



Venezia, una metafora planetaria (I parte)

Valentina Anzoise, Università Milano-Bicocca

a.a. 2020/21

I dilemmi e minacce

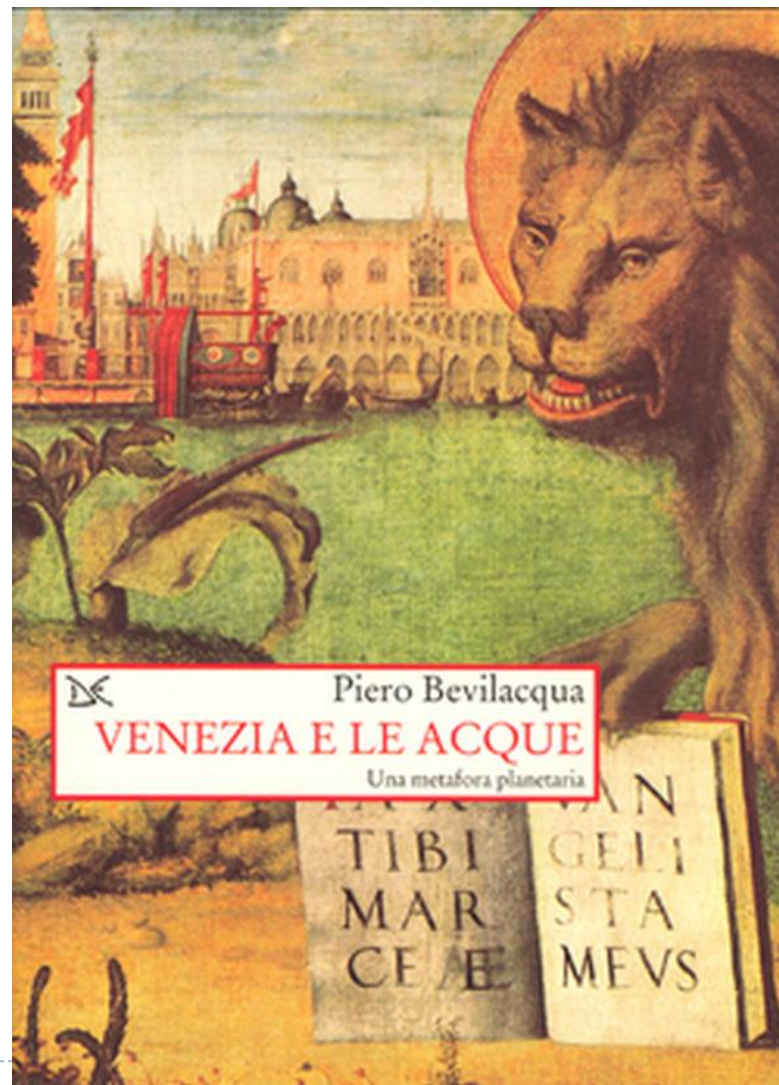
- **Progressivo prevalere della logica e dell' «economia terrestre»** (1846, costruzione del ponte ferroviario (rottura dell'isolamento); 1869, stazione marittima (rilancio vocazione commerciale); 1932, Ponte del Littorio – poi della Libertà (individualismo dei trasporti), costruzione del polo industriale di Marghera (modernità/ progresso...))
 - **Rottura del fragile equilibrio del suo habitat unitario** (terra e acqua)
 - **Dissoluzione della simbiosi tra la città e la sua gente** (calo e cambio demografico (prevalere di city users), esodo verso la terraferma, declino attività produttive a favore di solo turismo e servizi → minaccia alla «manutenzione sociale» della città)
 - **Monocultura turistica e «Overtourism»** (e nuove forme di turismo, v. Airbnb)
-





Piero Bevilacqua, storico, scrittore e saggista. Nel 1986 ha fondato l'Istituto meridionale di Storia e di Scienze sociali (Imes), che tuttora presiede, e la rivista Meridiana, di cui è direttore

Pag. 20-21, 23, 134-135



presente, per scorgere i segni dei mutamenti nel frattempo intervenuti, e trarre auspici e consigli per l'avvenire. E tale singolare tradizione ha operato per secoli e prosegue ancora oggi con uno sforzo di documentazione e di racconto che ha del prodigioso. Poche altre città al mondo, al pari di Venezia, si sono sentite così profondamente inserite entro la corrente mutevole del tempo, figlie di un passato strappato a un habitat difficile e perennemente proiettate verso un futuro incerto, da guadagnare giorno per giorno. Essa si è sempre vissuta come un organismo speciale e minacciato, costretta a osservare ogni pur minimo mutamento che si verificasse entro il suo spazio anfibia. Per questo ha continuamente scandito il proprio *passare nel tempo*, la propria storia, con un accumulo così incessante di narrazione e di documentazione. Al punto da costruire un patrimonio sterminato di memorie che oggi, mentre ne celebrano la gloria, fanno la gioia degli studiosi. L'Archivio di Stato di Venezia è infatti il luogo dove si custodisce la prova insigne, lasciata dalla città ai posteri, di questo diuturno, secolare osservarsi.

Ma oggi si dà una ragione più profonda e speciale per rimettere quella vicenda al centro dell'attenzione dei contemporanei. Essa sorge spontanea e potente dagli impulsi che vengono dal presente, dalla nuova dimensione storica cui sono approdate le società industriali. È la nostra condizione attuale, il nostro rapporto precario con risorse sempre più limitate, la nostra collocazione entro quadri ambientali sempre più degradati, e per noi sempre più minacciosi, a farci volgere a quel singolare passato come a una storia che affronta, in un certo senso, i nostri stessi problemi con l'anticipazione di parecchi secoli. Mai come oggi Venezia aveva parlato agli storici e agli uomini in generale un linguaggio più attuale e universale, offrendoci l'esperienza di un microcosmo che attraversa il sentiero, denso di dilemmi, di un rapporto rischioso e perennemente precario con la natura. La sua collocazione anfibia, tra terra e mare, all'interno di una laguna continuamente minacciata da interrimenti e da altri fenomeni di degradazione l'ha spinta ad applicare precocemente politiche di salvaguardia che poche altre città dell'Occidente hanno potuto sperimentare nella loro storia. Perciò mai come oggi

essa è in grado di offrirci, quale esempio imitabile, un modello di percorso, l'orizzonte strategico di azione entro il quale ha vinto le sfide che minacciavano la sua stessa sopravvivenza. Un'opera di governo, che ha poche comparazioni nella storia d'Europa, in grado di combinare sapienza tecnica e sforzi finanziari non comuni, è riuscita a venire a capo delle minacce che incombevano sul suo avvenire.

La storia di un *successo*, dunque, nel governo dell'ambiente che ha le sue fondamenta in un agire statale severo e lungimirante, nello sforzo quotidiano e secolare di assoggettamento degli interessi privati e individuali al bene pubblico delle acque e della città: nella capacità di creare una linea di equilibrio fra la libertà economica dei cittadini e i vincoli imposti dalle risorse collettive. Una storia certo non facile, né idilliaca, contrastata dal comportamento spesso disordinato dei ceti sociali, segnata da conflitti interni e da lacerazioni faticosamente ricomposte. Ma nessuna vicenda, neanche quelle coronate da successo, è mai lineare e trionfante. Simili rappresentazioni senza ombre e cadute non si addicono alle vicende degli uomini. La storia reale è sempre impastata di contraddizioni, di scacchi, di recuperi talora tardivi. La ricostruzione degli storici, che è sempre interpretazione, l'esile linea selettiva che si solleva sul grigio purgatorio dei fatti, contiene sempre e inevitabilmente un elemento di idealizzazione del passato. E qui non si fa eccezione. Ma la filosofia di governo espressa e posta in atto dalla Repubblica per almeno sette secoli della sua esistenza contiene elementi di valore che è difficile ingigantire retoricamente per effetto della distanza, di tentazioni anacronistiche, o di altre facili suggestioni extra scientifiche.

Ed è senz'altro qui il nucleo più originale di insegnamento che oggi viene a noi, uomini di fine millennio, da questa vicenda singolare. In questo senso potremmo dire che Venezia, più che dell'immediato presente, ci parla del nostro prossimo futuro. Quando la crescita mondiale della popolazione, l'esaurimento di molte risorse oggi considerate infinite imporranno nuove regole e nuovi vincoli al gioco sociale, la strategia delle classi dirigenti veneziane potrà ancora insegnarci qualcosa, o comunque fornirci materia di ispirazione su un problema che sarà centrale per la

Tuttavia, la **conservazione della laguna** - dalle continue minacce di alterazione del suo equilibrio naturale e dei processi di interrimento - diventa un problema fondamentale da fronteggiare, per proteggere i commerci e la sua stessa sopravvivenza, già a partire dal XIV secolo.

Pertanto, i dogi veneziani – preoccupati per la **salvaguardare Venezia** e del suo porto - arrivarono a deviare i corsi dei fiumi che sfociavano nella laguna per evitare l'accumulo del limo e l'insabbiamento della laguna.

La cura delle acque interne è stato un «compito fondativo della comunità: il momento stesso del suo, potremmo dire, costituirsi città» (Bevilacqua, p. 23).





Ma con il passare dei secoli la diversione dei fiumi, che aveva reso i loro corsi più lunghi e lenti, aveva innalzato gli alvei rendendo più difficile lo smaltimento delle acque piovane con conseguente impaludamento delle campagne. Ai margini della laguna cresceva l'attività bonificatrice → **prevalere della logica terrestre** che anima le economie intorno alla laguna. Il fragile equilibrio lagunare è difeso spesso solo da un ceto tecnico (Bevilacqua, pp. 134-135)

Salvare Venezia?

L. GAZZETTINO SPECIALE ALLUVIONE Domenica 3 novembre 1996 5

Area 88 - Numero 218 - L. 50

IL GAZZETTINO

Domenica, 6 Novembre 1966

LE ALLUVIONI NELLE TRE VENEZIE E IN TOSCANA

UN TRAGICO BILANCIO

Paurose devastazioni a Venezia, a Chioggia e nelle isole dell'estuario - L'intera regione veneta squassata dalla violenza degli elementi - Gravissima situazione a Firenze e a Grosseto - Interruzioni stradali e ferroviarie - Migliaia di ettari di terreno sommersi - Sessantun morti finora accertati e quindici dispersi



VENEZIA — La Basilica, vittima della piombata di San Marco attecchimento sconosciuto: i resti di alcune gradate

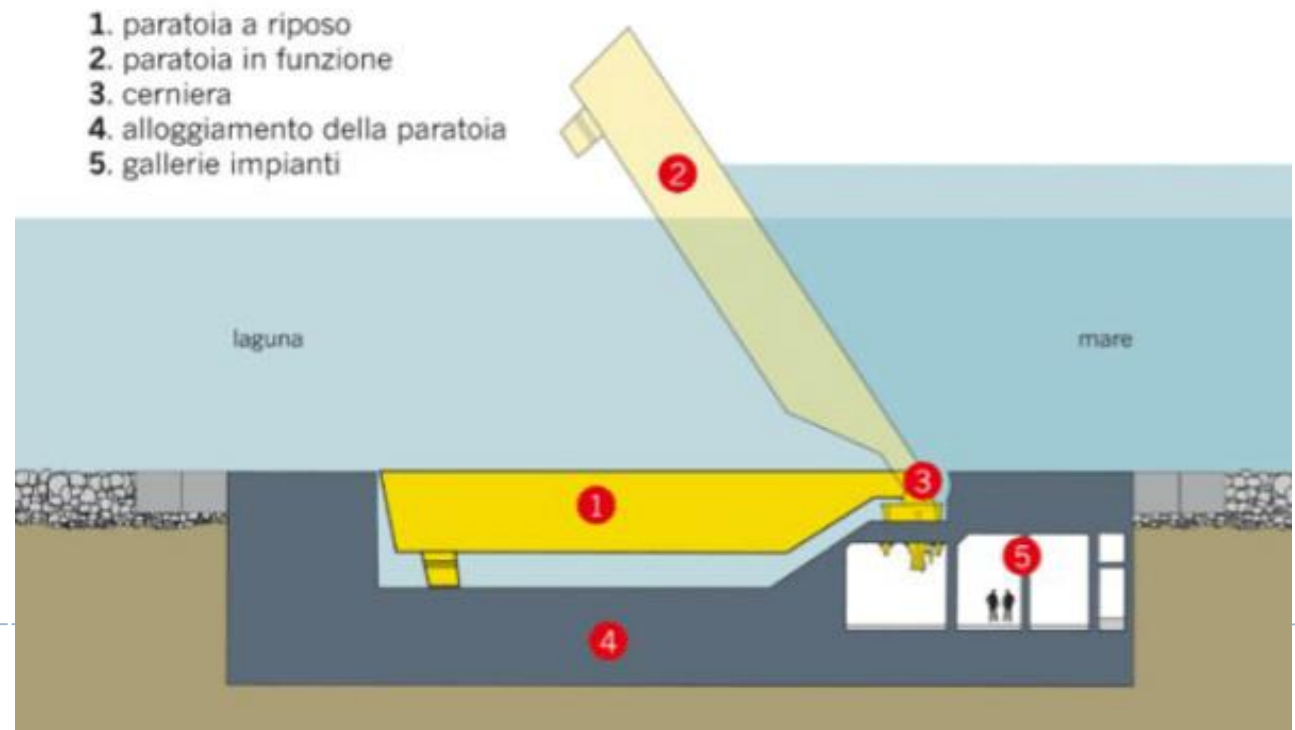
FIRENZE — La strada Porta Vecchia ha rotolato alla ridosso meridionale della piazza del'Arve che la divide

L'alluvione del 1966 – nota anche con il nome di «acqua grande» - è stato un evento eccezionale che ha travolto la città con una marea eccezionale che ha raggiunto un'altezza record di 194cm.

MOSE *(Modulo Sperimentale Elettromeccanico)*

Dopo l'alluvione del 1966, l'idea del **Mose** ha preso piede (negli anni '80) con un progetto iniziale che prevedeva costi pari a 3.200 miliardi di lire.

L'obiettivo del **Mose** è isolare, in caso di necessità, la **laguna di Venezia dal mare aperto**, evitando così l'allagamento della città durante i fenomeni di alta marea, grazie all'installazione di una serie di **paratoie mobili** nei tre varchi (Lido, Malamocco e Chioggia) che collegano la laguna di Venezia al mare aperto, detti anche "bocche di porto".





I lavori iniziati nel 2003 non sono ancora stati terminati. La fine dei lavori era prevista per il 2016 ed è slittata al 31 dicembre 2021 (5 anni di ritardo).

Oggi, siamo davanti a un bivio, difendere i centri storici dalle acque alte, favorire l'ambiente lagunare o salvaguardare la portualità? Tutti e tre gli obiettivi non si possono perseguire insieme...

https://www.agi.it/cronaca/venezia_mose_acqua_alta-6554809/news/2019-11-15/

<https://www.money.it/Mose-Venezia-costi-quando-pronto-fine-lavori>



Al momento sono stati spesi oltre 5,4 miliardi di euro (per la realizzazione del 90% dell'opera). In totale però nel bilancio del Consorzio Venezia Nuova (concessionario dell'opera) sono stati iscritti lavori per un costo di quasi 7 miliardi di euro. Inoltre, quando entrerà in funzione, si stima che la **manutenzione** del Mose costerà 100 milioni di euro l'anno.



L'appello delle associazioni veneziane

“Per salvare Venezia bisogna finire subito il Mose, a qualsiasi costo”.

È questo il ritornello che i vertici degli organismi oggi responsabili della “grande opera”, affiancati dalle Amministrazioni locali, hanno ripetuto a ministri e politici giunti a Venezia dopo il disastro della notte tra il 12 e il 13 novembre (2019).

*Si tratta di un ritornello pericoloso secondo diverse realtà associative veneziane che hanno deciso a fine novembre di appellarsi al Governo **chiedendo ascolto, un cambio di rotta e l'impegno a rendere Venezia “città simbolo” a livello globale per una “innovativa capacità di gestione del cambiamento climatico in tutte le sue componenti ambientali, sociali ed economiche”.***

*“La questione cruciale -scrivono le realtà veneziane- è che **le dighe mobili sono un progetto nato vecchio, intrinsecamente fragile** per la sua complessità e la sua rigidità, impostato su parametri progettuali obsoleti e su ipotesi di funzionamento dei dinamismi naturali e del cambiamento climatico che risalgono agli ultimi decenni del secolo scorso”.*

*** [Le realtà veneziane -dal Movimento [“per un'altra città possibile”](#) alla sezione locale di [Italia Nostra](#), dall'[Associazione Poveglia per tutti](#) a [Legambiente sezione Venezia](#)- hanno scelto lo strumento della lettera diretta al Comitato interministeriale per la Salvaguardia di Venezia e della Laguna (“Comitatone”) convocato a Roma lo scorso 26 novembre. Un tentativo di sollecitare l'apertura di un autentico e costruttivo dialogo]

Non solo....

*“Il livello di marea di 187 cm sul medio mare e soprattutto la dinamica da ‘vortice ciclonico’ della sua formazione stanno a dimostrare il **profondo mutamento delle condizioni meteo climatiche già in atto**. Non una emergenza occasionale dunque, ma un nuovo contesto di lungo periodo, nel quale dobbiamo aspettarci mutamenti ancor più grandi, **con prospettive di innalzamento del livello del mare comprese a fine secolo tra 50 e 100 cm**, che renderanno l’opera, ammesso che possa mai funzionare, del tutto inadeguata al suo scopo”.*

*La parziale realizzazione del Mose condotta finora avrebbe già prodotto “**molti danni alla morfologia lagunare**”, oltre ad aver “assorbito tutte le risorse per Venezia, **impedendo di fatto tutti gli altri interventi necessari**, come ad esempio quelli per il riequilibrio morfologico, per la riduzione della officiosità delle bocche, per il contrasto all’approfondimento, al livellamento dei fondali e alla perdita di sedimenti che stanno trasformando la Laguna in un braccio di mare”*

Tratto da (è presente anche la versione integrale della lettera inviata al Comitato)

https://altreconomia.it/salvare-davvero-veneziana/?fbclid=IwAR11EUjVOaA5xWn7ji54KvSICJFO0g_Z0_9GFKq_XYVfNk0kRRhKaw8c838





Venezia, una metafora planetaria (II parte)

Valentina Anzoise, Università Milano-Bicocca

a.a. 2020/21

Venezia si svuota?

Nel 1871 Venezia contava oltre 128mila abitanti, il picco demografico si è avuto nel 1951 quando ha sfiorato i 175mila abitanti, per poi iniziare una lenta china che ha portato oggi a meno di **54.000 abitanti**.

Di contro, le stime sono di **52.000 turisti** al giorno che entrano in città (a dormire se ne fermano molti meno), e circa **25 milioni/anno** (per una spesa media di 200 euro al giorno) – di questi più di 3 milioni dormono di fatto in terraferma...





Salvatore Settis, Archeologo e storico dell'arte, dal 1999 al 2010
Direttore della Scuola Normale di Pisa (ormai in pensione). Tuttora
è Presidente del Consiglio scientifico del Louvre

Salvatore Settis
Se Venezia muore



Le città storiche sono insidiate dalla
resa a una falsa modernità, dallo spo-
polamento, dall'oblio di sé. Di que-
sta minaccia, e dei rimedi possibili,
Venezia è supremo esempio. Dobbia-
mo ritrovarne l'anima, rivendicare il
diritto alla città.

pag. 43-44, 59-66

Federalismo demaniale

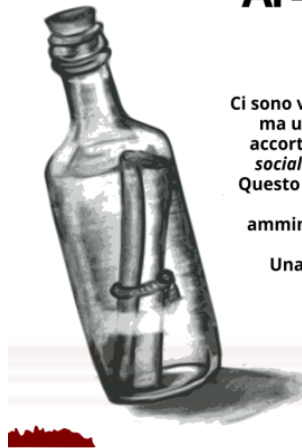
Quanto vale Venezia? Qual sarebbe il suo prezzo se fosse in vendita?

In esecuzione del decreto legislativo n.85 del 2010 (firmato da Calderoli, Berlusconi, Tremonti, Brunetta, Bossi, Maroni, Fitto...) sono cominciati a comparire elenchi di beni pubblici con relativo prezzo (es. Isola della Certosa quasi 29 milioni di euro)

→ beni che erano di tutti gli italiani (proprietà demaniali) vengono trasferiti agli enti territoriali e possono essere alienati o resi disponibili a varie forme di privatizzazione.



POVEGLIA PER TUTTI IL TAR DA' RAGIONE AI 4550 VENEZIANI DEL MONDO



Ci sono voluti **1038 giorni, 10 ore e 49 minuti** ma un organo dello Stato si è finalmente accorto delle *"finalità di indubbia rilevanza sociale e collettiva"* delle nostre proposte. Questo costringerà il Demanio ad uscire da un atteggiamento che il tribunale amministrativo definisce *"soprassessorio"*, *insomma dal perdere altro tempo*. Una prima grande vittoria per la nostra comunità. *Ed ora si va avanti!*

scrivici su: associazionepoveglia@gmail.com

<https://nuovavenezia.gelocal.it/veneziana/cronaca/2017/09/09/news/poveglia-l-isola-dei-fantasma-sospesa-tra-pubblico-e-privato-1.15829830>



https://venicewiki.org/wiki/Opinione:Fontego_dei_Tedeschi,_Benetton:_distruzione_annunciata
<https://www.touringclub.it/notizie-di-viaggio/venezia-riapre-il-fondaco-dei-teseschi-e-diventa-uno-store-di-lusso>

La fragilità di Venezia: un'arma a doppio taglio

«Venezia potrà resistere nella sua ineguagliabile forma urbis se saprà interpretare secondo il proprio codice genetico il *paradosso della conservazione*; se saprà **elaborare una poetica del riuso che non si limiti alla monocultura del turismo di massa**» (Settis, p. 59) → rinnovarsi senza autodistruggersi



Il timore di molti è che Venezia si trasformi in un parco a tema...

<https://design.fanpage.it/in-italia-arriva-veniceland-la-disneyland-della-laguna-di-venezia/>



UTOPICA
12 giugno 2017 · 🌐



Aqualta 2060 (JDS Architects) è un progetto presentato alla Biennale di Architettura di Venezia nel 2010.

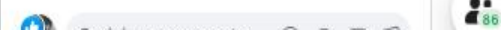
I suoi autori lo descrivono così:

Guardando a un futuro non troppo lontano, abbiamo alcune certezze: il livello del mare crescerà e il riscaldamento globale influenzerà il clima. Aqualta è un tentativo di descrivere questo scenario: come proteggere la città dal mare? Prendiamo in considerazione l'idea di costruire un nuovo limite, una città lineare che emerge dall'acqua intorno Venezia: una nuova cornice, una nuova prospettiva dalla quale godere e al tempo stesso proteggere la città storica. Come appare la città? Come un lungo waterfront davanti Venezia: e se il riscaldamento globale dovesse continuare, perché non pensare Venezia come la Copacabana italiana, una spiaggia immersa in vegetazione tropicale. La visione di una visione: l'antica Venezia ammirata dalla baia di Ipanema. Dalla nuova città fatta di spiagge e case, avremo come glorioso fondale un'inusita Venezia!

Come sottolineato da Settis, in questa visione appaiono evidenti tre punti fondamentali:

1. il cambiamento climatico viene visto come un qualcosa da accettare e a cui adattarsi
2. Venezia viene sdradicata dal suo contesto, come se questo non avesse importanza e fosse pertanto possibile immaginarla ad altri climi e altre latitudini
3. Venezia non è una città da vivere ma da guardare. La città storica è una cartolina di cui godere, comodamente, da una spiaggia tropicale.

E voi cosa pensate di Aqualta 2060? **Mostra meno**





**Venice City Vision
(2011)
Architecture Contest
sul futuro della città**

<http://www.cityvisionweb.com/competitions/venice>

Come?

Se si accorgerà che può essere ancora un tutto unico e continuo, un organismo vivente in equilibrio fra permanenza e mutazione. Rimanendo fedele a se stessa, poiché la «comunità, tenuta insieme da legami operativi, mantiene la sua unità», costruendo creativamente il proprio destino, «calibrando ogni mutamento non sulle aspettative dei turisti o la speculazione immobiliare, ma sul futuro dei propri cittadini (Settis, p. 53-60)





8,6 Eccellente /10 (32,074 recensioni) Servizio di pulizie 190 Negozi 117 Vista dalla camera 70 SULLA MAPPA 8,7 Eccellente Punteggio per la posizione

Hotel a 5-star Wi-Fi gratuito The Venetian Macao ★★★★★ Estrada da Baia de N. Senhora da Esperanca, Cotai, Macao, Macao, - SULLA

The Venetian Resort Hotel situato sulla Cotai Strip, a Macao, di proprietà della Las Vegas Sands Corporation



Moltiplicare Venezia

= trasposizione immiserita, inserto pittoresco → ricordano i theme parks



China Daily @ChinaDaily
China state-affiliated media

#GlamorChina Is this a mini replica of Venice in Hangzhou, Zhejiang province? The high-rise bell tower, red small bridges, aqueducts between buildings, and other Italian elements in the community give residents an exotic experience.

Traduci il Tweet
10:00 AM · 1 lug 2020 · TeamSight Publisher

14 Retweet 6 Tweet di citazione

50 Mi piace

🗨️ ↻️ ❤️ ↗️

Mostra altre risposte

💬 2 🔄 20 ❤️ 50 📤

Mini replica di Venezia ad Hangzhou (Cina)



Turismo da crociera

Un turismo in forte crescita, anche se non sempre ben visto dalle comunità locali e dalle associazioni ambientaliste perché, se da una parte sembra fornire impulso alle economie locali, aumentando la notorietà e la reputazione internazionale delle destinazioni, dall'altra – per la sua caratteristica “mordi e fuggi” e per il suo **forte impatto ambientale** – crea anche una serie di problemi alla viabilità urbana e periurbana durante le operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri e quelle di carico/scarico merci e fornitura di servizi.



<http://www.greenreport.it/news/mobilita/limpatto-delle-crociere-turistiche-sul-tessuto-urbano-progetto-locations-al-via-7-citta-ue/#prettyPhoto>



Inquinamento visivo

https://www.domusweb.it/it/portfolio/2015/11/03/gianni_berengo_gardin_venezia_e_le_grandi_navi.html (@Bene FAI - Negozio Olivetti di Piazza San Marco, Venezia)





contrasto
galleria

TESEOrte

presentano

Gianni Berengo Gardin Venezia. Le grandi navi 3-16 novembre 2015

Inaugurazione martedì 3 novembre ore 18.30

L'artista sarà presente

Presso
Biblioteca del Daverio
Piazza Bertarelli 4
20122 Milano

Orari:

lunedì - venerdì
ore 10,30 - 13 e 15-19
sabato
ore 10,30-13

Ingresso gratuito

Per informazioni:

Alessia Paladini
t. 339-7124519
contrastogalleria@contrastotat
Marco Teseco
t. 338-2823376
www.contrastotarte.com

MILANO TODAY

Venezia, aprile 2013/©Gianni Berengo Gardin/
Courtesy Fondazione Forma per la Fotografia



23-24
SETTEMBRE
VENEZIA

**GIORNATE EUROPEE
DEI MOVIMENTI PER LA DIFESA DEI TERRITORI
PER LA GIUSTIZIA AMBIENTALE
E LA DEMOCRAZIA**

23 SETTEMBRE >>>> h. 15.00 @ S.A.L.E. DOCKS
WORKSHOP E ASSEMBLEA PLENARIA
h. 20.00 CENA SOCIALE

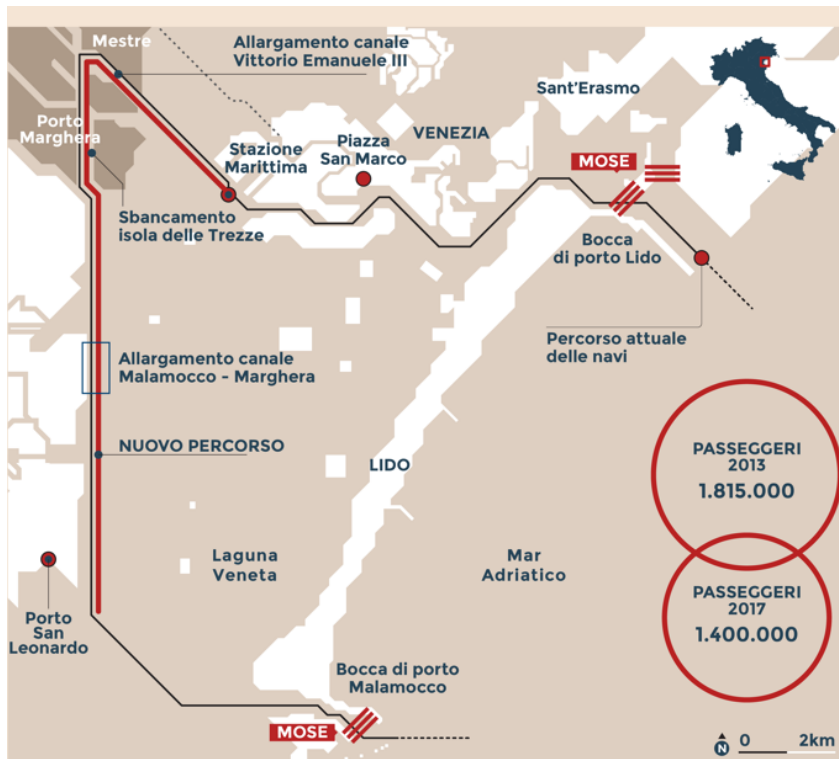
24 SETTEMBRE >>>> h. 15.00 @ ZATTERE
ACTION DAY MANIFESTAZIONE ACQUA
BLOCCIAMO LE GRANDI NAVI
CHIEDIAMO CRISTIZIA AMBIENTALE PER TUTTI I TERRITORI D'EUROPA!
A SECURE: LIVE MUSIC ALLE ZATTERE CON CISCO E ALTRI OSPITI

INFO: COMITATONOCGRANDINAVI NoGrandiNavi Venezia

Le grandi navi a Venezia

■ Percorso navi merci ■ Percorso attuale navi passeggeri

..... Percorso alternativo navi passeggeri sul canale delle navi merci
.....▶ via canale Contorta (da scavare)▶ via canale Vittorio Emanuele III (da scavare)



I passaggio delle navi da crociera a Venezia genera un giro d'affari da **283,6 milioni di euro all'anno**, circa la metà del turismo croceristico in Italia, che è di 436,5 milioni di euro l'anno (dati Sole24Ore, 2015). Cifre a cui si aggiungono fino a **170 milioni di indotto e 4.300 lavoratori di 200 aziende** del territorio veneziano.

<https://quifinanza.it/finanza/quanto-pesa-economia-veneziana-passaggio-navi-crociera/279466>

Sovraffollamento turistico

= destinazioni turistiche che soffrono di un'eccessiva presenza di turisti che produce inquinamento, degrado ambientale, disagio delle popolazioni locali, etc.

«The impact of tourism on a destination or parts of thereof, that excessively influences perceived quality of life of citizens and /or quality of visitors experiences in a negative way».

<http://www2.unwto.org/press-release/2018-09-17/new-unwto-report-helps-cities-manage-impact-tourism>

'Overtourism'?

Understanding and Managing Urban
Tourism Growth beyond Perceptions

Executive Summary



Tra le strategie suggerite dall'UNWTO per allineare il turismo urbano agli **SDGs** (Sustainable Development Goals - Agenda 2030), in particolare al **Goal 11 – città e comunità sostenibili**, il rapporto suggerisce la promozione della dispersione dei visitatori nei luoghi e nel tempo, lo sviluppo di nuovi itinerari e attrazioni per i visitatori, la revisione e l'adeguamento delle infrastrutture cittadine, la regolamentazione del traffico, la creazione di zone pedonali, la revisione della tassazione sugli hotel e sugli alloggi.

*** In Europa a soffrirne maggiormente sono: **Amsterdam, Venezia, Firenze, Barcellona**, l'isola greca di **Santorini** e altre destinazioni più recenti ma in pieno boom, quali **Croazia e Albania**.

https://www.agi.it/cronaca/bomba_turisti_cinesi_overturism-5474872/news/2019-05-12/

Ma Venezia «primeggia» con i suoi 25 milioni di visitatori l'anno – c'è chi registra 30 milioni di ingressi – e batte di gran lunga Barcellona, Amsterdam e Bangkok con 370 visitatori l'anno per ogni residente nel centro storico!



Numero chiuso e biglietto d'accesso

Carnevale 2019 a numero chiuso, «solo» 23.000 visitatori ammessi in Piazza San Marco per il volo dall'Angelo dal Campanile



Venezia a «numero chiuso», si consiglia la prenotazione

<https://ilmanifesto.it/venezia-a-numero-chiuso-si-consiglia-la-prenotazione/>

Rinviato al 2022

https://www.repubblica.it/viaggi/2020/11/20/news/venezia_rinvio_accesso-275112638/



2020 anno nero per il turismo a Venezia

<https://www.avvenire.it/attualita/pagine/navi-da-crociera-fuori-dalla-laguna-di-venezia>

<https://www.rainews.it/tgr/veneto/video/2020/10/ven-Coronavirus-Veneto-turismo-Venezia-anno-nerissimo-0f8cd554-8601-4405-80cc-bb102a51aea9.html>

Eppure... c'è chi sogna, passati i giorni dell'emergenza, una ripartenza da zero e la ricostruzione di un mondo diverso e migliore, e di una Venezia non più fondata sulla monocultura turistica...

<https://www.rsi.ch/news/oltre-la-news/Il-silenzio-che-racconta-Venezia-12879512.html>



Come to Venice (di Benedetta Panisson)



Come to Venice

a documentary by Benedetta Panisson



<https://www.benedettapanisson.com/>

<https://vimeo.com/111578992?fbclid=IwAR2EVFKjQO6t-QPHE9OH8O4ZKH7TFdYzn-ZOE7kVmSYXZUnLkODIfyPxWQ8>



Lo strano 'vuoto' che provi a vedere Venezia scomparire

«Questo giugno, un'amica che vive ancora a Venezia mi ha mandato un messaggio. "Questa a Venezia sarà l'estate più bella della nostra vita," mi ha scritto, riferendosi all'estate della pandemia. E così è stato: il crollo del turismo di massa ha fatto sì che non fossimo più una minoranza nella nostra stessa città, così come l'assenza di grandi navi ha lasciato il moto ondoso contenuto e il mare più pulito. Si notava ovunque una proliferazione di iniziative per riprendersi gli spazi urbani e di mare. Siamo stati tutti tanto insieme.

Mentre la maggior parte delle persone, per ragionevoli motivi legati alla pandemia del COVID-19, ha vissuto un'estate di anormalità—dove la "normalità" è stata strappata dalle mani—a noi veneziani è stata regalata un'estate normale, e dunque per noi esorbitante. Abituati allo schiacciamento del turismo di massa e dei grandi eventi che attraversano l'isola, per la prima volta dopo molto tempo abbiamo respirato, riso e nuotato come non succedeva da decenni, e ci siamo aggrappati all'idea che questo possa innescare una seconda, diversa evoluzione, lasciandoci alle spalle ogni insopportabile nostalgia—ma alleggerendoci anche dal pensiero del collasso»

*(di Benedetta Panisson, comparso sulla rivista online Vice il 23 settembre 2020
<https://www.vice.com/it/article/wxq395/venezia-crisi-climatica-turismo>)*

