introduzione. Il “problema di Venezia” e l’evoluzione degli studi del turismo

di Antonio Paolo Russo e Giacomo-Maria Salerno

Il campo di studio: dal mito dell’eccezionalità di Venezia alle nuove prospettive della geografia critica

Il dibattito sulla Venezia turistica è oggi più vivo che mai, lo testimoniano tanto le cronache quotidiane come la produzione scientifica, ma certamente non nasce dal nulla e, anzi, è almeno dalla fine degli anni Settanta che si comincia a constatare che l’inesorabile crescita dell’attività turistica a Venezia può diventare un problema. Questione, quella della turistificazione della città, incardinata sulle varie altre problematiche già emerse dai primi anni Sessanta e inquadrata come il “problema di Venezia” (Comune di Venezia, 1962), che mette a rischio la conservazione della città storica non solo come bene patrimoniale di valore universale, ma anche nella sua essenza di *civitas*, di luogo abitato e vivo. Problema che ne acutizza la deriva verso un futuro incerto, sia che si parli di impatti ambientali del sistema di mobilità turistica o di crescita insostenibile dei prezzi di beni immobili e di consumo, a fronte del progressivo riorientamento di questi mercati alla domanda “privilegiata” dei turisti. La dipendenza dal turismo dell’economia urbana veneziana ha da tempo preso la forma di una vera e propria monocultura, affermata discorsivamente e materialmente come unica “via di fuga” per l’economia del centro storico in parallelo con la sparizione di fabbriche, cantieri, artigiani, professionisti liberali. Mettere un freno alla turistificazione della città significherebbe dover fare i conti con una rinuncia ponderata ad affidarsi solo ed esclusivamente all’unico mercato che “tira”, sottraendo spazio a un settore – che proprio di spazi è vorace – come condizione necessaria (ma non sufficiente) per permettere ad altro di nascere. Tuttavia, al di là della complessità intrinseca in qualsiasi progetto di freno o mitigazione degli impatti del turismo, fenomeno che ormai si produce e si governa a scale sempre più esterne a quelle dell’ecosistema politico veneziano, sembrano scarseggiare delle

alternative politicamente spendibili, cosa che è stata messa in evidenza soprattutto nell'ultima fase di pianificazione strategica metropolitana nella seconda metà degli anni Novanta. Da allora il turismo non ha fatto che crescere, sia in termini di arrivi e presenze sia in termini di espansione dell'offerta ricettiva, mentre la *civitas* veneziana non ha fatto che contrarsi.

Le molteplici dimensioni della crisi turistica di Venezia, se non altro, hanno fatto sì che la città lagunare sia stata uno dei luoghi più studiati al mondo, da cui sono emerse diverse linee di ricerca sul rapporto tra turismo e territorio, consolidate nei decenni successivi come *frame* globali: dai modelli di capacità di carico socioeconomica e di ciclo di vita delle città di patrimonio, alla misurazione di meccanismi, impatti sociali e conseguenze della pressione turistica tornati in voga alla fine degli anni Dieci con l'ondata di interesse per l'overtourism, e la strettamente associata questione della trasformazione della casa in infrastruttura turistica. In relazione a tutto ciò, Venezia si è eretta a *worst case scenario* della turisticizzazione, silloge di tutto quello che può andar male con la crescita incontrollata del turismo, studiata nei libri di testo universitari, convertita in modello distopico, ispirando profonde riflessioni sulla genealogia della sua "policrisi" o financo sull'ontologia del "luogo turistico" e della sua (ri)produzione, come nel meraviglioso saggio di Davis & Marvin (2004) o nella più recente concettualizzazione dell'"isola turistica" di Claudio Minca (2009).

Non è dunque sorprendente che molti autori, veneziani e non, si siano cimentati in un'analisi critica del turismo a Venezia da diverse branche delle scienze sociali, rispetto a temi per i quali la città lagunare ha fatto da battistrada: le esternalità sociali ed ambientali della crescita turistica, gli effetti socioeconomici della iper-specializzazione settoriale, le dinamiche centrifughe della popolazione residente e la crescita metropolitana bipolare, e più recentemente il fenomeno della *airbnbificazione* della città (si vedano i contributi di Salerno; Cristiano; Russo, Salerno, Pedri Stocco & Rizzi; Giordano in questo volume). Alcuni di questi studi hanno cercato di portare l'analisi a un livello di generalizzazione che permette di sfatare il mito dell'eccezionalità veneziana, verso una comprensione più ampia della "questione turistica" come tema centrale dello sviluppo urbano contemporaneo, per il quale alla crescita turistica dei centri storico-patrimoniali si accompagna una perdita della loro resilienza e l'aggravarsi di altre tendenze problematiche, prima fra tutte lo "scarico" di diseguaglianze sociali e spaziali attraverso margini territoriali in continua espansione.

Ma i riferimenti alla Venezia turistica vanno ben oltre la produzione strettamente scientifica, come è naturale nel caso di una città che nell'immaginario collettivo e nelle arti si è affermata come paradigma della tensione tra bellezza e fragilità, tra storia e futuro, tra sogno e incubo. È John Urry (2004)

a ricordarci come *La morte a Venezia* di Thomas Mann sia un esempio di rappresentazione letteraria che ha contribuito in modo fondamentale alla costruzione simbolica della città: una visione di Venezia come luogo decadente, sensuale e malinconico, dove la bellezza si intreccia con la morte. Urry si sofferma sul fatto che Venezia è consumata attraverso un insieme di immagini culturalmente sedimentate e *La morte a Venezia* è stata certamente una delle più influenti nella formazione di quel particolare immaginario romantico che attira milioni di visitatori e, per estensione, ne acutizza la crisi attraverso il dispositivo riproduttivo dello “sguardo del turista”. Innumerevoli altre opere letterarie e cinematografiche hanno inciso su questa contraddizione paradossale, come vedremo più avanti. Vorremmo qui però ricordare, tra le più recenti, anche alcune rappresentazioni che capovolgono tale prospettiva, per dare voce a una Venezia che prova a narrarsi dal di dentro, piuttosto che essere variamente «appropriata dal di fuori» (Tanner, 1992, p. 4) da un punto di vista discorsivo: un esercizio a cui si allinea anche il presente volume, cercando di integrare il “vissuto” – le biografie degli stessi autori, o la “corporeità” dell’approccio metodologico – come dimensione fondamentale alla ricerca. Tra queste, il documentario *The Venice Syndrome* di ARTE, e in particolare, tra le sue molte scene evocative della crisi turistica della città, quella del barcaiolo-Caronte che si occupa dei traslochi in terraferma dei veneziani; o *Welcome Venice* di Andrea Segre, uno spaccato della frattura sociale e affettiva prodotta dalla tensione tra sfruttamento e resistenza nella vita quotidiana dei veneziani *nell’era Airbnb* – una frattura che inevitabilmente si risolve con il trasferimento a Mestre del fratello “resistente”. Infine, vogliamo ricordare anche i lavori di noti scrittori veneziani come Antonio Scurati o Tiziano Scarpa, e le attività di piccole e coraggiose case editrici locali, come wetlands, Corte del Fontego, La Toletta e altre, che della narrazione fanno il proprio campo di battaglia e di Venezia il proprio punto di enunciazione: non per rinnovare il mito dell’eccezionalità, ma, al contrario, per mostrare come a partire da Venezia si possa costruire uno sguardo inquieto sui fenomeni globali del contemporaneo.

Questa mole di opere, endogene ed esogene, ha a sua volta ispirato la produzione scientifica. Se si cerca di ripercorrere una sorta di evoluzione della ricerca sul turismo a Venezia, si può intravedere una crescita tendenziale dei lavori che analizzano il divenire turistico della città secondo una prospettiva quasi esistenziale: la Venezia del turismo di massa nega sé stessa, mette a repentaglio i suoi stessi meccanismi riproduttivi, offusca il suo stesso valore patrimoniale.

La crescente dipendenza dalle *leisure mobilities* globali come popolazione-obiettivo del modello socioeconomico per il centro storico nei lavori degli autori più recenti, alcuni dei quali sono raccolti in questo volume, è una

questione politica – o financo biopolitica, riprendendo la cassetta degli attrezzi foucaultiana che svilupperemo in altre parti di questo volume –, che ha a che vedere con la contrazione progressiva della *constituency* della Città Storica: una popolazione residente che non è più in grado di affermare una visione di Venezia come luogo abitato e abitabile, mentre si consolida e si legittima discorsivamente una “classe della rendita” che, in sostanza, ha trasformato l’infrastruttura vitale di Venezia in infrastruttura esclusivamente turistica. Nel film di Segre, ad esempio, si mette in evidenza come il conflitto sulla casa sia diventato ormai il nuovo asse portante della critica all’overtourism, evidenziando al tempo stesso i limiti di numeri, algoritmi e mappe nel dare un quadro esaustivo delle criticità dell’abitare una Venezia presa d’assalto dai turisti, come pratica e performance fatta di attaccamenti, persistenze, rimpianti, incapacità, immobilità forzate. L’esperienza di *home away from home* che ha animato la crescita irresistibile dell’“ospitalità da piattaforma” finisce per negare l’orizzonte utopico di libertà promesso dal carattere ibrido della domesticità veneziana, fatta di partite di calcio in campo, cene con gli amici in fondamenta, “ciacole” intrattenute con i vicini durante la spesa quotidiana, e dall’acqua – canali e laguna – come spazio di estensione in movimento del *dwelling*.

Queste forme di ripensare uno “spazio in crisi”, usando Venezia come archetipo, ma orientando questa riflessione in maniera più estesa alla relazione tra città storica e turismo, hanno indubbiamente rianimato il campo degli studi su Venezia. Di fatto, questa impostazione è preponderante nella produzione accademica degli ultimi vent’anni: se si possono stimare in un centinaio le pubblicazioni in riviste indicizzate (nei sistemi *Web of Science* o *Scopus*) attinenti a temi come overtourism, pressione turistica, trasformazioni urbane, impatti socioeconomici su Venezia, residenti locali, abitazioni, commercio e mobilità turistica dal 2005 in avanti, gli studi che non includono il “turismo” o altri termini attinenti, per esempio su temi ambientali, idrologici, urbanistici, architettonici, criminologici, o relativi all’innovazione, si riducono a poche decine.

Tale “nuova ondata” di studi sul turismo veneziano sembra inoltre discostarsi da una consolidata impostazione marcatamente economicista, dovuta in primo luogo all’influenza del seminale lavoro sulla capacità di carico turistica di Costa & van der Borg (1988), poi sviluppato in Canestrelli & Costa (1991): punto di riferimento essenziale di qualsiasi ricostruzione genealogica del dibattito attuale, ma al contempo potenziale ostacolo al suo avanzamento nella misura in cui ha prodotto una serie di glosse successive (van der Borg, 2017, 2022; Massiani & Santoro, 2012; Bertocchi *et al.*, 2020) che, seppure aggiornate utilizzando metodi più sofisticati, non sono state in grado di adeguarne la cornice epistemologica ad una realtà profondamente mutata. La

grande maggioranza dei lavori che trascendono questa logica riduzionista incorporano un approccio critico sui processi di trasformazione della città storica legati direttamente o indirettamente alla sua turistificazione e molti di essi possono ascrivere al campo delle “geografie critiche del turismo”, ovvero sono lavori che analizzano il turismo come fenomeno spaziale e sociale, mettendo in discussione le sue implicazioni economiche, culturali, ambientali e politiche, con particolare attenzione ai rapporti di potere, disuguaglianza e rappresentazione che ne derivano. In questo senso, si può affermare che gli studi geografici italiani hanno sperimentato quel salto disciplinare che ha caratterizzato altre accademie, per esempio quella anglosassone già negli anni Settanta, verso un travalicamento progressivo delle frontiere disciplinari tra antropologia, sociologia, studi culturali e critica economica, adottandone alcune basi concettuali, linguaggi e metodi di ricerca senza perdere la prospettiva spaziale o territoriale propria della geografia.

Da questo punto di vista, centrale si dimostra l’apporto della geografia nell’effettuare una sintesi non al ribasso di questi ambiti e nel proporre modelli interpretativi più complessi e aperti al tempo stesso; dibattito di cui, proprio in questo volume, si vuol dare risalto nella sua capacità di illuminare il caso specifico di Venezia. La crisi turistica veneziana invita i geografi a misurarsi con la *visitor economy*, con le forme materiali e pratiche di vita in uno spazio conteso, con l’evoluzione della sua struttura sociale, con le maniere di immaginare un futuro “ri-territorializzato” e con la governamentalità del turismo tra politiche formali e forme di partecipazione e affermazione delle comunità residenti.

In questo volume si cerca di offrire uno spaccato della produzione di una nuova generazione di autori, in maggioranza veneziani, che hanno adottato questa visione critica e interdisciplinare nella loro ricerca¹. Molti di loro sono

¹ Ovviamente non siamo riusciti a coinvolgere tutti gli autori che hanno contribuito significativamente a questa “new wave”. Vorremmo comunque almeno citare qui Clara Zanardi e la sua centrale ricostruzione dell’“esodo” e delle due diverse ondate, così come del ruolo giocato in esso dalla turistificazione (Zanardi, 2020); Paola Somma e la sua analisi di un sistema politico che ha portato alla *commodification* inesorabile della città e del suo patrimonio culturale, così come all’epurazione dei suoi ceti popolari (Somma, 2021, 2024); Federica Letizia Cavallo, purtroppo prematuramente scomparsa, e i suoi lavori sugli spazi lagunari e i conflitti insiti nel rapporto acqua-turismo (cfr. Cavallo *et al.*, 2021); Sara Marini ed il suo gruppo di ricerca, che nella sua esplorazione della “selva” ha mostrato come anche a Venezia operino alleanze e sinergie tra biologico e artefatto, natura e società, selvatichezza e umanità (Marini *et al.*, 2024); Wolfgang Scheppe, che con il suo Migropolis ha magistralmente documentato analiticamente e visivamente Venezia come nodo iper-contemporaneo di diversi regimi di mobilità ed estesissime catene di produzione del valore (Scheppe *et al.*, 2009).

variamente impegnati sul fronte della rivendicazione di una Venezia “vivibile e vissuta” come parte di collettivi o attraverso la visibilizzazione di queste voci nei mezzi di comunicazione.

Nell’ultima sezione di questo capitolo introdurremo i diversi contributi e la struttura generale del volume. L’ambizione ultima dei curatori è quella di presentare il dibattito che ne emerge a quell’ampia rete di cittadini, esperti, organizzazioni comunitarie e movimenti sociali che sono preoccupati per il futuro della città e cercano buoni argomenti e informazioni per esserne parte; ma anche a un pubblico più generale, esperto e non, che può prendere ispirazione dal “caso Venezia” per trasporlo ad altri ambiti geografici. Di fatto, Venezia è ormai parte integrante di una rete di città, nel Mediterraneo e altrove, che condividono il problema di resistere e disegnare un percorso alternativo alla turistificazione; se questo non è ancora stato compiutamente recepito dal punto di vista di azioni formali di governo, è almeno diventato patrimonio comune di ampi settori della società civile e di diverse esperienze di “cittadinanza organizzata” per quanto riguarda il riconoscimento del problema e delle sue cause. Nella prossima sezione ripercorriamo sommariamente l’evoluzione di Venezia come “luogo turistico”, per rendere conto dei processi storici che hanno portato alla situazione attuale e, auspicabilmente, fornire degli strumenti ulteriori per modificare una traiettoria apparentemente irreversibile.

Genealogia sintetica della turistificazione veneziana. Dalla patrimonializzazione alla città a breve a termine²

Nel suo essere considerata *worst case scenario* della turistificazione, Venezia viene spesso rappresentata, almeno nel dibattito pubblico dominante, sotto un profilo esotizzante che ne cancella le complessità e la vorrebbe “per sua natura” votata ad una presunta vocazione turistica irrimediabile. Come si potrebbe d’altronde pensare che una città del genere sia un complesso organismo urbano – per quanto in crisi –, quando nell’immaginario collettivo tende puntualmente a risolversi nell’album fotografico dei suoi stessi cliché, come ebbe a notare Mary McCarthy (1954)? Non staremo qui ad enumerare le molte voci raccolte da cronisti e residenti costantemente esposti alle manifestazioni di stupore di molti visitatori, inconsapevoli financo della natura di luogo abitato di quella che per loro è poco più di un parco tematico, riassumibile nella grottesca domanda talvolta posta agli autoctoni: «A che ora

² Le riflessioni contenute in questa sezione dell’introduzione sono state precedentemente pubblicate in forma estesa in Salerno (2022).

chiude Venezia?», significativamente diventata anche titolo di un libriccino di denuncia di Enrico Tantucci (2011).

Questa percezione superficiale della città, ma al contempo rivelatrice, può essere in parte spiegata come esito di un doppio riduzionismo cui Venezia è consegnata: quello che da un lato afferisce al suo supposto eccezionalismo, che vuole che una città speciale non possa che essere affetta in maniera speciale da problemi che riguardano lei e lei sola, riducendola così a macchietistica riproposizione dello stereotipo della città delle gondole (“Bella, ma non ci vivrei...”); dall’altro testimonia la completa obliterazione della sua storia, presentandola come fluttuante in un eterno presente trapassato ormai fuori dal tempo, sospesa in una atemporalità che non fa che rafforzarne l’eccezionalità in maniera essenzialistica (e quindi, in sostanza, la scarsa rilevanza globale dei problemi che la riguardano) – un tema sviluppato da Shaul Bassi in questo stesso volume. Per sfuggire a questa doppia riduzione è invece necessario soffermarsi proprio sulla dimensione storica che ha prodotto questa città nella sua forma attuale, e che ci ha consegnato questa sua paradossale forma contemporanea in cui essa può vantarsi di essere – più che fuori dalla storia – «la prima città postmoderna, dedita unicamente al commercio di sé e delle sue multiple immagini» (Davis & Marvin, 2004, p. 3)³.

È d’altronde un problema diffuso negli studi sui processi di gentrificazione e turistificazione quello di non considerare la lunga durata delle trasformazioni socio-spaziali che hanno portato all’affermazione di questi fenomeni, spesso considerati come eminentemente contemporanei (Verlaan & Hochstenbach, 2022). Tuttavia, per comprendere questi esiti, è particolarmente utile adottare una prospettiva di lungo periodo, ripercorrendo il modo in cui le forze economiche e le scelte politiche hanno portato le città alle sfide attuali, plasmandone sia l’ambiente costruito che le dinamiche sociali. Questo è particolarmente vero nel caso di Venezia, in cui la produzione della città in quanto attrazione è stata l’esito in larga parte intenzionale, ma talvolta prodotto per eterogenesi dei fini, di articolati processi di «implosione/esplosione» (Lefebvre, 1970) e di «distruzione creativa» (Schumpeter, 1994) inerenti allo sviluppo urbano capitalistico innescato dalla rivoluzione industriale. Se la genesi della Venezia turistica affonda le sue radici già nella sua storia antica (Davis, 2022), è con la perdita di indipendenza politica della Repubblica che questa tendenza diviene uno dei motori principali delle trasformazioni urbane veneziane, con una partenza in sordina per almeno un secolo e una prima accelerazione a inizio Novecento, che si dispiega poi in

³ Qui e in molti altri punti del libro le traduzioni sono opera degli autori e non esistono versioni italiane degli studi citati. Per evitare di appesantire il testo, abbiamo preferito inserire queste traduzioni senza puntuale specifica, confidando che la lettrice possa discernere la lingua dell’originale orientandosi tramite la bibliografia.

tutta la sua capacità di traino a partire dal secondo dopoguerra. Nella fase implosiva, corrispondente al XIX secolo e fino al termine del cosiddetto orientamento neo-insulare (Zucconi, 2002; Chinello, 1979), il tessuto urbano veneziano è stato infatti oggetto di due tensioni opposte, la prima mirante a svecchiarne la struttura in ossequio alle esigenze della modernità, mentre la seconda era diretta a una maggiore conservazione del suo patrimonio storico. In virtù di questa resistenza, la fase esplosiva ha avuto nel caso veneziano uno sviluppo peculiare, contrassegnato dalla proiezione della città fuori da sé stessa – in terraferma – e nello sviluppo del cosiddetto modello della città bipolare.

Implosione

Durante l'Ottocento, quando prende avvio quella che abbiamo indicato come la fase di "implosione", le varie dominazioni, straniere e italiana, si sono certamente adoperate in tentativi di rinnovamento strutturale tesi a rendere Venezia "una città normale", ma non hanno inciso profondamente su un processo assai più marcato di patrimonializzazione ed "estetizzazione", che Cosgrove non esita a descrivere come una *disneyficazione* ante-litteram (1982, p. 155). Ormai lontana dal mito di ricchezza, potere, lusso e stabilità politica a lungo coltivato dalla Serenissima nel corso dei secoli (Crouzet-Pavan, 2001), l'immagine della città era già mutata nel corso del Settecento in una rappresentazione più consumistica, che la immaginava e riproduceva come sede di un Carnevale senza fine, associandola fortemente ad una cultura dell'eccesso veicolata da una vivace scena teatrale ma anche dalla diffusione del gioco d'azzardo e della prostituzione (Davis & Marvin, 2004; Davis, 2022). A partire dalla prima dominazione austriaca, a questi *tòpoi* si aggiungono quelli incentrati sulle figure della decadenza, dell'amore romantico e della morte, che daranno vita a quell'"equivoco romantico" magistralmente sezionato da Sergio Bettini (2006) e richiamato, come già detto, anche da John Urry. Qualunque tuttavia fosse la coloritura di queste rappresentazioni, è innegabile che sia stato lo sguardo del turista straniero a giocare un ruolo decisivo nel plasmare la nuova immagine estetizzata di «un organismo urbano divenuto, ormai, solo un oggetto disponibile per la fantasia di turisti di élite» (Tafari, 1980, p. 56) avidi di *Capricci* di Canaletto, cantato a vario titolo da letterati, studiosi e poeti di mezza Europa, da Rogers a Wordsworth, da Byron a James, da Goethe a Chateaubriand e Simmel, per il quale significativamente Venezia non ha che «la bellezza equivoca dell'avventura, che fluttua senza radici nella vita, come un fiore divelto sull'acqua» (Simmel, 1907, p. 303). Insomma, niente più che un «passato visitabile» (James, 1888,

p. 31), un luogo che «quasi non esiste più come città, che esiste soltanto come consunto spettacolo volgare e bazar» (James, 1909, p. 12), «metà fiaba e metà trappola per turisti» (Mann, 1912, p. 45).

Per tutti questi autori, Venezia «era più di un bel posto; simboleggiava la perdita e la decadenza che facevano appello al gusto pittoresco e romantico» (Cosgrove, 1982, p. 145), e questo gusto sovrastava potentemente il paesaggio culturale di una città che «non è mai davvero raccontata dall'interno, ma piuttosto variamente appropriata dall'esterno» (Tanner, 1992, p. 4). Venezia si trovava al posto giusto e al momento giusto (o, potremmo dire, al posto sbagliato e al momento sbagliato) per diventare campo di sperimentazione sugli effetti di questo sguardo e di questo nascente desiderio. Come infatti ha osservato Pemble (1996, pp. 3-4), «la crescente attrattività di Venezia può essere spiegata nei termini di nuovi modi di guardare alla città e al passato», radicati in quella nuova passione patrimoniale che Choay (1996) ha inquadrato come effetto della reazione romantica alla modernizzazione, vero motore della nascita del turismo moderno (Enzenberger, 1965). Insomma, questa «nuova percezione di Venezia» era il risultato dell'intreccio tra processi di patrimonializzazione/estetizzazione e pratiche turistiche, coincidenti con l'epoca della prima commercializzazione del tempo libero, durante la quale la nascente industria turistica «aveva bisogno di santuari da visitare per i suoi pellegrini secolari e di reliquie da venerare» (Pemble, 1996, pp. 3-4).

Questi processi, sostenuti dallo sguardo risolutamente orientalista (Said, 1978, trad. it. 1991) con cui visitatori e governanti stranieri scrutavano la città plasmandone l'immagine – e in seguito interiorizzati dalle stesse élite locali ed italiane –, hanno prodotto una tensione verso una parallela museificazione e mercificazione dello spazio urbano veneziano (Salerno, 2020), su cui l'industria del turismo ha potuto prosperare grazie allo sfruttamento del patrimonio storico sedimentato. Un ruolo importante in questo processo è quello svolto da John Ruskin, che «elevò l'intera città di Venezia al livello di un principio estetico» (Davis & Marvin, 2004, p. 212), contribuendo a trasformarla in un punto di riferimento fondamentale dell'immaginario della cultura europea, che contestualmente scopriva – attraverso il nascente turismo – la commerciabilità di immaginari ed estetiche. Agli occhi di Ruskin, non molto diversi da quelli di qualsiasi altro Gran Turista, Venezia era già la proiezione di uno sguardo orientalista, capace di incidere durevolmente sulle rappresentazioni e percezioni globali della città, ipotecandone al tempo stesso le linee di evoluzione. Lo sguardo di Ruskin infatti, come ogni sguardo turistico, era portatore di un «circolo vizioso ermeneutico» (Urry, 1990, p. 129) la cui forza performativa è in grado di orientare la stessa trasformazione materiale dei luoghi (Hollingshead, 1999), grazie all'attitudine dell'ospite a

interiorizzare quello sguardo sino «al punto da divenire il proprio stesso sorvegliante [*over-seer*]» (Cheong & Miller, 2000, p. 377). Se ci soffermiamo su queste rappresentazioni, è proprio perché queste veicolano potenti «discorsi sociali sullo spazio» che possono «pervadere e sovvertire persino il discorso razionalistico della pianificazione e della politica di sviluppo regionale» (Shields, 1991, p. 6), tanto più in un contesto di soggiogamento politico coloniale come la Venezia ottocentesca. Non sorprende, dunque, l'affermazione di Isnenghi, secondo cui «*Ruskin docuit*» (2021, p. 104), in quanto portabandiera di preferenze estetiche dotate del potere simbolico di generare forme di «eterodirezione e retroversione» (ivi, p. 87) sulla comunità ospitante.

È dunque con il suo stesso declino che ebbero inizio tanto il mito della Venezia decadente quanto la sua rinnovata attrattività internazionale, che esaltava bellezza e anomalia della città ma al tempo stesso ne prescriveva un'accurata conservazione (Fregolent & Vettoreto, 2017, p. 80). L'affermazione di questa nuova sensibilità conservativa ebbe l'effetto di attenuare la tendenza verso ristrutturazioni ad alto impatto del tessuto urbano, ma condusse curiosamente anche a processi di «invenzione della tradizione» (Hobsbawm & Ranger, 1983) che continueranno a riscriverne il paesaggio simbolico. Ne sono esempio la celebre ricostruzione del campanile di San Marco nel 1902, improntata a quel «com'era e dov'era» che diventerà la cifra di un certo stile di intervento veneziano fino alla celebre vicenda della ricostruzione della Fenice dopo l'incendio del 1996, o i contestati restauri di numerosi monumenti «rielaborati secondo l'estetica neogotica dell'epoca» (Davis & Marvin, 2004, p. 213) nel corso dell'Ottocento. Dopo la fine del regime austriaco, un ruolo importante nella costruzione di questa Venezia «ruskinizzata» (Tanner, 1992, p. 169) fu svolto da diversi comitati caritatevoli internazionali, in particolare britannici e americani, che indirizzarono e finanziarono numerose operazioni di restauro e dedicarono «una parte significativa dei loro sforzi non tanto a salvare la città quanto ad abbellirla» (Davis & Marvin, 2004, p. 226). L'influenza culturale, economica e politica di questi attori ebbe l'effetto di porre l'amministrazione della città, per così dire, «sotto tutela», poiché definire la città «patrimonio dell'umanità» significava intestarla alla «proprietà di tutti gli uomini e le donne di cultura sparsi per il globo – non semplicemente dei veneziani a cui era capitato di abitarci e che magari ne possedevano delle parti» (Davis, 2022, p. 257), contribuendo in questo modo ad alienarla simbolicamente e materialmente dalla sua comunità.

Questi processi non si svolsero ovviamente senza conflitti. La storiografia del Risorgimento veneziano testimonia come alcune figure influenti mettessero in guardia contro le conseguenze di un'industria turistica che

già allora iniziava ad assumere «una posizione centrale nell'economia veneziana, simile a quella che ha oggi» (Ginsborg, 1978, p. 46). Tra questi vi era Daniele Manin, il quale – poco prima della rivoluzione del 1848 – così metteva in guardia contro un'eccessiva specializzazione nell'economia del forestiero:

Qual fonte di ricchezza ha aperto la natura a Venezia? Qual ce lo dicono le storie, e i meravigliosi monumenti che d'ogni intorno ci parlano. E pure che facciamo noi? Bellezze d'arte, pompa di spettacoli, la moda de' bagni salsi ci attira i forestieri; ma Venezia non potrà sperare miglior destino, che i bassi guadagni degl'infermieri, de' locandieri, degl'impresari? (Manin, 1847, cit. in Zannini, 2002)

Nonostante l'esiguità di dati attendibili sulle dimensioni dell'industria turistica dell'Ottocento (Bernardello, 2002; Zannini, 2002), le fonti disponibili rivelano una crescita esponenziale degli arrivi, che solo nell'area del Lido passano da 50.000 nel 1840 a 160.000 nel 1883 e a 3.500.000 nel 1907 (Reberschak, 1986, p. 247). Come afferma Zannini (2002, p. 1142), pur in «mancanza di studi che formalizzino in prospettiva storica la strutturazione del settore [...] la serializzazione dei servizi e la standardizzazione dell'offerta» è possibile parlare, già in questa fase, di un'industria turistica vera e propria; la società veneziana stava infatti sviluppando una crescente «coscienza della rilevanza economica dell'attività turistica che non viene più relegata nell'astrattezza letteraria delle romantiche, dimensionandone portata e senso entro una visione solidamente connessa ai dati di struttura e alle attività produttive» (Romanelli, 1977, p. 277). L'urbanizzazione turistica del Lido, il progettato ma non realizzato faraonico complesso alberghiero proposto da Cadornin e Fisola in Riva degli Schiavoni (Romanelli, 1985, p. 182), i regolamenti comunali sulle tariffe dei gondolieri e la produzione straniera e locale di guide turistiche e materiale pubblicitario (Zannini, 2002) sono lì a testimoniare.

L'ascesa dell'industria turistica è stata dunque favorita dall'affermazione di quello stesso moderno «culto dei monumenti» (Riegl, 1903, trad. it. 2011) che ha contribuito a rafforzare l'approccio conservativo al nucleo storico, cosicché, al di là di alcuni interventi parziali, la città ha mantenuto la forma particolare che i visitatori ammirano ancora. Tuttavia, questa estesa patrimonializzazione del tessuto urbano ha contribuito alla trasformazione di Venezia in un bene estetico e la sua specializzazione economica in funzioni terziarie, con importanti ricadute sulle dinamiche del mercato immobiliare. Gli antichi palazzi nobiliari vennero già a partire dall'Ottocento accaparrati dall'élite dei “nuovi patrizi” internazionali (Pemble, 1996, pp. 22-30), mentre si diffondevano a macchia d'olio importanti fenomeni di riorganizzazione

spaziale che «catalizzando i redditi più alti verso il centro della città e confinando, nell'ambito di una costante mobilità di scambio, le classi disagiate nelle zone malsane e periferiche» (Magliaretta, 1986, pp. 345-346), minarono la tradizionale *mixité* sociale della città, precedentemente caratterizzata da una stratificazione verticale delle condizioni di classe all'interno degli stessi edifici piuttosto che a una classica dinamica centro-periferia (Caselato, 2014, p. 71). Ecco dunque che l'esito delle scelte insediative della nuova élite straniera e le operazioni speculative sul patrimonio immobiliare ad opera dei possidenti (locali e non) si tradussero, già nel corso del XIX secolo, in veri e propri modelli di segregazione spaziale e di *transnational gentrification ante litteram*.

Inoltre, la patrimonializzazione e la crescente turisticizzazione dell'organismo urbano ponevano le premesse per l'imminente espulsione effettiva delle classi subalterne, non solo verso le zone periferiche del nucleo storico, ma al di fuori di Venezia stessa: a causa della struttura fisica di una città le cui possibilità di espansione sono intrinsecamente finite, è infatti solo con la successiva urbanizzazione della terraferma che la loro espulsione poteva diventare finalmente realizzabile. Non potendo, o volendo, interrare nuove porzioni di laguna, la "bonifica"⁴ avrebbe quindi dovuto interessare direttamente la popolazione.

Esplosione

Come abbiamo accennato, l'affermazione di un approccio conservativo al tessuto urbano di Venezia ha minimizzato gli effetti delle tendenze implosive dello sviluppo urbano in termini di rinnovamento delle strutture e di modernizzazione dello spazio fisico, ma allo stesso tempo ha esacerbato le esternalità negative della fase esplosiva. Nel corso del Novecento, infatti, quando l'orientamento neo-insulare – che mirava a sviluppare la Venezia moderna all'interno del suo centro lagunare – cede il passo alla successiva esplosione urbanistica della città verso la terraferma di Mestre e Marghera, il turismo diventa in maniera sempre più inaggrabile elemento centrale e centrifugo della storia urbana veneziana: nella sua prima parte, attraverso il modello della "Grande Venezia", che ha visto crescere contemporaneamente

⁴ L'espressione "bonifica umana", significativamente richiamata sin dal titolo dal lavoro di Zanardi (2020) che ne ha ri-popolarizzato l'uso, è stata originariamente impiegata nel 1935 da Vittorio Cini, senatore del Regno d'Italia dal 1934 al 1943 e uomo chiave del cosiddetto "gruppo veneziano" di Giuseppe Volpi.

la città industriale e quella balneare, i sobborghi di terraferma della popolazione eccedente (da “bonificare”, si diceva) e le luci di quella turistica e di rappresentanza, insomma la ridefinizione dell’organismo urbano per zone tendenzialmente omogenee e funzionali; e poi nella sua seconda metà, a partire dal dopoguerra, con l’esplosione di tutte le contraddizioni accuratamente preparate nel corso dei decenni precedenti, con l’espulsione degli abitanti, la crisi del ciclo industriale fordista, la speculazione immobiliare accompagnata e non ostacolata da processi di patrimonializzazione diffusa, e la Legge Speciale con le sue distorsioni. Una pluralità di ondate espulsive, dalle caratteristiche contingenti parzialmente diverse, ma aventi come esito quel famoso *esodo* (Zanardi, 2020) che tuttora segna, assieme a ed a braccetto con il turismo, il tema centrale delle vicende veneziane dell’ultimo secolo.

La storia della proiezione urbana di Venezia oltre sé stessa si potrebbe narrare da diversi punti di partenza, siano essi il decennale dibattito sul porto (Chinello, 1979) o le imprese di alcuni “uomini capitali” come Volpi e Cini (Reberschak, 2002). Tuttavia, altrettanto utile potrebbe essere, attingendo ad una prospettiva di storia della cultura, iniziare a squadernarla dalle pagine di fuoco dei futuristi, che rivendicavano per Venezia un nuovo destino di grande metropoli industriale e militare sull’Adriatico. Si aprirebbe in questo modo all’indagine di un caso esemplare di eterogenesi dei fini: sospinta ideologicamente da una retorica che si scagliava contro «la Venezia dei forestieri» e incitava a «bruciare le gondole» per liberarla «dal suo venale chiaro di luna da camera ammobigliata» (Marinetti *et al.*, 1910, pp. 32-26), l’industrializzazione di Venezia – compendosi fuori dalla città stessa – ebbe il paradossale risultato di consolidare l’orientamento patrimoniale e turistico della città storica, finendo per l’appunto per andare ad arricchire la tanto vituperata Società dei Grandi Alberghi, «che prepara con cura le notti eleganti di tutti i grandi sulla terra», e per conservare accanitamente Venezia come «cloaca massima del passatismo» (*ibid.*).

Sotto l’amministrazione fascista infatti, con l’eccezione dello scavo di Rio Novo – e anche qui con motivazioni riconducibili alle esigenze dell’industria del turismo, che doveva velocizzare l’accesso a S. Marco e alle infrastrutture del Lido (Casellato, 2014, p. 75) – non verranno colmati «i piccoli canali puzzolenti con le macerie dei vecchi palazzi crollanti e lebbrosi» né abolite «le curve cascanti delle vecchie architetture» (Marinetti *et al.*, 1910). Al contrario, durante gli anni Venti e Trenta la città adottò una concezione sostanzialmente modernista di zonizzazione urbana, secondo la quale Mestre e Marghera furono immaginate come centri di produzione industriale e come insediamenti per l’eccesso di popolazione indesiderata; il Lido fu ulteriormente sviluppato con l’impianto di grandi strutture turistiche e il nucleo storico di Venezia venne conservato e rafforzato nel suo