



# **Estrattivismo contro il comune. Venezia e l'economia turistica**

**Giacomo-Maria Salerno**

Dipartimento di Ingegneria Civile Edile ed Ambientale  
Università La Sapienza di Roma  
giasalerno@gmail.com

---

## **Abstract**

L'articolo si propone come un contributo all'analisi dell'economia turistica a partire dall'impiego del concetto di *estrattivismo*, con un'attenzione privilegiata agli effetti di questa economia nel contesto urbano. Attraverso un'analisi delle vicende della città di Venezia, si proveranno ad approfondire le specificità riguardanti l'affermazione di questo modello nelle città storiche (o città d'arte), che caratterizzano fortemente lo scenario italiano e mediterraneo. Attraverso una messa in discussione dei processi di patrimonializzazione che le investono, si proporrà di leggere la museificazione e la mercificazione della città storica come momenti necessariamente correlati dell'affermazione di un modello turistico estrattivo, che a sua volta affonda le sue radici nelle trasformazioni più complessive della società urbana contemporanea. In conclusione, si tenterà di abbozzare una linea di ricerca che trovi in una concezione della città come "bene comune" una possibile via di fuga dalle logiche estrattive, in direzione dell'elaborazione di una prospettiva di "diritto alla città" adeguata al tipo di fenomeni presi in esame.

## **Extractivism against the common. Venice and the tourism economy**

The paper contributes to the analysis of the tourism economy by using the concept of *extractivism*, with a focus on the urban context. Through the analysis of the case of Venice, I aim at highlighting the specific characteristics of the affirmation of this model in historical cities which are widespread in the Italian and Mediterranean context. By questioning the processes of heritization at work, I aim at framing the museification and the commodification of the historical city as steps in the



affirmation of the extractivist model rooted in the overall transformations of urban contemporary society. Finally I try to delineate a research agenda based around the idea of the city as a common which is able to represent an alternative to the extractivist logics, thus contributing to the perspective of the “right to the city”.

### **Parole chiave**

Estrattivismo; industria turistica; patrimonializzazione; diritto alla città; comune

---

“Se lo spettro del comunismo non terrorizza più l'Europa, l'ombra della città, il rimpianto di ciò che è morto perché è stato ucciso, forse il rimorso, hanno sostituito la vecchia ossessione. L'immagine dell'inferno urbano che si prepara non è meno affascinante e la gente corre a vedere le rovine delle antiche città per consumarle turisticamente, cercando in tal modo un antidoto alla nostalgia. Di fronte a noi, come uno spettacolo (per spettatori 'inconsapevoli' di ciò che si presenta davanti alla loro coscienza), stanno gli elementi della vita sociale e dell'urbano, separati, inerti” (Lefebvre 1968, p. 97)

### **Introduzione**

Per comprendere il funzionamento dell'economia turistica e i suoi impatti sulla vita delle città è a nostro avviso necessario partire da una lettura complessiva delle trasformazioni economiche e sociali che hanno investito le società a capitalismo avanzato negli ultimi decenni. Sarà infatti a partire da un'interpretazione preliminare di tali fenomeni che sarà possibile chiarire tanto il ruolo dei sistemi urbani nella produzione del valore, quanto le profonde trasformazioni che li stanno investendo. Elemento centrale dell'argomentazione sarà l'introduzione della categoria interpretativa di “estrattivismo”: questo concetto, che si riferisce in primo luogo a quelle economie che si fondano sul prelievo predatorio delle risorse naturali dei territori, ha recentemente incontrato, a partire dal dibattito sudamericano (Gago 2015; Zibechi 2016), un'estensione del suo campo di applicazione ai domini della finanza e dell'economia urbana (Gago e Mezzadra 2015; Mezzadra e Neilson 2013; 2015), fino ad essere interpretato “come parte del processo di ‘accumulazione per spossessamento’, caratteristico del periodo di dominio del capitale finanziario (Harvey 2010)” (Zibechi 2016, 12).

In una prima parte dell'articolo si tenterà quindi di collocare la categoria dell'estrattivismo nel contesto più generale del divenire post-fondista del capitalismo contemporaneo, con l'obiettivo di indagare le trasformazioni del modo in cui si produce ricchezza e del modo in cui si riorganizzano gli spazi della produzione del valore. La tesi che vorremmo sostenere è che l'economia turistica costituisca una parte essenziale della declinazione urbana dell'estrattivismo, e che l'adozione di questa categoria possa essere utile per la comprensione delle

trasformazioni sociali ed urbanistiche a cui vanno incontro le città contemporanee. A Barcellona come a Berlino, a Lisbona come a San Francisco, l'intensificazione dello sfruttamento turistico si mostra infatti come uno dei più fenomenali dispositivi di trasformazione urbana, con cui i movimenti sociali di queste città stanno proficuamente cominciando a confrontarsi (Colomb e Novy 2016; Cabrerizo 2016). Questi movimenti urbani si trovano ormai a dover fare i conti, nel tentativo di praticare forme di “diritto alla città” (Lefebvre 1968; Harvey 2013), con il dato ormai inaggirabile della trasformazione in senso turistico-spettacolare delle città.

In una seconda parte si metteranno in tensione queste analisi con i processi di patrimonializzazione a cui sono andate incontro le città ed i centri storici, provando a leggere, nell'affermarsi di un modello di gestione conservativa del patrimonio storico-artistico, i tratti di un contemporaneo processo di museificazione e mercificazione a cui queste si trovano ad essere sottoposte. Verranno quindi indagate le analogie e le differenze tra i processi di turisticizzazione così descritti e i più classici processi di gentrification, di cui i primi costituiscono un caso particolare. Questi schemi interpretativi verranno infine messi alla prova del caso di studio, individuato nella città di Venezia, la cui storia urbana sembra esibire in modo esemplare l'affermazione del paradigma estrattivo in relazione allo sviluppo incontrollato dell'economia turistica. In conclusione, si tenterà di abbozzare una linea di ricerca che trovi in una concezione della città come bene comune una possibile via di fuga alle logiche dell'estrattivismo contemporaneo.

### **Scenari post-fordisti. L'economia turistica come forma di estrattivismo**

Nelle società a capitalismo avanzato, approcciare gli scenari della produzione del valore significa oggi dover fare i conti con la dimensione immateriale dell'economia: in una parte del mondo, a seguito della piena affermazione del capitalismo industriale e dello sviluppo delle forze produttive, si è infatti progressivamente venuto ad affermare un modo di produzione sempre più incentrato sui servizi e sull'innovazione tecnologica. Si tratta, secondo alcuni interpreti, di un sistema economico caratterizzato dall'egemonia tendenziale della produzione immateriale, in cui cioè “la dimensione immateriale dei prodotti prevale sulla loro realtà materiale” (Gorz 2003, 35) e in cui di conseguenza diviene di fondamentale importanza l'amplificazione della performatività cognitiva della forza lavoro. In un contesto segnato dalla crescente automazione della produzione industriale e dalla pervasività delle reti di comunicazione globali, la natura di questa forza lavoro sembra sempre più approssimarsi ad incarnare materialmente il concetto marxiano di *general intellect*, con cui si indica una sempre maggiore centralità del sapere sociale generale nella determinazione del processo di valorizzazione, fino a poter affermare che “la cooperazione sociale [è] diventata la principale o addirittura l'unica forza produttiva” (Virno 2008, 65).

L'importanza di questo aspetto nella comprensione del funzionamento del capitalismo contemporaneo è ricavata, negli autori che si rifanno a questa

tradizione del marxismo eterodosso, da una rilettura del Marx dei Grundrisse: nel *Frammento sulle macchine* Marx scrive infatti che “lo sviluppo del capitale fisso mostra fino a quale grado il *sapere sociale generale, knowledge*, è diventato *forza produttiva immediata*, e quindi le condizioni del processo vitale stesso sono passate sotto il controllo del *general intellect*, e rimodellate in conformità a esso” (Marx 1968, 410). È a partire da qui che autori come Negri, Virno, Marazzi ed altri tenteranno di rinnovare l'analisi materialistica del modo di produzione nella direzione di una sua integrazione con le analisi foucaultiane intorno al nodo della biopolitica. Ciò che emergerà sarà una complessa concezione dei modi in cui la vita stessa, il *bios*, viene messa al lavoro nella sua interezza dal capitalismo contemporaneo, attraverso la mobilitazione di ciò che in essa è massimamente *comune*, come “i requisiti più universali della specie: percezione, linguaggio, memoria, affetti” (Virno 2010, 49-50). Per questi autori infatti, oltre alla “ricchezza comune del mondo materiale – l'aria, l'acqua, i frutti della terra e tutti i doni della natura (...) per comune si deve intendere, con maggior precisione, tutto ciò che si ricava dalla produzione sociale e per la prosecuzione della produzione, come le conoscenze, i linguaggi, i codici, l'informazione, gli affetti e così via” (Negri e Hardt 2010, 7-8).

Se si accetta questa interpretazione del funzionamento del capitalismo contemporaneo, occorre pertanto tentare di rendere conto di come si trasformi la topologia attraverso cui si organizza la produzione del valore, di come cioè le forze produttive si riposizionino e “fuggano dalla fabbrica” (Pasquinelli 2011, 21), e di come di conseguenza lo spazio urbano si adegui a questa nuova conformazione. In un celebre testo del 1970, Henri Lefebvre ha introdotto il concetto di *società urbana* per “dare nome alla società *post-industriale*, cioè quella che nasce dall'industrializzazione e le succede” (Lefebvre 1970, 8). Questa nuova società che sorge dall'urbanizzazione completa del mondo non è semplicemente interpretabile a partire da una mera estensione del regno della città tradizionalmente intesa, quanto piuttosto come espressione di un processo di “implosione-esplosione” tale per cui “la non-città e l'anti-città conquisteranno la città, la penetreranno, la faranno esplodere, e di conseguenza estendere smisuratamente, sfociando nell'urbanizzazione della società, nel tessuto urbano che ricopre i resti della città anteriore all'industria” (Lefebvre 1970, 20). Si tratta di un'ipotesi che esprime il predominio dei caratteri della società urbana, o post-industriale, tanto sulla campagna quanto sulla stessa città, e che arriva anzi a sopprimerne la classica opposizione nel continuum del tessuto urbano.

È in questo contesto che si situano le analisi di Negri e Hardt attorno al tema della *metropoli*, secondo cui allo stato attuale “*la metropoli è per la moltitudine ciò che la fabbrica era per la classe operaia*”, in quanto “spazio del comune, della vita in comune, della condivisione delle risorse, dei beni di scambio e delle idee” (Negri e Hardt 2010, 251). All'emersione di tutti quegli elementi che hanno definito la nuova centralità della cooperazione sociale – cui abbiamo accennato in precedenza – corrisponde infatti questa nuova dislocazione spaziale

degli scenari della produzione, che mette in crisi il modello di città dell'epoca industriale. Da questa crisi la *metropoli* emerge come concetto biopolitico che ancora le soggettività immerse nella cooperazione sociale ad una dimensione spaziale comune. Per usare nuovamente le parole di Negri e Hardt, “con il passaggio all'egemonia della produzione biopolitica, lo spazio della produzione tende a confondersi con lo spazio urbano. Non ci sono più muri a dividere la fabbrica dal resto del territorio. (...) In altre parole, la produzione del comune non è niente altro che la vita della città stessa” (Negri e Hardt 2010, 253).

In un quadro così descritto, il funzionamento del sistema economico attualmente prevalente potrà pertanto essere definito a partire dalla categoria interpretativa dell'*estrattivismo*, poiché, “se la forma privilegiata di società produttiva è quella metropolitana, la forma finanziaria di cattura del valore e/o di accumulazione di plus-valore, non può che essere *estrattiva*. La cattura del valore si riferisce ad uno spazio, allo *spazio* della moltitudine, piuttosto che a un *luogo*, il luogo della fabbrica” (Negri 2014). Così come la dimensione del comune non è relegabile all'ambito dei beni comuni materiali, ma deve essere estesa a quello della cooperazione sociale, allo stesso modo la categoria di estrattivismo non riguarda unicamente l'operazione di appropriazione delle risorse naturali, ma può proficuamente applicarsi alla stessa dimensione urbana, nella sua complessità di asset di risorse e beni (settore immobiliare) e spazio della produzione comune (Gago e Mezzadra 2015; Mezzadra e Neilson 2013; 2015).

L'estrattivismo urbano è dunque una categoria che può essere applicata a quelle che sono state definite come città globali, vale a dire a quelle metropoli che, costituendo il luogo della concentrazione dei flussi finanziari così come dell'accumulo della forza lavoro cognitiva e altamente qualificata (Harvey 2013; Sassen 1997), definirebbero i nodi di un'economia mondo che ha radicalmente modificato l'organizzazione spaziale della produzione e conseguentemente le forme socio-spaziali della città tradizionale. Può invece apparire meno intuitivo rapportare queste analisi alle cosiddette “città storiche”: salta infatti subito agli occhi la differenza tra il dinamismo economico di Londra, New York o Singapore, da quanto invece avviene tra le vestigia della Firenze medicea o tra i canali di Venezia. In questi ultimi casi sembra avvenire qualcosa di parzialmente diverso: più che di un *comune*, per così dire, *in atto*, che cioè produce e crea costantemente innovazione, codici, stili di vita, linguaggi, pare che ad essere messo a profitto sia maggiormente quello che può essere considerato come un *comune* sedimentato in quella forma molto materiale che è la città storicamente formata.

Parafrasando in termini marxiani il luogo ormai comune sulla presunta “morte” di Venezia, che sarà oggetto di analisi approfondita più avanti, si potrebbe pertanto dire che questa, come le altre cosiddette città d'arte, costituisca ormai una forma di capitale fisso accumulato nel tempo, vale a dire che sia divenuta sostanzialmente “*lavoro morto*, che si ravviva come un vampiro soltanto succhiando il lavoro vivo” (Marx 1981, 267). La vita comune, che allestisce e mette in moto quotidianamente la macchina urbana attraverso il suo lavoro, è

dunque posta sotto il comando di chi è in grado di sfruttare la città a fini speculativi, estraendo cioè una rendita dal patrimonio sedimentato da secoli di lavoro umano. È in questo senso che risulta possibile affermare come il modo prevalente dell'accumulazione capitalistica sia ormai passato dal “regime del profitto” al “regime della rendita” (Negri 2016), o, come si esprimono Harvey e Lefebvre, dal “circuito primario del capitale”, dove a essere prodotti sono i beni di consumo, al “circuito secondario”, quello immobiliare (Lefebvre 1974). E questo avviene tanto nelle grandi metropoli globali quanto nelle città turistiche, a Venezia come a New York o a Parigi, “attraverso l'estrazione di rendite da terreni e immobili” (Harvey 2013, 100). Che il branding urbano punti sull'innovazione culturale o sulla valorizzazione dell'*heritage*, è insomma ugualmente l'urbano, comunemente prodotto nella storia e continuamente riprodotto dalla cooperazione sociale, ad essere oggetto dell'attività estrattiva.

### **Le città storiche tra gentrification e museificazione**

Specialmente nel contesto europeo e mediterraneo, caratterizzato dalla presenza di città antiche e centri storici, assume una particolare rilevanza la connessione tra l'organizzazione dello spazio dell'estrazione del valore operato dall'industria turistica e i processi di patrimonializzazione che investono i centri urbani. A partire dalla seconda metà del Novecento, infatti, si è venuta progressivamente a imporsi una sensibilità che accordava al patrimonio un valore storico, estetico, sociale ed infine economico che ne rendeva necessaria la tutela (Choay 1996; Cutolo e Pace 2016; Andriani 2010). L'affermazione di questa sensibilità non ha però impedito che i centri storici - oggetto di questa nuova attenzione - iniziassero contemporaneamente a svuotarsi delle popolazioni che li abitavano. Al contrario, laddove il centro antico si fosse rivelato maggiormente resistente ad ipotesi modernizzatrici, si è sovente innescato un processo che ha avuto gli effetti, tra loro intrecciati, di “degradazione del centro storico, allontanamento delle classi popolari, costruzione dei quartieri periferici” (Cervellati e Miliari 1977, 63).

Agli albori dell'affermazione del paradigma conservativo, sono dunque rimasti inascoltati gli appelli di Argan e di Cederna, che già negli anni '50 affermavano che “se si desidera che questi quartieri storici siano conservati, e non soltanto nel loro carattere pittoresco ma nella concretezza dei loro valori, è necessario che essi seguitino ad essere dei quartieri popolari” (Argan 1954, 19), e che “un vecchio rione si salva o si risana solo se si dà modo alla gente di poterci continuare a vivere ed abitare più umanamente” (Cederna 1956, 5). Il capitale immobiliare ha al contrario a lungo insistito, nel corso del Novecento, sull'urbanizzazione massiccia delle campagne e sulla costruzione di vaste periferie, che permettevano allo stesso tempo di realizzare ampi margini di profitto per i costruttori e di non alterare la forma esteriore della città storica. Ciò che non è stato compreso, o è stato tralasciato, è stato il fatto che queste operazioni di espansione

dell'edificato avevano come conseguenza non tanto di preservare intatti i tratti dei centri antichi, quanto piuttosto quello di diradarne il tessuto sociale.

È così che la città storica è stata predisposta alla successiva ondata speculativa: come ha notato Ilaria Agostini, “la città antica, esangue per l'esodo di abitanti e di attività, si trasforma in miniera per il grande capitale finanziario: alberghi, commercio di lusso, banche assediano il cuore della città, mentre i quartieri storici popolari si avviano verso la periferizzazione in termini di assenza di manutenzione ordinaria e cura” (Agostini 2015, 101). La metafora estrattiva qui impiegata (“una miniera...”) appare estremamente calzante: è interessante osservare come questa sia d'altronde stata utilizzata in primo luogo dai promotori di questo rinnovato atteggiamento nei confronti del patrimonio, piuttosto che dalla critica. Una delle sue prime occorrenze è rinvenibile nelle dichiarazioni fatte nel 1978 da Jacques Duhamel, all'epoca ministro della cultura francese, che affermava che “le patrimoine est une richesse fossile gérable et exploitable come le pétrole” (cit. in Rigaud 1978, 4), a cui fa prontamente eco, sul versante italiano, “lo sviluppo della dottrina del patrimonio storico e artistico come «petrolio d'Italia» nata negli anni Ottanta di Craxi, [che] ha accompagnato la progressiva trasformazione delle nostre città storiche in luna park gestiti da una pleora di avidi usufruttuari” (Montanari 2013, 12). Ma è sempre in Francia che la visione del patrimonio come risorsa sfruttabile trova la sua esplicitazione più chiara, quando l'allora ministro del Turismo dichiara, nel 1986, che “il nostro patrimonio si deve vendere e deve essere promosso con le stesse argomentazioni e le stesse tecniche che hanno fatto il successo dei parchi di divertimento, per passare dal centro antico come pretesto al centro antico come prodotto” (cit. in Andriani 2010, xiv).

La mercificazione dell'urbano, con i suoi effetti in termini di gentrification dei quartieri popolari e le relative conseguenze sociali, si trova così ad avere nella valorizzazione del patrimonio storico, auspicata e propugnata da governanti e amministratori, un importante vettore di espansione. L'accostamento al campo degli studi sulla gentrification è d'altronde utile per analizzare più a fondo gli effetti della turisticizzazione dei centri storici: se già Neil Smith poteva scrivere che in alcuni casi “gentrification proceeds in tense affinity with tourism” (Smith 1996, 36), alcuni autori arrivano a sostenere che attraverso il concetto di “tourist gentrification” (Gotham 2005) si possa affermare una parziale omologazione dei due processi, perché “the social practices of the so called ‘post-tourist’ or ‘new urban tourist’ become indistinguishable from the activities that middle class residents do” (Cócola Gant 2015, 3). Per approfondire dunque le similitudini e le differenze tra questi due fenomeni, sarà utile riferirsi ad alcuni concetti chiave del discorso sulla gentrification, per osservare come operino anche nel caso della turisticizzazione.

Uno di questi concetti è quello del *rent gap*, che indica “the disparity between the potential ground rent level and the actual ground rent capitalized under the present land use” (Smith 1996, 65). L'individuazione di un differenziale di rendita possibile spinge il capitale ad investire su un terreno, il cui valore era

precedentemente crollato, in vista di un ampio margine di profitto. È attraverso questo meccanismo che “il ciclo di disinvestimento urbano cambia di segno e i capitali «tornano in città» per rinnovare dei quartieri spesso centrali a favore di nuovi abitanti, nuovi imprenditori, specialmente quelli commerciali, e nuovi utenti, come nel caso dei turisti, dei pendolari o dei consumatori di vita notturna e di esperienze urbane” (Semi 2015, 64). Una volta prodotto questo primo “rinnovamento”, l'ondata di trasformazione tende inoltre a propagarsi, amplificando l'espulsione della popolazione precedentemente insediata attraverso meccanismi di retroazione sulla situazione di partenza: nel caso del turismo, ad esempio, l'aumento di alberghi e bed & breakfast favorirà la crescita di esercizi commerciali rivolti ad una nuova tipologia di clientela; questo a sua volta, rendendo più scarsa l'offerta commerciale indirizzata alla residenza e meno competitivo l'affitto di lunga durata, favorirà il progressivo abbandono dell'area e l'insediamento di ulteriori attività ricettive, e così via. Questo tipo di trasformazione del tessuto commerciale viene individuata come causa di “indirect displacement”, concetto costruito a partire da quello di “displacement pressure” (Marcuse 1985; Slater 2009). Dal punto di vista di questa concettualizzazione, l'accadere effettivo del “displacement” non è che l'esito di un processo di pressione continua che sottrae alla popolazione indigena la qualità della relazione col suo ambiente di vita, in quello che Davidson e Lees (2010) chiamano “loss of place”. Le pressioni sono quelle accennate in precedenza: “lack of consumption facilities; economic and affordability problems; cultural and lifestyles; and privatisation of public space” (Cócola Gant 2015, 10).

In prima battuta, dunque, le similitudini tra il processo di turisticizzazione e i fenomeni di *gentrification* sono senza dubbio notevoli. In entrambi i casi si ha una sostituzione di popolazione, ed in entrambi i casi ci troviamo di fronte a “cicli di investimento e disinvestimento [che] producono costantemente quella «distruzione creativa» che macina spazio, risorse e biografie” (Semi 2015, 60). In entrambi i casi infine ci troviamo di fronte ad un processo fondamentalmente estrattivo (Mezzadra e Nielson 2015). Ciò su cui è opportuno soffermarsi sono però alcune differenze che sussistono tra queste due forme di estrattivismo urbano. In primo luogo nei classici esempi di *gentrification* si ha solitamente a che fare con la sostituzione, all'interno di una determinata area, di classi sociali meno abbienti con altre più agiate, la cui caratteristica comune risiede però nella stabilità dell'insediamento. Nel caso della turisticizzazione invece, ad una popolazione stanziale se ne sostituisce una intermittente, caratterizzata per sua stessa natura da periodi di permanenza relativamente brevi. Ciò che avviene dunque nei casi di turisticizzazione è una sostituzione della residenzialità *in sé* con nuove forme di attraversamento dei luoghi, tanto da poter dire, in questi casi, che “per il neoliberalismo dei nostri tempi il cittadino ideale sarà il turista”, quel “cittadino-turista [che] non appartiene al luogo, ma vi partecipa essenzialmente con il consumo” (Ingersoll 2004, 41). Si ha quindi uno spostamento significativo da una pratica dell'abitare i luoghi, ad una forma di relazione con lo spazio indirizzata essenzialmente a consumarli in quanto merci: in questo caso, la presenza

riconosciuta di un *rent gap* spinge dunque il capitale alla realizzazione di un profitto tramite la transizione da uno spazio insediativo stabile ad uno spazio ricettivo orientato al consumo.

In secondo luogo, se nella gentrification si può assistere tanto ad una vera e propria distruzione e ricostruzione degli elementi fisici dell'area quanto ad una semplice sostituzione di utenza e funzioni in seno allo stesso tessuto urbano, nel caso del turismo nel contesto delle città d'arte si dà quasi esclusivamente il secondo fenomeno. Per la stessa natura del particolare tipo di attrattività che manifestano le città storiche in quanto destinazioni turistiche, "l'attività speculativa negli antichi centri opererà, sempre più diffusamente, lucrose trasformazioni funzionali, abbandonando progressivamente gli interventi di sostituzione edilizia, fino ad accogliere le più radicali istanze di conservazione fisica del patrimonio storico" (Ventura 1995, xxxi). Ecco dunque che nello spostamento delle attività residenziali e produttive verso i nuovi insediamenti, le vecchie città vengono investite da un processo che, nel preservarne i caratteri architettonici, ne stravolge invece le caratteristiche sociali, favorendo l'abbandono dei centri antichi, l'estensione ulteriore dell'urbanizzazione diffusa, e l'installazione massiva di funzioni turistiche nelle sue aree storiche.

Questo processo può a nostro avviso caratterizzarsi come una sorta di *museificazione*, il cui "paradosso", come ha notato Richard Ingersoll, è quello per cui "il mandato di conservare l'immagine della città è uno dei fattori che stanno maggiormente trasformando la realtà urbana" (Ingersoll 2004, 34). Se per un verso, infatti, "la mutazione che trasforma al tempo stesso i modi di vita e l'organizzazione spaziale delle società urbane europee marchio di obsolescenza i tessuti urbani antichi" (Choay 1996, 95), è pur vero che è quella stessa mutazione a contenere in sé i presupposti per un loro riassorbimento in seno alle forme più attuali di riproduzione delle società a capitalismo avanzato, al prezzo, tuttavia, di uno stravolgimento dei modi di questa integrazione. Per dirla con le parole di Augé, insomma, paesi e città "ripiegano sul centro storico *con lo stesso movimento* che proietta all'esterno le loro zone di attività, mentre si moltiplicano le bretelle autostradali e le rotonde che dovrebbero permettere al visitatore curioso di lasciare l'autostrada o la statale per andare a dare un'occhiata al paese" (Augé 2004, 90, corsivo mio).

Per comprendere meglio le implicazioni dell'estensione del dispositivo museale all'ambito urbano, ci sembra utile approfondirne il concetto attraverso alcune riflessioni che provano a situare la sua funzione in seno alle società contemporanee. Il filosofo Giorgio Agamben mostra come con il termine *museo* si nomini fondamentalmente "l'esposizione di una impossibilità di usare, di abitare, di fare esperienza" (Agamben 2005, 96) caratteristica del tempo presente (cfr. anche Agamben 1979). Secondo questa interpretazione, rinnovando in forma secolarizzata l'indisponibilità all'uso propria dell'ambito del sacro, il dispositivo museale permetterebbe allo stesso tempo il reinserimento di ciò su cui si applica nel mondo della merce, "consegna[ndolo] al consumo o all'esibizione spettacolare"

(Agamben 2005, 93). È così dunque che l'elemento storico sedimentato nel patrimonio urbano, risultato di una produzione comune accumulata nel tempo, può divenire “la principale preoccupazione del dispositivo di mercificazione (...) nella forma del souvenir universale” (Assennato 2013). Può essere curioso osservare le implicazioni di questo atteggiamento museale applicato al complesso di un organismo urbano. Se infatti il museo è un modo per sottrarre un oggetto all'uso comune, l'idea di una città-museo risulta quantomeno controintuitiva: come si può infatti immaginare una città senza pensare di poterla usare, ossia attraversare, animare, abitare, modificare? La sua cristallizzazione in una forma compiuta interromperebbe la linea del divenire storico, con l'effetto di collocarla “al di fuori dei circuiti della vita”: insomma, paradossalmente la città, “divenendo storica, perde la sua storicità” (Choay 1996, 127), ed è a sua volta in quanto “storica” che essa può essere esibita e venduta, come un oggetto raro e prezioso in un mondo dominato da quell'*anti-città* da cui ci metteva in guardia Lefebvre.

Similmente a quanto accade in tempi recenti nei musei, in cui “tra le zone consacrate all'esperienza relazionale dell'arte e la libreria del museo o la cena dopo il *vernissage*, non c'è più differenza sostanziale” (Claire Fontaine 2009, 72), la città-museo può essere pertanto identificata con la città-merce, sfruttata dall'industria turistico-culturale nella forma del parco tematico. In esso, quelli che una volta ne erano semplicemente gli abitanti, si troveranno così progressivamente a rappresentare, come in un teatro, il simulacro della propria vita urbana perduta, ad uso e consumo dei nuovi clienti. Questi clienti, ovviamente, sono i milioni di visitatori che attraversano ogni anno le principali città turistiche, a cui viene venduta una “coherent visual representation of the city as symbolic commodity” (Zukin 1995, 271). E nel suo divenire merce simbolica, esposta allo sguardo del consumatore come museo vivente di pietra e uomini, “la città storicamente formata non è più vissuta”: essa diviene soltanto “un oggetto di consumo culturale improntato all'estetismo rivolto a turisti avidi di spettacoli e di pittoresco” (Lefebvre 1968, 102). Questi soggetti-consumatori, a loro volta, non la abiteranno più, ma potranno entrarvi in relazione unicamente visitandola, ossia facendone esperienza nel contesto mercificato predisposto dall'industria turistica. Il mondo del loro quotidiano sarà sempre più relegato all'espansione dello *sprawl*, e proprio grazie a questo esilio la merce turistica diviene sempre più appetibile, sotto la forma della nostalgia, conscia o meno, di un modo di vita da cui si è stati strappati.

Ecco quindi che la museificazione della città garantisce da un lato la sua intangibilità esteriore, ma la accompagna con un profondo stravolgimento dei suoi modi d'uso, che finiscono con il modificarla in maniera più profonda che non attraverso l'abbattimento e la ricostruzione dei suoi edifici. Come hanno osservato Cutolo e Pace, “le trasformazioni, per lo più mancate, della città storica da parte dell'architettura in età postmoderna paiono essere attuate invece da altre forze, ben più potenti. Le stratificazioni della città antica, i modi di vivere e i processi sociali premoderni che essa ancora testimonia, sono oggetto di interesse, culto e manipolazione da parte di un'industria culturale attentissima al fascino del passato”

(Cutolo e Pace 2016, 53). Tramutata così in un gigantesco *tableau vivant*, in ossequio agli appetiti folklorici dei visitatori, la scena della città-museo viene progressivamente ad assorbire la città vivente, riducendola ad una sorta di *messa in scena* orientata al consumo<sup>1</sup>. Rispondendo in questo modo al divenire relitto delle forme culturali ed architettoniche tradizionali, travolte dallo sviluppo delle società postmoderne e ipermediatizzate nella forma di quella che Lefebvre chiamava l'anti-città, la città vera e propria diventa così “museo e allegoria della storia e di sé stessa” (Amendola 1997, 160).

L'ideologia della conservazione del patrimonio e la museificazione della città storica sono dunque fenomeni strettamente intrecciati con l'affermazione della società urbana e con lo sviluppo urbano ipertrofico che segnano l'epoca contemporanea: a determinarli è infatti un unico movimento espansivo della società e delle forze produttive. Se in questo movimento “il nucleo urbano diventa oggetto di consumo di alta qualità per stranieri, turisti, abitanti della periferia, il centro sopravvive grazie al suo duplice ruolo di luogo di consumo e di consumo di luogo” (Lefebvre 1968, 25). Sopravvive, certo, nella sua forma fisica ed architettonica, ma come, e per chi? Quando le politiche delle amministrazioni pubbliche si orientano sempre più a promuovere l'attrattività delle destinazioni urbane attraverso politiche di branding, estraendo un'immagine della città dal lavoro comune da cui è sorta, esse contribuiscono alla mercificazione dell'esperienza urbana, e si rende necessario chiedersi chi sia a trarre profitto da questo processo. Secondo Harvey è presto detto: “la particolare atmosfera e l'appeal di una determinata città sono sempre effetto del lavoro collettivo dei suoi abitanti, ma è il mercato del turismo a sfruttare quel bene collettivo per estrarre rendite monopolistiche” (Harvey 2013, 97).

L'estrazione di rendita costituisce dunque il modo escogitato dal capitale per mettere a profitto quel patrimonio comune di cui si era fino a pochi anni prima disinteressato concentrandosi sull'urbanizzazione diffusa. Riprendendo il discorso sul modo in cui l'economia turistica possa essere accostata, per quanto riguardo i suoi effetti negativi sulla comunità insediata, ai processi di gentrification, va insomma preso in considerazione come “la patrimonializzazione delle città sia un elemento chiave anche del *rent gap*, inteso come politica di controllo del territorio” (Semi 2015, 63). Nelle città, infatti, il valore della proprietà immobiliare è fortemente influenzato da una serie di “esternalità”, vale a dire da elementi di contesto non estrapolabili dalla semplice struttura fisica dell'edificio (Negri e Hardt 2010; Semi 2015), ed uno di questi è certamente rappresentato dall'inserimento in un ambiente urbano di pregio definito dalla sua desiderabilità in quanto attrazione

---

<sup>1</sup> Sul tema della messa in scena e della *staged authenticity*, cfr. MacCannell 1976

turistica: ecco dunque che “il valore aggiunto dal patrimonio storico spinge i prezzi e gli affitti verso un’escalation completamente imprevedibile ma generalmente drammatica” (Herzfeld 2010, 259), alimentando la spirale speculativa che desertifica e uccide le città storiche.

## Venezia

Le vicende di Venezia sono emblematiche per la comprensione di questi processi. La sua insularità, che ha imposto uno sviluppo periferico materialmente separato dalla città antica nella direzione di Mestre e Marghera, la rende un caso unico e paradigmatico al tempo stesso. Unico perché nelle altre città l’urbanizzazione periferica si è svolta tendenzialmente senza soluzione di continuità con l’abitato storico, favorendo processi di compenetrazione tra vecchio e nuovi insediamenti; paradigmatico perché la Laguna isola, come “in laboratorio”, la città antica, che come poche altre ha visto mantenersi per lo più inalterata la sua *forma urbis*, tanto che “la stessa espressione *centro storico*, a significare parte di un agglomerato più vasto, mal si addice a Venezia, che è piuttosto una *città storica* nel suo complesso” (Mancuso 2009, 137). Nonostante la sua apparente stabilità, Venezia non è in realtà stata esente da trasformazioni interne anche significative, nel tentativo inesausto, riportato dal dibattito ottocentesco e novecentesco, di adeguarla alle supposte esigenze della modernità (Romanelli 1977; Pavanello 2006), ma è certo vero che seppure questa sia stata “trasformata in moltissimi punti, è sempre andato a vuoto il tentativo, di cui si conoscono molti progetti, di trasformarla in una città su cui una razionalità agisse secondo i principi di una semplificazione unitaria” (Gregotti 2012, 103).

Il sostanziale prevalere di un’impostazione conservativa, per una strana eterogenesi dei fini, ha però contribuito ad una paradossale “periferizzazione” della città storica, che è stata sì conservata perlopiù inalterata nella sua morfologia generale, ma ha portato il capitale immobiliare a disinvestire progressivamente dalla città insulare e concentrarsi sull’espansione territoriale: il punto di svolta della storia urbana veneziana è infatti senza dubbio quello in cui si opta decisamente per l’allontanamento delle funzioni produttive verso la terraferma, con la realizzazione di Porto Marghera e della Prima Zona Industriale. Da quel momento in poi la città tenderà ad espandersi sempre più fuori dal suo alveo originale, oltre la Laguna (Zucconi 2002), divenendo così una sorta di periferia storica di sé stessa, appendice monumentale di un sistema metropolitano in espansione. Come ha osservato Pier Luigi Cervellati, e come approfondiremo in seguito, questo tipo di scelta strategica, nata per tutelare la specificità della città antica, ha alla lunga avuto gli esiti più inaspettati: “l’immagine consolidata si è trasformata in marchio, logo, inteso quale vuoto simbolo per una virtuale economia in grado di offrire l’archetipo di tante Disneyland riprodotte in facsimile. Così operando si è rovesciata la situazione: adesso Venezia è diventata la periferia di Mestre” (Cervellati 2010).

Questo processo porterà gradualmente a invertire il rapporto tra abitanti della città insulare e della terraferma, entrata a far parte del perimetro

amministrativo del comune di Venezia a partire dal periodo fascista proprio nell'ottica dello sviluppo dell'area industriale di Porto Marghera. Negli anni '70 del secolo scorso, quando l'industria pesante entrava irrevocabilmente in crisi, la fotografia demografica della città era eloquente. Nel 1977 il Comune nel suo complesso contava 360.000 abitanti, di cui circa 100.000 nella Venezia storica e 50.000 nell'estuario (isole della Laguna e del litorale), e 210.000 tra Mestre e Marghera; appena 25 anni prima, il rapporto era inverso: 96.000 nelle già in via di sviluppo aree di terraferma, e 210.000 tra città storica ed estuario. Il ciclo della grande industria ha avuto vita breve ma pesanti conseguenze sulla struttura fisica e socio-economica della città, portando ad un apparentemente irreversibile spostamento del baricentro cittadino verso i nuovi insediamenti e accompagnando l'apparentemente inarrestabile declino demografico della Venezia storica, giunta nel 2016 al di sotto della soglia dei 55.000 abitanti<sup>2</sup>. Se nel dibattito pubblico degli anni '60 si citava la quota di 135.000 residenti come numero di abitanti ideale per gli standard abitativi dell'epoca, già nel 1962 l'allora assessore all'Urbanistica si ritrovava ad avvertire che, se fino a quel momento lo spopolamento aveva “riportato la città storica ad un più normale indice di abitabilità, ora [l'esodo] comincia a scendere sotto quel limite. [...] A lungo andare salveremmo delle rovine” (Zanon Dal Bo 1962, 30).

In questo contesto, a fronte dell'oggettiva necessità di manutenzione e rinnovamento di gran parte dell'edificato veneziano, le cui spesso misere condizioni sono state un fattore di forte incentivo all'esodo della popolazione, non è stata posta la necessaria attenzione al mantenimento delle minime condizioni di sostenibilità sociale: piuttosto che intervenire sulla città storica con politiche di risanamento che accostassero agli interventi strutturali la promozione della residenza, gli investimenti e la pianificazione si sono piuttosto concentrati sull'edificazione della terraferma “in senso tentacolare, lungo le direttrici cioè sulle quali già da anni stava costruendo l'iniziativa privata” (Pietrangoli 2015, 28), mentre le ristrutturazioni realizzate attraverso i fondi della Legge Speciale del 1973 hanno avuto come effetto la rivalutazione degli immobili e l'aumento degli affitti, favorendo così in entrambi i casi l'abbandono della Venezia insulare. Possiamo allora dire che è con lo stesso movimento che Venezia ha visto crescere la sua anomala periferia, prima industriale e poi segnatamente postfordista, che da Mestre e Marghera si estende nella forma della metropoli diffusa (Indovina 1990; 2009) sulle direttrici verso Padova e Treviso, e trasformarsi contemporaneamente in pacchetto turistico di fama mondiale. Si sono infatti venute a determinare “le concordanze più paradossali, le alleanze più incredibili: gli intellettuali che hanno onestamente aderito a Italia Nostra (...) si sono trovati inopinatamente nello stesso

---

<sup>2</sup> Dati dell'Ufficio Statistica del Comune di Venezia

fronte con gli speculatori di aree della terraferma” (Dorigo 1973, 82), favorendo contemporaneamente la museificazione della città storica e l’inurbamento caotico dell’entroterra, entrambi a favore degli appetiti privati.

Provando ad analizzare il modo in cui ampie porzioni della città storica sono state poi riconvertite a nuovo uso, sembra legittimo poter applicare il concetto di *distruzione creatrice*, utilizzato da Harvey sulla scorta di Marx e Schumpeter per rendere conto dei modi in cui, attraverso l’innovazione, viene smaltito il capitale eccedente. Secondo l’autore americano “l’effetto dell’innovazione continua è quello di svalutare se non di distruggere gli investimenti passati e la capacità di lavoro” (Harvey 2010, 135). Nel nostro caso, ad essere distrutta è stata quella stratificazione di lavoro comune accumulato che era la città storica, con il suo tessuto produttivo ed abitativo e con la sedimentazione di pratiche e discorsi derivanti dalla sua vita sociale. Per mezzo di questa “distruzione” Venezia è stata così predisposta, attraverso una sorta di *politica del vuoto*, ad una grande ondata speculativa, giocata sulla cresta della montante monocultura turistica: con la diminuzione di oltre due terzi della popolazione residente, gli appartamenti, vuotati da inquilini che non potevano pagare cifre sempre più elevate, sono diventati la vera e propria “miniera d’oro” dei proprietari, attraverso la vendita come seconde case di lusso o, ancor più proficuamente, attraverso la locazione turistica o la trasformazione in senso alberghiero.

Se è almeno dal dopoguerra che le presenze turistiche non hanno smesso di crescere, favorendo i processi di “tourist gentrification” che abbiamo descritto in precedenza, è però a partire dagli anni ’90 che la curva di crescita inizia a subire un’impennata (Barbani e Zanon 2004), in concomitanza con l’assorbimento della crisi definitiva di Porto Marghera, e con esso della Venezia industriale. La pressione turistica raggiunge così livelli mai conosciuti prima, ed il trend di crescita non sembra arrestarsi. Non c’è concordanza esatta sulle cifre, ma si calcola che siano tra i 22 milioni (Van der Borg 2011) e i 30 milioni (Lanapoppi 2015) i turisti che ormai si riversano ogni anno nella città, portando in molti giorni dell’anno a far sì che il rapporto tra visitatori e residenti sia di 1 a 1, se non più. Questa situazione può essere definita di “iperturismo”: “from the socio-demographic point of view, there is hypertourism every time that the city users or vacationer visitors exceed the number of residents and therefore the city is defined as a place with a basic tourist vocation (...) similar to a theme park” (Costa e Martinotti 2003, 61). Lo scenario quotidiano della città lagunare va insomma ben oltre le valutazioni sulla capacità di carico elaborate nel 1988 da Costa e Van der Borg, che indicavano come limite massimo per Venezia 7,5 milioni di presenze l’anno (una media di 20.750 al giorno) suddivisi tra 4,7 milioni di pernottanti e 2,8 milioni di escursionisti (Costa e Van der Borg 1988). Sulla scorta di questi dati diventa dunque possibile affermare che la città, trasformata in spazio iperturistico, cristallizzata nella sua forma ma profondamente trasformata nell’uso e nella composizione della folla che ne attraversa le calli, “non appartiene più da tempo ai veneziani, ridotta com’è a spazio turistico, simulacro di una spazio abitabile che non esiste più” (De Rita 1993, 28).

Questa impennata è particolarmente evidente, oltre che nella proliferazione di esercizi commerciali tourist-oriented a scapito della rete del commercio di vicinato (processo incentivato dalle liberalizzazioni della legge Bersani del 2006), a partire dall'esplosione dell'offerta ricettiva, specialmente nell'ambito extra-alberghiero. La recente affermazione di portali di sharing economy come AirBnb, combinata con la liberalizzazione dei cambi di destinazione d'uso favoriti dalla Legge Regionale sul Turismo del 2013, ha portato ad un vero e proprio boom del settore. I dati ufficiali più recenti sono quelli estrapolabili dal rapporto dell'Agenzia di Promozione Turistica (APT), che indicano al 2010 la cifra di 43.346 posti letti disponibili nell'intero territorio comunale, divisi in 406 strutture alberghiere, 444 Bed & Breakfast, e ben 1438 appartamenti a locazione turistica. Se confrontati con i dati di appena dieci anni prima, appare immediatamente visibile l'estrema crescita di quest'ultimo settore, che contava nel 2000 solo 81 appartamenti registrati, a fronte di 86 Bed & Breakfast e 327 alberghi<sup>3</sup>. Considerando la propensione al sommerso del settore, favorita dai nuovi portali di prenotazione, è inoltre da considerare che i dati ufficiali sono ampiamente stimati al ribasso, come si evince facilmente anche solo dal confronto con l'iniziativa di monitoraggio dal basso prodotta dal progetto Inside Airbnb<sup>4</sup>. Ad inasprire il quadro, va poi aggiunta la crescita delle seconde case, che conquistando quote rilevanti del mercato immobiliare contribuiscono a ridurre l'offerta abitativa a fini residenziali, favorendo il processo di *crowding-out* (Van Der Borg 2007).

L'involuzione della città nella direzione della monocultura turistica porta dunque con sé evidenti problematiche, che ne stanno trasfigurando il paesaggio sociale. Sarebbe però errato pensare che la trasformazione in parco tematico sia compiuta, e che la città nella sua interezza “viva di turismo”, come si suol dire. Come hanno potuto testimoniare diversi studi (Costa e Van der Borg 1988; De Rita 1993), quello che ci viene restituito è piuttosto il paesaggio di una città divisa, sul cui corpo diversi gruppi, portatori di interessi divergenti, si contendono l'uso dello spazio urbano: “surprisingly, only a relatively small number of those employed in Venice earn their living from tourism” (Quinn 2007, 7). Nello studio redatto da Bernadette Quinn, il 62% dei residenti veneziani intervistati rivela di non avere altra relazione con i turisti se non quella di incontrarli per strada, e di non intrattenere con questi nessun tipo di relazione economica (Quinn 2007). Viene così a delinearsi il quadro di “una città spaccata tra chi *vive di* turismo e chi vede dal *turismo erosi i suoi spazi vitali*”, nel “primato di una monocultura che si

---

<sup>3</sup> I dati possono essere consultati dal sito dell'associazione ItaliaNostra: <http://www.italianostravenezia.org/statistiche%20su-venezialalberghi-e-strutture-extra-alberghiere-nel-corso-degli-anni/>

<sup>4</sup> Cfr. <http://insideairbnb.com/venice/>

autoalimenta non sottoposta al rischio di una fluttuazione della domanda (...) e che avanzando espelle popolazione e libera spazi funzionali all'uso turistico" (De Rita 1993, 29).

Analogo è il discorso che può essere fatto attorno al tema del crocierismo, contro cui si mobilita da anni un comitato locale le cui attività hanno avuto un grande riscontro mediatico - anche internazionale (Vianello 2016). Presentato dai suoi propugnatori "come una opportunità, pressoché priva di costi, per accrescere il reddito della città" (Tattara 2013, 32), esso comporterebbe in realtà dei costi sociali e ambientali (inquinamento dell'aria, del mare ed elettromagnetico, alterazione dell'equilibrio morfologico della Laguna ed indebolimento delle fondamenta, produzione di rifiuti, aumento della pressione antropica) che non ne bilancerebbero i benefici in termini occupazionali (Tattara 2013; Tattara e Fabbri 2014; Testa 2011). La struttura economica del business delle cosiddette Grandi Navi sarebbe infatti caratterizzata da un originario difetto "distributivo", vale a dire da un sistema che accentra i profitti mentre socializza le perdite, e che ancora una volta manifesta così la sua natura fundamentalmente estrattiva di prelievo di valore a partire da un bene comune: "i costi sono in gran parte a carico di coloro che non traggono beneficio diretto dalle attività turistiche che provengono dalle crociere, come la maggior parte dei residenti nella città storica, che sopportano un costo per anno di circa 6.000€ pro capite", mentre "i ricavi si suddividono tra i titolari delle agenzie di servizi, coloro che operano per il turismo, che sono individui ma anche società che non hanno sede in città, le compagnie armatrici e i fornitori delle navi" (Tattara 2013, 36).

Un ulteriore elemento di conflitto tra le categorie di city users (residenti, visitatori, pendolari) innescato dall'economia turistica, riguarda infine anche l'uso dello spazio pubblico. Come abbiamo visto attraverso il concetto di "displacement pressure", le modificazioni dell'ambiente cittadino e del suo tessuto sociale ed economico, possono portare la popolazione residente a percepire il proprio ambiente di vita come un ambiente alienato, sperando una sensazione di "loss of place". Di fronte a questo tipo di fenomeno, si articolano da parte degli indigeni risposte e strategie differenti, delle quali riteniamo importante analizzarne una, a nostro avviso, assai problematica, per lo meno nell'ottica del discorso sul diritto alla città come bene comune che tenteremo di delineare in conclusione dell'articolo. Di fronte alle cronache che ogni estate riportano l'immagine di una città in preda al "degrado", assalita da orde di turisti "maleducati" che bivaccano sulla pubblica via, orinano nelle calli e si tuffano nei canali, si ergono infatti puntualmente gli strali di chi sostiene che Venezia vada difesa dall'aggressione turistica con più ferree norme di conservazione e ripristino del decoro urbano. Possiamo annoverare in questo partito sia molti cittadini esasperati dalla quotidiana pressione umana sulla città - che genera, oltre alle più generali conseguenze socio-economiche riportate in precedenza, un notevole congestionamento delle calli e dei mezzi pubblici ed un'enorme quantità di rifiuti - sia alcuni interpreti locali e internazionali di un'idea fundamentalmente conservatrice di gestione del fenomeno

turistico ed in generale dell'organismo urbano. Come ha osservato Paola Minoia (2017), in molti casi questi discorsi provengono da alcuni settori sociali a loro volta protagonisti di processi di espulsione delle classi più basse, che dopo aver contribuito di fatto alla gentrificazione del contesto urbano fanno proprie istanze di conservazione della città, in linea con la loro peculiare rappresentazione di una Venezia “autentica”. Alcuni settori sociali, non per forza numericamente rilevanti ma certamente in grado di orientare il dibattito pubblico (come sono ad esempio alcuni “super ricchi”, spesso stranieri e di recente insediamento), propongono infatti un discorso anti-turistico dalla coloritura elitaria profondamente ancorato ad uno sguardo orientalistico sulla città, che essi vorrebbero il più possibile simile a quella che loro stessi hanno sognato e ricercato, dapprima come turisti, poi come nuovi abitanti (Minoia 2017).

Attraverso queste forme discorsive, insomma, ad essere proposta è un'idea di città che, per poter attrarre un turismo essenzialmente di *élite*, dovrebbe essere intesa e fruita come una sorta di “museo a cielo aperto”. Nonostante le apparenti buone intenzioni di appelli come quelli, recenti, di Ilaria Borletti Buitoni<sup>5</sup>, che arriva sino a proporre l'istituzione di un'autorità internazionale con poteri vincolanti in materia di salvaguardia e tutela della città storica, è opportuno a nostro avviso avere molta cautela nei confronti di quei modelli di gestione urbana tesi a rappresentare la città nella forma del museo. Come abbiamo osservato in precedenza, la museificazione sottende un modello di governance che sottrae la città all'uso del corpo sociale che la abita, laddove invece vorremmo sostenere che “la città appartiene ai cittadini fin quando essi sono in grado di trasformarla secondo una naturale coerenza con l'identità che le è propria” (Gregotti 2012, 95-96). Queste impostazioni rischiano al contrario di favorire la retorica secondo cui, mancando della competenza necessaria, la cittadinanza non deterrebbe la titolarità alla decisione sovrana su quello che, invece di essere interpretato come esito coevolutivo del rapporto tra territorio e comunità insediata, assume sempre più all'ambiguo status di “patrimonio dell'umanità”. Conseguenzialmente, se il museo-Venezia è patrimonio di tutti, non spetterebbe più unicamente ai veneziani che vi risiedono decidere come questo patrimonio dovrebbe essere amministrato.

La città-museo dunque, se per alcuni rappresenterebbe un'alternativa alla disneylandizzazione<sup>6</sup> prodotta dal turismo di massa, costituirebbe da un lato un

---

<sup>5</sup> Gli interventi su Venezia dell'attuale Sottosegretario al Ministero dei Beni e Attività Culturali del Governo Italiano sono consultabili sul suo sito personale, <http://ilariaborletti.it/>

<sup>6</sup> Come sostiene M. Favilla sulla scorta dei lavori di P. L. Cervellati, secondo cui “la città-museo e il territorio-parco sono il solo autentico 'modello di sviluppo' veramente alternativo”. Cfr. Pavanello 2006, 184n

modello sostanzialmente classista di città per ricchi, sia per quanto riguarda i visitatori sia per quanto riguarderebbe, alla lunga, gli abitanti, e dall'altro un precedente politicamente pericoloso di sottrazione della città all'uso che i suoi abitanti possono decidere di farne. Come abbiamo cercato di mostrare, la patrimonializzazione esasperata dei tessuti urbani non è affatto una garanzia della loro tutela, anzi: come ha scritto Salvatore Settis, “il paradosso della conservazione è che nulla si conserva mai né mai si tramanda se resta immobile e stagnante. Anche la tradizione è un continuo rinnovarsi”, e per poterlo fare occorre che la città possa “elaborare una *poetica del riuso* che non si limiti alla monocultura del turismo di massa” (Settis 2014, 53 e 59). Se così non dovesse essere, rischierebbe di vedersi attuato il proposito espresso nel 1981 dall'architetto Marco Romano sulla rivista *Urbanistica*, che sosteneva che “la trasformazione di Venezia in una Disneyland potrebbe segnare il passaggio a un modo di vivere più creativo, più allegro, più festoso” (Romano 1981, 77): si tratterebbe certamente di un altro *uso della città*, con l'inconveniente però di non essere praticato da qualcuno ancora definibile come *cittadino*. In definitiva il problema di Venezia, contesa da un lato dalla forma parco tematico e dall'altra dalla forma museo, in ogni caso ostaggio di chi dalle sue pietre e dalla sua immagine è in grado di estrarre un valore che non ha prodotto ma che ha espropriato ai suoi abitanti, pare potersi ancora esprimere, a più di un secolo di distanza, con le parole pronunciate da Pompeo Momenti durante un'interrogazione parlamentare, nel 1902: “Credo anch'io che, quantunque le pietre a Venezia siano migliori e più belle degli uomini, abbiano però anche gli uomini i loro diritti, e non sia lecito, per amore dell'arte, condannare gente viva ad abitare tra le fredde pareti di un museo, e se Venezia non deve essere un museo, non può nemmeno perdere o sciupare ciò che il mondo le invidia” (Momenti 1924, 253).

### **Comune urbano vs estrattivismo turistico**

Come nel Marx del Capitale la merce si allontana dal lavoratore ponendosi di fronte a lui come un prodotto alienato, così le città turistiche ci sembrano ormai porsi, di fronte a chi le abita e continuamente contribuisce a riprodurle, come ambiente alienato, in virtù di una analoga espropriazione. L'industria turistica, stravolgendo il tessuto sociale delle città storiche, mercificandole e museificandole al tempo stesso, rappresenterebbe uno dei principali vettori di questa alienazione, assumendo i caratteri di un'economia estrattiva che può essere definita come *coloniale*, intendendo letteralmente, con questo termine, un tipo di economia che fa del cospicuo consumo di risorse accumulate nei secoli il suo tratto distintivo (Crick 1989). Con questa suggestione, si vorrebbe pertanto alludere all'industria turistica come ad una forma contemporanea di *colonialismo interno*, rivolto, nel caso delle città d'arte, alla dimensione storico-temporale dell'alterità piuttosto che a quella spaziale: un'attività estrattiva in grado di produrre valore a partire da quelle “enclave del passato” (Toffler 1970, 286) che sono le città e i centri storici.

Seguendo l'intuizione di Marina Garcés, esposta in una conferenza tenutasi a Barcellona nel 2014, ci pare d'altronde pertinente, nell'interpretare i caratteri

dell'economia turistica attraverso il concetto di estrattivismo, accostarlo al campo di riflessione sulle economie coloniali e neo-coloniali, dove è strumento interpretativo corrente (Gago e Mezzadra 2015). I livelli di analogia sono d'altronde molteplici: in primo luogo, entrambe producono dipendenza economica, poiché concentrano la fonte di ingresso di capitale e l'organizzazione economica che la circonda, favorendo la tendenza alla monocultura. In secondo luogo, sono caratterizzate da quello che è stato definito “effetto voracità”: lo sfruttamento intensivo di una risorsa esauribile che tende a distruggersi, sia essa la città o un giacimento minerario. Terzo, si caratterizzano per uno “sviluppo impoverente”, perché producendo lavoro ed infrastrutture non redistribuiscono la ricchezza – anzi, la accentrano. Il quarto elemento che accomuna l'estrattivismo turistico a quello in atto nelle economie coloniali è che esso produce disgregazione del tessuto sociale: entrambi tendono infatti a generare una società civile passiva la cui principale aspettativa di ricchezza è determinata dalla realizzazione di rendite, riducendo così la creatività sociale. Infine, tutte e due aumentano la tendenza all'autoritarismo nella gestione della decisione politica: se le attività estrattive si organizzano attorno ad un'unica fonte, come è il caso nelle monoculture, la tendenza è quella all'accentramento oligarchico dei processi democratici (Garcés 2014).

Si tratta dunque in entrambi i casi di un modo di organizzare l'economia di un luogo in funzione di un mercato esterno, che ha l'effetto di produrre un'erosione della dimensione comune su cui si fonda, attraverso un processo di “spatially orchestrated dispossession, aimed at dismantling autonomous, collectively produced and managed forms of common wealth and value regimes” (Sevilla-Buitrago 2015, 4). Di fronte a questa particolare forma dell'estrattivismo contemporaneo, occorrerà pertanto tracciare le linee di una resistenza possibile. Queste andranno ricercate in quelle esperienze di autorganizzazione locale che, ponendo il tema della dimensione comune della vita delle città e dei quartieri, costituiscono dei momenti di vero e proprio *commoning urbano* che danno forma a ciò su cui esercita l'attività estrattiva. Sono queste, a nostro avviso, le forme organizzate di opposizione alla spoliazione, che da un lato organizzano il comune in difesa di sé stesso e dall'altro lo rinnovano e costruiscono, producendo nuovi modi di vita e in ultima istanza *nuova città*. Come scriveva infatti Lefebvre “sarebbe vano proporsi la ricostruzione della città antica; si può solo costruire una nuova città, su nuove basi, a un altro livello, in altre condizioni, in un'altra società” (Lefebvre 1968, 102). In che direzione quindi costruire questa nuova città sulle spoglie dell'antica?

David Harvey ha sintetizzato efficacemente la reciproca correlazione che sussiste tra la dimensione generale del comune produttivo, le pratiche di

---

<sup>7</sup> Tutte le espressioni tra virgolette sono estrapolate dalla registrazione della conferenza

commoning urbano ed il claim del diritto alla città, quando, sulla scorta delle formulazioni di Negri e Hardt, invita a pensare “la metropoli in quanto tale [come] un grande common prodotto dal lavoro collettivo dentro la città e per la città”. In questo senso “il diritto di usare quel bene comune dovrà ovviamente essere esteso a tutti coloro che hanno partecipato alla sua produzione. È questa, naturalmente, la base della rivendicazione del diritto alla città da parte del lavoro collettivo che l'ha prodotta” (Harvey 2013, 101). Se dunque la città tutta è bene comune, a interessarci come pratiche di commoning non saranno tanto le singole esperienze che coraggiosamente si battono per la difesa e produzione di questo o quello specifico *asset* patrimoniale individuato come bene comune. Laddove la posta in gioco del meccanismo di mercificazione si estende alla città nel suo complesso, sarà a quella stessa altezza che dovranno sapersi collocare i movimenti di resistenza alla privatizzazione e sfruttamento dell'urbano che hanno luogo nell'economia estrattiva contemporanea. Come hanno osservato Harvey ed altri commentatori, e come testimoniano le cronache degli ultimi anni, i movimenti sociali contemporanei sono sempre più orientati all'assunzione dello scenario urbano come di un terreno imprescindibile di lotta. Dalle rivolte di Gezi Park a Istanbul alle sommosse brasiliane, passando per una miriade di mobilitazioni ed esperienze locali, la città in quanto tale diviene sempre più la posta in gioco dei conflitti sociali, e le città italiane, Venezia inclusa, non fanno eccezione. Nelle vecchie città come nelle nuove metropoli, occorre quindi riprendere il tema del diritto alla città e delle pratiche che costituiscono il comune in opposizione all'attività estrattiva del capitale, perché “anche a Venezia parlare di diritto alla città vuol dire contrastare la deriva che delle città storiche sta facendo carne da macello per speculazioni immobiliari [e] perché non c'è diritto alla città senza il riconoscimento della priorità del bene comune” (Settis 2014, 102-3).

Riassumendo, la tesi che abbiamo sostenuto è che la stratificazione storica del tessuto urbano, espressione materiale di una cultura e di una produzione comuni sedimentatisi nel tempo, sia una delle forme del comune di cui il capitale si pone, attraverso l'industria turistica, il problema della messa a rendita. Per poterlo fare, la città storica deve essere ipostatizzata nella forma del museo, sottratta all'uso che ne ha determinato l'insorgenza come secrezione materiale della vita di una comunità. Se la città tutta è un bene comune, costantemente riprodotta dai suoi abitanti, il patrimonio urbano non è che la manifestazione diacronica di quel lavoro comune. In questo contesto, pensare la città come viva implica il rifiuto del paradigma museale e contemporaneamente la resistenza puntuale ad ogni tentativo di appropriazione e privatizzazione; implica il rifiuto di “un'economia dei beni culturali che si riduce al parassitario drenaggio di risorse pubbliche in tasche private, socializzando le perdite (l'usura materiale e morale dei pochi «capolavori» redditizi) e privatizzando gli utili, senza creare posti di lavoro, ma sfruttando selvaggiamente un vasto precariato intellettuale” (Montanari 2013, 242-3). E, poiché “curiosamente i dibattiti sulla capacità funzionale del centro storico ricalcano quelli degli anni Cinquanta e Sessanta, con l'aggravante di aver aggiunto al peso delle attività direzionali - spesso ancora localizzate nella città vecchia -

quelle del commercio al dettaglio e dei servizi del turismo”, implica soprattutto delle politiche della casa che favoriscano “nuovi insediamenti abitativi all’interno dei vecchi centri” come “una strada possibile per la rivalutazione dell’intera città post-industriale” (Cutolo e Pace 2016, 55).

Opporsi alla turisticizzazione dei centri storici significa in definitiva affermare che il comune che li ha costruiti e li abita non ha smesso di poter produrre, e che la sua capacità di presa in cura del sostrato materiale della sua sussistenza ha la capacità di opporsi alle forze che spingono in direzione della sua espropriazione. Come ha scritto il geografo Franco Farinelli, “esiste una brutalità nella definizione moderna di città per la quale essa diventa una collezione di cose, che non regge più perché fondata sulla distinzione netta tra ciò che è materiale e ciò che è immateriale”, laddove oggi al contrario “siamo costretti a reintrodurre l’immateriale dentro la materialità del fatto urbano” (Farinelli 2010, 22). Questo immateriale altro non è che la vita comune dei suoi abitanti, la “possanza loro” come la definirà Botero, con un’espressione già quasi politico-economica su cui “un paio di secoli dopo, per altri motivi, Adam Smith converrà senza fatica” (ibid, 21). Liberare questa “possanza” collettiva dai meccanismi estrattivi che la riducono a risorsa appropriabile e monetizzabile è una questione in definitiva politica, ma è anche, in questo mondo cementificato e abbandonato allo sprawl, il terreno di un riconoscimento e di una scelta: riconoscimento del valore intrinseco di una certa forma di vita urbana e scelta della sua difesa, perché “la città conserva la sua anima, la sua continuità, fino a quando la comunità che la abita si riconosce erede di se stessa” (Settis 2014, 52). Se i veneziani odierni saranno in grado di continuare a riconoscersi nella propria città e a trovare nuovi strumenti per difenderla dalle forze che la sottraggono loro, Venezia continuerà a vivere; se invece “continueranno a usare Venezia come un oggetto da mostrare in determinate occasioni, la perderanno come organismo vivente e quindi civilmente espressivo per avere in cambio un monumento restaurato, inerte e imbalsamato, concluso nella sua forma: un rudere turistico, che sarà esattamente il contrario di Venezia” (Mazzariol 1969, 7).

### Riferimenti bibliografici

- Agamben, Giorgio. 1979. *Infanzia e storia*. Torino: Einaudi.
- Agamben, Giorgio. 2005. *Profanazioni*. Roma: Nottetempo.
- Agostini, Ilaria 2015. La cultura della città storica in Italia. *Scienze del territorio* 3, 97-103.
- Amendola, Giandomenico. 1997. *La città postmoderna*. Bari: Laterza
- Andriani, Carmen (a cura di). 2010. *Il patrimonio e l’abitare*. Roma: Donzelli.
- Argan, Giulio Carlo. 1954. Edilizia popolare e tutela monumentale, *Edilizia popolare* 1(1), 19-20.

- Assennato, Marco. 2013. *Una traccia sulla metropoli*. Archivio web: <http://www.euronomade.info/?p=37>.
- Augé, Marc. 2004. *Rovine e Macerie*. Torino: Bollati Boringhieri.
- Barbiani, Elia e Giuliano Zanon (a cura di). 2004. *Condizioni di competitività delle strutture ricettive del Comune di Venezia e della regione turistica*. Venezia: COSES.
- Cabrerizo, China. 2016. *La ciudad negocio. Turismo y movilización social en pugna*. Madrid: Cisma.
- Cederna, Antonio. 1956. *I vandali in casa*. Bari: Laterza.
- Cervellati, Pier Luigi e Mariangela Miliari. 1977. *I centri storici*. Rimini: Guaraldi.
- Cervellati, Pier Luigi 2010. Centri storici. *Enciclopedia Italiana Treccani XXI secolo*. Archivio web: [http://www.treccani.it/enciclopedia/centri-storici\\_%28XXI-Secolo%29/](http://www.treccani.it/enciclopedia/centri-storici_%28XXI-Secolo%29/)
- Choay, Françoise. 1996. *L'allegoria del patrimonio*. Roma: Officina Edizioni.
- Claire Fontaine. 2009. Artisti ready-made e sciopero umano. Qualche precisazione. In, Marco Baravalle (a cura di), *L'arte della sovversione*. Roma: Manifestolibri, pp. 65-78.
- Cócola Gant, Augustin 2015. *Tourism and commercial gentrification*. Archivio web: <http://www.rc21.org/en/wp-content/uploads/2014/12/E4-Cócola-Gant.pdf>.
- Colomb, Claire and Johannes Novy. 2016. *Protest and Resitance in the Tourist City*. London: Routledge.
- Costa, Nicolò e Guido Martinotti. 2003. Sociological Theories of Tourism and Regulation Theory. In, Lily Hoffman, Susan Feinstein & Dennis Judd (eds), *Cities and Visitors. Regulating People, Markets and City Space*. Oxford: Blackwell, pp. 53-72.
- Costa, Paolo e Jan Van Der Borg. 1988. Un modello lineare per la programmazione del turismo. Sulla capacità massima di accoglienza turistica del Centro Storico di Venezia. *Coses Informazioni* 32, 21-6.
- Crick, Malcolm 1989. Representation of International Tourism in the social sciences: Sun, Sex, Sights, Savings, and Servility. *Annual Review of Anthropology* 18(1), 307-44.
- Cutolo, Davide e Sergio Pace. 2016. *La scoperta della città antica. Esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento*. Macerata: Quodlibet.
- Davidson, Mark and Loretta Lees. 2005. New-build “gentrification” and London’s riverside renaissance. *Environment and planning A* 37(7), 1165-90.
- De Rita, Giuseppe. 1993. *Una Città Speciale: Rapporto su Venezia*. Venezia: Marsilio.

- Dorigo, Wladimiro. 1973. *Una legge contro Venezia*. Roma: Officina Edizioni.
- Fabbri, Gianni e Giuseppe Tattara. 2014. *Venezia, la laguna, il porto e il gigantismo navale*. Bergamo: Moretti & Vitali.
- Farinelli, Franco. 2010. Estetizzazione e anestetizzazione. In Carmen Andriani (a cura di), *Il patrimonio e l'abitare*. Roma: Donzelli, pp. 21-8.
- Gago, Veronica. 2015. *La razón neoliberal*. Madrid: Traficantes de Sueños.
- Gago, Veronica e Sandro Mezzadra. 2015. Para una crítica de las operaciones extractivas del capital. Patrón de acumulación y luchas sociales en el tiempo de la financiarización. *Nueva Sociedad* 255, 38-52.
- Garcés, Marina. 2014. *Desmarcar Barcelona*, conferenza tenuta al CCCB di Barcellona. Archivio web: <https://www.youtube.com/watch?v=W2qsVoc9szU>.
- Gorz, André. 2003. *L'immateriale. Conoscenza valore e capitale*. Torino: Bollati Boringhieri.
- Giovannoni, Gustavo. 1932. *Vecchie città ed edilizia nuova*. Torino: UTET.
- Gotham, Kevin Fox. 2005. Tourism gentrification: The case of New Orleans' Vieux Carre (French Quarter). *Urban Studies* 42(7), 1099-121.
- Gregotti, Vittorio. 2012. Venezia città della nuova modernità. In, Alessandro Bianchini, Mario Coglitore, Giovanni Dalla Costa e Antonio Semi (a cura di), *Un altro Fontego*. Venezia: Cafoscarina, pp. 93-122.
- Harvey, David. 2013. *Città ribelli*. Milano: Il Saggiatore.
- Harvey, David. 2010. *La crisi della modernità*. Milano: Il Saggiatore.
- Herzfeld, Michael. 2010. Engagement, gentrification, and the neoliberal hijacking of history. *Current Anthropology* 51(S2), S259-S67.
- Indovina, Francesco (a cura di). 1990. *La città diffusa*. Venezia: Daest.
- Indovina, Francesco. 2009. *Dalla città diffusa all'arcipelago urbano*. Milano: Franco Angeli.
- Ingersoll, Richard. 2004. *Sprawltown*. Roma: Meltemi.
- Lanapoppi, Paolo. 2015. *Caro turista*. Venezia: Corte del Fontego.
- Lefebvre, Henri. 1968. *Le droit à la ville*. Paris: Anthropos.
- Lefebvre, Henri. 1970. *La révolution urbaine*. Paris: Gallimard.
- Lefebvre, Henri. 1974. *La production de l'espace*. Paris: Anthropos.
- MacCannell, Dean. 1976. *The Tourist: a New Theory of the Leisure Class*. London: Macmillan.
- Mancuso, Franco. 2009. *Venezia è una città. Come è stata costruita e come vive*. Venezia: Corte del Fontego.

- Marcuse, Peter. 1985. Gentrification, abandonment, and displacement: Connections, causes, and policy responses in New York City. *Journal of Urban and Contemporary Law* 28, 195-240.
- Marx, Karl. 1968. *Lineamenti fondamentali della critica dell'economia politica*. Firenze: La Nuova Italia.
- Marx, Karl. 1981. *Il capitale*. Roma: Editori Riuniti.
- Mazzariol, Giuseppe. 1969. Louis Kahn. Un progetto per Venezia. *Lotus* 6, 6-39.
- Mezzadra, Sandro and Brett Neilson. 2013. Extraction, Logistics, Finance. Global Crisis and the Politics of Operations. *Radical Philosophy* 178, 8-18.
- Mezzadra, Sandro and Brett Neilson. 2015. Operations of Capital. *The South Atlantic Quarterly* 114(1), 1-9.
- Minoia, Paola. 2017. Venice Reshaped? Tourist Gentrification and Sense of Place. In, Nicola Bellini e Cecilia Pasquinelli (a cura di), *Tourism in the City: Towards an Integrative Agenda on Urban Tourism*. Berlino: Springer, pp. 261-74.
- Molmenti, Pompeo. 1924. *I nemici di Venezia, polemiche raccolte e annotate da E. ZORZI*. Bologna: Zanichelli.
- Montanari, Tomaso. 2013. *Le pietre e il popolo. Restituire ai cittadini l'arte e la storia delle città d'arte*. Roma: Minimum Fax.
- Negri, Antonio e Michael Hardt. 2010. *Comune*. Milano: Rizzoli.
- Negri, Antonio. 2014. *Il comune della produzione sociale. Intervista a Toni Negri sulla metropoli* (a cura di Tomasello, Federico). Archivio web: <http://www.euronomade.info/?p=2185>.
- Negri, Antonio. 2016. *Il comune come modo di produzione*. Archivio web: <http://www.euronomade.info/?p=7331>
- Pavanello, Giuseppe (a cura di). 2006. *L'enigma della modernità*. Venezia: Istituto Veneto di Scienze Lettere ed Arti.
- Pasquinelli, Matteo. 2011. *Capitalismo macchinico e plusvalore di rete: note sull'economia politica della macchina di Turing*. Archivio web: [http://matteopasquinelli.com/docs/Pasquinelli\\_Capitalismo\\_Macchinico.pdf](http://matteopasquinelli.com/docs/Pasquinelli_Capitalismo_Macchinico.pdf)
- Pietrangoli, Leopoldo. 2015. Venezia 1945-1966: la politica, l'economia, la società. In AAVV., *L'ultima Venezia. Cultura, presenze e progetti*. Venezia: Istituto Veneto di Scienze Lettere e d'Arti, pp. 13-43.
- Quinn, Bernadette. 2007. Performing tourism in Venice: local residents in focus. *Annals of Tourism Research* 34(2), 458-72.
- Rigaud, Jacques. 1978. Patrimoine, évolution culturelle. *Monuments historiques* 5, 4.

- Romanelli, Giandomenico. 1977. *Venezia Ottocento*. Roma: Officina Edizioni.
- Romano, Marco. 1981. Il leit-motiv della contrattazione politica nel piano comprensoriale di Venezia, *Urbanistica* 71, 65-84.
- Sassen, Saskia. 1997. *Le città globali*. Torino: UTET.
- Semi, Giovanni. 2015. *Gentrification. Tutte le città come Disneyland?*. Bologna: Il Mulino.
- Settis, Salvatore. 2014. *Se Venezia muore*. Einaudi: Torino.
- Sevilla-Buitrago, Alvaro. 2015. Capitalist Formations of Enclosure: Space and the Extinction of the Commons. *Antipode* 47(4), 999-1020.
- Slater, Tom. 2009. Missing Marcuse: on gentrification and displacement. *City* 13(2-3), 292-311.
- Smith, Neil. 1996. *The New Urban Frontier. Gentrification and the revanchist city*. London: Routledge.
- Tattara, Giuseppe. 2013. *É solo la punta dell'iceberg! Costi e ricavi del crocierismo a Venezia*. Dipartimento di Economia, Università Ca' Foscari di Venezia, Note di lavoro 2.
- Testa, Silvio. 2011. *E le chiamano navi*. Venezia: Corte del Fontego.
- Toffler, Alvin. 1970. *Future shock*. New York: Random House.
- Van der Borg, Jan. 2011. La Capacità di Carico: Limite allo Sviluppo Turistico?, *Crescita Turismo* 372, 4-6.
- Van der Borg, Jan. 2007. 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, pp. 45-8.
- Ventura, Francesco. 1995. Introduzione. In, Gustavo Giovannoni, *Vecchie città ed edilizia nuova*. Milano: Città Studi Edizioni, pp. xiii-xxxix.
- Vianello, Michele. 2016. The “No Grandi Navi” Campaign. In, Claire Colomb & Johannes Novy (eds), *Protest and Resitance in the Tourist City*. London: Routledge, pp. 171-90.
- Virno, Paolo. 2010. *Grammatica della moltitudine. Per un'analisi delle forme di vita contemporanee*. Roma: DeriveApprodi.
- Virno, Paolo. 2008. Cooperazione. In, LUM – Libera Università Metropolitana (a cura di), *Lessico Marxiano*. Roma: Manifestolibri, pp. 61-7.
- Zanon Dal Bo, Agostino. 1964. Il piano regolatore di Venezia, in *Atti del convegno internazionale “Il problema di Venezia” 4-7 ottobre 1962*, Fondazione Giorgio Cini.

Zibechi, Raul. 2016. *La nuova corsa all'oro. Società estrattiviste e rapina*. Bologna: Mutus Liber.

Zucconi, Guido (a cura di). 2002. *La grande Venezia. Una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento*. Venezia: Marsilio.

Zukin, Sharon. 1995. *The Cultures of Cities*. Oxford: Blackwell.