WE ARE HERE VENICE

MA DOPO TUTTO DI CHI È LA CITTÀ?

Il futuro di Venezia è incerto: essendo una delle destinazioni turistiche più gettonate del mondo, per molti aspetti può essere vista come una vittima del proprio successo. Questo studio esplora le dinamiche che governano la città storica, esaminandone il difficile rapporto con la fama globale e le priorità locali.

Le sfide che Venezia si trova ad affrontare, come l'iper-turismo, lo spopolamento residenziale e l'acqua alta sono oggi ad un punto critico. Delineando la posizione di *We are here Venice*, questo studio mira a stimolare la discussione sull'attuale (mancata) azione politica della popolazione locale nei confronti di queste difficili sfide. Il futuro di Venezia dipende in gran parte dalle capacità e dalle azioni di coloro che che hanno una profonda comprensione del metabolismo unico della città, essendo essi stessi i soli in grado di sollecitare dei cambiamenti nel modo in cui la città viene gestita e sfruttata.

L'elaborazione di questo report ha preso forma in vista del referendum per l'indipendenza amministrativa di Venezia del 2019, e successivamente si è conclusa durante il blocco per Covid-19 dell'inizio 2020. Partendo dalla consapevolezza che il mondo non sarà più lo stesso dopo l'esperienza della pandemia globale, si spera che fornendo una sinossi di "ciò che era", e allo stesso tempo sottolineando "ciò che è importante" e concettualizzando "ciò che potrebbe essere", la forzata pausa dovuta a questa pandemia stimolerà un futuro più sostenibile quando tutti emergeremo da questo stato di crisi. Questo report si basa su una combinazione di ricerca accademica e su più di un decennio di esperienza di navigazione all'interno del labirinto politico veneziano.

MA DOPO TUTTO DI CHI È LA CITTÀ?

WHOSE CITY IS IT ANYWAY?

Scritto da Carolyn Smith & Jane Da Mosto per *We are here Venice*
Tradotto da Giulia Vidoni & Margherita Scapin

Siamo alle porte di un cambiamento necessario. Le previsioni e statistiche ufficiali prevedono per gli anni a venire una forte riduzione del turismo a livello globale, che permetterebbe a Venezia il tempo e lo spazio necessari per conciliare le sfide complesse che l'affliggono. Così questo studio è il punto di partenza da cui We are here Venice vuole sviluppare risposte strategiche per il futuro della città, presendando una serie di raccomandazioni politiche per sostenere la transizione di Venezia verso un equilibrio sostenibile. Per questo è necessaria un'azione di svolta immediata per affrontare la monocultura del turismo a Venezia: non c'è alcuna volontà di mettere definitivamente fine al turismo in città, ma vengono rivalutati e ridimensionati la scala e il modello del fenomeno, partendo dal presupposto che l'attuale dipendenza di Venezia dal turismo sia insostenibile. Una città sana, più focalizzata sulla qualità della vita che sul profitto, con una popolazione residente fiorente che vive all'interno di un ecosistema resiliente è ancor più arricchita dalla presenza di visitatori piuttosto che impoverita.

PROPOSTE NON RICHIESTE

INCENTIVI E DISINCENTIVI PER ASSICURARE IL FUTURO DI VENEZIA

Tre fattori chiave determineranno la sostenibilità di Venezia: gli alloggi, il lavoro e i servizi. Un quadro politico flessibile e ambizioso è necessario per sostenere l'attuale tessuto socio-economico di Venezia, per coltivare la resilienza della città e per fissare gli standard con cui il settore privato si confronta in città.

1 – ALLOGGI: STABILIZZARE IL MERCATO DEGLI AFFITTI.
L'introduzione di incentivi fiscali per affitti a lungo termine dovrebbe essere implementata contemporaneamente a quella di regolamenti specifici che affrontino la prevalenza di affitti a breve termine, come sono stati attuati a Berlino. Questi includono restrizioni sul numero di giorni all'anno in cui gli immobili possono essere messi a disposizione e sanzioni per i proprietari con proprietà vacanti lasciate libere per lungi periodi.

2 – ALLOGGI: INCORAGGIARE ABITANTI PERMANENTI.
Il programma di sussidi per l'edilizia abitativa degli anni '90, che aiutò i residenti in affitto a comprare finalmente un immobile nella città storica, dovrebbe essere ripristinata.

3 – ALLOGGI: RINFORZARE LE ISTITUZIONI LOCALI VENEZIANE.
La consultazione con il settore universitario cittadino e altre istituzioni chiave è necessaria per gestire la qualità e la quantità di alloggi per il personale e gli studenti attraverso un impegno concertato e politiche e misure di pianificazione adeguate.

4 – ALLOGGI: ATTRARRE NUOVI RESIDENTI.
I sussidi per l'edilizia possono essere utilizzati per attrarre sia nuovi residenti in città sia per incentivare chi già lavora a Venezia a vivere nella città storica.

5 – LAVORO: PROTEGGERE LE ATTIVITA' LOCALI.
Le PMI locali devono essere protette dall'attuale recessione economica attraverso aiuti per gli affitti così da mantenere le attività e i posti di lavoro in città.

6 – LAVORO: SOSTENERE LA RESILIENZA ECONOMICA.
È necessario investire sul capitale umano della città, ampliandone le attività produttive affinché siano competitive per promuovere le opportunità economiche a Venezia. Tale obbiettivo si potrebbe raggiungere con incentivi fiscali o attraverso la possibilità di locazione di spazi pubblici - sottoutilizzati o non utilizzati - come il Teatro in Arsenale Nord, e si potrebbero costituire nuove imprese o ingrandire quelle già esistenti.

7 – LAVORO: TESTARE NUOVE STRATEGIE.
Condizioni reciprocamente vantaggiose potrebbero essere attivate per conciliare i proprietari di immobili con le attività produttive. Così si stimolerebbe il rinnovamento degli spazi abbandonati o liberi, attraverso l'uso temporaneo e l'occupazione, offrendo al contempo locazioni a basso costo per nuove imprese e iniziative.

8 – SERVIZI: TUTELARE I SERVIZI ESSENZIALI.
Gli strumenti di pianificazione dovrebbero essere utilizzati per regolare la pluralità del commercio al dettaglio e tutelare i servizi locali. Questi limitano la conversione commerciale orientata verso attività turistiche; strumenti del genere già vengono applicate in aree specifiche della città storica.

9 – SERVIZI: MIGLIORARE LA PRESTAZIONE DEI SERVIZI.
Una volta consultata la comunità locale, gli stessi strumenti di pianificazione dovrebbero essere utilizzati per incentivare lo sviluppo dei servizi essenziali che sostengono la vita quotidiana di Venezia.

Venezia ha affascinato il mondo per secoli, ma c'è la sensazione che i veneziani contemporanei siano stati messi da parte all'interno della loro stessa storia. Sopraffatti dalle masse turistiche e costantemente soppressi nell'arena politica, nella migliore delle ipotesi i residenti della città si sentono ignorati; nella peggiore, attivamente contrariati. Questa mancanza di partecipazione attiva deve essere affrontata con urgenza se Venezia vuole rimanere una città viva con una popolazione che vi risiede stabilmente.

Così tanto è stato detto e scritto su Venezia che può essere difficile districare l'odierna città dalle sue numerose rappresentazioni e narrazioni. Oscurata dal suo ricco passato e forte del suo patrimonio culturale, la città storica fatica a negoziare una sua posizione nel mondo moderno. La morte di Venezia è diventata una profezia valida che incombe sulla città: così questa guida il suo declino, alimentando un'atmosfera di sensazionalismo e soddisfacendo l'idea nostalgica della città, tanto cercata dal turismo di massa. Sulla scia della distruttiva acqua alta del Novembre 2019 e del blocco provocato dalla pandemia di Covid-19, queste paure non sono mai state così profetiche[1].

Contrariamente a tali aride previsioni, tuttavia, questo studio sostiene che le sfide di Venezia non debbano essere viste come la fine della storia della città, bensì la sua continuazione. Se vista da una prospettiva diversa, la resistenza di Venezia alle sue tanto persistenti difficoltà testimonia la caratteristica resilienza della città, piuttosto che la sua fragilità.

La maggior parte delle città urbane sono quasi interamente disconnesse dal mondo naturale. Ciò limita la nostra consapevolezza ambientale e ci porta a considerare la natura come qualcosa di separato, divorziato dalla nostra esistenza

1. Il 12 novembre 2019, Venezia ha vissuto la seconda più alta acqua alta (marea) nella sua storia: l'acqua ha raggiunto 1.87m sopra il livello medio della marea. Più dell'85% della città è stata allagata e la città ha subito danni stimati in centinaia di migliaia di euro in una sola notte. Giuseppe Pietrobelli, 2019; Il Post, 2019; Nelli Vanzan Marchini, 2019.

quotidiana, proprio in un momento in cui il futuro del pianeta dipende da una rivalutazione globale della nostra relazione con esso[2]. Venezia e la sua laguna esistono in simbiosi all'interno di un singolo ecosistema, dove il confine tra "naturale" e "artificiale" è del tutto sfocato: le acque basse proteggevano la città dalle invasioni durante l'era della Repubblica Veneziana (697-1797) e la laguna è stata soggetta ad importanti interventi umani dal XV secolo in poi. Questa città singolare, preziosa e quindi fragile è *il* paradigma postmoderno. Mentre la crisi climatica si fa fortemente sentire in tutta Europa, Venezia è in prima linea: la crescita globale dei livelli del mare si fa sentire più prontamente in una città la cui forma urbana è permeata dall'acqua e i cui ritmi di vita sono dettati dalle maree.

La sopravvivenza nella laguna veneta ha sempre richiesto una certa quantità d' innovazione. In effetti, la persistenza della città nel corso dei secoli è il risultato della costante ed esperta gestione di fattori fisici, umani e naturali, pertanto cambiamenti minimi ma significativi avvengono in continuazione. Il livello della pavimentazione in gran parte della città storica è già stato rialzato di una quota di 1m e di 1,2m dal suo livello originale in modo da ridurre l'esposizione dalle inondazioni causate da eventuali maree straordinarie. Ci sono poche città capaci di sopportare tali condizioni meteorologiche eccezionali senza fermarsi[3]. Venezia è stata pioniera nel suo uso dell'isolamento sia spaziale che temporale al fine di controllare la diffusione di pesti durante il periodo medievale e moderno[4]. La città deve ora dirigersi verso il suo stesso futuro con il medesimo ingegno che ne ha definito il passato.

Se da una parte le sfide di Venezia siano ben documentate, dall'altra c'è poca concordanza su come affrontarle. Si aggiugna pure che, laddove si presentino delle iniziative a riguardo, queste risultano costantemente ostacolate sia dall'instabilità politica che dalla mancanza di informazioni prontamente accessibili[5].

L'evento dell' acqua alta straordinaria che si verificò il 12 novembre 2019 e che sommerse gran parte della città storica – e altri insediamenti lagunari - , si sarebbe potuto evitare se le difese veneziane contro le inondazioni fossero state completate. Il sistema in costruzione, noto come MOSE, è costantemente

2. Oltre la metà della popolazione mondiale vive attualmente in città. Si prevede che entro il 2050 aumenterà a due terzi; Nazioni Unite, 2018.

3. I marciapiedi sono stati rialzati rispetto al livello dell'acqua di riferimento (impostato nel 1871), che è ora 30 cm al di sotto del livello medio attuale dell'acqua. Ciò significa che eventuali maree di + 80 cm influiscono direttamente sull'accessibilità e sulla mobilità, danneggiando il tessuto costruito e accelerando i requisiti di manutenzione; Jane Da Mosto e Giannandrea Mencini, 2016.

4. L'uso delle isole Lazzaretto per la quarantena è stato uno dei primi esempi di gestione sistematica della resilienza; Igore Linkov et al, 2014.

5. Il VEGA Science Park è un esempio dello sviluppo impedito dal coinvolgimento politico; Michael Cozza, 2016. La letteratura sulle problematiche contemporanee di Venezia si sta esaurendo: l'ultimo studio, *The Venice Report*, è stato pubblicato nel 2009.

6. MOSE è un sistema di cancelli retrattili progettato per limitare l'afflusso di acqua nella laguna durante i fenomeni di acqua alta. Il progetto è stato oggetto di corruzione, quindi interrotto nel 2014, ma i successivi inviti a una revisione approfondita del progetto sono stati ignorati. Salvatore Settis, 2014, pp.171-173; Alberto Vitucci, 2019.

in uno stato di usura a causa della corruzione e della cattiva gestione che lo contraddistinguono, ed ora le problematiche della sua progettazione di base sono diventate sempre più evidenti[6]. Il progetto procede sistematicamente dal 1986 senza grandi consultazioni con i vari esperti locali e senza la partecipazione dei cittadini al fine di determinare le priorità delle spese pubbliche a Venezia. Proprio per questo mancato ascolto, l'attenzione a minimizzare l'impatto estetico del progetto, piuttosto che la sua funzione, ha avuto la meglio sul budget. Così, nonostante il MOSE abbia divorato dal 1986 in poi un terzo dei finanziamenti pubblici assegnati per proteggere e mantenere Venezia, ad oggi non risulta ancora chiaro se i suoi cancelli a scomparsa (paratoie) funzioneranno mai[7]. Le molteplici sfide della città lagunare e del suo ecosistema richiedono interventi studiati e incrementali - che coinvolgano quindi la vasta molteplicità di parti interessate alla città - piuttosto che soluzioni grandiose e appariscenti, che raramente riescono nel loro obbiettivo[8].

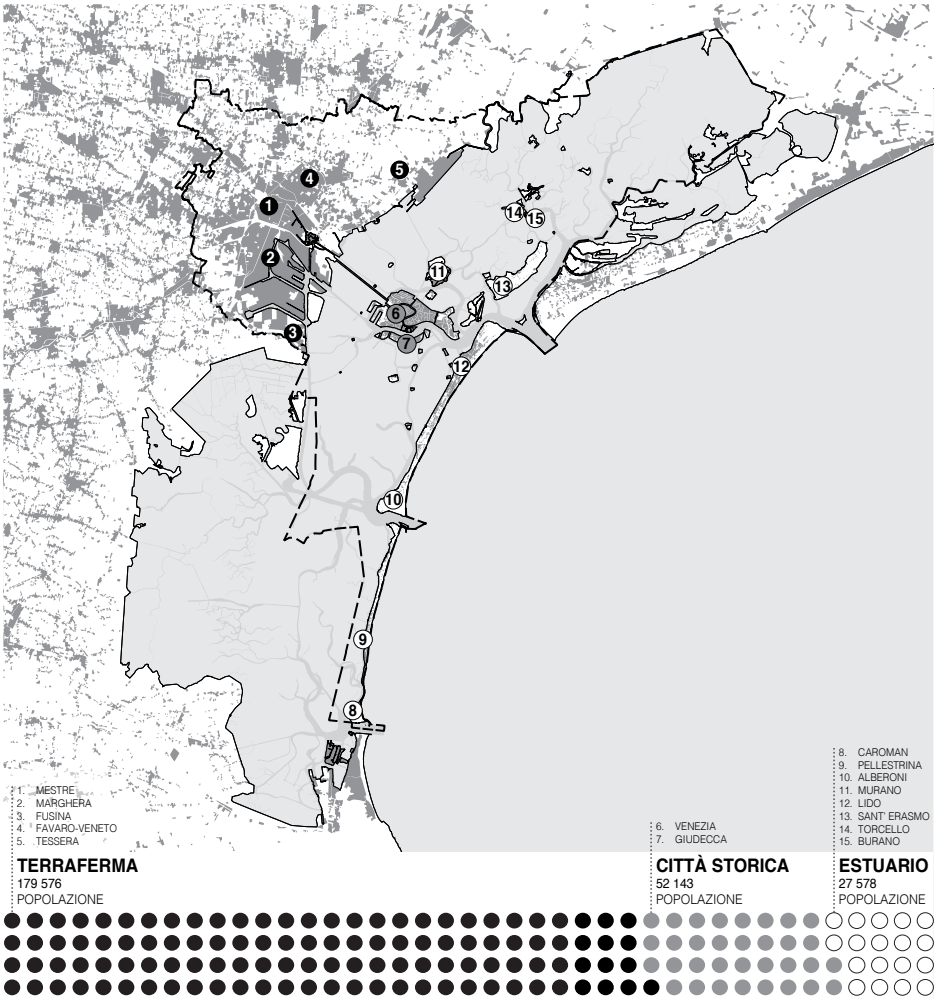
Questo studio ha iniziato a prendere forma dal referendum sulla gestione del territorio di Venezia, tenutosi il 1° dicembre 2019[9]. L'attuale struttura legislativa del Comune di Venezia, con una popolazione totale di 259.000 nel 2019, raccoglie gli insediamenti della *terraferma* comprendenti la città di Mestre e la sua popolazione residente di 180.000 abitanti nel 2019, con le comunità dell'*estuario* - la laguna - che comprende invece la *città storica* e gli altri insediamenti insulari con una popolazione residente totale di 80.000 abitanti nel 2019[10]. Il referendum proponeva la separazione di Venezia - in questo caso indicante la città storica e le altre comunità dell'estuario - dai distretti della terraferma. Si sperava che la scissione dell'amministrazione locale in due entità legislative distinte potesse promuovere un'amministrazione locale più direttamente responsabile di entrambi i territori, e dei loro interessi particolari. L'idea stava nel coltivare una forma di partecipazione cittadina più democratica, che potesse sfruttare al meglio il patrimonio della conoscenza degli abitanti, difendendo più efficacemente la città a livello politico. I risultati del referendum sono stati deludenti e hanno evidenziato il grande disincanto e dell' apatia che l'odierna popolazione locale prova nei confronti della propria politica. Due terzi dei voti risultavano pro-separazione ma l'affluenza alle urne è stato in toto inferiore al 22% e di conseguenza il referendum

7. Il progetto doveva inizialmente essere operativo entro il 1995 e costare 1,5 miliardi di euro. Ad oggi, è costato oltre 6,2 miliardi di euro e si stima che i costi di esercizio annuali del sistema siano aumentati da € 10 milioni a € 100 milioni. Tom Kington, 2014; Salvatore Settis, 2014, pp.171-173; Gianfrancesco Turano e Alberto Vitucci, 2017; Alberto Vitucci, 2018a, 2018b, 2019.

8. Il track record del Comune per progetti infrastrutturali su larga scala è mediocre: si è scoperto che l'area industriale di Marghera ha inquinato la laguna e ha drasticamente esaurito le falde acquifere sotto la città storica, facendo sprofondare la città a metà un metro in mezzo secolo; Caroline Fletcher e Jane Da Mosto, 2004. Lo sviluppo del VEGA Science Park è stato costantemente ostacolato da interferenze politiche ed è stato ampiamente considerato un "fallimento"; Michael Cozza, 2016.

9. Questo è stato il quinto referendum sulla separazione dell'amministrazione territoriale ad oggi (1979, 1989, 1994, 2003, 2019).

10. Città di Venezia, 2020.



COMUNE DI VENEZIA

Dati di popolazione: Città di Venezia, 2020

Il Comune di Venezia è composto da sei comuni e tre macro-aree principali: la *città storica*, l' *estuario* e la *terraferma*. Il nome Venezia viene usato sia per indicare la citta storica, sia il comune nel suo complesso. Ai fini del presente report, per Venezia si intende solo la città storica. Venezia e Mestre (così come altre perifierie nella terraferma) sono state fuse in un'unica entità amministrativa nel 1926, e da allora vengono governate come un unico Comune nonostante le loro storie contrastanti e diversità fisiche. Ad oggi, il 70% del Comune di Venezia risiede nella terraferma; l'amministrazione è quindi costretta a focalizzare la propria attenzione sui bisogni di questi elettori. Questo squilibrio ha portato ad una cattiva gestione su larga scala del territorio lagunare da parte dei politici che non necessariamente comprendono le dinamiche interdipendenti che costituiscono e guidano la cultura, il tessuto sociale e anche le pressioni economiche di Venezia. Affrontare direttamente la questione dell'attività politica nella laguna migliorerebbe le sinergie tra l' Estuario e la terraferma, rendendo le due comunità pari e quindi non concorrenti: vicini amici, piuttosto che in litigiosi membri della stessa famiglia.

non è riuscito a raggiungere il quorum legale[11]. Le comunità dell'estuario sono state quasi unanimi nel loro voto a sostegno della separazione, mostrando il loro bisogno di un' azione politica più vicina, che però attualmente viene loro negata.

We are here Venice è un'organizzazione che basa il proprio operato su evidenze scientifiche, concentrandosi sulle soluzioni. L'associazione si impegna a stimolare un dibattito vitale per la città di Venezia attraverso innanzitutto la diffusione di informazioni affidabili, che permettono di formulare specifici obbiettivi d'azione per la sostenibilità a lungo termine della città[12]. La manutenzione di Venezia come città viva è in maniera evidente un presupposto fondamentale per la conservazione del suo patrimonio culturale e capitale naturale. Nel corso degli anni *We are here Venice* ha sia promosso che attinto ha alla ricchezza della conoscenza locale: per questo abbiamo costantemente sviluppato campagne per politiche e legislazioni locali basate sull'evidenza. L'obiettivo di *We are here Venice* è quello di sviluppare un visione futura di Venezia che sia consapevolmente valorizzata dal ricco passato della città, senza però screditare il suo presente e minimizzare il suo futuro.

Questo report esamina le dinamiche che governano Venezia, considerandone le relazioni scomode con la fama globale e le priorità locali. Mentre noi tutti iniziamo a riprenderci dalla chiusura del paese, risulta fondamentale ricordare "ciò che fu" in modo da poter imparare "ciò che è importante" e formulare "ciò che potrebbe essere". In generale, il mondo non sarà più lo stesso dopo la pandemia globale di Covid-19. Ma in particolare, combinata con la devastante acqua alta del 2019, ha messo in luce le vulnerabilità della monocultura turistica di Venezia. Siamo protagonisti di un momento storico che si presenta come un'opportunità unica e sostanziale per garantire che queste tragedie vengano seguite da un futuro più luminoso e sostenibile.

Nella prima sezione questo studio delinea lo stato della città storica prima della pandemia di Covid-19. La necessità di un'azione politica è illustrata in relazione all'insostenibile monocultura turistica della città e alle conseguenti tendenze allo spopolamento. La seconda sezione analizza cosa si intende con il termine "città viva" e chi appunto sostiene la "vita" all'interno

11. Il 66% dei voti è stato espresso a favore della separazione, ma non è stato raggiunto il quorum richiesto del 50%; Città di Venezia, 2019; Comune di Venezia, 2019; Francesco Furlan, 2019.

12. La campagna di poster di *We are here Venice* attualmente corso è un esempio rilevante dei metodi dell'organizzazione. Dichiarazioni concise e informative, estratte da fonti affidabili e sottoposte a revisione, sono state distribuite in tutta Venezia attraverso le affissioni comunali; vedi Eleonora Sovrani, 2018; Enrico Tantucci, 2019.

della città storica. Qui le componenti fondamentali di Venezia vengono esaminate nel contesto del “diritto alla città”. Il report si conclude con una valutazione della situazione attuale e mette in evidenza alcune delle priorità essenziali sulle quali noi crediamo si debba fondare il futuro sostenibile della città.

Vi è ormai un ampio consenso su quali siano le sfide critiche che Venezia affronta, ma è ancora troppo poco attivo l’impegno nel sviluppare quelle politiche ed azioni specifiche che potrebbero essere implementate per *istigare* un cambiamento di rotta. Questa ricerca non è il culmine, bensì un riassunto del lavoro che fino ad ora *We are here Venice* ha compiuto a questo proposito, prestandosi anche come punto di partenza da cui sviluppare i progetti futuri. Ci auguriamo che questo report possa mostrare precisamente le ragioni profonde per cui Venezia non possa e non debba assolutamente tentare di ritornare allo status quo precedente. Inoltre, attraverso lo smantellamento di questa eventualità, miriamo ad evidenziare le specifiche questioni che dovrebbero essere trattate da coloro che hanno responsabilità politiche e dalle parti più interessate. Attraverso una analisi chiara e obbiettiva, intendiamo instigare un cambiamento di cui Venezia ha urgentemente bisogno.

VENEZIA IN EVIDENZA

"I cambiamenti demografici, sociali ed economici evidenziati nelle statistiche disponibili hanno spinto i ricercatori a concludere che la città storica di Venezia è stata sopraffatta dal turismo e che ora sta funzionando all'estremo".

Bernadette Quinn, 2007, p. 463.

Venezia è allo stesso tempo sostenuta e distrutta dal turismo; lo stretto legame tra esodo residenziale della città storica e la crescita del turismo di massa è innegabile. Venezia è soggetta alla presenza di oltre 28 milioni di visitatori l'anno, con una media di 77.000 presenze turistiche al giorno, nonostante la Tourism Carrying Capacity sia calcolata per un massimo di 52.000 presenze giornaliere[13]. Nel frattempo, gli ultimi due decenni hanno visto una perdita di oltre un terzo della popolazione residenziale della città storica. Così ogni giorno nel 2019 una media di due residenti ha lasciato la città[14].

Venezia è sempre stata una destinazione turistica, però i problemi che la città storica affronta oggigiorno sono una questione di misura del fenomeno[15]. Il turismo è cresciuto in modo esponenziale negli ultimi 50 anni, aiutato dall'esplosione della classe media globale e dalla proliferazione di opzioni di viaggio a basso costo. Tuttavia, mentre il mercato turistico odierno è globale, la città storica rimane un'insieme di 118 piccole isole che coprono soltanto 6 km^2. In qualità di una delle destinazioni turistiche più popolari del pianeta, Venezia può considerarsi una città sotto assedio. L'industria turistica non regolamentata ora sopraffà la città storica e le conseguenze di questo squilibrio sono sia concrete che concettuali.

Le conseguenze fisiche dell'iper-turismo vanno oltre le strade congestionate ed i trasporti pubblici affollati; la fiorente industria del turismo veneziano ha intensificato in modo critico le pressioni sugli alloggi. Il rilassamento delle normative sugli alloggi ha reso la speculazione immobiliare un'attraente opportunità di

13. La Tourism Carrying Capacity tiene conto degli alloggi e dei servizi disponibili ed è generalmente definita come il numero massimo di visitatori che un sito può sostenere senza degradare l'ambiente fisico e influire sulla qualità dell'esperienza turistica. La media giornaliera di 77.000 nel 2018 è calcolata dal Comune di Venezia. La "Tourism Carrying Capacity" dell'area è di 52.000 al giorno e quindi 19 milioni all'anno; Nicola Camatti, 2018.

14. Città di Venezia, 2020.

15. L'esistenza di Venezia come destinazione turistica precede il termine stesso; la città ha avuto guide turistiche ufficiali dal 1204. Bernadette Quinn, 2007, p.462.

investimento e, di conseguenza, il prezzo degli immobili nella città storica è più che raddoppiato tra il 2000 e il 2010[16]. Questo ha creato condizioni ideali per l'ascesa delle piattaforme di prenotazione online - come Airbnb - ed il numero di posti letto disponibili per i turisti (comprese strutture alberghiere e locali privati) ad oggi supera il numero di residenti rimasti all'interno della città storica[17]. Riflettendo l'incredibile domanda turistica, il costo della vita a Venezia è cresciuto a dismisura, oltre la portata del reddito medio[18], così di conseguenza nel 2018 ogni giorno si sono verificati in media sei o sette sfratti all'interno del Comune di Venezia[19].

Parallelamente alla crescente pressione sugli alloggi a lungo termine, il "circolo vizioso" del turismo non regolamentato guida il declino economico della città[20]. Oggi Venezia è stata in gran parte abbandonata dalle imprese economiche che sostengono la vita quotidiana dei suoi residenti, convertendosi a favore di quelle economie legate al turismo o al mantenimento del patrimonio della città[21]. Questa monocultura incalza ulteriormente l'esodo di forze lavorative dalla città storica[22]. Così la tendenza del turismo a bloccare altre attività produttive, unita alla sua fluttuazione stagionale, ha creato disoccupazione, tensioni estreme per i posti di lavoro ed "un mondo di malavita sfruttata senza precedenti"[23]. La vita quotidiana a Venezia diventa sempre più difficile poiché, mentre tutti i servizi chiave vengono lentamente trasferiti sulla terraferma, ciò che rimane viene sostituito da imprese che alimentano il traffico turistico[24]. Dato che la massa socioeconomica della città si riduce, i costi generati dall'industria turistica e sostenuti dalla comunità residente di Venezia diventano proporzionalmente maggiori: secondo una stima, le esternalità solo dell'industria crocieristica portano un costo di 3.300€ pro-capite ogni anno[25]. Lo status legale di cittadino veneziano era, un tempo, un privilegio socioeconomico[26], mentre molti residenti di oggi si sentono penalizzati per aver continuato a vivere nella propria città.

Le conseguenze fisiche ed economiche dell'industria turistica di Venezia sono relativamente facili da quantificare e comunicare, ma l'attenzione è ora sempre più puntata sulle sue ramificazioni concettuali, come l'impatto sulle dinamiche sociali, sulla coesione e sull'identità cittadina. Così come la speculazione immobiliare

16. Le leggi regionali L. 431/98 e L. 33/2002 hanno allentato le norme relative agli affitti privati sul mercato turistico. Ciò ha contribuito allo sviluppo del turismo in Veneto, ma ha avuto conseguenze disastrose per Venezia; Dario Bertocchi e Francesco Visentin, 2019, p.6-7.

17. Talvolta viene definito "fenomeno Airbnb"; Daniel Guttentag, 2015; Bertocchi e Visentin, 2019; OCIO, 2020 (b).

18. Jane Da Mosto et al., 2009, p. 59; Orazio Alberti, 2019; OCIO, 2020 (a).

19. Il Gazzettino, 2018; VeneziaToday 2016; Tantucci, 2018.

20. Termine sviluppato da Antonio Paolo Russo, 2002.

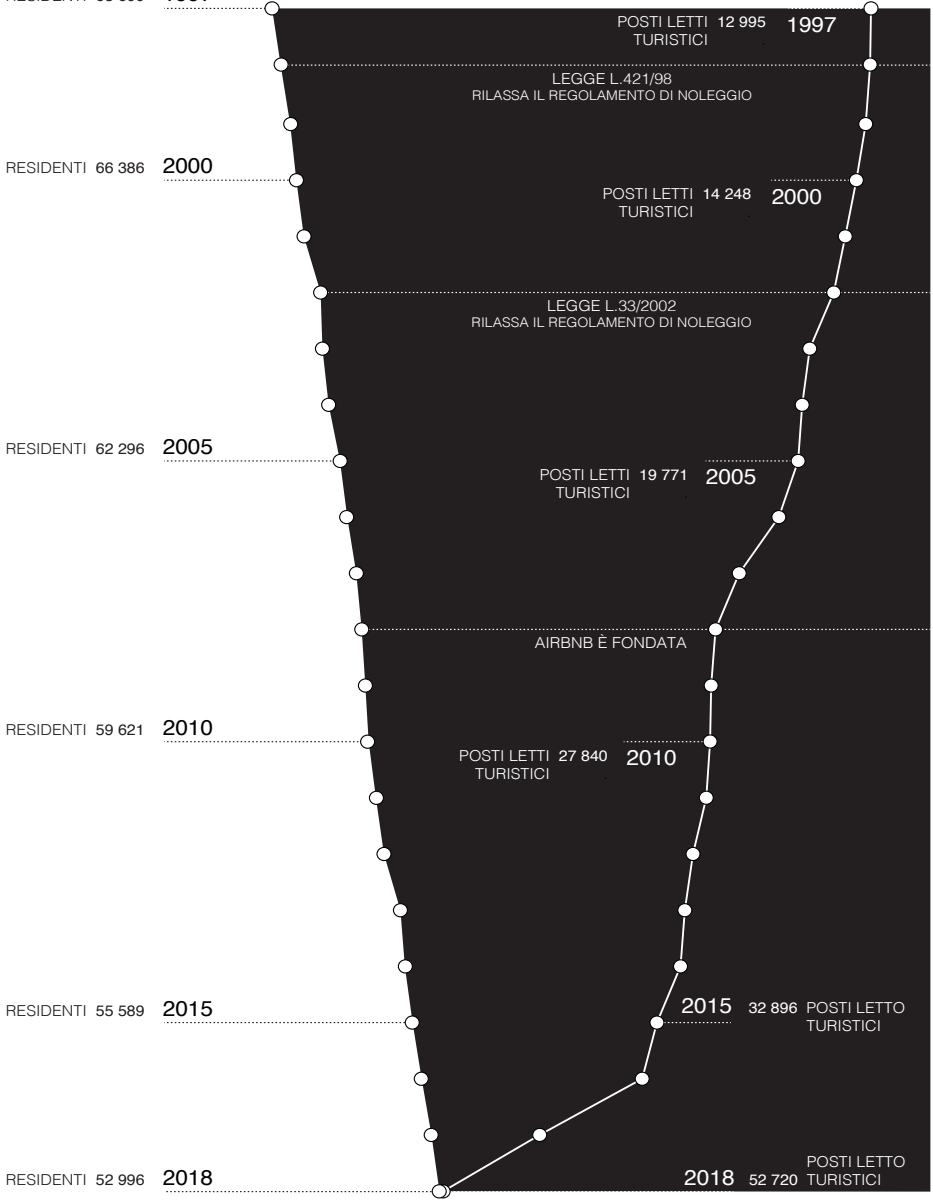
21. Gli anni '90 hanno visto il trasferimento di massa di uffici commerciali della città storica verso Mestre e Padova e la perdita delle restanti grandi imprese di Venezia. Vedi Margaret Plant, p. 433.

22. Da Mosto et al., pp. 46-67; Paolo Russo, 2002; Ignazio Musu, 2000; Jan Van der Borg, 2007; Paolo Russo e Albert Arias Sans, 2009; Augustìn Còcola Gant, 2015.

23. Pes, 2002, p. 2426; Russo, 2002.

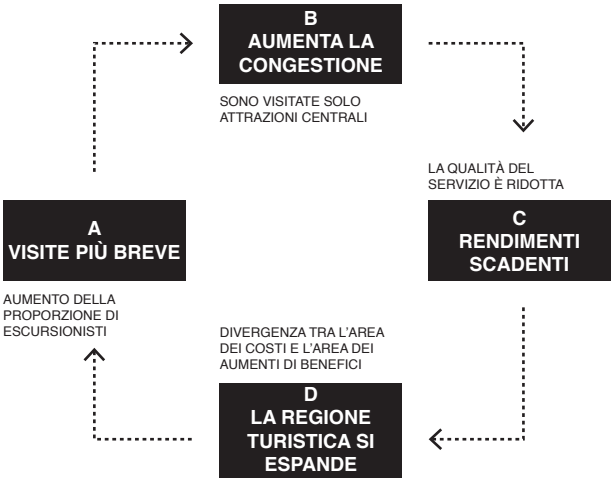
NUMERI DI RESIDENTI VS POSTI LETTI TURISTICI

Fonte: OCIO, *Gli squilibri del turismo veneziano*



La figura mostra i dati demografici della città storica. I dati dei posti letto turistici provengono da dati regionali che comprendono anche le isole di Murano, Burano e Torcello. Questo comunque ha un impatto limitato sulla cifra in quanto il numero di posti letto conteggiati per queste aree esterne è relativamente minimo: solo 800 nel 2019.

Dopo il boom degli affitti turistici (2017-2018), i posti letto turistici ha superato la popolazione residenziale nel 2019. Ad oggi, Maggio 2020, la popolazione residenziale della città storica è di 51.751 abitanti (OCIO).



THE 'CIRCOLO VIZIOSO' DI SVILUPPO TOURISTICO
Adatto da: Russo, 2002, p.167

Il circolo vizioso dello sviluppo del turismo inizia quando la crescita industriale del turismo supera la capacità delle risorse fisiche di una città. Questo attiva un meccanismo di declino: le visite brevi comportano un aumento delle cogestioni nei siti primari, a seguire la qualità dei servizi diminuisce con la ripetizione dei movimenti e abitudini, e così i prezzi aumentano per compensare i prezzi gonfiati. Questo aumenta l'area gli alloggi turistici e impoverisce l'attrattività del centro, che a sua volta accorcia il tempo delle visite. Questa dinamica economico-spaziale illustra il legame tra l'espansione del turismo e il declino economico di una città.

può esaurire la disponibilità di alloggi a causa dell'aumentare dei prezzi degli immobili, così anche la mercificazione della storia, della cultura e del regno urbano pubblico per mano del turismo ha la capacità di privare le comunità locali della stessa colla che le rende proprio delle comunità[27]. La natura parassitaria dell'industria turistica di Venezia è stata paragonata all' "estrattivismo" coloniale (il sequestro predatorio delle risorse naturali)[28]. Qui, il sequestro non è di beni materiali, bensì del capitale culturale della città che viene riconfezionato, marchiato e venduto[29].

I meccanismi impiegati dalla popolazione odierna di Venezia per far fronte al bombardamento turistico sono notevolmente simili alla politica di evacuazione volontaria adottata dai veneziani durante il periodo dell'occupazione austriaca della centro storico (1798-1806)[30]. Parti della città odierna - in particolare Piazza San

24. La rete di piccoli negozi, officine e produttori che un tempo sostenevano la cultura veneziana sono stati convertiti in ristoranti, gelaterie e negozietti generici. In un sondaggio del 2019, i motivi più frequentemente citati per lasciare Venezia erano semplicemente il numero di turisti, la mancanza di servizi e strutture per i residenti ed i costi esorbitanti associati alla vita in città. Bertocchi e Visentin; Giacomo Salerno, 2018.

25. Giuseppe Tattara, 2014, p.34.

26. Vedi Blake De Maria, 2010, p. 25.

27. Il patrimonio culturale e la forma urbana sono le basi dell'identità collettiva; Maurice Halbwachs, 1980, pp. 131-134. Il turismo è la mercificazione diretta di storia e cultura; Tunbridge e Ashworth, p.59

28. Salerno, 2018.

29. Ibid.

30. L'unica forma disponibile di resistenza era l'evitamento passivo; i veneziani evacuarono volontariamente Piazza San Marco quando le bande austriache suonavano e boicottarono i teatri. Ciò ebbe un successo tale che i teatri dell'Apollo furono chiusi per mancanza di clienti. Plant, p.153.

Marco e le arterie principali che ivi conducono dalla stazione ferroviaria - sono state quasi interamente abbandonate al turismo, esemplificando l'"accumulazione attraverso espropriazione" che l'industria turistica compie nei riguardi del patrimonio culturale e dello spazio fisico della città storica[31]. La "dittatura del turista" aliena costantemente la popolazione locale di Venezia e l'infiltrazione di massa negli spazi locali corrode attivamente il tessuto sociale della città[32].

Il turismo è un veicolo importante per lo sviluppo economico ed urbano, ma può anche essere altamente problematico[33]. Venezia è capofila in questo settore, ma un mercato non regolamentato corre l'inevitabile rischio di sfruttamento. Il perseguimento "dogmatico" di politiche neoliberali da parte dell'amministrazione veneziana nel corso degli ultimi vent'anni ha dato priorità agli interessi privati piuttosto che a quelli della comunità locale, spianando così la strada all' eccessivo turismo[34]. Il turismo sostenibile non potrà emergere a Venezia senza una regolamentazione adeguata[35]. Piuttosto che discutere i vantaggi relativi dei vari dati demografici turistici e sperare che il mercato inizi ad auto-correggersi, per riuscire ad affrontare il suo rapporto atrofico con il turismo, Venezia ha bisogno di interventi specifici e monumentali, da parte delle amministrazioni locali e regionali. Le tensioni tra la globalizzazione e le identità locali sono un paradigma centrale dell'era post-moderna, ma il ruolo del governo dovrebbe essere quello di colmare il divario tra i mercati globali e le priorità locali e, in ultima analisi, di assicurarsi che il giudizio qualitativo e la sostenibilità sociale siano bilanciati con la misurazione quantitativa, la concorrenza ed il prezzo.

31. Citazione: Harvey, p. 10. Il processo che mercifica e quindi privatizza il regno pubblico è definito da Alvaro Sevilla-Buitrago come "recinzione": una forma di "espropriazione spazialmente orchestrata"; 2015, p.1002.

32. Paolo Cacciari (ex vicesindaco), citato in Robert Davis e Gary Marvin, 2005, p.77. In una città in cui la maggior parte degli abitanti vive in appartamenti, l'uso di spazi esterni comuni è fondamentale per la qualità della vita dei residenti. Giovanna Del Negro descrive il complesso valore rituale della passeggiata nella moderna società italiana. Inondati da masse anonime, gli abitanti della città storica perdono la proprietà della loro arena sociale pubblica e uno strumento vitale per la coltivazione della *venezianità*.

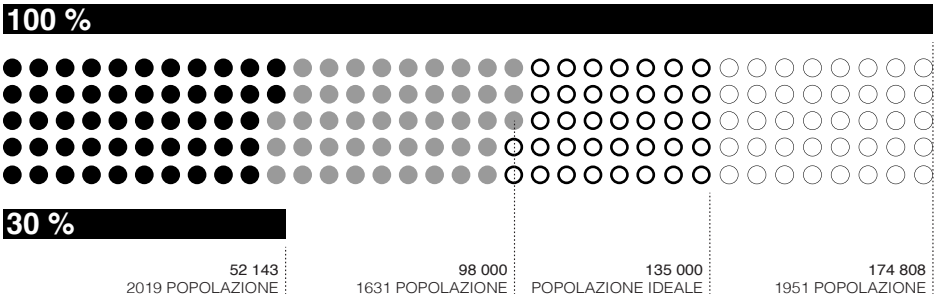
33. Bertocchi & Visentin, 2019.

34. Salerno, 2018.

35. Nicolò Costa & Giudo Martinotti, p.60.

LA DENSITÀ DI POPOLAZIONE DI VENEZIA

Fonte: ISTAT, *Censimento della popolazione e delle abitazioni*, 2011.
Città di Venezia, *Popolazione residente dal 1871 al 2019*, 2020.
Luca Pes, 2002.
Salvatore Settis, 2014.



Gli ultimi 70 anni hanno visto la perdita di due terzi degli abitanti della città storica di Venezia. La popolazione rimanente (pari a 52.143 abitanti nel 2019) è meno di un terzo della popolazione della città storica nel 1951 (174.808) e significativamente inferiore anche alla popolazione ridottasi a seguito della devastante peste del 1630 (pari a 98.000) (Città di Venezia, 2020). Tenendo conto che la densità della poplazione degli anni '50 non soddisfaceva comunque gli standard contemporanei di vita, il numero ideale di abitanti per la città storica è stimato a 135.000 (Pes, 2002). Dal 1993 la perdita media annuale di residenti di Venezia varia da 470 a 853 (quest'ultimo dato si riferisce al totale del 2019), con una perdita media di 690 residenti all'anno.

VENEZIA IN ESSENZA

“Se la città è il mondo che l’uomo ha creato, è il mondo in cui è d’ora in poi condannato a vivere. Quindi, indirettamente, (...) nel fare la città l’uomo si è rifatto.”

Robert Park, 1967, p.3.

L'immagine di Venezia ha sedotto l'immaginario globale per secoli. Ci sono pochi ambienti al mondo che furono così avidamente guardati e gelosamente custoditi nel corso della storia, e si dice che la città sia "appartenuta al mondo" dalla fine del XIX secolo in poi[36]. Da allora, la prominenza di Venezia nell'immaginario collettivo mondiale ha alimentato la conservazione appassionata del suo patrimonio culturale, spesso a spese delle necessità dei suoi abitanti[37]. Ciò ha portato a tentativi di mantenere la città in stasi, per preservarla come luogo della nostalgia collettiva[38]. Nonostante la bellezza eccezionale di Venezia sia accattivante, la precedenza che viene spesso data all'aspetto fisico del centro storico equivoca fondamentalmente il valore della città e, anzi, ne detrae addirittura importanza.

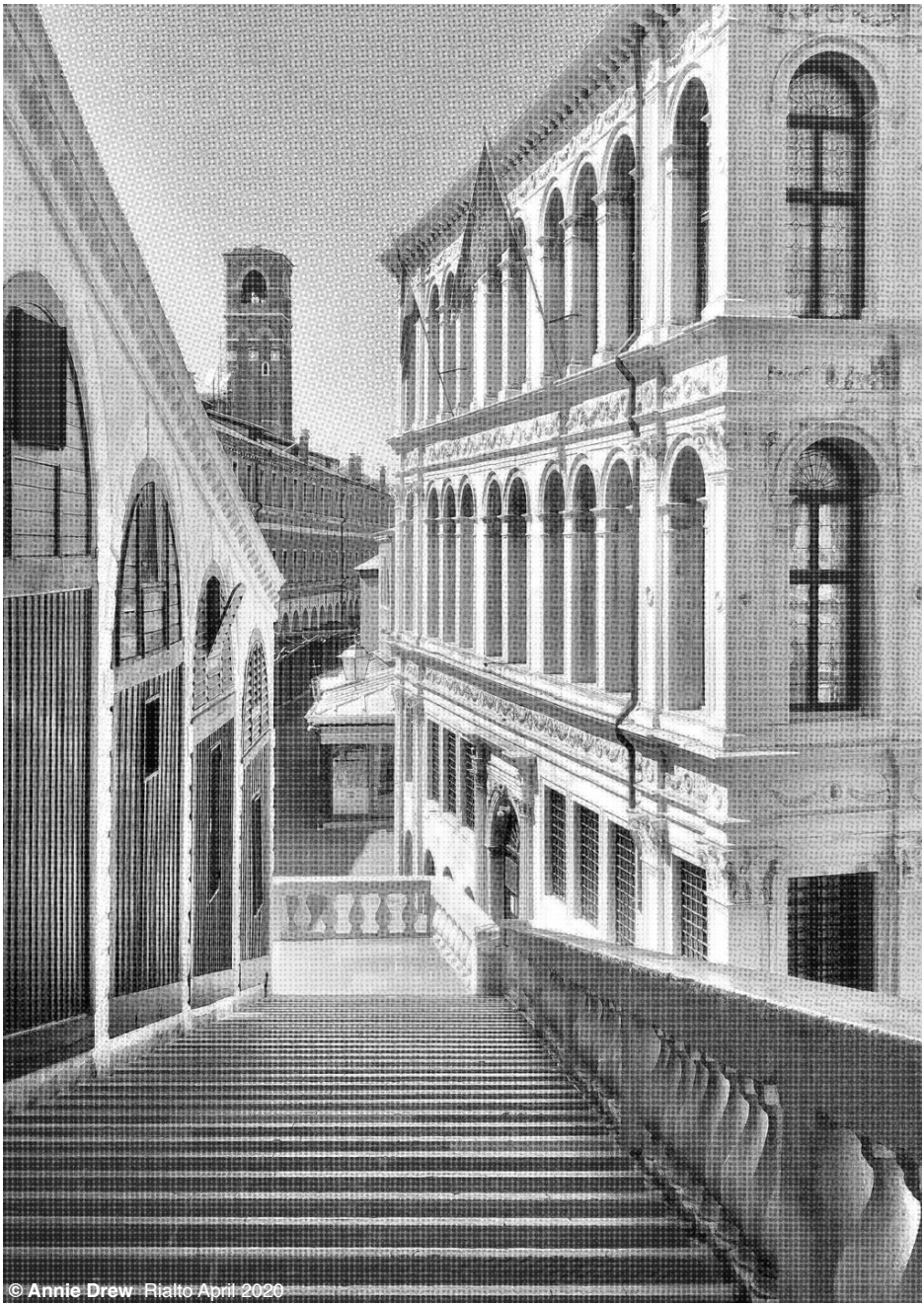
Il patrimonio culturale non è solo fondamentale per l'identità collettiva, ma è anche una merce con un suo valore di mercato. Non è un caso che il turismo internazionale e la conservazione del patrimonio siano sorti e si siano evoluti in contemporanea[39]. Questa dualità può causare forme di dissonanza: il patrimonio culturale commerciabile, selezionato come prodotto per l'industria turistica, varia per carattere da quello necessario ad incoraggiare l'identità collettiva locale[40]. La designazione del patrimonio culturale mondiale - attraverso organizzazioni come l'UNESCO - fu criticata come un metodo per la estromissione delle popolazioni locali a favore del turismo mondiale[41]. Nell'entrata di Venezia nelle liste UNESCO, la città viene descritta come "uno dei più straordinari musei di architettura sulla terra"[42]. Ma mentre l'aspetto fisico dell'attuale città storica può avere una sorprendente somiglianza con la Venezia del diciottesimo secolo,

36. Plant, 2002, p.228. Durante il dibattito sulla conservazione (che definisce ancora ampiamente la nostra comprensione contemporanea del patrimonio e della storia) "Venezia aveva il mondo per il suo pubblico, i suoi cittadini furono confermati come un ordine inferiore". Ibid, pp. 209-210.

37. Ibid.

38. Ibid, p. 193. Molti interventi supportati da enti internazionali a Venezia sono puramente incentrati sulla conservazione del patrimonio tangibile: *Venice in Peril* (UK), *Save Venice* (America), *Venetian Heritage* (EU-America), *Comité Français pour la Sauvegarde de Venise* (Francia), etc.

39. Il turismo è la mercificazione diretta di storia e cultura; Tunbridge e Ashworth, p.59.


© Annie Drew Rialto April 2020

i cittadini veneziani vivono inequivocabilmente in modo moderno. Questa fissazione con *Le Pietre di Venezia*, piuttosto che un interesse nella cultura vivente che le ha costruite, le abita e le mantiene, è un catalizzatore centrale dell'esodo dei residenti dal centro storico[43].

Una città non è solamente una raccolta di monumenti, edifici e strade, bensì è un complesso arazzo di pratiche economiche, culturali, politiche e sociali che sono modellate - e, a loro volta, modellano - il tessuto fisico urbano[44]. Venezia è costituita da tanti strati di materiale socio-politico tanto quanto di pietra e mattoni; le sue fondamenta trovano le loro basi nel mito tanto quanto nella fanghiglia della laguna. La città e i suoi cittadini sono due facce della stessa medaglia; la *forma urbis* quindi cresce e cambia come un organismo vivente: adattandosi ai suoi abitanti, rimanendo sempre fedele al suo DNA culturale[45]. Ecco perché l'enfasi sul valore di Venezia nella sola qualità di museo è davvero rovinosa: spinge la città storica a diventare una rappresentazione di se stessa, conservata in un tempo storico fisso. Un museo non può mantenere viva una cultura; la cultura non è mai statica[46].

Nonostante sia largamente improbabile che Venezia diventi completamente spopolata,[47] la situazione ipotetica è degna di considerazione in quanto sottolinea l'importanza fondamentale della popolazione locale della città. Senza residenti, Venezia smetterebbe di essere una città: il centro storico verrebbe ridotto ad una mera carcassa da vendere[48], verrebbe commercializzato come parco a tema storico oppure come rovina. Le preoccupazioni riguardanti il mantenimento del patrimonio culturale della città diventano in gran parte irrilevanti se Venezia perde la sua massa critica di residenti, necessaria per mantenere vivo l'animo di una città vivente.

La dinamica tra città e cittadino una volta era evidente. Sotto la Repubblica di Venezia, la struttura sociale era sancita dalla legge: ogni casta aveva i suoi rispettivi diritti socio-economici, le responsabilità civili erano ben definite, così come c'era un processo rigoroso per la naturalizzazione di nuovi cittadini[49]. Ma in tempi democratici, e con l'aumento delle tendenze per la mobilità residenziale, il "diritto alla città" è invece ripartito in base alla partecipazione attiva[50]: coloro che interagiscono con

40. Tunbridge e Ashworth, p.26. I prodotti storici prodotti per un pubblico turistico sono semplificati per renderli commercialmente fattibili per coloro che non hanno una profonda conoscenza della cultura ospite. L'eredità straniera può essere raggiunta o apprezzata solo attraverso la propria comprensione culturale del luogo, della storia e della società. Vedi Ibid, pp.65-66.

41. Plant, 2002; Tunbridge e Ashworth, 1997.

42. ICOMOS, 1984.

43. Pes, 2002, p. 2401; Halbwachs, 1980, pp. 131-134.

44. In breve: una città e i suoi cittadini sono le due facce della stessa medaglia; Settis, 2014, pp. 14-16; Halbwachs, 1980, pp.131-134.

45. Plutarco, *Sui ritardi della vendetta divina* ; Settis, 2014, p.116.

46. Proprio come le leggi (o le consuetudini) vengono costantemente perfezionate, discusse e modificate, la cultura viene costantemente rivista, rinegoziata e adattata; Hobsbawm Eric, and Terrence Ranger, 1983, pp.2-3.

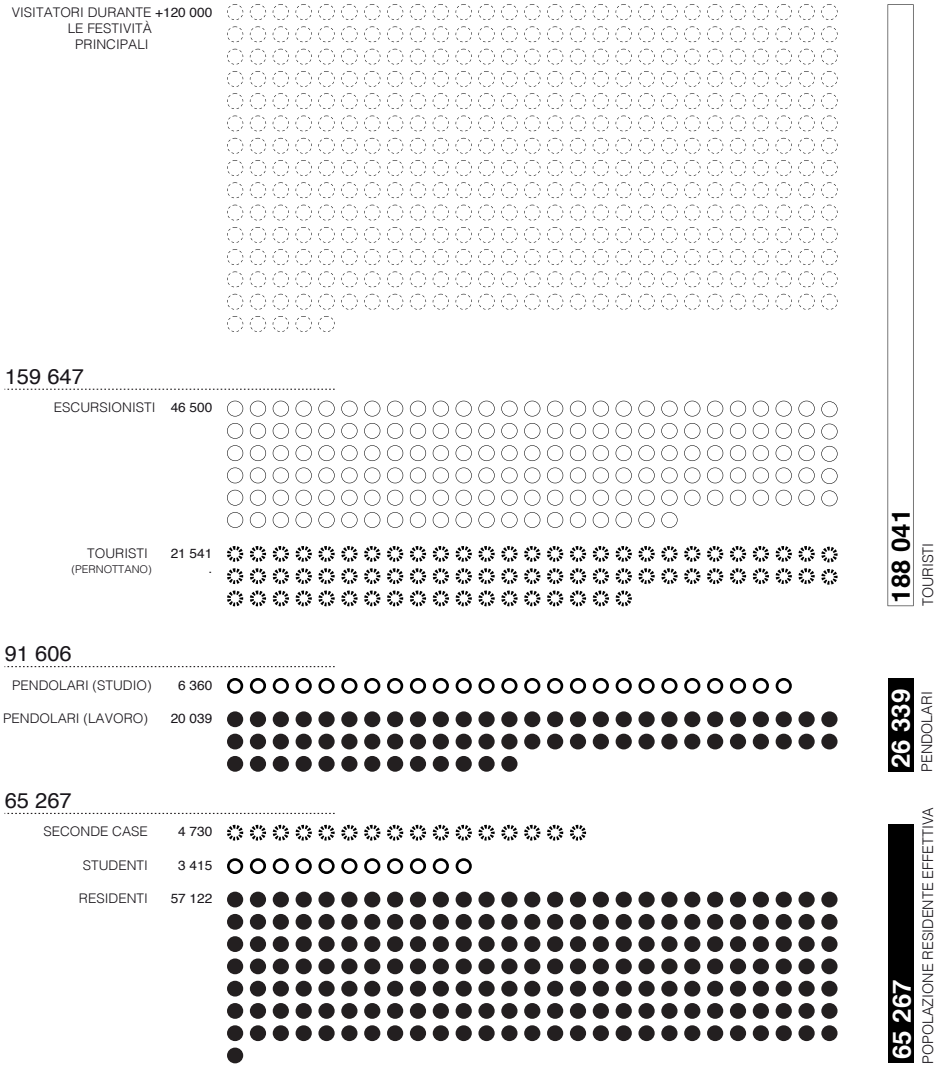
47. Pes, 2002, p. 2428.

48. Settis, 2014, p.14-16.

49. Vedi Brian Pullan, 1971, pp.100-105; De Maria, 2010, pp. 25-30.

POPOLAZIONE COMBINATE DI VENEZIA

Adatto da: Giulia Foscari & Rem Koolhaas, 2014
Fonte: COSES, *Rapporto 141.0*, 2009, p.26
ISTAT, *Censimento della popolazione e delle abitazioni*, 2011
Fabio Carrera, 2016
Città di Venezia, *Annuario del turismo 2017*, 2018, p.15
Città di Venezia, *Popolazione residente dal 1871 al 2019*, 2020



La figura mostra la popolazione giornaliera della città storica combinata con quella delle isole di Murano, Burano, Mazzorbo, Torcello e Sant'Erasmo.
Le statistiche provengono da un modello del 2009 prodotto dal COSES: è lo studio più aggiornato e completo sull'argomento. Inoltre, il COSES è stato sciolto nel 2012.
Le statistiche sulla popolazione residenziali sono state aggiornate utilizzando la stessa metodologia per analizzare i dati più recenti, del 2019.
Il numero di pendolari (per lavoro) è stato aggiornato utilizzando i dati del censimento ISTAT 2011 (prima calcolati con i dati del censimento del 2001).
Le statistiche del turismo sono state aggiornate utilizzando dati da Città di Venezia, 2020 e Fabio Carrera, 2016.

la vita di Venezia, e che vi partecipano attraverso le sue pratiche culturali, sono fondamentali per il mantenimento della vita del centro storico.

La coesistenza di diversi gruppi sociali è una componente fondamentale di una città[51], e la partecipazione attiva di una cultura può essere espressa in numerose forme[52]. Venezia sorregge ed è sorretta da una vasta gamma di interazioni. Queste si nutrono della dedizione di un residente storico, che conduce campagne attive per il futuro della propria città, delle connessioni superficiali vissute dal visitatore che trascorre solo poche ore nel centro storico - e lo vede come poco più che uno sfondo ornato per una serie di selfie. Il problema non è che esistono queste diverse forme di impegno, bensì lo squilibrio che si impone oggigiorno: l'enormità del turismo di massa ha spinto la bilancia verso l'estremità turistica e quindi superficiale della gamma di interazioni. Ed essendo una delle poche città al mondo i cui visitatori sono regolarmente sorpresi di scoprire una comunità residente[53], Venezia rischia di diventare una città di soli turisti.

Il dominio del turismo a Venezia ha attivamente deperito la caratteristica pluralità della città[54], erodendo la sua capacità di recupero[55]. Nel capitolo precedente abbiamo esaminato la misura in cui il turismo non solo abbia impoverito la popolazione di Venezia, ma anche quanto abbia degradato la pluralità economica della città e danneggiato il suo equilibrio sociale[56]. Inoltre, il montante risentimento generato dalle pressioni dell'eccessivo turismo mette a rischio l'identità socio-culturale di Venezia, poiché i "foresti" vengono sempre più equiparati ai "turisti"[57]. Venezia ha sostenuto alti livelli di mobilità residenziale sin dal XIII secolo[58]. Essendo una delle prime città veramente globali, la cultura della città storica è stata sin dall'inizio definita dalla propria diversità popolare[59]. Limitare l'identità culturale della Venezia d'oggi in modo da includere solo i suoi abitanti permanenti - percependo quindi tutti i suoi visitatori come un'imposizione o solo come un'opportunità di guadagno economico - significa ridurre la cultura veneziana contemporanea a meri "residui della venezianità originale"[60].

Lo scoppio del Covid-19 ha svelato il grado in cui la monocultura

50. Il termine si riferisce alle teorie di Henri Lefebvre, 1968; David Harvey, 2003. La città è il prodotto del lavoro collettivo, così ne segue che coloro che contribuiscono alla sua produzione hanno il diritto di utilizzarlo e beneficiarne.

51. Vedi Hannah Arendt, 1958; Jane Jacobs, 1970.

52. L'argomentazione secondo cui Venezia dovrebbe essere riservata a coloro che apprezzano "correttamente" il suo patrimonio culturale tende a implicare un certo status socioeconomico e favorisce l'esperienza estetica della città. Vedi Stephen Bleach, 2019; Katie Warren, 2019.

53. Claudio Minca e Tim Oakes, 2006.

54. La natura di una città è caratterizzata da pluralità, diversità e dinamismo; Settis, 2014.

55. La resilienza è tanto importante per gli ecosistemi cittadini quanto per l'ecologia; Lorenzo Chelleri, 2012; Jianguo Wu e Tong Wu, 2012.

56. La complessità sociale della città storica è diventata sempre più inclinata verso demografie più vecchie e socialmente elite; Bernadette Quinn, 2007; Settis, 2014.

57. Questa devalutazione può includere tutti gli stranieri e persino i residenti dei distretti di Venezia sulla terraferma; Davis e Marvin, 2005; Pes, 2002.

© **Anna Zamella** Vogliamo Venezia 2015

turistica di Venezia abbia spogliato la città fino al punto di vulnerabilità. Ripristinare la resilienza - economica, sociale e culturale - del centro storico comporterà guardare oltre l'immagine della città, interagendo con e sostenendo l'antica cultura anfibia che l'ha costruita. Venezia ha indossato molte maschere nel corso dei secoli: la prima comunità si dice sia stata fondata nella laguna paludosa nel 421 da rifugiati dalle forze degli unni di Attila. Così è nata dalla disperazione, fondata sulla speranza e costruita dal commercio. Attraverso l'innovazione, l'immaginazione e l'ingegnosità, questi fragili insediamenti lignei diventarono uno dei più grandi imperi del mondo[61]. L'eccezionale bellezza della città storica è il sottoprodotto di questa cultura, diventato uno strumento di marketing per i mercanti della città.

Venezia è molto più del suo aspetto fisico; il valore della città storica è imbrigliato nella sua propria esistenza come città viva. Piuttosto che venir considerata come un' elaborata scenografia per la fama, la nostalgia e gli eccessi, Venezia presenta un paradigma alternativo per l'era postmoderna, proprio mentre ripensiamo la nostra relazione con il pianeta e l'uno con l'altro[62]. Le città moderne di tutto il mondo sono state costruite come "macchine per vivere": sviluppamenti atomizzati basati sull'efficienza e l'individualismo - e centrati sull'automobile. Ma noi non siamo macchine. Oggigiorno sappiamo che queste formazioni urbane generano isolamento e che la tecnologia è un pessimo sostituto all'interazione umana[63]. Come città pedonale, il centro storico si presta alla giusta densità di interazione sociale necessaria per una comunità coesa[64]. Se analizzata secondo i criteri di una Creative City – concentrazione, diversità e instabilità – è evidente perché Venezia sia stata una città storicamente produttiva e innovativa: la città storica combina il tessuto urbano con un'alta concentrazione di istituzioni educative e culturali, con la diversità metropolitana e con l'instabilità dinamica della laguna[65]. Il rapporto simbiotico di Venezia con la laguna non solo arricchisce le dinamiche urbane della città, ma illustra anche una forma di sviluppo umano che opera all'interno dei sistemi naturali circostanti, piuttosto che soggiogarli. Il centro storico è un paradigma chiave sia per la città storica che per quella postmoderna[66]; la cultura unica di Venezia offre al mondo la possibilità di riconsiderare il tipo di società che vogliamo costruire per il nostro futuro.

58. David Muir & Ronald Weissman, 1989, p.91.

59. Richard Sennett, 2011.

60. Pes, 2002, p. 2429.

61. L'eccezionale bellezza della città storica è il sottoprodotto di questa cultura, uno strumento di marketing per la città dei mercanti.

62. È diventato chiaro che il nostro futuro dipende dalla nostra capacità di lavorare con il mondo naturale, piuttosto che dominarlo. Vedi: Elias Carayannis et al, 2012; Steffen et al, 2015; WWF, 2018.

63. Vedi Emma Harries, 2017; Società europea di cardiologia, 2018.

64. Ma i legami trasversali che collegano questi gruppi primari sono fondamentali per evitare la polarizzazione sociale e legare le comunità al "posto"; Henri Taifel e John Turner, 1986; Deepa Narayan, 2019, pagg. 59-61. Questi legami si formano più comunemente nel regno pubblico attraverso un'esposizione ripetuta; Ash Amin,2008, p.9; Talja Blokland et al, 2013, p. 12.

65. Gert-Jan Hospers, 2003.

66. Settis, 2014.

VENEZIA IN POTENZA

"[dobbiamo rompere] il modello abituale di oscillazione tra misure palliative e schemi temporanei che tutti sappiamo essere inefficaci".

Leonardo Benevolo, 1996, p. 82.

Lo scoppio della pandemia del Covid-19 ha fatto arrestare gran parte di Venezia e del mondo. Ma mentre una nebbia di incertezza è discesa sul presente, è importante che si inizi a pensare in modo proattivo al futuro. Questo periodo di isolamento sta volgendo al termine e i visitatori stanno già tornando per le calli della città. Il nostro compito ora è quello di garantire che la città storica rinasca dopo questo periodo di letargo forzato - che non venga semplicemente resuscitata come fac-simile dello status quo precedente.

Vi è ormai un ampio consenso sulle questioni critiche della città storica, ma vi è poco lavoro che articoli in modo concreto e specifico le politiche ed azioni che si potrebbero attuare per istigare un cambiamento. Il governo veneziano rimane sconnesso dalla realtà di questa città e della sua laguna[67]. A prova di ciò, si veda come al posto di stabilire una comprensione approfondita delle dinamiche idiosincratiche della città, Venezia è governata da leggi che tendono ad essere pesanti e pregne di motivazioni politiche[68]. I veneziani sono da tempo consapevoli delle sfide odierne che la città sta affrontando: Wladimiro Dorigo scrisse ampiamente sul "marcimento del cuore civico della città", guidato dallo spopolamento, negli anni '60[69]. Da allora, la popolazione residente si è ulteriormente dimezzata[70]. L'atmosfera pervasiva dell'inerzia diplomatica che circonda Venezia ha promosso le forze di mercato sorte spontaneamente, le stesse che hanno generato la fiorente industria turistica di Venezia.

Negli ultimi decenni, l'amministrazione locale ha proposto diverse iniziative per affrontare la questione del turismo a Venezia, ma queste sono state poco più che gesti vuoti, che hanno fatto

67. L'attuale Sindaco di Venezia non vive nel Comune di Venezia (Luigi Brugnaro vive a Mogliano nel Comune di Treviso).

68. OECD, 2010, p. 24-25; Settis, 2014, p.134.

69. Dorigo citato in Plant, 2002, p.360.

70. Per più di 30 anni, la città è stata sostenuta dalla Legge speciale per Venezia (1973), ma questo fondo nazionale è stato prosciugato dal progetto MOSE e orientato verso gli sforzi di rinnovamento. I lavori di ristrutturazione sono riusciti in gran parte a sollevare gli affitti nella città storica, favorendo la speculazione immobiliare, mentre le iniziative di sviluppo per alloggi a prezzi accessibili si sono concentrate sulla terraferma, incentivando il trasferimento dei residenti. Salerno, pp.13-14.

71. OCIO, 2020 (a).

PROMESSE VUOTE:
SVILUPPO DI ALLOGI ANNUNCIATI VS ALLOGGI CONSEGNATI 2000 - 2019

Adattato da: OCIO, *Edilizia convenzionata nella città antica*

L' incapacità di realizzare le promesse politiche è forse particolarmente ben illustrata dai numerosi annunci di progetti abitativi nella città storica. In totale, dal 2000 sono stati promessi 44.000 nuovi alloggi per residenti. Insieme a questa serie di vaghe dichiarazioni, una serie di progetti edilizi specifici sono stati più coerentemente delineati dai media; questi sono illustrati nella figura. Di queste 945 unità, solo 187 sono giunte a buon fine (OCIO (a)).

OSPEDALETTO
2009 ANNUNCIATI **100**
AD OGGI CONSEGNATI **0**

EX-CASERMA SANGUINETTI
2011 ANNUNCIATI **50**
AD OGGI CONSEGNATI **0**

CASERMA MANIN
37 ANNUNCIATI IN 2008
0 CONSEGNATI AD OGGI

SANT' ANNA
2007 ANNUNCIATI **18**
AD OGGI CONSEGNATI **18**

EX-SCUOLA MECCANICI
60 ANNUNCIATI IN 2011
0 CONSEGNATI AD OGGI

EX-ACTV
2012 ANNUNCIATI **250**
AD OGGI CONSEGNATI **0**

notizia ma non hanno portato a veri progressi. Gli sviluppi abitativi promessi non sono stati conseguiti[71]. Nel frattempo, le campagne di marketing per ammortizzare il peso turistico attraverso tutta la città hanno solamente eroso ancor più gli spazi locali rimasti[72]. Per esempio la serie di controversi tornelli introdotti nel 2018 per gestire i flussi turistici ha aizzato le tensioni locali[73]. Non risulta chiaro in quale modo la proposta tassa di turismo - una tassa d'ingresso per gli escursionisti giornalieri della città storica - possa venire applicata. Questa verrebbe in teoria introdotta entro il 2022 ed è stata descritta come "inutile e dannosa" dal Ministro del Turismo italiano[74]. Le successive dichiarazioni relative alle navi da crociera non reggono (dal punto di vista legale) e sono quindi in gran parte prive di significato[75]. Queste misure vuote e palliative non riescono inoltre ad affrontare la vera radice della crisi: l'insostenibile massa turistica nella città storica.

Venezia non è sola: il turismo sostenibile rimane ancora difficile da raggiungere in molte città storiche[76]. Il turismo odierno è un nuovo "paradigma di mobilità" (dei processi di spostamento sociale e spaziale): un fenomeno postmoderno complesso su una scala senza precedenti[77]. La gestione del turismo all'interno di ambienti sintetici (come parchi a tema, musei o ristoranti) è relativamente semplice: tali luoghi hanno accesso limitato e modelli prescrittivi per la fornitura dei servizi, l'interazione e la remunerazione[78]. Ma in un contesto più complesso, come una città, queste tecniche non sono direttamente applicabili: i metabolismi urbani dipendono da flussi senza ostacoli di persone, beni e servizi[79]; in ultima analisi, il quadro giuridico dell'EU si basa sulla libera circolazione. Coloro che sostengono che il turismo possa essere limitato attraverso l'aumento dei prezzi fraintendono il vero valore dei visitatori di Venezia e trascurano i costi già gonfiati dei beni e servizi presenti all'interno della città storica[80]. Per esempio, per quanto un singolo passeggero di una crociera possa spendere a Venezia, il suo impatto ambientale è sproporzionato al suo contributo economico e il suo collegamento con la città può essere fugace, mentre uno studente in scambio culturale porta relativamente pochi soldi, ma è piu propenso ad interagire attivamente con la cultura e la comunità della città. I tentativi di limitare l'accesso a Venezia rischiano di minacciare l'esistenza della città storica come organismo vivente: paralizzando la sua economia ed accelerando il ritmo dello spopolamento[81].

72. Tali campagne mirano a diffondere il carico turistico in modo più uniforme in tutta la laguna, coltivano lo sviluppo del ecoturismo (presubilmente più sostenibile) ma, senza una legislazione, le comunità dell'estuario cadranno in preda alle stesse forze di speculazioni immobiliari e gentrificazione che hanno afflitto la città storica.

73. Gloria Bertasi, 2018; Andrea Zambenedetti, 2018.

74. Ministro del Turismo, Gian Marco Centinaio citato in Il Gazzetino, 2019. Non esiste un piano praticabile su come (o dove) applicare la tassa; vedi Roberta De Rossi e Alberto Vitucci, 2019.

75. Le dichiarazioni non sono legalmente vincolanti; il loro impatto principale è stato quello di convincere i media internazionali che il problema è stato risolto; BBC, 2019. Vedi anche La Republic 2013; Antonio Gasparini, 2019; Cathy Adams, 2019.

76. Joseph M. Cheer & Alan A. Lew, 2017.

77. Mimi Sheller & John Urry, 2004; Peter Adey, 2017, pp.167-207; Cheer and Lew, 2017; Bertocchi e Visentin, 2019, p.4-5.

78. L'esperienza del consumatore può quindi essere protetta: se un ristorante è pieno, i clienti sono invitati ad aspettare, non è consentito sedersi sui giri di altri clienti. La domanda in eccesso è un segno di successo.

Il turismo sostenibile non emergerà senza un'adeguata risposta legislativa[82]. Mentre altre città come Barcellona e Berlino hanno iniziato ad affrontare i problemi posti dalle dinamiche turistiche moderne, Venezia è ancora molto indietro, e si ritrova ad essere una delle destinazioni turistiche meno regolamentate in Europa[83]. Invece di discutere i vantaggi relativi dei vari dati demografici turistici sperando che il mercato inizi a auto-correggersi, Venezia necessita urgentemente di una regolamentazione specifica e sostanziale sia a livello locale che regionale, per riuscire a proteggere il rimanente insieme socio-economico della città e coltivare resilienza al suo interno.

È largamente riconosciuto che le sfide di Venezia potrebbero essere mitigate da un'amministrazione competente e benevola[84], e non c'è ancora mai stato un momento migliore per attuare delle normative per garantire che quando il turismo ritornerà, potrà essere sostenibile. Il blocco indotto dal Covid-19 ha sì esposto le vulnerabilità socio-economiche della città, ma ha anche offerto a Venezia la possibilità di ripristinare il bilancio. Secondo le stime ufficiali, il turismo globale non si potrà riprendere completamente a Venezia fino al 2023[85]. In aggiunta, le speranze che l'industria turistica di Venezia possa spontaneamente migliorarsi sono infondate: il turismo regionale è gia tornato e tanto numerosi erano erano i visitatori eccitati di vedere la città priva di turisti, che il ponte che collega alla terraferma è stato chiuso[86]. È quindi fondamentale che questo periodo venga utilizzato per progettare politiche che stabilizzino il mercato immobiliare del centro storico e che proteggano la qualità di vita dei suoi residenti. Le proprietà che di solito vengono affittate a turisti per brevi periodi (su siti come Airbnb) hanno già inondato i forum locali per gli alloggi[87], ma queste sono perlopiù disponibili soltanto fino alla fine di Agosto 2020: data in cui i proprietari credono che i turisti inizieranno a tornare. Un piano di regolamentazioni con incentivi e disencentivi adeguati per gli affitti a breve termine insieme ad una tassazione sugli appartamenti vuoti, risultano quindi vitali per soddisfare la domanda di alloggio di possibili cittadini permanenti[88]. Allo stesso modo, le politiche di pianificazione che regolano la diversità del commercio e salvaguardano i servizi quotidiani principali saranno fondamentali per "impedire alla città di diventare un grande negozio di souvenir"[89].

79. Adey, 2017.

80. I visitatori sono sempre stati una parte centrale della cultura veneziana e ridurre il valore di questo gruppo demografico a quello puramente economico è dannoso; Pes, 2002; Quinn, 2007; De Maria, 2010.

81. Questa è spesso citata come una potenziale soluzione, ma spinge Venezia a diventare il parco a tema storico spesso profetizzato. La demografia turistica non è chiara o facilmente definita: molti visitatori di Venezia provengono da confini nazionali e regionali ed è possibile essere un turista all'interno della propria città. In che modo un limite proposto distinguerebbe tra coloro che viaggiano per lavoro, visitano la famiglia o gli amici e quelli che sono turisti?

82. Costa & Martinotti, p.60.

83. Jose-Roberto Perez-Salom, 2000; Settis, 2014; Dianne Dredge ad al., 2016; Bertocchi & Visentin, 2019.

84. Settis, 2014.

85. ENIT, 2020.

86. Corriere del Veneto, 2020.

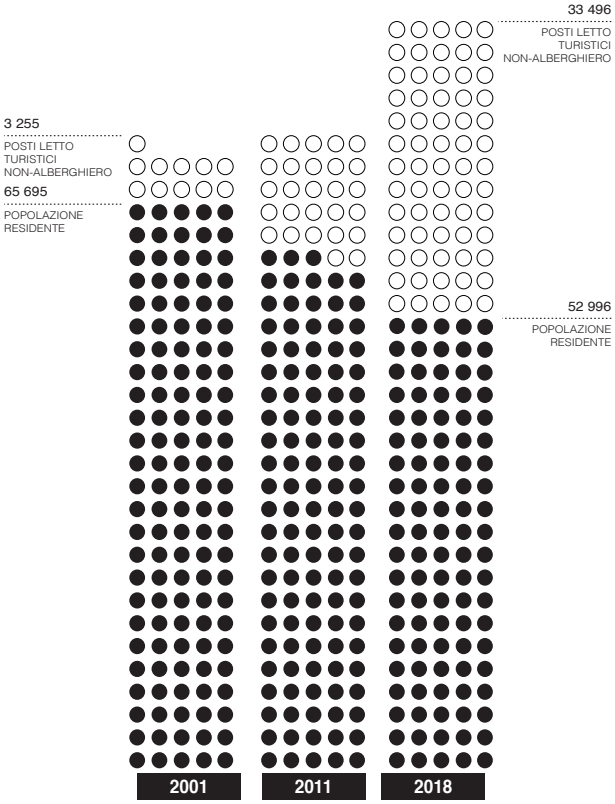
87. Una tendenza vista in tutta Europa come i padroni di casa tentano di recuperare le perdite dal blocco; vedere José-Luis Aras e Josep Catà Figuls Feargus O'Sullivan, 2020; Ronald Quinlan, 2020; James Temperton, 2020.

88. Berlino ha implementato una serie di regolamenti che limitano il numero di giorni in cui è possibile rilasciare interi immobili all'anno, penalizzando contemporaneamente i proprietari di immobili che lasciano gli appartamenti senza manutenzione per più di tre mesi. 2.500 appartamenti sono stati restaurati nel mercato locativo locale nel solo 2016. O'Sullivan, 2018.

89. Bertocchi & Visentin, 2019. Vedi José Rio Fernandes & Pedro Chamusca, 2014, per l'analisi di diverse misure di pianificazione che sono state implementate in contesti diversi per affrontare la resilienza nella vendita al dettaglio urbana.

90. Van den Berg & Russo, 2017.

91. Van den Berg & Russo, 2017; Russo & Sans, 2009. Insieme, l'Università Ca'Foscari di Venezia e l'Università Iuav di Venezia ospitano un corpo studentesco di circa 35.000 (cifra per l'anno accademico 2017/18); Ministero dell'Istruzione dell'Università e della Ricerca, 2020 (a); (b).



ABITARE A VENEZIA

Fonte: OCIO, *Gli squilibri del turismo veneziano*, 2020

Le statistiche proposte sono state prodotte da OCIO, un' organizzazione di volontari dedicata ad opporsi alla mancanza di alloggi sostenibili a Venezia.
L'ultimo studio ufficiale sugli alloggi nella città storica è stato realizzato utilizzando i dati del 2001.
Da allora, la realtà della città è cambiata drasticamente e mentre il numero di appartamenti vuoti è palese - ad occhio nudo - non ci sono dati disponibili sul tema.

La figura mostra la popolazione della città storica (e quindi il numero di posti letto occupati dalla popolazione locale) in relazione al numero di posti letto turistici non alberghieri.
L'aumento del numero totale di posti letto disponibili mostra sia la suddivisione degli appartamenti sia il fatto che alcune proprietà vacanti sono state rinnovate con successo grazie all'allentamento delle regolamentazioni.

Venezia ha un numero significato di "residenti invisibili": proprietari che conservano la loro residenza nella città storica pur vivendo altrove, mettendo tuttavia la proprietà in affitto a breve termine. Invece di pagare la tassazione per un'attività redditizia, i proprietari pagano solo la tassa standard del 20% cedolare secco. Il reddito medio stimato per un locatore che affitta su Airbnb un appartamento con due posti letto nella città storica è di €33.095 (vedi Insideairbnb);Questo reddito dovrebbe essere invece soggetto ad una tassazione del 38%.

L'innovazione è ancora al centro della cultura veneziana e l'istruzione superiore rimane "uno dei beni più vitali della città, producendo reddito, posti di lavoro ed altri benefici immateriali"[90]. Infatti, le università di Venezia sono le ultime grandi imprese rimaste in città che non siano direttamente legate al turismo[91]. Queste istituzioni sono potenti catalizzatori per il rinnovo socio-culturale e sono un'ancora di salvezza per l'invecchiamento della città[92]. Ma una città studentesca di valore non può essere sostenuta senza una comunità stabile: la mancanza di alloggi per lavoratori e studenti a prezzi ragionevoli è costantemente posta come la più urgente restrizione alla sostenibilità del settore universitario di Venezia[93]. Gli alloggi degli studenti sono particolarmente vulnerabili alle pressioni del turismo a causa della frammentazione del mercato immobiliare, e sebbene IUAV sia recentemente in contatto con Airbnb per stabilire un sistema con i proprietari di appartamenti da affittare agli studenti, questa è, ancora una volta, solo una misura temporanea concepita comunque per giovare di più ai proprietari che agli studenti[94]. Negli ultimi anni, sia Ca'Foscari che IUAV hanno iniziato a sviluppare nuove strutture sulla terraferma (a Mestre e Marghera), ma nonostante ciò la qualità dell'esperienza studentesca è (caldamente) dibattuta per cui Venezia rischia di perdere anche i benefici di una vivace comunità giovane[95].

La dipendenza della città storica dal turismo verrà ridotta solo attraverso l'introduzione di alternative economiche sostenibili ed attuabili. C'è da dire che l'industria del turismo veneziano è si diventata sì diventata parassitaria e distruttiva, ma ha comunque contribuito all'economia locale per un ammontare di 3 miliardi di euro l'anno[96]. È possibile che i residenti che sono riusciti a non essere spinti fuori dalla città siano ora costretti ad abbandonare il centro storico a causa della stessa mancanza di turismo. C'è una profonda divisione tra coloro che dipendono dal turismo per sopravvivere e coloro che ne sono sufficientemente distanti da poter vedere l'effetto più ampio dell'industria sulla città[97]. Ma un futuro sostenibile per Venezia non deve essere riservato alle minoranze che attualmente riescono a vivere in città lavorando in settori indipendenti dal turismo.

Per assicurare un futuro positivo per Venezia, coloro che si sono guadagnati da vivere attraverso il turismo si devono impegnare

92. Per ulteriori informazioni su come le popolazioni studentesche determinano cambiamenti culturali e innovazione sociale, vedere Chatterton, 1999; Russo & Sans, 2009; Van den Berg & Russo, 2019.

93. Lo studio completo più recente, condotto nel 2004, ha rilevato che sebbene 8.000 studenti desiderassero vivere a Venezia, oltre il 50% non era in grado di trovare una sistemazione adatta o conveniente; Da Mosto et al, 2009, p.18; Russo & Sans, 2009; Van den Berg & Russo, 2017.

94. Tom Kington, 2020.

95. Gli studenti costretti a fare i pendolari non sono in grado di ottenere gli stessi benefici dalla città, in termini di uso della biblioteca, di accesso alle strutture istituzionali e di partecipazione agli eventi culturali e sportivi. Questo non solo limita la capacità di rigenerazione culturale della stessa popolazione studentesca, ma influisce anche negativamente sulla loro performance universitaria, minando sia il valore culturale degli studenti per Venezia che il valore della stessa città per loro; Van den Berg & Russo, 2017.

96. Kington, 2020.

97. Bertocchi & Visentin, 2019, pp.3-4.

attivamente nella diversificazione economica della città storica, poiché la sincronia delle esigenze delle diverse parti interessate di Venezia è fondamentale per ampliare la gamma delle attività produttive e delle opportunità lavorative.

We are here Venice è stata inondata da interesse mediatico proveniente da tutto il mondo, curioso di sapere come la città storica intendesse affrontare le palesi questioni problematiche post-pandemia. È chiaro che la città ha un'opportunità unica di attuare misure flessibili e innovative per affrontare le sue sfide specifiche. Ma l'obbietivo di riconfigurare Venezia è limitato senza l'impegno nella stessa direzione della pubblica amministrazione. La tensione per l'attuale recessione economica è avvertita più acutamente dalle piccole imprese locali, così come dai lavoratori a bassa retribuzione e da coloro che non hanno nemmeno un posto di lavoro sicuro. Se non vogliamo veder crescere l'ineguaglianza ed il monopolio del mercato da parte di grandi società internazionali, Venezia avrà bisogno di risposte meditate e proattive per sostenere le diverse imprese locali e le persone economicamente più vulnerabili, dando spazio e respiro a innovazione e sperimentazione. Le politiche devono mirare non solo a rafforzare il tessuto socio economico esistente della città storica, ma anche ad attrarre nuovi residenti ed imprese a Venezia. Quindi, si dovranno incoraggiare anche le più nascoste opportunità economiche e costruire sul capitale umano della città. Queste potrebbero includere per esempio misure che facilitino il ripristino degli spazi pubblici abbandonati, attraverso usi temporanei e che facilitino l'affitto e l'occupazione di edifici vuoti. Così contemporaneamente ci potranno essere incentivi per attrarre nuovi residenti, strategie di alloggio per fornire case ai giovani che lavorano nella città storica, ma che attualmente non possono permettersi di vivere qui, e finalmente incentivi fiscali per incoraggiare le imprese indipendenti dal turismo a trasferirsi in città.

Se Venezia verrà sostenuta da infrastrutture appropriate ad affrontare l'eccessivo turismo, a promuovere la crescita della popolazione locale e a mitigare le ricadute economiche di Covid-19, solo allora sarà possibile trovare un equilibrio socio-economico stabile per la città.

We are here Venice è cautamente speranzosa: questo report è un ragionamento iniziale su cui stiamo lavorando per sviluppare consigli per azioni specifiche che possano iniziare a definire un futuro più luminoso e più resiliente per la città. La desiderabilità di Venezia rimane pur sempre intatta, ma sicuramente con una gestione più attenta da parte degli amministratori legati alle realtà locali, la città storica potrebbe nuovamente diventare un centro di creatività, pensiero intellettuale e commercio. D'altro canto se non cambia nulla, Venezia continuerà ad essere divorata dal turismo, mentre le maree si innalzano sempre più contro le pietre della città.

BIBLIOGRAFIA

Adams, Cathy, “Venice to Ban Cruise Ships from Centre”, *The Independent*, 2019 < https://www.independent.co.uk/travel/news-and-advice/venice-cruise-ships-overtourism-ban-tourists-a9046641.html> [Accessed 13 October 2019]

Adey, Peter, *Mobility* (London: Routledge, 2017)

Alberti, Orazio, *Ater Venezia: i numeri di un fallimento, 2009–2018*, OCIO (2019) <https://medium.com/ocio-venezia/ater-venezia-i-numeri-di-un-fallimento-2009-2018-1f60e062ac61> [Accessed 10 May 2020]

Amin, Ash, “Collective Culture and Urban Public Space”, *City*, 12 (2008), pp. 5-24.

Angeli, Fiorella, *Vivere a Venezia: Tendenze dinamiche e prospettive leggendo i dat degli ultimi dieci anni*, (Venezia: Smartland, 2019)

Aras, José-Luis and Josep Catà Figuls, “Los alquileres turísticos se pasan al alquiler tradicional por el coronavirus”, *El País*, 2020 <https://elpais.com/economia/2020-03-17/los-alquileres-turisticos-se-pasan-al-alquiler-tradicional-por-el-coronavirus.html> [Accessed 15 May 2020]

Arendt, Hannah, *The Human Condition* (Chicago: Chicago University Press, 1958)

Benevolo, Leonardo, *Venezia: Il nuovo piano urbanistico* (Roma: Laterza, 1996)

Bleach, Stephen, “How overtourism is ruining the world’s most popular holiday destinations”, *The Times*, 2019 <https://www.thetimes.co.uk/article/how-overtourism-is-ruining-the-worlds-most-popular-holiday-destinations-06m0mn27d> [Accessed 12 October 2019]

Blokland, Talja, Carlotta Giustozzi, and Franziska Schrieber, “The Social Dimensions of Urban Transformation: Contemporary Cities in the Global North and the Challenges for Urban Cohesion”, in *Institutional and Social Innovation for Sustainable Urban Development* (London: Routledge, 2013), pp. 115-129.

Camatti, Nicola, *La capacità di carico di tipo turistico di Venezia nel 2018* (Venezia: Università Ca’ Foscari Venezia, 2018) <https://www.unive.it/pag/fileadmin/user_upload/comunicazione/cafoscarinews/documenti/La_capacita_di_carico_di_tipo_turistico_di_Venezia_nel_2018.pdf> [Accessed 2 November 2018]

Carayannis, Elias, Thorsten Barth, David Campbell, “The Quintuple Helix innovation model: global warming as a challenge and driver for innovation”, *Journal of Innovation and Entrepreneurship* (2012)

Carayannis, Elias, Thorsten Barth, David Campbell, “The Quintuple Helix innovation model: global warming as a challenge and driver for innovation”, *Journal of Innovation and Entrepreneurship* (2012)

Carrera, Fabio, *Soluzioni “Made in Venice” per Turismo Sostenibile*, Presentazione al Comune di Venezia, 5 December 2016 <https://docs.google.com/presentation/d/1hUme6o-Wd_ VvwdWPLANgNmQYoE_DdLnQZb6ce_wqQ8o/edit> [Accessed on 29 November 2019]

Chatterton, Paul, “University Students and City Centres – The Formation of Exclusive Geographies”, *Geoforum*, 30 (1999), pp. 117-133.

Cheer, Joseph M. and Alan A. Lew, Sustainable tourism development: Towards resilience in tourism, Interaction 45:1 (2017) pp. 10-15.

Chelleri, Lorenzo. “From the ‘Resilient City’ to Urban Resilience. A review essay on understanding and integrating the resilience perspective for urban systems.” *Documents d’anàlisi geogràfica* 58:2 (2012) pp. 287-306.

Città di Venezia, *Annuario del turismo Venezia 2017* (Venezia: Città di Venezia, 2018) <https://www.comune.venezia.it/it/content/studi> [Accessed 20 October 2019]

Città di Venezia, *Risultati Referendum Regionale Consultivo*, 2019 https://referendum2019.comune.venezia.it/ [Accessed 8 December 2019]

Città di Venezia, *Serie storiche* (Venezia: Città di Venezia, 2020) <https://www.comune.venezia.it/it/content/serie-storiche> [Accessed 12 October 2019]

Cócola Gant, Augustìn, *Tourism and commercial gentrification* (Proceedings of the RC21 International Conference on The Ideal City: between myth and reality. Representations, policies, contradictions and challenges for tomorrow’s urban life: Urbino, 2015) <https://www.rc21.org/en/wp-content/uploads/2014/12/E4-C%C3%B3cola-Gant.pdf> [Accessed 15 October 2019]

Comune di Venezia, *Referendum 1 dicembre 2019: i risultati dello scrutinio*, 2019 https://live.comune.venezia.it/it/2019/12/referendum-1-dicembre-2019-i-risultati-dello-scrutinio [Accessed 8 December 2019]

Corriere del Veneto, “Venezia, code e treni presi d’assalto per la domenica tra calli e campi”, *Corriere del Veneto*, 2020 https://corrieredelveneto.corriere.it/venezia-mestre/cronaca/20_maggio_31/venezia-code-treni-presi-d-assalto-la-domenica-calli-campi-d564de98-a323-11ea-b6cd-6d94d7f3f0a8.shtml> [Accessed 20 June 2020]

COSES, *Rapporto 141.0 Turismo sostenibile a Venezia* (Venezia: COSES, 2009)

Costa, Nicolò, and Guido Martinotti, “Sociological Theories of Tourism and Regulation Theory”, in *Cities and Visitors* (2008) pp. 53-71. <https://onlinelibrary.wiley.com/action/showCitFormats?doi=10.1002%2F9780470773673.ch3> [Accessed 15 October 2019]

Cozza, Michael, “VEGA - VEnice GAteway For Science And Technology Park”, in *Knowledge-Creating Milieus in Europe* (Berlin: Springer, 2016), pp. 139-156.

Da Mosto, Jane, Thierry Morel, Renato Gibin, Stephania Tonin, Fabrizio Fracchia, and Roberto Agnoletto and others, *The Venice Report: Demography, Tourism, Financing and Change of Use of Buildings* (Cambridge: Cambridge University Press, 2009)

Da Mosto, Jane, and Giannandrea Mencini, *Acqua In Piazza* (Venezia: We Are Here Venice, 2016)

Davis, Robert, and Garry Marvin, *The Tourist Maze: A Cultural Critique Of The World’s Most Touristed City* (Berkeley: University of California Press, 2005)

De Maria, Blake, *Becoming Venetian* (New Haven: Yale University Press, 2010)

De Rossi, Roberta e Alberto Vitucci, "Da maggio ticket per entrare a Venezia", *La Nuova*, 2019 <https://nuovavenezia.gelocal.it/venezia/cronaca/2019/02/04/news/tassa-di-sbarco-a-venezia-al-via-dal-1-maggio-1.17722635?refresh_ce> [Accessed 13 October 2019]

Del Negro, Giovanna, *The Passeggiata and Popular Culture in an Italian Town: Folklore and the Performance of Modernity* (Montréal: McGill-Queen's University Press, 2014)

ENIT, "Il bollettino sul monitoraggio delle conseguenze a breve termine della pandemia del Coronavirus sul turismo italiano", *Bolletino N.0 Ufficio Studi ENIT*, April 2020 (Roma: Agenzia Nazionale Turismo, 2020) <http://www.enit.it/images/amministrazionetrasparenteepe/comunicati/BOLLETTINO%20ENIT%20N.0.pdf> [Accessed 12 May 2020]

European Society of Cardiology, "Loneliness is bad for the heart", *ScienceDaily* (2018) <www.sciencedaily.com/releases/2018/06/180609124652.htm> [Accessed 15 October 2019]

Fernandes, José Rio and Pedro Chamusca, "Urban policies, planning and retail resilience", *Cities*, 36 (2014), pp. 170-177.

Fletcher, Caroline, and Jane Da Mosto, *The Science of Saving Venice* (Turin: Umberto Allemandi & C, 2004)

Foscari, Giulia, and Rem Koolhaas, *Elements of Venice* (Baden: Lars Müller, 2014)

Furlan, Francesco, "Non raggiunge il quorum il referendum sulla divisione tra Venezia e la terraferma", *La Repubblica*, 2019 <https://www.repubblica.it/cronaca/2019/12/01/news/referendum_venezia_mestre_no_quorum-242403306/> [Accessed 2 December 2019]

Gasparini, Antonio, "Grandi navi: Soluzione nel Comitatone 2017", *VeneziaToday*, 2019 <http://www.veneziatoday.it/cronaca/grandi-navi-comune-mira-venerdi-20-settembre-baretta.html> [Accessed 13 October 2019]

Guttentag, Daniel, "Airbnb: Disruptive innovation and the rise of an informal tourism accommodation sector", *Current Issues in Tourism*, 18:12 (2015), pp. 1192-1217.

Halbwachs, Maurice, *The Collective Memory* (New York: Harper & Row, 1980)

Harries, Emma, "Social Isolation and its Relationship to the Urban Environment", *Building Social Connectedness Through Policy* (Montreal: Samuel Centre for Social Connectedness, 2017) <http://www.socialconnectedness.org/wp-content/uploads/2017/04/Emma-Harries-Social-Isolation-and-its-Relationship-to-the-Urban-Environment-1.pdf> [Accessed 15 October 2019]

Harvey, David, "The Right to the City", *International Journal of Urban and Regional Research*, 27:4 (2003) pp. 939-41.

Harvey, David, *The Enigma of Capital and the Crises of Capitalism* (London: Profile Books, 2010)

Hobsbawm, Eric, and Terrence Ranger, *The Invention of Tradition* (Cambridge: Cambridge University Press, 1983)

Hospers, Gert-Jan, “Creative Cities: Breeding Places In The Knowledge Economy”, *Knowledge, Technology & Policy*, 16 (2003), pp. 143-162.

ICOMOS, *Insular Venice And Its Lagoon*, World Heritage List, N.394, 1987, p.2.
InsideAirbnb, “Venice”, 2019 <http://insideairbnb.com/venice/report_en.html> [Accessed 10 June 2020]

ISTAT, *Censimento Della Popolazione E Delle Abitazioni*, Variabili Censuarie, 2011 <https://www. istat.it/it/archivio/104317> [Accessed 2 February 2018]

Il Gazzettino, “Ogni giorno 7 sfratti con forza pubblica Situazione come quella del dopoguerra”, *Il Gazzettino*, 2018 <https://www.ilgazzettino.it/pay/primopiano_pay/ogni_giorno_7_sfratti_con_forza_pubblica_situazione_come_quella_del_dopoguerra-3535476.html> [Accessed 12 October 2019]

Il Gazzetino, “Inutile, dannosa: il ministro leghista Centinaio contro la tassa di sbarco”, *Il Gazzetino*, 2019 <https://www.ilgazzettino.it/nordest/primopiano/tassa_sbarco_venezia_centinaio-4279333.html> [Accessed 10 February 2020]

Il Post, “A Venezia c’è stato un nuovo picco di acqua alta”, *Il Post*, 2019 <https://www.ilpost.it/2019/11/17/venezia-acqua-alta-picco/> [Accessed 8 January 2020]

Jacobs, Jane, *The Economy of Cities* (New York: Vintage, 1970)

Kington, Tom, “Mayor of Venice Arrested Over Alleged Bribes Relating to Flood Barrier Project”, *The Guardian*, 2014 <https://www.theguardian.com/world/2014/jun/04/mayor-venice-arrested-alleged-kickbacks-flood-barrier> [Accessed 17 March 2018]

Kington, Tom, “We dreamt of a Venice without tourists – but this is a nightmare”, *The Times*, 2020 <https://www.thetimes.co.uk/article/we-dreamt-of-a-venice-without-tourists-but-this-is-a-nightmare-8wf8c33rh> [Accessed 25 May 2020]

La Repubblica, “Venezia, stop al transito delle grandi navi dal primo novembre 2014”, *La Repubblica*, 2013 <https://www.repubblica.it/ambiente/2013/11/05/news/venezia_governo_vieta_transito_grandi_navi-70292750/> [Accessed 13 October 2019]

La Biennale di Venezia, “Nuove date la biennale architettura e la biennale arte”, *La Biennale di Venezia*, 2020 <https://www.labiennale.org/it/news/nuove-date-la-biennale-architettura-e-la-biennale-arte> [Accessed 20 May 2020]

La Stampa, “Venezia cala il sipario sul carnevale. Ma è già polemica: decisione tardiva”, *La Stampa*, 2020 <https://www.lastampa.it/cronaca/2020/02/24/news/venezia-cala-il-sipario-sul-carnevale-ma-e-gia-polemica-decisione-tardiva-1.38507886> [Accessed 12 March 2020]

Lefebvre, Henri, *Le droit à la ville* (Paris: Anthropos, 1968)

Linkov, Igore, Cate Fox-Lent, Jeffrey Keisler, Stefano della Sala and Jorg Sieweke “Risk and Resilience Lessons from Venice”, *Environment Systems and Decisions*, 34 (2014) pp. 378-382.

Minca, Claudio, and Tim Oakes, *Travels in Paradox: Remapping Tourism* (Oxford: Rowman & Littlefield Maryland, 2006)

Ministero dell'Istruzione dell'Università e della Ricerca, USTAT: Didattica Università degli studi Ca' Foscari di Venezia <http://ustat.miur.it/dati/didattica/italia/atenei-statali/venezia-ca-foscari> [Accessed 10 May 2020] (a)

Ministero dell'Istruzione dell'Università e della Ricerca, USTAT: Didattica Università degli Iuav di Venezia < http://ustat.miur.it/dati/didattica/italia/atenei-statali/venezia-iuav> [Accessed 10 May 2020] (b)
Muir, Edward, and Ronald Weissman, "Social and Symbolic Places in Renaissance Venice and Florence", in *The Power of Place* (Boston: Unwin Hyman, 1989), pp. 81-104.

Musu, Ignazio, *Sustainable Venice: Suggestions for the Future* (Dordrecht: Springer Netherlands, 2000)

Narayan, Deepa, "Bonds and Bridges: Social Capital and Poverty", in *Social Capital and Economic Development* (Cheltenham: Edward Elgar, 2019)
OCIO, Edilizia convenzionata nella città antica: un progetto mancato, 2020 https://ocio-venezia.it/pagine/edilizia-convenzionata-dati/ [Accessed 10 May 2020] (a)

OCIO, Gli squilibri del turismo veneziano, 2020 <https://ocio-venezia.it/pagine/affittanze-dati/> [Accessed 10 May 2020] (b)

OECD, *Venice, Italy 2010*, OECD Territorial Reviews (OCED Publishing, 2010) <https://www.oecd-ilibrary.org/urban-rural-and-regional-development/oecd-territorial-reviews-venice-italy-2010_9789264083523-en> [Accessed 25 March 2018]

Osservatorio Casa, *Documento 1092.0 La mobilità residenziale della città antica* (Venezia: COSES, 2009)

O'Sullivan, Feargu, "Berlin Just Canceled Its Airbnb Ban", *CityLab*, 2018 <https://www.citylab.com/life/2018/03/berlin-airbnb-vacation-rental-regulation-law/556397/> [Accessed 10 May 2020]

O'Sullivan, Feargus, "Can Airbnb Survive Coronavirus?", *CityLab*, 2020 <https://www.citylab.com/life/2020/04/coronavirus-safe-travel-airbnb-rental-business-host-bailout/608917/> [Accessed 10 May 2020]

Park, Robert, *On Social Control and Collective Behaviour*, (Chicago: Chicago University Press, 1967)

Pastor, Saverio, *Sappiamo dove va Venezia* (Venezia: Ateneo Veneto, 2019)

Pes, Luca, "Gli ultimi quarant'anni", in Mario Isnenghi & Stuart Woolf (ed.) *Storia di Venezia - L'ottocento e il novecento*, vol 9:3 (Roma: Instituto della Enciclopedia Italiana, 2002), pp. 2393-2435.

Perez-Salom, Jose-Roberto. "Sustainable tourism: Emerging global and regional regulation." *Geo. International Environmental Law Review*, 13 (2000), pp. 801-836.

Pietrobelli, Giuseppe, "Venezia, l'acqua alta record fa "centinaia di milioni di danni" nel centro e accende la polemica sul Mose", *Il Fatto Quotidiano*, 2019 <https://www.ilfattoquotidiano.it/2019/11/13/venezia-lacqua-alta-record-fa-centinaia-di-milioni-di-danni-nel-centro-e-accende-la-polemica-sul-mose-conte-finirlo-presto-entro-il-2021/5561309/> [Accessed 8 January 2020]

Plant, Margaret, *Venice: Fragile City* (New Haven: Yale University Press, 2002)

Pullan, Brian, *Rich and Poor in Renaissance Venice - The Social Institutions of a Catholic State* (Oxford: Basil Blackwell, 1971)

Quinlan, Ronald, “Coronavirus effect prompts five-year high of homes for rent in central Dublin”, *The Irish Times*, 2020 <https://www.irishtimes.com/life-and-style/homes-and-property/coronavirus-effect-prompts-five-year-high-of-homes-for-rent-in-central-dublin-1.4211087> [Accessed 10 May 2020]

Quinn, Bernadette, “Performing Tourism: Venetian Residents In Focus”, *Annals of Tourism Research*, 34 (2007), pp. 458-476. https://doi.org/10.1016/j.annals.2006.11.002 [Accessed 10 October 2019]

Rossi, Marcello, “Will A Huge New Flood Barrier Save Venice?”, *Citylab*, 2018 <https://www.citylab.com/environment/2018/04/will-a-huge-new-flood-barrier-save-venice/556226/> [Accessed 1 September 2018]

Russo, Antonio Paolo, “The “Vicious Circle” of Tourism Development in Heritage Cities”, *Annals of Tourism Research*, 29 (2002), pp. 165-182. <https://doi.org/10.1016/s0160-7383(01)00029-9> [Accessed 10 October 2019]

Russo, Antonio Paolo, and Albert Arias Sans, “Student Communities and Landscapes of Creativity”, *European Urban and Regional Studies*, 16 (2009), pp. 161-175. <https://doi.org/10.1177/0969776409102189> [Accessed 10 October 2019]

Salerno, Giacomo, “Estrattivismo contro il comune. Venezia e l’economia turistica”, in *ACME*, 2018 <https://www.acme-journal.org/index.php/acme/article/view/1489> [Accessed 10 October 2019]

Sevilla-Buitrago, Alvaro, “Capitalist Formations of Enclosure: Space and the Extinction of the Commons”, *Antipode 47*(4: 2015), pp. 999-1020.

Sheller, Mimi and John Urry, *Tourism Mobilities: Places to Play, Places in Play*; (London: Routledge, 2004)

Sennett, Richard, *The Foreigner*, (London: Notting Hill Editions, 2011)

Sovrani, Eleonora, “Anchoring The Debate About Cruise Ships”, *We Are Here Venice*, 2018 <https://weareherevenice.org/ancoring-debate-cruise-ships/> [Accessed 5 November 2018]

Steffen, Will, Katherine Richardson and Johan Rockström, “Planetary boundaries: Guiding human development on a changing planet”, *Science* 347:6223 (2015) <http://science.sciencemag.org/content/347/6223/1259855.abstract>

Tajfel, Henri, and John Turner, “The Social Identity Theory of Intergroup Behaviour”, in *Psychology of Intergroup Relations* (Chicago: Nelson-Hall, 1986), pp. 7-24 .

Tantucci, Enrico, “Disabile sfrattato per fare della casa un alloggio turistico”, *La Nuova*, 2018 <https://nuovavenezia.gelocal.it/venezia/cronaca/2018/09/26/news/disabile-sfrattato-per-fare-della-casa-un-alloggio-turistico-1.17286010> [Accessed 15 October]

Tantucci, Enrico, “Croceristi, inquinate più dei veneziani. Campagna contro i clienti delle grandi navi”, *La Nuova*, 2019 <https://nuovavenezia.gelocal.it/venezia/cronaca/2019/10/03/news/croceristi-inquinate-piu-dei-veneziani-campagna-contro-i-clienti-delle-grandi-navi-1.37648125> [Accessed 12 October 2019]

Tantucci, Enrico, “Venezia, canali limpidi senza moto ondoso”, *La Nuova*, 2020 <https://nuovavenezia.gelocal.it/venezia/cronaca/2020/03/16/news/venezia-canali-limpidi-senza-moto-ondoso-1.38597081> [Accessed 20 March 2020]

Tattara, Giuseppe, *Contare il crocerismo* (Venezia: Corte del Fontego Editore, 2014)

Temperton, James, "London's rental market is being flooded by bargain Airbnb listings", *Wired*, 2020 <https://www.wired.co.uk/article/airbnb-coronavirus-london> [Accessed 15 May 2020]

Tunbridge, J. E, and G. J Ashworth, *Dissonant Heritage: The Management of the Past as a Resource in Conflict* (Chichester: J. Wiley, 1997)

Turano, Gianfracesco, e Alberto Vitucci, "Il Mose ad alto rischio può affondare Venezia", *L'Espresso*, 2017 <http://espresso.repubblica.it/attualita/2017/02/03/news/il-mose-fara-affondare-venezia-1.294793> [Accessed 17 October 2018]

United Nations, *World Urbanization Prospects* (Population Division of the Department of Economic and Social Affairs of the United Nations Secretariat, 2018) <https://www.un.org/development/desa/publications/2018-revision-of-world-urbanization-prospects.html> [accessed 28 October 2019]

Van den Berg, Leo and Antonio Russo, *The Student City: Strategic Planning for Student Communities in EU Cities* (Abingdon: Routledge, 2017)

Van der Borg, Jan, "Verso una politica turistica moderna a Venezia", in Gherardo Ortalli (a cura di), *Turismo e città d'arte* (Venezia: Istituto Veneto di Scienze Lettere ed Arti, 2007), pp. 45-8.

Vanzan Marchini, Nelli, "La tragica notte del 12 novembre 2019. Venezia e l'acqua alta", *Timer Magazine*, 2019 <https://timermagazine.press/2019/11/16/la-tragica-notte-del-12-novembre-2019-venezia-e-lacqua-alta/> [Accessed 8 January 2020]

VeneziaToday, "Venezia, potere al turismo: quasi centenario sfrattato di casa dopo 73 anni", *VeneziaToday*, 2016 <http://www.veneziatoday.it/cronaca/ex-professore-centenario-sfrattato-casa-venezia.html> [Accessed 13 October 2016]

Vitucci, Alberto, "Mose, fenomeni di corrosione alla bocca di porto del Lido", *La Nuova*, 2018 <http://nuovavenezia.gelocal.it/venezia/cronaca/2018/04/20/news/fenomeni-di-corrosione-alla-bocca-di-treporti-1.16737227> [Accessed 18 August 2018] (a)

Vitucci, Alberto, "Mose nella palude Cantieri deserti lavori bloccati e criticità irrisolte", *La Nuova*, 2018 <https://nuovavenezia.gelocal.it/venezia/cronaca/2018/08/28/news/mose-nella-palude-cantieri-deserti-lavori-bloccati-e-criticita-irrisolte-1.17191556> [Accessed 28 August 2018] (b)

Vitucci, Alberto, "Mose, slitta ancora il termine del bando per la manutenzione delle paratoie", *La Nuova*, 2019 <https://nuovavenezia.gelocal.it/venezia/cronaca/2019/01/15/news/mose-slitta-ancora-il-termine-del-bando-per-la-manutenzione-delle-paratoie-1.17659780> [Accessed 9 January 2019]

Warren, Katie, "Venice is cutting back on cruise ships. Disappointing photos show what the Italian port city looks like in real life, from extreme overcrowding and devastating floods to cruise ship accidents", *Business Insider*, 2019 <https://www.businessinsider.com/disappointing-photos-show-venice-italy-expectation-vs-reality-2018-12?r=US&IR=T> [Accessed 12 October 2019]

Wu, Jianguo, & Tong Wu, “Ecological resilience as a foundation for urban design and sustainability”, in S.T.A. Pickett, M.L. Cadenasso & Brian McGrath (eds.) *Resilience in ecology and urban design* (Springer: Dordrecht, 2013), pp. 211-229.

WWF, *Living Planet Report - 2018: Aiming higher* (Gland: WWF, 2018)

Zambenedetti, Andrea, “A Venezia la protesta dei no global: rimosso uno dei tornelli blocca-turisti”, *La Stampa*, 2018 < https://www.lastampa.it/cronaca/2018/04/30/news/a-venezia-la-protesta-dei-no-global-rimosso-uno-dei-tornelli-blocca-turisti-1.34011573> [Accessed 10 October 2019]

Zanini, Francesco, Fabio Lando, Manual Bellio, *Effects of Tourism on Venice: Commercial Changes Over 30 Years*, Working Paper Economics Department, Research Paper Series No. 33/WP/2007 (Venezia: Ca’ Foscari Venezia, 2008) <https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1292198> [Accessed on 11 October 2019]