

CALOGERO MUSCARÀ

VENEZIA SI RIAPPROPRI DI SÉ STESSA

Come è ben noto a chi conosce anche superficialmente la storia recente di Venezia, sono almeno due secoli che la città, perso il ruolo su cui era sopravvissuta alla fine del periodo di massimo splendore, cerca di riappropriarsi di una nuova ragion d'essere. Nel secolo scorso i fatti più significativi di questo sforzo sono stati quelli indirizzati alla valorizzazione del porto e allo sviluppo di un ruolo nel campo culturale. Questo sforzo raggiunge il massimo con la creazione del porto in Marittima e poi di Porto Marghera e con la creazione della Biennale e del Festival cinematografico.

A questo sforzo, con il quale la classe dirigente, anche se spesso di origine esterna alla città, ha cercato di reinterpretare in chiave moderna e viva la funzione di Venezia (e cioè il suo continuare nel tempo con funzioni nuove), è succeduto nel secondo dopoguerra un processo di radicale inversione che ha trasformato la città in qualcosa di mostruoso, nel senso originario della parola, da conservare e da salvaguardare, sottraendola alla continuità della sua storia umana.

Vedremo più avanti i caratteri di questa alienazione o di questa estraniamento. Per intanto si rilevi che le ragioni di questo radicale cambiamento si rinvergono in due fatti di grande importanza: l'esodo della popolazione prima di tutto e insieme la grande fortuna della iniziativa economica di Volpi, Cini e Gaggia.

Con l'esodo della popolazione la città perde la maggior parte degli abitanti giovani e dinamici, nel tempo stesso in cui viene sviluppandosi sulla contigua terraferma una nuova città animata da iniziative e attività che hanno ben poco a che vedere con la continuità storica dello sforzo prodotto per ridare un senso alla città ereditata dal passato. In altre parole la museizzazione di Venezia si avvia con l'esodo urbano.

Questo esodo e questa interruzione della continuità partono e sono accompagnati da due importanti inerzie che contribuiscono a rafforzare il processo di alienazione più di quanto non facciano lo sviluppo demografico-urbano della terraferma e la crescita del porto industriale. Intendo riferirmi alla mancata politica nel campo della residenza (la proprietà resta sostanzialmente controllata ancora da pochi grandi proprietari ed è caratterizzata inoltre da un patrimonio pubblico cospicuo, ma non sempre facilmente valorizzabile) e soprattutto nel

campo dei trasporti. Problema fondamentale all'origine della fuga dalla città è infatti la discontinuità che essa offre rispetto al dinamismo del trasporto individuale: discontinuità che non è stata né percepita né conseguentemente attenuata, nonostante che da almeno una quarantina d'anni si parli di metropolitana come soluzione intermedia fra trasporto pubblico e trasporto privato.

È difficile dire che cosa sarebbe avvenuto di Venezia se si fosse percepito quanto stava avvenendo e come si sarebbe potuto volgere a vantaggio della continuità storica il nuovo processo dinamico. E la storia, in ogni caso, non si fa con i se e con i ma. Sta di fatto che con questi eventi si avvia e viene compiuta l'alienazione della continuità della storia della città dalla città stessa che le aveva dato origine, ponendosi le premesse della sua museizzazione e dei modi in cui questa viene utilizzata attualmente. È avvenuto come se una persona avesse perduto la sua identità e avesse assunto una identità che gli è stata imposta da chi, salvandone la vita fisica, ne ha cancellato il rapporto con sé stessa.

Ho parlato di alienazione, ma avrei dovuto parlare più appropriatamente di estraniamento. La grande rivoluzione tecnologica degli ultimi cinquant'anni è stata cioè all'origine della uccisione di Venezia o, se si preferisce attenuare la crudezza dell'affermazione, della sua incapacità di continuare a vivere come città, per diventare modello di un modo di vita astratto, che sostiene ideologicamente quanti non accettano la nostra civiltà e la nuova cultura. Venezia cioè diventa simbolo di una conservazione reazionaria, vissuta altezzosamente come rifiuto e come rinuncia del presente.

Ne sono nate due conseguenze che pesano ineluttabilmente sia sulla continuità della storia della città che è venuta crescendo molto male sulla terraferma, sia sull'uso che viene fatto del patrimonio storico-architettonico e culturale della città svuotata. Di fatto, la città nuova non ha retto né fisicamente (architettura, edilizia, arredo urbano, verde ecc.), né soprattutto in termini di confronto con la città storica, diventando una specie di periferia contadina, mal tollerata e peggio amministrata, o venendo considerata un fatto nuovo che aveva poco da spartire sia con la continuità storica veneziana sia con la nuova realtà dinamica della regione circostante. Si pensi infatti che cosa avrebbe potuto essere Mestre se avesse avuto una architettura segnata dalla modernità dei grattacieli, con la loro bellezza fatta di specchi e di luci (si pensi a certa recentissima architettura in corso di sviluppo tra Via Torino e il Canal Salso), anziché quel coacervo di stili, di mezze scelte, di «cassette da castoro», per dirla alla francese, che non può essere certo riscattato da una piazza pavimentata a nuovo. Ma anche il centro storico ha interrotto il suo rapporto con il passato per trasformarsi in una città che con la sua storia non ha altra continuità che quella della sua architettura e della sua forma urbana.

A far precipitare questo processo, trasformandolo in qualcosa di ancora più patologico di quanto già non fosse, di cui tutti viviamo quotidianamente problemi e difficoltà, si è verificato un evento fisico che ha accelerato un problema già presente, ma che era vissuto come naturale: l'acqua alta. L'alluvione del 1966 ha infatti avuto come conseguenza, ancora più deleteria dello stesso evento, il crescere e lo svilupparsi del cosiddetto «problema di Venezia».

Ho già detto della terraferma. Della città storica dirò adesso che vive un dinamismo che è fatto di decine di iniziative della natura più disparata, piovute sulla città grazie all'interesse che i problemi della sua sopravvivenza fisica hanno prodotto nel mondo; grazie ai piani e ai provvedimenti finanziari che lo Stato ha prodotto; grazie alla mostruosa crescita di un turismo che è insieme frutto della nuova mobilità e del richiamo specifico della città, delle sue vicende attuali e del suo destino, vero o immaginato che sia. A questo disparato dinamismo appaiono strettamente connessi l'uso della città come palcoscenico e il frazionamento quasi sempre contraddittorio delle iniziative; inoltre, i suoi abitanti sono stati espropriati di ogni voce su quanto sta avvenendo e della capacità di indirizzare, coordinare e correggere questo andare casuale, i cui effetti oltre che essere sgradevoli non assicurano affatto che la città possa vivere di questa nuova, apparente vitalità. Basterebbe a dimostrarlo il fatto che essa interessa solo alcuni punti privilegiati, sottoponendo questi a usura e trascurando tutto il resto.

Qualche parola va spesa infine a proposito del rapporto di Venezia con la sua Regione. Senza dubbio, come entità politico-amministrativa, la Regione ha la sua sede a Venezia. E, a parole, il nome di Venezia viene speso tutte le volte che fa gioco ai vari autonomismi che si sono affacciati recentemente sulla scena politica italiana. Ma chiunque sappia come i veneti considerino la realtà veneziana sa che Venezia viene sentita e vissuta come qualcosa di estraneo, di lontano da una realtà veneta fatta di piccole imprese, di dinamica iniziativa economica, di ricchezza, di benessere diffuso e condiviso. Per questa sensibilità e per questa economia, Venezia non ha niente da dire, né come porto, vissuto al massimo come punto di arrivo di beni banali e punto di partenza di prodotti locali, né come economia industriale, identificata con Porto Marghera e con industrie del tutto imparagonabili e sconnesse rispetto al tessuto veneto. Anche in questo campo, dunque, una politica che voglia superare l'attuale distacco deve essere in grado di restituire credibilità a una città che oggi è vissuta solo come simbolo, come museo e come palcoscenico. Bisogna reinserirla in un tessuto vivo che non si nutra solo di ricordi del passato e di problemi dell'oggi, ma dinamicizzato e soprattutto confrontabile con i caratteri del mondo economico attuale.

Per Venezia, cioè, è venuto il momento di uscire dalla genericità che fa accettare qualsiasi iniziativa, dalle contraddizioni di molti degli interventi predisposti, dalla casualità di molte iniziative, in sé lodevoli, ma non coordinate, indirizzate a fare del centro storico una specie di moderna Atene, per recuperare la dimensione di città che vive e amministra sé stessa, anche e direi soprattutto attraverso la creazione di una nuova classe dirigente, che sia espressione di una nuova vitalità economica da sostituire all'attuale dinamismo casuale e incongruente.

Non è facile progettare i modi di un raddrizzamento della situazione attuale fino a trasformare il coacervo di iniziative, di leggi e provvedimenti, di finanziamenti e impegni in una coerente politica che, consapevole di questa specifica vicenda e ancorata ad alcuni principi di libertà, avvii un nuovo processo di rifondazione della città attuale, oltre che di quella che ha cominciato a vedere

la luce sulla terraferma. Ma la condizione perché ciò possa essere tentato è un programma che prospetti una via d'uscita organica e coerente a partire da quella che deve essere considerata la condizione delle condizioni. Intendo riferirmi alla modificazione del rapporto tra l'amministrazione e la città, che deve diventare un ruolo di iniziativa, di controllo e solo parzialmente di supplenza rispetto al dinamismo della società e della storia stessa.

Deve essere capovolto, cioè, il rapporto dell'amministrazione con la città, per essere innestato sul principio di sussidiarietà anziché su quello di una trasformazione escatologica della società, delle sue forze, dei suoi dinamismi. Ecco perché parlo di riappropriazione e di nuova autonomia: la città non deve più subire quanto le sta accadendo, ma deve essere messa in grado di guidare sé stessa verso gli obiettivi che si è data e intende perseguire. E, in questo senso, il programma che resta da sviluppare è quello di far diventare la città il luogo di elaborazione delle riflessioni, dei propositi, dei programmi e delle politiche che Venezia mette a punto prima di tutto per sé stessa, in secondo luogo per la terraferma mestrina, e ancora per le isole abitate e da sviluppare della laguna, per il triangolo metropolitano con Padova e Treviso, per l'intera regione, infine, a partire da centri studi legati alle università su cui può contare, e soprattutto istituendo una continua dialettica con temi e problemi dell'area di cui si diceva. Basti dire che per esempio l'attuale dibattito sul futuro presidente della Confindustria, in cui il Veneto è fortemente implicato data la configurazione del suo tessuto economico, vede coinvolta non tanto Venezia quanto piuttosto e ragionevolmente Treviso; sul piano produttivo Mestre e Padova sono spesso concorrenti tra loro; molte iniziative industriali anche rivolte all'estero hanno il loro epicentro su Vicenza.

Partire da questo recupero di centralità propositiva potrebbe rappresentare un primo passo per una uscita dall'alienazione e dall'estraneità attuali verso l'individuazione di un ruolo consono ai tempi che corrono.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

Scritti di Calogero Muscarà su Venezia e sul Veneto (*)

1961

[saggi, studi, ricerche:]

Per lo studio della distribuzione degli abitanti nel comune di Venezia, in «Giornale Economico», Venezia, 1961, 2, pp. 149-156.

Per la geografia della città di Venezia: la dinamica della popolazione dal 1871 al 1951, in «Ateneo Veneto», Venezia, 1961, 1, pp. 53-65.

Migrazioni interne e sviluppo della terraferma veneziana nel 1954-1958, in «Ricerche Economiche», Venezia, 1961, pp. 249-258.

(*) Nell'elenco mancano pochissimi interventi di ambito pubblicistico, per i quali non è stato possibile precisare i riferimenti bibliografici.

Valichi transalpini e porti, in «Porto di Venezia», Venezia, 1961, 11-12, pp. 1-12; 1962, 1, pp. 5-12; 2, pp. 5-14; 3, pp. 9-19; 4, pp. 1-23.

1962

[saggi, studi, ricerche:]

La pianta di Mestre nel 1800, in *Atti del Convegno «Le porte di Venezia durante il Risorgimento» (Mestre, 14 gennaio 1962)*, in «Quaderno di Studi e Notizie», Mestre, 1962, 1, pp. 15-20.

Per una interpretazione geografica della storia di Mestre, in «Giornale Economico», Venezia, 1962, 3, pp. 293-305.

Vecchi e nuovi problemi della geografia di Mestre, in «L'Universo», Firenze, 1962, pp. 489-500.

L'autostrada Venezia-Monaco, in «Ricerche Economiche», Venezia, 1962, 3, pp. 341-365.

1963

[saggi, studi, ricerche:]

Venezia tra laguna e terraferma, in «Nord e Sud», Napoli, 1963, 40, pp. 69-92.

[note e interventi:]

Un campionario di errori urbanistici nel centro antico di Mestre, in «Italia Nostra», Roma, 1963, 34, pp. 19-22.

1964

[saggi, studi, ricerche:]

Un ferry boat nella geografia di Venezia, Milano-Varese, Cisalpino, 1964, 110 pp.

Venezia e la sua regione, in «Nord e Sud», Napoli, 1964, 49, pp. 80-96.

Sulla distribuzione delle attività economiche in provincia di Venezia, in «Ateneo Veneto», Venezia, 1964, 1, pp. 21-39.

Porto Marghera, I. Storia dell'industrializzazione veneziana, in «Nord e Sud», Napoli, 1964, 60, pp. 106-128.

[note e interventi:]

Le due Venezie, in «Nord e Sud», Napoli, 1964, 54, pp. 91-97.

[anonimo], *La nuova zona industriale avrà tre settori di sviluppo*, in «Italia Nostra», Roma, 1964, 39, pp. 46-48.

Osservazioni a «Contadini e operai sulla Terraferma veneziana» di Aldo Musacchio, in «Quaderno di Studi e Notizie. Associazione di Studi Storici di Mestre», Mestre, 1964, 3-4, pp. 22-25.

[pubblicistica:]

[anonimo], *Programma di politica amministrativa per lo sviluppo delle comunità veneziane*, a cura della Commissione per i Problemi economici ed urbanistici, Partito Repubblicano Italiano, Venezia, 1964, pp. 1-11.

1965

[saggi, studi, ricerche:]

Porto Marghera: problemi dell'industrializzazione veneziana, in «Nord e Sud», Napoli,

1965, 61, pp. 83-99.

La zona industriale di Porto Marghera, in *Atti del XIX Congresso Geografico (Como, 1964)*, Como, Nosedà, 1965, II, pp. 437-448.

Il nuovo Veneto, in «La Geografia nelle Scuole», Novara, 1965, 6, pp. 201-215.

Dalla provincia alla regione, in *Atti del Convegno «Gli enti locali di fronte ai problemi dello sviluppo economico e sociale del Veneto»*, Venezia, Provincia di Venezia, 1965, pp. 47-51.

1966

[saggi, studi, ricerche:]

Considerazioni preliminari sul richiamo turistico di Venezia, in «Bollettino della Società Geografica Italiana» (d'ora in avanti «BSGI»), 1966, pp. 220-238.

Ipotesi di lavoro per un piano di sviluppo del Veneto, in «Ricerche Economiche», Venezia, 1966, 4, pp. 487-512.

[note e interventi:]

Intervento, in *Atti della tavola rotonda «Italia a pezzi, responsabilità pubblica e responsabilità individuale nella difesa del patrimonio geologico, culturale ed economico del Paese»* (Milano, Club Turati, 1966), pp. 23-27 (multigrafato).

Intervento del 23 giugno 1966 al Comitato regionale per la programmazione del Veneto, in «La Rivista Veneta», Padova, 1966, 3-4, pp. 6-9.

[pubblicistica:]

Il Veneto negli anni Settanta. Inchiesta, in «La Rivista Veneta», Padova, 1966, 1, pp. 41-43.

[riprese:]

Valichi alpini e porti, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1966, 142 pp. (collana «Geographica», 1).

1967

[note e interventi:]

L'alluvione e lo sviluppo del Veneto, in «Ricerche Economiche», Venezia, 1967, 1, pp. 167-182.

Il Veneto e la legge sulle aree depresse, in «Italia Nostra», Roma, 1967, 53, pp. 38-41.

Il porto industriale di Marghera, nota a M. BOUTHIER, *Un aspect de la «terre ferme» vénitienne: les industries de Porto Marghera*, in «Rivista Geografica Italiana» (d'ora in avanti «RGI»), 1967, pp. 546-548.

[pubblicistica:]

Il Veneto dipende troppo dal triangolo industriale (I problemi della programmazione nella regione, 1), in «La Voce Repubblicana», Roma, 19-20 maggio 1967.

Strade e aree attrezzate per una politica organica del territorio (I problemi della programmazione nel Veneto, 2), in «La Voce Repubblicana», Roma, 20-21 maggio 1967.

Il porto di Venezia deve guardare al Nord e non alla Lombardia (I problemi della programmazione nel Veneto, 3), in «La Voce Repubblicana», Roma, 22-23 maggio 1967.

Industria veneta e programmazione (Le dichiarazioni di Valeri-Manera a «Mondo Economico», 1), in «La Voce Repubblicana», Roma, 22-23 giugno 1967.

Le contraddizioni dell'economia veneta (Le dichiarazioni di Valeri-Manera a «Mondo Economico», 2), in «La Voce Repubblicana», Roma, 24-25 giugno 1967.

Dal programma di sviluppo veneto una nuova dimensione regionale, in «La Voce Repubblicana», Roma, 29-30 dicembre 1967.

Intervento del 30 settembre, Comitato regionale per la programmazione economica del Veneto, in «La Rivista Veneta», Padova, 1967, 5, pp. 18-19.

1968

[note e interventi:]

Intervento, in Atti della tavola rotonda «Il problema di Venezia», in «La Rivista Veneta», Padova, 1968, 6, pp. 19-28.

Il futuro di Venezia, in «Nord e Sud», Napoli, 1968, 101, pp. 56-58.

Venezia e lo schema di sviluppo regionale del Veneto, in «Italia Nostra», Roma, 1968, 59, pp. 27-32.

Intervento, in Atti della tavola rotonda «Il ruolo del settore secondario nel processo di sviluppo del Veneto secondo il piano regionale di sviluppo economico», in «La Rivista Veneta», Padova, 1968, 7-8-9, pp. 53-66.

[pubblicistica:]

Vecchie cartoline ricordo. Intervento al Convegno internazionale di Venezia Ca' Foscari, marzo 1968, in «La Voce Repubblicana», Roma, 27-28 marzo 1968.

Un piano di sviluppo che non affronta i nodi di fondo dell'economia veneta, in «La Voce Repubblicana», Roma, 30-31 marzo 1968.

I tempi lunghi del piano veneto, in «La Voce Repubblicana», Roma, 4-5 aprile 1968.

Le soluzioni scontate del piano veneto, in «La Voce Repubblicana», Roma, 8-9 aprile 1968.

1969

[saggi, studi, ricerche:]

Il problema di Venezia, in «Nord e Sud», Napoli, 1969, 116-117, pp. 39-54.

[note e interventi:]

Intervento, in Venezia tra cultura e industria, tavola rotonda a cura di G. GHIROTTI, in «La Stampa», Torino, 23 maggio 1969.

Intervento, in Il Veneto un'altra California, tavola rotonda a cura di G. GHIROTTI, in «La Stampa», Torino, 10 giugno 1969.

[pubblicistica:]

Le proposte del Veneto per Venezia, in «Il Gazzettino», Venezia, 16 maggio 1969.

I poli di sviluppo e il sistema industriale del Nord est europeo, in «Il Gazzettino», Venezia, 25 settembre 1969.

Il piano, la regione e l'economia del Veneto, in «Il Gazzettino», Venezia, 26 settembre 1969.

Il mare in Lombardia, in «Il Gazzettino», Venezia, 31 ottobre 1969.

La Pianura padana guarda all'Adriatico, in «Il Gazzettino», Venezia, 1 novembre 1969.

I fini e i limiti del piano economico veneto, in «Il Gazzettino», Venezia, 27 dicembre 1969.

Venezia ha sete di vita locale, in «Il Mondo», Roma, 30 ottobre 1969.

Ca' Foscari: università articolata, in «Il Mondo», Roma, 30 ottobre 1969.

Venezia, il Veneto ed il Progetto 80, Comitato regionale per la programmazione economica del Veneto, Venezia, 1969, pp. 1-11 (multigrafato).

La difesa della laguna: Venezia e Marghera, in «La Voce Repubblicana», Roma, 10-11 maggio 1969.

[attività professionale:]

Elaborato della Commissione di studio sulla organizzazione e programmazione ospedaliera nella provincia di Venezia, in «Notiziario dell'Ordine dei Medici della Provincia di Venezia», Venezia, 1969, 3-4, supplemento, pp. 3-80.

1970

[pubblicistica:]

Marghera verso il Po, in «Il Mondo», Roma, 19 febbraio 1970.

Venezia-Marghera: incompatibilità, in «Il Mondo», Roma, 26 febbraio 1970.

Biennale: il lungo dibattito a Venezia, in «Il Mondo», Roma, 12 marzo 1970.

Venezia avrà il canale dei petroli, in «Il Mondo», Roma, 28 giugno 1970.

Una gestione contadina si oppone allo sviluppo industriale del Veneto, in «La Voce Repubblicana», Roma, 5-6 giugno 1970.

Un programma per Venezia, in «Almanacco Repubblicano», Roma, 1970, pp. 177-188.

I porti sono un'occasione per lo sviluppo del Veneto, in «La Stampa», Torino, 15 luglio 1970.

(a cura di), *Venezia*, in «Habitat», Milano, 1970, maggio, documentario RAI.

Marghera: punto chiave, in «Dibatto Urbanistico», Milano, CEPRO, 1970, maggio-agosto, pp. 205-206.

Venezia: industria e turismo alienati, in «Casabella», Milano, 1970, 353, pp. 33-34.

[anonimo], *Geografia economica della provincia di Venezia*, in *Venezia nel tempo*, Bologna, Marzagalli, 1970, II, pp. 137-200.

[riprese:]

I porti sono un'occasione per lo sviluppo del Veneto, in «La Riscossa», Treviso, 1970, settembre.

1971

[saggi, studi, ricerche:]

Sul concetto di città con particolare riferimento al caso di Venezia, in «Ateneo Veneto», Venezia, 1971, 1-2, pp. 287-292.

[pubblicistica:]

Veneto: il problema del turismo è legato a quello dell'assetto economico, in «La Voce Repubblicana», Roma, 3-4 giugno 1971.

1972

[saggi, studi, ricerche:]

Economia padana, economie locali ed economie internazionali per i porti dell'Alto Adriatico, in «Realtà Economica», Milano, 1972, 9-10, pp. 3-9.

1973

[saggi, studi, ricerche:]

Structures portuaires et relations fonctionnelles entre les ports de l'Adriatique du Nord, in «Ports et Transports». Réunion de Venise de la Commission de Géographie des Transports, Union Géographique Internationale (Venezia, 1972), a cura della Commissione Porti e Sistemi portuali del Comitato dei Geografi Italiani e Laboratorio di Geografia economica dell'Università di Venezia, Venezia, 1975, II, pp. 1-19.

Indicazioni e proposte in tema di geografia dei porti, in «Documenti della Commissione Porti e Sistemi portuali», ottobre 1973, s.l., s.e. [ma Venezia, Laboratorio di Geografia economica della Facoltà di Economia e Commercio dell'Università di Venezia «Ca' Foscari»], pp. 1-13.

Linee per un prospetto di ricerca sulla portualità dell'Italia nord-orientale, in «Documenti della Commissione Porti e Sistemi portuali», ottobre 1973, s.l., s.e. [ma Venezia, Laboratorio di Geografia economica della Facoltà di Economia e Commercio dell'Università di Venezia «Ca' Foscari»], pp. 31-45.

1975

[saggi, studi, ricerche:]

Mestre nel quadro dello sviluppo regionale, in «Ateneo Veneto», Venezia, 1975, 1, pp. 89-95.

Il «caso» del Veneto: sviluppo industriale e disorganizzazione del territorio, in «Nord e Sud», Napoli, 1975, 9, pp. 47-61.

Il Veneto, oggi, in «BSGI», 1975, pp. 1-18.

[note e interventi:]

Problématique des activités économiques de Venise, un travail de l'Istituto di Geografia - Venezia, in «Revue du Tourisme», Nizza, 1975, 4, pp. 150-151.

[pubblicistica:]

Una risorsa per la ripresa, in «Il Gazzettino», Venezia, 30 dicembre 1975.

1978

[saggi, studi, ricerche:]

Rovigo (IX, p. 1040), Treviso (XI, p. 453), Veneto (XI, pp. 1-7), Venezia (XI, pp. 793-797), Verona (XI, p. 850), Vicenza (XI, p. 882), in *Enciclopedia Europea Garzanti*, Milano, Garzanti, 1979-1980.

[note e interventi:]

Vieux Venise et nouvelles installations intérieures, in *Colloques Internationaux du Centre Nationale de la Recherche Scientifique, Second colloque franco-japonais de Géographie «Villes et Ports. Développement portuaires, croissance spatiale des villes, environnement littoral»*, Parigi, CNRS, 1978.

Premières considérations sur le rapport entre la situation du port commercial de Venise et la géographie de la ville et de l'Etat, in *Etudes de Géographie des Transports. Colloque de Bâle*, in «Basler Beiträge zur Geographie», Basilea, 1978, 26, pp. 163-174.

[pubblicistica:]

L'autostrada Venezia Monaco, in «Il Gazzettino», Venezia, 26 settembre 1978.

Il comprensorio lagunare, in «Il Gazzettino», Venezia, 22 ottobre 1978.

1980

[saggi, studi, ricerche:]

Struttura geografica, assetto insediativo e direttrici di relazione nell'area alpina orientale, in «Forma urbana e pianificazione territoriale nell'area alpina». Atti del II Congresso Internazionale (Venezia-Cortina, 1980), Venezia, Regione Veneto, 1980, pp. 62-73 (in tedesco alle pp. 63-73).

[note e interventi:]

Plans pour Venise, in *UGI Commission on Transport Geography*, Dresda, 1980, pp. 130-135.

Zwei Wege in Venedigs Zukunft, in «Umschau in Wissenschaft und Technik», Francoforte sul Meno, 1980, 15, pp. 463-465.

[pubblicistica:]

Venezia e l'Adriatica, in «Il Gazzettino», Venezia, 14 aprile 1980.

1981

[note e interventi:]

Venezia, in *Quest'Italia*, Novara, Istituto Geografico De Agostini, 1981, pp. 131-139.

1982

[saggi, studi, ricerche:]

Il caso di Venezia, in «Nord e Sud», Napoli, 1982, 19-20, pp. 240-251.

[attività professionale:]

Regolazione delle maree in laguna: effetti sull'attività portuale veneziana, documento di sintesi del rapporto, Venezia, Associazione degli Industriali della Provincia di Venezia, Ente della zona industriale di Porto Marghera e Associazione fra le case di spedizione, a cura di E. CANESTRELLI, P. COSTA, A. MARGUCCIO e C. MUSCARÀ, 1982.

1983

[saggi, studi, ricerche:]

Venezia, Milano, Fabbri, 1983, 96 pp. (collana «Viaggio in Italia», 27) (guida di Venezia).

[pubblicistica:]

Mestre: giovane, dinamica, aperta, in «Il Gazzettino», Venezia, 8 maggio 1983.

1984

[saggi, studi, ricerche:]

The Right to adapt and the Weight of History: Venice and the Venetians, in «International Political Science Review», Londra, 1984, 2, pp. 181-188.

1986

[note e interventi:]

Venezia: il futuro urbano, in «Provincia di Venezia», Venezia, 1986, 5-6, pp. 37-38.

1987

[note e interventi:]

Perché l'area metropolitana, in «Venezia Rapporti: Infrastrutture», supplemento a «Industriali Venezia Informa», Venezia, 1987, pp. 37-38.

[attività professionale:]

Per la individuazione degli impatti del Nuovo Ospedale di Mestre, rapporto del presidente della Commissione per lo studio di impatto ambientale del Nuovo Ospedale di Mestre, Mestre, 1987, pp. 1-99 (multigrafato).

1988

[note e interventi:]

Venice between Past and Present, in *Livro de Homenagem a Orlando Ribeiro*, Lisbona, Centro de Estudos Geográficos, 1988, II, pp. 473-480.

[pubblicistica:]

Città del mondo sempre più isola, in «Il Gazzettino», Venezia, 29 dicembre 1988.

1989

[note e interventi:]

Intervento, in *Atti del Primo Convegno sul Terziario Avanzato nell'area veneziana (21 maggio 1988)*, Venezia, Associazione degli Industriali della Provincia di Venezia e Terziario Avanzato Venezia, 1989, p. 52.

[pubblicistica:]

Expo, la via obbligata, in «Il Gazzettino dell'Economia», Venezia, 7 febbraio 1989.

1990

[saggi, studi, ricerche:]

Three Models for the Future of Venice: A Case Study of Territorial Polarization in a Growing Area of an Urban Periphery, in «Ekistics», Atene, 1990, 340-341, pp. 22-34.

[note e interventi:]

Referendum Venezia-Mestre e modello insulare per il futuro di Venezia, in *Atti. Primo riconoscimento internazionale «Gli architetti per Venezia» 1986. Secondo riconoscimento internazionale «Gli architetti per Venezia» 1988. Convegno «Prospettive e gestione del territorio veneziano»*, 1988, Venezia, Ordine degli Architetti della Provincia di Venezia, 1990, pp. 57-59.

Conclusioni, in *Atti della tavola rotonda Soroptimist International, Interclubs Venezia centro storico-Venezia Mestre*, «Il rilancio del Porto di Venezia nell'ambito dello sviluppo dell'Alto Adriatico e del Mediterraneo» (Venezia, 3 marzo 1990), Venezia, 1990, pp. 37-39 (multigrafato).

1991

[saggi, studi, ricerche:]

Dimensione culturale, Centri storici, Pianificazione del futuro urbano: il caso di Venezia, Venezia e l'Oriente Vicino. Città e Civiltà, in *Atti del Convegno-seminario su «Dimensione culturale - centri storici - futuro urbano»*, Venezia, L'Altra Riva, Ateneo Veneto e Provincia di Venezia, 1991, pp. 15-25.

[note e interventi:]

L'area metropolitana di Venezia, in «Rotary International», Venezia-Mestre, 1991, pp. 5-7 (multigrafato).

Recensione di *Porto Marghera. Proposte per un futuro possibile*, in «RGI», 1991, pp. 260-262.

1992

[note e interventi:]

Introduzione, in A. GUSSO, *Mestre e le sue strade, documenti e testimonianze dei secoli XIV-XVII*, Mestre, Nuove Edizioni Dolomiti, Fiera del Libro, 1992, pp. 9-10.

1994

[saggi, studi, ricerche:]

Local Spaces and Economic Development. The Role of Electoral Geography in the Case of the «Third Italy», in *Restructuring Process in Italy, Regional and Urban Restructuring in Europe*, Roma, European Science Foundation Scientific Programme, RURE e Società Geografica Italiana, 1994, pp. 53-64.

[note e interventi:]

Il nodo di Marghera, in «*Marghera nodo del sistema territoriale di Venezia-Mestre*», *Atti della conferenza svolta nel corso dell'anno rotariano 1993-1994*, Rotary Club di Venezia-Mestre, Mestre, 1994 (multigrafato), pp. 17.

1995

[riprese:]

Evaluation Tourist Flows in Historic Cities: The Case of Venice, in «*Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*», Amsterdam, 1995, 86, pp. 80-85 (utilizza il rapporto preparato per l'Ateneo Veneto, a cura di A. MONTANARI).

1998

[saggi, studi, ricerche:]

Tra omologazione e conservazione il processo di «riterritorializzazione» della Laguna di Venezia. Alla ricerca di un nuovo modello di rapporto con l'ambiente, in «*Geografia*», Roma, 1998, 1-2, pp. 2-35.

1999

[pubblicistica:]

L'economia del Nordest e il problema di Venezia, le prossime elezioni regionali, in «La Voce Repubblicana», Roma, 29-30 dicembre 1999.

2000

[pubblicistica:]

Venezia si riappropri di sé stessa (articolo scritto per la campagna elettorale dell'aprile 2000, multigrafato).

Salvaguardare Venezia, programmi per le regionali, in «La Voce Repubblicana», Roma, 7-8 gennaio 2000.

Prospettive e programmi, Venezia e le grandi industrie, in «La Voce Repubblicana», Roma, 12-13 gennaio 2000.

2001

Bibliografia di saggi, studi, note e interventi, pubblicistica e attività professionale sul tema di Venezia e del Veneto dal 1961 (multigrafato).

2002

[saggi, studi, ricerche:]

Venice: Myths of the Past in Cities of the Present and in the Age of the Media, in «Ekistics», Atene, 2002, 412-413-414, pp. 41-51.

Ancora sul mito urbano, pp. 1-50 (multigrafato).

2004

[saggi, studi, ricerche:]

Venezia si riappropri di sé stessa, in «BSGI», 2004, pp. 291-303.

VENICE MUST TAKE BACK ITS HERITAGE. – The article demonstrates that the first problem of the contemporary Venice is the lost of an identity of venetian inhabitants. The actual identity is external and the venetian inhabitants don't participate to its elaboration also if they can utilise its negative fruits.

calogero.muscara@uniroma1.it