



XXXIII CONGRESSO
GEOGRAFICO ITALIANO



GEOGRAFIE IN MOVIMENTO
Padova 8-13 settembre 2021

VOLUME PRIMO

ELEMENTI, ANIMALI, PIANTE

Mobilità dei costituenti,
delle forze e degli organismi

a cura di

Andrea Pase Aldino Bondesan Sara Luchetta

cleup

XXXIII CONGRESSO GEOGRAFICO ITALIANO

GEOGRAFIE IN MOVIMENTO

Padova 8-13 settembre 2021

VOLUME PRIMO

ELEMENTI, ANIMALI, PIANTE

**Mobilità dei costituenti,
delle forze e degli organismi**

a cura di

Andrea Pase Aldino Bondesan Sara Luchetta

cleup

XXXIII Congresso Geografico Italiano
Padova, 8-13 settembre 2021

Con il sostegno di



Associazione dei Geografi Italiani

1222 · 2022
800
ANNI



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI PADOVA

Università degli Studi di Padova

DSSGeA

DIPARTIMENTO DI SCIENZE STORICHE,
GEOGRAFICHE E DELL'ANTICHITÀ

Dipartimento di Scienze Storiche
Geografiche e dell'Antichità

ICEA

Dipartimento di Ingegneria Civile
Edile Ambientale



MUSEO DI GEOGRAFIA

PALAZZO WOLLEMBORG
UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA

Museo di Geografia
Università di Padova



MOHU MOBILITY & HUMANITIES
Centre for Advanced Studies

Centro di Eccellenza
Mobility and Humanities



Master in GIScience e Sistemi a pilotaggio
remoto per la gestione integrata
del territorio e delle risorse naturali



Sustainable Territorial Development:
Climate Change Cooperation Diversity -
International Master Degree



Associazione
GIShub

Associazione GIShub

Comitato Organizzatore

Marina Bertoncin (coordinatrice), Silvy Boccaletti, Aldino Bondesan, Benedetta Castiglioni, Margherita Cisani, Daniele Codato, Giuseppe Della Fera, Massimo De Marchi, Alberto Diantini, Giovanni Donadelli, Francesco Facchinelli, Francesco Ferrarese, Chiara Gallanti, Laura Lo Presti, Sabrina Meneghello, Marco Orlandi, Salvatore Eugenio Pappalardo, Andrea Pase, Chiara Pasquato, Giada Peterle, Silvia Piovan, Daria Quatrada, Chiara Rabbiosi, Tania Rossetto, Mauro Varotto.

Comitato Scientifico

Marina Bertoncin (coordinatrice), Silvia Aru, Aldino Bondesan, Panos Bourlessas, Giorgia Bressan, Luisa Carbone, Benedetta Castiglioni, Giacomo Cavuta, Margherita Cisani, Annalisa Colombino, Elena Dell'Agnese, Massimo De Marchi, Federica Epifani, Chiara Gallanti, Arturo Gallia, Francesca Governa, Laura Lo Presti, Sara Luchetta, Salvatore Eugenio Pappalardo, Andrea Pase, Giada Peterle, Silvia Piovan, Carlo Pongetti, Chiara Rabbiosi, Andrea Riggio, Lorena Rocca, Tania Rossetto, Mauro Spotorno, Massimiliano Tabusi, Mauro Varotto, Giacomo Zanolin.

Prima edizione: maggio 2023

ISBN 978 88 5495 574 5

CLEUP sc

“Coop. Libreria Editrice Università di Padova”

via G. Belzoni 118/3 – Padova (t. +39 049 8753496)

www.cleup.it

www.facebook.com/cleup

© 2023 Associazione dei Geografi Italiani

Licenza Creative Commons: Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International
(CC BY-NC-ND 4.0)

Ideazione grafica di copertina: www.studio7am.it

Indice

Marina Bertocin, <i>Discorso di apertura ai lavori del XXXIII Congresso Geografico Italiano</i>	9
Andrea Riggio, <i>Discorso di apertura</i>	13
NODO 1	
EAP. Elementi, animali, piante: mobilità dei costituenti, delle forze e degli organismi	
Andrea Pase, Aldino Bondesan, Annalisa Colombino, Elena Dell’Agnese, Sara Luchetta, Carlo Pongetti, <i>Introduzione</i>	19
EAP 1. Acqua in movimento: flussi, ritmi e cambiamenti	
Filippo Menga, Giorgio Osti, <i>Introduzione</i>	29
Filippo Menga, <i>La governance globale dell’acqua nel ventunesimo secolo: il ruolo delle organizzazioni benefiche</i>	31
Letizia Federica Cavallo, <i>Mascolinità e femminilità nei monumenti alla bonifica del Veneto e dell’Emilia-Romagna</i>	36
EAP 2. Gaia, il pianeta delle piante e degli animali – umani compresi. Ecosistemi, ambienti vegetali e vita animale nell’Antropocene	
Annalisa Colombino, Vincenzo Guarrasi, <i>Introduzione</i>	47
Luca Bonardi, <i>Disumanizzare la città. Per una convivenza tra umano e non umano</i>	51
Giacomo Pettenati, <i>Geografie urbane degli impollinatori. Discorsi e pratiche di produzione di spazi multispecie</i>	56
Eleonora Guadagno, <i>«Il senso della vite»: paesaggi, pratiche, attori e tutela ambientale</i>	63
Giovanni Curcunia, <i>La diffusione di colture tropicali in Italia: nuove potenzialità per l’agricoltura</i>	72
Vincenzo Mini, <i>Sviluppo vs Natura</i>	78
EAP 3. Geografie sotterranee: ambiente e società in movimento	
Lorenzo Bagnoli, <i>Introduzione</i>	85
Lamberto Laureti, <i>Insedimenti sotterranei. Un lungo cammino dalla preistoria ad oggi</i>	89
Vito Azzilonna, Simona Cafaro, Marcello Schiattarella, <i>Valorizzazione geoturistica del patrimonio sotterraneo naturale della Basilicata: una proposta di connessione interregionale</i>	94
Alessio Valente, Angelo Cusano, Paolo Magliulo, Filippo Russo, <i>La valenza geoturistica di alcune «grotte» del gruppo montuoso del Taburno-Camposauro, Campania, Italia</i>	101

Grazia Signori, <i>Le antiche gallerie di escavazione della pietra di Prun (VR): dal fondo del mare e dalle viscere della Terra alla valorizzazione geoturistica</i>	108
Matilde Ferretto, Lorenzo Bagnoli, Rita Capurro, Patrizia Imbrici, Nicola Panzini, <i>Un indice per la valutazione delle priorità di intervento sulle cavità: dalla mitigazione del rischio da sprofondamento alla tutela e alla valorizzazione olistica degli ipogei. Il caso di Canosa di Puglia</i>	112
Timothy Bonassi, Pierluigi Brandolini, Francesco Faccini, Ivan Greco, Luigi Perasso, Stefano Saj, Gabrio Taccani, <i>Le gallerie ricovero della Seconda Guerra Mondiale a Genova (Italia): aspetti geografici, storici e culturali di ambienti urbani sotterranei</i>	120
Gianluigi Giannella, Francesca Lugerì, Mario Mazzoli, <i>Fruizione, valorizzazione e utilizzo degli spazi delle cavità sotterranee connesse all'attività di escavazione della pozzolana nella città di Roma</i>	123
Fabio Fatichenti, Laura Melelli, <i>Il paesaggio sotterraneo di Perugia</i>	127
EAP 4. Le dinamiche del selvatico	
Antonella Primi, Ginevra Pierucci, <i>Introduzione</i>	133
Ginevra Pierucci, <i>In memoria di Antonella Primi</i>	139
Carla Pampaloni, Lorenzo Brocada, <i>Il concetto di wilderness e i diversi ambienti della selvatichezza</i>	141
Pietro Piana, Stefania Mangano, Robert Hearn, <i>Fluvial landscapes: exploitation, marginalisation and rewilding in Genoa, NW Italy</i>	148
Massimiliano Fantò, <i>Are we to say that an urban coyopus is included or excluded, because it deliberately utilises city spaces even if humans do not want it to?</i>	158
Enrico Milazzo, Michele Bandiera, <i>La crisi della domesticità. Il futuro del Salento tra bosco e monocultura</i>	164
Marco Giardino, Andrea Marco Raffaele Pranzo, Angelo Besana, <i>Una dinamicità nascosta: il ruolo del fattore abiotico nella mobilità degli ecosistemi delle aree deglaciate</i>	171
Ingrid Vigna, <i>Avanzamento del bosco e rischio incendi in un sistema socio-ecologico. Riflessioni a partire dal caso della Valchiusella in Piemonte</i>	179
Alberto Diantini, Salvatore Eugenio Pappalardo, Daniele Codato, Silvia Elena Piovan,	
Massimo De Marchi, <i>Petroleumscape ed ecologia della selva nella foresta amazzonica ecuadoriana: l'agroecologia delle chakras come alternativa al petrolio?</i>	187
Luisa Carbone, Tony Urbani, <i>Lo spirito apollineo e dionisiaco del paesaggio informazionale della Tuscia</i>	194
Martino Haver Longo, <i>La selvatichezza di Parco Chigi in Ariccia</i>	200
Isabelle Dumont, <i>Per una geografia dei SIN: trasformazioni ambientali e paesaggistiche delle friches industriali contaminate. Considerazioni introduttive</i>	206
Lorenzo Brocada, Antonella Primi, <i>L'avanzata della selva nel comune di Genova: mappature quanti-qualitative</i>	214
Ginevra Pierucci, <i>Foto-geografie nella selva urbana: studio sull'interazione tra selvatico e urbano presso il Tevere</i>	224
Renato Ferlinghetti, <i>Specie selvatiche, paesaggi minimi, biocenosi in movimento ed ecologia dell'artificialità</i>	228

EAP 5. «Un'onda che si infrange non può spiegare tutto il mare». Verso il cambiamento dell'atteggiamento nei confronti del mare: Ocean Literacy e Ocean Citizenship

Enrico Squarcina, Stefano Malatesta, Marcella Schmidt di Friedberg, <i>Introduzione</i>	237
Valentina Anzoise, Stefania Benetti, <i>Over - Tourism e grandi navi nella Laguna di Venezia</i>	241
Eleonora Gioia, Alessandra Colocci, <i>Da attori passivi a imprenditori a piccolissima scala del cambiamento globale: un possibile paradigma per l'Adriatico</i>	247
Valentina Lovat, <i>Ocean Literacy e politiche europee: il caso del sistema portoghese per valutare il ruolo dell'educazione all'Oceano in Europa</i>	253
Annaclaudia Martini, <i>Separati dall'oceano: muri, tradizioni e rapporto col mare nelle comunità costiere del Nord Giappone</i>	259
Enrica Neri, <i>Insegnare l'ambiente con l'ambiente: i corti d'animazione come ambienti grazie ai quali promuovere il cambiamento dell'atteggiamento nei confronti del mare</i>	265
Gabriella Palermo, <i>Dalle geografie terracquee alla Welt Perspective: scie e onde del Mediterraneo Nero</i>	271
Giulia Realdon, Monica Previati, Maria Cheimonopoulou, Alessio Satta, Francesca Santoro, <i>Adattare l'Ocean Literacy al contesto regionale: sviluppo e diffusione della guida alla Mediterranean Sea Literacy</i>	277

La sessione 6 del nodo EAP ha deciso di non pubblicare i relativi contributi e pertanto non figurano nell'indice.

Over - Tourism e grandi navi nella Laguna di Venezia¹

Valentina Anzoise, Stefania Benetti²

1. Introduzione

Nell'ambito della nuova geografia culturale, il paesaggio non è solo un'ambientazione, ma ha un carattere relazionale che esprime il legame tra gli individui e il loro contesto (Farinelli, 1991); è «un concetto interno alla cultura che lo riconosce e contribuisce in varie maniere a costruirlo» (Minca, 2004, p. 10). Il paesaggio, in quanto forma configurativa di territorialità (Turco, 2010), è qualcosa che viene osservato e rappresentato, è uno «sguardo» che contiene un'interpretazione (Guerin, 1995) e che, a seconda dei filtri – legati all'identità e al vissuto dell'individuo – e dei modelli culturali di una società, attribuisce anche un diverso valore ai diversi elementi che lo costituiscono (Dell'Agnese, 2014; Castiglioni, 2018). Pertanto, essendo rappresentazioni della realtà materiale e al contempo l'immagine e l'idea che ci si è fatta di questa, attorno ai paesaggi possono nascere anche aspre conflittualità (Castiglioni, 2018; Michelutti, Guaran, 2020).

Lo stesso dicasi per gli spazi costieri e marini, soprattutto se si prende in considerazione il loro valore simbolico, emozionale ed affettivo (Squarcina, 2015). Inoltre, grazie all'introduzione del concetto di *Ocean Literacy*, non solo le scienze del mare sono state progressivamente inserite nei curricula scolastici ma si è diffuso il riconoscimento dell'importanza di incoraggiare il senso di responsabilità nei confronti della salute dell'ambiente costiero e marino per una maggiore consapevolezza e salvaguardia di questi (Fletcher, Potts, 2007).

Nel presente contributo, il concetto di paesaggio è strettamente connesso a quello di conflitto socio-ambientale e ci proponiamo di confrontare e analizzare le rappresentazioni visuali di Venezia offerte da differenti gruppi sociali, non solo per poter meglio comprendere i motivi dei conflitti legati al turismo che la riguardano, ma anche per identificare la pluralità di sguardi e quali rappresentazioni possano contribuire alla diffusione di atteggiamenti di maggiore consapevolezza e responsabilità nei confronti di questo ambiente peculiare, tra terra e mare. I conflitti socio-ambientali, infatti, chiamano in causa le dinamiche sociali generate dall'agire territoriale (Maggioli, 2016) e hanno origine da diversi modi di percepire, guardare e, quindi, rappresentare il territorio e il mare, soprattutto quando questi sono oggetto di pratiche e progetti che li modificano fortemente, mettendo in crisi le relazioni tra gruppi sociali ed ambiente (De Marchi, 2011): perché nel paesaggio, in quanto rappresentazione, convergono le idee di ordine e di disordine espresse da un determinato gruppo sociale in uno specifico momento storico, insieme al loro bagaglio di valori (Turri, 1998; Minca, 2004).

¹ Le attività di ricerca che hanno portato al presente contributo sono state svolte nell'ambito del progetto PRIN *Greening the Visual: An Environmental Atlas of Italian Landscapes*, num. prot. 2017BMTRLC.

² Valentina Anzoise e Stefania Benetti, Università degli Studi di Milano-Bicocca.

2. Rappresentazione del paesaggio e discorso ambientale

La ricerca qui presentata rientra nel progetto PRIN «*Greening the Visual: An Environmental Atlas of Italian Landscapes*», che ha l'obiettivo di indagare come è stato rappresentato il paesaggio italiano a partire dagli anni del boom economico ad oggi. Analizzando le diverse modalità di rappresentazione dei paesaggi, che cambiano nel corso del tempo, il gruppo di ricerca si propone di comprendere se alla base di tali rappresentazioni ci sia anche un approccio differente all'ambiente, un diverso discorso ambientalista. Pertanto, nell'ambito di questo progetto, analizzare il paesaggio significa cercare di capire come i prodotti visuali – cartoline, fotografie, film eccetera – hanno costruito, in Italia, la relazione tra gli esseri umani e il loro contesto, ovvero il rapporto che gli individui hanno – o vorrebbero avere – con la dimensione spaziale all'interno della quale la società si colloca (Dell'Agnese, 2016). Come strumento e, insieme, output del progetto, è stato ideato e realizzato un atlante digitale – denominato *GreenAtlas* – per raccogliere la pluralità di narrazioni visuali dei paesaggi italiani che possono essere rinvenute sia nei repertori storici, che nei più contemporanei social media.

Lo studio qui presentato si focalizza sull'analisi del paesaggio veneziano e, più in particolare, su come questo sia stato variamente influenzato dalla presenza delle navi da crociera in laguna. Seguendo un approccio di ricerca visuale (Rose, 2012), per prima cosa, abbiamo cercato video pubblicati dal 2010 ad oggi su *Youtube*, *Facebook* e *Instagram*, usando parole chiave come «Grandi Navi Venezia», «crociere Venezia», ecc. In una seconda fase, abbiamo ricercato video correlati ai materiali trovati in precedenza, applicando il metodo dello *snowball sampling*: ovvero, quando abbiamo trovato un articolo che parlava di uno specifico episodio, evento o mostra, abbiamo ricercato il materiale audiovisivo citato o condiviso; oppure, quando abbiamo individuato del materiale audiovisivo di nostro interesse su uno specifico canale – es. canale *Youtube* Comitato Nogradinavi –, abbiamo visionato anche gli altri contenuti pubblicati dallo stesso canale relativi al nostro oggetto di studio. Infine, dei materiali raccolti, abbiamo selezionato quelli con un maggior numero di visualizzazioni e quelli che danno una rappresentazione maggiormente esemplificativa della pluralità degli attori che, su questo tema, hanno espresso posizioni e interessi anche radicalmente opposti, che animano le loro azioni e influenzano il loro sguardo e le loro rappresentazioni. Pur tenendo in considerazione diverse prospettive metodologiche utilizzabili per analizzare le immagini per il presente studio, ci siamo avvalse principalmente dell'approccio proposto dalla ricerca geografica eco-critica. Pertanto, per condurre l'analisi visuale abbiamo preso in considerazione, innanzitutto, una serie di parametri di riferimento (Dell'Agnese, 2016), articolati per coppie dicotomiche: figura umana piccola/grande in relazione allo sfondo, riprese dal basso/dall'alto, inquadrature dell'interno/esterno. Questi parametri nel linguaggio audiovisivo si traducono in precisi stili rappresentazionali e *tópoi* visuali volti a suggerire specifiche connotazioni ed evocare determinate emozioni e atteggiamenti – in questo caso nei confronti del mare, della laguna e delle problematiche legate al passaggio delle navi da crociera – che concorrono allo stile peculiare con cui viene raccontato un territorio, offrendo una configurazione della territorialità, tra le varie possibili (Turco, 2010).

3. Venezia e le Grandi Navi da crociera: un incrocio di sguardi

Venezia, città storica e sito UNESCO, è da più di 10 anni al centro di un forte dibattito legato al transito delle Grandi Navi (GN) da crociera. La Stazione Marittima è considerata una delle principali porte di accesso del turismo crocieristico mondiale. In Italia, con oltre 2,7 milioni di passeggeri movimentati nel 2021 – e oltre 12 milioni nel 2019, anno record –, questo comparto contribuisce all'economia nazionale con 115 mila posti di lavoro, di cui circa 4 mila solo a Venezia – considerando gli occupati delle compagnie crocieristiche, a bordo e a terra, quelli della cantieristica e delle aziende di turismo crocieristico –, e stimola la ricerca e sviluppo per l'utilizzo di nuove tecnologie che migliorino le performance ambientali e la sicurezza delle navi (Comitato No Grandi Navi, 2017; Risposte turismo, 2021). Tuttavia, secondo diversi studi (Fabbri, 2015; Colomb, Novy, 2016; González, 2018; Seraphina, Sheeranb, Pilatoc, 2018; Cacaci, Carciotti, 2020), il loro passaggio impatta pesantemente sugli equilibri tra i sistemi umani e quelli ambientali. Da un lato, nel caso di Venezia, arrecano danni al fragile ecosistema della laguna, a causa del moto ondoso, dell'inquinamento atmosferico e delle acque, ecc. Dall'altro, aggravano la già elevata pressione turistica, senza apportare grandi benefici all'economia locale,

ed esacerbando i problemi legati alla monocultura turistica della città, che vanno dalla vivibilità e qualità dei servizi per i residenti, alla viabilità urbana e periurbana.

A seguito di una crescente presa di consapevolezza di tali problematiche, intorno al 2007 sono nate le prime mobilitazioni cittadine contro il passaggio delle GN nella laguna e nel 2012 è stato costituito il *Comitato No Grandi Navi* che, insieme ad altre associazioni locali e non, si batte per vietare il passaggio in Bacino di San Marco alle navi di stazza lorda superiore alle 40mila tonnellate, ritenute pericolose ed incompatibili con la città storica e l'ambiente lagunare e per promuovere studi sugli impatti del crocierismo, oltre che definire una soglia massima di sostenibilità giornaliera per Venezia (EJAtlas, 2017; Nord Est Economia, 2021). Dunque, da molti anni si discutono possibili soluzioni e finanche l'UNESCO è intervenuto nel dibattito, con un ultimatum per regolare i flussi turistici e garantire la cura del futuro della città (González, 2018; Cacaci, Carciotti, 2020). Il tema è rimasto caldo finora, anche in ragione del fermo totale dovuto alla pandemia e, nell'estate del 2021, il Governo ha introdotto un nuovo provvedimento (G.U., 2021) che disciplina il traffico e la possibilità di attracco delle GN fuori dalla laguna.

Come si può evincere da questa breve premessa, la presenza delle GN ha cambiato profondamente, sia positivamente che negativamente, il modo di guardare e rappresentare il paesaggio veneziano.

Nei paragrafi che seguono proponiamo quindi una prima analisi del modo in cui il rapporto tra Venezia e la sua laguna con le GN è stato, di volta in volta, esaltato o stigmatizzato dai diversi soggetti coinvolti nel conflitto, in particolare: canali d'informazione, attivisti, artisti, attori economici e crocieristi. In generale, sono emerse delle dicotomie negli stili e modalità che caratterizzano la rappresentazione di questi gruppi, che esprimono e rafforzano anche i diversi atteggiamenti che questi hanno nei confronti dell'ecosistema lagunare e che sono la risultante di diversi posizionamenti rispetto ad alcune polarità: la dimensione estetica, la sfera del politico e la componente affettiva (Giubilaro, 2017).

3.1 Canali di informazione

Per questo gruppo, sono stati raccolti reportage e servizi realizzati da diversi canali – perlopiù televisioni e testate giornalistiche –, italiane e straniere. Tuttavia, dai documenti audiovisivi considerati non emerge una rappresentazione univoca. In generale, i diversi media tendono a non schierarsi apertamente e si limitano a descrivere il fenomeno, a presentare le problematiche ad esso connesse e i provvedimenti presi o proposti. Spesso i reportage sono accompagnati da interviste ai vari attori coinvolti (es. Rai, 2017): politici, esperti, attivisti, residenti, ecc., con l'obiettivo di presentare le diverse posizioni. Talvolta, poi, la rappresentazione data contiene anche gli sguardi dei diversi attori, come nel servizio de la Repubblica (2019) che contiene anche un video fatto da un residente di un incidente sfiorato nel 2019. Talvolta, alcuni media sono meno neutrali e sembrano schierarsi anche loro, accentuando i caratteri sensazionalistici, a favore della spettacolarizzazione e dell'immediatezza comunicativa, ad esempio utilizzando immagini di repertorio che sottolineano le (s)proporzioni delle navi o filmando in presa diretta il loro passaggio (es. Rai, 2019).

Quello però che si può notare è che, nella maggior parte dei casi, i vari canali d'informazione abbiano riaperto il dibattito sulle GN più che altro a seguito di alcuni incidenti – o sfiorati incidenti – di grandi imbarcazioni, non necessariamente a Venezia e non necessariamente delle navi da crociera – es. la Costa Crociere all'Isola del Giglio o la *Jolly Nero* a Genova –.

3.2 Attivisti

Tra le rappresentazioni che sono presenti in rete in modo più continuativo ci sono indubbiamente quelle degli attivisti che da anni contestano le GN e chiedono che venga vietato il loro passaggio nel Canale della Giudecca. In questo caso, si tratta di immagini spiccatamente di denuncia che «mettono in scena», come in un teatro, il confronto/scontro con queste e quindi le modalità e le motivazioni della protesta. Sono tra quelle che mostrano più chiaramente la natura performativa del paesaggio e di quanto questo rientri nell'attività poetica con la quale l'uomo crea i propri riferimenti, trasformando l'ambiente di vita ed imprimendovi il segno della propria azione (Turri, 1998).

Nella maggior parte dei materiali audiovisivi analizzati, infatti, le navi sono state inquadrare dal basso, per mettere ancor più in risalto la grandezza, spropositata, delle GN rispetto alla città (es. Comitato Nogradinavi, 2021) o alle imbarcazioni dei manifestanti (es. Global Project, 2012), che sono poi le stesse con cui tuttora si muovono tanti residenti veneziani, a remi e non. Queste rappresentazioni che si concentrano visivamente sul racconto di un confronto impossibile – ma necessario – tra soggetti così diversi, intendono sottolineare l'invasività e la pericolosità delle GN, che non solo alterano il paesaggio, e sono visivamente poco armoniose con le forme e le dimensioni della città, ma costituiscono – per gli edifici, gli essere viventi, umani e non, e le attività che caratterizzano la vita della laguna – anche un rischio potenziale, *in primis* di collisione o di sversamento di idrocarburi.

3.3 Artisti

Accanto agli attivisti ci sono anche le rappresentazioni di alcuni artisti che, utilizzando linguaggi espressivi diversi, si sono schierati, come anche tanti intellettuali (Settis, 2014), tendenzialmente, contro le GN.

Il primo che abbiamo considerato è il fumettista Bruno Bozzetto che, nel 1974, in tempi non sospetti, aveva rappresentato ironicamente la morte di Venezia dovuta al passaggio di grandi imbarcazioni, al turismo di massa e all'inquinamento di Porto Marghera. In particolare, nel video in questione (Bruno Bozzetto, 2016), dapprima una nave da crociera scarica dei rifiuti in una casa, poi, suonando all'unisono, le sirene delle GN assordano la città mentre i loro camini riversano fumi neri nell'aria ed, infine, lunghissimi tubi di scarico stritolano le case del centro storico e riversano carburante nelle acque della laguna.

Tra le rappresentazioni più recenti e più rilevanti non possiamo non citare quella data dal fotografo Gianni Berengo Gardin. Mantenendo il suo stile in bianco e nero, le fotografie che ha scattato dell'«inquinamento visivo» prodotto dalle GN hanno fatto il giro del mondo, grazie alle numerose testate giornalistiche che ne hanno parlato, specialmente a seguito della censura della mostra a Palazzo Ducale, ma anche al documentario *Gianni Berengo Gardin's Tale of Two Cities*, diretto da Donna Serbe-Davis. La rappresentazione offerta da foto e documentario (CinemAmbiente, 2020) è stilisticamente in linea con quella degli attivisti, con riprese dal basso volte a mettere in risalto come venga alterata la percezione per chi si trova a terra. In linea con questa visione, è anche il video realizzato per la serie televisiva *Adrian* di Adriano Celentano (2019), nel quale una GN che perde il controllo entra in piazza San Marco e provoca un incendio finendo con il distruggere tutti gli edifici. Anche l'anonimo artista di strada inglese Banksy fa ricorso al «contrasto tra grande e piccolo», per mettere in luce l'insensatezza della loro presenza. Come si vede nel video della sua opera diffuso su *Instagram* (Banksy, 2019), infatti, per poter contenere tutta una nave da crociera, l'artista crea una sorta di enorme puzzle con quadri di diverse dimensioni, ognuno dei quali contiene solo un frammento della nave che quasi sovrasta il campanile di San Marco e domina sugli edifici e le attività tipiche e ordinarie della città. Oltre alla contrapposizione grande-piccolo, il puzzle di quadri mette in risalto anche il contrasto tra la modernità della GN e la tradizione delle imbarcazioni storiche veneziane – immortalate, su tutte, dalle vedute del Canaletto –.

In generale, le rappresentazioni degli artisti esprimono, nella loro varietà, un atteggiamento critico, a sfavore del passaggio delle GN che utilizza il linguaggio dell'arte per accrescere, in modo più sintetico ed immediato, la consapevolezza dei problemi che il loro passaggio causa all'identità della città e all'ecosistema lagunare, fornendo delle contro-visualità.

3.4 Attori economici

Per gli attori economici, sono stati presi in considerazione i materiali audiovisivi diffusi dalle compagnie di navigazione, dalle agenzie di viaggio e di comunicazione. Il primo aspetto interessante da sottolineare è che per le compagnie crocieristiche è stato difficile trovare delle rappresentazioni delle GN che navigano all'interno della laguna. Questa «assenza» potrebbe essere riconducibile ad una precisa scelta strategica e di comunicazione. A tale riguardo, particolare, ma anche anticipatore, è il caso della Costa Crociere che, a seguito dell'incidente della Costa Concordia all'Isola del Giglio nel 2012, ha scelto il silenzio, fermando qualsiasi tipo di attività promozionale e di marketing (Bria, 2012), e che più recentemente si è dotata di una nuova *visual identity*, eliminando i camini dal logo (Mosciatti, 2021). Una nuova identità visiva in linea anche con una rinnovata offerta nel segno di un turismo crocieristico che vuole presentarsi come più sostenibile e attento alle comunità locali (Bria, 2012; Costa Crociere, 2021; Mosciatti, 2021).

L'unico video pubblicato dalla Costa Crociere (2013) su Venezia, la GN viene ripresa da lontano – in campo lungo e grandangolo – e viene messa in secondo piano rispetto ai monumenti, quasi a deformare le reali dimensioni della nave rispetto al paesaggio veneziano. Nel caso del video pubblicitario della MSC (2019), invece, viene mostrata una GN in mare aperto, le città dell'itinerario sono inquadrate dal ponte, e vengono ripresi gli interni lussuosi e la piscina della nave. A differenza di tutti gli altri attori, le compagnie di navigazione sono le uniche che offrono rappresentazioni dell'interno della nave e non dell'esterno.

Analizzando invece i materiali delle agenzie di viaggio e di comunicazione (es. Lunargento, 2013), la rappresentazione che viene data è completamente diversa: il paesaggio è ripreso da lontano e dall'alto, e le GN sembrano eleganti, leggiadre e perfettamente in armonia con il contesto veneziano (anche perché i dettagli, le persone, le altre barche, quasi non si vedono). Non viene mostrato il contrasto grande-piccolo, anzi. Le navi non sembrano così mastodontiche come nelle riprese dal basso, e il loro passaggio risulta facile e tranquillo – come affermano gli intervistati e la voce fuori campo che sottolineano la sicurezza delle operazioni e l'ampiezza del Canale della Giudecca –.

3.5 Crocieristi

Infine, l'ultimo sguardo che abbiamo preso in esame è quello dei crocieristi. I materiali audiovisivi analizzati sono principalmente girati a bordo delle navi, dal ponte o dall'interno, Venezia è vista dall'alto e da lontano (es. Wolfgang Haas, 2014; Ennio Cantarello, 2015). Questo sguardo sembra essere esemplificativo dell'atteggiamento distaccato di chi «consuma» la città senza – quasi – averne un contatto diretto, e forse anche senza interesse o consapevolezza dei rischi e dell'impatto che la loro presenza comporta. La loro visita alla città si riduce a poche ore, come se la bellezza di Venezia potesse esaurirsi in due passi in Piazza San Marco o in uno sguardo gettato distrattamente dall'alto al suo panorama da cartolina (Settis, 2014): una cartolina dove le persone sono piccole piccole e le GN non compaiono nemmeno, se non parti della nave su cui viaggiano – e da cui stanno realizzando il video – o altre, inquadrate per caso mentre transitano anch'esse per la laguna.

Potremmo quasi dire che la rappresentazione dei crocieristi sublima l'opposizione/divisione tra “il paesaggio con la nave” e “il paesaggio dalla nave”: è su questa linea di demarcazione che si situano gli sguardi dei diversi attori che si incrociano, e – vista la distanza che li separa – quasi non si vedono e non si riconoscono.

4. Conclusione

Il caso qui presentato è emblematico sotto diversi punti di vista. Venezia e la sua laguna offrono al mondo una straordinaria metafora: un microcosmo che, per la sua collocazione anfibia, nel corso dei secoli ha saputo attuare un'opera di governo senza eguali che le ha permesso di mantenere una linea di equilibrio fra la libertà economica dei cittadini e i vincoli imposti dalle risorse collettive. La cura delle acque interne è stato un compito fondativo della comunità, «il momento stesso del suo costituirsi città» (Bevilacqua, 1998, p. 23), che oggi è minacciata dal prevalere della logica e dell'economia terrestre. L'analisi fin qui condotta richiederebbe, crediamo, ulteriori approfondimenti – che non abbiamo qui lo spazio di esporre in modo esaustivo – sui regimi scopici e le retoriche visuali e su cosa accade oltre e al di fuori dell'immagine, ovvero quelli che Gillian Rose (2012) identifica come i processi di produzione, i meccanismi di circolazione e gli spazi di esibizione e su come questi influenzano – e sono influenzati da – pratiche e atteggiamenti. Il discorso critico sul visuale e la visibilità non possono infatti prescindere dall'analisi anche degli intrecci relazionali tra le immagini e gli sguardi, gli spazi e i dispositivi che ne mediano la circolazione e tutte le altre pratiche che le circondano e attraverso cui queste sono viste e utilizzate.

Bibliografia

- Banksy, *Setting out my stall at the Venice Biennale [...]*, 2019.
 Bevilacqua P., *Venezia e le acque. Una metafora planetaria*, Roma, Donzelli, 1998.
 Bozzetto B., *Mister Rossi in Venice*, 2016.

- Bria G., *Lo stato dell'arte in Costa Crociere*, 2012.
- Cacaci E., Carciotti S., *Venice Landscape: between the World Heritage Site and Cruise Tourism*, in «Sustainable Mediterranean Construction», 2020, 4, pp. 85-88.
- Cantarello E., *Venezia partenza nave crociera*, 2015.
- Castiglioni B., *Verso un paesaggio di tutti e per tutti. Sensibilizzazione, educazione e partecipazione*, in Castiglioni B. e altri (a cura di), *Il paesaggio tra conflittualità e integrazione*, Padova, CLEUP sc, 2018, pp. 42-52.
- Celentano A., *Un motivo per cui i governi dovrebbero cadere*, 2019.
- CinemAmbiente, *Gianni Berengo Gardin's Tale of Two Cities - Trailer*, 2020.
- Colomb C. e Novy J. (a cura di), *Protest and Resistance in the Tourist City*. Londra, Routledge, 2016.
- Comitato Nogradinavi, *Le nostre ragioni*, 2017.
- Comitato Nogradinavi, *L'avete vista? Probabilmente no[...]*, 2021.
- Costa Crociere, *L'ingresso nel porto di Venezia con Costa Favolosa*, 2013.
- Costa Crociere, *Anche in vacanza, dalla parte del mare*, 2021.
- De Marchi M., *Conflitti socio-ambientali e cittadinanza in movimento*, in Dansero E., Bagliani M., *Politiche per l'ambiente. Dalla natura al territorio*, Torino, Utet Università, 2011, II, pp. 317-348.
- Dell'Agenese E., *Il paesaggio come metafora: l'approccio della Critical Geopolitics*, in Frisina A. (a cura di), *Metodi visuali di ricerca sociale*, Bologna, il Mulino, 2016, pp. 107-123.
- Dell'Agnese E., *Nuove geo-grafie dei paesaggi di confine*, in «Memoria e Ricerca», 45 (gennaio-aprile), 2014, pp. 51-65.
- EjAtlas, *Grandi Navi nella Laguna di Venezia*, 2017.
- Fabbri G. (a cura di), *Venezia, la laguna, il porto e il gigantismo navale. Libro Bianco sul perché le grandi navi debbano stare fuori dalla laguna*. Venezia, Moretti & Vitali, 2015.
- Farinelli F., *L'arguzia del paesaggio*, in «Casabella», 1991, 575-576, pp. 10-12.
- Fletcher S., Potts J., *Ocean Citizenship; an Emergent Geographical Concept*, in «Coastal Management», 2007, 35,4, pp. 511-524.
- Gazzetta Ufficiale (G.U.), *Decreto-Legge 20 luglio 2021, n. 103*, 2021.
- Giubilaro C., *Shooting Borders. Per una geografia visuale delle migrazioni*, in «Rivista Geografica Italiana», 2017, 127,4, pp. 315-336.
- Global Project, *16.09.12 Venezia, No Grandi Navi - The Battle of Venice*, 2012.
- González A.T., *Venice: the Problem of Overtourism and the Impact of Cruises*, in «Investigaciones Regionales - Journal of Regional Research», 2018, 42, pp. 35-51.
- Guerin J.P., *Il grande ritorno del paesaggio*, in Muscarà C. (a cura di), *Piani, parchi, paesaggi*, 1995, pp. 121-125.
- Haas W., *View from Cruise ship leaving beautiful Venice*, 2014.
- la Repubblica, *Venezia, viaggio in laguna dopo l'incidente [...]*, 2019.
- Lunargent, *Venezia Terminal Passeggeri - Porto di Venezia*, 2013.
- Maggioli M., *Politiche configurative e conflitti interconfigurativi*, in «Semestrale di studi e ricerche di geografia», 2016, 1, pp. 123-140.
- Michelutti E., Guran A., *Un approccio plurale ai paesaggi della conflittualità. L'esperienza di pianificazione paesaggistica in Friuli Venezia Giulia*, in «Ri-Vista. Research for Landscape Architecture», 2020, 17,2, pp. 50-61.
- Minca C., *Il soggetto, il paesaggio e il gioco postmoderno*, in «Els paisatges de la postmodernitat: II Seminari Internacional sobre Paisatge», Barcellona, CUIIMPB, 2004, pp. 1-16.
- Mosciatti L., *Costa Crociere lancia il nuovo posizionamento di brand con "Waves", lo spot di Leo Burnett*, 2021.
- MSC Cruises Official, *Enjoy a cruise in the Eastern Mediterranean Sea with MSC Cruises*, 2019.
- Nord Est Economia, *Mezzo miliardo di ricavi e 4 mila lavoratori [...]*, 2021.
- RAI, *Un inchino a Venezia - Report 18/12/2017*, 2017.
- RAI, *Venezia, l'incubo delle grandi navi - La vita in diretta 13/09/2019*, 2019.
- Rose G., *Visual Methodologies: An Introduction to the Interpretation of Visual Materials*, III, Londra, SAGE Publications, 2012.
- Seraphina H., Sheeran P., Pilatoc M., *Over-tourism and the Fall of Venice as a Destination*, in «Journal of Destination Marketing & Management», 2018, 9, pp. 374-376.
- Settis S., *Se Venezia muore*, Torino, Einaudi, 2014.
- Squarcina E., *L'ultimo spazio di libertà. Un approccio umanistico e culturale alla geografia del mare*, Milano, Edizioni Angelo Guerini, 2015.
- Risposte turismo, *Italian Cruise Watch 2021*, 2021.
- Turco A., *Configurazioni della territorialità*, Milano, Franco Angeli, 2010.
- Turri E., *Il paesaggio come teatro. Dal territorio vissuto al territorio rappresentato*, Venezia, Marsilio, 1998.

