

## Paesaggi contesi in ecosistemi fragili: la rappresentazione delle grandi navi nella Laguna di Venezia

*La città storica di Venezia da anni è afflitta dalle problematiche connesse alla monocultura turistica ed è al centro dell'acceso dibattito legato al transito e approdo delle navi da crociera che interessa diverse città e aree del mondo. Secondo diversi studi, infatti, le grandi navi impattano fortemente sul fragile ecosistema lagunare e aumentano la già elevata pressione turistica, peraltro senza apportare nemmeno grandi benefici all'economia locale. La presenza delle navi da crociera a Venezia ha cambiato profondamente sia la percezione del suo particolare habitat sia il modo di guardare e rappresentare il paesaggio veneziano. Il presente contributo si propone, dunque, di indagare questi «paesaggi contesi», analizzando il modo in cui la rappresentazione del rapporto tra Venezia e la sua laguna con le grandi navi è stato, di volta in volta, esaltato o stigmatizzato dai diversi soggetti coinvolti nel conflitto. Nello specifico, verranno presi in esame i materiali audiovisivi prodotti, dal 2010 al 2022, da attivisti, artisti, attori economici, crocieristi e canali d'informazione.*

### **Contested Landscapes in Fragile Ecosystems: The Representation of the Big Ships in the Venice Lagoon**

*Since years, the historical city of Venice is afflicted by problems connected to the tourist monoculture and this is at the center of the heated debate related to the transit and landing of cruise ships which affects various cities and areas of the world. As a matter of fact, according to several studies, ships severely affect the fragile ecosystem of the Lagoon and increase the already high tourist pressure, moreover without bringing even great benefits to the local economy. The presence of cruise ships has profoundly changed both the perception of its particular habitat and in the way of looking at and representing the Venetian landscape. The present contribution aims to investigate these «contested landscapes», analysing the way in which the representation of the relationship between Venice and its lagoon with big ships has been, from time to time, exalted or stigmatized by different subjects involved in the conflict. In particular, the audiovisual materials produced, from 2010 to 2022, by activists, artists, economic actors, cruise passengers, and information channels will be examined.*

**Parole chiave:** conflitti socio-ambientali, paesaggio, rappresentazioni visuali, Venezia, crociere

**Keywords:** socio-environmental conflicts, landscape, visual representations, Venice, cruises

Valentina Anzoise, Università di Milano-Bicocca, Dipartimento di sociologia e ricerca sociale – [valentina.anzoise@unimib.it](mailto:valentina.anzoise@unimib.it)

Stefania Benetti, Università di Milano-Bicocca, Dipartimento di sociologia e ricerca sociale – [stefania.benetti@unimib.it](mailto:stefania.benetti@unimib.it)

**Nota:** i paragrafi 2 e 5 sono da attribuirsi a Valentina Anzoise, i paragrafi 1 e 3 a Stefania Benetti e il paragrafo 4 a entrambe.

### **1. Introduzione**

Le identità dei luoghi sono il risultato delle azioni sociali e del modo in cui le persone li osservano e se ne danno una rappresentazione (Jess e Massey, 2001). Nell'atto di rappresentare un luogo, parliamo dunque di paesaggio. Paesaggio che non è meramente un'ambientazione, ma una configurazione della territorialità (Turco, 2010), uno sguardo che contiene un'interpretazione (Guerin, 1995). A seconda dei filtri legati all'identità e al vissuto dell'individuo e dei modelli culturali di una società, chi immagina, interpreta e rappre-

senta le «istantanee di un luogo» (Jess e Massey, 2001, p. 141) attribuisce un diverso valore ai diversi elementi che lo costituiscono (dell'Agnese, 2014; Castiglioni, 2018), talvolta creando situazioni di conflittualità (Castiglioni, 2018; Michelutti e Guaran, 2019), come nel caso dei conflitti socio-ambientali, che hanno origine da diversi modi di vedere/guardare e, quindi, rappresentare il territorio e il mare. Se guardiamo alle dinamiche sociali generate dall'agire territoriale (Maggioli, 2016), i conflitti socio-ambientali sono il risultato di pratiche e progetti che modificano fortemente il territorio e il mare, mettendo in crisi le rela-

zioni tra gruppi sociali e ambiente (De Marchi, 2011). Poiché nel paesaggio convergono le idee di ordine e di disordine e il bagaglio di valori di un determinato gruppo sociale, in uno specifico momento storico (Turri, 1998; Minca, 2004), possiamo parlare, dunque, di paesaggi contesi.

Il presente studio si focalizza sul paesaggio di Venezia e della sua laguna. L'immaginario idilliaco della città storica sito Unesco è oggetto di un'aspra contesa da più di dieci anni per via del passaggio delle grandi navi da crociera. Il comparto del turismo crocieristico della Stazione Marittima, una delle principali porte di accesso a livello mondiale, contribuisce fortemente all'economia nazionale e stimola ricerca e sviluppo per l'utilizzo di nuove tecnologie che migliorino le *performance* ambientali e la sicurezza delle navi (Risposte Turismo, 2021). Tuttavia, secondo diversi studi (Fabbri, 2015; Colomb e Novy, 2016; González, 2018; Seraphin, Sheeran e Pilato, 2018; Cacaci e Carciotti, 2020), il loro passaggio arreca danni al fragile ecosistema della laguna, a causa del moto ondoso, dell'inquinamento atmosferico e delle acque ecc. Inoltre, per molti (Fabbri, 2015; González, 2018; Guaraldo, 2021) il crocierismo aggrava la già elevata pressione turistica e non arreca grandi benefici all'economia locale, ma piuttosto concorre a esacerbare i problemi legati alla monocultura turistica della città, che vanno dalla vivibilità e qualità dei servizi per i residenti, alla vivibilità urbana e periurbana.

Negli ultimi anni è cresciuta la consapevolezza degli impatti ambientali, economici e sociali delle grandi navi che alterano gli equilibri tra i sistemi umani e quelli ambientali. Le prime mobilitazioni cittadine iniziano intorno al 2007 e nel 2012 viene costituito il Comitato No Grandi Navi (2017a) a seguito dell'incidente all'Isola del Giglio. 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 40.000 tonnellate, promuovere studi sugli impatti del crocierismo e definire una soglia massima di sostenibilità giornaliera per Venezia (Comitato No Grandi Navi, 2017b; EJAtlas, 2017; Paolini, 2021). Anche l'Unesco è intervenuta nel dibattito, con un ultimatum per regolare i flussi turistici e garantire la cura del futuro della città (González, 2018; Cacaci e Carciotti, 2020). Dopo molte soluzioni proposte e il fermo dovuto alla pandemia, nell'estate del 2021, il governo ha introdotto un nuovo provvedimento (Senato della Repubblica, 2021) che disciplina il traffico e la possibilità di attracco delle grandi navi di stazza superiore alle 25.000 tonnellate fuori dalla laguna. Pertanto, nel 2022, a seguito dello

stop imposto dal decreto-legge varato dal governo Draghi, 200 navi hanno approdato in *terminal* fuori da Venezia, nei porti di Fusina, Marghera, e Chioggia, rimanendo, dunque, sempre all'interno della laguna, mentre solo poche unità più piccole hanno attraccato alla Marittima (La Nuova, 2022).

Obiettivo del presente lavoro è stato quello di indagare il modo in cui la presenza delle grandi navi abbia cambiato, sia positivamente sia negativamente, la percezione storica del paesaggio di Venezia e della sua laguna (Brodschij e altri, 2012) così come il modo di rappresentarlo, analizzando come il rapporto tra la città e la laguna con le grandi navi sia stato, di volta in volta, esaltato o stigmatizzato dai diversi soggetti coinvolti nella rappresentazione di questo conflitto, in particolare: attivisti, artisti, attori economici, crocieristi e canali d'informazione. In generale, sono emerse delle dicotomie negli stili e modalità che caratterizzano la rappresentazione di questi gruppi, che esprimono i diversi atteggiamenti che questi hanno nei confronti del paesaggio conteso, come risultato di diversi posizionamenti rispetto ad alcune polarità: la dimensione estetica, la sfera del politico e la componente affettiva (Giubilato, 2017).

## 2. Metodologia

In una prima fase esplorativa abbiamo osservato come il rapporto tra la città e le navi sia stato rappresentato, nel corso dei secoli, utilizzando diverse forme e linguaggi artistici: dai quadri dei vedutisti del XVIII secolo, su tutti il Canaletto, alle cartoline del Touring Club, fino alle foto-denuncia di Gianni Berengo Gardin o alle vignette satiriche diffuse sui *social network*.

Tuttavia, per costruire la base empirica della nostra ricerca visuale, ci siamo focalizzate sui materiali audiovisivi che offrono rappresentazioni del conflitto contemporaneo legato alle grandi navi. Abbiamo quindi cercato video pubblicati dal 2010 ad oggi su Google, YouTube, Facebook e Instagram, usando parole chiave come «Grandi navi Venezia», «crociera Venezia» ecc. Inoltre, abbiamo applicato il metodo dello *snowball sampling* su materiali individuati nella fase esplorativa e di revisione della letteratura. Cioè, nel caso di articoli che parlavano di uno specifico episodio, evento o mostra, abbiamo ricercato il materiale audiovisivo citato o condiviso; oppure, partendo dal materiale audiovisivo di nostro interesse rinvenuto su uno specifico canale, abbiamo preso vi-



sione anche degli altri contenuti pubblicati, dallo stesso canale, relativi al nostro oggetto di studio. Conclusa la fase di raccolta del materiale, abbiamo selezionato quelli con un maggior numero di visualizzazioni e quelli che sono maggiormente esemplificativi della pluralità di 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.

Nella fase di analisi ci siamo avvalse del supporto del *software* NVivo per individuare tutte le sequenze dei video in cui erano presenti le navi da crociera. Seguendo principalmente un approccio di ricerca geografica eco-critica (dell'Agnese, 2021), abbiamo classificato i documenti visuali dapprima in base alla posizione rispetto alla questione grandi navi, ovvero a favore, contrari e neutri, dopodiché abbiamo analizzato i paesaggi contesi veicolati dai materiali raccolti utilizzando la *compositional interpretation*, ovvero facendo ricorso ad alcuni parametri tecnici del linguaggio audiovisivo (dell'Agnese, 2016): dicotomia di dimensione (in relazione al paesaggio gli esseri umani sono grandi o piccoli?); dicotomia di inquadratura (l'inquadratura viene effettuata dall'alto verso il basso o dal basso verso l'alto?); dicotomia dell'oggetto (l'oggetto della ripresa è la città o le grandi navi?); dicotomia di prossimità (l'oggetto dell'inquadratura viene ripreso da vicino o da lontano?); dicotomia di posizione (l'oggetto inquadrato viene ripreso dall'interno o dall'esterno di una nave?); punto di ripresa (il video viene realizzato dalla banchina/terra ferma, dalle grandi navi, da un'altra imbarcazione, da un drone/una torre o da un altro punto?); e musica impiegata come colonna sonora (musica *pop*, classica/leggera, *rock*/elettronica, sacra/aulica o nessuna?). Il terzo criterio, infine, ha riguardato il contenuto veicolato dall'immagine: abbiamo considerato il proposito del regista (commerciale, informazione, protesta, ricordo, sensibilizzazione) e l'enfaticizzazione di impatti o rischi oppure le opportunità, i benefici e gli interessi legati al passaggio delle grandi navi (in entrambi i casi distinti in ambientali, economici e sociali).

Incrociando il primo parametro (posizione) con gli aspetti tecnici e i contenuti veicolati è stato possibile individuare particolari stili rappresentazionali e *tópoi* visuali adottati dai diversi attori per suggerire specifiche connotazioni ed evocare determinate emozioni e atteggiamenti nei confronti delle problematiche legate al passaggio delle navi da crociera. Queste scelte di linguaggio concorrono allo stile peculiare con cui viene raccontato

un territorio, offrendo una configurazione della territorialità, tra le varie possibili (Turco, 2010).

### 3. Venezia in istantanee: da Canaletto a Berengo Gardin

Durante il Settecento Venezia è stata al centro delle maggiori produzioni di vedute, in particolare quelle del Canaletto (fig. 1.a). I suoi dipinti realistici, realizzati con l'ausilio della camera ottica, hanno dato forma all'immaginario da cartolina della città, perdurato per secoli. Le vedute di Venezia e del Canal Grande sono talmente accurate che oggi vengono usate addirittura per analizzare la variazione del livello del mare nel tempo (Google Arts & Culture, 2022). Come se fossero delle vere fotografie, i suoi quadri, che offrono un viaggio idilliaco nella città, sono molto ambiti dai giovani dell'aristocrazia europea che arrivano in Italia per il Grand Tour – come Johann Wolfgang von Goethe nel 1786 – e vogliono portarsi a casa un *souvenir* della Serenissima. Lo stile delle vedute viene riproposto anche nelle cartoline della città nei secoli successivi (Touring Club Italiano, 2022), veicolando l'immagine di una Venezia da sogno.

Tuttavia, se secoli fa per i veneziani la loro città era *sancta terra nostra* e sembrava dissolversi nella natura per la capacità di combinare le realizzazioni architettoniche con modelli e ritmi naturali (Brodskij e altri, 2012, pp. 67, 69), nell'immaginario contemporaneo e nella cultura visuale popolare esistono due immagini dominanti della città: da un lato, una Venezia che si offre all'arte e al turismo e, dall'altro, una Venezia violata dal turismo (Parmeggiani, 2016). Le rappresentazioni contemporanee, infatti, sono spesso molto lontane dallo splendore offerto, ad esempio, dai quadri del Canaletto e dalle cartoline. Il turismo di massa e, più recentemente, il transito delle grandi navi da crociera hanno completamente stravolto e frammentato l'immagine della città. Nelle rappresentazioni di chi, ad esempio, si pone contro il passaggio delle grandi navi, queste diventano elementi invasivi, aberranti, che sovrastano la città storica e ne alterano negativamente il paesaggio oppure sono oggetto di satira, come nel caso delle vignette satiriche della pagina «A Venessia» (fig. 1.b) o dei *post* di Lercio (fig. 1.c). Mentre chi sostiene il settore crocieristico, perché fruitore (come i crocieristi) o perché attore economico in questo direttamente o indirettamente coinvolto, mostra delle navi leggiadre e perfettamente inserite nel contesto della laguna (fig. 1.d).

Nella costruzione dell'immaginario attuale,

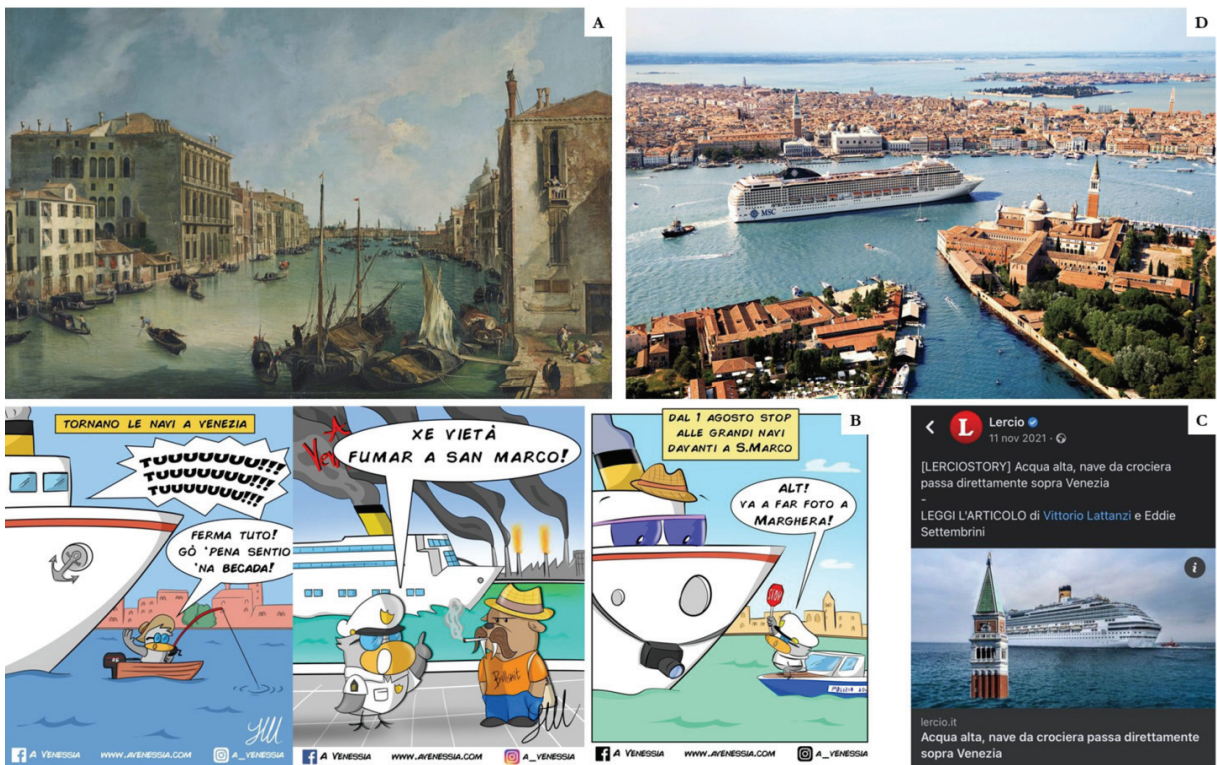


Fig. 1. a) Canaletto, *Il bacino di San Marco il giorno dell'Ascensione*; b) Vignette satiriche di «A Venessia»; c) Post di Lercio, pagina di satira; d) MSC Musica a Venezia.  
 Fonte: a) Artesvelata (2019); b) «A Venessia» (2019a; 2019b; 2021); c) Lercio (2021); d) Zeetours Cruises (2018).

le rappresentazioni delle grandi navi prodotte da alcune figure pubbliche hanno fortemente influenzato il modo di guardare alla questione. Tra queste, l'opera *Venice in Oil* dell'anonimo artista di strada inglese Banksy (fig. 2.a), esposta per protesta nel 2019, durante la Biennale. Per poter contenere tutta una nave da crociera che occupa il bacino di San Marco, l'artista crea una sorta di enorme *puzzle* con una serie di tele a olio di diverse dimensioni, ognuna delle quali contiene solo un frammento della nave che quasi sovrasta il campanile di San Marco, dominando su una tipica veduta «canalettiana» fatta di minuziosi dettagli che rappresentano gli edifici e le attività tipiche e ordinarie della città. In questa «versione antropocentrica di Canaletto», Venezia è attraversata e nascosta dalla scala «disumana» della nave da crociera (Guaraldo, 2021). Difatti, Banksy fa ricorso al contrasto tra grande e piccolo, per mettere in luce l'insensatezza della presenza delle grandi navi nella laguna, ma anche a quello tra modernità della nave e tradizione delle imbarcazioni storiche veneziane sovrastate dal gigante del mare.

Altra immagine forte che ha fatto il giro del mondo (Mantegoli, Cagnan e Mion, 2021) è quella di una donna che, con la barchetta a remi, sfida

una nave da crociera (fig. 2b). In occasione della protesta contro il passaggio della MSC Orchestra nel bacino San Marco e il ritorno delle grandi navi in laguna dopo 17 mesi di fermo a causa della pandemia, uno scatto di Michele Gallucci immortalò Jane da Mosto, scienziata e attivista di origine sudafricana, che da quasi 30 anni vive a Venezia, che fiera rema a fianco della grande nave mentre stava «cercando gli occhi di qualcuno sul ponte di comando della grande nave e aprire un dialogo» (Mantegoli, 2021).

Ma quelle più emblematiche sono probabilmente le fotografie scattate tra il 2013 e il 2014 da Gianni Berengo Gardin (2019): mantenendo il suo stile in bianco e nero, le fotografie inquadrano le navi da terra per enfatizzarne «la dismisura rispetto alla fragilità di Venezia» (Smargiassi, 2019), la «distruzione delle proporzioni» e «l'inquinamento visivo» da queste prodotto (Ieva, 2015). Le sue immagini hanno fatto il giro del mondo, grazie alle numerose testate giornalistiche che ne hanno parlato, ma specialmente a seguito della censura della mostra in programma a Palazzo Ducale (Capra, 2015). Come le vedute di Canaletto hanno dato forma all'immaginario di Venezia per secoli, le fotografie di Berengo





Fig. 2. a) *Venice in Oil* dell'artista Banksy; b) Jane da Mosto durante la protesta contro il ritorno delle grandi navi.  
Fonte: a) Banksy (2019a); b) Mantegoli (2021) fotografia di Michele Gallucci.

Gardin sono riuscite a influenzare il modo di inquadrare il «fenomeno grandi navi» e la sua estetica. Come vedremo nel paragrafo successivo, la sua tecnica è stata successivamente ripresa anche da tanti video-amatori, e in particolar modo dagli attivisti.

#### 4. Pluralità di sguardi

L'immagine di Venezia oggi viene messa in discussione da diversi gruppi sociali. In questa sezione ci proponiamo di confrontare e analizzare le diverse rappresentazioni visuali offerte per poter meglio comprendere i motivi del conflitto e identificare la pluralità di sguardi che contribuiscono a veicolare differenti discorsi e atteggiamenti nei confronti del peculiare ecosistema della laguna di Venezia. Nello specifico, abbiamo classificato i gruppi in: contrari al passaggio delle grandi navi (N=14), a favore del settore crocieristico (N=11) e imparziali (N=8).

##### 4.1. Contrari

Tra le rappresentazioni presenti in rete in modo più continuativo ci sono indubbiamente quelle degli attivisti (Arduino Mancini, 2012; Comitato No Grandi Navi, 2017 e 2021; Global Project, 2012; Oblioart, 2012) che da anni chiedono che venga vietato il passaggio delle grandi navi nel Canale della Giudecca. Accanto agli attivisti ci sono anche alcuni artisti (Adriano Celentano, 2019; Banksy, 2019b; Bruno Bozzetto, 2016; Manuel Vecchina, 2013; Serbe-Davis, 2020) che, utilizzando linguaggi espressivi diversi, si sono schierati, come anche tanti intellettuali (Settis, 2014), tendenzialmente contro le grandi navi e, più in generale, la monocultura turistica di Venezia.

Nella maggior parte dei materiali audiovisivi analizzati, le grandi navi sono inquadrare dall'esterno, sia da vicino sia da lontano, con riprese effettuate dalla banchina o da altre imbarcazioni. Per mettere ancor più in risalto la loro grandezza così sproporzionata rispetto alla città o alle imbarcazioni dei manifestanti, le navi sono spesso inquadrare dal basso verso l'alto e gli esseri umani appaiono molto piccoli rispetto al paesaggio circostante, «occupato» dalle navi da crociera. Si tratta di immagini spiccatamente di denuncia, che hanno l'obiettivo di veicolare un messaggio di protesta e sensibilizzazione rispetto agli impatti e ai rischi che il loro passaggio comporta, non solo per il paesaggio, ma anche per la sicurezza e sopravvivenza degli essere viventi (umani e non) e delle attività che caratterizzano la vita della laguna, da quelli derivanti dalle manovre ordinarie (inquinamento delle acque e dell'aria, moto ondoso, erosione dei fondali ecc.), fino a quelli che potrebbero derivare da un evento accidentale, come una collisione (ad esempio, lo sversamento di idrocarburi). Anche la musica utilizzata nel montaggio di numerosi di questi video sottolinea il messaggio veicolato: i toni del *rock* e dell'elettronica enfatizzano sia il caos della protesta, ma anche l'invasività e la pericolosità delle grandi navi. Le rappresentazioni di questo gruppo sono quelle che, in maniera più esplicita, intendono «mettere in scena», come in un teatro, il confronto/scontro con le navi da crociera e quindi le modalità e le motivazioni della protesta. L'estetica di tali messe in scena, soprattutto quelle degli ultimi anni – *in primis* le fotografie di Gianni Berengo Gardin, la fotografia di Jane da Mosto (fig. 2.b), i video dell'arrembaggio dei manifestanti ecc. – mostra chiaramente la natura performativa del paesaggio e quanto questo rientri nell'attività poetica con la quale l'uomo crea i propri riferimenti, tra-

sformando l'ambiente di vita e imprimendovi il segno della propria azione (Turri, 1998).

#### 4.2. Pro

Per il gruppo a sostegno del settore crocieristico, sono stati individuati i materiali audiovisivi di attivisti (190759ge, 2012 e 2013), attori economici – tra cui le compagnie di navigazione (Costa Crociere, 2013; MSC Cruises, 2019), le agenzie di viaggio e di comunicazione (Gabrish Gabor, 2019a; 2019b; Giacomo Bonardi, 2010; Lunargento, 2013; SGIVideo, 2017) – e crocieristi (Arun N.G, 2017; Ennio Cantarello, 2015; Mgmasta, 2013; WANDEful, 2019; Haas, 2014).

A differenza del gruppo precedente, qui le rappresentazioni sono più eterogenee. Il soggetto principale è costituito sia dalle grandi navi sia dalla città di Venezia. Gli attivisti «pro grandi navi», ad esempio, riprendono da vicino e dal basso della banchina o di altre imbarcazioni lo «spettacolo» delle grandi navi in Marittima. Nei video offerti dagli attori economici, invece, il paesaggio è ripreso da lontano e dall'alto, in particolare da torri o droni. Considerando che i dettagli, le persone, le altre barche, quasi non si vedono, le navi sembrano eleganti, leggiadre e perfettamente in armonia con il contesto veneziano. Talvolta vengono ripresi gli interni lussuosi e la piscina delle navi, offrendo rappresentazioni dell'interno della nave e non dell'esterno. Una particolare visione è quella offerta dai video dei crocieristi, girati a bordo delle navi, dal ponte o dall'interno, nei quali Venezia è vista dall'alto e da lontano.

In relazione a chi offre la rappresentazione, anche i messaggi veicolati sono differenti. Gli attivisti enfatizzano le opportunità economiche del settore crocieristico, protestando, in questo caso, contro le limitazioni imposte al passaggio delle navi. Nelle rappresentazioni offerte dagli attori economici c'è un chiaro fine commerciale: infatti si tende a sottolineare la sicurezza della navigazione, gli investimenti fatti dal settore per mitigare gli impatti ambientali, oltre che i benefici e gli interessi economici per la città. Nei video dei crocieristi, invece, il proposito è quello di ricordare anche quel pezzetto del proprio viaggio attraverso uno sguardo che sembra essere esemplificativo dell'atteggiamento distaccato di chi «consuma» fuggacemente la città senza (quasi) averne un contatto diretto, e forse anche senza interesse o consapevolezza dei rischi e dell'impatto che il loro passaggio comporta.

Nella maggior parte dei materiali analizzati,

l'inquadratura viene effettuata dall'alto verso il basso e, in relazione al paesaggio circostante, gli esseri umani sono piccoli e il passaggio delle navi da crociera risulta facile e tranquillo. Inoltre, l'armoniosità del contesto con le navi viene enfatizzata dall'utilizzo della musica nel montaggio: classica, leggera, *pop*, ma anche sacra o aulica. Nonostante l'eterogeneità delle rappresentazioni, l'estetica dominante è quella del panorama da cartolina di Venezia, una cartolina dove le persone sono piccole piccole e le navi, quando presenti, sono inquadrare da lontano mentre transitano anch'esse per la laguna.

#### 4.3. Neutro

In questo gruppo rientrano reportage e servizi realizzati da diversi canali (perlopiù televisioni e testate giornalistiche), italiani (Il Sole 24 Ore, 2021a e 2021b; La7, 2013 e 2021; Smargiassi, 2019; Mantegoli, 2021; Rai, 2017 e 2019) e stranieri (FRANCE24, 2021). In generale, i diversi *media* tendono a non schierarsi apertamente e si limitano a descrivere il fenomeno, a presentare le problematiche a esso connesse e i provvedimenti presi o proposti. Spesso i *reportage* sono accompagnati da interviste ai vari attori coinvolti: 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 in un servizio de La Repubblica (2019) che contiene anche il video di un incidente sfiorato nel 2019 fatto da un residente. Tuttavia, talvolta, alcuni *media* sono meno neutrali e sembrano schierarsi anche loro, e facendo perlopiù ricorso all'estetica «propria» dei contrari: ovvero, riprese da vicino, dalla banchina o da altre imbarcazioni (Smargiassi, 2019) per enfatizzare la dicotomia di dimensioni o anche riprese aeree (ad esempio, dai droni), che espandono e amplificano il senso della vista, creando modelli visuali sorprendenti che attirano l'attenzione degli spettatori (Serafinelli e O'Hagan, 2022), che possono così vedere in un unico colpo d'occhio questi giganti sovrastare gli edifici storici e arrivare fin nel cuore della città (FRANCE24, 2021) o ancora 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.

Quello però che si può notare è che, nella maggior parte dei casi, i vari canali d'informazione abbiano contribuito a riaprire il dibattito sulle gran-



di navi 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 (ad esempio, la Costa Crociere all'Isola del Giglio o la Jolly Nero a Genova) o comunque per denunciare, anche loro, la non attuazione di norme e provvedimenti (Rai, 2017).

## 5. 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'identità stessa della città è, anche in ragione di questa situazione, disputata «a volte da gruppi che vivono nel medesimo luogo, a volte da persone dentro e persone fuori, a volte in modo da aprire alla discussione tutte queste categorie» (Jess e Massey, 2001, p. 97). Nell'espone le loro posizioni, le parti in disputa descrivono i luoghi in modo diverso: poiché vedono il luogo da differenti punti di vista, mettono in risalto anche diverse caratteristiche (talvolta addirittura opposte) (*ibidem*).

I paesaggi restituiti dai documenti qui presentati, in quanto rappresentazioni di rappresentazioni (Farinelli, 1991), diventano «istantanee di un luogo in un particolare periodo di tempo, immagini di come le persone vedono o interpretano il luogo» (Jess e Massey, 2001, p. 141). Pertanto, l'analisi fin qui condotta richiederebbe certamente anche ulteriori approfondimenti 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 visualità 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.

## Riferimenti bibliografici e sitografici

- La Nuova (2002), *Venezia, 200 navi da crociera attraccate nel 2022. «Per il 2023 obiettivo a 300»*, in «La Nuova», 13 settembre, [https://nuovavenezia.gelocal.it/veneziana/cronaca/2022/09/13/news/veneziana\\_200\\_navi\\_da\\_crociera\\_attraccate\\_nel\\_2022\\_per\\_il\\_2023\\_obiettivo\\_a\\_300-8666484/](https://nuovavenezia.gelocal.it/veneziana/cronaca/2022/09/13/news/veneziana_200_navi_da_crociera_attraccate_nel_2022_per_il_2023_obiettivo_a_300-8666484/) (ultimo accesso: 30.IX.2022).
- Bevilacqua Piero (1998), *Venezia e le acque. Una metafora planetaria*, Roma, Donzelli.
- Bria Ginevra (2012), *Lo stato dell'arte in Costa Crociere*, in «Artribune», 6 giugno, <https://www.artribune.com/attualita/2012/06/lo-stato-dellarte-in-costa-crociere/> (ultimo accesso: 30.IX.2022).
- Brodskij Josif, Denis Cosgrove, Pierre George e Eugenio Turri (2012), *La Laguna di Venezia*, Verona, CIERRE edizioni.
- Cacaci Elisa e Sara Carciotti (2020), *Venice Landscape: Between the World Heritage Site and Cruise Tourism*, in «Sustainable Mediterranean Construction», 4, pp. 85-88.
- Capra Daniele (2015), *Berengo Gardin e le grandi navi. Se la politica censura e scredita i musei*, in «Artribune», 5 settembre, <https://www.artribune.com/attualita/2015/09/berengo-gardin-e-le-grandi-navi-se-la-politica-censura-e-scredita-i-musei/> (ultimo accesso: 30.IX.2022).
- Castiglioni Benedetta (2018), *Verso un paesaggio di tutti e per tutti. Sensibilizzazione, educazione e partecipazione*, in Castiglioni Benedetta, Clemente Pio Santacroce, Chiara Quaglia e Angelica Dal Pozzo (a cura di), *Il paesaggio tra conflittualità e integrazione. Materiali da un'esperienza formativa*, Padova, CLEUP, pp. 42-52.
- Colomb Claire e Johannes Novy (a cura di) (2016), *Protest and Resistance in the Tourist City*, Londra, Routledge.
- Comitato No Grandi Navi (2017a), *Comitato*, <http://www.nograndinavi.it/il-comitato-2/> (ultimo accesso: 30.IX.2022).
- Comitato No Grandi Navi (2017b), *Cosa chiediamo*, <http://www.nograndinavi.it/cosa-chiediamo-2/> (ultimo accesso: 30.IX.2022).
- Costa Crociere (2021), *Sostenibilità. Esploratori responsabili*, <https://www.costacrociere.it/esperienza/sostenibilita.html> (ultimo accesso: 30.IX.2022).
- De Marchi Massimo (2011), *Conflitti socio-ambientali e cittadinanza in movimento*, in Egidio Dansero e Marco Bagliani, *Politiche per l'ambiente. Dalla natura al territorio*, Torino, Utet Università, II, pp. 317-348.
- dell'Agnese Elena (2014), *Nuove geo-grafie dei paesaggi di confine*, in «Memoria e Ricerca», 45, pp. 51-65.
- dell'Agnese Elena (2016), *Il paesaggio come metafora: l'approccio della «Popular Geopolitics»*, in Annalisa Frisina (a cura di), *Metodi visuali di ricerca sociale*, Bologna, Il Mulino, pp. 107-123.
- dell'Agnese Elena (2021), *Ecocritical Geopolitics. Popular Culture and Environmental Discourse*, Abingdon-New York, Routledge.
- EJAtlas (2017), *Grandi navi nella Laguna di Venezia*, <https://it.ejatlant.org/conflict/grandi-navi-nella-laguna-di-veneziana> (ultimo accesso: 30.IX.2022).
- Fabbi Gianni (a cura di) (2015), *Venezia, la laguna, il porto e il gigantismo navale. Libro Bianco sul perché le grandi navi debbano stare fuori dalla laguna*, Venezia, Moretti & Vitali.
- Farinelli Franco (1991), *L'arguzia del paesaggio*, in «Casabella», 575-576, pp. 10-12.
- Giubilaro Chiara (2017), *Shooting Borders. Per una geografia visuale delle migrazioni*, in «Rivista Geografica Italiana», 127(4), pp. 315-336.
- González Ana Trancoso (2018), *Venice: The Problem of Overtourism and the Impact of Cruises*, in «Investigaciones Regionales Journal of Regional Research», 42, pp. 35-51.
- Google Arts & Culture (2022), *Il segreto di Canaletto. In che modo i dipinti «fotografici» di Canaletto vengono utilizzati per combat-*



- tere l'acqua alta a Venezia, <https://artsandculture.google.com/story/3QVhioQYNBhoJA> (ultimo accesso: 30.IX.2022).
- Guaraldo Emiliano (2021), *Resisting the Tourist Gaze. Art Activism against Cruise Ship Extractivism in the Venice Lagoon*, in «Lagoonscapes», 1(1), pp 101-124.
- Guerin Jean P. (1995), *Il grande ritorno del paesaggio*, in Muscarà Calogero (a cura di), *Piani, parchi, paesaggi*. Roma, Bari, Laterza, pp. 121-125.
- Ieva Valentina (2015), *Gianni Berengo Gardin. Venezia e le grandi navi. Approda al Negozio Olivetti la mostra sugli scatti di uno dei più grandi fotografi italiani*, in «Archiportale», 3 novembre, [https://www.archiportale.com/news/2015/11/eventi/gianni-berengo-gardin.-veneziam-e-le-grandi-navi\\_48673\\_32.html](https://www.archiportale.com/news/2015/11/eventi/gianni-berengo-gardin.-veneziam-e-le-grandi-navi_48673_32.html) (ultimo accesso: 30.IX.2022).
- Jess Pat e Doreen B. Massey (2001), *Luoghi contestati*, in Doreen Massey e Pat Jess (a cura di), *Luoghi, culture e globalizzazione*. Torino, UTET, pp. 97-143.
- Maggioli Marco (2016), *Politiche configurative e conflitti interconfigurativi*, in «Semestrale di studi e ricerche di geografia», 1, pp. 123-140.
- Mantegoli Vera, Paolo Cagnan e Carlo Mion (2021), *Una donna a remi sfida la nave da crociera a Venezia: la foto fa il giro del mondo*, in «La Nuova», 6 giugno, <https://nuovavenezia.gelocal.it/veneziam/cronaca/2021/06/06/news/una-donna-a-remi-sfida-la-nave-da-crociera-a-veneziam-la-foto-fa-il-giro-del-mondo-1.40359964> (ultimo accesso: 30.IX.2022).
- Mantegoli Vera (2021), *La biologa che con la barchetta a remi tenta di fermare le navi da crociera: «Venezia è troppo bella per lasciarla distruggere da questi giganti»*, in «La Repubblica», 7 giugno, <https://www.repubblica.it/cronaca/2021/06/07/news/la-biologa-che-con-la-barchetta-a-remi-tenta-di-fermare-le-navi-da-crociera-veneziam-e-troppo-bella-per-lasciarla-distruggere-304658129/> (ultimo accesso: 30.IX.2022).
- Michelutti Enrico e Andrea Guaran (2019), *Un approccio plurale ai paesaggi della conflittualità. L'esperienza di pianificazione paesaggistica in Friuli Venezia Giulia*, in «Ri-Vista. Research for Landscape Architecture», 17(2), pp. 50-61.
- Minca Claudio (2005), *Il soggetto, il paesaggio e il gioco postmoderno*, in Julio Valdunciel i Coll (a cura di), *Els paisatges de la postmodernitat: II Seminari Internacional sobre Paisatge (Olot, 21-23 ottobre 2004)*. Barcellona, CUIPB, pp. 1-16.
- Mosciatti Lorenzo (2021), *Costa Crociere lancia il nuovo posizionamento di brand con «waves», lo spot di Leo Burnett*, in «Engage», 4 ottobre, <https://www.engage.it/campagne/costa-crociera-lancia-il-nuovo-posizionamento-di-brand-con-waves-lo-spot-di-leo-burnett.aspx> (ultimo accesso: 30.IX.2022).
- Paolini Roberta (2021), *Mezzo miliardo di ricavi e 4 mila lavoratori, Royal Caribbean e Norwegian non andranno a Marghera: ecco il conto dello stop alle Grandi Navi a Venezia*, in «Nordest Economia», 15 luglio, <https://nordesteconomia.gelocal.it/economia/2021/07/15/news/mezzo-miliardo-di-ricavi-e-4-mila-lavoratori-royal-caribbean-e-norwegian-non-andranno-a-marghera-ecco-il-conto-dello-stop-alle-grandi-navi-a-veneziam-1.40501143> (ultimo accesso: 30.IX.2022).
- Parmeggiani Paolo (2016), *Il conflitto sul turismo a Venezia. Un'analisi audiovisuale*, in Annalisa Frisina (a cura di), *Metodi visuali di ricerca sociale*. Bologna, Il Mulino, pp. 125-146.
- Risposte Turismo (2021), *Risposte Turismo in 2 minuti*, <https://www.risposteturismo.it/chi-siamo/> (ultimo accesso: 30.IX.2022).
- Rose Gillian (2012), *Visual Methodologies: An Introduction to the Interpretation of Visual Materials*. Londra, SAGE Publications.
- Senato della Repubblica XVIII Legislatura, *ddl 2329 del 2021. Conversione in legge del decreto-legge 20 luglio 2021, n. 103, recante misure urgenti per la tutela delle vie d'acqua di interesse culturale e per la salvaguardia di Venezia, nonché disposizioni urgenti per la tutela del lavoro*, <https://www.senato.it/leg/18/BGT/Schede/FascicoloSchedeDDL/ebook/54278.pdf> (ultimo accesso: 30.IX.2022).
- Serafinelli Elisa e Lauren A. O'Hagan (2022), *Drone Views: A Multimodal Ethnographic Perspective*, in «Visual Communication», 0.
- Seraphin Hugues, Paul Sheeran e Manuela Pilato (2018), *Over-tourism and the Fall of Venice as a Destination*, in «Journal of Destination Marketing & Management», 9, pp. 374-376.
- Settis Salvatore (2014), *Se Venezia muore*. Torino, Einaudi.
- Smargiassi Michele (2019), *Berengo Gardin: «La minaccia delle grandi navi e le mie foto censurate dal sindaco Brugnaro»*, in «La Repubblica», 2 giugno, <https://www.repubblica.it/cronaca/2019/06/02/news/veneziam-300998236/> (ultimo accesso: 30.IX.2022).
- Turco Angelo (2010), *Configurazioni della territorialità*. Milano, Angeli.
- Turri Eugenio (1998), *Il paesaggio come teatro. Dal territorio vissuto al territorio rappresentato*. Venezia, Marsilio.

## Riferimenti iconografici

- A Venessia (2019a), *Speremo sia un branzin!*, col., Venezia.
- A Venessia (2019b), *Il pelo nell'uovo...*, col., Venezia.
- A Venessia (2021), *Grandi navi a Marghera ad agosto*, col., Venezia.
- Artesvelata (2019), *Canaletto*, col., Venezia.
- Banksy (2019a), *Venice in Oil*, col., Venezia.
- Berengo Gardin Gianni (2019), *Venezia e le grandi Navi*, col., Venezia.
- La Repubblica (2021), *Jane Da Mosto mentre rema nel canale di Venezia: la foto è stata scattata da Michele Gallucci*, col., Venezia.
- Lercio (2021), *Acqua alta, nave da crociera passa direttamente sopra Venezia*, col., Venezia.
- Touring Club Italiano (2022), *Venezia*, col., Venezia.
- Zeetours Cruises (2018), *MSC Musica in Venetii!*, col., Venezia.

## Riferimenti audiovisivi

- 190759ge (2012), *Grandi Navi a Venezia .....SI ! (atto terzo)*, 34:30 min., col., 190759ge YouTube, Venezia.
- 190759ge (2013), *Lo Spettacolo in Marittima a Venezia (SI GRANDI NAVI)*, 4:28 min., col., 190759ge YouTube, Venezia.
- Arun N.G. (2017), *Venice from a Cruise ship*, 2:30 min., col., Arun N.G YouTube, Venezia.
- Banksy (2019b), *Street artist in Venice*, 1:01 min., col., banksyfilm YouTube, Venezia.
- Bonardi Giacomo (2010), *MSC Magnifica Venezia*, 3:48 min., col., Bonardi Giacomo YouTube, Venezia.
- Bozzetto Bruno (2016), *Mister Rossi in Venice*, 11:24 min., col., BrunoBozzettoChannelYouTube, Venezia.
- Cantarello Ennio (2015), *Venezia partenza nave crociera*, 5:22 min., col., Cantarello Ennio YouTube, Venezia.
- Celentano Adriano (2019), *Un motivo per cui i governi dovrebbero cadere*, 0:53 min., col., Adriano Celentano Official YouTube, Venezia.
- Comitato No grandi navi (2017), *Venezia 24 settembre 2017*, 7:59 min., col., ComitatoNoGrandiNavi YouTube, Venezia.
- Comitato No grandi navi (2021), *L'avete vista? Probabilmente no!...*, 1:27 min., col., Comitato Nograndinavi Facebook, Venezia.
- Costa Crociere (2013), *L'ingresso nel porto di Venezia con Costa Favolosa*, 1:00 min., col., Costa Crociere YouTube, Venezia.
- FRANCE24 (2021), *End of an era: Cruise ships to soon be banned from Venice*, 4:16 min., col., FRANCE24 English YouTube, Venezia.





- Gabrish Gabor (2019a), *Venice Cruise Terminal - Port of Venice 2019* | *Costa Deliziosa & Crystal Serenity Hyperlapse*, 4:55 min., col., The Hobby Traveler YouTube, Venezia.
- Gabrish Gabor (2019b), *View from on board MSC Opera* | *Leaving from beautiful Venice at sunset*, 7:04 min., col., The Hobby Traveler YouTube, Venezia.
- Global Project (2012), *16.09.12 Venezia, No Grandi Navi - The Battle of Venice*, 10:46 min., col., Global Project YouTube, Venezia.
- Haas Wolfgang (2014), *View from Cruise ship leaving beautiful Venice*, 13:53 min., col., Wolfgang Haas YouTube, Venezia.
- Il Sole 24 Ore (2021a), *Stop alle grandi navi a Venezia dal primo agosto*, 1:10 min., col., Il Sole 24 ORE YouTube, Venezia.
- Il Sole 24 Ore (2021b), *Venezia, No Grandi Navi: proteste per la prima crociera in arrivo dopo 17 mesi*, 2:05 min., col., Il Sole 24 ORE YouTube, Venezia.
- La Repubblica (2019), *Venezia, viaggio in laguna dopo l'incidente [...]*, 4:32 min., col., La Repubblica YouTube, Venezia.
- La Repubblica (2021), *Venezia, tensione in acqua tra "No Grandi Navi" e facchini del porto a favore delle crociere*, 2:59 min., col., La Repubblica YouTube, Venezia.
- La7 (2013), *Grandi navi a Venezia: no pasaran!*, 3:35 min., col., TG La7 YouTube, Venezia.
- La7 (2021), *Venezia, la battaglia di Jane Da Mosto contro le grandi navi*, 2:31 min., col., La7 Attualità YouTube, Venezia.
- Lunargento (2013), *Venezia Terminal Passeggeri - Porto di Venezia*, 6:19 min., col., Lunargento Casa Editrice YouTube, Venezia.
- Mancini Arduino (2012), *Venezia - Le navi da crociera solcano il centro della città*, 1:06 min., col., Mancini Arduino YouTube, Venezia.
- Mgmasta (2013), *MSC DIVINA Very Last Departure from Venice 2013*, 5:12 min., col., mgmasta YouTube, Venezia.
- MSC Cruises (2019), *Enjoy a cruise in the Eastern Mediterranean Sea with MSC Cruises*, 1:00 min., col., MSC Cruises YouTube, Venezia.
- Oblioart (2012), *Nave crociera nel bacino di San Marco a Venezia*, 1:12 min., col., oblioart YouTube, Venezia.
- Rai (2017), *Un inchino a Venezia - Report 18/12/2017*, 11:01 min., col., Rai YouTube, Venezia.
- Rai (2019), *Venezia, l'incubo delle grandi navi - La vita in diretta 13/09/2019*, 6:30 min., col., Rai YouTube, Venezia.
- Serbe-Davis Donna (2020), *Gianni Berengo Gardin's Tale of Two Cities - Trailer*, 4:17 min., col., CinemAmbiente YouTube, Venezia.
- SGIVideo (2017), *VENEZIA imbarco e partenza | Costa Deliziosa*, 4:07 min., col., SG - VideoYouTube, Venezia.
- Vecchina Manuel (2013), *Venezia - Una giornata di Grandi Navi*, 5:36 min., col., Venezia Time Lapses YouTube, Venezia.
- WANDERful (2019), *Venice, Italy and the Cruise Port*, 8:16 min., col., WANDERful Adventures in Travel YouTube, Venezia.

## Note

- <sup>1</sup> L'approfondimento «Grandi navi nella Laguna di Venezia» con i materiali audiovisivi geolocalizzati è disponibile su: <https://greenatlas.cloud/approfondimenti-ricerca/grandi-navi-nella-laguna-di-venezias/> (ultimo accesso: 30.IX.2022).