Arte e conflitto nell'era dell'estrattivismo crocieristico

di *Emiliano Guaraldo*

A distanza di quasi quattro anni dall'entrata in vigore del decreto governativo che nel luglio 2021 vietava la navigazione delle grandi navi da crociera nel canale della Giudecca, il turismo crocieristico a Venezia sembra essere tornato ad una fase di espansione. Nel 2024, la CLIA (Cruise Lines International Association, il principale organismo internazionale che rappresenta gli interessi delle aziende crocieristiche) si dichiarava "seriamente preoccupata" per la mancata realizzazione di progetti alternativi, paventando il rischio che Venezia perdesse il suo status di *homeport* (porto di imbarco e sbarco dei passeggeri, dove iniziano e terminano le crociere). Recentemente, però, il vicesindaco di Venezia Andrea Tomaello ha celebrato i "numeri in continua crescita" delle crociere rassicurando che l'obiettivo della politica è quello di far tornare Venezia "homeport principale del Mediterraneo"(Comune di Venezia, 2025). A conferma di questa direzione, il governo ha recentemente annunciato che Venezia diventerà "porto regolato", uno status speciale volto ad accelerare progetti infrastrutturali legati al traffico crocieristico (Ianuale, 2025).

La mancata implementazione di misure più radicali all'indomani della pausa imposta dalla pandemia conferma l'inerzia di un modello di sviluppo che, disatteso il potenziale di riforma, ha ripreso la sua traiettoria con rinnovata intensità. Questo modello può essere compreso all'interno di un più ampio processo di neoliberalizzazione globale, in cui il turismo oltre che uno specifico settore economico, diventa uno dei veicoli principali attraverso cui si diffondono logiche di deregolamentazione, privatizzazione e mercificazione in tutti i campi della vita sociale (Fletcher, 2025). A queste logiche si accompagna un'interpretazione della sostenibilità ambientale fatta di obiettivi climatici, decarbonizzazione, economia circolare, che, nella sua declinazione astratta e planetaria, si presta a strategie di *greenwashing* che consentono di validare come "sostenibili" specifici segmenti di industrie

strutturalmente estrattive. E se le mobilitazioni politiche e sociali degli ultimi anni, pur avendo generato una significativa consapevolezza pubblica, non ne hanno ancora alterato le logiche operative di fondo, è forse nelle pratiche di attivismo artistico che si possono trovare gli strumenti più efficaci per articolare un immaginario politico alternativo di lunga durata. Nate autonomamente durante le proteste, queste esperienze artistiche, mostre, installazioni, contro-cartografie e azioni dirette, hanno infatti articolato il conflitto tra il modello di accumulazione turistica e l'integrità socio-ecologica della laguna.

Il già citato decreto legislativo "Misure urgenti per la tutela delle vie d'acqua di interesse culturale e per la salvaguardia di Venezia nonché per la tutela dell'occupazione" (D.L. 103/2021) riconosceva per la prima volta alcuni canali veneziani come "monumenti nazionali" e pertanto oggetto di azioni di protezione e conservazione (art. 7). Il decreto si è confermato una misura inefficace, poiché non affronta il nodo strutturale del rapporto tra Venezia e le grandi navi, senza offrire alcuna azione concreta di mitigazione per i noti problemi socio-ecologici causati dal crocierismo. Peraltro, anche le soluzioni a lungo termine prese in esame sono gravate da criticità significative. Il proposto dirottamento del traffico navale verso il canale Malamocco-Marghera, ad esempio, rischia di alterare la morfodinamica lagunare e di mobilitare i contaminanti chimici sedimentati dal polo industriale di Porto Marghera (Parnell et al., 2016, p. 911; Sfriso et al., 2016; Teatini et al., 2017, p. 5643). Analogamente, l'espansione dei terminal crocieristici esterni alla laguna, come quelli di Trieste e Ravenna, non risolverebbe le criticità esistenti, ma si tradurrebbe in una loro semplice traslazione geografica, potenzialmente riproducendo altrove simili logiche di sfruttamento.

L'impatto ambientale dell'industria crocieristica è stato ampiamente documentato a livello globale (Farreny et al., 2011; Higgins-Desbiolles, 2020; Vidal, 2016), e anche, in particolare, nella laguna veneziana (Avena, 2010; Camarsa, 2003; González, 2018; Tattara, 2013). Gli effetti negativi della presenza delle navi da crociera in un determinato ecosistema si manifestano in molteplici forme: dalle minacce alla biodiversità locale (Hall et al., 2010; OSPAR Commission, 2008) all'inquinamento atmosferico (Caric et al., 2016; Celic et al., 2014; Murena et al., 2018; Simonsen et al., 2019), dalla contaminazione delle acque (Perić et al., 2016; Ytreberg et al., 2020) ai danni strutturali al patrimonio architettonico (Parnell et al., 2016). I danni provocati dalle navi da crociera, però, non sono solo di natura ambientale e fisica. Le operazioni crocieristiche, infatti, trasformano radicalmente la struttura socioeconomica delle città portuali, creando rapporti di dipendenza economica e aggravando processi già in atto di

gentrificazione e precarietà sociale. Le crociere costituiscono una manifestazione estrema delle logiche del turismo di massa, concentrando e intensificandone le mutazioni al tessuto sociale urbano e accelerando il processo di monoculturizzazione turistica delle città turistiche-portuali. Una volta che il turismo è diventato monocultura economica, il costo della vita cresce fino a diventare insostenibile per i residenti e per le attività economiche di piccola scala. L'economia turistica fagocita gli spazi urbani trasformandoli in luoghi di consumo, mentre la comunità locale vede peggiorare progressivamente la propria qualità di vita. L'industria crocieristica e l'overtourism sono quindi due fenomeni che convergono a Venezia, con logiche spaziali e di consumo del territorio e degli ecosistemi che si rafforzano reciprocamente in una spirale estrattiva (auto)distruttiva. Questa convergenza di fenomeni si inscrive, nel caso veneziano, in un quadro di trasformazioni urbane più ampio, per la cui descrizione sono stati mobilitati concetti quali *disneyficazione* (Gorrini & Bertini, 2018, p. 361; Hannigan, 1998; Rosin & Gombault, 2021, p. 77; Settis, 2016), *museificazione* e *gentritouristification* (Cristiano & Gonella, 2020, p. 7).

Viste dalla prospettiva delle environmental humanities, le lotte veneziane contro l'industria crocieristica e contro gli effetti più distruttivi del turismo di massa possono essere letti all'interno di una cornice più ampia, quella delle resistenze al capitalismo estrattivo di scala planetaria o del cosiddetto *total extractivism* (Arboleda, 2020, 2022; Chagnon et al., 2022; Dunlap & Jakobsen, 2020). È in questo quadro che si colloca il presente saggio, il quale prende in esame specifiche iniziative di attivismo artistico, forme di *artivismo* (Trione, 2022) situate e locali che denunciano tanto la dimensione sociale quanto quella ecologica del degrado provocato dalle navi da crociera a Venezia. I progetti degli artisti esaminati in questo saggio mettono a fuoco gli effetti devastanti del capitalismo estrattivo sul benessere dell'ecosistema lagunare e sui soggetti umani e non umani che in esso convivono, parallelamente ai fallimenti dell'attuale modello di sviluppo urbano fondato sull'economia turistica. In tal senso, Venezia può essere letta come un laboratorio, o un banco di prova, in cui, da un lato, si estendono le categorie dell'analisi estrattivista oltre i confini tradizionali dell'industria mineraria ed energetica e, dall'altro, si esaminano le forme di resistenza creativa che emergono in risposta a inedite modalità di sfruttamento territoriale, pervasive e tossiche.

Navi da crociera ed estrattivismo

Nel contesto veneziano, l'analisi di Giacomo-Maria Salerno sui processi di turistificazione, fondata sui concetti di estrattivismo e neo-estrattivismo (Salerno, 2018, 2020, 2022) fornisce gli strumenti per leggere il capitalismo turistico alla luce della critica allo sfruttamento coloniale delle risorse naturali. La dimensione estrattiva del turismo si articola attraverso alcuni processi interconnessi: la creazione di rapporti di dipendenza che favoriscono l'affermarsi di monoculture economiche, nelle quali lo sfruttamento intensivo di una risorsa erode eventualmente le basi stesse dell'attività economica – il cosiddetto "effetto voracità" (Strulik, 2012; Tornell & Lane, 1999); una forma impoverente di "sviluppismo" in cui vengono prodotte infrastrutture e creati posti di lavoro, ma la ricchezza, invece di essere redistribuita, rimane concentrata nelle mani di pochi; fenomeni di sgretolamento sociale indotti da forme di accumulazione alimentate principalmente da rendite e redditi passivi; infine, una tendenza verso processi decisionali non democratici, autoritari e oligarchici (Salerno, 2018, p. 498). In questo senso, l'intensificazione del turismo di massa ha configurato Venezia come un sito di estrazione non di materie prime o combustibili fossili, ma della sua stessa urbanità, nonché del suo ambiente naturale e della sua vitalità sociale.

La specificità veneziana risiede nel fatto che, in una città così stratificata, i beni comuni sono il risultato di una sedimentazione storica conclusa, non di un processo ancora attivo: «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» (Salerno, 2018, p. 498). La logica estrattiva ridefinisce così la finalità stessa della città turistica: massimizzare il profitto economico a esclusivo vantaggio di attori specifici, sostenuta da una narrativa dominante che presenta il turismo come l'unica via possibile per la crescita economica (Cristiano & Gonella, 2020, pp. 8-9). Così inteso, il turismo non è un motore di sviluppo, ma un'ideologia che maschera un'economia «fondata sull'estrazione e sullo sfruttamento di risorse naturali, sulla nostalgia per un mondo che contribuisce a distruggere» (Gainsforth, 2025), lasciando dietro di sé inabitabilità e impoverimento. Il neo-estrattivismo si fonda su un'espansione delle frontiere di sfruttamento verso territori in precedenza considerati improduttivi (Svampa, 2019, p. 5). Poiché a Venezia produrre "da zero" nuovi spazi risulta incredibilmente complicato, la logica della monocultura turistica esige un'infiltrazione continua degli spazi comuni e l'appropriazione sistematica degli spazi ancora integri o abbandonati in seguito al declino di altre vocazioni produttive.

Come è facile immaginare, questi processi generano conflittualità sociale e trovano resistenza in un numero crescente di collettivi e iniziative di attivismo socio-ambientale, i quali impiegano tattiche consolidate di

mobilitazione politica e partecipazione civica e modalità inedite e creative di resistenza territoriale in opposizione al degrado lagunare e all'impoverimento della vita urbana (Vianello, 2016). In maniera simile ad altre comunità impegnate oggi nella lotta contro la violenza estrattiva, anche gli attivisti veneziani rivendicano «altri modi di costruire la società e abitare il mondo» (Svampa 2019, p. 4), delegittimando al contempo le narrazioni istituzionali ed economiche che presentano la monocultura turistica non solo come l'unica forma di sviluppo possibile, ma anche come l'unico modo di immaginare la città. L'emergere di queste forme di resistenza non è un fenomeno isolato. In contesti globali anche molto distanti tra loro, come ad esempio la turistificazione di Oaxaca in Messico (Castillo Balderas, 2023) o Barcellona (García-Jímenez, 2022), l'attivismo artistico, attraverso street art, fanzine e proteste di quartiere, si sta affermando come una pratica diffusa per resistere alla spoliazione e alla gentrificazione del turismo di massa[1]. Venezia ha visto nascere numerosi progetti artistici che affrontano e rielaborano il conflitto ambientale intervenendo sul piano degli immaginari e del sensibile, a partire dalla specificità degli ecosistemi locali, poiché l'esperienza diretta delle operazioni estrattive permette agli artisti che interagiscono con la laguna di formulare «un'analisi lucida della distruzione ecologica e proponendo strutture egualitarie di vita» (Demos, 2016, p. 10).

Nel corso dell'ultimo decennio, parallelamente alla costituzione del *Comitato No Grandi Navi* nel 2012, una varietà di gruppi attivisti, collettivi e singoli artisti ha promosso eventi artistici e iniziative di partecipazione civica caratterizzati da un marcato impegno sociale e ambientale. Le proteste del *Comitato No Grandi Navi* presentano un forte carattere performativo e comprendono tattiche quali l'organizzazione di blocchi navali nel canale della Giudecca, esperimenti di partecipazione cittadina e democrazia orizzontale[2], eventi di raccolta fondi e forme di comunicazione diretta con i lavoratori del settore crocieristico. Nella manifestazione del 5 giugno 2021, ad esempio, la prima nave da crociera del periodo post-pandemico è stata intercettata da un folto gruppo di attivisti che, a bordo di barchini (le piccole imbarcazioni tipiche della laguna) hanno accerchiato la nave, esortando i turisti presenti sul ponte a prendere coscienza del disagio socio-ecologico generato da questa forma di turismo. Un insieme eterogeneo di famiglie,

[1] Tali pratiche non sono tuttavia esenti da tensioni e paradossi. Uno studio sulle resistenze creative a Porto, ad esempio, ha messo in luce come gli artisti si trovino a navigare dilemmi complessi: dal rischio di diventare essi stessi agenti involontari di gentrificazione, alla cooptazione da parte delle stesse istituzioni che criticano, fino alla precarietà che mina la loro indipendenza, vedi Barbosa et al., 2023.

[2] Vedi http://www.nograndinavi.it/ecco-i-risultati-del-referendum-autogestito/

anziani, studenti schierati sulla Fondamenta delle Zattere scandiva slogan contro le navi da crociera, accendeva fumogeni e innalzava striscioni. Ma la flottiglia di barchini è stata a sua volta disturbata dall'apparizione di due imbarcazioni, presumibilmente condotte da lavoratori del terminal crocieristico, che esponevano grandi striscioni con la scritta "Welcome Back" rivolti ai turisti. Questo episodio non è isolato: i lavoratori portuali avevano già affisso striscioni simili nell'area di San Basilio e manifesti in tutta la città.

La provocazione e le contromanifestazioni dei lavoratori portuali sanciscono la trasformazione degli spazi pubblici di Venezia in un'arena politica, dove l'attenzione dei turisti è contesa tra attivisti socio-ambientali e industria crocieristica(vedi anche Araya López, 2021 e Del Chiappa et al., 2021).

Secondo Marco Armiero, il Titanic costituisce una metafora calzante dell'Antropocene perché è un'immagine che connette hubris tecnocentrica, disuguaglianza di classe e narrazioni apocalittiche (Armiero, 2015). Le navi da crociera, a loro volta, incarnano le operazioni estrattive alla base dell'Antropocene, agendo come macchine di estrazione che operano simultaneamente su più livelli, sia all'interno che all'esterno della nave. Le crociere creano conflitti tra comunità locali, turisti e lavoratori, e trasformano radicalmente l'ambiente e il tessuto socio-economico dei territori che attraversano. Come forma di consumo di massa altamente organizzata (Miles, 2019, p. 523), le navi da crociera estraggono valore sia dall'ecosistema in cui navigano sia dai flussi turistici che trasportano. All'interno, la nave diventa uno spazio chiuso dove massimizzare il profitto e dove sono trasformati in "consumatori in stato di cattività" (*captive consumers* in Weaver, 2005, p. 168). All'esterno, un vasto progetto di espansione infrastrutturale e mercificazione converte progressivamente le città portuali in appendici dell'industria turistica, creando una serie di dipendenze economiche dalla quale diventa quasi impossibile liberarsi. Per funzionare, infatti, le compagnie crocieristiche necessitano di un'enorme rete di porti, terminal e servizi, spesso finanziata con denaro pubblico sulla base di promesse di sviluppo economico e occupazionale.

Parte della redditività del modello crocieristico poggia inoltre sulla narrazione accuratamente costruita secondo cui i crocieristi starebbero vivendo "the good life", dove la nave diventa spazio di costruzione di senso e appartenenza (Miles 2019, p. 525). Per sostenere tale narrazione ed evitare che i turisti vengano esposti agli effetti negativi di questa forma di turismo, le compagnie crocieristiche celano quanto più possibile l'impatto ambientale e sociale delle proprie attività. La maggior parte delle aziende pubblica un

rapporto annuale di sostenibilità, con statistiche e obiettivi finalizzati al raggiungimento di una modalità "sostenibile" di praticare il turismo crocieristico. In questi rapporti vengono elencate le attività a basso impatto ambientale promosse a bordo: riciclo dei rifiuti, conservazione dell'acqua, risparmio energetico e via dicendo.

Nel suo più recente rapporto di sostenibilità del 2024, ad esempio, Costa Crociere, uno dei principali operatori attivi a Venezia, enfatizza gli sforzi nella promozione di modelli di turismo sostenibili e inclusivi, dichiarando di voler ambire a operare una flotta a zero emissioni entro il 2050. Come altre compagnie, Costa dichiara di aderire agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile 2030 delle Nazioni Unite. Nel rapporto, Costa evidenzia la propria partecipazione a iniziative per il clima e riporta una riduzione del 10% delle emissioni totali di gas serra rispetto al 2011, nonostante un aumento della capacità del 30% (Costa, 2024).

Tuttavia, pur operando in ecosistemi fragili come la laguna di Venezia, il rapporto non contiene alcun riferimento specifico agli impatti locali delle operazioni crocieristiche. In questi report ridotti a materiale promozionale, la sostenibilità è interpretata esclusivamente in termini astratti e su scala planetaria (decarbonizzazione, economia circolare, riduzione delle emissioni), mentre gli ecosistemi locali vengono menzionati solo genericamente come "destinazioni" da valorizzare economicamente. Venezia stessa appare in questi documenti come porto e meta turistica, senza alcun riconoscimento della sua specificità ecologica o della fragilità del suo ambiente.

Le azioni di contrasto al cambiamento climatico e gli obiettivi di sviluppo sostenibile sembrano dunque essere impiegati dalle compagnie crocieristiche come strumenti di marketing e forme di occultamento del danno ecologico permanente arrecato agli ecosistemi locali. Ne è un esempio il programma di formazione della Costa Academy, che prevede un training per i dipartimenti commerciali su come «intercettare il valore attribuito dagli ospiti e dai potenziali consumatori alle questioni sociali e ambientali» a fini commerciali e per «diffondere la consapevolezza riguardo agli sforzi di Costa» (Costa, 2019, p. 57).

I crocieristi vengono attivamente schermati dal confronto diretto con il danno socio-ambientale dell'industria crocieristica e persino con i rischi per la salute cui sono esposti, poiché le crociere costituiscono ciò che Miles chiama *temporary floating utopias* e, soprattutto, «spazi privati di contesto sociale al di là di quello definito dalla capacità di consumo: uno spazio che sancisce con fermezza il principio secondo cui l'attività o l'iniziativa umana debba sempre definirsi attraverso una specifica immagine della sfera economica» (Miles, 2019, p. 525).

Nell'era del Capitalocene, le navi da crociera si trasformano in macchine da prospezione che proiettano uno sguardo estrattivo verso l'esterno, mentre fabbricano al loro interno una sequenza infinita di momenti di consumo. Le immagini di Venezia scattate dal ponte della nave costruiscono un'esperienza della città e della laguna riproducibile all'infinito per un consumo turistico superficiale, crociera dopo crociera. La produzione di queste immagini non è un processo incorporeo, poiché è resa possibile da processi di gentrificazione, contaminazione ambientale, precarietà del lavoro e perdita di biodiversità disseminati nel tempo e nello spazio. In questo senso, la dinamica estrattiva in atto a Venezia non è visibile e auto-evidente come quella della cosiddetta "miniera planetaria" (Arboleda, 2020) e richiede uno sforzo creativo da parte della comunità locale per visualizzare tali processi in modo che il resto del mondo possa vederli. Venezia come sito di estrazione rende visibile la pervasività delle operazioni estrattive, anche quando queste hanno luogo lontano da megaprogetti minerari e impianti petrolchimici o idroelettrici. L'adozione, da parte del capitalismo crocieristico, di pratiche di eco-gestione neoliberale (compensazione delle emissioni, obiettivi di sostenibilità, ecc.) come strumenti di marketing conferma l'inefficacia di tali pratiche nel proteggere le comunità e gli ecosistemi locali da danni irreversibili, consentendo anzi all'industria di espandersi e contemporaneamente di presentarsi come *green* fintantoché rispetti determinati parametri stabiliti da organizzazioni intergovernative.

Contro-visioni e attivismo artistico

Pochi mesi prima dello scoppio della pandemia di COVID-19, il giornalista Alessandro Calvi si è imbarcato a Venezia su una nave da crociera per un tour del Mediterraneo orientale, con l'intenzione di scrivere un breve articolo sull'esperienza. Per un veneziano, attraversare la città "sul dorso del mostro" assume un significato particolare. L'intenzione di Calvi era infatti quella di «provare a rovesciare la prospettiva e vedere l'effetto che fa». La testimonianza di Calvi descrive un processo di progressiva cancellazione percettiva della città. La vista dal ponte non restituisce propriamente una versione spettacolarizzata di Venezia, bensì un'alterità irriconoscibile, aliena e ridicolizzata. Venezia diventa «niente di più che un abbellimento del biglietto: un abbellimento parzialmente inessenziale». L'esperienza visiva è quella di una radicale sproporzione:

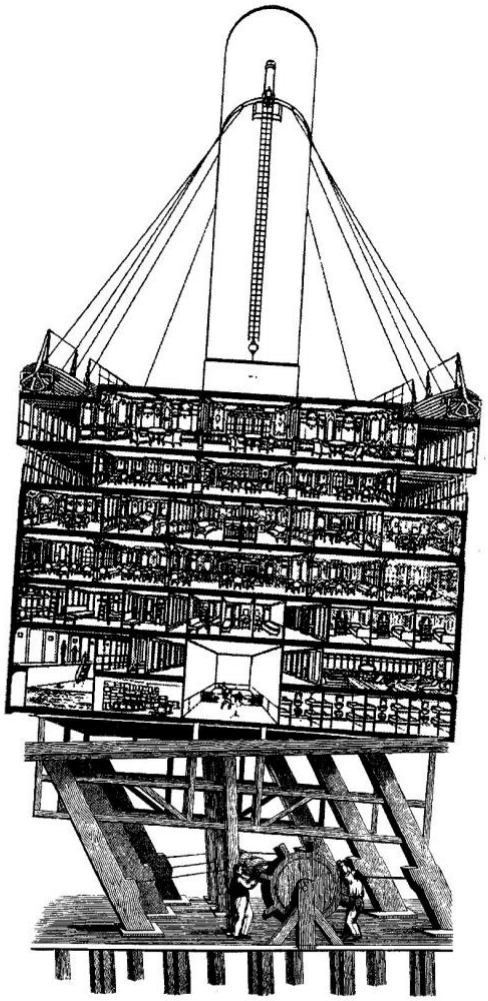
> Non è Venezia questa città, piccola che non sembra vera, ridotta a gioco di bambini. [...] Non può essere davvero Venezia questa cosa costretta a divaricarsi,

annichilita da una manifestazione di volontà di potenza che non ha più nulla della misura dell'umano. (Calvi, 2019).

L'angoscia causata da questa perdita di scala si lega a quella che Berengo Gardin, citato da Calvi, definisce una "prepotenza visuale". Lo sguardo del crocierista, gettato dalla nave sul corpo di Venezia, riduce la città a un modellino indistinguibile «dalle Venezie artificiali che hanno rifatto in America» o dalla Venezia in miniatura esibita al Miniatur Wunderland di Amburgo. La testimonianza di Calvi suggerisce che la nave da crociera abbia anche una funzione ottica ed estetica, trasformandosi in una macchina che produce lo sguardo del prospettore: uno sguardo dall'alto, distanziante e rimpicciolente, che perlustra il territorio per valutarne le risorse estraibili. Questa dinamica visuale non è casuale, ma è il prodotto dell'ideologia del turismo, un «modo di vedere la città attraverso gli occhi degli ospiti desiderati e attesi», che finisce per dare priorità alle loro esigenze rispetto a quelle di qualsiasi altro utente urbano, come residenti o lavoratori (Stein, 2020). Lo sguardo del crocierista, quindi, è un atto percettivo che è contemporaneamente anche l'incarnazione di una logica politica che legittima la trasformazione della città in una merce da consumare.

Diversi interventi di *artivismo* veneziano hanno decostruito proprio questa "prepotenza visuale", a partire da *La Grande Macchina* del collettivo artistico Gli Impresari. In quest'opera (Figura 1), la nave da crociera è rappresentata come una macchina teatrale: un dispositivo scenico manovrato da due operai. Nella concezione del collettivo, la nave perde la sua funzione di veicolo, rivelando attraverso la sua sezione una complessa organizzazione interna di quartieri abitativi e spazi di lavoro. In questa bolla isolata, il valore economico si produce attraverso la cattura dei flussi turistici e la monetizzazione continua della vita a bordo. Con un rimando visivo alle sezioni delle navi del commercio coloniale e della tratta atlantica degli schiavi, *La Grande Macchina* colloca allegoricamente la crociera all'interno di uno spettacolo teatrale, un congegno che funziona simultaneamente come macchina ottica che proietta il suo sguardo sulla laguna e come il palcoscenico di una farsa. L'opera, prodotta in tiratura limitata, è stata realizzata per essere venduta durante una raccolta fondi per le spese legali del *Comitato No Grandi Navi* e, come altri lavori qui considerati, è stata presente nella mostra *You Are Not Welcome* (2014) presso lo spazio occupato S.a.L.E. Docks. Inoltre, la nave-macchina, con i suoi spazi interni di lavoro e consumo, prefigura l'idea di Venezia come "piattaforma di piattaforme" (Salerno, 2023, p. 221), un sistema che integra logiche di controllo e di estrazione di valore. La distinzione tra interno ed esterno, tra la nave e la città, si assottiglia fino a scomparire: sulla terraferma si vanno infatti

configurando «esperienze spaziali sempre più indiscernibili da quelle rinvenibili a bordo delle grandi crociere» (ivi, p. 222). L'opera d'arte, in questo senso, anticipa la diagnosi critica secondo cui Venezia stessa è diventata una «gigantesca nave da crociera alla fonda» (ivi, p. 217).



La Grande Macchina

Figura 1 - Gli Impresari, La Grande Macchina, stampa, 2014. Per gentile concessione degli artisti.

Nel 2019, in concomitanza con l'apertura della 58ª Biennale d'Arte, anche lo street artist Banksy ha offerto una sua interpretazione dello statuto visuale delle navi da crociera a Venezia. Con un'azione performativa non autorizzata, l'artista ha allestito un piccolo stand in Riva degli Schiavoni, mimetizzandosi tra le numerose bancarelle che vendono acquerelli e vedute di Venezia ai turisti, per esporre la sua opera *Venice in Oil* (Figura 2).



Fig.2 – Banksy, Venice in Oil, installazione e performance, Venezia 2019, Fermo immagine da video pubblicato dall'artista sui suoi canali social.

L'opera consiste in un polittico in cui vedute della città, ispirate ai dipinti del Canaletto, vengono invase da una nave da crociera gigantesca. A differenza de *La Grande Macchina*, che rivela i meccanismi interni dello spettacolo attraverso una sezione tassonomica, qui il corpo della nave appare diffratto e frammentato. Questa frammentazione suggerisce una molteplicità di punti di vista dispersi orizzontalmente, mentre la nave occupa lo spazio urbano in maniera violenta. In queste versioni capitaloceniche del vedutismo, il corpo di Venezia è attraversato e occultato dalla scala disumana della nave, costringendo l'osservatore a confrontarsi con un'immagine di Venezia in cui la presenza del turismo di massa risulta ineludibile. L'installazione di Banksy forza un'interazione con i turisti, alcuni dei quali forse in procinto di imbarcarsi, ribaltando la loro futura esperienza osservativa dal ponte della nave.

Entrambe le opere, pur con strategie diverse, mettono in scena la tensione tra due modalità fondamentalmente diverse di abitare visivamente la città e l'ambiente di Venezia. Questa tensione può essere letta attraverso la distinzione, elaborata da Jonathan Crary, tra i concetti leibniziani di scenografia e iconografia nel suo saggio seminale *Techniques of the Observer*. Crary presenta qui due modi distinti di rappresentare Venezia: la veduta verticale e aerea di Venezia di Jacopo de' Barbari del 1500, una concezione pre-copernicana, sinottica e totalizzante della città come entità unificata; e le vedute di metà Settecento del Canaletto, che rivelano un campo occupato da un osservatore monadico all'interno di una città conoscibile soltanto come accumulo di molteplici e diversi punti di vista (Crary, 1990, p. 51). La nave da crociera introduce una terza modalità di visione, obliqua ed escludente. Il suo sguardo non incarna la totalità sinottica della mappa e nemmeno l'esperienza situata del turista flâneur; ma è piuttosto uno sguardo che spoglia Venezia della sua condizione di città per riconfigurarla simultaneamente come *parco a tema*, un parco giochi, una *veniceland* come le altre sparse nel mondo e come campo estrattivo. Dal ponte, lo sguardo prospettico della nave estrae valore economico dai "corpi sedimentati" che compongono la laguna – il «super-organismo [...] le cui vite sono porosamente connesse con la sua vita» (Iovino, 2016, p. 67) – e dal suo capitale fisso accumulato nei secoli (Salerno, 2018).

La ricerca di un'interazione visuale alternativa tra la città e i turisti delle crociere è anche al centro del lavoro dell'artista multidisciplinare Eleonora Sovrani. Sovrani è un'artista che utilizza video, *détournement* di materiale pubblicitario e campagne di affissioni pubbliche come forme di attivismo artistico volte a smascherare le narrazioni di marketing e gli sforzi di greenwashing dell'industria crocieristica. La sua metodologia immersiva l'ha portata a imbarcarsi su una nave da crociera come membro del personale per documentare l'esperienza "dall'interno del ventre del mostro". Il suo video del 2012 *Loveboat*[3], è stato prodotto utilizzando riprese registrate durante il suo periodo di lavoro sulla nave da crociera, mescolate con frammenti dell'omonima serie televisiva americana degli anni Settanta, materiale pubblicitario, foto d'archivio e spezzoni dei video di orientamento e sicurezza presentati ai turisti a bordo della nave. Nelle parole dell'artista:

> Durante una crociera la maggior parte degli eventi a bordo e a terra sono organizzati con lo scopo principale di produrre immagini autoreferenziali; i luoghi di sbarco diventano una sorta di estensione della nave da crociera e perdono la loro

[3] Il video può essere visto qui https://vimeo.com/58413615

qualità di luogo. Il risultato è una sorta di viaggio verso nessun luogo, basato sulla ripetizione, su una percezione senza luogo e senza tempo.[4]

Il senso di un'esperienza di consumo deterritorializzata deriva anche dal fatto che le crociere vengono commercializzate come destinazioni di viaggio in sé, in un processo che è stato talvolta definito *destinization* (Weaver, 2005). *Loveboat* presenta la nave come un gigantesco laboratorio di "capitalismo neurale", dove i turisti sono indotti a un ciclo eterno di attività ricreative e consumo acritico. La nave diviene lo spazio di un esperimento di ipercapitalismo cognitivo in acque internazionali, un terreno di prova per le esistenze consumistiche del futuro e per l'estensione di queste logiche al di fuori dei confini della nave. L'atmosfera distopica, che evoca un certo cinema di Paul Verhoeven o David Cronenberg, scaturisce dal contrasto tra la texture glitchata del video e un paesaggio sonoro opprimente, in cui ronzii elettrici e sintetizzatori ipnotici si alternano a rassicuranti messaggi pubblicitari.

Come parte del lavoro di Sovrani con *We Are Here Venice*[5], uno dei gruppi di advocacy cittadini più attivi, l'artista ha disegnato una serie di manifesti con l'intenzione di rompere la bolla che circonda i crocieristi nella loro permanenza a Venezia. I manifesti sparsi per la città pongono infatti i turisti di fronte a una realtà che è stata loro attivamente celata, poiché forniscono dati sugli effetti negativi del turismo di massa sull'ambiente, sulla salute pubblica e sul tessuto sociale di Venezia. Per una seconda campagna di affissioni, Sovrani ha deciso di riprodurre immagini delle specie vegetali a rischio che abitano le barene della laguna, come la Zostera marina, la Salicornia, la Spartina, il Limonium e la Salsola soda. Queste piante hanno definito per secoli il paesaggio lagunare di Venezia e potrebbero presto scomparire a causa dell'inquinamento prodotto, anche, dalle navi. L'artista in questo caso ha voluto consapevolizzare i turisti del fatto che la loro permanenza a Venezia è in realtà l'interazione all'interno di un ecosistema anfibio dove esseri umani, forme di vita vegetali e altre forme di vita non umane hanno convissuto per secoli. La strategia di Sovrani alterna così l'informazione diretta all'evocazione ecologica. L'obiettivo comune di entrambe le campagne è far percepire ai turisti il danno a cui inconsapevolmente partecipano e le molteplici forme di vita messe a rischio dalle loro scelte collettive. Si tratta di un tentativo di sabotare alla radice le strategie di greenwashing dell'industria crocieristica con un intervento che agisce direttamente sulla coscienza del consumatore finale per dissolvere l'illusione di neutralità (se non addirittura di beneficio economico per la

[4] http://www.eleonorasovrani.com/projects/entry/love-boat/
[5] https://www.weareherevenice.org/about/

collettività) su cui si fonda l'esperienza crocieristica. I manifesti impediscono infatti ai turisti di consumare Venezia senza confrontarsi con la devastazione che la loro presenza contribuisce a generare (Figura 3).



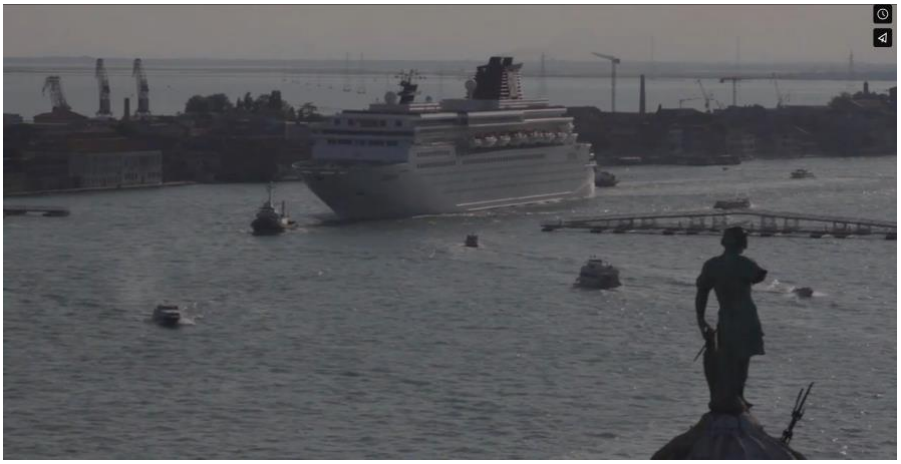
Figura 3 - We Are Here Venice, 2019, Poster affissi in città (Autore foto)

Una forma ancora più diretta di intervento artistico e di comunicazione con i turisti è stata messa in scena da Sovrani con un'azione performativa, svoltasi all'aeroporto Marco Polo nel 2019. In tale occasione, l'artista ha prodotto e distribuito finto materiale pubblicitario ai turisti in viaggio verso Venezia per imbarcarsi su una crociera al terminal del Tronchetto. I volantini imitavano le pubblicità delle compagnie di crociera:

GET READY FOR YOUR VENICE ADVENTURE(R)!
Feel what is like to breathe in one of the most polluted cities in the world, as you walk on shore, or while you relax on the pool deck of your favourite cruise ship.*
**Respirator masks are highly recommended!*
AIR ON CRUISE SHIPS CAN BE WORSE THAN IN SOME OF THE MOST POLLUTED CITIES OF THE WORLD

In questo caso, Sovrani ha intercettato i turisti prima ancora che entrassero nella bolla ambientale della nave, permettendo una possibile circolazione di questo materiale contro-promozionale a bordo. L'approccio diretto di Sovrani ha raggiunto un livello di coinvolgimento che altre forme di arte attivista a Venezia difficilmente riescono a ottenere. La sua pratica simultaneamente performativa e informativa interagisce direttamente con i soggetti del turismo estrattivo: non più considerati come semplici dati demografici, o flussi e numeri da gestire, né trattati come elemento passivo delle operazioni estrattive del turismo di massa, il turista diventa un partecipante attivo nella performance di Sovrani. Lo scambio tra Sovrani e il turista può suscitare curiosità, consapevolezza e persino opposizione nei confronti dei costi nascosti dell'economia crocieristica.

Il progetto video *Lacuna: Land of Hidden Spaces* (2014) dell'artista multimediale Elena Mazzi nasce con l'intenzione di rispondere all'aggravarsi delle problematiche ambientali che affliggono Venezia. Adottando una metodologia interdisciplinare, l'opera riflette sull'innovazione tecnologica, specialmente in campo energetico, e le sue implicazioni, valutandone l'efficacia e le più ampie funzionalità in rapporto al contesto locale e a nuovi obiettivi ambientali. Il video combina e intreccia i diversi attori del progetto: un prototipo di parete solare realizzata con specchi (un riferimento alle invenzioni di Archimede), l'antica tradizione degli specchi incisi di Murano e la fragilità ecosistemica della Laguna. Il rapporto tra pratiche artigianali, tecnologia, energia e processi biotici costituisce così il fulcro del progetto (Fig. 4 e 5).



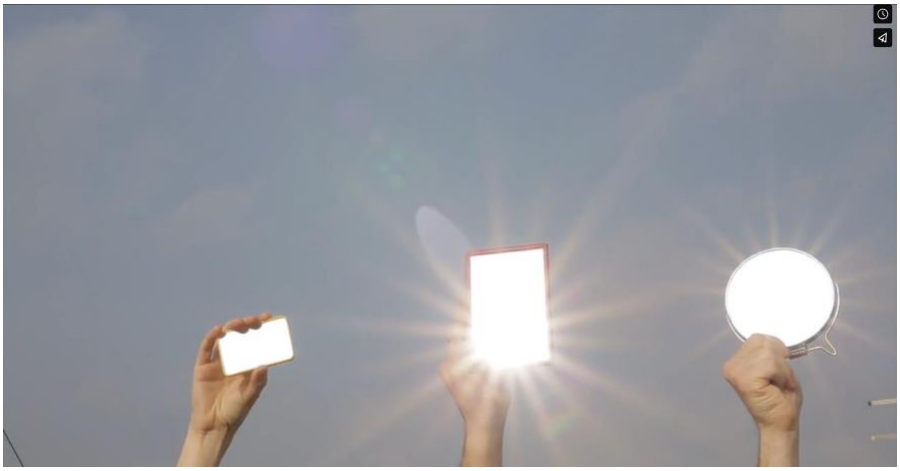


Fig. 4 e 5 - Lacuna, Land of Hidden Spaces*, Elena Mazzi, video, 2014.*

Nella sua pratica artistica di Mazzi adotta una lente antropologica per esaminare le relazioni tra comunità umane, ambienti abitati e le trasformazioni indotte da forze economiche esterne. Il suo progetto *Silver Rights* del 2021 (ma durato diversi anni di ricerca sul campo), esemplifica questo approccio nel suo studio del rapporto tra le comunità indigene Mapuche in Argentina e la loro terra (mapu):

> un legame eroso e negato da forze colonizzatrici che sono mutate nel corso dei secoli per stabilirsi gradualmente negli ultimi decenni attraverso pratiche neo-estrattiviste; un processo di insediamento derivante dalla convergenza di politiche di investimento e accordi commerciali tra governi sudamericani e multinazionali straniere, inclusa l'italiana Benetton.[6]

In Lacuna, queste tensioni causate dal neo-estrattivismo si manifestano nel contesto lagunare attraverso la convergenza delle scale locali e globali manipolate dall'industria crocieristica. Il video, diviso in tre parti, elegge gli specchi a strumento polisemico di resistenza, materialità, energia e fragilità. L'opera si apre con l'immagine di una nave da crociera nel canale della Giudecca, accolta simbolicamente da tre specchi branditi come armi. Il riferimento agli specchi ustori di Archimede, che secondo la leggenda avrebbero incendiato la flotta romana durante l'assedio di Siracusa (212 a.C.), trasforma questi oggetti in dispositivi di difesa contro l'invasione crocieristica. Il titolo stesso, *Lacuna*, gioca sull'ambiguità tra laguna e il

[6] https://www.e-flux.com/announcements/402385/elena-mazzisilver-rights

concetto di vuoto, mentre gli specchi, analogamente agli striscioni delle proteste, assolvono una duplice funzione: riflettono lo sguardo estrattivo delle navi e, allo stesso tempo, oppongono simbolicamente l'energia solare alla loro oscura presenza vampirica.

La produzione di specchi appartiene all'economia preindustriale veneziana. Per questo progetto, Mazzi ha collaborato con un'azienda specializzata in energia solare per costruire Linear Mirror, un prototipo di dispositivo mobile di produzione energetica (Fig. 5). Proseguendo una tradizione muranese del XVII secolo, un artigiano ha inciso sugli specchi le immagini di alcune piante delle barene, specie autoctone che rischiano di scomparire a causa dell'inquinamento lagunare. Tale contaminazione, come nota Iovino (2016, p. 59), è legata alla tossicità del polo industriale di Porto Marghera e alla presenza di "oltre sette milioni e mezzo di metri cubi di fanghi tossici". Lungi dal celebrare una visione imprenditoriale e tecno-centrica come soluzione al degrado ecologico, Mazzi mette in dialogo le proprietà vitali delle barene, ad esempio la loro capacità di filtrare l'acqua e di compiere processi di fotosintesi, con una visione dell'energia solare come risorsa orizzontale e distribuita. La tecnica dell'incisione su specchi, tradizione artigianale muranese oggi soppiantata anche da migliaia di oggetti in vetro facili da vendere ai turisti, diventa essa stessa il simbolo di un'altra forma di spoliazione, una vittima del turismo estrattivo.

L'attenzione di Mazzi per i saperi artigianali e le funzioni ecologiche delle barene riconfigura quindi il *resistere* come un processo co-prodotto da *agentività* umane e non-umane. È questo scambio vitale, che prende forma nei meccanismi biotici della laguna, a essere minacciato dal turismo di massa. La domanda implicitamente posta dell'artista "Come possiamo incendiare le navi se gli artigiani non producono più gli specchi?", sottolinea come la *disneyficazione* di Venezia abbia eroso anche le basi produttive della laguna, trasformando gli artigiani in fabbricanti o distributori di souvenir.

Le incisioni delle piante sugli specchi di *Linear Mirror* rendono visibile un'ecologia che opera secondo logiche radicalmente diverse da quelle del metabolismo turistico-estrattivo. Le barene, infatti, costituiscono un'infrastruttura autonoma rispetto a quelle industriali, un mondo biotico con proprie logiche, che esiste indipendentemente dalla sua capacità di fornire "soluzioni" ecologiche come il filtraggio dell'acqua, la cattura di CO2 o la protezione dall'erosione. L'atto di incidere la loro immagine sui pannelli solari crea un parallelismo esplicito, poiché entrambi i sistemi catturano e trasformano l'energia solare, le piante tramite la fotosintesi, gli specchi tramite il calore. Emerge così la proposta di un modello energetico anfibio che integra i cicli lagunari con il sapere artigianale storico, opponendo questa infrastruttura ibrida al modello energivoro delle crociere.

Conclusioni

Le opere analizzate in questo saggio circolano in spazi alternativi al sistema dell'arte contemporanea mainstream. S.a.L.E. Docks, nato nel 2007 come spazio artistico autonomo, ha ospitato molti di questi progetti, diventando un punto di riferimento per l'arte attivista nella laguna veneziana. La scelta di S.a.L.E. Docks, realtà diretta dal curatore e teorico Marco Baravalle, di costituirsi come luogo di conflitto contro il sistema e il mercato dell'arte ha permesso agli *artivisti* veneziani di sostenere oltre un decennio di lotte contro lo sfruttamento socio-ecologico della laguna da parte dell'industria crocieristica, spesso con la complicità delle amministrazioni locali.

Le vittorie del *Comitato No Grandi Navi* e di altre organizzazioni, per quanto possano sembrare precarie e di portata limitata, dimostrano in realtà l'efficacia di queste strategie di resistenza nel proporre contro-immaginari organici alla monocultura del turismo di massa affermando al contempo la vitalità di una scena artistica che opera spesso al di fuori delle logiche dell'industria artistica[7]. L'arte attivista veneziana mette in discussione quella che Clorinde Peters (2015) definisce "l'atomizzazione aggressiva" del neoliberismo nelle sue manifestazioni nell'arte contemporanea: un processo che, secondo l'autrice, mira a reprimere la formazione di un soggetto politico che agisca come parte di un corpo collettivo (Peters, 2015, p. 150), frammentando la società in individui isolati. Invece di soccombere a questa logica, gli artisti veneziani hanno risposto con la creazione di spazi e infrastrutture culturali alternative che favoriscono processi collaborativi e conviviali (cf. Baldacci, 2023). Hanno così creato assemblaggi che intrecciano «soggetti viventi, spazio fisico, infrastruttura materiale, dispositivi tecnologici, forme culturali e pratiche organizzative» (McKee, 2017, p. 101). Il significato politico dell'arte attivista veneziana, pur nella sua diversità, emerge da una funzione immaginativa comune, ossia rendere vulnerabile e aprire crepe nelle narrazioni dell'inevitabilità e del cinismo estrattivo. Gesti artistici e interazioni diventano momenti di interruzione in cui si prefigura e si praticano mondi a venire. È il laboratorio di socialità futura dove conflitto e convivialità permettono di sperimentare un modo di

[7] L'ecosistema dell'arte indipendente a Venezia è denso e molto vivace. Oltre a S.a.L.E. Docks, comprende esperienze eterogenee come la galleria Panorama, progetti di riattivazione culturale come l'isola di Sant'Andrea, e spazi autogestiti come Zolforosso e SPUMA, che contribuiscono a una critica diffusa delle logiche istituzionali.

stare al mondo che reimmagina anche l'incontro turistico come lontano dalla sua dimensione attuale di "attività privata e privatizzante" per riscriverlo in un progetto di socialità costruita attorno alla cura dei beni comuni (Büscher & Fletcher, 2017, p. 664).

Bibliografia

Araya López, A. (2021), "Saint Mark's Square as Contested Political Space: Protesting Cruise Tourism in Venice", *Shima*, 15, 1: 137-165.

Arboleda, M. (2020), *Planetary Mine: Territories of Extraction under Late Capitalism*, Verso Books, London and New York.

Arboleda, M. (2022), "On combined and uneven extractivism", *Dialogues in Human Geography*, 12, 1: 157-160.

Armiero, M. (2015), "Of the Titanic, the Bounty, and Other Shipwrecks", *Intervalla*, 3: 49-54

Avena, G. (2010), "Gli impatti del turismo sull'ambiente e gli effetti del danno ambientale sull'organizzazione turistica", *Rivista Scienze del Turismo*, 3: 5-42.

Baldacci, C. (2023), "An Archipelago of Ecological Care. Venice, its Lagoon and Contemporary Art", *Lagoonscapes*, 3,2: 321-334

Barbosa, I., Teixeira Lopes, J. and Ferro, L. (2023), "Artists against tourism gentrification: Analyzing creative practices of resistance in Porto", *Debats. Revista de cultura, poder i societat*, 137, 1: 31-50.

Barca, S. (2020), *Forces of reproduction: Notes for a Counter-hegemonic Anthropocene*, Cambridge University Press, Cambridge.

Büscher, B., Fletcher, R. (2017), "Destructive Creation: Capital Accumulation and the Structural Violence of Tourism", *Journal of Sustainable Tourism*, 25, 5: 651-667.

Calvi, A. (2019), "Venezia vista dal ponte di una grande nave", Internazionale, 23 Dicembre, testo disponibile al sito: https://www.internazionale.it/reportage/alessandro-calvi/2019/12/23/venezia-grandi-navi-crociera

Camarsa, G. (2003), *Turismo sostenibile: L'impatto ambientale provocato dalle navi da crociera e dai turisti. Azioni e metodologie*, Fondazione Eni Enrico Mattei.

Caric, H., Klobucar, G. and Tambuk, A. (2016), "Ecotoxicological Risk Assessment of Antifouling Emissions in a Cruise Ship Port", *Journal of Cleaner Production*, 121, 159-168.

Castillo Balderas, E. (2023), Viñeta de una ciudad turistificada en el Sur de México: Disputas por el espacio y turismofobia, *Ichan Tecolotl*, 34, 373.

Celic, J., Valcic, S., Bistrović, M. (2014), "Air Pollution from Cruise Ships", *Conference Proceedings*: *International Symposium Electronics in Marine (ELMAR)*, 75-78.

Chagnon, C. W., Durante, F., Gills, B. K., Hagolani-Albov, S. E., Hokkanen, S., Kangasluoma, S. M. J., Konttinen, H., Kröger, M., LaFleur, W., Ollinaho, O. and

Vuola, M. P. S. (2022), “From Extractivism to Global Extractivism: The Evolution of an Organizing Concept”, *The Journal of Peasant Studies*, 49,4: 760.792.

Comune di Venezia (2025), “Le crociere a Venezia: il vicesindaco Tomaello alla presentazione della nuova stagione 2025”, *LIVE Cosa succede in città*, 4 Marzo, testo disponbile al sito: https://live.comune.venezia.it/it/2025/04/le-crociere-venezia-il-vicesindaco-tomaello-alla-presentazione-della-nuova-stagione-2025

Córdoba Wolf, S. (2025), “Futuro en jaque. Calle, unidad, arte y activismo, la única alternativa para recuperar Barcelona”, *Nierika*, 27: 238-261.

Costa Crociere (2019), *Bilancio di sostenibilità 2019. Risultati e prospettive*, disponibile al sito: https://progressive.costa.it/costa/ebrochure/IT/sustainability/2020/index.html#p=2

Costa Crociere (2024). The Good Power of Travel. Il nostro percorso di sostenibilità. Costa, disponibile al sito https://www.costacrociere.it/content/dam/costa/sustainability/Costa-20240709-ITA-2.pdf

Crary, J. (1990), *Techniques of the Observer: On Vision and Modernity in the Nineteenth Century*, The MIT Press, Cambridge (MA) and London.

Cristiano, S., Gonella, F. (2020), “‘Kill Venice’: A Systems Thinking Conceptualisation of Urban Life, Economy, and Resilience in Tourist Cities”, *Humanities & Social Sciences Communications*, 7, 143

Del Chiappa, G., Checchinato, F. and Atzeni, M. (2021), “Residents’ Perceptions of Cruise Tourism in an Overcrowded City: The case of Venice”, In Decrop, A., Correia, A., Fyall, A. and Kozak, M., eds., *Sustainable and Collaborative Tourism in a Digital World (1st ed.)*, Goodfellow Publishers, Wolvercote.

Demos, T. J. (2016), *Decolonizing Nature: Contemporary Art and the Politics of Ecology*, Sternberg Press, Berlin.

Dietz, K. (2019), “Direct Democracy in Mining Conflicts in Latin America: Mobilising against the *La Colosa* project in Colombia”, *Revue Canadienne d’études du développement*, 40, 2: 145-162.

D.L. 103/2021, “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”, Gazzetta Ufficiale, Serie Generale n. 172, 20 luglio 2021, disponibile al sito: https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2021/07/20/21G00114/sg

Dunlap, A., Jakobsen, J. (2020), *The Violent Technologies of Extraction: Political Ecology, Critical Agrarian Studies and the Capitalist Worldeater*, Palgrave Pivot, Springer Nature International, Cham.

Farreny, R., Oliver-Solà, J., Lamers, M., Amelung, B., Gabarrell, X., Rieradevall, J., Boada, M., and Benayas, J. (2011), “Carbon Dioxide Emissions of Antarctic Tourism”, *Antarctic Science*, 23, 6: 556-566.

Fletcher, R. (2025), “Tourism and Neoliberalism”, *Tourism Geographies*, 27, 3-4: 466-475.

Gainsforth, S. (2025), “Dove arriva il turismo dopo un po’ non cresce più niente. il manifesto”, Il Manifesto, 22 Maggio, disponibile al sito: https://ilmanifesto.it/dove-arriva-il-turismo-dopo-un-po-non-cresce-piu-niente
García-Jímenez, M. del M. (2022). “Arte revulsivo contra la turistificación”, *Boletín de Arte*, 43: 185-196.
González, A. T. (2018), “Venice: The Problem of Overtourism and the Impact of Cruises”, *Investigaciones Regionales - Journal of Regional Research*, 42: 35-51.
Gorrini, A., and Bertini, V. (2018), “Walkability Assessment and Tourism Cities: The case of Venice”, *International Journal of Tourism Cities*, 4(3): 355-368.
Hall, C. M., James, M., and Wilson, S. (2010), “Biodiversity, Biosecurity, and Cruising in the Arctic and sub-Arctic”, *Journal of Heritage Tourism*, *5*(4): 351-364.
Hannigan, J. (1998), “Fantasy cities: The Creeping Disneyfication of our Urban Environments”, *New Internationalist,* 308.
Higgins-Desbiolles, F. (2020), “Socialising Tourism for Social and Ecological Justice after COVID-19”, *Tourism Geographies*, 22(3): 610-623.
Ianuale, R. (2025), “Venezia sarà ‘porto regolato’. «Scavo dei canali, si accelera»”, Il Gazzettino, 15 novembre, disponibile al sito: https://www.ilgazzettino.it/nordest/venezia/porto_regolato_scavo_canali_gasparato_crociere-9189304.html
Iovino, S. (2016), *Ecocriticism and Italy: Ecology, Resistance, and Liberation*, Londra; New York, Bloomsbury.
McKee, Y. (2017), *Strike Art: Contemporary Art and the Post-Occupy Condition*, Verso, Londra; Brooklyn.
Miles, S. (2019), “Immersive Narratives of ‘Self-work’ in an Experience Society: Understanding the Cruise Ship Experience”, *Leisure Studies, 38*(4): 523-534.
Murena, F., Mocerino, L., Quaranta, F., and Toscano, D. (2018), “Impact on Air Quality of Cruise Ship Emissions in Naples, Italy”, *Atmospheric Environment*, 187: 70-83.
OSPAR Commission. (2008), “Assessment of impacts of tourism and recreational activities”, *Biodiversity Series*, OSPAR - Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic. disponibile al sito: https://www.ospar.org/documents?v=7108
Parnell, K. E., Zaggia, L., Soomere, T., Lorenzetti, G., and Scarpa, G. M. (2016), “Depression Waves Generated by Large Ships in the Venice Lagoon”, *Journal of Coastal Research*, 75(sp1): 907-911.
Perić, T., Komadina, P., and Račić, N. (2016), “Wastewater Pollution from Cruise Ships in the Adriatic Sea”, *Promet*, 28(4): 425-433.
Peters, C. (2015), “Re-imagining Spaces, Collectivity, and the Political Dimension of Contemporary Art”, *Policy Futures in Education*, 13(1), 149-159.
Rosin, U., and Gombault, A. (2021), “Venice in Crisis: The Brutal Marker of Covid-19”, *International Journal of Arts Management*, 23(2): 75-88.
Salerno, G.-M. (2018), “Estrattivismo contro il comune. Venezia e l’economia turistica”, *ACME: An International Journal for Critical Geographies*, 17(2): 480-505.

Salerno, G.-M. (2020), *Per una critica dell'economia turistica: Venezia tra museificazione e mercificazione*, Quodlibet, Macerata.
Salerno, G.-M. (2022), "Touristification and Displacement. The Long-standing Production of Venice as a Tourist Attraction", *City*, 26(2-3): 519-541.
Salerno, G.-M. (2023), *Venezia è una nave da crociera. La città-piattaforma tra operazioni estrattive e tecnologie di controllo*, In A. D'Ammando, T. Morawski, and S. Velotti (Eds.), *Urban Forms of Life: Per una critica delle forme di vita urbana*, Quodlibet, Macerata.
Settis, S. (2016), *If Venice Dies* (A. Naffis-Sahely, Trans.), Anansi International, https://www.overdrive.com/search?q=BA5635F5-6D77-40F9-A602-4A3F76A2ECD0
Sevilla-Buitrago, A. (2015), "Capitalist Formations of Enclosure: Space and the Extinction of the Commons", *Antipode* 47(4): 999-1020.
Sfriso, A., Buosi, A., Facca, C., Franzoi, P., and Sfriso, A. (2016), Macrofite e stato ecologico dell'area individuata per il passaggio delle grandi navi nella laguna di Venezia, *Biologia marina mediterranea*, 23(1): 70-73.
Simonsen, M., Gössling, S., and Walnum, H. J. (2019), "Cruise Ship Emissions in Norwegian Waters: A Geographical Analysis", *Journal of Transport Geography*, 78: 87-97.
Stein, S. (2020), "Tourism: An Ideology and an Accumulation Strategy", DINAMOpress, 28 Gennaio, disponibile al sito: https://www.dinamopress.it/news/tourism-an-ideology-and-an-accumulation-strategy/.
Strulik, H. (2012), "The Voracity Effect Revisited", *Mathematical Social Sciences*, 64(3): 272-276.
Svampa. (2019), *Neo-extractivism in Latin America: Socio-environmental Conflicts, The Territorial Turn, and New Political Narratives*, Cambridge University Press.
Tattara, G. (2013), "É solo la punta dell'iceberg! Costi e ricavi del crocierismo a Venezia". *Note di Lavoro*, Dipartimento di economia, Università Ca' Foscari di Venezia, 02/NL/2013.
Teatini, P., Isotton, G., Nardean, S., Ferronato, M., Mazzia, A., Da Lio, C., Zaggia, L., Bellafiore, D., Zecchin, M., Baradello, L., Cellone, F., Corami, F., Gambaro, A., Libralato, G., Morabito, E., Volpi Ghirardini, A., Broglia, R., Zaghi, S., and Tosi, L. (2017), "Hydrogeological effects of dredging navigable canals through lagoon shallows. A case study in Venice", *Hydrology and Earth System Sciences*, 21(11): 5627-5646.
Tornell, A., and Lane, P. R. (1999), "The Voracity Effect", *The American Economic Review*, 89(1): 22-46.
Trione, V. (2022), *Artivismo: Arte, politica, impegno*, Einaudi, Torino.
Urkidi, L., and Walter, M. (2011), "Dimensions of environmental justice in anti-gold mining movements in Latin America", *Geoforum*, 42(6): 683-695.
Vianello, M. (2016), *The No Grandi Navi campaign: Protests against cruise tourism in Venice*. In C. Colomb and J. Novy (Eds.), *Protest and Resistance in the Tourist City*. Routledge.

Vidal, J. (2016), “The world’s largest cruise ship and its supersized pollution problem”, *The Guardian*. http://www.theguardian.com/environment/2016/may/21/the-worlds-largest-cruise-ship-and-its-supersized-pollution-problem

Weaver, A. (2005), “Spaces of Containment and Revenue Capture: ‘Super-Sized’ Cruise Ships as Mobile Tourism Enclaves”, *Tourism Geographies*, 7(2): 165-184.

Ytreberg, E., Eriksson, M., Maljutenko, I., Jalkanen, J.-P., Johansson, L., Hassellöv, I.-M., and Granhag, L. (2020), “Environmental impacts of grey water discharge from ships in the Baltic Sea”, *Marine Pollution Bulletin*, 152(March): 110891-110891.