

a cura di
Carlo Pongetti

geotema



Patron Editore



Fondatore
Alberto Di Blasi

Direttore
Elena dell'Agnese

Ufficio di Direzione
Carlo Pongetti
Tania Rossetto
Carlo Salone
Rosario Sommella
Sergio Zilli

Miscellaneo

a cura di Carlo Pongetti

Leonardo Porcelloni, Ross Balzaretto, Charles Watkins	Intersezioni disciplinari: geografia, storia, letteratura, cinema Tracing the Identity and Mobilities of a Rediscovered Medieval Route Network: Via Francigena (1695-2020)	3
Elena dell'Agnese	Nisida, l'«isoletta»	17
Giuseppe Tomasella	La <i>Venezia notturna</i> di Luigi Sugana (1891). Plasmare un'indagine geografica della notte urbana contemporanea con una guida storica	30
<hr/>		
Percorsi di ricerca applicata		
Sabrina Meneghello, Benedetta Castiglioni	Dalle azioni sul paesaggio al paesaggio «in azione»: riflessioni sulle candidature al Premio del Paesaggio (edizione 2022-23)	41
Diana Ciliberti	La geografia dell'associazionismo senegalese in Italia: tra pratiche locali e attività transnazionali	50
Diego Borghi	Tra multifunzionalità d'impresa ed educazione geografica. Il Labirinto di HORT	59
Paolo Sellari	Centralità e resilienza: il caso del Mediterraneo nel trasporto marittimo	69
<hr/>		
Orientamenti		
Claudio Minca	Geografie, teorie, biografie	85

Il **Comitato scientifico** di «Geotema» è composto dai membri del Comitato direttivo dell'AGEI in carica, che presiedono alla politica editoriale del periodico.

L'**Editorial Board** è composto da:

John Agnew
(U. California, Los Angeles, Stati Uniti)

Vincent Berdoulay
(U. Pau, Francia)

Giuseppe Campione
(Messina)

Béatrice Collignon
(U. Bordeaux, Francia)

Sergio Conti
(U. Torino)

Gino De Vecchis
(Roma)

Giuseppe Dematteis
(Torino)

J. Nicholas Entrikin
(U. Notre Dame, Indiana, Stati Uniti)

Claudio Minca
(U. Bologna)

Anssi Paasi
(Oulun Yliopisto, Oulu, Finlandia)

Maria Paradiso
(U. Napoli Federico II)

Petros Petsimeris
(U. Paris I, Francia)

Chris Philo
(U. Glasgow, Gran Bretagna)

Claude Raffestin
(Torino)

Franco Salvatori
(U. Roma Tor Vergata)

Lidia Scarpelli
(U. Roma La Sapienza)

Ola Söderstrom
(U. Neuchâtel, Svizzera)

Jean-François Staszak
(U. Genève, Svizzera)

Ulf Strohmayer
(National U. Ireland, Galway, Irlanda)

Angelo Turco
(Milano)

Michael Watts
(U. California, Berkeley, Stati Uniti)

Benno Werlen
(U. Jena, Germania)

Ufficio di redazione: Annachiara Autiero, Anastasia Battani, Sara Belotti, Diego Borghi, Elisa Consolandi, Monica De Filpo, Arturo Gallia (sito web), Eleonora Guadagno, Cristina Marchioro, Giovanni Messina, Patrizia Miggiano, Giulia Oddi, Ginevra Pierucci (segreteria), Leonardo Porcelloni, Caterina Rinaldi, Marta Rodeschini, Giulia Vincenti.

Per eventuali indicazioni e richieste di carattere editoriale, rivolgersi al prof. Carlo Pongetti, Università di Macerata, Dipartimento di Studi Umanistici, Corso Cavour 2, Palazzo Ugolini, 62100 Macerata (carlo.pongetti@unimc.it).

Per informazioni sull'allestimento e sull'invio di testi per «Geotema», consultare le indicazioni redazionali riportate nell'ultima pagina di questo fascicolo e le informazioni riportate nella pagina web di «Geotema» (<https://www.ageiweb.it/publicazioni/geotema/>).

Abbonamento cartaceo Italia	€ 80,00
Abbonamento cartaceo estero	€ 85,00
Fascicoli singoli cartacei Italia	€ 30,00
Fascicoli singoli cartacei estero	€ 40,00
Abbonamento on-line Privati	€ 60,00
Abbonamento on-line Enti, Biblioteche, Università	€ 140,00
PDF singoli articoli	€ 18,00

Per abbonamenti e ordini di arretrati, rivolgersi all'Ufficio Abbonamenti: abbonamenti@patroneditore.com o collegarsi al sito www.patroneditore.com/riviste.html.

I pdf dei singoli articoli e gli abbonamenti online possono essere richiesti solo collegandosi al sito www.patroneditore.com/riviste.html. Gli abbonamenti hanno decorrenza gennaio-dicembre, con diritto di ricevimento dei fascicoli già pubblicati, se sottoscritti in corso d'anno. I fascicoli cartacei non pervenuti vengono reintegrati non oltre 30 giorni dopo la spedizione del numero successivo.

Modalità di pagamento:

Versamento anticipato adottando una delle seguenti soluzioni:

- c.c.p. n. 000016141400 intestato a Casa Editrice Prof. Riccardo Patron & C. - via Badini 12 - Quarto Inferiore - 40057 Granarolo dell'Emilia - Bologna - Italia

- bonifico bancario a INTESA SAN PAOLO - Agenzia 68 - Via Pertini 8 - Quarto Inferiore - 40057 Granarolo dell'Emilia - Bologna - Italia - IBAN IT58V0306936856074000000782
- carta di credito o carta prepagata a mezzo PAYPAL (www.paypal.it) specificando l'indirizzo e-mail amministrazione@patroneditore.com nel modulo di compilazione, per l'invio della conferma di pagamento all'Editore.

Stampa: Editografica, Rastignano, Bologna, nel mese di luglio 2024

Le fotocopie per uso personale possono essere effettuate nei limiti del 15% di ciascun fascicolo dietro pagamento alla SIAE del compenso previsto dall'art. 68, commi 4 e 5, della legge 22 aprile 1941 n. 633. Le fotocopie effettuate per finalità di carattere professionale, economico o commerciale o comunque per uso diverso da quello personale possono essere realizzate a seguito di specifica autorizzazione rilasciata da CLEARedi, Centro Licenze e Autorizzazioni per le Riproduzioni Editoriali, Corso di Porta Romana 108, 20122 Milano, e-mail autorizzazioni@clearedi.org e sito web www.clearedi.org

Tracing the Identity and Mobilities of a Rediscovered Medieval Route Network: Via Francigena (1695-2020)

Nowadays, the Via Francigena has become internationally famous. However, its historical geography remains a subject of heated debate. This paper explores changing understandings and interpretations of the Via Francigena by geographers, historians, archaeologists and other disciplines over the last three centuries. We examine scholarly claims made from the late eighteenth century onwards concerning the origin of the «Strade Francesche» or «Romee» and the proliferation of local studies and research in the first part of the twentieth century. When historical roads, and more broadly mobilities, became an approach to the analysis of the territorial organisation, the Via Francigena represented a common thread of historical and cultural dynamics. In the second half of the twentieth century, especially from the eighties, the Via Francigena acquired the perspective of an international road network and the number of studies increased. After 1994, when it was proclaimed a Cultural Route of the Council of Europe, there has been much valuable interdisciplinary research concerning the meanings and purposes of its cultural, social and economic values. There has also been considerable debate and scepticism regarding the modern configuration and definition of the itinerary.

Rintracciare l'identità e la mobilità di una rete viaria medievale riscoperta: la Via Francigena (1695-2020)

Oggi, la Via Francigena ha raggiunto una popolarità internazionale. Tuttavia, il dibattito geostorico rimane acceso. Questo articolo esplora le mutevoli conoscenze e interpretazioni della Via Francigena da parte di geografi, storici, archeologi e altre discipline nel corso degli ultimi tre secoli. Esaminiamo i passaggi chiave riguardanti l'origine delle «Strade Francesche» o «Romee» dalla fine del Settecento in poi e la proliferazione di studi e ricerche locali dagli inizi del ventesimo secolo. Quando i percorsi storici, e più in generale le mobilità, sono diventati un approccio all'analisi dell'organizzazione territoriale, la Via Francigena ha rappresentato un filo conduttore delle dinamiche storiche e culturali. Nella seconda metà del Novecento, in particolare dagli anni Ottanta, la Via Francigena ha acquisito la prospettiva di una rete viaria internazionale e gli studi hanno incominciato a diffondersi. Dopo il 1994, quando è stato proclamato Itinerario Culturale del Consiglio d'Europa, se da un lato si assiste ad un fermento interdisciplinare dato dagli obiettivi e valori socio-culturali ed economici, sorgono anche dibattiti e scetticismi sulla moderna configurazione e definizione dell'itinerario.

Keywords: *Via Francigena, medieval roads, mobilities, cultural routes*

Parole chiave: *Via Francigena, viabilità medievale, mobilità, itinerari culturali*

Leonardo Porcelloni, University of Nottingham, School of Geography – leonardo.porcelloni@nottingham.ac.uk

Ross Balzaretti, University of Nottingham, Department of History – ross.balzaretti@nottingham.ac.uk

Charles Watkins, University of Nottingham, School of Geography – charles.watkins@nottingham.ac.uk

Note: *this paper is part of Leonardo Porcelloni's research and although it is the result of joint work, paragraphs 1, 5 and 6, photographs and maps are attributed to Leonardo Porcelloni; paragraphs 3 and 4 to Charles Watkins; paragraph 2 to Ross Balzaretti.*

1. Introduction

What we now call the Via Francigena or Romea was a plural medieval road system that linked, through NW Alpine passes, the areas to the north and west with Rome and then on to the Holy Land. It was a fundamental thoroughfare for the Christian

West, with a history dating back to the Frankish dominion in the ninth century, and earlier under the Longobards. Some sections followed pre-existing Roman roads which over time developed a different hierarchy and generated further local connections. During the thirteenth century, the routes altered according to the growth of towns and trades. The

names of different sections of the route also changed and a diverse road hierarchy was established.

The Via Francigena has since the 1990s become increasingly famous. Its popularity is linked to the reinvention of the phenomenon of pilgrimage, the associated growth of tourism and the considerable research interest in Via Francigena by academics and local enthusiasts. Its official recognition in 1994 by the Council of Europe led to lively multidisciplinary investigations. These have amplified cultural interest in the areas crossed by the route, but they have also shifted the spotlight to a single, easily comprehensible and commodified path and disguised its medieval complexity. In this paper we assess the historiography of the Via Francigena from 1700-2020, noting how research approaches have evolved and demonstrate how the composite identity of the Francigena road network has been constructed.

Thomas Szabò (1992, p. 15) observed that «roads are not only an essential prerequisite for any historical development, they represent structures whose nature is continuously and in every age subject to the transformations caused by the comparison of humans with the environment». The concept of mobility constitutes a new paradigm with novel research questions and approaches (Sheller and Urry, 2006). It «enables the social world to be theorized as a wide array of economic, social and political practices, infrastructures and ideologies that all involve, entail or curtail various kinds of movement of people, or ideas, or information or objects» (Urry, 2007, p. 43). In geography, mobilities incessantly rework places and landscapes (Cresswell and Merriman, 2011). Landscapes change, viewpoints shift, and people inhabit and move through their surroundings in different ways (Merriman, 2012). Anthropologists have also dealt with movements, mobility and travelling cultures (Turner, 1973; Clifford, 1997). More specifically, within pedestrianism, mobility is conceived through the act of walking as a quintessential feature of a human form of life. In this way, walking as a profoundly social activity, enters properly into the sphere of human sciences (Ingold and Vergunst, 2008).

The Via Francigena is challenging to circumscribe in space and time. It both crosses and carries culture and gives shape and leaves marks on the landscape. Given its historical-geographical complexity and recent controversies over the nature of its identity, as well as the transdisciplinary popularity it has achieved, we argue that it requires greater critical attention. Therefore, the aim of this paper is to trace the configuration – in several nebulous and fragmentary passages – of this medieval road

network by recovering «the histories of history» on the topic since the beginning of scholarly interest in early 1700s. These histories include those that have contributed significantly but have then been forgotten, those of considerable interest but not sufficiently analysed, up to the most influential disciplinary studies. At the same time, sources employed by the authors addressed here and direct documentary and cartographic data have been examined.

2. 1695-1900: From the origins of the «Strade Francesche» or «Romee»

Until 1700 the interest of scholars was focussed on the persistence of Roman roads; medieval roads were of little antiquarian significance. The historian Cesare Sardi, writing in 1914, was the first to appreciate the work of eighteenth-century historians in an article about historical roads in the territory of Lucca. Indeed, he claimed that Italian studies of Roman consular roads in Tuscany, by Giovanni Lami and Giovanni Targioni Tozzetti, had been forgotten by the early nineteenth century, with the exception of the geographer Emanuele Repetti (Sardi, 1914, p. 151). Targioni Tozzetti, a Florentine medical doctor and naturalist, was the key eighteenth-century figure. He published his travels in a vast work of six volumes. In a chapter on *Ancient Itineraries* he critically examined the difficulty of rediscovering Roman and military roads (Targioni Tozzetti, 1776, p. 155). He also discussed the «Strada Francesca» (Targioni Tozzetti, 1752, pp. 180-181), which he used himself in his travels «Once in Pietrasanta I took the road to Lucca, which is called Via Francesca [...]» (Targioni Tozzetti, 1774, p. 2), affirming that the name meant that «the road that leads to France» (Targioni Tozzetti, 1776, p. 245). Targioni Tozzetti used Lami's work and the latter was among the first to try to connect the Francigena with medieval history arguing that the «Strada Francesca» almost certainly existed in the eighth century (Lami, 1766, p. CLVI).

The map (fig. 1) shows that between Montignoso and Pietrasanta, the name Via Francigena was still in use to indicate the main road in the early 1590s. Aloisio Mansi discussed border controversies in the same area in the eighth volume of his *Consultationum*. He referred several times to the Francigena route there as «Via Francigena», explaining that the name derived from the famous transit of the Frankish army: «dicta via à celebri transit Francorum exercitus» (Mansi, 1695, pp. 19-21). Noteworthy that he used the plural form «vie Francigene»



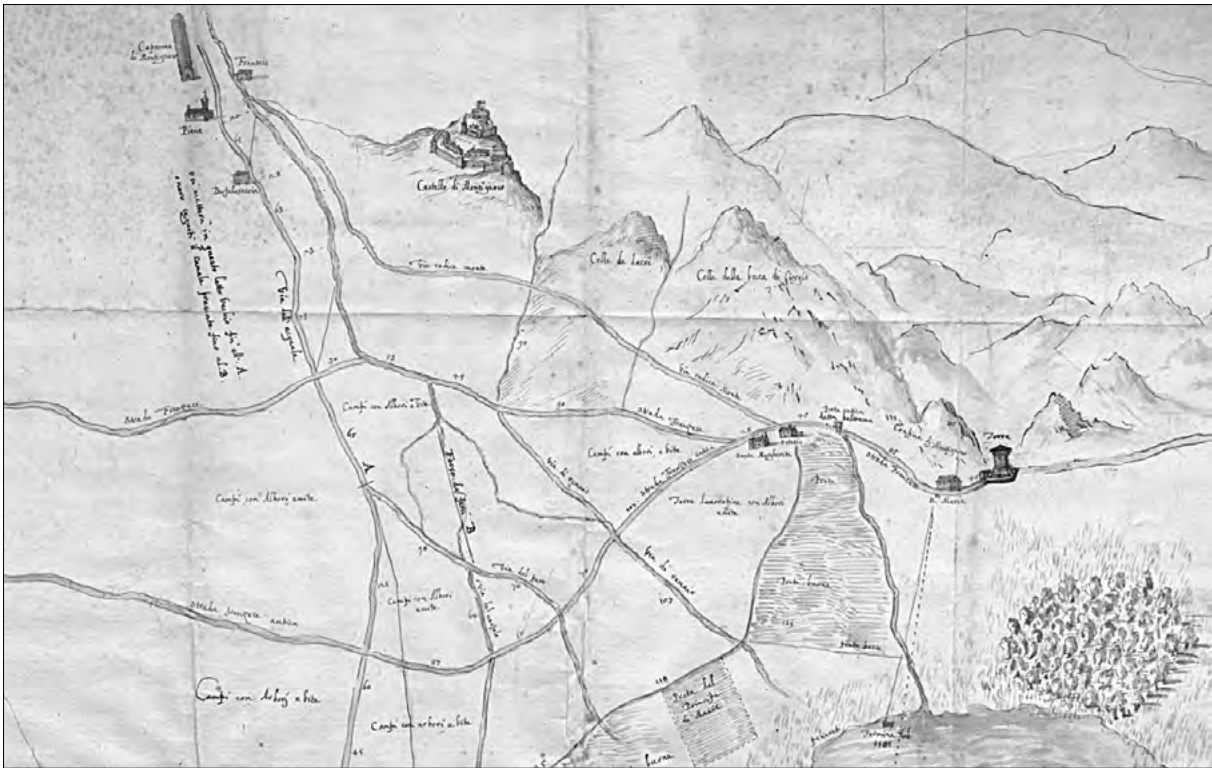


Fig. 1. *Pianta della zona di confine fra il territorio di Montignoso e quello di Pietrasanta presso il lago di Montignoso, 1592-1593 (detail).* This names «strada Franzese» and «strada Franzese antica». Source: State Archive of Florence, archival collection *Piante antiche dei confini*, cas. VI, 6, map 71a.

(*ibidem*, p. 14) to highlight the multiplicity of the road network; other scholars debated the meaning of the adjective Francigena. Ludovico Muratori, the leading Italian historical scholar of the age, considered linguistic issues but not the road itself in his *Antiquitates* (Muratori, 1739, p. 1019). Giusto Fontanini, an Italian archbishop and historian, examined medieval documents that mentioned Francigena in the context of a road or, as he put it, roads in the plural («Francigene») (Fontanini, 1737, p. 18)¹. He thought that «some royal roads of Italy, such as the Flaminia, and Emilia, through which the armies of Lamagna [German] passed, descended into Italy, were therefore called Francigene» (*ibidem*, p. 18). We can conclude that at this time studies of road networks were centred on Roman roads with medieval roads being understood strictly in relation to them. This debate later became very heated (see paragraphs 4 and 5).

In the second half of the eighteenth century, Ireneo Affò noted that the «Strada Teutonica», as evidenced by a papal edict of the twelfth century published by Muratori, was so called because Germans organised it as the Franks had done with the «Francigena» or «Francisca» between Forno and Tuscany (Affò, 1790, p. 61). Tiraboschi, in

his topographical and historical dictionary of the *Stati Estensi* published posthumously, cited Affò in a section on the «Via o Strata Francigena» which he associated with a stretch of the Via Emilia, but he dealt at greater length with the Roman road Via Clodia (Tiraboschi, 1824, p. 401).

Another significant Tuscan scholar was the geographer, historian and naturalist Emanuele Repetti who published his *Dizionario* on the natural and social history of all places in Tuscany between 1833 and 1846 in five volumes. Although some early twentieth-century scholars (for example, Sardi) believed that Repetti had not added much to Targioni Tozzetti's work on ancient roads, this is not true. First, he recorded many more instances of «via francesca» or «francigena» (the word «francesca» appears 33 times in the fifth volume), using previously unexploited archival documents. Second, he always carefully described the territory crossed by a given ancient road, making it still possible today to trace routes. It can therefore be argued that, with Repetti, a precise interest in the Francigena on the ground developed. He dedicated several paragraphs to the medieval road network, recognising stretches of the Francigena, especially in the area around

the Cisa pass between Emilia Romagna and Tuscany (Repetti, 1833, I, p. 86). He devoted a whole chapter to the Francigena route, entitling it «Via Francesca, Francigena, Romea e Pontremolese», all names used at that time. In doing this, Repetti was undoubtedly the first scholar to trace the continuous route of the Francigena from Rome across the whole region of Tuscany to Monte Bardone in the north using the itinerary of Philip Augustus, king of France in 1191 on his return from crusading in the Holy Land to France via Rome. In the course of this analysis he presented an insightful definition of the Via Francigena: «Many *strade maestre* crossing Tuscany towards Rome in the Frankish period were given the generic name Via Francesca» (Repetti, 1843, V, pp. 715-716).

Repetti identified two key archival references: a 952 reference to a *mansio* and residence (in Altopascio) for hosting travellers, taking care of pilgrims and maintaining public roads (Repetti, 1833, I, p. 66) in the episcopal Archive of Lucca; second, he notes that a document concerning a property dispute dated 1107 in the *Codex Diplomaticus Amiatinus* (St. Salvatore abbey in Monte Amiata) identifies a road called «via Francesca» at «Callis Malus» (Callemala) in Val di Paglia (*ibidem*, p. 310). However, the reliable modern edition of these documents by Kurze shows that Repetti was incorrect: the reference is to a «via publica» (which nevertheless is probably the Francigena). Instead, the first mention of Via Francigena («via francisca») is found in an earlier document (876 A.D.) related to St. Salvatore abbey on Monte Amiata in the same *Codex* (fig. 2) (Kurze, 2004, p. 109). Pio Rajna (1887, p. 36), whose work bridged the nineteenth and twentieth centuries, was the first person to discuss this document (see paragraph 3).

In the later nineteenth century the work of other scholars demonstrates a growing awareness of the itinerary. De Bartholomaeis argued that the greatest impact of pilgrims on the Italian peninsula came from France, as evidenced by references to «strata francigena» (De Bartholomaeis, 1888, p. 169). In the same year, don Davoli corrected the error made by Muratori, Tiraboschi and Bethmann of associating the Francigena with the Via Emilia, emphasising that its true route was through Pontremoli in Tuscany (Davoli, 1888, p. 361). Mazzi added documentary references to the history of the Francigena by confirming the use of the «strada Francesca» between Adda and Oglio (Mazzi, 1894, pp. II-III). He noted the plurality of medieval roads and emphasised the adjectival use of «franciscus» (Mazzi, 1880, p. 194).

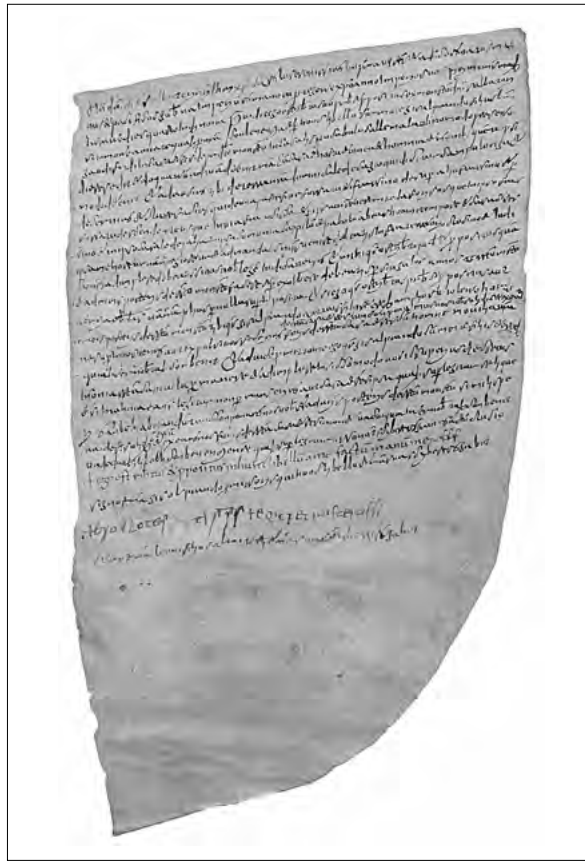


Fig. 2. Parchment contained in the *Codex Diplomaticus Amiatinus*, 4th May 876. Line 9th: «usque in via francisca». Source: State Archive of Siena, archival collection *Diplomatico San Salvatore MA*, cas. 6 (Leonardo Porcelloni's photograph, 2018).

French, Spanish and German scholars also discussed the Francigena. In France, Alart dealt with the evolution of place names for a stretch near Roussillon and noted that the earliest document to use the term «strata francisca» dates to 865 (Alart, 1856, pp. 70-71). This has interesting parallels with the Italian evidence. Four years later, he also referred to the plural form «voies Francesques» for the routes in the Eastern Pyrenees, which meant, according to him, that they could have nothing in common with ancient Roman roads. This contrasted with contemporary Italian opinion in favour of continuity. His earliest documentary reference was to a text from 801 which used the phrase, «via publica que dicitur Francisca» perhaps one of the earliest references to the Francigena (Alart, 1860, pp. 158-159).

Studies of the Francigena in Spain cited the «Strata francisca» with respect to the discussion on the identification of a port near Barcelona, where «el camino» passed there in the Mid-



dle Ages (Saavedra, 1881, p. 79). Concerning a road («carretera» or «calzada») that starts from Cardaña, a series of diverse legal documents from the ninth and twelfth centuries testify to a «strata francisca, francescha, francigena» which then becomes «strata regia» or «calciata» (Balari y Jovany, 1899, pp. 292-297). German scholars, including Bethmann, interestingly dealt mainly with Italian territory. They associated the ancient and imperial «strata Francigena» with the Piacenza-Rimini route (Tourtual, 1866, p. 68). Langer mentions the «via Francesca» around the Aghinolfi Castle in the vicinity of Montignoso (fig. 1) and correctly listed the main stages from the high Via Emilia to Pontremoli and then to Rome, using Repetti's work (Langer, 1882, p. 20). Like him, Hartwig mentions the «Strada Francigena» (1875, p. 125) or «Via Francigena» on several occasions, as a great military road that led from northern Italy to Rome (*ibidem*, pp. 92-93).

The scholars discussed in this section laid the foundations for future work, especially in gathering together reference to the Francigena in many medieval documents. The earliest authors generally focussed on Roman roads with the occasional mention of the Francigena (Fontanini, Muratori). A much livelier interest in both the route and the roads themselves is evidenced by Targioni Tozzetti, Lami and Repetti. However, this early phase of research also introduced errors which confused some later scholars. Interestingly the road name Francigena («Franzese») is on maps of the late sixteenth century indicating that it was known before scholars discussed it.

3. 1900-1940: The proliferation of local research

This period saw an increase in interest in medieval roads and the Via Francigena based on the widespread study of archival sources. Several micro-territorial case studies, mainly in Tuscany, helped to fill up some gaps in the itinerary (Chiappelli, 1926; Solari, 1929). Moreover, the route was beginning to be discussed in the context of pilgrimage and hospitality (Pavari, 1927) and broader socio-economic studies (Dompé, 1922). One of the earliest studies mentioning the Via Francigena was by the historian Giovanni Sforza, who worked in the area around Pontremoli and in Lunigiana (Sforza, 1887 e 1904). He edited the medieval itineraries of the roads connecting Pontremoli with Lombardy known as the Brattello and Cisa. Interestingly he used various names for the Cisa: «via di Monte Bardone, Romea, Francigena



Fig. 3. Seventeenth century view of Pontremoli. «Road village» plan along the Via Francigena and Magra river. Source: State Archive of Florence, *Miscellanea di piante*, n. 375.

o Francesca, Lombarda e Pontremolese» (Sforza, 1904, p. 341) depending on the likely destination (fig. 3). Road studies in Lunigiana represents a real identity trait of the region (Dadà, 2012, p. 65), perhaps as a valid answer to overcome the Apennine boundaries. Other work on the Via Francigena in Tuscany was published by Schneider (1975) and, in the Valdelsa area, by Mattone-Vezzi (1923) and Guicciardini (1939a e 1939b).

Giuseppe Fatini (1922) was the first to include the «via Francesca» within the title of a paper about the medieval road at the foot of Mount Amiata. He related the arterial route in Paglia and Orcia valleys with the Langobardic abbey dedicated to St. Salvatore at Amiata. This was the first attempt to identify precisely the Via Francigena in this area. Fatini used the abbey archives (*Codex Diplomaticus Amiatinus*) (Fatini, 1922, pp. 1-2),

especially parchments from 876 and 887, both of which prove the existence of the medieval road in the ninth century. Giulio Veronesi Pesciolini (1933) argued that the road called «Romana», and before «Francigena» and «Romea», linked the lands between Lucca, the Valdelsa, and Siena with Rome. He was not particularly successful in identifying the route and argued that the lack of specific references to the road was due to its secondary importance.

The historian Arturo Palmieri argued that knowledge of medieval roads (based on his earlier thesis, 1887) was no less important than that of the great Roman roads and stressed that «Medieval roads deserve to be studied since they were an integral part of the heritage of the feudal regime» (Palmieri, 1918, p. 5). Using public documents of eleventh, twelfth, and thirteenth centuries and other medieval parchments, he linked the use of common lands and guarantees for road maintenance (*ibidem*, p. 13). Although Palmieri is one of the first researchers to focus on medieval roads, he tellingly makes no reference to the Via Francigena.

Pio Rajna (1887, p. 33) had considered routes from northern Europe to Rome in the Carolingian period where he found the term «Strata Francigena» in medieval Latin in documents translated into the vernacular as «Strada Francesca». He was first to identify the earliest documentary evidence for the Francigena in Italy (year 876, see paragraph 2), as himself claimed, thanks to Emanuele Repetti's archival research at St. Salvatore abbey on Monte Amiata (*ibidem*, p. 36). This research led him to understand the plurality of the Via Francigena, which he describes as «Strade Francesche». Rajna contextualised these territorial realities with diary sources of great medieval European journeys.

He stressed the plurality of the Via Francigena and also defined them as «Romee» where people travelled south instead of north (*ibidem*, pp. 40-41). He also emphasised the lack of maintenance of Roman roads in the medieval period noting that «if a landslide obstructed the path it was enough to find another way through the rubble» (Rajna, 1912, p. 103). For this he blamed the lack of a powerful central organisation, although he thought the Catholic Church helped to provide a regulatory power over pilgrim and trade routes (*ibidem*, p. 104 and p. 116).

A couple of years later Count Cesare Sardi (1914) attempted to reconstruct the medieval road system of the area around Lucca. He stressed that the roads continued to be used by medieval

travellers and argued that Roman and medieval roads should be studied together (*ibidem*, p. 150). Sardi's innovative approach was to search for local and original documents: «medieval documents can be a reliable guide for the verification of ancient itineraries» (*ibidem*, p. 153). Moreover, Sardi is the first twentieth century author to name the Via Francigena frequently and dedicates a chapter to «via romea o francisca». Why did Sardi use the name «francisca», rather than only «romea»? This is probably because he found two documents using the name. One concerning the entrance of Lucca is «a 1193 charter regarding a house in St. Romano contrada *que tenet uno caput in via francisca* (R. Archivio di Stato, Dipl. S. Pontiano 8th March 1193) [...]» (*ibidem*, pp. 230-231). He described it not as a Roman consular road but as a new itinerary, which followed a safer route between Rome and France and ignored the perilous and abandoned old road (*ibidem*, p. 224). His examination of old records suggested to him that «the via romea or francisca lost their direct links with old roads» but that at Lucca «we can see rise again the via francisca or romea. It is a phenomenon not dissimilar to that of a river flowing into a lake, disappearing, and then coming out and reclaiming its course and its own name» (*ibidem*, pp. 228-229). Some eighteenth and nineteenth century maps around Pescia, Montecatini Terme and Fucecchio (near Lucca), use «via [or] strada maestra Francesca». Through the interpretation of original documents and the decision to use the name Via Francigena, Sardi and Rajna are among of the most important contributors to the historiography of Via Francigena in the early twentieth century.

Overall, studies of the route of the Via Francigena in this period show an increased interest in the medieval period. This move was encouraged by scholarly interpretation of medieval documents. Although these rarely named the routes, successful attempts were made to link particular paths to landscape features in a series of local case studies.

4. 1940-1980: Medieval roads and mobility as study approaches

In this period there was an increase in interest in the study of roads, but specifically to the Via Francigena mainly from the seventies. Most scholars assumed that the road network of late antiquity remained in use until the Middle Ages and constituted the basis of the road system. This con-



tinuity allowed the overall layout of arterial roads to be reconstructed making use of sources such as *Itinerarium Antonini* and *Tabula Peutingeriana*. Advances in aerial photograph interpretation led to increasing knowledge about the pattern of Roman roads and the extent of centuriation (Lugli, 1955; Ward-Perkins, 1957). The Italian historian Roberto Lopez summarised the arguments for and against continuity concluding that «many late medieval and modern roads follow the same routes as Roman ones, especially in Italy and England» (Lopez, 1956, p. 20). From the late sixties, popular interest in the design and structure of Roman roads was greatly stimulated by Daniele Sterpos's publications commissioned by Autostrade per l'Italia S.p.A. (Sterpos, 1969).

Perhaps the most novel contribution to the study of medieval roads in this period was by the Danish historian Johann Plesner (1896-1938), whose work on the thirteenth century road revolution was published posthumously in Copenhagen in 1938, but remained unknown in Italy for forty years until a translation was published (Plesner, 1979). Plesner, analysing in detail the infrastructural maintenance (mainly bridges) from the second half of the thirteenth century, argued that parish churches had a substantial and ancient link with the road management (*ibidem*, pp. 70-74). He identified a correlation between the building of churches and pre-existing «road districts» and the religious system took over the districts' functions. Indeed, he thought that parish churches had a double function: on the one hand to cure souls and on the other to maintain the roads and bridges of a defined territory (*ibidem*, p. 68). His ideas were positively received by some Tuscan scholars in the eighties although there was debate about the distinction between road districts and the rural territorial district known as the *pagus* (Szabò, 1992, pp. 30-31). However, Plesner's use of the term «revolution» is more problematic. This referred to the relocation of roads from the hills to the valleys and was associated with land reclamation processes in the Arno and Ema valleys (Plesner, 1979, p. 92). Consequently, it is very place specific, and is not relevant to areas such the Maremma, once crossed by the ancient Via Aurelia.

Francis Magoun researched travel sources for archbishop Sigeric, the abbot Nikolás of Munkathverá (Magoun, 1940) and King Philip II (Magoun, 1942). Parks (1954) made an important contribution to identifying the various routes used by English and other European travellers (such as the Matthew Paris and Albert of Stade's *vademecum*)

to reach Rome². More broadly, in this period the concept of road studies came into view. A translation of Marc Bloch's *La Société féodale* was published in 1949. It included a rich discussion on the materiality and the management of roads, travellers and trades. In this respect his most productive insight was that travellers usually had a choice of routes «none of which was absolutely essential. The circulation, in a word, was not channelled along some large artery; it was distributed capriciously through a multitude of small channels» (Bloch, 1949, p. 118). Bloch also outlined the wide variety of medieval travellers including wealthy traders, church officials, fugitives, farmers and pilgrims. The geographer Elio Migliorini (1951) related the geography of roads to wider aspects of economic and social geography, and Jacques Le Goff (1956) stressed the broader cultural importance of communication routes and pilgrimage. The crucial importance of medieval roads and mobility was reinforced by Fernand Braudel who argued that «each city is made of movement that swallows, stops to its advantage, then relaunches» (Braudel, 1976, p. 330).

Bloch and Braudel provided the theoretical underpinning of the study of medieval routes and roads. It is in this context that the importance of work of the art historian Arturo Carlo Quintavalle (1975 and 1977) needs to be placed. He reconstructed medieval itineraries in the Emilia region and at the crossings of Monte Bardone (a medieval toponym referred to the Tuscan-Emilian Apennine chain) using evidence from architecture, art history and historical events. He also linked the study of architecture and iconography to pilgrimage and major roads. Interestingly, he called the first book *La strada Romea* noting that it would have been pioneering to call it «la strada Francigena» which would have stressed its origin rather than at the destination (Quintavalle, 1975, p. 7). Crucially, from a methodological point of view, Quintavalle introduced a way of interpreting territory that is neither typological nor regional, but based on the study of the roads; as well as analysing buildings and plans of towns and cities.

Further research in the mid-seventies showed burgeoning interest in medieval roads and the Via Francigena. Alessandra Borgi (1976) reviewed the literature on medieval roads in Tuscany and collected a wide range of information from published sources to provide a chronology from the Etruscans to the early modern period. She linked territorial development with the road network and noted the importance of pilgrimage and associated structures. Moretti, Ruschi and Stopani (1975)

studied the art on the structures built along the roads with the Via Francigena in the centre. But the most important contribution to studies of Via Francigena was Moretti's paper based on a micro-territorial case study in Valdelsa. He used the principal itinerary sources and established data on posts and structures along the road, noting the scarcity of medieval sources and the need for more research on medieval roads, especially at the territorial scale (Moretti, 1977). These works paved the way for the growth of research on Via Francigena after 1980.

5. 1980-2020: The popularity of the Francigena ways

By the end of the seventies, the term Via Francigena had gained a foothold in the imagination of archaeologists, historians and geographers, and there was a growing public interest in the history of medieval roads. This interest rapidly developed into a flood of research by scholars from a variety of traditions from the early eighties. The most important and influential contributions were made by the geographer Renato Stopani (1992, 1998, 2000 and 2010) whose books marks a clear turning point in the historiography of Via Francigena, in particular because he firmly established its national and international profile as a continuous route. Sestini (1984, p. 1) pointed the concept of a road as «a living organism strongly linked with the physical, economic, political geographies of the connected regions». Essentially, Stopani's methodology is interdisciplinary, including the analysis of architectural features and emphasises the need to focus research on sample areas based on medieval ecclesiastical territorial organisation. This approach links with research in the previous decade (Moretti, Ruschi and Stopani, 1975; Quintavalle, 1975 and 1977).

The early eighties also saw growing interest in what has been termed «route archaeology». This is exemplified in Italy by Tiziano Mannoni who argued that «the path itself, with its variants [...] cannot be dated by direct archaeological methods, but only by means of written sources, or the topographical study of the settlements linked to it». He noted two key ways of dating physical road features and artworks: «the first is based on the typological criteria inherent in the techniques and materials used; the second on stratigraphic excavation» (Mannoni, 1983, pp. 214-215; 1993). This approach was further developed by Cagnana who emphasised the importance of identifying



Fig. 4. The «Scaleri». A medieval mule track with transverse drainage channels near a derelict *xenodochium*, Cirone pass, on the Francigena network between Pontremoli and Monte Bardone.

Source: Leonardo Porcelloni's photograph, 2019.

the underlying productive culture of the territory and linking historical and geomorphological approaches (Cagnana, 1996, pp. 71-73). Valenti (1996) reported on finds of coins and pottery from various digs near Poggibonsi and Buonconvento and related these to the Via Francigena, while Cambi studied ancient landscapes relevant to branches of Via Francigena (Cambi, 2003). Patitucci Uggeri (2004) stressed the value of using many sources: the geomorphological context; written sources; tracks, artefacts and structures connected with the road; associated settlements and toponymy in her studies of the Via Francigena in Tuscany. A related paper emphasised the value of GIS to help understandings of the links between human and natural elements of road landscapes (Patitucci Uggeri and Uggeri, 2007, p. 324).

The problem of how to study the areas through which medieval routes passed and the extent to which they influenced each other was considered by Giuseppe Sergi (1981, 1995 and 2000) who coined the term «area di strada» (road area). He was influenced by the geographers Paul Vidal de la Blache and Lucien Febvre and argued that



medieval roads consisted of «a territory within which long-lasting transients interact, that is, it contains a series of the routes» (Sergi, 2000, p. 4). He applied his ideas directly to the Via Francigena «there were many vie francigenae. It is rather difficult to talk about variations of a main path because mostly it was about routes of equal importance and equal intensity of the flows» (Sergi, 1995, p. 12). Vanni (1995) developed the road area perspective in the context of micro-regional studies in Tuscany. He also included an innovative contribution on food, culture and society related to the Francigena (Vanni, 2009) and a study on the symbolism of the labyrinths along pilgrimage routes, in particular the one at Pontremoli (Masola and Vanni, 2002). However, Dall'Aglio (2005) argues that the concept of «area di strada» could be misleading because it constitutes a vague aggregation and does not take into account a road

system that is in continuity with the Roman one, but hierarchically different, where the substantial difference lies in the road as an artefact. Szabò also supports some continuity between Roman and medieval road networks, and believes this caused a lack of interest in studies of links between Municipalities and roads in Middle Ages (Szabò, 1986).

The relationship between the concepts of space and territoriality were developed by Cardini (1985) in studies of medieval roads around Siena. Cardini emphasised the relationship between roads and political power (*ibidem*, p. 25) and highlighted the importance travellers, specifically in the case of crusades and pilgrimages (Cardini, 1996). In addition to scholarly research, Stopani established the *Centro Studi Romei* (Centre of Studies on the Medieval Routes of Pilgrimage to Rome) in 1985, which has been influential through the

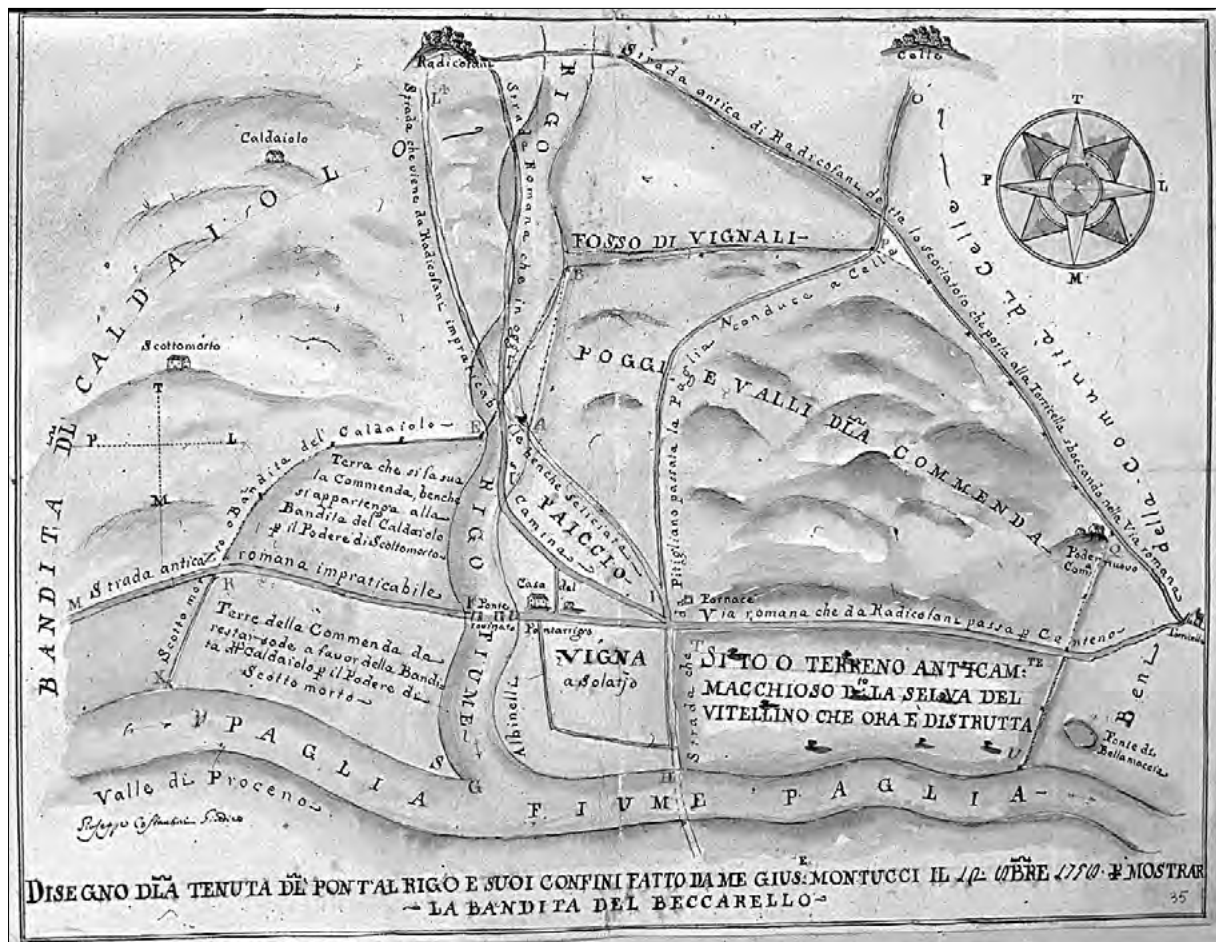


Fig. 5. 1758 map of the roads between Radicofani and Paglia Valley (Siena). It shows that the old Via Francigena along the River Paglia is impassable: «strada antica romana impraticabile». Source: State Archive of Siena, archival collection *Quattro Conservatori* 3052, n. 35.

organisation of interdisciplinary exhibitions and conferences on medieval pilgrimage routes. Its magazine *De Strata Francigena* has published many articles on medieval pilgrimage since 1993. The value of detailed local research was shown by the publication of *L'Amiata nel Medioevo* (Ascheri and Kurze, 1989) which opened up discussions on the importance of the wide-ranging Francigena road network. This included questions of identity and nomenclature, such as whether to use «via» or «strata», «Francigena» or «Romea» (Szabò, 1989, p. 300), and specific research on the area between Val d'Orcia and Val di Paglia (Stopani and Mambrini, 1989). An area that has embraced further recent developments in the Francigena's studies (Mambrini, 2016; Porcelloni, 2017).

The value of medieval pilgrimage routes as part of the cultural heritage received a great boost in 1987 when the Council of Europe introduced the denomination Cultural Route of the Council of Europe with the Santiago de Compostella Declaration (Caucci von Saucken and Asolan, 2009). The enormous popularity of the Santiago de Compostella pilgrimage certainly stimulated interest locally and internationally in Via Francigena, and in 1994 the «Via Francigena»³ was certified. In anticipation of the anthropologist Caselli published in 1990 a guide following in the footsteps of Sigeric, on the thousandth anniversary of his journey (990-1990) (Caselli, 1990). The International Association Via Francigena (AIVF) was set up in 1997, followed in 2001 by the European Association of the Via Francigena ways (EAVF), that was accepted in 2007 by the Council of Europe as institutional representative.

The revival, invention and popularity of pilgrimage routes was complemented by historical studies of medieval pilgrim routes. Franco Cardini (1971) showed how pilgrims were protected and looked after by the church which also supported road construction, maintenance and restoration of ancient routes; more recently about the Christian value of pilgrimage (Cardini and Russo, 2019). Further studies emphasised connections between pilgrimage and hospitality (Peyer, 1990) and linked pilgrimages and the crusades from an anthropological point of view (Dupront, 1987). In addition, studies of individual journeys, especially Ortenberg's (1990) analysis of archbishop Sigeric's journey from Canterbury to Rome in 990, allowed the precise identification of different stages along medieval routes.

Renato Stopani rapidly extended the reach of his research to the national and international level (1992, 1998 and 2000) and explored the early

medieval development of the route and the other main medieval arteries, which he saw as a bundle of «new itineraries, born from the ruins of the Roman road system, which were the result of a history of collage between sections of ancient Roman consular and sections of pre-existing local routes» (Stopani, 2000, p. 8). Interestingly, he thought that the very success and popularity of «Via Francigena» had cast a shadow over the study of other communication routes such as the via Teutonic (Stopani 2010), but he continues to research alternative routes of Via Francigena, for example, in Lucania (Stopani, 2019). Indeed, research on the Francigena network from Rome to Apulia is taking hold, and Dalena (1995 and 2017) has explored the links between Via Francigena and the Holy Land retracing the main journeys and the itinerary from Rome to the South.

Over the last decade, there has been a growing interest in Italian cultural routes, large-scale investment (in terms of finance and public policies) and a proliferation of new cultural trails (Belt-ramo, 2015, p. 355). The «Via Francigena» has become a very valuable tourist product. According to the International Council on Monuments and Sites (ICOMOS, 2008, p. 2) «Cultural Routes represent interactive, dynamic, and evolving processes of human intercultural links that reflect the rich diversity of the contributions of different peoples to cultural heritage». Le Goff argued that the Via Francigena is a clear manifestation of the cohesion and diversity of Europe (Le Goff, 1996). This is because it brought pilgrims from northern Europe to Rome, as portrayed in one of the first documentary films on the Francigena⁴.

Cultural Routes are seen as providing an opportunity for collaborative research and practical projects in the field of landscape architecture as well as other disciplines (Berti, 2015, pp. 26-27). They can become a way of guiding the sustainable development of territories (Berti, 2013, p. 2). To an extent the routes provide a new way of seeing and understanding landscapes. Thus, the routes become a privileged means of reading the landscape: «movement through the landscape helps us to understand its distinctive features, to better compare sensations, to attribute values» (Morelli, 2007, p. VII). Roads and road landscapes are investigated through specific frameworks to analyse and determine the complex system of heritage values. This approach is relevant both to modern roads and to historical pilgrimage routes, it can promote local tourism and landscape planning (Serenelli and others, 2017). This literature, which places the road at the centre of studies, allows us



to identify a new tradition of «roadscape» studies. This is a multidisciplinary approach (including architecture, ecology, engineering and anthropology) that starts from guidelines laid down by the Council of Europe and develops, around «Via Francigena», strategies for the protection, governance and use of the path jointly with the landscape, as in the work of the Istituto Universitario di Architettura di Venezia (Bettini, Marotta and Tosi, 2011). On the other hand, this planning focus has encouraged a shift of attention from the complex medieval reality to the Sigeric's individual itinerary. Cardini, with respect to the historical approach, has strongly contested the identification of the Via Francigena with the Canterbury-Rome route. Indeed, he felt, this link was the outcome of a successful 1980s BBC documentary on the Sigeric's pilgrimage (speech given on the 20th November 2013 and reported in Francini, 2015, p. 17).

Religious journeys are an increasingly important aspect of international tourism (De Salvo, 2015). There has been research on establishing the «Via Francigena» as a «homogenous product» that combines marketing, the experience of walking the route and the landscapes traversed (Vanni, 2006; Polci, 2006; Dallari, 2009; Rizzi and Onorato, 2011). The first International Conference on Pilgrimage Routes, held in Florence, focussed on local development and tourist attractions along «Via Francigena» in Tuscany (Bambi and Barbari, 2015). Moreover a series of cultural and artistic celebrations, exhibitions and popular events have spurred interest in «Via Francigena»⁵. At the Italian political level the *Consulta degli itinerari storici culturali religiosi* was established in 2007 and a «Year of the Paths» was proclaimed in 2016. The «Atlas of Paths through Italy» aimed to «enhance the heritage of the historic, natural, cultural and religious network of paths throughout the country, from north to south» to encourage slow tourism (MiBACT)⁶. Since 2017 «Via Francigena» has been in the process of obtaining UNESCO candidacy in connection to MiBACT, Italian regions and the EAVF⁷. The «Via Francigena of the South», stretching from Rome to Apulia, was approved in 2019 by the members of the EAVF⁸

6. Conclusion: an open debate over the itinerary's identity

The great popularity of «Via Francigena» as a modern pilgrimage and tourist phenomenon with important social, economic and cultural implica-

tions has engendered considerable criticism and scepticism. Moretti argued that in 1977 he could never have imagined that the «Via Francigena» could receive so much attention «sometimes excessive and distorted, as often happens when the media are involved» and that the historical truth become so modified (Moretti, 2011, p. 13). When the «Via Francigena» was proclaimed a European Cultural Route in 1994, concern was expressed that institutions, government representatives and regional administrators would insist on updating the ancient road to maximise economic, tourist and employment prospects. This would leave uncertainties concerning the ancient route «shrouded in mist» (Centro Studi Romei, 1995, pp. 7-8). More recently, Cardini argued that «Via Francigena» «is an expression that has been abused» and its commodification has affected the publishing industry (Cardini, 2016, p. 7). Ascheri (2015) has stressed the need to correct historical inaccuracies encouraged by the enthusiasm for «Via Francigena». Following the recent criticisms, there has been a sort of contextual rearrangement between the academic reality, that values geo-historical complexity, and the institutional requirement for a simpler, clearer route.

This paper has identified the evolution of studies on Via Francigena from the first few mentions in the early eighteenth century to the rich and diverse multidisciplinary research we have today. There have been many shifts in approach and changes in interpretation of evidence over the last 320 years. Crucially, while the «idea» of Via Francigena has become more dominant, its historical «materiality» has often remained nebulous and fragmentary. Some debates remain constant: some of the earliest authors identified the «adjectival» and plural value of the term Via Francigena; the form of the precise relationship between Roman roads and medieval routes remains contested. On a methodological level, we have shown how the road can be a privileged means for studying social interactions with the natural environment: almost, to use Bertolotti's phrase «the thermometer of the peoples' civilisation» (Bertolotti, 1834, p. 192). We have shown how since 1700 historians and geographers invented and debated the idea of Via Francigena. Much scholarship was based on fragmentary medieval evidence but more recently, this has been combined with archaeological, art historical, architectural and anthropological approaches which strengthen and refine understandings of this important medieval route and the way that it interacts with landscape and culture.

References

- Affò Ireneo (1790), *Illustrazione di un antico piombo del Museo Borgiano di Velletri appartenente alla memoria ed al culto di San Genesio vescovo di Bressello*, Parma, Stamperia Carmignani.
- Alart Bernard (1856), *Géographie Historique du Conflent*, in «Société Agricole, Scientifique et Littéraire des Pyrénées-Orientales», 10, pp. 67-112.
- Alart Bernard (1860), *La Voie Romaine de l'Ancien Roussillon*, in «Société Agricole, Scientifique et Littéraire des Pyrénées-Orientales», 12, pp. 131-194.
- Ascheri Mario (2015), *Il cammino che manca per arrivare alla meta della Via Francigena*, in «Corriere Fiorentino», 31st January, p. 12.
- Ascheri Mario and Wilhelm Kurze (1989) (Eds.), *L'Amiata nel Medioevo*, Rome, Viella.
- Balari y Jovany José (1899), *Orígenes históricos de Cataluña*, Barcelona, Hijos de Jaime Jepús.
- Bambi Gianluca and Matteo Barbari (2015), *The European Pilgrimage Routes for Promoting Sustainable and Quality Tourism in Rural Areas*, Florence, Firenze University Press.
- Beltramo Silvia (2015), *European Cultural Routes: A Tool for Landscape Enhancement*, in Roberto Gambino and Attilia Peano (Eds.), *Nature Policies and Landscape Policies*, New York, Springer, pp. 353-360.
- Berti Eleonora (2013), *Cultural Routes of the Council of Europe: New Paradigms for the Territorial Project and Landscape*, in «Almatourism», 7, pp. 1-12.
- Berti Eleonora (2015), *The cultural context: fundamental resolutions and conventions at the European and international level*, in Council of Europe, *Cultural Routes Management: from theory to practice*, Strasbourg, Council of Europe Publishing, pp. 23-33.
- Bertolotti Davide (1834), *Viaggio nella Liguria Marittima*, I, Turin, Dai Tipografi Eredi Botta.
- Bettini Virginio, Leonardo Marotta and Sara Tosi (Eds.) (2011), *La Via Francigena in Italia, alla ricerca del paesaggio*, Portogruaro, Ediciclo.
- Bloch Marc (1949), *La società feudale*, Turin, Einaudi.
- Borgi Alessandra (1976), *La rete stradale della Toscana nei suoi caratteri attuali, nella sua evoluzione storica, nelle sue esigenze di sviluppo*, in «L'Universo», 6, pp. 969-1032.
- Braudel Fernand (1976), *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, 2 vols., Turin, Einaudi.
- Cagnana Aurora (1996), *Archeologia delle strade: finalità di ricerca e metodi di indagine*, in «Archeologia dell'Architettura», 1, pp. 71-74.
- Cambi Franco (2003), *Archeologia dei paesaggi antichi: fonti e diagnostica*, Rome, Carocci Editore.
- Cardini Franco (1971), *Le crociate tra il mito e la storia*, Rome, Nova Civitas.
- Cardini Franco (1985), *La Via Francigena in Toscana: storie di santi, di reliquie, di pellegrini e di cavalieri*, in Renato Stopani (Ed.), *La Via Francigena nel senese. Storia e territorio*, Siena, Salimbeni, pp. 23-31.
- Cardini Franco (1996), *Il pellegrinaggio. Una dimensione della vita medievale*, Rome, Vecchiarelli.
- Cardini Franco (2016), *La Via Francigena. Una nuova prospettiva*, in Massimo Dringoli (Ed.), *La Via Francigena in Toscana. Da Lucca alla Val d'Orcia*, Pisa, Pacini Editore, pp. 7-11.
- Cardini Franco and Luigi Russo (2019), *Homo Viator. Il pellegrinaggio medievale*, Viareggio, La Vela.
- Caselli Giovanni (1990), *La via Romea, «Cammino di Dio». Sulla via dei pellegrini da Canterbury a Roma*, Florence, Giunti.
- Caucci von Saucken Paolo and Paolo Asolan (2009), *Cammini in Europa. Pellegrinaggi antichi e moderni tra Santiago, Roma e la Terra Santa*, Milan, Terre di Mezzo.
- Centro Studi Romei (1995), *Studi e ricerche sulle vie di pellegrinaggio del Medioevo*, in «De Strata Francigena», 3, Poggibonisi, CSR.
- Chiappelli Luigi (1926), *Per la storia della viabilità nell'alto medioevo. I. L'ospizio del Pratum episcopi*, in «Bullettino Storico Pi-stoiese», 28, pp. 85-100.
- Clifford James (1997), *Routes. Travel and Translation in the Late Twentieth Century*, Cambridge, Harvard University Press.
- Council of Europe (Ed.) (2015), *Cultural Routes Management: From Theory to Practice. Step-by-step Guide to the Council of Europe Cultural Routes*, Printed at the Council of Europe.
- Cresswell Tim and Peter Merriman (Eds.) (2011), *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*, Farnham, Ashgate.
- Dadà Massimo (2012), *Archeologia dei monasteri in Lunigiana. Documenti e cultura materiale dalle origini al secolo XII*, Pisa, Pisa University Press.
- Dalena Pietro (1995), *Strade e percorsi nel Mezzogiorno d'Italia (secc. VI-XIII)*, Cosenza, Due Emme.
- Dalena Pietro (2017), *Dalle vie Francesche alla Francigena. Crociati e pellegrini verso la Terrasanta*, Bari, Adda Editore.
- Dall'Aglio Pier Luigi (2005), *La Via Francigena tra Pavia e Lucca: continuità e innovazione*, in «I pellegrinaggi nell'età tardoantica e medievale». *Atti del Convegno (Ferentino, 6-8th December 1999)*, Rome, Tipografia Neri Claudio, pp. 179-194.
- Dallari Fiorella (2009), *Spiritualità e turismo culturale tra sviluppo territoriale e Heritage. Modelli e paradigmi*, in Fiorella Dallari, Anna Trono and Enza Zabbini (Eds.), *I viaggi dell'anima. Società, Culture, Heritage e Turismo*, Bologna, Pàtron, pp. 59-69.
- Davoli Don Francesco (1888), *Vita della Grande Contessa Matilde di Canossa scritta in versi eroici da Donizone*, Reggio nell'Emilia, Artigianelli.
- De Bartholomaeis Vincenzo (1888), *Ricerche Abruzzesi*, in «Bullettino dell'Istituto storico italiano», 8, pp. 75-173.
- De Salvo Paola (2015), *Il viaggio tra spiritualità e territorio: una visione moderna del pellegrinaggio. La via Francesco*, in Fiorella Giacalone (Ed.), *Pellegrinaggi e itinerari turistico-religiosi in Europa*, Perugia, Morlacchi.
- Dompé Carlo (1922), *Breve storia del commercio e delle vie di comunicazione*, Turin, SEI.
- Dupront Alphonse (1987), *Du Sacré. Croisades et pèlerinages. Images et langages*, Paris, Gallimard.
- Fatini Giuseppe (1922), *Un tratto della Via Francesca e la Badia di S. Salvatore nell'Amiata*, in «Bullettino Senese di Storia Patria» 29, pp. 341-358.
- Fontanini Giusto (1737), *Della Eloquenza Italiana. Libri Tre*, Rome, Stamperie di Rocco Barnabò.
- Francini Carlo (2015), *Davvero barbari? L'esperienza lunigianese di Goti, Longobardi e Franchi*, in «Studi Lunigianesi», 44-45, 2014/2015, pp. 5-38.
- Guicciardini Paolo (1939a), *Antiche strade della media Valdelsa*, Florence, Tipocalcografia Classica.
- Guicciardini Paolo (1939b), *Strade volterrane e romee nella media Valdelsa*, in «Miscellanea Storica della Valdelsa», 47, pp. 3-24.
- Hartwig Otto (1875), *Quellen und Forschungen zur Ältesten Geschichte der Stadt Florenz*, Marburg, N. G. Elwert'sche Verlagsbuchhandlung.
- ICOMOS (2008), *Charter on Cultural Routes*, Ratified by the 16th General Assembly of ICOMOS, Québec (Canada), on 4th October 2008.
- Ingold Tim and Jo Lee Vergunst (Eds.) (2008), *Ways of Walking. Ethnography and Practice on Foot*, Aldershot, Ashgate.
- Kurze Wilhelm (2004), *Codex Diplomaticus Amiatinus, Urkundenbuch der Abtei S. Salvatore am Montamiata. Von den Anfängen bis zum Regierungsantritt Papst Innozenz III. (736-1198)*, Tübingen, Max Niemeyer Verlag.



- Lami Giovanni (1766), *Lezioni di Antichità Toscane e specialmente della Città di Firenze recitate nell'Accademia della Crusca da Giovanni Lami pubblico professore*, Florence, Andrea Bonducci.
- Langer Otto (1882), *Politische Geschichte Genuas und Pisas im XIII. Jahrhundert: Nebst einem Exkurs zur Kritik der Annales Pisani*, Berlin-Boston, De Gruyter, pp. 1-40
- Le Goff Jacques (1956), *Marchands et banquiers du Moyen Age*, Paris, Presses Universitaires de France.
- Le Goff Jacques (1996), *Il Medioevo. Alle origini dell'identità europea*, Rome-Bari, Laterza.
- Lopez Roberto (1956), *The Evolution of Land Transport in the Middle Ages*, in «Past & Present», 9, pp. 17-29.
- Lugli Giuseppe (1955), *La via Appia attraverso l'Apulia ed un singolare gruppo di strade «orientate»*, in «Archivio Storico Pugliese», 8, pp. 12-16.
- Magoun Francis (1940), *The Rome of Two Northern Pilgrims: Archbishop Sigeric of Canterbury and Abbot Nikolás of Munkthverá*, in «The Harvard Theological Review», 4, pp. 267-289.
- Magoun Francis (1942), *The Italian Itinerary of Philip II (Philippe-Auguste) in the Year 1191*, in «Speculum», 3, pp. 367-376.
- Mambrini Stelvio (2016), *Le strade per l'Abbazia del S.S.mo Salvatore e la Via Francigena nell'Alto Medioevo*, Abbadia San Salvatore, without editor.
- Mannoni Tiziano (1983), *Vie e mezzi di comunicazione*, in «Archeologia Medievale: Cultura Materiale, Insediamenti, Territorio», 10, pp. 213-222.
- Mannoni Tiziano (1993), *Le strade storiche: problemi di indagine archeologica*, in Maurizio Boriani and Alberta Cazzani (Eds.), *Le strade storiche, un patrimonio da salvare*, Milan, Angelo Guerini e Associati, pp. 247-252.
- Mansi Aloisio (Aloysii) (1695), *Consultationum sive rerum iudicatarum*, VIII, Lucca, Apud Hyacinthù Pacium & Dominicum Ciuffettù.
- Massola Giorgio and Fabrizio Vanni (2002), *Il labirinto di Pontremoli. Storia e interpretazione di un simbolo del pellegrinaggio*, Florence, Gli Arcipressi.
- Mattone-Vezzi Ernesto (1923), *Il tratto valdelsano della via Romea o Francesca*, in «Bullettino Senese di Storia Patria», 30, pp. 156-162.
- Mazzi Angelo (1880), *Corografia Bergomense nei secoli VIII, IX e X*, Bergamo, Tipografia Pagnoncelli.
- Mazzi Angelo (1894), *Investigazione sul luogo dove Ezelino fu ferito e fatto prigioniero*, in *Atti dell'Ateneo di Scienze Lettere ed Arti*, XI, Years 1891-93, Bergamo, Istituto Italiano d'Arti Grafiche, pp. I-XVIII.
- Merriman Peter (Ed.) (2012), *Mobility, Space and Culture*, Oxford and New York, Routledge.
- Migliorini Elio (1951), *La terra e le strade: geografia delle vie e dei mezzi di comunicazione*, Naples, Pironti.
- Morelli Eleonora (2007), *Strade e paesaggi della Toscana. Il paesaggio della strada, la strada come paesaggio*, Florence, Alinea.
- Moretti Italo (1977), *La Via Francigena in Toscana*, in «Ricerche Storiche», 2, pp. 383-406.
- Moretti Italo (2011), *La Via Francigena: un percorso di uomini, di cultura, di memoria*, in Antonio de Martinis and Paola Orsi (Eds.), «Le vie della cultura: il ruolo delle province europee nella valorizzazione dei percorsi storici di pellegrinaggio». *Atti del convegno internazionale (Siena, 26th-27th March 2009)*, Borgo San Lorenzo, All'Insegna del Giglio, pp. 13-16.
- Moretti Italo, Paolo Ruschi and Renato Stopani (1975), *Primo incontro con la Toscana del Medioevo*, Florence, Libreria Editrice Fiorentina.
- Muratori Ludovico Antonio (1739) *Antiquitates Italicae Medii Aevi. Tomus Secundus*, Milan, Ex Typographia Societatis Platinae.
- Ortenberg Veronica (1990), *Archbishop Sigeric's Journey to Rome in 990*, in «Anglo-Saxon England», 19, pp. 197-246.
- Palmieri Arturo (1887), *Degli antichi comuni rurali e in ispecie di quelli dell'Appennino Bolognese*, in «Atti e memorie della R. Deputazione di Storia Patria per le Province di Romagna», 16, pp. 239-327.
- Palmieri Arturo (1918), *Le strade medievali fra Bologna e la Toscana*, Bologna, Stabilimenti Poligrafici Riuniti.
- Parks George B. (1954), *The English Traveler to Italy. First Volume: The Middle Ages (to 1525)*, Rome, Edizioni di Storia e Letteratura.
- Patitucci Uggeri Stella (Ed.) (2004), *La Via Francigena e altre strade della Toscana medievale*, Florence, All'insegna del Giglio (series «Quaderni di Archeologia Medievale», 7).
- Patitucci Uggeri Stella and Giovanni Uggeri (2007), *La viabilità nell'Italia medievale: questioni di metodo*, in Enzo Catani and Gianfranco Paci (Eds.), «La Salaria in età tardoantica e alto-medievale». *Atti del Convegno di studi (Rieti-Cascia-Norcia-Ascoli Piceno, 28th-30th September 2001)*, Rome, Erma di Bretschneider, pp. 323-358.
- Pavari Antonio (1927), *Pellegrinaggi ed ospizi nell'antichità e nel medioevo con particolare accenno allo Itinerarium Hierosolimitanum*, in «L'Universo», 10, pp. 1039-1057.
- Peyer Hans Conrad (1990), *Viaggiare nel Medioevo. Dall'ospitalità alla locanda*, Rome-Bari, Laterza.
- Plesner Johan (1979), *Una rivoluzione stradale del Dugento*, Florence, Francesco Papafava, (first edition: 1938 by Acta Jutlandica, Universitetsforlaget i Aarhus - Einar Munksgaard, Kopenhagen).
- Polci Sandro (Ed.) (2006), *La valorizzazione della Via Francigena: i percorsi, l'accoglienza, l'offerta culturale*, Rome, Tipografia Ostiense.
- Porcelloni Leonardo (2017), *A Path of Research and Development along Cultural Routes on Mount Amiata*, in «Almatourism», 16, pp. 191-211.
- Quintavalle Arturo Carlo (1975), *La strada Romea*, Parma, Casa di Risparmio di Parma.
- Quintavalle Arturo Carlo (1977), *Vie dei Pellegrini nell'Emilia medievale*, Milan, Mondadori Electa.
- Rajna Pio (1887), *Un'iscrizione nepesina del 1131*, in «Archivio Storico Italiano», 157, pp. 23-54.
- Rajna Pio (1912), *Strade, pellegrinaggi ed ospizi nell'Italia del medioevo*, in «Atti della Società Italiana per il Progresso delle Scienze», 5, pp. 99-118.
- Repetti Emanuele (1833-1846), *Dizionario Geografico Fisico Storico della Toscana contenente la descrizione di tutti i luoghi del Granducato*, 5 vols., Florence, Coi Tipi di A. Tofani.
- Rizzi Paolo and Gigliola Onorato (2011) (Eds.), *Il turismo culturale e la Via Francigena. La risposta italiana a Disneyland*, Genova, Brigati.
- Saavedra Don Eduardo (1881), *La Geografia de España del Edrisi*, Madrid, Imprenta de Fortanet.
- Sardi Cesare (1914), *Vie Romane e Medievali nel territorio Lucchese*, in «Atti della Reale Accademia Lucchese di Scienze, Lettere ed Arti», 34, pp. 149-236.
- Schneider Fedor (1975), *L'ordinamento pubblico nella Toscana medievale. I fondamenti dell'amministrazione regia in Toscana dalla fondazione del regno longobardo alla estinzione degli Svevi (568-1268)*, Florence, Officine Grafiche F.lli Stianti, (first German edition in 1914).
- Serenelli Chiara, Serena Savelli, Teresa Idone and Lucio Pettine (2017), *Learning from the Route: a Pilot Project on Landscape Reading along the Itinerary of Via Lauretana Senese*, in «Almatourism», 6, pp. 42-64.
- Sergi Giuseppe (1981), *Potere e territorio lungo la strada di Francia. Da Chambéry a Torino fra X e XIII secolo*, Naples, Liguori (series «Nuovo Medioevo»).
- Sergi Giuseppe (1995), *Via Francigena, chiesa e poteri*, in *Atti del*

- Seminario «*La Via Francigena Itinerario Culturale del Consiglio d'Europa*», Turin, Regione Piemonte, pp. 12-23.
- Sergi Giuseppe (2000), *Evoluzione dei modelli interpretativi sul rapporto strade-società nel Medioevo*, in Roberto Greci (Ed.), *Un'area di strada. L'Emilia occidentale nel Medioevo. Ricerche storiche e riflessioni metodologiche, Atti dei Convegni (Parma e Castell'Arquato, novembre 1997)*, Bologna, Clueb, pp. 3-12 (series «Itinerari medievali», 3).
- Sestini Aldo (1984), *Presentazione*, in Renato Stopani, *La Via Francigena in Toscana, storia di una strada medievale*, Florence, Salimbeni, p. 1.
- Sforza Giovanni (1887), *Memorie e documenti per servire alla storia di Pontremoli*, 3 vols., Lucca, Giusti.
- Sforza Giovanni (1904), *Appendice: Pontremoli negli itinerari medioevali, le strade del Brattello e della Cisa*, in *Memorie e documenti per servire alla storia di Pontremoli*, III, Florence, Galileiana, pp. 339-609.
- Sheller Mimi and John Urry (2006), *The New Mobilities Paradigm*, in «Environment and Planning A: Economy and Space», 2, pp. 207-226.
- Solari Arturo (1929), *Lucca centro itinerario dell'antichità*, in «Bollettino Storico Lucchese», 1, pp. 26-30.
- Sterpos Daniele (Ed.) (1969), *La strada romana in Italia*, in «Autostrade», 17, Rome, tip. Carlo Colombo.
- Stopani Renato (1992), *La Via Francigena. Una strada europea nell'Italia del Medioevo*, Florence, Le Lettere.
- Stopani Renato (1998), *La Via Francigena. Storia di una strada medievale*, Florence, Le Lettere.
- Stopani Renato (2000), *Prima della Francigena. Itinerari romei nel «Regnum Longobardorum»*, Florence, Le Lettere.
- Stopani Renato (2010), *La via teutonica. L'alternativa germanica alla Via Francigena*, Florence, Le Lettere.
- Stopani Renato (2019), *Matera e la viabilità francigena*, in «De Strata Francigena», 1, Poggibonsi, CSR.
- Stopani Renato and Stelvio Mambrini (1989), *Insedimenti e viabilità tra Val d'Orcia e Val di Paglia nel medioevo*, in Ascheri and Kurze (1989), pp. 301-314.
- Szabò Thomas (1986), *La politica stradale dei comuni medievali italiani*, in «Quaderni Storici», 1, pp. 77-115.
- Szabò Thomas (1989), *La Via Francigena*, in Ascheri and Kurze (1989), pp. 289-300.
- Szabò Thomas (1992), *Comuni e politica stradale in Toscana e in Italia nel Medioevo*, Bologna, Clueb.
- Targioni Tozzetti Giovanni (1752), *Relazioni di alcuni viaggi fatti in diverse parti della Toscana*, IV, Florence, Cambiagi.
- Targioni Tozzetti Giovanni (1774), *Relazioni di alcuni viaggi fatti in diverse parti della Toscana*, VII, Florence, Cambiagi.
- Targioni Tozzetti Giovanni (1776), *Relazioni di alcuni viaggi fatti in diverse parti della Toscana*, IX, Florence, Cambiagi.
- Tiraboschi Girolamo (1824), *Dizionario Topografico-Storico degli Stati Estensi*, II, Modena, Tipografia Camerale.
- Tourtual Florenz (1866), *Forschungen zur Reichs- und Kirchengeschichte des XII. Jahrhunderts: Exkursheft zum Schisma*, Münster, Commission Von E. C. Brunn's Verlag.
- Turner Victor (1973), *The Center out There: Pilgrim's Goal*, in «History of Religion», 3, pp. 191-230.
- Urry John (2007), *Mobilities*, Cambridge, Polity Press.
- Valenti Marco (1996), *Sul percorso della Via Francigena. Gli scavi archeologici di Poggio Imperiale a Poggibonsi*, in «I Quaderni dell'Arte», 17, pp. 4-48.
- Vanni Fabrizio (1995), *Considerazioni sulla genesi del tratto toscano della Via Francigena*, in «De Strata Francigena», 1, Poggibonsi, CSR, pp. 21-38.
- Vanni Fabrizio (2006), *Le aree francigene della Toscana, opportunità per il turismo culturale*, in Renato Stopani (Ed.), *Le soste dei pellegrini lungo la Via Francigena: Toscana e Lazio. La quotidianità della fede, la straordinarietà del viaggio*, Florence, Cassa di Risparmio di Firenze, pp. 166-180.
- Vanni Fabrizio (2009), *Antichi «mangiarli» lungo la Via Francigena*, Florence, Le Lettere.
- Veronesi Pesciolini Giulio (1933), *La Strada Francigena nel Contado di Siena nei Secoli XIII-XIV*, Siena, Editrice d'Arte «La Diana».
- Ward-Perkins John B. (1957), *Etruscan and Roman Roads in Southern Etruria*, in «The Journal of Roman Studies», 47, pp. 139-143.

Notes

- ¹ The European Association of the Via Francigena ways (EAVF) was founded under the name «Francigene» to embody the plurality of the Francigena road network («Francigena ways»).
- ² Interest in medieval travel sources began already in the second half of the nineteenth century. For instance: Walter Farquhar Hook (1860), *Lives of the Archbishops of Canterbury*, Vol. I. London, R. Bentley; Konrad Miller (1895), *Mappaemundi: die ältesten Weltkarten*, Stuttgart, J. Roth; William Stubbs (1874), *Memorials of Saint Dunstan, archbishop of Canterbury*, London, Longman & co.
- ³ We use Via Francigena to denote the historical route and «Via Francigena» for the institutional product.
- ⁴ <https://fidenza-luoghi.blogspot.com/p/cronacario-elettorale.html> (last accessed: 16.VIII.2023).
- ⁵ See the «Via Francigena Collective Project» (since 2011) patronised by the EAVF; «Comuni in Cammino» Forum, organised by the EAVF annually since 2014 at Monteriggioni; «Walking Francigena Ultramarathon» (since 2017). An exhibition was held in 2018 in Abbadia S. S. which showed a facsimile of the 876 A.D. parchment (21 July 2018 at the «Museo dell'Abbazia S.S.»). The BBC celebrities pilgrimage along the Via Francigena. The work of the artist Jannina Veit Teuten, whose «La Via Francigena Project» since the early Nineties has produced 150 paintings along the Via Francigena. The Great Jubilee in 2000, one of the major events in the Roman Catholic Church.
- ⁶ <https://camminiditalia.cultura.gov.it/home-cammini-ditalia/atlan-te-dei-cammini/> (last accessed: 16.VIII.2023).
- ⁷ <https://www.viefrancigene.org/en/UNESCO/> (last accessed: 16.VIII.2023).
- ⁸ <https://www.viefrancigene.org/it/via-francigena-of-the-south-is-ratified-by-the-eavf-general-assembly-to-be-an-official-path-of-the-via-francigena-from-rome-to-santa-maria-di-leuca/> (last accessed: 16.VIII.2023).



Nisida, l'«isoletta»

Nisida, piccola isola di origine vulcanica situata di fronte a Posillipo, nei Campi Flegrei, ha riassunto, nelle proprie vicende storiche, varie funzioni, talora di senso opposto fra loro: sede di villeggiatura per ricchi in epoca romana, è stata poi bastione di difesa, lazzaretto, base militare, carcere; attualmente ospita un Istituto Penitenziario per Minorenni e per questo è chiusa al pubblico. Per il futuro, c'è però chi propone di spostare l'istituto detentivo per farne un resort turistico. Immagine ricorrente nelle incisioni e nelle vedute paesaggistiche ottocentesche, oggetto di visite di intellettuali e di polemiche politiche, legate alle condizioni dei detenuti, nel momento di passaggio fra il regime borbonico e l'Italia unita, Nisida scivola poi, nel corso del Novecento, nell'oblio (tanto che, come cantava Edoardo Bennato nel 1982, «è un'isola, ma nessuno lo sa»), per poi ritornare al centro dell'attenzione mediatica grazie al grande successo della serie televisiva Mare fuori (2020-...), che, pur non essendo ambientata sull'isola, rappresenta le vicende di un Istituto Penale per Minorenni napoletano, ispirate a quelle dei ragazzi di Nisida. In questo contributo, tramite l'analisi dei testi e la ricerca visuale, si vuole esaminare Nisida in qualità di esempio atto dimostrare come immagini e destino di molti piccoli spazi insulari siano connessi (e talora assoggettati) alle esigenze, ai desideri e ai miti della terraferma.

Nisida, the «Small Island»

Nisida, a small island of volcanic origin located in front of Posillipo in the Campi Flegrei, has had different functions throughout its history: in Roman times it was a holiday resort for the rich, then it was a defensive bastion, a hospital, a military base, a prison; today it houses a detention centre for minors and is therefore closed to the public. For the future, however, there are those who propose moving the detention centre to devote (again) the island to tourism. A recurring image in 19th century engravings and landscape paintings, the subject of visits by intellectuals and political controversies linked to the conditions of prisoners at the time of the transition from the Bourbon regime to unified Italy, Nisida fell into oblivion in the 20th century (to the extent that, as Edoardo Bennato sang in 1982, «it is an island, but no one knows it»), only to return to the centre of media attention thanks to the great success of the television series The Sea Beyond (2020- ...), which, although not set on the island, depicts the vicissitudes of a Neapolitan juvenile prison, inspired by those of the young people of Nisida. Through textual analysis and visual research, this article examines Nisida as an example of how the images and destinies of many small islands are linked (and sometimes subjugated) to the needs, desires, and myths of the mainland.

Parole chiave: Nisida, isole-carcere, piccoli spazi insulari, insularità, Mare Fuori

Keywords: Nisida, prison-islands, small islands, insularity, The Sea Beyond

Università di Milano-Bicocca, Dipartimento di sociologia e ricerca sociale – elena.dellagnese@unimib.it

1. Introduzione

« Cette île est l'endroit le plus charmant, le plus délicieux recoin que nous connaissions; c'est une corbeille de verdure posée mignonement au milieu des eaux pures et transparentes du golfe, une colline boisée d'orangers et de lauriers roses, couronnée au sommet d'un château de marbre »¹. Così viene descritta l'isola di Nisida nel racconto *Nisida 1825*. La protagonista del racconto non è tuttavia l'isola, ma la figlia di un pescatore, chiamata come l'isola dove abita e altrettanto bella,

che viene insidiata con prepotenza da un ricchissimo principe napoletano. Come gli altri inclusi nella raccolta *Crimes Célèbres* (curata da Alexandre Dumas padre nel 1839-1840), il racconto pretende di essere vero. Quanto la storia sia debitrice della realtà e quanto delle fantasie degli autori² è difficile dirlo. Tuttavia, lo squilibrio di potere fra la fanciulla dell'isola e il giovane della terraferma può funzionare in senso allegorico: la diade «isola-donna» (Cavallo, 2019), metaforicamente violentata dalla terraferma-maschio, aiuta a introdurre il tema delle relazioni asimmetriche che spesso le-

gano, o hanno legato, i piccoli spazi insulari alla terraferma³, ai suoi desideri, bisogni, sogni.

Nisida è un'«isola» (anche se dagli anni Trenta è collegata alla terraferma da un pontile artificiale), anzi un'isoletta, non solo perché il suo nome deriva dal greco antico Νησίς (che significa piccola isola), e neppure perché la sua configurazione tondeggiante si avvicina al modello ideale di «isola» dalla «forma approssimativamente circolare» che, come sottolinea Godfrey Baldacchino (2005) in un editoriale dedicato all'isola come oggetto di rappresentazione, le persone tendono a tratteggiare se si chiede loro di disegnare un'isola vista dall'alto (anche se poi nella realtà, moltissime isole non sono affatto rotonde). Nisida è un'«isoletta» perché le sue vicende storiche ne fanno un tipico caso di come un piccolo spazio insulare, invece di essere, come si presume, isolato, sia connesso funzionalmente alla terraferma e da questa venga variamente codificato e utilizzato. Anzi, in questa prospettiva, costituisce la dimostrazione di come, in moltissimi casi, le isole non siano «isole, nel senso che, pur essendo spazi delimitati, non sono spazi chiusi in se stessi» (Royle e Brinklow, 2018, p. 14), ma siano porzioni di spazio le cui funzioni sono fortemente connesse con quelle di altri spazi. Rappresenta perciò un buono studio di caso per sviluppare alcune riflessioni sulla condizione di «insularità»⁴ come fatto «relazionale [...] ben lontana dagli stereotipi dell'isolamento» (Malatesta e Cavallo, 2019)⁵, anche se proprio dal presunto isolamento dipendono molte «geo-grafie» insulari che a questi stereotipi si accompagnano (Malatesta, 2021).

La letteratura scientifica dedicata a Nisida è piuttosto ricca, sia per quanto riguarda la storia, sia per quanto riguarda la rappresentazione letteraria e iconografica⁶. Ripercorrerne brevemente le diverse fasi di territorializzazione, in termini soprattutto di costruzione simbolica (Turco, 2010), è tuttavia utile a mettere in evidenza come questo piccolo spazio insulare sia stato, di volta in volta, strumentale alle esigenze e agli immaginari della terraferma (con un esito, recente, decisamente imprevisto). In questo contributo, dopo le prime riflessioni di carattere teorico, verranno fatti alcuni cenni storici su Nisida, per poi prendere in esame come l'isola sia stata presentata, e vissuta, in momenti diversi della storia, come «mito dei Campi Flegrei» (Cardone, 1992) o luogo di «eterno castigo» (Serao, 1881). Infine, verrà presa in considerazione la presenza di Nisida nella cultura popolare contemporanea, per giungere a verificare come, nonostante l'isola ospiti una istituzione detentiva, la sua immagine sia diventata straordinariamente

popolare, tanto da costituire una «attrazione turistica» (ma non una destinazione, visto che proprio a causa di questa istituzione, Nisida non è visitabile). Il supporto dell'analisi visuale, oltre a quella di varie fonti secondarie, è finalizzato a questo percorso di indagine. Per questo, le fonti utilizzate sono iconografiche, storiche, letterarie. Per sviluppare l'ultimo paragrafo, si è fatto ricorso anche all'analisi di testi di cultura popolare, siti *web* e fonti giornalistiche *online*. Questo lavoro è stato realizzato nell'ambito del Prin *Greening the Visual: an Environmental Atlas of Italian Landscapes* – Bando 2017 Prot. 2017BMTRLC.

2. Isole «gulag», isole paradiso

Come scrive Baldacchino, nell'editoriale citato in precedenza (2005, p. 248), «i paradisi, ma anche i gulag, sono in genere isole». L'espressione, ovviamente figurata, fa riferimento alla duplice immagine che le isole spesso portano con sé. La facilità in cui un'isola può essere circoscritta da confini che paiono «naturali», ma che, anche se fisici, sono «artificiali» come tutti i confini (e cioè imposti da normative o accordi sociali)⁷, fa sì che si presenti come uno spazio «altro», una eterotopia (Foucault, 2006). Da un lato, la sua isolabilità la può convertire in uno spazio chiuso da cui è difficile fuggire, trasformandola in un ricettacolo di indesiderati, dove estromettere coloro che la società della terraferma non vuole con sé: condannati, pazzi, portatori di infezione, migranti (Mountz, 2011). Dall'altro, il suo apparente isolamento la rende il luogo dei sogni e dei desideri, una «eterocronia» (Foucault, 2006), che consente di rompere con la quotidianità e con le sue preoccupazioni, per godere di un riposo fuori dal tempo. Se nel primo caso si associa l'immagine dell'isola a quella del «gulag»⁸, nel secondo l'isola diventa la «metafora di uno spazio utopico e ricreativo» (Minca, 2009, p. 88), costantemente associata all'immagine ideale del «paradiso»⁹ in una visione «alimentata da tropi millenari» e dal *marketing* turistico che continua a vendere le isole «come bastioni imbatibili per un ritiro sicuro ed esclusivo dall'umanità in generale» (Baldacchino, 2021, p. 79).

L'idea di isolare su isole individui indesiderabili è antichissima (Calzolaio, 2018), ma è tuttora presente anche nell'ordinamento italiano, dove il comma 2-*quater* dell'art. 41-*bis* della legge sull'ordinamento penitenziario (l. 354 del 26 luglio 1975), in vigore, afferma che «i detenuti sottoposti al regime speciale di detenzione devono essere ristretti all'interno di istituti a loro esclusivamen-



te dedicati, *collocati preferibilmente in aree insulari*» (il corsivo è nostro). Ciononostante, molte delle istituzioni carcerarie presenti sulle piccole isole italiane¹⁰ hanno oggi perduto questa funzione (fanno eccezione quelle di Gorgona e di Nisida); queste isole-prigione, che, a causa della presenza delle carceri, nel corso del Novecento non sono state travolte da imponenti processi di urbanizzazione, in buona parte sono divenute aree protette, inserite in parchi naturali, e vengono rifunzionalizzate a scopo turistico (Cardillo, 2021). Così persino l'Asinara, un tempo nota come «la *cayenna* italiana», diviene oggetto di un *marketing* territoriale che la propone come «paradiso»¹¹, invertendone l'immagine tradizionale.

Accanto a quella di «paradiso turistico» o spazio detentivo, una terza funzione spesso attribuita alle isole, per il loro essere separate, e nel contempo connesse, alla terraferma, è quella militare/difensiva: l'isola diventa allora base o avamposto utile a costruire una «frontiera», ovvero una fascia militarizzata che serva da contrapposizione nei confronti dell'avanzata di un potenziale invasore¹² o di un migrante privo di documenti (Mountz, 2015; Baldacchino, 2021), come è avvenuto, in epoca relativamente recente, con l'albanese Saseno, che fu sede, tra il 1997 e il 2009, di una Missione Interforze italiana mirata a contrastare i flussi migratori «irregolari» attraverso l'Adriatico.

Queste diverse funzioni, anche se apparentemente contrastanti, in alcuni casi sono esclusive o si susseguono nel tempo; in altri, si associano (l'inaccessibile isola-prigione di Imrali, in Turchia, ospita un solo detenuto, Abdullah Öcalan, e una base militare); in altri ancora si sovrappongono o addirittura convivono ignorandosi: cosicché, mentre una parte dell'isola è prigione, base militare o centro di accoglienza per migranti, un'altra viene destinata al turismo (come avviene a Lampedusa o nella greca Lesbo). Nel caso di Nisida, tutte queste funzioni si sono alternate, anche se in una successione un po' particolare (luogo di villeggiatura, monastero, lazzaretto, carcere, base militare, istituto di pena minorile, attrazione turistica).

3. Qualche cenno su Nisida

Insieme a Procida, Ischia e Vivara, Nisida forma l'arcipelago delle Flegree; costituisce l'estrema punta della collina di Posillipo, di fronte a una località chiamata Coroglio. Molto piccola (attualmente vanta meno di un kmq di superficie), è anche molto vicina alla terraferma, cui, dagli anni Trenta del Novecento, è congiunta da un

ponte-diga lungo circa 300 m (e per questo motivo qualcuno sostiene che non sia più un'isola, ma una penisola).

Di origine vulcanica, corrisponde a un antico cratere, spaccato in direzione del mare aperto, dove si apre un piccolo porto naturale, chiamato Porto Paone. Come tutta la zona dei Campi Flegrei (Sommella e Stanzone, 1991; Orsi, d'Antoni e Civetta, 2022), al cui interno è situata, essa è interessata da fenomeni di bradisismo, causati dai movimenti di una caldera vulcanica all'interno di un'altra caldera più antica, e dunque è caratterizzata da un andamento altimetrico oscillante. Del porto romano, costruito nel primo secolo a.C. e caratterizzato da un *opus pilarum* andato quasi totalmente distrutto, sono rimaste alcune porzioni sommerse (*pilae*, ossia blocchi regolari in calcestrutto resistente all'acqua), che ben si vedono in una carta realizzata nel 1838 (fig. 1). Sono scomparsi invece i resti delle ville edificate quando l'isola era dedicata all'*otium* dei romani più ricchi e potenti (come Lucio Licinio Lucullo, celebre per le sue ricchissime cene, e Bruto, che Cicerone, nelle sue *Epistulae ad Atticum*, racconta più volte di aver incontrato sull'isola).

Dopo essere stata luogo di villeggiatura per i patrizi romani, l'isola passò alla Chiesa e, nel Medioevo, ospitò un monastero. In seguito, vide la realizzazione di una torre di guardia, nella parte più elevata, successivamente rinforzata e inserita nel quadro di un ampio sistema costiero difensivo (Gil-Crespo, Cusano e Cennamo, 2023). Nel Sedicesimo secolo, divenne proprietà della famiglia Piccolomini, che trasformò la torre in un castello, facendone un «richiamo per la società elegante»

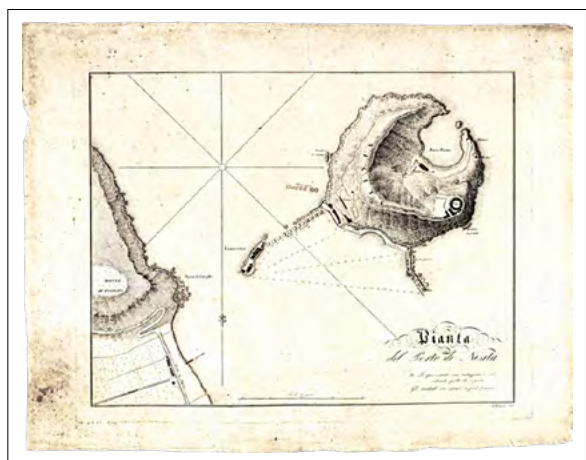


Fig. 1. Acquaforse raffigurante la pianta del porto di Nisida, 1838.

Fonte: <https://www.beniculturali.inaf.it/opac/musei/opere-d-arte/pianta-del-porto-di-nisida>.



Fig. 2. *L'isle de Nizida*, in «L'Univers Illustré», 1861; ripresa da *Sketches from Naples*, 1857.
Fonte: collezione privata dell'autrice.

di Napoli (Croce, 1894, p. 19). In seguito, la torre venne ulteriormente fortificata con sistemi di artiglieria, adempiendo in modo sempre più coerente al ruolo di avamposto militare, anche se l'isola rimase in mani private sino al 1814. Passò quindi sotto il controllo diretto dei Borboni, che vi collocarono un lazzaretto e, a partire dal 1830 circa, un carcere, dove ospitarono anche molti prigionieri politici.

L'isola mantenne una vocazione penale anche in epoca postunitaria, anche se, nel corso del periodo fascista, il bagno penale venne trasformato in Rifondatorio Giudiziario Agricolo (che in seguito a varie vicende legislative divenne poi Casa di Rieducazione, poi Istituto di Osservazione e infine, dal 1988, Istituto Penale per Minorenni, IPM; è tutt'oggi uno dei 17 IPM attivi in Italia). Dal 1949 al 2012 ospitò una base militare della NATO e, per qualche anno nel secondo dopoguerra, fu anche la sede dell'Accademia Aeronautica, poi trasferita nel 1962 a Pozzuoli.

4. Nisida dei sogni, Nisida degli orrori

Nel corso dell'Ottocento, Nisida sembra essere stata «un soggetto ricorrente, se non addirittura

caro, agli incisori e ai pittori» (Ferri Missano, 1987, p. 749). Immagini di Nisida popolano vedute paesaggistiche della Scuola di Posillipo e molteplici incisioni, con un ricorrente taglio visuale, da Coroglio o da Bagnoli. La stessa visuale ispirò anche artisti stranieri, come l'inglese Samuel Read, i cui *Sketches from Naples* appaiono su un numero de *The Illustrated London News* (17 gennaio 1857, p. 35). A questa incisione, poi ripresa anche dalla stampa francese (vedi fig. 2), si accompagnava un testo dove, in poche righe, era riassunta la duplice immagine di un'isola che, per quanto «associata in modo piacevole alla storia classica e medioevale, è ben lungi dall'essere felicemente connessa al mondo moderno» (ovviamente a causa del carcere).

Rimarcare questo contrasto, per chi allora visitava l'isola, era una costante: Hector Berlioz, per esempio, nel 1831, descrive una «deliziosa isoletta, ricoperta di alberi da frutto, ulivi, aranci, fichi e viti», dove però, invece di «canti pastorali», si odono le urla dei prigionieri e il rantolo delle catene. Se il musicista è colpito dallo stridio del *soundscape*, per Benedetto Croce, che visita l'isola una sessantina di anni più tardi, ciò che merita di essere rimarcato è il conflitto fra il passato mitico e la contemporaneità dolorosa. Nisida è «piccola e snella», scrive Croce, in un breve articolo del



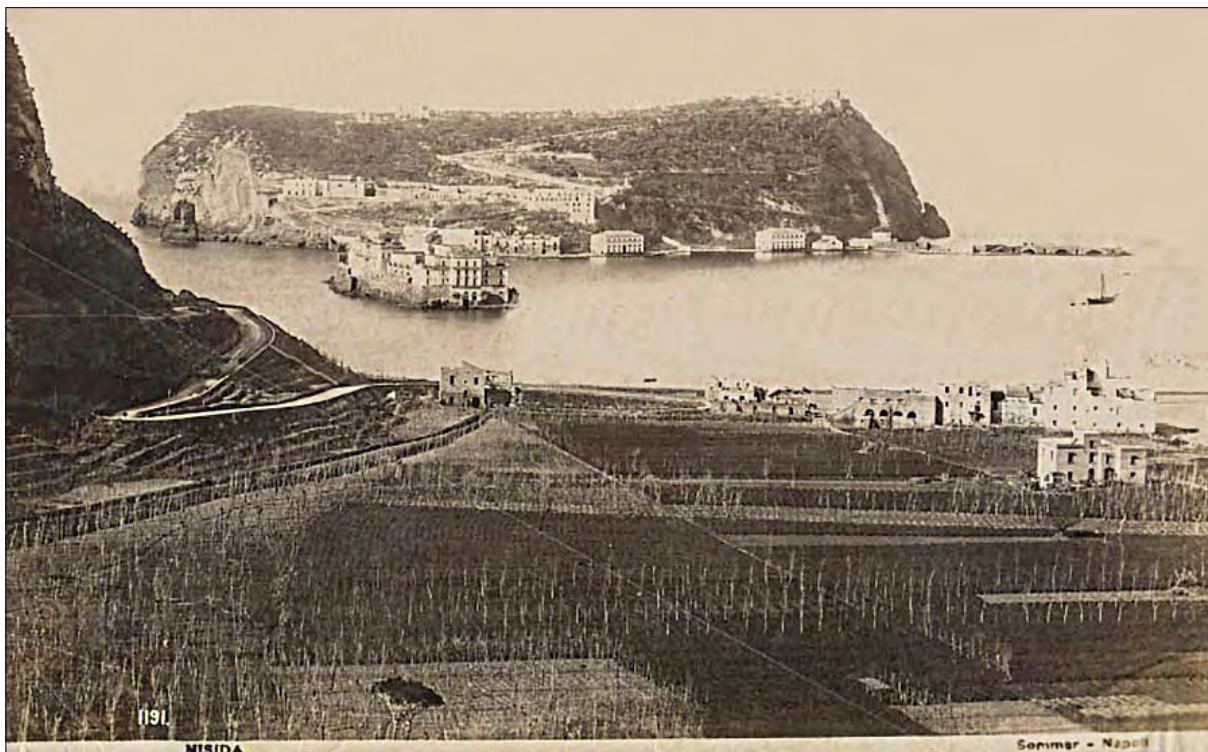


Fig. 3. Giorgio Sommer, Nisida, circa 1880.

Fonte: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Sommer,_Giorgio_\(1834-1914\)_-_n._1191_-_Nisida.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Sommer,_Giorgio_(1834-1914)_-_n._1191_-_Nisida.jpg) (ultimo accesso : 8.III.2023).

1894 (accompagnato da una fotografia di Giorgio Sommer, vedi fig. 3), dove dapprima vagheggia la dimensione poetica dell'isola, poi ne ricostruisce la storia complessa per, infine, concludere con l'amaro resoconto della visita, compiuta in compagnia di un amico che doveva recarsi a quello che allora era chiamato l'Ergastolo. Croce, privo di autorizzazione, non ebbe accesso alla struttura penitenziaria, ma vide ugualmente i «forzati al lavoro incatenati». Chiude il suo racconto con un'immagine amara: «in verità, quello spettacolo di forzati e di guardie e d'impiegati non mi aveva letificato lo spirito. Un senso di noia e di tristezza mi pesava sull'animo. Dov'era più la bella isoletta, intravista tra i vapori del mattino?» (nella successiva edizione, 1948 (p. 299), Croce aggiunge che «tutte le immagini poetiche raccolte nella memoria» erano così state disperse perché l'isoletta aveva «smarrito ogni vaghezza»).

Anche chi era interessato in primo luogo al carcere e alle condizioni penitenziarie non mancava di mettere in evidenza il contrasto fra la bellezza dell'isola e ciò che vi accadeva. Così, il politico britannico William Ewart Gladstone, nel 1851, descrive il carcere di Nisida come «un oltraggio alla religione, alla civiltà, all'umanità e alla decenza» (p. 6) e rimarca che i detenuti, «incatenati a due

a due», solo raramente possono ammirare «le naturali bellezze dei luoghi che li attorniano». Nel 1863, Francesco Mastriani, romanziere e giornalista napoletano, in *I vermi. Studi storici su le classi pericolose in Napoli* (1863-1864), dedica a sua volta a Nisida un'ampia descrizione. Mastriani scrive in epoca post-unitaria e il suo intento principale è quello di sottolineare come, con il cambio di regime, la situazione dei carcerati sia notevolmente migliorata. Scrive perciò: «acque limpidissime cingono questa isoletta da per ogni dove come tanti specchi su cui essa riflette la sua chioma folta di graziosi olivetti... Tutto ivi è ordinato in guisa da fare sparire l'aspetto di un luogo di pena. Se il forzato non sentisse la pesante catena e non avesse sotto gli occhi le salde mura che gli ricordano la perduta sua libertà, potrebbe forse obbliare che egli è sotto il dominio della legge punitrice» (pp. 166-167, ed. 1877). Per sottolineare il cambiamento, un «veterano» del carcere gli dice: «voi non avete veduto che la parte rosea del nostro Bagno, vale a dire avete veduto il Bagno di Nisida nell'anno 1863... Qual differenza dal Bagno di Nisida di dieci anni fa!», per poi proseguire con il racconto di quando i carcerati più anziani si giocavano alla morra il «possessione notturno» dei giovani detenuti (*ibidem*, pp. 191-192).



Fig. 4. La torre del Piccolomini. s.d.
Fonte: Ministero della Giustizia, Dipartimento per la giustizia minorile. Istituto penale per minorenni; <http://nisida.napoli.com/gallery/index.php?album=Nisida/Storia>.

Quest'ultimo episodio fa pensare che, se anche Gladstone non visitò mai Nisida (come alcuni sostengono)¹³, ma si limitò a raccogliere le testimonianze di chi c'era stato, il livello di orrore del carcere preunitario non fosse stato da lui tanto esagerato. Qualche «orrore», tuttavia, fu certamente presente anche in seguito (oltre alla catena ai piedi dei forzati che tanto impressionava Croce). Non abbiamo una data per quanto riguarda la foto riportata nella fig. 4 che offre una rappresentazione non molto «rosea» della situazione carceraria della Nisida post-borbonica: l'Italia unita rinfacciava ai Borbone le loro crudeltà, ma non risparmiava agli ospiti di Nisida la propria dose di orrori.

5. Nisida nel Novecento

La prima metà del Novecento vede Nisida avvicinarsi alla terraferma da un lato (con la costruzione del pontile artificiale), dall'altro allontanarsi da essa. Infatti, con la costruzione della «fabbrica», che ne nasconde in parte la vista, «molti motivi per dipingerla» vengono meno (Cardone, 1992, p. 110). Anche nelle cartoline, il mezzo di comunicazione allora più in voga, il taglio visuale, che nei primissimi anni del Novecento riprende quello delle vedute ottocentesche con la spiaggia in primo piano (fig. 5), in seguito stacca l'isola dalla costa (fig. 6) o la rappresenta dall'alto di Posillipo (fig. 7), facendo in modo che Bagnoli e Coroglio non si vedano più.

La ragione di questo cambio di prospettiva è semplice. In quegli anni, Nisida è stata progres-

sivamente «soffocata dalla fabbrica» (Cardone, 1992, p. 71), ossia dagli impianti industriali realizzati nell'area di Bagnoli quindi proprio di fronte all'isola (le industrie siderurgiche dell'Ilva-Italsider, attive dal 1910 al 1992; quelle chimiche di Montecatini-Montedison-Federconsorzi, attive dal 1908 al 1991; quelle di cemento-amianto di Eternit, dal 1936-38 al 1985; i cementifici Cemen-



Fig. 5. Nisida vista da Bagnoli, 1903.
Fonte: collezione privata dell'autrice.



Fig. 6. Nisida, 1913.
Fonte: collezione privata dell'autrice.



Fig. 7. Napoli - Nisida, 1952.
Fonte: collezione privata dell'autrice.





Fig. 8. Nisida dal mare, 1972 circa.
Fonte: collezione privata dell'autrice.

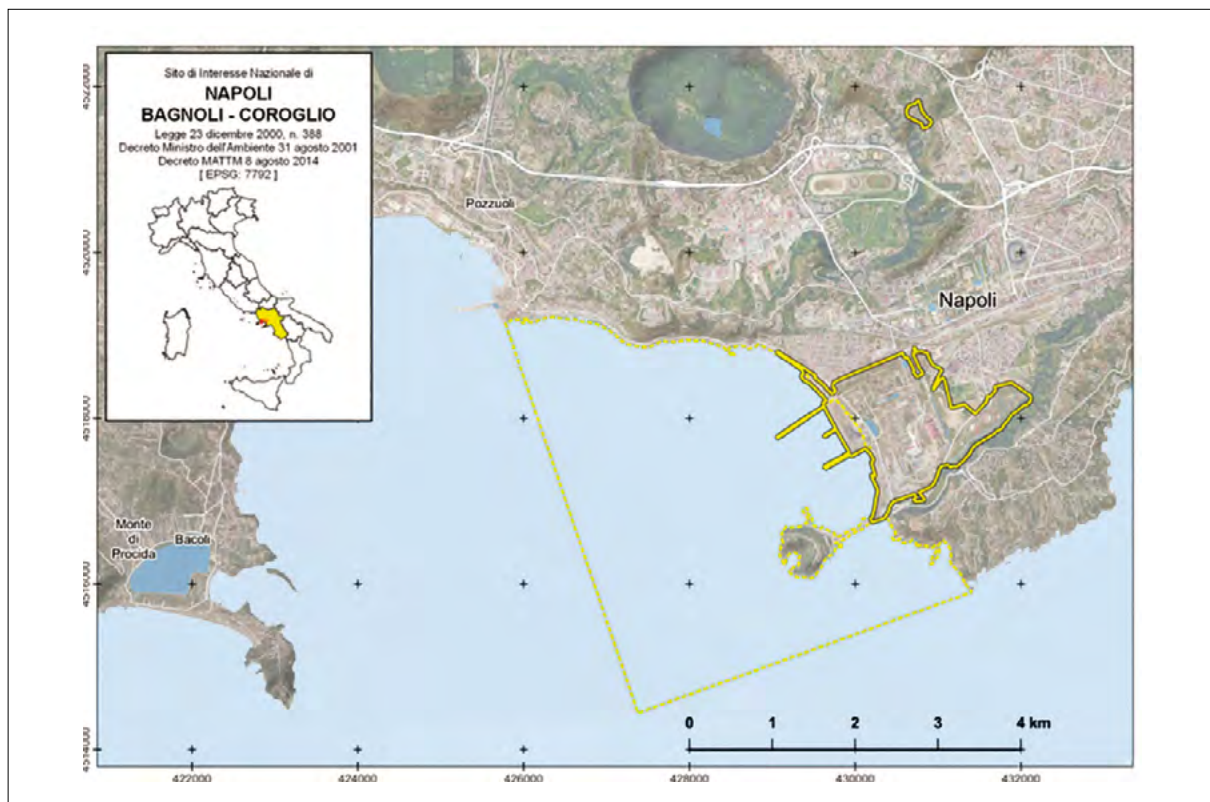


Fig. 9. Il SIN Napoli Bagnoli-Coroglio.
Fonte: Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica – SIN Napoli Bagnoli-Coroglio <https://bonifichesiticontaminati.mite.gov.it/sin-17/>.

tir, dal 1961-1992). Nel quadro di questa «nuova Napoli industriale», cui ciò che contava pareva essere era ben altro (Prisco, 1961, p. 35)¹⁴, l'isola scivola «nell'oblio del tempo» (Di Paoli, 2018) o, al massimo, rimane sullo sfondo, come una «svelta sagoma», del cui contenuto poco importa.

Non stupisce pertanto che, nel 1982, Edoardo Bennato potesse cantare che «Nisida è un'isola», ma «nessuno lo sa». Il cantautore napoletano, utilizzando una base *reggae*¹⁵ legata a un immaginario tropicale, suggeriva allora, ironicamente che, invece di essere un sito inquinato, l'isola sarebbe stata molto meglio come destinazione turistica. «Non è un problema ecologico per carità», prosegue il testo della canzone, «Nisida è un classico esempio di stupidità». In effetti, la mancanza della logica di realizzare un grande impianto industriale «in una delle plaghe più belle di questo golfo» pareva evidente anche ai contemporanei di un cronista del 1910, che, pur celebrando l'inaugurazione degli impianti siderurgici, scriveva: «nei caffè, nei circoli e nelle redazioni dei giornali cittadini il commento è lo stesso: neh, ma veramente stanno inguaiando Posillipo?» (Prisco, 1961, p. 27). Dunque, il paesaggio «inguaiato» della costa di fronte a Nisida non era più un oggetto da cartolina, o almeno era ripreso molto raramente (nella fig. 8 si vede una singolare inquadratura di Nisida dal mare, con la «fabbrica» alle spalle), mentre nella fig. 10 si vede una rifotografia, proposta dall'inserto «Napoli com'è/era», del Mattino (s.d.), in cui si confronta la celebre immagine di Sommer, con il paesaggio del presente.

Fra gli anni Ottanta e gli anni Novanta, gli impianti industriali, oltre che altamente inquinanti, si sarebbero dimostrati anche poco competitivi a livello internazionale, tanto da essere chiusi (Corona, 2009). Sin dal momento della «dismissione» (Rea, 2002), vennero allora elaborati molteplici progetti di riqualificazione dell'area, variamente orientati alla creazione di un «parco scientifico» per Bagnoli, di un porto turistico per Coroglio, di un parco marino avente Nisida come «punto di riferimento» (Cardone, 1992). Di tutti questi progetti, a parte l'istituzione, nel 1995, di una «città della scienza» nell'area un tempo appartenente a Federconsorzi, non ne è stato realizzato nessuno. L'immenso cadavere della «fabbrica» (Apredda, Dal Piaz e Mello, 2013), con la legge 388 del 23 dicembre 2000, art. 114, comma 24, è stato poi identificato come il Sito di Interesse Nazionale [SIN] «Napoli Bagnoli-Coroglio», ossia come uno dei siti inquinati più problematici d'Italia, «in relazione a caratteristiche, quantità e pericolosità degli inquinanti presenti, rischio sanitario ed

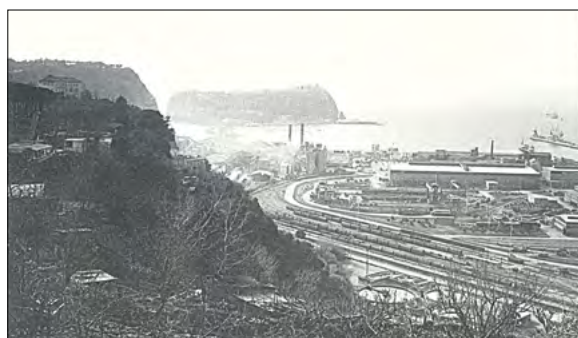
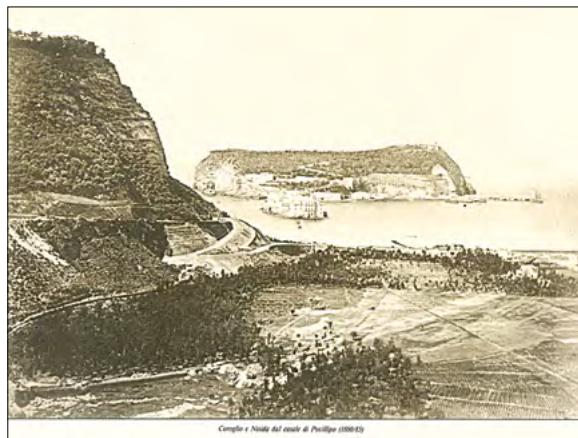


Fig. 10. Rifotografia che mette a confronto l'istantanea scattata da Sommer nel 1880, vedi Fig. 3 con la situazione negli anni Ottanta del XX secolo.

Fonte: tratta da «Il Mattino», «Napoli com'è/era», senza data, collezione privata dell'autrice.

ecologico» (Laudiero, 2021; Scognamiglio, 2023) e destinato a un vasto progetto di bonifica¹⁶. Del SIN fa parte e un ampio tratto di mare, che include Nisida (fig. 9).

Secondo il Programma di Risanamento Ambientale e Rigenerazione Urbana (PRARU), approvato nel 2018 e destinato a chiudersi nel 2026, nell'area è prevista la creazione di un grande parco urbano, con finalità di attrazione turistica, finalità che comporterebbe anche la decontaminazione dei fondali.

6. Nisida nella cultura popolare contemporanea

Tra la fine del Novecento e il nuovo millennio, si alzano lentamente i sipari su Nisida. Nel 1989, Nanni Loy dirige *Scugnizzi*¹⁷, e lo gira parzialmente nelle strutture detentive dell'isola (fig. 11). Il film, che ebbe, all'uscita nelle sale, un notevole successo (tanto da ispirare anche un musical, *C'era una volta scugnizzi* nel 2001), racconta di un attore che mette insieme uno spettacolo con i ragazzi





Fig. 11. La struttura detentiva e le rovine della torre Piccolomini.

Fonte: frame da *Scugnizzi* (1989).

presenti nell'istituto e, a partire dallo spettacolo in scena, apre dei *flashback* sulle storie dei ragazzi (tutti maschi, anche giovanissimi).

Nel 2006, Lara Raselli, regista italiana che lavora in Francia, dirige *Nisida. Grandir en prison* (*Nisida: crescere in prigione*), un documentario che presenta le vicende personali di tre giovani detenuti. I tre ragazzi, che hanno i nomi fittizi di Enzo, Rosario e Samir, raccontano le loro storie alla macchina da presa, con il volto coperto e la garanzia dell'anonimato. Dal punto di vista visuale, il documentario offre qualche spunto interessante, da un lato perché offre una visione di Nisida sullo sfondo di quel paesaggio industriale che usualmente viene eliminato dall'inquadratura, mettendo l'isola in rapporto con la realtà della terraferma, dall'altro perché è girato all'interno della struttura carceraria e consente di vedere l'isola, e il mare, da dietro le sbarre (fig. 12).

Nel 2010, Enzo Aciri gira il corto *Nisida – Ragazzi dentro e*, nel 2014, *Nisida. Storie maledette di ragazzi a rischio*¹⁸. Più che un prodotto di *fiction*, il film del 2014 è, secondo Aciri, un *docu-film*, in quanto ciò che viene raccontato è «vero al 90%»¹⁹, in un *freestyle* massimamente realistico. Il parlato è quasi interamente in napoletano. La pellicola alterna tre momenti narrativi per ciascuno dei numerosi protagonisti (tutti maschi): la loro quotidianità all'interno dell'IPM, scene della vita prima dell'arresto e il momento in cui hanno commesso il reato per cui sono stati condannati. Mentre la Napoli dei *flashback* è ripresa con grande realismo, l'istituzione carceraria è ricreata all'interno di una vecchia masseria. Per ricordare che stiamo a Nisida, l'immagine lontana dell'isola viene ogni tanto alternata alle sequenze del film.

Il messaggio sociale è positivo: una struttura come quella di Nisida può aiutare a uscire diversi e a vivere una vita migliore, una volta fuori. Simili messaggi positivi vengono da documentari come *Beati Voi - Le Vite di Nisida* (2018)²⁰, di Giuseppe

Bentivegna, e *Donne che sfidano il mondo - Maria Franco, insegnante a Nisida* (2020)²¹, entrambi diffusi dall'emittente cattolica TV2000. Maria Franco è un'insegnante che, per 35 anni, ha cercato di sviluppare, con i ragazzi di Nisida l'amore per la letteratura. A lei si deve il lancio di un progetto di scrittura che ha coinvolto scrittori e scrittrici napoletani e i ragazzi, portando alla pubblicazione di diversi volumi²², di circolazione locale, e alla realizzazione di un parco letterario sull'isola.

Nel 2019, la scrittrice Valeria Parrella dedica ai ragazzi e alle ragazze dell'IPM un romanzo, *Al marina*, dove parla anche dell'IPM, riportando in primo piano il suo duplice, e oscillante, destino di spazio di detenzione e/o spazio di svago. Scrive così: «città della scienza passa da qua, il gay pride passa da qua, ogni ministro passa da qua, ogni capo di Stato, ogni ricco ma ricco per davvero, la camorra passa con il sogno di comprarsi tutto, la spiaggia, i bagnolesi e Nisida. Nisida farne un resort, toglierla a chi si pulisce dal piccolo crimine di aver spacciato cocaina per darla a chi si macchia del grande crimine di importarla e venderla, toglierla alla possibilità dello spirito per darlo alla certezza della moneta, portare i nostri ragazzi via, dove non li veda nessuno, farci attraccare finalmente gli yacht»²³.

Pubblicato da un grande editore italiano, *Al marina* arriva a essere finalista del Premio Strega (2020). Il prodotto di cultura popolare che porta Nisida all'attenzione del pubblico italiano non è però un romanzo e non è neppure ambientato a Nisida (anzi, non la nomina nemmeno). Si tratta della serie televisiva *Il mare fuori* (2020-...), prodotta dalla Rai, ma diffusa anche dalla piattaforma Netflix. Con picchi di visualizzazioni da *record*, la serie registra uno straordinario successo, soprattutto fra i giovani di età inferiore ai 25 anni²⁴, tan-



Fig. 12. Il vero mare fuori.

Fonte: frame da *Nisida. Grandir en prison* (2006).



Fig. 13. Porto Paone nel 2018.
Fonte: fotografia di autore anonimo.

to da qualificarsi come la *fiction* più vista di sempre in Italia nel perimetro Auditel²⁵. *Mare fuori*, costruita con una tecnica narrativa simile a quella del film di Aciri, si basa sulla vita quotidiana di alcuni giovani rinchiusi in un istituto penale minorile, nei pressi di Napoli, e sulle loro vicende passate, inserite con la tecnica del *flashback*, sino all'evento che ha condotto alla loro detenzione. Come nel film di Aciri, il parlato è napoletano, gli attori sono molto giovani e si dichiara che le vicende sono tratte da storie vere. La differenza sta che nella serie televisiva ci sono anche alcune ragazze, cosa che avvicina la serie a un *teen drama*, fitto di storie d'amore, e che i giovani protagonisti sono tutti molto «fotogenici»²⁶, il che li ha resi, molto rapidamente, *star* dei *social* (il periodico *online* «linkiesta» scrive in proposito: «dopo tre anni dalla prima messa in onda gli attori non possono letteralmente camminare per strada a Napoli, la canzone della sigla è arrivata a Sanremo ed è suonata nelle discoteche, l'Istituto di Nisida è sommerso dalle richieste dei giornalisti, secondo il portale di viaggi *online* per effetto della serie le ricerche di voli per Napoli sono cresciute nientedimeno del 21% dal 15 al 28 febbraio scorsi»²⁷). Anche se l'IPM di Nisida nella serie, girata nella base navale della Marina Militare del porto di Napoli, non si vede mai, gli autori hanno più volte dichiarato di essersi ispirati alle vicende di ragazzi sull'isola. Questo ha fatto sì che l'isola, per tanto tempo dimenticata, sia divenuta improvvisamente popolare, tanto da rappresentare sfondo per *selfie* e video Tik Tok realizzati da fan giunti sul luogo da tutta Italia, e persino oggetto di tour organizzati, che vantano la possibilità di «ammirarla», seppure da lontano²⁸.

7. Conclusioni

Da Omero (che forse la cita senza nominarla) (Bérard, 1971) a *Mare fuori* (che la evoca senza citarla), Nisida si configura come una realtà spaziale

elusiva, dall'immagine e dalle funzioni mutevoli. Sede di cene «luculliane» in epoca romana e di fasti cinquecenteschi ai tempi dei Piccolomini, l'isola è stata lazzeretto, carcere, base militare, attraversando fasi di territorializzazione dalle finalità talora opposte, trasformazioni materiali, a esse conseguenti, e letture simboliche differenti. Bella e vagheggiata per le condizioni ambientali e il panorama, compianta come luogo di castigo atroce²⁹, Nisida racchiude in sé in maniera quasi esemplare il doppio stereotipo insulare del paradiso e dello spazio detentivo cui fa cenno Baldacchino (2005). Nel corso della storia, come si può evincere dalle precedenti, se pur brevi, descrizioni, è stata sospirata come un mito, o rappresentata come un luogo di orrore, tanto da assurgere a simbolo della crudeltà borbonica; è stata dimenticata sullo sfondo di un territorio in trasformazione che pareva non aver più bisogno o voglia di avere rapporti con lei («così vicina, così lontana», cantava Beninato nel 1982), salvo continuare a utilizzarla per scaricare i propri indesiderati (non più i lebbrosi del lazzeretto, non più i plurimi assassini o i politici del bagno penale, ma i minori devianti). Ancora oggi ospita un Istituto Penale per Minorenni e per questo è chiusa al pubblico, ma per questo stesso motivo è diventata famosa. Chi riesce a visitarla lo fa di nascosto, raggiungendola con una imbarcazione piccola e silenziosa, come una canoa (fig. 13) oppure ormeggia, in modo più o meno legale, sul lato destro del pontile in pietra che la congiunge a Coroglio, senza però poter scendere a terra.

Per le sue potenzialità paesaggistiche, c'è chi vagheggia la possibilità di spostare la struttura detentiva in altra sede e di fare dell'isola un *resort* o, comunque, di rilanciarne la vocazione turistica. Nisida, l'«isoletta» vedrebbe così, ancora una volta, ribaltarsi la propria immagine e funzione, confermandosi come un ottimo esempio di come molti piccoli spazi insulari, lungi dall'essere «isole», siano profondamente connessi, e talora dipendenti, dalla terraferma.



Riferimenti bibliografici

- Alianello Carlo (1972), *La conquista del Sud*, Milano, Rusconi.
- Apreda Immacolata, Alessandro Dal Piaz e Daniela Mello (2013), *Quando nelle aree dismesse è scritto il futuro delle città: il caso di Napoli*, in Andrea Filpa e Stefano Renzi (a cura di), *Ritutilizziamo l'Italia: Report 2013. Dal censimento del dismeso scaturisce un patrimonio di idee per il futuro del Belpaese*, WWF, pp. 177-187.
- Baldacchino Godfrey (2005), *Editorial: Islands: Objects of Representation*, in «Geografiska Annaler», Series B, Human Geography, 87, 4, pp. 247-251.
- Baldacchino Godfrey (2012), *The Lure of the Island: A Spatial Analysis of Power Relations*, in «Journal of Marine and Island Cultures», 1, 2, pp. 55-62.
- Baldacchino Godfrey (2021), *Forced Immobility. Undocumented Migrants, Boats, Brussels, and Islands*, in «Transfers», 11, 1, pp. 76-91.
- Bérard Victor (1971), *Les navigations d'Ulysse*, Parigi, Armand Colin.
- Berlioz Hector (1831), *Correspondance Général 244*, <http://www.hberlioz.com/Italy/nisida.htm> (ultimo accesso: 8.III.2023).
- Bonsignore Rosanna (1992), *Percorsi letterari*, in Vito Cardone (a cura di), *Nisida. Storia di un mito dei campi Flegrei*, Napoli, Electa, pp. 117-142.
- Buccaro Alfredo (2017), *All'ingresso dei campi flegrei: una fonte inedita sul paesaggio storico di Nisida e sull'architettura del castello Piccolomini*, in «Storia e città», XII, 2, pp. 171-199.
- Calzolaio Valerio (2018), *Isole-carcere: geografia e storia*, Torino, Gruppo Abele.
- Cardillo Maria Cristina (2021), *L'area marina protetta e la riserva naturale statale delle isole di Ventotene e Santo Stefano tra salvaguardia ambientale e sostenibilità turistica*, in «Geotema», 67, pp. 29-37.
- Cardone Vito (a cura di), (1992), *Nisida. Storia di un mito dei campi Flegrei*, Napoli, Electa.
- Castagnaro Corrado (2020), *The Architectural and Cultural Heritage of Nisida*, in Luis Agustin-Hernandez, Aurelio Vallespin Muniesa e Angelica Fernandez-Morales (a cura di), *Graphical Heritage, I, History and Heritage*, Springer International Publishing, pp. 652-662.
- Cavallo Federica Letizia (2019), *Ma che genere di isola è? L'insularità come archetipo femminile dall'età classica al cinquecento*, in Franco Salvatori (a cura di), *L'apporto della Geografia tra rivoluzioni e riforme. Atti del XXXII Congresso Geografico Italiano (Roma, 7-10 giugno 2017)*, Roma, A.Ge.I., pp. 2919-2926.
- Corona Gabriella (2009), *Industrialismo e ambiente urbano: le molte identità di Bagnoli*, in Salvo Adorno e Simone Neri Serneri (a cura di), *Industria, ambiente e territorio*, Bologna, il Mulino, pp.189-211.
- Croce Benedetto (1894), *Nisida*, in «Napoli nobilissima. Rivista di topografia ed arte napoletana», 3, 2, pp. 17-23 (poi in *Storie e leggende napoletane*, Bari-Roma, Laterza, IV ed. 1948, pp. 290-299).
- Deckard Sharae (2010), *Paradise Discourse, Imperialism, and Globalization. Exploiting Eden*, Londra, Routledge.
- Di Paoli Enzo (2018), *Storia di una capitale / Nisida, la piccola ninfa*, <https://sulsud.it/storia-di-una-capitale-nisida-la-piccola-ninfa/> (ultimo accesso: 8.III.2023).
- Dumas Alexandre e Fiorentino Pier Angelo (1839-40), *Nisida 1825*, in Alexandre Dumas (a cura di) *Crimes célèbres*, Parigi, Administration de Librairie.
- Febvre Lucien (1922), *La Terre et l'évolution humaine*, Parigi, La Renaissance du Livre (ed. it. *La terra e l'evoluzione umana. Introduzione geografica alla storia*, Torino, Einaudi, 1980).
- Ferri Missano Antonella (1987), *Nisida materiale per una ricerca sul territorio. Documenti e immagini*, Bagnoli, Circolo Nuova Italsider.
- Foucault Michel (2006), *Utopie Eterotopie*, Napoli, Cronopio.
- Gallia Arturo (2021), «*Nisida è nu schizzo e meraviglia ca spont'a mare*». *La più piccola delle Partenopee nella cartografia storica e nelle vedute sette-ottocentesche*, in «L'Universo», 4, <https://www.igmi.org/prodotti/la-rivista-luniverso/luniverso-numero-4-del-2021-pdf> (ultimo accesso: 8.III.2023).
- Gallia Arturo, Lavinia Pinzarrone, e Giannantonio Scaglione (2017), *Isole e frontiere nel Mediterraneo moderno e contemporaneo*, Palermo, NDF.
- Gladstone William Ewart (1851), *Two Letters to the Earl of Aberdeen, on the State Prosecutions of the Neapolitan Government*, Londra, Murray (anche in *Lettere due dell'onorevole W.E. Gladstone a Lord Aberdeen sui processi di stato del Regno di Napoli*, Torino, Tipografia Ferrero Franco, 1851, https://www.eleaml.org/ne/stampa/1851_Lettere_Gladstone_Aberdeen_Torino_RISORGI-MENTO_2016.html (ultimo accesso: 8.III.2023).
- Gil-Crespo Ignacio-Javier, Concetta Cusano e Claudia Cennamo (2023), *The Tower of Nisida as Centre of 17th Century Fortified Naples System*, in «Frontiers of Architectural Research» 12, pp. 308-318.
- Gillis John (2004), *Islands of the Mind: How the Human Imagination Created the Atlantic World*, Londra, Palgrave Macmillan.
- Gillot Pierre-Yves, Claude Albore Livadie, Jean-Claude Lefèvre e Giuseppe De Lorenzo (2013), *L'isola di Nisida e il vulcanismo dei Campi Flegrei*, in «Territori della cultura», 13, pp. 28-35.
- Laudiero Angelo (2021), *La lunga notte di Bagnoli*, in «Pandora Rivista», <https://www.pandorarivista.it/articoli/la-lunga-notte-di-bagnoli/> (ultimo accesso: 8.III.2023).
- Malatesta Stefano (2021), *Uniche, remote e vulnerabili: il 'bisogno di natura' nella geo-grafia delle regioni insulari*, in «Rivista geografica italiana», 2, pp. 37-52.
- Malatesta Stefano e Federica Cavallo (2019). *Studi insulari in geografia. Oltre l'isolamento e la vulnerabilità. Introduzione*, in Franco Salvatori (a cura di), *L'apporto della geografia tra rivoluzioni e riforme. Atti del XXXII Congresso Geografico Italiano*, Roma, A.Ge.I., pp. 2893-2895.
- Mastriani Francesco (1863-64), *I vermi. Studi storici su le classi pericolose in Napoli*, Napoli, Gargiulo, 10 voll. (ed. 1877, Napoli, Gabriele Regina, 5 voll.).
- Mattei Gaia, Salvatore Troisi, Pietro P.C. Aucelli, Gerardo Pappone, Francesco Peluso e Michele Stefanile (2018), *Sensing the Submerged Landscape of Nisida Roman Harbour in the Gulf of Naples from Integrated Measurements on a USV*, in «Water», 10, 1686.
- Minca Claudio (2009), *The Island: Work, Tourism and the Biopolitical*, in «Tourism Studies», 9, 2, pp. 88-108.
- Mountz Alison (2011), *The Enforcement Archipelago: Detention, Haunting, and Asylum on Islands*, in «Political Geography», 30, pp. 118-128.
- Mountz Alison (2015), *In/visibility and the Securitization of Migration: Shaping Publics through Border Enforcement on Islands*, in «Cultural Politics», 11, 2, pp. 184-200.
- Orsi Giovanni, Massimo d'Antoni e Lucia Civetta (a cura di) (2022), *Campi Flegrei. A Restless Caldera in a Densely Populated Area*, Berlino, Springer.
- Prisco Michele (1961), *L'acciaio di Napoli ha cinquant'anni, in Bagnoli Anni Cinquanta 1911-1961*, Genova, Italsider, pp. 9-47.
- Rea Ermanno (2002), *La dismissione*, Milano, Rizzoli.
- Royle Stephen A. e Laurie Brinklow (2018), *Definitions and Typologies*, in Godfrey Baldacchino (a cura di), *The Routledge International Handbook of Island Studies*, Londra, Routledge, pp. 3-21.
- Scognamiglio Giorgia (2023), *Giustizia ambientale nei siti industriali contaminati: i casi di Napoli Orientale Bagnoli*, in Valentina Albanese e Giuseppe Muti (a cura di), *Oltre la Globaliz-*

zazione – *Narrazioni/Narratives*, Società di Studi Geografici. Memorie geografiche, NS 23, pp. 519-524.

Serao Matilde (1881), *Leggende napoletane*, Milano, Ottino.

Solženicyn Aleksandr (1974), *Arcipelago gulag*, Milano, Mondadori.

Sommella Rosario e Luigi Stanzone (1991), *Evoluzione di uno spazio strategico dell'area metropolitana di Napoli: i Campi Flegrei*, in Lida Viganoni (a cura di), *Città e metropoli nell'evoluzione del Mezzogiorno*, Milano, Angeli, pp. 115-149.

Turco Angelo (1980), *Insularità e modello centro-periferia: L'isola di Creta e le relazioni con l'esterno*, Milano, Unicopli.

Turco Angelo (2010), *Configurazioni della territorialità*, Milano, Angeli.

Note

¹ «Quest'isola è il luogo più affascinante, l'angolo più delizioso che si conosca; è un canestro di verde splendidamente incastonato tra le acque pure e trasparenti del golfo, una collina boscosa di aranci e oleandri, coronata alla sommità da un castello di marmo». La traduzione è dell'a., come le altre presenti nel testo, se non altrimenti specificato.

² Nella prima edizione, il racconto è attribuito a Pier Angelo Fiorentino. Nelle molte traduzioni e edizioni successive, il nome di Fiorentino scompare, oppure viene accostato a quello di Dumas, in qualità di co-autore.

³ Protagonista di questo articolo è l'isola in quanto «territorio», nelle sue relazioni di dipendenza nei confronti di un altro territorio, la terraferma. Ovviamente, attori di queste relazioni sono gli esseri umani, che di queste relazioni asimmetriche sono talora vittime, e che vivono, o subiscono, articolate dinamiche di territorializzazione, e di deterritorializzazione (Turco, 1980). Secondo Buccaro (2017, p. 185), nel 1814 «abitavano a Nisida 40 persone»; Croce (1894) parla di una trentina di abitanti. Oggi l'isola è disabitata.

⁴ Per la nozione di insularità, vedi Malatesta e Cavallo (2019) e Malatesta (2021).

⁵ Proseguono Malatesta e Cavallo (2019, p. 2893): «una visione legata a un vissuto e a una concezione del mare come tessuto in cui le isole sono interconnesse, tra loro e con i continenti, come nodi di una rete e non monadi costretti all'unica dimensione di un rapporto asimmetrico (del tipo centro-periferia) con lo Stato Nazione». Il che è certamente vero, per quanto riguarda la dimensione di interconnessione degli spazi insulari, che non sono «monadi», e non sono sempre costrette all'unica dimensione di un «rapporto asimmetrico»; in molti casi, tuttavia, lo subiscono.

⁶ La ricostruzione sia della storia (Ferri Missano, 1987), sia delle citazioni letterarie di Nisida, dall'antichità classica (secondo lo studioso Victor Bérard, 1971, Omero vi avrebbe ambientato i libri IX e XI dell'Odissea) sino all'Ottocento, è stata effettuata in modo molto puntuale (Bonsignore, 1992). Ferri Missano (1987), Cardone (1992) e Gallia (2021) si sono occupati anche di analizzare le rappresentazioni iconografiche e cartografiche. Al bradissimo che ha interessato l'area dei Campi Flegrei sono stati dedicati moltissimi lavori; per quanto riguarda l'analisi specifica dell'isola di Nisida, si può ricordare Pierre-Yves Gillet, Claude Albore Livadie, Jean-Claude Lefèvre e Giuseppe De Lorenzo (2013); mentre il gruppo di ricercatori coordinato da Gaia Mattei (Mattei e altri, 2018) si è occupato del «paesaggio sottomarino» e delle strutture archeologiche sommerse, utilizzando tecnologie innovative. Ai futuri progetti per la trasformazione dell'isola si dedica infine Castagnaro (2020).

⁷ Dell'isolamento insulare come fatto «umano» e non «fisico» aveva già scritto Lucien Febvre nel 1922: «l'isolamento delle isole... ha valore solo come «fatto umano, visto che si tratta di

uomini [di geografia umana], e non come fatto geografico [fisico]. In mare, nel caso delle isole, dipende dalla navigazione, che non è certo un fatto naturale. Sulla terra, dipende spesso dalla volontà degli uomini, da tutto il loro sistema di idee e di tradizioni» (citato da Turco, 1980, p. 5).

⁸ Secondo il Vocabolario Treccani, il termine gulag «diffusi dopo la pubblicazione del romanzo *Archipelago Gulag* (1973-74) di A.I. Solženicyn (traduz. ital. *Arcipelago Gulag*, 1974), ... indica il campo di lavoro coatto secondo l'ordinamento sovietico e, per estens., talvolta impropria, un sistema politico caratterizzato da emarginazione e repressione, un ambiente o una condizione di lavoro intollerabilmente pesanti, strettamente controllati e sim.». <https://www.treccani.it/vocabolario/gulag/> (ultimo accesso: 8.III.2023).. In questo saggio si fa riferimento al termine come si è diffuso nel linguaggio corrente, per estensione.

⁹ L'immagine del «paradiso» associata a quella dell'isola è così forte che nel testo di Gillis, *Islands of the mind* (2004), la parola «paradise» ricorre 114 volte. L'idea dell'isola-paradiso «inizia come un topos geografico che mira a motivare l'esplorazione e la colonizzazione europea, si evolve in un mito che giustifica il discorso e la prassi imperiale, e infine diventa un motivo ironico che risponde al neocolonialismo e al capitalismo globale» (Deckard, 2010, p. 2; sul tema, vedi anche Baldacchino, 2012).

¹⁰ Fra le isole-carcere italiane più note, ricordiamo Pianosa, Capraia e Gorgona nell'arcipelago toscano, Ponza, Ventotene e Santo Stefano nel Lazio, e poi Asinara, Favignana e Pantelleria; fra le meno note, possiamo citare la ligure Palmaria.

¹¹ I tre termini (isola, carcere e paradiso) compaiono contemporaneamente in circa 537.000 *website*.

¹² Per una analisi storica delle frontiere insulari nel Mediterraneo, vedi Gallia, Pinzarrone e Scaglione (2017).

¹³ Lo scrittore Carlo Alianello, in apertura di un saggio dedicato al Risorgimento visto dal Sud, scrive così: «oggi si sa che il Gladstone non visitò mai né una prigione né una segreta, e non ebbe modo di parlare con nessuno dei prigionieri» (1972, p. 8). La collocazione in apertura non è casuale, perché le lettere del Gladstone ebbero una tremenda eco internazionale, contribuendo a delegittimare il regime borbonico.

¹⁴ Per celebrare l'apertura dell'Ilva, un anonimo cronista del 1910 scriveva così: «Nel tramonto magnifico che stacca in una luce tutta rossa la svelta sagoma dell'isolotto di Nisida, e mette nel mare tranquillo una macchia di rame, tornano allegri, al vicino desco familiare, ed al meritato riposo, migliaia di operai che escono dall'immenso stabilimento. Ma ancora, e tutta la notte, e sempre fumanò gli altissimi camini, e brontolano gli alti forni dell'Ilva, a testimoniare l'attività costante e feconda della nuova, rigogliosa Napoli industriale» (Prisco, 1961, p. 35).

¹⁵ Vedi il video <https://www.facebook.com/EdoardoBennato/videos/1701850770266605>, riportato sulla pagina Facebook Nisida nel cuore (sito consultato nel dicembre 2023).

¹⁶ La bonifica è stata affidata dapprima a Società Bagnoli Spa, poi a Bagnoli Futura Spa, e in seguito all'agenzia governativa Invitalia Spa. Una raccolta di informazioni, completa di link multimediali relativi a materiali di vario tipo, è presente in <https://it.ejatlus.org/conflict/sito-di-interesse-nazionale-bagnoli-conglio>.

¹⁷ https://www.youtube.com/watch?v=GdP0s2Lg_Pw (ultimo accesso: 8.III.2023).

¹⁸ <https://www.youtube.com/playlist?list=PLYj9MRLGdxZdf2cAqGr40S9y1cPw52gmB> (ultimo accesso: 8.III.2023).

¹⁹ <https://www.espressonapoletano.it/storie-maledette-di-ragazzi-a-rischio/> (ultimo accesso: 8.III.2023).

²⁰ <https://www.youtube.com/watch?v=BpQzYbdMQVc> (ultimo accesso: 8.III.2023).

²¹ <https://www.youtube.com/watch?v=KB9MSz63LbE> (ultimo accesso: 8.III.2023).

²² *Racconti per Nisida; La Grammatica di Nisida; Parole come pane.*



La sintassi di Nisida; Le parole felici. Esercizi di immaginazione a Nisida; L'ultima prova. Il romanzo di Nisida; Dietro l'angolo c'è ancora strada; Per un lessico nisidiano; Liberare il futuro. Leggere e scrivere a Nisida al tempo della pandemia).

²³ Quello di spostare l'istituzione penale e di sfruttare le potenzialità turistiche dell'isola era un progetto avanzato nella sua campagna elettorale di Catello Maresca, candidato sindaco per il centrodestra nelle elezioni del 2021, poi vinte da Gaetano Manfredi.

²⁴ Il sito Rai riporta che «*Mare Fuori* su RaiPlay è il titolo più visto di sempre nel perimetro Auditel, nella prima giornata di disponibilità su una piattaforma digitale nel nostro Paese. I dati digitali evidenziano, inoltre, come a determinare il successo della serie tv Rai siano i target più giovani: la metà degli spettatori che ha visto *Mare Fuori* su RaiPlay ha infatti meno di 25 anni». <https://www.rai.it/ufficiostampa/assets/template/us-articolo.html?ssiPath=/articoli/2023/02/Straordinario-successo-di-Mare-fuori-su-RaiPlay-1090c085-da1f-4a39-a2cf-461b0124e6a2-ssi.html> (ultimo accesso: 8.III.2023).

²⁵ <https://www.smartalks.it/blog/marketing/effetto-mare-fuori-perche-ha-avuto-cosi-tanto-successo/> (ultimo accesso: 8.III.2023).

²⁶ Come scrive il *New York Time*, «the series tells the intertwining stories of a hodgepodge of attractive delinquents, in a fic-

titious juvenile hall inspired by a real one». <https://www.nytimes.com/2023/07/30/world/europe/italy-television-mare-fuori.html> (ultimo accesso: 8.III.2023).

²⁷ <https://www.linkiesta.it/2023/03/mare-fuori-3-serie-tv/> (ultimo accesso: 8.III.2023).

²⁸ https://www.ilmessaggero.it/spettacoli/serietv/mare_fuori_carcere_nisida_dove_si_trova_tour_video_tiktok_napoli_ultime_notizie-7296285.html (ultimo accesso: 8.III.2023).

²⁹ Per mediare fra la bellezza dei luoghi, e la tristezza del carcere, Matilde Serao, in *Leggende napoletane*, narra della storia d'amore fra il giovane Posillipo e la bellissima, ma crudele, Nisida; la storia si conclude con un tentativo di suicidio da parte del giovane, trasformato dagli dei in «poggio bellissimo dove accorrono le gioconde brigate, in lui diletandosi», mentre lei, per punizione, diventa isola «destinata ad albergare gli omicidi ed i ladri che gli uomini condannano alla eterna prigionia— così eterno il premio, così eterno il castigo» (Serao, 1881).

Ringraziamenti

Ringrazio Fabio Amato e i due *referee* anonimi per l'attenta lettura, le puntuali osservazioni e i suggerimenti. Ovviamente, errori e omissioni sono solamente mia responsabilità.

La *Venezia notturna* di Luigi Sugana (1891). Plasmare un'indagine geografica della notte urbana contemporanea con una guida storica

Assumendo una prospettiva interdisciplinare, l'analisi decostruisce la guida storica «Venezia notturna» (Sugana, 1891) tramite le lenti dei night studies e il concetto di nightscape. In accordo con le tematiche della guida, una breve genealogia ragionata dei night studies principalmente incentrata sugli studi dedicati all'economia della notte presenta i principali riferimenti teorici utilizzati in due successive sezioni complementari che, rispettivamente, raccolgono una serie di rilievi preliminari sulla notte urbana veneziana contemporanea e le note ricavate dalla lettura ravvicinata della guida. La giustapposizione delle riflessioni sviluppate nelle due sezioni complementari permette di individuare le linee di ricerca afferenti a tre macroaree di interesse interdipendenti e interconnesse – pratiche e luoghi dell'economia notturna, spazi vissuti della notte urbana e narrazioni notturne – che costituiscono il framework per un'indagine geografica della notte urbana contemporanea di Venezia.

Luigi Sugana's «Venezia notturna» (1891). Shaping a Geographical Investigation of the Contemporary Urban Night with an Historical Guidebook

Adopting an interdisciplinary perspective, the analysis deconstructs the historical guidebook «Venezia notturna» (Sugana, 1891) via the lens of night studies and the concept of nightscape. In line with the core theme of the guidebook, a concise and topic-focused literature review of night studies mostly dedicated to the investigation of the night-time economy introduces the main theoretical references employed in the following two complementary sections. They collect, respectively, a series of preliminary observations on the contemporary urban night of Venice and the notes emerging from the close reading of the guidebook. The juxtaposition of the insights gathered in the complementary sections allows identifying research lines delving into three interdependent and interconnected macro-areas of interest – namely, practices and places of the night-time economy, lived spaces of the urban night, and nocturnal narratives – which provide the framework for a geographical investigation of the contemporary urban night in Venice.

Parole chiave: Venezia, nightscape, notte urbana, night studies, guida storica

Keywords: Venice, nightscape, urban night, night studies, historical guidebook

Università degli Studi di Padova e Università Ca' Foscari Venezia, Dottorato in Studi Storici, Geografici e Antropologici – giuseppe.tomasella@phd.unipd.it

1. Introduzione

I *night studies* sono un campo di ricerca interdisciplinare che si è originato dalle sovrapposizioni emerse fra aree di studio ascrivibili a discipline diverse, ma caratterizzate da un comune interesse per l'elemento notturno. Ciononostante, la difficoltà di elaborare una definizione stringente di cosa sia la notte (Shaw, 2022), condivisibile e applicabile nei diversi ambiti disciplinari coinvolti (Tambassi, 2022), determina una condizione di frammentarietà (Shaw, 2015) che ostacola l'elaborazione di una disciplina indipendente capace di sussumere questo corpus di studi eterogeneo (Acuto, 2019; Kyba e altri, 2020; Nofre, 2020; Shaw, 2018).

Considerando questa caratteristica come un'opportunità per la sperimentazione interdisciplinare, invece che un limite al potenziale del campo di ricerca, il contributo sviluppa un'analisi della guida storica *Venezia notturna* (Sugana, 1891) che mira alla successiva applicazione dei risultati della ricerca in un'indagine geografica della notte urbana veneziana contemporanea. Per rispettare questo proposito, si prevede di organizzare, nella prossima sezione, una breve genealogia ragionata dei *night studies* coerente con le tematiche della guida e tesa all'introduzione del *nightscape* (Chatterton e Hollands, 2003) come concetto di raccordo fra la notte urbana contemporanea e quella descritta nel testo. Due sezioni complemen-



tari presentano la notte vissuta e la notte narrata focalizzandosi su elementi e tratti salienti ricavati tramite le lenti dei *night studies* e, rispettivamente, dall'osservazione preliminare del contesto e dalla lettura ravvicinata (*close reading*) della fonte. Le conclusioni sistematizzano i dati e le riflessioni più pertinenti per individuare aree di ricerca e direttrici atte a informare un'indagine geografica della notte urbana veneziana contemporanea.

2. I *night studies*

Le politiche di ispirazione neolibera orientate alla rigenerazione di aree degradate dei centri urbani, l'allungamento del periodo della gioventù, l'emancipazione femminile, la rilevanza di alcune categorie di abitanti temporanei e la pervasività del fenomeno turistico sono solo alcune delle trasformazioni socioeconomiche avvenute negli ultimi decenni che hanno determinato, specie nei contesti metropolitani, profondi cambiamenti nel modo di comprendere, esperire e regolare la notte (Chatterton e Hollands, 2002).

In ambito accademico, i processi innescati da queste trasformazioni hanno guidato lo sviluppo di riflessioni critiche sulle concezioni stereotipiche che interpretavano la notte come *terra incognita* (Schivelbusch, ([1988]1995), temporalità vuota (Gwiazdzinski, 2005) e negazione del dì (Williams, 2008; Gallan e Gibson, 2011; Edensor, 2013; Foessel, 2017). Inoltre, l'evolversi di questi processi ha permesso di riconoscere a pieno titolo la notte come tema di ricerca e ha portato all'elaborazione della metafora interpretativa «notte come frontiera» (Melbin, 1987) che definisce questa temporalità come uno degli ultimi ambiti in cui è possibile rilevare un processo di espansione – o meglio, colonizzazione – da parte delle attività umane. Sebbene l'adozione acritica di una metafora di dichiarata ispirazione coloniale e alcuni tratti dell'argomentazione stridano con le pratiche di ricerca e le sensibilità contemporanee (Borghi, 2020), va sottolineato che l'indagine di Melbin, da un lato, ha proposto una metafora interpretativa fondamentale assunta a punto di riferimento per le riflessioni successive (Gwiazdzinski, 2005; Gallan e Gibson, 2011; Crary, 2013; Shaw, 2015; 2018) e, dall'altro, ha articolato rilevanti considerazioni sui processi di progressiva erosione della concezione tradizionale della temporalità che la letteratura scientifica ha poi definito *diurnizzazione* della notte (Gwiazdzinski, 2002) o *notturnalizzazione* della società (Koslofsky, 2011).

2.1. Breve genealogia ragionata

Considerando la consonanza tematica con i contenuti della *Venezia notturna*, si ritiene opportuno ispirare questa breve genealogia alla categorizzazione proposta da Hadfield (2015) per la letteratura scientifica anglofona dedicata allo studio dell'economia della notte (*night-time economy*, NTE). Abbracciando un arco che va dall'introduzione della NTE alle riflessioni sulle forme di *governance* notturna contemporanee, questa genealogia intende offrire una concatenazione tematica coerente su cui innestare collegamenti con altre rilevanti aree di ricerca ascrivibili ai *night studies* e che, inoltre, trovano applicazione nell'analisi della guida presa in esame.

Tornando alla categorizzazione di Hadfield (2015) e recuperandone il lessico, la prima ondata (*wave*) di studi dedicati alla notte corrisponde a quelli che la letteratura scientifica anglofona definisce *night-time economy studies*. Si tratta di un nucleo di studi interdisciplinari emerso durante gli anni Novanta che indaga una serie di pratiche e politiche orientate alla trasformazione delle aree degradate o abbandonate dei centri città inglesi in aree dedicate all'erogazione di servizi connessi a realtà imprenditoriali attive nell'industria del divertimento e del tempo libero in fascia serale e notturna. La perdita di attrattività dei centri urbani, dovuta principalmente alla crisi del settore industriale negli anni Settanta e al progressivo processo di suburbanizzazione (Heath, 1997), si rifletteva anche nella generalizzata abitudine della classe media inglese di abbandonare i centri città al termine della giornata lavorativa (Shaw, 2013). Per invertire questo processo si ritenne necessario introdurre e incentivare lo sviluppo della NTE come una strategia capace di trattenere e attrarre in città nuove comunità di *city users*. Un'occasione per «raddoppiare» l'economia urbana (Bianchini, 1995, p. 124) che ha portato alla conversione delle aree abbandonate durante la notte in «*urban nightscapes*» (Chatterton e Holland, 2003) – ovvero, spazi urbani legati alle pratiche del divertimento e del tempo libero strettamente correlate al consumo di bevande alcoliche grazie alle politiche neoliberiste di deregolamentazione delle licenze (Bianchini, 1995; Heath, 1997; Hadfield, 2006; Shaw, 2010). Nel rispetto delle specificità legate ai diversi contesti sociali, economici e culturali (Williams, 2008; Giordano e Gwiazdzinski, 2018; Shaw, 2018) è possibile rintracciare una traiettoria simile per lo sviluppo della NTE in tutto il Nord Globale e in quei contesti urbani (van Liempt, van Aalst e

Schwanen, 2015) che hanno dovuto rafforzare la propria competitività per rispondere alle istanze di un'economia sempre più globalizzata, richiamando specifiche comunità di *city users*, come i turisti (Calafat e altri, 2011) e gli studenti (Holton, 2017), caratterizzate da un elevato grado di mobilità e da una significativa propensione a spendere denaro per le attività legate al divertimento e al tempo libero.

Dall'inizio degli anni Duemila, si sviluppa una seconda ondata di studi che analizza criticamente gli effetti collaterali di natura sociale, ambientale e criminogena causati da uno sviluppo non regolamentato della NTE (Hobbs e altri, 2003). Più dettagliatamente, gli studi riconducibili a questa ondata indagano la trasformazione dei luoghi, la diversificazione delle clientele, l'omogeneizzazione dell'offerta e delle realtà urbane (Chatterton e Holland, 2003), l'emergere di politiche di securizzazione ed esclusione sociale (Measham e Hadfield, 2009) e la difficile gestione dei conflitti fra le diverse comunità a causa dei comportamenti antisociali o criminali legati all'uso e all'abuso di alcol e droghe (Bellis e Hughes, 2011). Peraltro, nello stesso periodo emergono anche altre ricerche notturne che si espandono in direzione sia di tematiche correlate, ma meno frequentemente indagate, sia di riflessioni teoriche che elaborano e propongono un approccio olistico alla comprensione della notte urbana (Gwiazdzinski, 2005).

Emersa attorno agli anni Dieci del Ventunesimo secolo, la terza ondata è principalmente concentrata sui risultati negativi prodotti dalle politiche securitarie e/o di risposta alle criticità della NTE. Prendendo ad esempio le pubblicazioni contenute nel numero monografico di «Urban Studies» dedicato alla notte urbana (van Liempt, van Aalst e Schwanen, 2015), è possibile notare come le diverse ricerche riconducibili a questa ondata abbiano enfatizzato la complessità della notte urbana concentrandosi su tematiche che rivelano le interdipendenze fra città notturna e città diurna come il concetto di *Evening and Night-time Economy* (ENTE) o l'indagine delle politiche di *governance*. Significativamente, questo stesso arco temporale vede realizzarsi un progressivo processo di internazionalizzazione e ampliamento delle tematiche di ricerca dei *night studies* come, ad esempio, l'interesse per le im/mobilità notturne (Skelton, 2013), la soggettività delle percezioni legate alla sicurezza (Brands, van Aalst e Schwanen, 2015) e le molteplici e ambivalenti relazioni fra luce e buio (Edensor, 2012; 2013).

Questo generale ampliamento della prospettiva permette di delineare nuove direttrici di sviluppo per i *night studies*. Da un lato, è esplicitamente messa in discussione la corrispondenza assoluta fra studio della notte urbana e studio della NTE (Shaw, 2014); dall'altro, la pubblicazione del *Manifesto da Noite* (CoLaboratório, 2014) apre la strada a una nuova ondata di studi che interpretano la notte come uno spazio-tempo complesso e plurale da gestire attraverso pratiche e politiche di *governance* orientate alla tutela delle caratteristiche specifiche delle diverse notti urbane locali, alla mediazione dei conflitti con la temporalità diurna e all'inclusione di diverse comunità (Straw, 2018; Seijas e Gelders, 2021).

2.2. *Nightscape* come concetto di raccordo

Nightscape è un concetto flessibile e privo di una definizione univoca che ha goduto e gode di ampia popolarità nelle letterature scientifiche di *urban studies* e *night studies*, grazie al lavoro di Paul Chatterton e Robert Hollands (2003). Il concetto si è evoluto principalmente per analizzare i cambiamenti degli spazi urbani indotti dalla NTE sia come «circuito di cultura integrato che comprende i tre processi di produzione, regolazione e consumo» sia come una «mescolanza di spazi notturni di grido, residuali e alternativi» (Chatterton e Hollands, 2003, pp. 4-5, traduzione dell'autore). Come si vedrà, l'attenzione ai cambiamenti e alle trasformazioni della notte urbana, in relazione ai processi innescati dalla NTE (al cuore del primo uso del concetto di *nightscape*), è una sintesi puntuale, per quanto anacronistica nelle scelte lessicali, del nucleo tematico principale della *Venezia notturna* di Luigi Sugana.

Inoltre, l'adozione di «un approccio sensibile ai processi oltre che alle possibilità» (*ibidem*, p. 4, traduzione dell'autore) ha reso il *nightscape* un concetto capace di adeguarsi alle evoluzioni del campo di studi. Questa flessibilità ne ha permesso l'impiego in linee di ricerca trasversali che indagano le relazioni sociali, culturali, tecnologiche e ambientali che co-producono lo spazio-tempo notturno «oltre la NTE» (Shaw, 2014). In accordo con questa potenzialità, gli studi che a oggi impiegano specifici rimaneggiamenti del concetto di *nightscape* ne hanno ampliato le possibili applicazioni, aggiungendo livelli di significato che attingono a comprensioni informate dai significati letterali del termine come paesaggio notturno e/o rappresentazione di un paesaggio notturno.



Anche l'analisi qui proposta intende sfruttare la molteplicità di significati di *nightscape* per articolare l'interpretazione del testo tramite le lenti dei *night studies*, così da poter esaminare gli aspetti specifici e di più difficile collocazione, come le sezioni di sapore autoetnografico che punteggiano il testo della guida storica di Sugana, e, allo stesso tempo, costruire la cornice di riferimento adatta a sistematizzare le riflessioni e tradurle in linee di ricerca sulla notte veneziana contemporanea.

3. Rilievi preliminari

A dispetto della rilevanza storico-culturale dell'immaginario notturno veneziano in ambito artistico-letterario, la dimensione notturna attuale della città di Venezia ha goduto di un interesse marginale nella ricerca accademica. Questo dato non stupisce se si mettono a sistema le difficoltà e le problematiche legate alla ricerca notturna in generale (Kyba e altri, 2020; van Liempt, van Aalst e Schwanen, 2015), l'erosione e l'invecchiamento delle comunità residenti e la prevalenza delle pratiche dell'escursionismo nella definizione delle caratteristiche del fenomeno turistico locale (Davis, 2022). Tuttavia, il controllo delle cronache locali – soprattutto «Gazzettino» e «La Nuova» – e l'osservazione partecipante permettono di identificare un'ampia gamma di pratiche, eventi e celebrazioni che animano gli spazi pubblici e semi-privati di Venezia in fascia serale e notturna. Alcuni di questi si configurano come componenti della vita quotidiana (movida e visite guidate), altri come eventi ricorrenti (*Art Night*, *Venice Open Stage*, *Venice Night Trail*, Carnevale e feste di comunità) e altri ancora come eventi *una tantum* (passeggiate notturne collettive, *silent party*, gare di *orienteeering*, cene collettive e concerti).

Adottando la tassonomia di pratiche, eventi e attività proposta da Cavallo e Tomasella (2020), questi possono essere ricondotti a quattro macrocategorie: sport, turismo, tradizioni e socialità popolare, feste e cultura. Si precisa fin da subito che queste attribuzioni evidenziano le caratteristiche più rilevanti di questi fenomeni notturni e non costituiscono una rigida assegnazione a una singola macrocategoria. Ad esempio, si pensi al turismo che, virtualmente, ha la possibilità di interagire con qualsiasi pratica vista la pervasività che ha nel tessuto socioeconomico locale.

Le fonti e l'osservazione partecipante evidenziano anche altre caratteristiche distintive della

notte urbana. In primo luogo, la rilevanza dell'aperitivo: una soglia di passaggio fra le pratiche diurne del lavoro e quelle serali della socialità che determina la coesistenza spaziale di comunità di *city users* favorendo forme di interazione, scambio e permeabilità. Allo stesso modo, la redditività connessa alla pratica dell'aperitivo offusca la distinzione tra attività di ristorazione e intrattenimento specificamente diurne o, al contrario, notturne che caratterizza la NTE di altre realtà urbane; un dato che si traduce nel riconoscimento del termine ENTE (*Evening and Night-time Economy*) come concetto più aderente alla descrizione della notte urbana di Venezia. Inoltre, il carattere di liminalità connesso a questa definizione permette di richiamare l'attenzione sulla funzione di luoghi di incontro e aggregazione svolta dai locali pubblici, fra i quali spiccano bar, pub, osterie e *bàcari*.

In secondo luogo, le aree convenzionalmente dedicate alla vita notturna – Campo Santa Margherita, Rialto, Fondamenta degli Ormesini-Misericordia e Via Garibaldi – sono sottoposte a variazioni cicliche della loro popolarità. Allo stesso tempo, zone tipicamente periferiche – Campo San Giacomo da l'Orio, Campo San Francesco della Vigna, San Pietro di Castello (*San Piero de Casteo* in dialetto), Santa Marta e Campazzo San Sebastiano – assolvono la funzione di fulcri temporanei della socialità notturna quando ospitano feste di comunità o eventi specifici. Queste alternanze e sostituzioni possono essere interpretate come un riflesso della natura policentrica e poliritmica del tessuto urbano di Venezia (Barzaghi e Fiano, 2015).

In terzo luogo, il centro storico di Venezia è un'area pedonale dove l'unica forma di mobilità alternativa al camminare è il trasporto acqueo. Questa caratteristica determina la diffusione di un modo itinerante di vivere, produrre e consumare la notte urbana che si basa sullo spostamento da un luogo all'altro, alternando tratti a piedi e pause che solitamente sono spese nei *dehors* o in prossimità di un locale.

Infine, per quanto questi rilievi preliminari si concentrino sugli spazi pubblici e semi-privati accessibili a titolo gratuito, si sottolinea che gli spazi privati e/o ad accesso regolamentato tramite accredito o biglietto, come le tesse e il bacino interno dell'Arsenale, stanno acquisendo una rilevanza sempre maggiore nel panorama delle pratiche sociali notturne collettive in quanto sedi ufficiali degli spettacoli e dei festeggiamenti del Carnevale e del *Barch-in*, il primo *sail-in cinema* italiano.

4. La *Venezia notturna*

4.1. Il volume, note di contestualizzazione

A differenza della ristampa del 2019, l'edizione d'epoca della *Venezia notturna* si presenta come un opuscolo – «modesto volume» (Sugana, 1891, p. 6), «libricino» (*ibidem*, p. 98) – di poco più che un centinaio di pagine. Una guida, apprezzata dalla critica e giunta alla terza edizione (*ibidem*, p. 98), che si rivolge direttamente al lettore-turista prefiggendosi l'obiettivo di «servirti di guida attraverso i suoi ritrovi, i suoi caffè, specialmente alla sera e durante la notte» (*ibidem*, p. 10). Tuttavia, un primo esame del testo rivela che la semplicità apparentemente veicolata dalla chiara esplicazione dell'obiettivo e dal tono informale e a tratti ammiccante – ad esempio, «Gli stranieri, e più volentieri scriviamo le straniere che ne visitano siccome rondini di passaggio [...]» (*ibidem*, p. 17) – mascherano la complessità di un testo in cui convivono elementi eterogenei che suggeriscono l'esistenza di diversi livelli di lettura.

Analizzando la struttura del volume, si nota la mancanza di elementi tradizionali del genere guidistico, come una mappa o un indice, mentre si distinguono un ampio apparato di inserti pubblicitari di attività commerciali dell'epoca, una sezione introduttiva, una chiusa che ricostruisce un fittizio festeggiamento notturno «ad un secolo e mezzo di distanza» (*ibidem*, p. 102), e infine delle sequenze indipendenti, più o meno articolate, che costituiscono il nucleo tematico centrale del testo per giustapposizione. Le sequenze non sono organizzate secondo un criterio metodico e variano per tono, lunghezza e contenuto; tuttavia, possono essere suddivise in due macrocategorie complementari: una ristretta selezione di cinque sequenze si concentra sulla descrizione di elementi paesaggistici e materiali; un gruppo nettamente più consistente di sequenze raggruppate per locale o località è dedicato al racconto di aneddoti, alla descrizione delle clientele e al rilievo dei tratti distintivi delle attività selezionate dalla guida. Apparentemente, il criterio che ne ha guidato la selezione è riconducibile al fatto che la loro rilevanza nel contesto della vita notturna cittadina le qualifica come punti di accesso ideali per esperire «una Venezia vera [...] giacchè [sic] il caffè pel veneziano è la casa, gli amici, i conoscenti, gli ospiti che colà vi trova, il complemento amato della sua famiglia» (*ibidem*, p. 10). Oltre a essere il nucleo tematico dell'argomentazione, infatti, i caffè e i locali pubblici sono presentati come il fulcro delle pratiche della notte urbana e della socialità veneziana.

4.2. Lettura ravvicinata

4.2.1. Gli annunci

Sebbene l'esame dell'apparato di annunci pubblicitari possa apparire estraneo al processo di lettura ravvicinata, questi occupano quasi un decimo delle pagine che compongono il volume, rendendo necessario un esame atto a enfatizzarne le funzioni paratestuali. Fra gli annunci fanno bella mostra una compagnia statunitense di assicurazioni sulla vita, un insetticida in vendita nelle farmacie e una decina di attività commerciali come birrerie, fabbriche di mobili artistici, una lavanderia, un fiorista, un conservificio, una valigeria e una sartoria. Queste attività dichiarano un elevato grado di professionalità e si rivolgono a segmenti di mercato medio-alti – ad esempio, «Unica Specialità in Venezia per oggetti fantastici e decorativi, gruppi e statue ambiti ornamenti dei palazzi [...]» (*ibidem*, p. 111). Inoltre, il nome della sartoria riportato sul ventaglio della donna in copertina (fig. 1), l'annuncio interno al testo a cui è stato attribuito un numero di pagina (p. 18), non-

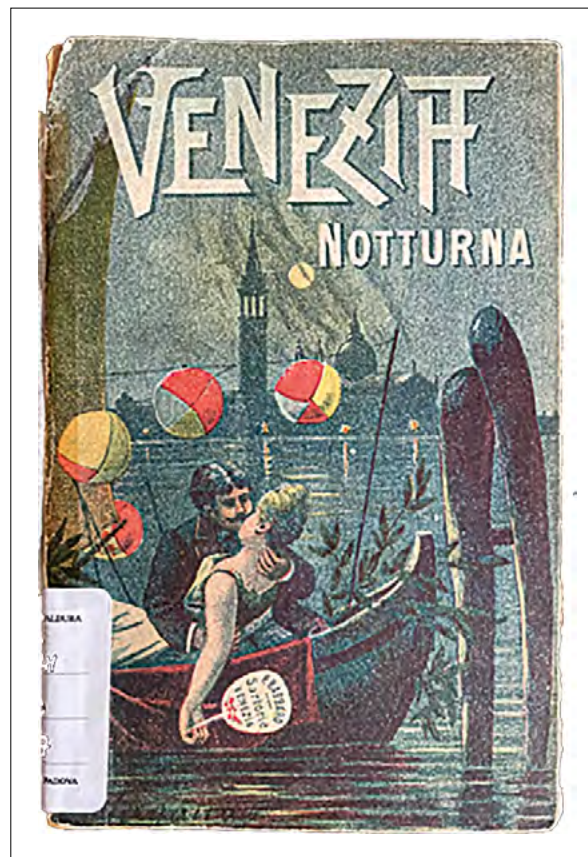


Fig. 1. Immagine di copertina del libro *Venezia notturna* (Sugana, 1891).

Fonte: fotografia dell'autore.



ché la sovrapposizione degli indirizzi delle attività con le aree in cui si snodano gli itinerari proposti rivelano la stretta relazione del testo della guida con gli annunci che porta a rilevare la necessità di considerare il peso della finalità commerciale per la valutazione dei contenuti.

In accordo con quanto riscontrato nella disamina degli annunci, la ricerca storiografica (Trevisan, 1989; Paladini, 2003) ha già impiegato la *Venezia notturna* come fonte e ne ha proposto un'interpretazione critica compatibile. Nel dettaglio, Paladini (2003, p. 126) sostiene che

la Venezia notturna di Sugana può essere [invece] letta precisamente come prototipo di una letteratura malcelatamente "turistica", di una rappresentazione che ha condizionato a lungo profondamente – e per molti versi ancora condiziona – lo stesso discorso istituzionale e accademico sulla città, utilizzando ai fini dell'"industria del forestiere" le memorie storiche e il folklore di una Venezia presentata infatti coscientemente – in Venezia notturna – quale Pompei vivente per agli [sic] amanti del tabarro: basterebbe in realtà scorrere gli inserti pubblicitari dell'itinerario veneziano di Sugana, ma egli stesso, conducendo attraverso i caffè veneziani del passato e del presente, tradiva una smaccata operazione commerciale quando sorvolava semplicemente ed esplicitamente sugli esercizi privi di attrazioni à la page [...].

Combinando queste prime analisi degli annunci con la prospettiva di Paladini, si intende inquadrare formalmente il testo come guida turistica (Bender, Gidlow e Fisher, 2013) e proseguirne la lettura ravvicinata attraverso le lenti dei *night studies* e il concetto di *nightscape*. L'operazione permette di identificare come un «itinerario estetizzante a una Venezia in piena trasformazione urbanistica e sociale» (Paladini, 2003, p. 161) abbia concorso a orientare lo sguardo e modellare le aspettative dei lettori-turisti (Urry e Larsen, 2011; Bender, Gidlow e Fisher, 2013) con una selezione mirata di narrazioni connesse a elementi e pratiche della notte urbana veneziana.

4.2.2. La sezione introduttiva

Passando alla sezione introduttiva, il nucleo tematico principale è dedicato al *topos* della decadenza di Venezia e costruisce una serie di riferimenti temporali fra «Vinegia del XV secolo» (Sugana, 1891, p. 6), «Venezia di questi ultimi due secoli» (*ibidem*, p. 7) e «la vita moderna affaccendata per occupazioni consone a bisogni nuovi» (*ibidem*, p. 8) che descrive l'evoluzione del costume e un progressivo processo di perdita dell'autenticità del tessuto socioeconomico – un allontanamento dalla quotidianità esperita dai «babbi, abituati ai facili commerci, usi a vivere la tranquilla esistenza

dei protetti» (*ibidem*, p. 9).

Il *topos* è funzionale all'istituzione di un parallelismo fra il passato come tempo dell'autenticità culturale e la notte come spaziotempo delle forme di socialità spontanea grazie alla sospensione delle pratiche del lavoro per ampie fasce della popolazione (Melbin, 1987), «allorchè [sic] subentra la tregua in questa lotta per la vita» (Sugana, 1891, p. 9). Nonostante l'essenzialismo che vena la narrazione della socialità notturna come risultato dell'«indole veneziana» (*ibidem*), è rilevante notare ai fini di un'indagine geografica che l'autore identifica «la dolce penombra» e «la pallida luce» (*ibidem*) come gli elementi che catalizzano le pratiche della socialità notturna, rivelando una comprensione empirica dell'ampiezza dei significati culturali attribuibili all'oscurità (Williams, 2008, p. 518) e della rilevanza di luci e atmosfere (Edensor, 2012) nei processi di co-produzione dei *nightscape* locali.

4.2.3. Le sequenze sull'economia della notte

Prima di identificare i tratti salienti dei gruppi di sequenze dedicati ai ritrovi della NTE dell'epoca, è opportuno introdurre una prima riflessione fondata sull'accezione di *nightscape* come «mescolanza di spazi notturni di grido, residuali e alternativi» (Chatterton e Hollands, 2003, pp. 4-5, traduzione dell'autore).

La riflessione permette di concentrare subito l'attenzione sui due passaggi (piè di pagina, p. 48, e pp. 93-96) dedicati ai locali esclusi dalla guida e che «semberebbero colpiti d'oblio ingeneroso» (Sugana, 1891, p. 93) per una ragione materiale ben precisa: il ristretto numero di pagine accordato all'autore, per via della sua scarsa notorietà, dichiarata da lui stesso in forma di *cleuasma* (*ibidem*). Tuttavia, riprendendo l'analisi di Paladini (2003), è possibile affermare che per «fornire al forestiero una specie di guida pratica» (Sugana, 1891, p. 93) siano state scartate le attività intrinsecamente residuali e messe in primo piano quelle attività che hanno investito nel rinnovo di arredi, ambienti, servizi e forme di intrattenimento). Infatti, l'attenzione dedicata agli interventi di restauro e ampliamento dei locali, insieme al plauso per l'iniziativa imprenditoriale, sono argomentazioni ricorrenti che supportano la scelta degli esercizi per le sequenze. In una di queste, ad esempio, l'autore arriva ad affermare che è al nome dei proprietari della birreria Bauer-Grünwald che «si lega il merito indiscutibile d'aver potentemente alimentato quel soffio di modernità pel quale Ve-

nezia d'oggi vale assai di più che Venezia di ieri, perché più sveglia, più pronta alla vita giovanilmente aitante ed operosa di tutta la nazione» (*ibidem*, p. 51). Parole che apparentemente stridono con i toni nostalgici della sezione introduttiva, ma che si accordano con lo svolgimento complessivo dell'argomentazione, come esemplifica il gruppo di sequenze dedicato al Lido in cui gli elementi del passato e del presente – ad esempio il riferimento ai festeggiamenti tradizionali in una cornice bucolica e l'apprezzamento per la «gita in vaporetto e Venezia fosforescente nel fondo della notte» (*ibidem*, p. 87) – sono estrapolati e ricombinati per costruire argomentazioni funzionali alla promozione dell'«iniziativa balneare del Fisola» (*ibidem*, p. 82), l'imprenditore Giovanni Busetto, che inaugurò il primo stabilimento balneare del Lido nel 1857.

Le finalità commerciali che affiorano dal testo possono quindi essere intese come il riflesso dei cambiamenti sociali e dei discorsi che avevano espresso «una volontà di consolidamento dell'immagine di Venezia all'interno della politica nazionale di annessione» (Trevisan, 1989, p. 78) anche attraverso «la conduzione borghese degli svaghi programmata “dall'alto”» (*ibidem*). Inoltre, l'importanza dell'influenza del contesto socioeconomico nazionale e locale riemerge anche nella narrazione ricorrente e sistematica di aneddoti minori e della quotidianità legati ai moti rivoluzionari e al Risorgimento. Ad esempio:

Caffè S. Margherita, all'epoca della prima dominazione austriaca, non offriva sicuro asilo ai cospiratori come quello in *crosera a S. Pantalon*, però un vecchio *habitué* ricorda che una sera del 1846 Daniele Manin vi entrò verso le undici, insieme ad alcuni amici e vi si trattenne più d'un'ora discorrendo concitatamente, ma a bassa voce; qualcuno si affacciò d'improvviso alla porta, fece un cenno, e Manin coi suoi compagni uscirono allontanandosi in fretta [Sugana, 1891, p. 90].

Quando vaghi e non ben verificabili come in questo caso, gli aneddoti attingono parte della loro plausibilità dalla memoria collettiva della capillarità delle restrizioni imposte alle pratiche della socialità durante la dominazione austriaca (Trevisan, 1989, p. 77), da racconti simili e provati – ad esempio, quelli che motivarono la chiusura dell'Aurora (Sugana, 1891, p. 28) – e dalla contestualizzazione verosimile in un locale pubblico. Un dettaglio che si può ritenere avvalorante, vista la pervasività e la frequenza dei commenti che costruiscono la narrazione dei locali come fulcri della vita sociale quotidiana – ad esempio, «più che un caffè, che un ristorante, è una specie di istituzione cittadina» (*ibidem*, p. 15) o «un caffè alla portata

delle moderne esigenze necessario al quartiere di cui è il centro naturale» (*ibidem*, p. 72).

Passando alla descrizione delle comunità di fruitori della notte urbana, invece, emerge frequentemente una narrazione che evidenzia una forte commistione fra differenti tipologie di clientele: «[...] crocchi di commercianti, di sensali, di giovani impiegati, d'industriosi d'ogni nobile specie, di *rentiers* epicurei, [...] eleganti e baldi *viveurs* [...] poeti, scrittori [...] magistrati, uomini di toga» (*ibidem*, pp. 15-16). Tuttavia, un esame più attento di questi passaggi, informato dalle «modalità di riterritorializzazione della notte» (Williams, 2008), rivela che la narrazione della commistione fra clientele corrisponde piuttosto a un processo di «canalizzazione» (*ibidem*, p. 522) rispondente alle finalità proprie del genere di appartenenza del testo e alla scelta del pubblico destinatario. Specificatamente, la *Venezia notturna* è una guida che canalizza i propri lettori-turisti ideali – cioè individui che appartengono a gruppi di estrazione sociale medio-alta che possono apprezzare tanto i riferimenti culturali e letterari inseriti nel testo che l'offerta commerciale dei caffè e degli esercizi pubblicizzati dagli annunci – indirizzandoli a riunirsi nell'area marciana, il *nightscape* locale più adeguato ai loro gusti e alle loro esigenze. Per contro, si intuisce l'esistenza di «modalità di emarginazione» (*ibidem*, p. 523) basate su codici sociali informali – «giova sapere essere ben difficile che dal San Marco, o dall'opposto Castello, un cittadino si porti a questa bottega» (Sugana, 1891, p. 72). Un'intuizione che trova conferma nei passi che collocano in aree circoscritte i gruppi di altre estrazioni socioeconomiche, come gli artisti che stazionano per la maggior parte del tempo fra Santa Margherita e San Barnaba (*ibidem*, p. 25), le figure professionali afferenti al mondo del teatro che occupano l'area fra San Luca, Sant'Angelo e la Fenice (*ibidem*, pp. 54-62), la comunità ebraica che gravita nell'area limitrofa al Ghetto (*ibidem*, p. 73), e coloro che «preferiscono abitare la Venezia eccentrica, i lontani quartieri ancora intatti» (*ibidem*, p. 91) esplicitamente identificati nella guida come i luoghi della piccola borghesia e delle fasce popolari.

4.2.4. *Le sequenze autoetnografiche e gli «altri» paesaggi notturni*

Alle descrizioni che restituiscono il ritratto di una notte urbana vibrante e vivace, fatta di spettacoli e locali affollati «aperti per tutta la notte» (*ibidem*, p. 42), fanno da contraltare cinque brevi





Fig. 2. *Nightscape* contemporaneo, Rio de la Fornace, Dorsoduro.
Fonte: fotografia di Nicolò Casagrande, marzo 2023.

sequenze che si possono interpretare come note di ispirazione autoetnografica (Vannini e Scott, 2020) dedicate alla descrizione e alla percezione individuale di paesaggi notturni quasi spopolati dove a fare da protagonisti sono gli elementi che costituiscono la materialità dei *nightscape*s (fig. 2).

La prima sequenza, «In una notte piovosa», istruisce lo sguardo del lettore-turista (Urry e Larsen, 2011) scorrendo il panorama visibile dalla «balaustra del Giardinetto» (Sugana, 1891, p. 34) in un arco che, dalla Giudecca ai Giardini, segue i giochi di luce riflessi dall'acqua e dal selciato bagnato: «[...] radi lumi allineati, che si riflettono nell'acqua nera, simili a frangie [sic] d'oro, a cirri di fuoco, o come le canne di un organo immenso in un tempio iperbolico che ha il cielo per volta» (*ibidem*).

Dall'introduzione dell'illuminazione pubblica a gas nel 1843 (Barchielli, 1995, p. 188), i riflessi della luce artificiale sono uno degli elementi imprescindibili dell'iconografia notturna veneziana a cui in questo caso la guida aggiunge tridimensionalità grazie al *soundscape*: «[...] il rumore del mare, [...] leggeri battiti dell'onde contro le prue [...] rumori indistinti della notte, buffi d'aria, la-

trati perduti nella vastità, zilli d'insetti nel giardino, battere delle ore per diverse lontananze» (Sugana, 1891, p. 35).

La seconda sequenza, «Laguna», è un riferimento agli spazi acquei periurbani che grazie alle pratiche di voga e alle forme di mobilità su acqua sono ricompresi nello spazio vissuto della città. Lo spunto più significativo di questa sezione è offerto dalla sintetica descrizione del tramonto restituita attraverso i cambiamenti del colore dell'acqua da «specchio d'acciaio» a «luce trepidante sull'acqua e in fondo, in fondo a pagliuzze d'argento diffusa in un magico pelago, tutto splendori» (*ibidem*, p. 53).

«Calle», invece, è la terza sequenza e descrive la città tramite il tropo del labirinto buio in cui risuonano passi solitari – «altri labirinti, altro buio, altro deserto» (*ibidem*, p. 74) – creando un ponte con la tradizione di rappresentazioni letterarie che hanno sovrapposto interpretazioni simboliche o psicologiche alla morfologia urbana grazie alla carica evocativa degli elementi dei *nightscape*s.

La quarta sequenza è senza titolo e, sebbene funzionale al gruppo di sequenze successive dedi-

cato al Lido, offre dei riscontri per le primissime forme di mobilità notturna offerte dai vaporetto entrati in funzione dal 1881 (Trevisan, 1989, p. 86):

L'agile vaporetto ogni dieci minuti vi trasporta, al tasso di altrettanti centesimi [...] vi trascina nella sua corsa attraverso una ridda d'immagini, fantastiche per la tenebra distesa sulla più bella via del mondo [Sugana, 1891, p. 78].

Infine, la sequenza «Canale» anticipa l'esperienza del lettore-turista invitandolo a immaginarsi nel *nightscape* svolgendo una funzione assimilabile a quella che il *marketing* definirebbe una *call to action*. Il meccanismo è attivato con la selezione di una serie di elementi comuni, ma distintivi, della realtà urbana veneziana – «un ponte [...] dal canale un odore umido e salato [...], una gondola [...], alte, nere muraglie, ciuffi d'erbe, abbaini e fumaioli [...] due finestre illuminate [...] gotiche» (*ibidem*, p. 92) – che sono impiegati come puntelli materiali al processo di costruzione delle aspettative del lettore-turista (Bender, Gidlow e Fisher, 2013), tramite una descrizione immersiva che lo colloca già all'interno del processo di produzione del *nightscape* – «stai affacciato [...] sotto l'arco che tu calchi [...] giri lo sguardo [...] ti sembrano» (Sugana, 1891, p. 92) – di cui è già percepibile l'atmosfera (Edensor, 2013) di «mistero [...] ignoto [...] tentazione» (Sugana, 1891, p. 92).

4.3.5. Il manoscritto ritrovato

La guida si chiude riportando uno stralcio di un fittizio – «Peccato che non sia vero!» (Sugana, 1891, p. 106) – documento ritrovato dall'autore che ricostruisce i festeggiamenti notturni seguiti all'incoronazione di Pietro Grimani nel 1741. La riproposizione «d'un anonimo documento, finora inedito» (*ibidem*, p. 102) è un espediente letterario di lunga tradizione. Nella letteratura del XIX secolo, l'introduzione di una fonte letteraria o storica fittizia assolve una funzione ludico-satirica o legittimante (Raffini, 2017, p. 311). Nel caso della *Venezia notturna* è possibile riscontrare una funzione ibrida sospesa fra legittimazione fondata sul verosimile e ironica consapevolezza della pretestuosità della fonte storica creata ad arte per i fini del presente. Significativamente, in una dialettica di questo tipo risuonano anche le discussioni radicate nell'ambito dei *tourism studies* che hanno approfondito il ruolo di stereotipi e guide nella costruzione delle rappresentazioni auten-

tiche di una destinazione, delle comunità che la abitano o della sua vita notturna (Bender, Gidlow e Fisher, 2013).

5. Conclusioni

La giustapposizione dei rilievi preliminari con le note di commento alla lettura ravvicinata informata dai *night studies* permette di ricavare direttrici di ricerca riconducibili a tre macroaree di interesse interdipendenti e interconnesse – pratiche e luoghi dell'economia notturna, spazi vissuti della notte urbana e narrazioni notturne – che contribuiscono allo sviluppo di un *framework* teorico e al contempo operativo per l'interpretazione dei *nightscares* veneziani contemporanei, focalizzato sulle intersezioni fra spazi notturni consumati, vissuti e narrati.

Con stretta attinenza ai temi della guida, la prima macroarea riguarda la dimensione del consumo legato alla ENTE contemporanea e inquadra linee di ricerca dedicate ad approfondire le ragioni che hanno portato alla strutturazione di un'offerta turistica prevalentemente diurna, la definizione di autenticità per la ENTE veneziana e il suo impiego nella strutturazione dell'offerta contemporanea e l'eventuale rapporto di continuità fra una guida storica rivolta a gruppi di estrazione sociale medio-alta e la retorica contemporanea del turismo di qualità.

La seconda macroarea sottolinea l'importanza di concentrare l'analisi sullo spazio vissuto indagando i meccanismi di attribuzione di funzioni sociali ai locali pubblici e i loro ruoli nei processi di co-produzione dei *nightscares* odierni, la presenza assente dell'area marciante nelle geografie della notte contemporanea, la comprensione della notte urbana come spaziotempo delle forme di socialità spontanea, i ruoli e le funzioni della luce artificiale e la possibilità di interpretare la rilevanza emergente degli spazi privati o ad accesso regolamentato come il riflesso di una tradizione di processi di gestione delle forme di intrattenimento dall'alto.

La terza macroarea, invece, mette in evidenza la necessità di vagliare il contributo delle narrazioni notturne (Papotti e Tanca, 2018) – non solo letterarie, ma anche giornalistiche – individuando i tropi ricorrenti nella descrizione della notte urbana per enfatizzare il contributo dei discorsi e delle rappresentazioni alle relazioni reciproche che co-producono i *nightscares* locali.

Nel presente contributo, la rilettura della fonte storica tramite il duplice filtro degli strumenti



concettuali dei *nights studies* e delle dinamiche contemporanee della notte veneziana ha consentito di mettere in luce non solo tre macroaree di interesse per l'analisi delle specificità della realtà notturna veneziana odierna, ma anche di enfatizzare tanto la problematica complessità quanto le potenzialità euristiche del concetto di *nightscape* nella sua applicazione a un contesto urbano locale.

Riferimenti bibliografici

- Acuto Michele (2019), *We Need a Science of the Night*, in «Nature», 576, pp. 339-340.
- Barchielli Mauro (1995), *La città dal buio alla luce*, Parma, Pratiche.
- Barzaghi Beatrice e Maria Fiano (2015), *Guida alla Venezia ribelle*, Roma, Voland.
- Bellis Mark e Karen Hughes (2011), *Getting Drunk Safely? Night-life Policy in the UK and its Public Health Consequences*, in «Drug and Alcohol Review», 30, pp. 536-545.
- Bender Jennifer, Bob Gidlow e David Fisher (2013), *National Stereotypes in Tourist Guidebooks: An Analysis of Auto- and Hetero-stereotypes in Different Language Guidebooks about Switzerland*, in «Annals of Tourism Research», 40, pp. 331-351.
- Bianchini Franco (1995), *Night Cultures, Night Economies*, in «Planning Practice & Research», 10, pp. 121-126.
- Borghi Rachele (2020), *Decolonialità e privilegio. Pratiche femministe e critica al sistema-mondo*, Roma, Meltemi.
- Brands Jelle, Irina van Aalst e Tim Schwanen (2015), *Safety, Surveillance and Policing in the Night-time Economy: (Re)turning to Numbers*, in «Geoforum», 62, pp. 24-37.
- Calafat Amador, Nicole Blay, Mark Bellis, Karen Hughes, Anna Kokkevi, Fernando Mendes, Barbara Cibin, Philippe Lazarov, Lubomira Bajcarova, George Boyiadjis, Maria Angels Duch, Montse Juan, Cátia C. Magalhães, Rosario Mendes, Andreas Pavlakis, Ioanna Siamou, Athanasios Stamos e Sabrina Tripodi (2011), *Tourism, Nightlife and Violence: A Cross Cultural Analysis and Preventive Recommendations*, Palma de Mallorca, IREFREA, http://www.irefrea.eu/uploads/PDF/Calafatal_2010.pdf (ultimo accesso: 2.VII.2023).
- Cavallo Federica Letizia e Tomasella Giuseppe (2020), *Venezia di notte. Frontiera della colonizzazione turistica o spazio-tempo per pratiche sociali?*, in Luc Gwiazdzinski, Marco Maggioli e Will Straw (a cura di), *Night Studies: Regards croisés sur les nouveaux visages de la nuit*, Parigi, Elya Editions, pp. 138-162.
- Chatterton Paul e Robert Hollands (2002), *Theorising Urban Playscapes: Producing, Regulating and Consuming Youthful Nightlife City Spaces*, in «Urban studies», 39, pp. 95-116.
- Chatterton Paul e Robert Hollands (2003), *Urban Nightscapes: Youth Cultures, Pleasure Spaces and Corporate Power*, Londra, Routledge.
- CoLaboratório (2014), *Manifesto da noite/Night Manifesto: em busca de uma cidadania 24h / Seeking citizenship 24h*, São Paulo, Invisíveis Produções, https://issuu.com/invisiveisproducoes/docs/manifesto-19_digital (ultimo accesso: 2.VII.2023).
- Crary Jonathan (2013), *24/7*, Los Angeles, Verso.
- Davis Robert (2022), *Il giocattolo del mondo. Venezia nell'epoca dell'iperturismo*, Venezia, Wetlands.
- Edensor Tim (2012), *Illuminated Atmospheres: Anticipating and Reproducing the Flow of Affective Experience in Blackpool*, in «Environment and Planning D: Society and Space», 30, pp. 1103-1122.
- Edensor Tim (2013), *Reconnecting with Darkness: Gloomy Landscapes, Lightless Places*, in «Social and Cultural Geography», 14, pp. 446-465.
- Foessel Michaël (2017), *La Nuit. Vivre sans témoin*, Parigi, Autrement.
- Gallan Ben e Chris Gibson (2011), *Commentary: New Dawn or New Dusk? Beyond the Binary of Day and Night*, in «Environment and Planning A: Economy and Space», 43, pp. 2509-2515.
- Giordano Emanuele e Luc Gwiazdzinski (2018), *La notte urbana, una nuova frontiera per la ricerca geografica in Italia*, in «Rivista Geografica Italiana», 125, pp. 437-452.
- Gwiazdzinski Luc (2002), *La nuit dimension oubliée de la ville: entre animation et insécurité*, tesi di dottorato, Université de Strasbourg.
- Gwiazdzinski Luc (2005), *La nuit, dernière frontière de la ville*, La Tour-d'Aigues, Éditions de l'Aube.
- Hadfield Phil (2006), *Bar Wars: Contesting the Night in Contemporary British Cities*, Oxford, Oxford University Press.
- Hadfield Phil (2015), *The Night-time City. Four Modes of Exclusion: Reflections on the Urban Studies Special Collection*, in «Urban Studies», 52, pp. 606-616.
- Heath Tim (1997), *The Twenty-four Hour City Concept: A Review of Initiatives in British Cities*, in «Journal of Urban Design», 2, pp. 193-204.
- Hobbs Dick, Philip Hadfield, Stuart Lister e Simon Winlow (2003), *Bouncers: Violence and Governance in the Night-time Economy*, Oxford, Oxford University Press.
- Holton Mark (2017), *Examining Student's Night-time Activity Spaces: Identities, Performances, and Transformations*, in «Geographical Research», 55, pp. 70-79.
- Koslofsky Craig (2011), *Evening's Empire: A History of the Night in Early Modern Europe*, Cambridge, Cambridge University Press.
- Kyba Christopher C. M., Sara B. Pritchard, Roger A. Ekirch, Adam Eldridge, Andreas Jechow, Christine Preiser, Dieter Kunz, Henckel Dietrich, Hölker Franz, Barentine John, Berge Jørgen, Meier Josiane, Gwiazdzinski Luc, Spitschan Manuel, Milan Mirik, Bach Susanne, Schroer Sibylle, Straw Will (2020), *Night matters: Why the Interdisciplinary Field of «Night Studies» is Needed*, in «J: Multidisciplinary Scientific Journal», 3, pp. 1-6.
- Measham Fiona e Phil Hadfield (2009), *Everything Starts with an E: Exclusion, Ethnicity and Elite Formation in Contemporary English Clubland*, in «Adicciones», 21, pp. 363-386.
- Melbin Murray (1987), *Night as Frontier: Colonizing the World after Dark*, New York, Free Press.
- Nofre Jordi (2020), *Because the Night belongs to Us*, in «Émulations», 33, pp. 129-138.
- Paladini Filippo Maria (2003), *Sociabilità ed economia del loisir. Fonti sui caffè veneziani del XVIII secolo*, in «Storia di Venezia - Rivista», 1, pp. 153-281.
- Papotti Davide e Marcello Tanca (2018), *Geografie letterarie del notturno: qualità degli spazi del buio in alcuni esempi di narrativa italiana del secondo Novecento*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», 14, 1, pp. 53-63.
- Raffini Daniel (2017), *Il libro fittizio. Storia e funzioni di un espediente letterario*, in «Écho des Études Romanes», 13, pp. 301-313.
- Roberts Marion e Adam Eldridge (2009), *Planning the Night-time City*, Londra, Routledge.
- Schivelbusch Wolfgang ([1988]1995), *Disenchanted Night: The Industrialization of Light in the Nineteenth Century*, Berkeley, University of California Press.
- Seijas Andreina e Milan Mirik Gelders (2021), *Governing the Night-time City: The Rise of Night Mayors as a New Form of Urban Governance After Dark*, in «Urban Studies», 58, pp. 316-334.
- Shaw Robert (2010), *Neoliberal Subjectivities and the Development of the Night-time Economy in British Cities*, in «Geography Compass», 4, pp. 893-903.

- Shaw Robert (2013), «*Alive After Five*»: *Constructing the Neoliberal Night in Newcastle upon Tyne*, in «Urban Studies», 52, pp. 456-470.
- Shaw Robert (2014), *Beyond Night-time Economy: Affective Atmospheres of the Urban Night*, in «Geoforum», 51, pp. 87-95.
- Shaw Robert (2015), *Night as Fragmenting Frontier: Understanding the Night that Remains in an Era of 24/7*, in «Geography Compass», 9, pp. 637-647.
- Shaw Robert (2018), *The Nocturnal City*, Londra, Routledge.
- Shaw Robert (2022), *Geographies of Night Work*, in «Progress in Human Geography», 46, pp. 1149-1164.
- Skelton Tracey (2013), *Young People's Urban Im/mobilities: Relationality and Identity Formation*, in «Urban Studies», 50, pp. 467-483.
- Straw Will (2018), *Afterword: Night Mayors, Policy Mobilities and the Question of Night's End*, in Jordi Nofre e Adam Eldridge (a cura di), *Exploring Nightlife: Space, Society and Governance*, Londra, Rowman and Littlefield International, pp. 225-231.
- Sugana Luigi (1891), *Venezia notturna*. Studi, Venezia, Fratelli Visentini (III edizione).
- Tambassi Timothy (2022), *Il paradigma notturno tra filosofia delle scienze geografiche e night studies*, in «Paradigmi», 40, pp. 165-180.
- Trevisan Albano (1989), *Dal «casotto» al luna park. Conflitti e adesioni popolari alle attrazioni foranee a Venezia*, in «La Ricerca Folklorica», 19, pp. 77-86.
- Urry John e Jonas Larsen (2011), *The Tourist Gaze 3.0*, Londra, Sage.
- van Liempt Ilse, Irina van Aalst e Tim Schwanen (2015), *Introduction: Geographies of the Urban Night*, in «Urban Studies», 52, pp. 407-421.
- Vannini Phillip e Scott Nicholas (2020), *Mobile Ethnographies of the City*, in Ole B. Jensen, Claus Lassen, Vincent Kaufman, Malene Freudendal-Pedersen e Ida Sofie Gøtzsche Lange (a cura di), *Handbook of Urban Mobilities*, Londra, Routledge, pp. 59-67.
- Williams Robert (2008), *Night Spaces: Darkness, Deterritorialization, and Social Control*, in «Space and culture», 11, pp. 514-532.



Dalle azioni sul paesaggio al paesaggio «in azione»: riflessioni sulle candidature al Premio del Paesaggio (edizione 2022-23)

Il Premio del Paesaggio del Consiglio d'Europa rappresenta il riconoscimento istituzionale più rilevante a livello europeo rivolto a progetti territoriali incentrati sui temi del paesaggio. Istituito nel 2008 in ottemperanza alle indicazioni presenti nella Convenzione Europea del Paesaggio (CEP), viene attribuito a cadenza biennale al miglior progetto, programma o politica – tra quelli candidati dai Paesi membri – che abbia saputo valorizzare il paesaggio attraverso azioni di salvaguardia, gestione e/o pianificazione, in coerenza con i principi stessi della CEP. A livello nazionale il processo di selezione della candidatura italiana è gestito dal Ministero della Cultura, che ogni due anni apre un apposito bando. Il presente contributo riflette sui 73 progetti che hanno risposto a questo bando nell'edizione 2022-23 del Premio. Attraverso l'analisi dei materiali di candidatura, una categorizzazione dei progetti e la discussione sulla pertinenza e l'efficacia interpretativa dei criteri di valutazione, si ritiene di poter offrire una riflessione sulle azioni che in Italia si vanno realizzando sul, nel, per e con il paesaggio e sul loro significato quali processi territoriali a opera di attori istituzionali e società civile.

From Landscape Actions to Landscape «in action»: Reflections on the Landscape Award Applications (Edition 2022-23)

The Council of Europe Landscape Award is the most important institutional recognition at European level for territorial projects focusing on landscape issues. Instituted in 2008 in compliance with the indications of the European Landscape Convention (ELC), it is awarded every two years to the best project, programme or policy – among those nominated by the member countries – that has been able to enhance the landscape through protection, management and/or planning actions, in accordance with the principles of the ELC. At the national level, the Italian nomination selection process is managed by the Ministry of Culture, which opens a special call for applications every two years. This study reflects on the 73 projects that responded to this call in the 2022-23 edition of the Award. Through the analysis of the candidates' material, a categorisation of the projects and a discussion on the relevance and interpretative effectiveness of the evaluation criteria, we believe we can offer a reflection on the actions that are being carried out in Italy on, in, for and with the landscape and on their significance as territorial processes by institutional actors and civil society.

Parole chiave: *Convenzione Europea del Paesaggio; Premio del Paesaggio; educazione al paesaggio; paesaggio e partecipazione; paesaggio e sostenibilità*

Keywords: *European Landscape Convention; Landscape Award; education on landscape; landscape participation; landscape and sustainability*

Sabrina Meneghello, Università di Padova, Dipartimento di scienze storiche, geografiche e dell'antichità (DiSSGeA) – sabrina.meneghello@unipd.it

Benedetta Castiglioni, Università di Padova, Dipartimento di scienze storiche, geografiche e dell'antichità (DiSSGeA) – etta.castiglioni@unipd.it

Nota: *l'articolo è il risultato di un lavoro e di riflessioni condivisi; le due autrici hanno pienamente contribuito ai risultati. Per quanto riguarda la stesura del testo sono da attribuire a Sabrina Meneghello i paragrafi 1 e 3 e relativi sottoparagrafi e a Benedetta Castiglioni i paragrafi 2 e 4. Le conclusioni sono state curate e scritte assieme dalle due autrici.*

1. Il Premio del Paesaggio del Consiglio d'Europa e la sua applicazione in Italia

Giunto nel 2022-23 alla VIII edizione, il Premio del Paesaggio del Consiglio d'Europa rappresenta il riconoscimento istituzionale più rilevante a livello europeo rivolto a progetti territoriali incentrati sui temi del paesaggio. Il Premio è stato istituito

nel 2008 in ottemperanza alle indicazioni presenti nella Convenzione Europea del Paesaggio (art. 11, CEP) e viene attribuito a cadenza biennale al miglior progetto, programma o politica – tra quelli candidati dai Paesi membri – che abbia saputo valorizzare il paesaggio attraverso azioni di salvaguardia, gestione e/o pianificazione, in coerenza con i principi stessi della CEP.

Sulla base dei criteri di valutazione indicati nel formulario ufficiale, i progetti si devono distinguere per l'esemplarità, l'attivazione di pratiche di partecipazione e sensibilizzazione pubblica e la capacità di contribuire allo sviluppo dei luoghi in modo sostenibile. L'intento del Consiglio d'Europa non è quindi tanto premiare paesaggi eccezionali quanto piuttosto riconoscere processi di valorizzazione del paesaggio che, attraverso il coinvolgimento delle popolazioni, sappiano qualificare e riqualificare i luoghi, anche i più difficili, in modo duraturo rafforzando il senso di identità a essi collegato. In altre parole, a differenza di numerosi altri processi qualificabili come «brandizzazione» (Papotti, 2019), in questo caso il Premio non viene attribuito al paesaggio «più bello», quanto piuttosto alla migliore azione in grado di mettere il paesaggio al centro di un processo di miglioramento della qualità dei luoghi e della vita di chi vi abita e di chi ne fruisce. Va inoltre sottolineato che il Premio viene attribuito a progetti che «devono essere realizzati, anche solo in parte, da almeno tre anni» (criterio 3, risoluzione CM/Res 2008 3), non cioè a buone idee o buoni propositi, ma ad azioni in grado di dimostrare continuità ed efficacia.

A livello nazionale, il processo di selezione della candidatura italiana per Strasburgo è gestito dal Ministero della Cultura, che ogni due anni apre un apposito bando per raccogliere autocandidature tramite una procedura che rappresenta un *unicum* a livello europeo¹. Inoltre, con lo scopo di «accrescere la sensibilizzazione della società civile, delle organizzazioni private e delle autorità pubbliche al valore dei paesaggi, al loro ruolo e alla loro trasformazione» (art. 6, CEP), a partire dal 2016 il Ministero ha promosso l'assegnazione del «Premio Nazionale del Paesaggio» al progetto selezionato quale candidato per Strasburgo e di una serie di riconoscimenti tra menzioni e segnalazioni per altri progetti virtuosi². Questa modalità di gestione del Premio prevede un'articolata e capillare serie di eventi nazionali per la sensibilizzazione dei potenziali soggetti proponenti, cui segue la fase vera di raccolta delle candidature e la loro valutazione da parte di una commissione di esperti nominata *ad hoc*.

In questa sede intendiamo concentrare l'attenzione sull'ultima edizione del Premio e in particolare sui 73 progetti che si sono autocandidati: essi infatti rappresentano un materiale di studio estremamente interessante per descrivere il quadro alquanto articolato – benché non esaustivo – delle azioni che in Italia si vanno realizzando attorno al tema del paesaggio, a volte con semplici azioni dirette, spesso con un processo più complesso di coinvolgimento della società civile.

Attraverso la proposta di una categorizzazione delle azioni e la discussione – alla luce della letteratura geografica – sulla pertinenza e l'efficacia interpretativa dei criteri di valutazione indicati dal Consiglio d'Europa, si intende mettere in evidenza alcune questioni chiave sul ruolo che il paesaggio svolge nell'ambito dei processi di sviluppo dei territori.

2. La filosofia del Premio

L'istituzione a livello europeo del Premio del Paesaggio è una delle emanazioni più evidenti della Convenzione Europea del Paesaggio. La filosofia del Premio si basa sulla definizione stessa di paesaggio presente nell'articolo 1 della CEP: «la porzione di territorio così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni». Attraverso il riconoscimento si intendono infatti valorizzare i tre aspetti salienti che derivano da questa definizione: l'importanza data ai paesaggi della vita quotidiana, indipendentemente dalla loro qualità, oltre che a quelli eccezionali; la centralità delle popolazioni che contribuiscono addirittura alla definizione stessa di paesaggio, attraverso la dimensione percettiva; e la processualità che viene riconosciuta al paesaggio per cui le politiche sono rivolte alla salvaguardia, ma anche alla gestione delle trasformazioni e alla progettazione di nuovi scenari (Castiglioni, 2022; Priore, 2009).

I quattro criteri che guidano il processo di attribuzione del Premio stimolano i soggetti proponenti a confrontarsi con i principi fondamentali e le misure prioritarie che la CEP indica ai Paesi firmatari per la determinazione delle politiche per il paesaggio, ovvero l'aderenza a un processo di sviluppo sostenibile fondato su un rapporto equilibrato tra i bisogni sociali, l'attività economica e l'ambiente (si veda il Preambolo), la necessità della sensibilizzazione, dell'educazione e della formazione (art. 6), la presenza di procedure di partecipazione del pubblico (artt. 5 e 6), e, infine, la capacità di sviluppare buone pratiche da condividere con gli altri Stati comunitari nell'ottica della cooperazione e assistenza reciproca (artt. 3 e 8).

L'iniziativa, rappresentando «un'importante applicazione della Convenzione Europea del Paesaggio nel nostro Paese, in continuità con gli impegni assunti dall'Italia nella sottoscrizione del Trattato a Firenze nel 2000» (Arena, 2018, p. 280), si colloca dunque nel panorama nazionale come una delle azioni istituzionali più significative riferibili a un approccio al paesaggio per molti versi assai distante da quelli tradizionalmente più diffusi, facenti capo



alla retorica del «bel paesaggio». Sia sul piano normativo sia nella visione comune, infatti, l'idea prevalente corrisponde a un approccio «patrimoniale» costruito secondo un *Authorised Heritage Discourse* (Smith, 2006), che si occupa di paesaggi dai caratteri eccezionali (siano essi naturali o storico-culturali), ai quali è attribuito valore dal sapere esperto e per i quali vanno poste in essere politiche di stretta tutela (il «vincolo paesaggistico») e/o di valorizzazione della sola «scenografia spesso funzionale al mercato turistico» (Pettenati, 2021, p. 1109).

«In un Paese come l'Italia, che ha difficoltà a garantire nella misura necessaria il recupero e l'accrescimento della qualità dell'ambiente di vita – di cui la conservazione del patrimonio culturale è parte integrante e significativa» (Bellisario, 2012, p. 369), il Premio del Paesaggio spinge invece a cercare la qualità progettuale nella portata innovativa e «democratizzante» della CEP (Egoz, Jørgensen e Ruggeri, 2018), ovvero la messa al centro di un'idea di paesaggio condivisa come bene comune (Gattullo, 2018; Castiglioni, Parascandolo e Tanca, 2015; Tanca, 2014) che corrisponde agli sguardi e alle esigenze di tutti (Castiglioni e Ferrario, 2018), che è «dappertutto», «di tutti» e «per tutti» (Castiglioni, 2022, p. 35), e che sa svelare «le trasformazioni capaci di garantire i significati e i valori attribuiti al paesaggio stesso dalla collettività» (Bergamo, 2021, p. 131). Il paesaggio, in questo senso, assume significato patrimoniale grazie alle plurali attribuzioni di valore da parte delle collettività, può venire «messo in gioco» attraverso progetti in cui la valorizzazione è costruita dall'*engagement* della società civile (si pensi al caso degli ecomusei) e diviene effettivamente strumento per una migliore qualità della vita in senso lato.

Il Premio rappresenta quindi un'occasione di rilievo che, grazie alla sua cadenza biennale, «induce a raccogliere i risultati di interventi e azioni positive, che provengono dalle realtà locali, e costituisce un'occasione preziosa per porre in evidenza esempi di buona gestione del paesaggio da diffondere e trasferire ad altre realtà territoriali» (Bellisario, 2012, p. 369).

In altra prospettiva, che è quella che primariamente qui adottiamo, il materiale del Premio fornisce «un contributo fondamentale alla conoscenza del paesaggio italiano fotografandone la vitalità e la capacità di rinsaldare e rigenerare ragioni profonde e legami con i luoghi» (Arena, 2018, p. 279).

3. Le candidature: una prima analisi

Da un punto di vista metodologico si possono distinguere tre differenti fasi di analisi e interpre-

tazione del ricco e vario materiale pervenuto da parte dei 73 soggetti candidati³. La prima è consistita nella descrizione delle candidature attraverso alcune variabili quali l'area di localizzazione del progetto, la tipologia dei soggetti proponenti e il tipo di partenariato messo in atto per la realizzazione delle progettualità. La seconda fase, di carattere interpretativo, ha previsto il raggruppamento dei progetti in specifiche categorie capaci di evidenziare le modalità attraverso cui le singole candidature contribuiscono ad attivare azioni di valorizzazione del paesaggio secondo i quattro criteri di valutazione indicati dal formulario di candidatura europeo. La terza fase (di cui discuteremo più avanti) è consistita nell'analisi del modo in cui i quattro criteri di valutazione sono stati interpretati dai soggetti proponenti per descrivere la propria progettualità. Si è trattata della fase più complessa, che ha portato a problematizzare i criteri stessi come strumento di valutazione dei progetti di paesaggio.

3.1. Distribuzione, soggetti proponenti e partnership

La distribuzione delle 73 candidature⁴ sul territorio nazionale è nel complesso abbastanza uniforme (fig. 1), con una provenienza da 18 regioni su 20, pur evidenziando una maggiore vivacità di

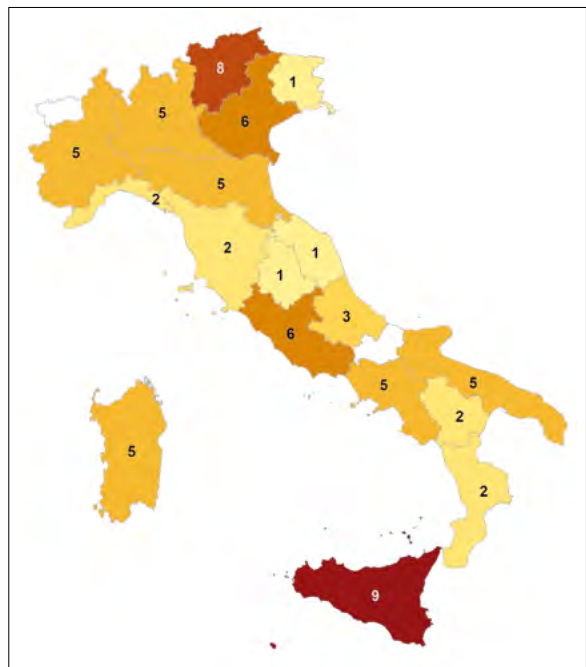


Fig. 1. Distribuzione territoriale delle candidature.

Fonte: Ministero della Cultura, Direzione generale archeologia belle arti e paesaggio (a cura di) (2023), *Selezione della candidatura italiana VIII edizione del Premio del Paesaggio del Consiglio d'Europa. Premio Nazionale del Paesaggio, IV edizione, 2022-2023*, p. 9.

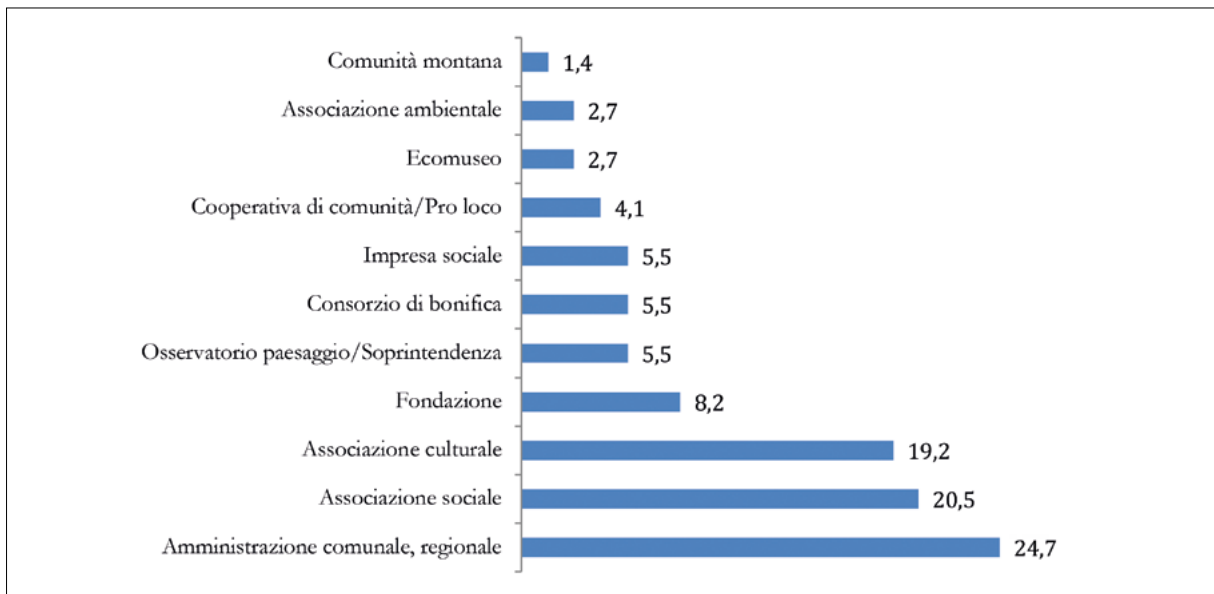


Fig. 2. Tipologie di soggetti proponenti (%).
Fonte: elaborazione delle autrici.

alcune (la Sicilia e il Trentino-Alto Adige) rispetto ad altre.

Nonostante questa distribuzione dipenda in buona parte dalla capacità di penetrazione nei diversi territori delle attività di promozione del Premio, essa rappresenta tuttavia un primo indizio che in tutte le aree del Paese esiste una certa attenzione verso il tema, che si concretizza in azioni significative e i cui promotori sono in grado di valorizzare proponendo la loro candidatura.

Per quanto riguarda i proponenti, il bando favorisce la partecipazione di una molteplicità di soggetti, pubblici e privati⁵ (fig. 2), come singoli o in *partnership* (fig. 3).

Il materiale analizzato ha confermato la varietà dei soggetti proponenti registrata nelle precedenti edizioni e l'attivazione, nei diversi territori, di ampie parti della società civile. La vasta articolazione della *partnership* che ha caratterizzato quasi

metà dei progetti candidati è un indicatore positivo che descrive non solo la varietà di soggetti che hanno collaborato all'ideazione e realizzazione dei progetti stessi, ma anche l'estensione territoriale delle relazioni attivate e quindi la possibilità delle azioni di impattare su aree ampie e su una filiera di settori diversificati.

3.2. Dal Premio del Paesaggio alle azioni per, sul, nel, con il paesaggio

La seconda fase di analisi è stata avviata effettuando un *assessment* preliminare dei contenuti delle candidature cercando di comprendere il tipo di azione proposta da ciascuna. Un lungo elenco di tipi di azioni è presente all'interno del bando quale esemplificazione in grado di sollecitare le autocandidature. Un'analisi approfondita dei 73 progetti in concorso ha però richiesto l'individuazione di una diversa e più puntuale categorizzazione secondo dieci tipologie progettuali, che rappresentano le modalità di azione prevalente attraverso cui ogni progetto candidato può essere descritto nella sua relazione con il paesaggio⁶.

Attraverso la definizione delle dieci categorie di azioni (tab. 1)⁷, questa fase ha permesso di mettere in evidenza che non esiste un'azione specifica per contesto geografico o per tipologia di paesaggio né in relazione alla tipologia di soggetto attuatore, ma che le diverse azioni sono trasversali e si specificano solo sulla base della capacità dei luoghi e delle comunità di esprimere e condivide-

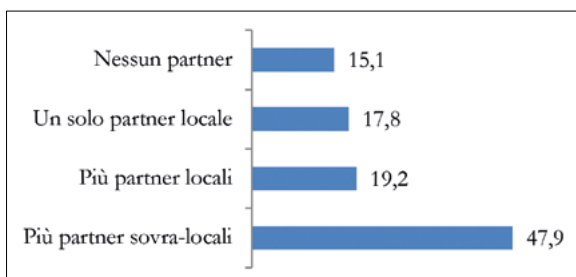


Fig. 3. Tipologie di *partnership* (%).
Fonte: elaborazione delle autrici.



Tab. 1. Le 10 categorie di azione.

n	Tipologia azione	Descrizione azione
1	Co-progettazione per la rigenerazione di aree marginali o urbane	Riqualificazione di porzioni di territorio resa possibile dal dialogo e condivisione di intenti di più soggetti per il miglioramento della qualità dei luoghi e della vita delle comunità
2	<i>Engagement</i> sociale per la salvaguardia del paesaggio	Forme di impegno sociale, più o meno strutturate, attivate con l'obiettivo specifico di salvaguardare il paesaggio
3	Installazioni artistiche e <i>land art</i>	Realizzazione di installazioni, durature o effimere, capaci di instaurare un dialogo significativo tra arte e paesaggio
4	Interventi tecnici	Interventi di tipo tecnico realizzati da enti pubblici nell'area di competenza tra cui azioni di regimazione e/o riqualificazione ambientale del reticolo idrografico, mitigazione del rischio idrogeologico, riqualificazione di spazi pubblici attraverso specifiche scelte di arredamento urbano e simili
5	Itinerari, antiche vie, cammini	Recupero, gestione e valorizzazione di antichi percorsi a livello locale, regionale o interregionale
6	Patrimonio culturale e paesaggi storici	Recupero, tutela e/o gestione e valorizzazione di elementi del patrimonio culturale o paesaggistico (ad esempio, singoli edifici, zone archeologiche o aree terrazzate), basati su un lavoro più ampio di riscoperta del paesaggio culturale
7	Patrimonio immateriale, festival, eventi	Mobilizzazione di aspetti intangibili del patrimonio e di elementi delle identità locali in grado di valorizzare il paesaggio
8	Recupero aree abbandonate e fruizione di prossimità	Azioni di sensibilizzazione e partecipazione «dal basso» alle scelte amministrative per il recupero di spazi abbandonati, diventati nel tempo serbatoi di biodiversità da proteggere contro gli eccessi dell'urbanizzazione incontrollata e da trasformare in luoghi di socialità
9	Ricerca, formazione, divulgazione	Attività di ricerca e/o di educazione al paesaggio realizzata tramite interventi formativi o di divulgazione
10	Valorizzazione e promozione turistica	Azioni per la fruizione del paesaggio soprattutto da parte di visitatori e turisti tramite il potenziamento delle possibilità di accesso e immersione in luoghi spesso inaccessibili e poco conosciuti

Fonte: elaborazione delle autrici.

re bisogni, risorse e potenzialità. Queste categorie dimostrano dunque l'impegno dei promotori in azioni di interesse generale che mobilitano il paesaggio come motore di sviluppo locale e duraturo, e strumento per generare forme di democrazia, cittadinanza attiva, confronto, scambio di idee e buone pratiche. In altre parole, nei diversi contesti e con la partecipazione dei diversi attori, si agisce non solo *sul o per* il paesaggio, tramite azioni dirette o indirette volte a incidere sulla qualità fisica dei luoghi, ma anche *nel e con* esso, grazie a un coinvolgimento delle collettività che ne sono costruttrici e fruitrici e, ancor più, inserendo il paesaggio stesso nelle trame territoriali per il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità.

4. Quattro criteri per la valutazione

Descrivendo in generale il valore del Premio, Arena parla di «un vero archivio di progetti di paesaggio aggiornato all'oggi che possiede un grande valore documentario e anche un fondamentale carattere esemplare» (Arena, 2018, p. 280). Come indicato dal presidente della Commissione, effettivamente anche nell'ultima edizione le 73 candidature «hanno corrisposto in pieno ai criteri richie-

sti dal bando per la partecipazione alla procedura di selezione: sviluppo sostenibile, esemplarità, partecipazione pubblica, sensibilizzazione» (Ministero della Cultura, Direzione generale archeologia belle arti e paesaggio, 2023, p. 5). Tutti i progetti sono quindi stati considerati idonei, aderendo implicitamente ai principi della CEP schematizzati in formulario proprio dai quattro criteri.

Andando al di là del processo e osservandolo come occasione di riflessione più ampia sulle pratiche di paesaggio, l'analisi delle descrizioni progettuali ha portato a riflettere sulla capacità di questi criteri di valutazione non solo di orientare in modo efficace i soggetti proponenti nella compilazione del formulario, ma anche di aiutare i membri della commissione nella valutazione delle candidature. In altri termini, si è posta la questione se i quattro criteri in formulario fossero effettivamente validi strumenti di autovalutazione per i proponenti, utili a riflettere sul proprio progetto e se potessero rappresentare, nel contempo, utili filtri per la Commissione nella definizione dei diversi gradienti di qualità delle proposte. Tale questione invita inoltre a riflettere in termini più generali sul rapporto tra paesaggio, sviluppo sostenibile, partecipazione e sensibilizzazione, e su che cosa si possa intendere per esemplarità.

Dall'analisi dei formulari è emerso come in alcuni casi i criteri abbiano effettivamente spinto i soggetti che hanno redatto le candidature a riflettere su temi cui probabilmente non avrebbero altrimenti mai pensato e attorno ai quali la partecipazione al bando ha portato dunque ad assumere maggiore consapevolezza.

Ad esempio, nel caso di progetti caratterizzati da interventi tecnici – come nella candidatura del Consorzio della Bonifica Parmense incentrata sulla realizzazione di opere idrauliche per l'irrigazione di prati nella zona di produzione del Parmigiano Reggiano – è evidente lo sforzo di descrivere il criterio dello «sviluppo sostenibile» riflettendo anche sugli effetti socio-economici dell'azione oltre che su quelli ambientali, nella loro relazione reciproca. Nel caso di progetti basati sull'organizzazione di eventi culturali – ad esempio, il progetto siciliano «Scuola Antichi Mestieri» presentato dal Comune di Buscemi – la descrizione del criterio «esemplarità» sottolinea la capacità di attivare anche tra i giovani un «saper fare» che genera benessere individuale e collettivo e in quanto tale rappresenta una buona pratica.

Anche l'analisi dei testi che descrivono i riconoscimenti assegnati dalla Commissione ministeriale ai progetti più meritevoli evidenzia l'utilità dei criteri nell'individuare degli aspetti di qualità delle proposte esaminate. Ad esempio, la «menzione speciale» al progetto bolognese «Sentieri naturalistici nel bosco urbano dei Prati di Caprara» presentato dall'Associazione Planimetrie Culturali viene assegnata: «per l'esemplarità nel coinvolgimento dei cittadini, come primi e principali fruitori del parco e per la capacità di sensibilizzare la collettività sui temi della partecipazione al dibattito relativo alle scelte urbanistiche della pubblica amministrazione e sugli effetti di tali scelte per il benessere individuale e collettivo». Si tratta evidentemente dell'attinenza dell'azione progettuale ai due criteri «partecipazione pubblica» e «sensibilizzazione» (Ministero della Cultura, Direzione generale archeologia belle arti e paesaggio, 2023, p. 20).

Dall'analisi dei formulari sono emerse, tuttavia, spesso descrizioni superficiali delle azioni progettuali, contenenti affermazioni evidentemente solo retoriche e strumentali alla mera presentazione della candidatura, aderenti quindi solo in parte alla realtà. Ad esempio, nel caso di azioni di valorizzazione turistica, il criterio della «partecipazione pubblica» è stato a volte tradotto nella capacità del soggetto proponente di collaborare con istituzioni e operatori privati, senza invece fare riferimento a forme di coinvolgimento della

comunità nella realizzazione del progetto. Analogamente, nelle candidature che hanno messo al centro azioni di recupero di aree abbandonate, si è notata una certa incoerenza tra l'affermazione relativa a pratiche di «sviluppo sostenibile» rispetto ad alcune forme di utilizzo dell'area e di fruizione di prossimità promosse (in un video di progetto, ad esempio, si esaltano e si promuovono le gare di *bike cross* in un contesto recuperato per il tempo libero di famiglie e anziani). Spesso, il criterio della «sensibilizzazione» viene descritto superficialmente, indicando, ad esempio, la sola numerosità dei partecipanti alle iniziative proposte e il successo dei relativi canali *social*, senza fare riferimento all'attivazione di una vera *awareness raising* sui valori e le questioni del paesaggio. Le azioni per la partecipazione e la sensibilizzazione, inoltre, vengono in vari casi riferite solo a *target* limitati, non aperti alla società civile nella sua pluralità. Infine, nei progetti incentrati sull'organizzazione di eventi culturali, la descrizione del criterio «esemplarità» si limita a valutare quanto il *format* sia modulare e replicabile in altri contesti, senza riuscire a presentarne l'originalità in relazione anche alle specificità dei diversi paesaggi.

Le difficoltà, le forzature e le contraddizioni che emergono dai formulari appaiono dipendere tuttavia anche da una definizione non sempre chiarissima dei criteri stessi. Ad esempio, come abbiamo appena visto per quanto riguarda l'«esemplarità», essa non pare adattarsi pienamente al paesaggio se interpretata solo nei termini della «replicabilità»: come ogni paesaggio è unico nella relazione con un preciso contesto socio-culturale, così ogni progettualità acquisisce valore solo con riferimento a queste specificità. Se, quindi, è senza dubbio auspicabile la diffusione di esempi efficaci e buone pratiche, non altrettanto l'esemplarità così considerata rappresenta necessariamente una caratteristica di valore per un progetto.

Anche il criterio dello «sviluppo sostenibile», nonostante l'apparente auto-evidenza, non risulta facilmente applicabile nel momento in cui si vada ad approfondire il senso del rapporto tra sostenibilità e paesaggio nella sua articolazione e complessità. La questione, infatti, non va posta solo, o tanto, nella problematica definizione di «paesaggio sostenibile» (Antrop, 2006; Selman, 2008; Benson e Roe, 2007), spesso implicitamente riferita alla sola dimensione ambientale o alla mera conservazione di un paesaggio nelle sue fattezze visibili, quanto piuttosto nel ruolo del paesaggio quale *marker* complesso della sostenibilità territoriale (Castiglioni e De Marchi, 2007), vale a dire di un suo ruolo *strumentale* nell'ambito della



più ampia e complessiva prospettiva delle trasformazioni territoriali nel quale il paesaggio diventa soprattutto «metodo» e «principio di orientamento» (Besse, 2020, p. 60). Infine, i modi in cui i due criteri maggiormente connessi alla filosofia della CEP, «sensibilizzazione» e «partecipazione pubblica», sono stati variamente interpretati nei formulari del Premio, dimostrano quanto questa filosofia stenti ancora a venire compresa, nel suo obiettivo generale di dar voce alla cosiddetta «domanda sociale» di paesaggio (Berque, 1995, p. 39; Luginbühl, 2001) e di promuovere una sua effettiva e sostanziale «democraticità» (Castiglioni e Ferrario, 2018). Sensibilizzazione e partecipazione appaiono infatti declinate ancora troppo spesso quali mera trasmissione di contenuti o coinvolgimento passivo in momenti pubblici, invece che come processo di crescita della consapevolezza, grazie anche alla considerazione delle contraddizioni e dei conflitti (Sgard, 2022), o come occasione per un coinvolgimento reale di una comunità (Morisi, 2018), occasione di dibattito ed effettiva assunzione di responsabilità (Pascolini, 2021).

5. Conclusioni

Quanto sopra presentato offre l'occasione per ragionare su come il Premio del Paesaggio, un evento biennale organizzato a livello europeo che trova una originale traduzione nel processo di gestione in Italia, costituisca una formidabile occasione per svelare le diverse modalità attraverso cui si «agisce» sul paesaggio. La versione italiana del Premio, in particolare, non solo fa propri gli aspetti di innovazione del riconoscimento europeo che derivano dai principi della CEP, ma ne amplifica le potenzialità innescando un interessante processo *bottom up* di mobilitazione e autovalutazione delle proprie progettualità da parte di tutti i soggetti che decidono di partecipare a questa sfida.

L'analisi delle 73 candidature pervenute alla VIII edizione del Premio evidenzia che in tutte le aree del Paese esiste una certa attenzione verso i temi del paesaggio, che si concretizza in azioni significative. L'analisi indica altri elementi positivi del Premio, tra cui la varietà dei soggetti che agiscono per/sul/nel/con il paesaggio e la capacità dei progetti di attivare ampie parti della società civile. Anche la varietà dei soggetti coinvolti e il livello sovra-locale delle *partnership* sono indicatori positivi delle azioni progettuali che evidenziano la capacità di generare effetti su aree ampie e settori diversificati.

La positività del Premio del Paesaggio emerge inoltre dalle parole usate dai membri della Commissione per commentare l'esperienza da valutatori. Laura Pedrazzini, dirigente della Regione Lombardia, descrive il Premio come una iniziativa capace di porre sul terreno in modo concreto i principi della Convenzione Europea. Mauro Pascolini, geografo dell'Università di Udine, riconosce la «grande vitalità in Italia di azioni che coniugano aspetti e interpretazioni diverse del concetto stesso di paesaggio». Michele Buffa, biologo naturalista, già dirigente della Regione Siciliana, sottolinea la «dimensione più politica, gestionale, concreta e materiale della vita civile, in contatto con il territorio e con l'ambiente» (Ministero della Cultura, Direzione generale archeologia belle arti e paesaggio, 2023, pp. 6-7)⁸.

Tuttavia, l'analisi condotta ha portato anche a problematizzare i criteri di valutazione delle candidature – sostenibilità, esemplarità, partecipazione pubblica e sensibilizzazione – indicati nel formulario del Consiglio d'Europa e ha evidenziato i loro limiti nel favorire il passaggio «de l'observation du paysage à l'observation du territoire par le paysage» (Dérioz, Béringuier e Laques, 2010, p. 20) e quindi nella loro reale capacità di restituire l'aderenza delle azioni progettuali ai principi della CEP.

Affinché i criteri di valutazione possano effettivamente aiutare a «valutare le specificità operative che rendono i cittadini capaci di interpretare in maniera originale gli stimoli provenienti dai milieu locali» (Gattullo, 2021, p. 808) per agire per/sul/nel/con il paesaggio, le azioni messe in campo da parte del Ministero per il Premio non appaiono dunque sufficienti. A fronte della vivacità di soggetti e azioni distribuita a livello nazionale, si vede la necessità di mantenere vivo il dibattito, di rafforzare la comunicazione su questi temi, di offrire occasioni di formazione e di approfondimento. In altre parole, in una valutazione complessiva emergono luci e ombre: da un lato, l'esperienza del Premio mette in evidenza che esistono nelle varie parti del Paese processi collaborativi «capaci di incentivare la collettività nell'elaborazione di mirate attività progettuali per la conoscenza, formazione, promozione, fruizione e riqualificazione del paesaggio» (art. 2 del dm 457/2016) e forme di responsabilità civile e sociale condivisa per la cura del paesaggio stesso; dall'altro lato, rimane ampio spazio per altre iniziative, quali ad esempio quelle degli Osservatori del paesaggio (alla scala nazionale, regionale, locale), in grado di intervenire in modo più incisivo nella «costruzione collettiva della conoscenza che

contribuisce a generare fini competenze di osservazione e di ascolto» (Guanan, 2021, p. 847) necessarie a comprendere le «proprietà stimolanti del paesaggio» (Castelnovi, 2000, p. 22).

In tal modo il paesaggio, grazie alla sua capacità di «attivare interazioni, far emergere conflitti latenti, stimolare processi auto-organizzativi locali», potrebbe più efficacemente diventare «mezzo efficace per la costruzione di reti locali di soggetti, attorno a progetti di trasformazione, riqualificazione, sviluppo». (Dematteis, 2021, p. 86).

Riferimenti bibliografici

- Antrop Marc (2006), *Sustainable Landscapes: Contradiction, Fiction or Utopia?*, in «Landscape and Urban Planning», 75, pp. 187-197.
- Arena Marina (2018), *Immagini per nuovi paesaggi mediterranei: istantanee del presente*, in «ArcHistoR», 4, pp. 278-285.
- Bellisario Maria Grazia (2012), *Il Premio del Paesaggio del Consiglio d'Europa: buone esperienze dai territori*, in «Economia della cultura», 3, pp. 369-372.
- Benson John F. e Maggie Roe (2007), *Landscape and Sustainability*, New York, Routledge.
- Bergamo Giulia (2021), *Tra natura e storia: conoscere per valorizzare. La Ensenada de Bolonia*, in Martina Frank e Myriam Pilutti Namer (a cura di), *La Convenzione Europea del Paesaggio vent'anni dopo (2000-2020). Ricezione, criticità, prospettive*, Venezia, Edizioni Ca' Foscari, pp. 125-132.
- Berque Augustin (1995), *Les raisons du paysage. De la Chine antique aux environnements de synthèse*, Parigi, Fernand Hazan.
- Besse Jean Marc (2020), *Paesaggio ambiente. Natura, territorio, percezione*, Roma, DeriveApprodi.
- Convenzione Europea del Paesaggio [CEP] (2000), <https://www.premiopaesaggio.beniculturali.it/wp-content/uploads/2018/09/ELC-italian.pdf.pdf> (ultimo accesso: 20.XII.23).
- Castelnovi Paolo (2000), *Il senso del paesaggio. Relazione introduttiva*, in Castelnovi Paolo (a cura di), *Il senso del paesaggio*, Istituto di ricerca economico-sociale del Piemonte, Torino, pp. 21-37.
- Castiglioni Benedetta (2022), *Paesaggio e società. Una prospettiva geografica*, Roma, Carrocci.
- Castiglioni Benedetta e Massimo De Marchi (a cura di) (2007), *Paesaggio, sostenibilità, valutazione*, in «Quaderni del Dipartimento di Geografia», 24, Università di Padova.
- Castiglioni Benedetta e Viviana Ferrario (2018), *Exploring the Concept of Democratic Landscape*, in Egoz Shelley, Karsten Jørgensen e Deni Ruggeri (a cura di), *Defining Landscape Democracy*, Cheltenham-Northampton, Edward Elgar Publishing, pp. 37-49.
- Castiglioni Benedetta, Fabio Parascandolo e Marcello Tanca (a cura di) (2015), *Landscape as Mediator, Landscape as Commons. International Perspective on Landscape Research*, Padova, CLEUP.
- Comitato dei Ministri del Consiglio d'Europa (2008), *Risoluzione CM/Res 3 del 20 febbraio 2008. Sul regolamento relativo al Premio del Paesaggio del Consiglio d'Europa*, https://www.premiopaesaggio.beniculturali.it/wp-content/uploads/2018/09/CM_Res20083IT.pdf (ultimo accesso: 22.XII.2023).
- dm 457/2016, *Istituzione della Giornata nazionale del Paesaggio del Premio nazionale del Paesaggio*, <https://www.premiopaesaggio.beniculturali.it/wp-content/uploads/2018/09/DM-457-del-7-Ottobre-2016-imported-63115.pdf> (ultimo accesso: 20.XII.23).
- Dematteis Giuseppe (2021), *Geografia come immaginazione: tra piacere della scoperta e ricerca di futuri possibili*, Roma, Donzelli.
- Déroz Pierre, Philippe Béringuier e Anne-Élisabeth Laques (2010), *Mobiliser le paysage pour observer les territoires : quelles démarches, pour quelle participation des acteurs ?*, in «Développement durable et territoires. Économie, géographie, politique, droit, sociologie», 1, 2, pp. 1-20.
- Egoz Shelley, Karsten Jørgensen e Deni Ruggeri (2018) (a cura di), *Defining Landscape Democracy. Apath to Spatial Justice*, Cheltenham-Northampton, Edward Elgar Publishing.
- Gattullo Mariateresa (2018), *Il paesaggio come commons. Riflessioni teoriche e analisi empiriche: il caso del Parco Paduli nel Salento delle Serre*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», 1, 1, pp. 79-89.
- Gattullo Mariateresa (2021), «*Abitare i Paduli*» e «*Casa delle agri-culture*»: due esperienze di amore e cura del paesaggio rurale pugliese, in Benedetta Castiglioni, Marco Puttilli e Marcello Tanca (a cura di), *Oltre la convenzione. Pensare, studiare, costruire il paesaggio vent'anni dopo*, Firenze, Società di Studi Geografici [SSG], pp. 797-810.
- Giacomini Anna (2023), *Sul paesaggio, nel paesaggio, per il paesaggio, con il paesaggio: idee e azioni nelle candidature al Premio del Paesaggio 2022-2023*, Tesi di Laurea Magistrale in Scienze per il Paesaggio, a.a. 2022-2023, DiSSGEA, Università di Padova.
- Guanan Andrea (2021), *Introduzione*, in Benedetta Castiglioni, Marco Puttilli e Marcello Tanca (a cura di), *Oltre la convenzione. Pensare, studiare, costruire il paesaggio vent'anni dopo*, Firenze, SSG, pp. 843-847.
- Luginbühl Yves (2001), *La demande sociale de paysage. Conseil national du paysage – séance inaugurale du 28 mai 2001*, <https://www.vie-publique.fr/sites/default/files/rapport/pdf/014000726.pdf> (ultimo accesso: 21.XII.23).
- Ministero della Cultura, Direzione generale archeologia belle arti e paesaggio (a cura di) (2021), *Selezione della candidatura italiana VII edizione del Premio del Paesaggio del Consiglio d'Europa. Premio Nazionale del Paesaggio, III edizione 2020-2021*, <https://www.premiopaesaggio.beniculturali.it/premio-paesaggio/publicazione-della-selezione-dei-progetti-candidati/> (ultimo accesso: 22.XII.2023).
- Ministero della Cultura, Direzione generale archeologia belle arti e paesaggio (a cura di) (2023), *Selezione della candidatura italiana VIII edizione del Premio del Paesaggio del Consiglio d'Europa. Premio Nazionale del Paesaggio, IV edizione 2022-2023*, <https://www.premiopaesaggio.beniculturali.it/wp-content/uploads/2023/06/rapporto-premio-paesaggio-2022-2023-v2.pdf> (ultimo accesso: 22.XII.23).
- Moris Massimo (2018), *Il paesaggio come parola chiave nella formazione e nella messa in opera delle politiche pubbliche*, in Benedetta Castiglioni, 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. 53-70.
- Papotti Davide (2019), *Immaginari geografici e marketing turistico. Dal «brand territoriale» ai «paesaggi griffati»*, in «Ri-Vista. Research for landscape architecture», 7, 2, pp. 146-157.
- Pascolini Mauro (2021), *Paesaggio, partecipazione e cittadinanza attiva*, in Martina Frank e Myriam Pilutti Namer (a cura di), *La Convenzione Europea del Paesaggio vent'anni dopo (2000-2020). Ricezione, criticità, prospettive*, Venezia, Edizioni Ca' Foscari, pp. 183-196.
- Pettenati Giacomo (2021), *Introduzione: il rapporto complicato tra la Convenzione Europea del Paesaggio e l'Unesco*, in Benedetta Castiglioni, Marco Puttilli e Marcello Tanca (a cura di), *Oltre la convenzione. Pensare, studiare, costruire il paesaggio vent'anni dopo*, Firenze, SSG, pp. 1107-1110.



Priore Riccardo (2009), No people no landscape. *La Convenzione Europea del Paesaggio: luci e ombre nel processo di attuazione in Italia*, Milano, Angeli.

Selman Paul (2008), *What do we mean by Sustainable Landscape?*, in «Sustainability: Science, Practice and Policy», 4, 2, pp. 23-28.

Sgard Anne (2022), *Landscape Controversy: A Tool and Educational Device*, in «Landscape Research», 47, 2, pp. 155-166.

Smith Laurajane (2006), *Uses of Heritage*, New York, Routledge.

Tanca Marcello (2014), *Il paesaggio come bene comune. Alla ricerca di «buone pratiche» per l'organizzazione del territorio*, in «Rivista CNS-Ecologia Politica», 2, pp. 1-13.

<https://www.premiopaesaggio.beniculturali.it/wp-content/uploads/2022/10/bando-viii-edizione-premio-nazionale-paesaggio.pdf> (ultimo accesso: 19.XII.23).

Note

¹ Il bando è gestito dalla Direzione generale archeologia, belle arti e paesaggio, Servizio V-Tutela del paesaggio del Ministero della Cultura, che si avvale di un servizio esterno di segreteria tecnica.

² L'allora Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ha istituito con dm 457 del 7 ottobre 2016 la Giornata Nazionale del Paesaggio da celebrare il 14 marzo di ciascun anno (art. 1 del dm 457/2016). Il decreto stabilisce che nella stessa data venga assegnato il Premio Nazionale del Paesaggio alla candidatura nazionale selezionata per il Premio europeo (art. 3). Nella premessa del bando nazionale si specifica che, oltre al conferimento del Premio Nazionale, ulteriori riconoscimenti saranno attribuiti a progetti meritevoli per la particolare qualità delle azioni svolte per la tutela e valorizzazione del paesaggio e in particolare per il raggiungimento degli obiettivi prefissati dalla Convenzione. Chi scrive si è occupato in prima persona della segreteria tecnica per la selezione della candidatura alla VIII edizione del Premio europeo e della IV edizione del Premio Nazionale (da ottobre 2022 e maggio 2023) sulla base dell'incarico affidato dal Ministero al Dipartimento di scienze storiche, geografiche e dell'antichità dell'Università di Padova. Il favorevole duplice posizionamento di consulenti e studiosi ha permesso di osservare l'intero processo dall'interno, come un complesso

caso di studio, oggetto di una «osservazione partecipante». In altri termini, è stato possibile analizzare le 73 candidature pervenute anche indipendentemente dal processo di valutazione e selezione operato dalla Commissione ministeriale (<https://www.premiopaesaggio.beniculturali.it/wp-content/uploads/2022/10/bando-viii-edizione-premio-nazionale-paesaggio.pdf>).

³ Il percorso di candidatura prevede la compilazione di un formulario predisposto dal Consiglio d'Europa che raccoglie le informazioni sul soggetto candidato, i caratteri identificativi e la descrizione dell'intervento, e una presentazione dello stesso in coerenza con i quattro criteri presenti nel regolamento del Premio: sviluppo sostenibile, esemplarità, partecipazione pubblica e sensibilizzazione. Il formulario compilato va inviato alla segreteria tecnica del Premio con materiali accessori, quali immagini e video, oltre che il *link* all'eventuale sito del progetto.

⁴ Il numero di candidature dell'edizione 2022-2023 è stato un po' inferiore rispetto alle 93 dell'edizione precedente: una motivazione per questo calo risiede probabilmente nella brusca frenata imposta alle progettualità territoriali dall'emergenza sanitaria degli anni 2020-2022, anni di riferimento per le azioni candidabili (Ministero della Cultura, Direzione generale archeologia belle arti e paesaggio, 2021, p. 9).

⁵ Il bando, al punto 3, precisa che «possono partecipare amministrazioni pubbliche locali e regionali, e loro raggruppamenti, oppure soggetti del terzo settore, singolarmente o in partenariato tra loro» (<https://www.premiopaesaggio.beniculturali.it/wp-content/uploads/2022/10/bando-viii-edizione-premio-nazionale-paesaggio.pdf>).

⁶ Una successiva categorizzazione delle azioni progettuali è stata proposta da Anna Giacomini nella sua tesi di Laurea Magistrale in Scienze per il paesaggio (Dipartimento Scienze storiche, geografiche e dell'antichità dell'Università di Padova) dal titolo *Sul paesaggio, nel paesaggio, per il paesaggio, con il paesaggio: idee e azioni nelle candidature al Premio del Paesaggio 2022-23*.

⁷ Si rimanda al Rapporto dell'edizione 2022-23 del Premio per la classificazione dei progetti candidati per tipologia di azione; le descrizioni ivi contenute dei progetti che hanno ricevuto un riconoscimento possono risultare utili per esemplificare quanto qui presentato in maniera necessariamente molto sintetica. (Ministero della Cultura, Direzione generale archeologia belle arti e paesaggio, 2023).

⁸ Per maggiori dettagli sulla Commissione di valutazione ministeriale e i suoi membri si rimanda al Rapporto del Premio dell'edizione 2022-23 (Ministero della Cultura, Direzione generale archeologia belle arti e paesaggio, 2023, pp. 4-7).

La geografia dell'associazionismo senegalese in Italia: tra pratiche locali e attività transnazionali

La comunità senegalese in Italia rappresenta da anni un caso di studio nell'ambito di diverse discipline sociali interessate ad approfondirne le dinamiche migratorie, le strutture relazionali, ma anche le caratteristiche socio-spaziali e culturali. L'elemento che più di altri ha destato l'attenzione verso questa collettività riguarda la sua capacità di organizzazione in forme aggregative riconosciute – associazioni e fondazioni – allo scopo di fornire sostegno ai propri connazionali immigrati, ma anche di agire per lo sviluppo dei territori di insediamento e di origine attraverso l'attivazione di reti relazionali trans-scalari. L'articolo pone l'attenzione sull'associazionismo senegalese in Italia cercando di identificare quei fattori territoriali che hanno agito sulla sua evoluzione, in particolare sullo sviluppo di nuove progettualità, di network relazionali più forti, multi-situati e istituzionalmente riconosciuti. L'indagine empirica condotta in diversi contesti italiani ha fatto emergere una geografia dell'associazionismo senegalese assai diversificata, che offre uno spunto di riflessione sulla possibilità di considerare queste associazioni reali agenti di sviluppo, sia nei territori di origine sia in quelli di destinazione; e sul ruolo che le politiche locali, in materia di intercultura, possono avere nel favorire la partecipazione attiva di queste organizzazioni alla vita pubblica locale e nel rafforzamento del capitale sociale territoriale.

The geography of Senegalese associations in Italy: between local practices and transnational activities

The Senegalese community in Italy has been for years a relevant case study for different social disciplines interested in deepening its migratory dynamics, relational structures, but also its socio-spatial and cultural characteristics. Certainly, the element that strongly attracted the attention toward this community is its ability to organize itself in recognized aggregative forms – associations and foundations – to provide support to co-nationals, but also to act for the development of territories, both in that of settlement than in those of origin, through the activation of transcalar relational networks. The article focuses on Senegalese associations in Italy, trying to identify the territorial factors that influenced its evolution, in particular the development of new projects and stronger, multi-located and institutionally recognized relational networks. The investigation conducted in different Italian contexts brought out a diversified geography of Senegalese associations which offers a reflection on the possibility of considering these associations as real agents of territorial development, both in territories of origin than in those of destination; and on the role that local policies, in the field of inter-culture, can play in encouraging the active participation of these organizations in local public life and in strengthening the territorial social capital.

Parole chiave: comunità senegalese, associazionismo, reti territoriali, migrazione

Keywords: senegalese community, associationism, territorial networks, migration

Diana Ciliberti, Università del Molise, Dipartimento Bioscienze e territorio – diana.ciliberti@unimol.it

1. Introduzione

La migrazione senegalese in Italia è oggetto di numerose indagini scientifiche per il suo carattere culturale, particolarmente ricco e complesso, ma anche per la nota capacità dei membri della comunità di coordinarsi in attività associative e progettualità condivise, talvolta auto-finanziate, allo scopo di raggiungere obiettivi comuni rivolti all'integrazione nel contesto dell'accoglienza e allo sviluppo dei contesti di origine (Ceschi

e Stocchiero, 2006; Grillo, 2007). Dopo la prima fase di immigrazione, negli anni Ottanta, e il successivo periodo di stabilizzazione, dagli anni Novanta in poi, l'associazionismo senegalese in Italia è entrato nella terza fase evolutiva dagli anni Duemila in cui sono emersi nuovi obiettivi e progettualità rivolte allo sviluppo dei territori di origine. Il contributo pone l'attenzione sui recenti orientamenti dell'associazionismo senegalese in Italia, cercando di esplorare i fattori territoriali che hanno inciso su tale evoluzione.



In effetti, per comprendere al meglio questo cambiamento è necessario tener conto sia dei livelli di radicamento territoriale raggiunti dalla collettività nei luoghi di insediamento, sia dell'interesse crescente delle istituzioni alla questione del co-sviluppo¹. È evidente che i membri della comunità senegalese hanno raggiunto un buon livello di stabilizzazione in molti territori italiani: l'aumento delle acquisizioni di cittadinanza, i ricongiungimenti familiari e la minore variabilità delle occupazioni lavorative ne sono una dimostrazione². I processi di territorializzazione raggiunti hanno favorito la qualità e l'intensità delle relazioni interpersonali e con l'ambiente ospitante, con inevitabili effetti sulle strutture organizzative e aggregative realizzate. Di fatto, l'associazionismo rappresenta il vettore attraverso cui alcuni membri della collettività hanno rafforzato la propria capacità di *agency* in grado di connettere – attraverso la costruzione di reti di relazioni transcalari e multi-situate – il livello locale a quello globale.

Da queste premesse, l'obiettivo della ricerca è quello di comprendere le dinamiche relazionali innescatesi tra migranti senegalesi e territori di immigrazione, analizzandone gli impatti a livello territoriale, nei luoghi sia di origine sia di destinazione. Le domande che ci si è posti mirano a comprendere: *a*) le relazioni/interazioni dei senegalesi con i territori ospitanti e i fattori che hanno stimolato la loro evoluzione (sia in positivo sia in negativo); *b*) gli impatti generati a livello associazionistico, in termini di obiettivi, attività svolte e reti territoriali attivate; *c*) gli impatti generati dalle reti relazionali sulle strutture territoriali sia in Italia sia nei contesti di origine.

Nella prima parte del contributo viene posta l'attenzione alla metodologia di ricerca, che ha permesso di individuare dei casi studio interessanti non solo per le progettualità realizzate, ma anche per la capacità delle organizzazioni di divenire un punto di riferimento per la comunità senegalese nei territori indagati. La seconda parte pone in evidenza alcuni risultati della ricerca, in cui si inquadrano le caratteristiche della migrazione senegalese in Italia, le fasi che hanno scandito l'evoluzione dell'associazionismo, i *network* attivati e i conseguenti riflessi a livello territoriale³.

2. Metodologia

Il lavoro di ricerca si è articolato in due fasi: nella prima (*desk analysis*) è stato realizzato uno studio preliminare a carattere quantitativo, con-

dotto sulla base dei dati statistici ufficiali riferiti alle migrazioni internazionali; nella seconda è stata svolta un'indagine empirica finalizzata a conoscere le realtà associative senegalesi e i *network* attivati.

L'analisi diacronica dei dati statistico-quantitativi ha permesso di mappare l'attuale distribuzione territoriale della comunità senegalese in Italia e individuare le province italiane caratterizzate da un'incidenza significativa di immigrati senegalesi sul totale della popolazione residente. I dati statistici ufficiali riguardanti i processi migratori sono stati integrati con le informazioni emerse durante l'indagine sul campo; un approccio che ha consentito di entrare nel merito di alcuni aspetti connessi all'evoluzione della migrazione senegalese e delle sue dinamiche associative. La base di partenza per questa seconda fase del lavoro è stata l'individuazione delle associazioni senegalesi presenti a livello nazionale, che ha portato all'identificazione di circa 200 organizzazioni⁴. Un censimento non esaustivo per la mancanza di un elenco affidabile delle organizzazioni riconosciute che tuttavia ha permesso di reperire informazioni sulla quantità di associazioni esistenti e di verificarne l'effettiva attività (molte di queste organizzazioni presentano un ciclo di vita piuttosto breve).

Il lavoro sul campo è stato realizzato tra il 2018 e il 2019. È stata condotta una rilevazione di carattere qualitativo, basata su interviste semi-strutturate (17) che ha riguardato le province di: Milano (1), Torino (1), Treviso (1), Novara (1), Pisa (4), Livorno (2), Parma (1), Caserta (1), Lecce (1), Catania (2) e Cagliari (2). Le interviste sono state svolte con testimoni privilegiati, considerati tali in quanto rappresentativi delle associazioni di senegalesi nel territorio di riferimento, a cui è stato chiesto di «farsi portavoce» della propria realtà associazionistica. In alcuni casi, gli stessi hanno fornito nuovi nomi di referenti di altre associazioni, generando il noto effetto «palla di neve»⁵. L'indagine qualitativa ha permesso di ricostruire le dinamiche organizzative e di analizzare ciascuna realtà associativa, approfondendo in particolare: il rapporto con il territorio di riferimento, le esperienze di partecipazione civica, il grado di coinvolgimento raggiunto con le istituzioni/organizzazioni locali, le collaborazioni avviate e i progetti realizzati. A tal fine si è reso necessario attuare un'analisi che non si esaurisse alla scala locale, ma riguardasse anche i risultati delle reti transnazionali e translocali⁶ attivate dalle stesse associazioni e, in generale, dai singoli associati.

3. La comunità senegalese in Italia

Secondo i dati provenienti dall'ultimo censimento della popolazione senegalese (Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie – ANSD, 2014) l'emigrazione internazionale dal Senegal è caratterizzata da flussi Sud-Sud diretti principalmente verso i Paesi dell'Africa occidentale (Mauritania, Gambia, Costa d'Avorio, Mali) e flussi Sud-Nord diretti verso l'Europa (Francia, Italia e Spagna) e l'America Settentrionale (Canada e Stati Uniti). Nel 2017 la diaspora senegalese all'estero conta 560.000 presenze (Eurostat, 2017), pari al 3,5% della popolazione del Senegal. In Italia, in base ai dati statistici a disposizione e ai risultati dell'indagine empirica, possiamo considerare la fine degli anni Settanta come il primo periodo di immigrazione senegalese. Ai primi studenti, originari dell'area urbana di Dakar, si aggiungono nel tempo commercianti e agricoltori provenienti dalla valle del fiume Senegal, dalle regioni di Matam e Saint-Louis, dalle aree rurali del bacino arachideo, in particolare dalle regioni di Louga, Diourbel e Fatick, dalla Casamance, dalla regione di Zinguichor, che negli anni alimentano reti etniche informali, create da persone provenienti dalla stessa area di origine⁷.

Come sostenuto da Ba (2007), se esiste una specificità che accomuna tutti i migranti provenienti dal Sahel, questa è la loro forte relazione con il luogo di origine. Il carattere mobile di queste società, la funzione della migrazione collettivamente condivisa e le motivazioni sottese alla partenza spiegano l'attaccamento – quasi viscerale – dei saheliani al luogo di origine. Un attaccamento che rientra nella cultura di tutte quelle società in cui la conservazione dei legami familiari è un fattore di primaria importanza. Per la società senegalese, la migrazione – stagionale, circolare, temporanea – ha rappresentato in passato uno stile di vita: una componente culturale, in cui si sono intrecciati elementi tradizionali della cultura islamica, del complesso sistema congregazionale e delle gerarchie sociali, ma anche del consumismo moderno da cui sono emersi nuovi obiettivi di vita (Schmidt di Friedberg, 1994, p. 111). In queste comunità translocali, i migranti – portavoce di esperienze, ideologie, valori e rituali – hanno continuato a viaggiare e interagire all'interno di famiglie multi-localizzate e di un *network* transnazionale, influenzando il modo di comunicare e vivere la mobilità.

Come per le altre comunità di stranieri, il modello della mobilità territoriale dei senegalesi in Italia segue l'*iter* di un processo insediativo ini-

ziato con i primi migranti irregolari e proseguito negli anni con una tendenza alla stabilizzazione (Meini e Salvatori, 2018, pp. 56-59). È la particolare propensione al commercio a sostenere i primi *modou-modou* che, giunti in Italia sprovvisti di regolare permesso di soggiorno, si dedicano alle attività di ambulante nei luoghi di villeggiatura, in modo particolare nelle aree costiere di Toscana, Romagna, Puglia e Sicilia. Le esigenze lavorative legate al commercio orientano la distribuzione spaziale dei senegalesi nei capoluoghi di provincia prossimi alle principali destinazioni turistiche: Pisa, Livorno, Ravenna, Rimini, ma anche Lecce, Cagliari e Catania (Campus e altri, 1992, p. 272). In questi anni i senegalesi rivelano una buona capacità di inserimento nella società ospitante, per cui nascono i primi contatti con le comunità locali e le prime collaborazioni con associazioni di volontariato o di quartiere in diverse città italiane. Le iniziative statali di regolarizzazione dei flussi – le leggi di sanatoria susseguitesi dal 1986 in poi⁸ – favoriscono i movimenti interni e l'inserimento dei senegalesi in nuovi contesti lavorativi, nelle aree metropolitane e nei distretti industriali, in particolare di Veneto, Lombardia, Piemonte, Toscana ed Emilia-Romagna. Il lavoro dipendente nei grandi poli manifatturieri sostiene il graduale processo di stabilizzazione e sollecita l'avvio delle procedure di ricongiungimento familiare; le reti già attive incentivano nuovi afflussi migratori negli anni Novanta, legati principalmente ai contatti informali, amicali e parentali.

L'intensità delle relazioni tra connazionali immigrati influenza l'organizzazione socio-spaziale della comunità senegalese e la territorialità dei singoli migranti nei luoghi di immigrazione. Come già sottolineato da Scidà (2002), sembra quasi riprodursi all'interno del territorio di insediamento il sistema di vita di un villaggio senegalese. La città, infatti, non è vissuta secondo distanze effettive o in base ai suoi reali riferimenti toponomastici, ma è la condivisione degli spazi della socialità, sia privati – come le abitazioni dei connazionali – sia pubblici (piazze, parchi, stazioni *in primis*), a definire l'organizzazione topologica delle comunità etniche territorializzate.

È in questi spazi che il gruppo si organizza per colmare le distanze, non solo familiari, ma anche – e soprattutto – religiose, riproponendo quei complessi dettami e richiami sincretistici appartenenti agli ideali del sufismo e della devozione marabuttica (Bava, 2003). L'essere connessi spiritualmente contribuisce a ricreare nei luoghi di immigrazione una rete religiosa condivisa che alimenta il senso di comunità, attivando una sorta



di «transnazionalismo teologico» (Turco e Camara, 2018 p. 95). L'esempio dei migranti senegalesi muridi rappresenta un caso emblematico degli impatti sociali innescati dalle prime *dahire* periferiche, delocalizzate nei contesti di immigrazione⁹. La riproduzione nei luoghi di insediamento del senso di coesione e l'unità del villaggio/città di provenienza si riflette nelle azioni intraprese dalla comunità diasporica attraverso iniziative di mutuo sostegno, di orientamento e intervento sociale, sia nei luoghi di origine sia in quelli di destinazione. La formalizzazione di alcune di queste iniziative all'interno di organizzazioni riconosciute – di associazioni o federazioni – spinge molti immigrati ad assumere nuove responsabilità, ad aprirsi a nuovi campi di interesse e, al contempo, a interagire in maniera strutturata con le istituzioni e organizzazioni presenti nei contesti locali di insediamento (Casey, 1988).

4. Le caratteristiche e le fasi di sviluppo dell'associazionismo senegalese

Dai numerosi studi realizzati emerge che l'associazionismo senegalese è legato in modo particolare alle aree di provenienza dei membri della comunità diasporica. Sono infatti particolarmente diffuse le associazioni di villaggio, i cui soci provengono dalla stessa città/villaggio, a cui si aggiungono associazioni che riuniscono persone della stessa provincia di residenza in Italia o dello stesso comune¹⁰. Dal punto di vista organizzativo, emerge una indipendenza delle associazioni di carattere laico – specializzate principalmente in attività socio-culturali e di mutuo sostegno – da quelle religiose organizzate in base ai dettami delle confraternite, come ad esempio le *dahire* muridi.

In base ai dati emersi nel corso della ricerca, possiamo inquadrare le associazioni senegalesi in Italia in tre fasi principali di sviluppo, sulla base delle attività e dell'impegno sociale:

fase 1 (1986-1990): associazioni di sostegno locale e di coesione interna alla fratellanza Murida;

fase 2 (1990-2014): associazioni di mutuo soccorso e solidarietà collettiva;

fase 3 (2014-2020): associazioni di mutuo soccorso e attività transnazionali per il co-sviluppo.

Secondo i dati riportati dalla ricerca condotta in Italia da Ottavia Schmidt di Friedberg (1994) sulla migrazione senegalese a cavallo tra gli anni Ottanta e Novanta, le prime forme di associazionismo senegalese risalgono già al 1978, quando a Perugia – in maniera del tutto informale – un

gruppo di giovani studenti universitari originari del Senegal istituisce la prima associazione per la tutela del diritto allo studio. Nel corso degli anni Ottanta nascono le prime associazioni spontanee, tra queste la nota Associazione dei senegalesi di Milano (1986), l'Associazione dei senegalesi di N'Galik nel bresciano (1987) e la storica Associazione dei lavoratori senegalesi di Brescia (1989). Ma è nel periodo a cavallo tra le due sanatorie (1986-89) che inizia a definirsi la prima vera attività associazionistica tra senegalesi, impegnati in azioni di orientamento in materia di diritti e permessi di soggiorno, nel marasma legislativo relativo alle prime regolarizzazioni collettive. È in questo periodo che a Pisa si avvia la prima esperienza di coordinamento nazionale delle associazioni senegalesi, denominata CASI, ovvero il Coordinamento delle Associazioni Senegalesi in Italia. L'iniziativa, nonostante la breve durata, ha rappresentato un primo grande passo per il riconoscimento della forza e della capacità dei senegalesi di interagire con gli organismi istituzionali locali.

Il CASI promuove la creazione delle prime forme regionali di coordinamento, necessarie a garantire la mediazione tra associazioni locali e il coordinamento nazionale. Si strutturano così – seppur con molte difficoltà organizzative interne – le prime federazioni e i coordinamenti regionali e nazionali, tra cui la FASNI (Federazione Associazioni Senegalesi del Nord Italia), CASTO (Coordinamento delle Associazioni Senegalesi della Toscana) e l'UASI (Unione Associazioni Senegalesi in Italia). Nonostante il grande entusiasmo dimostrato dalle associazioni nei confronti delle iniziative promosse dal CASI, è nella fase post legge Martelli (dal 1990 in poi) che iniziano a emergere nuovi interessi ed esigenze, per cui la partecipazione dei gruppi al Coordinamento inizia ad allentarsi.

Si avvia una nuova fase associazionistica che ripercchia il progressivo radicamento dei membri della comunità diasporica nei contesti di territorializzazione. La stabilizzazione raggiunta comporta per i migranti senegalesi la necessità di instaurare legami con il *milieu* locale: una dinamica che definirà la qualità e la frequenza delle relazioni con la comunità locale e con alcune categorie di attori istituzionali. I bisogni avvertiti si fanno sempre più concreti e appaiono legati principalmente ai servizi primari: la ricerca di alloggio, informazioni sui permessi di soggiorno, orientamento lavorativo, pratiche burocratiche; attività realizzate molto spesso in collaborazione con alcune delle maggiori sigle sindacali italiane (CGIL, CISL-ANOLF), interessate a supportare il

riconoscimento dei diritti dei lavoratori immigrati. Al contempo, alcune associazioni iniziano a indirizzare parte delle iniziative di solidarietà verso i contesti di origine (costruzione di ospedali, *poste de santé*, scuole, luoghi di culto, infrastrutture), attivando reti informali con associazioni sparse in diverse regioni italiane, i cui membri provengono dallo stesso villaggio.

Le reti di relazioni avviate nei diversi contesti territoriali, con l'attivazione di forme di auto-finanziamento o di microcredito tra soci e il dinamismo associazionistico manifestato dai senegalesi, contribuiscono ad aumentare la visibilità, e di conseguenza il coinvolgimento, di queste organizzazioni in numerose iniziative locali. Il carattere polivalente dell'associazionismo senegalese porterà allo sviluppo di collaborazioni con diversi attori territoriali, a livello locale e sovra-locale (Comuni, Circoli Arci, associazioni italiane, ONG, sindacati, Università, Fondazioni bancarie), e allo sviluppo delle prime progettualità transnazionali di co-sviluppo con i luoghi di origine dei membri.

In questi anni, alcune associazioni senegalesi iniziano a orientarsi verso nuovi obiettivi, rompendo gli schemi del semplice assistenzialismo e della dipendenza dai trasferimenti finanziari¹¹, attraverso il coinvolgimento della comunità di origine in attività redditizie, grazie ai progetti promossi nell'ambito della cooperazione decentrata¹². Si avvia così la terza fase dell'associazionismo senegalese: una fase favorita dai progressi tecnologici e dal potenziamento dei canali di comunicazione che assicurano una migliore fluidità dei movimenti migratori, ma anche di scambi commerciali, esperienze e informazioni, di progetti e idee tra aree di origine e destinazione dei membri delle associazioni. Un cambiamento sostenuto dalle politiche nazionali, dalla legge 125/2014 che apre una nuova visione della cooperazione allo sviluppo, dalle opportunità offerte dai bandi di finanziamento (europei, nazionali, regionali) destinate a progetti di co-sviluppo, ma anche dal governo senegalese che, riferendosi alla diaspora, sottolinea la necessità di intervenire in maniera più incisiva nello sviluppo del contesto di origine, come si evince anche dal Plan Sénégal Emergent 2014-2023¹³.

Tuttavia, altri fattori sembrano influenzare in maniera decisiva gli orientamenti e gli esiti delle attività associazionistiche dei senegalesi in Italia; tra questi il territorio in cui agisce l'associazione, che svolge un ruolo determinante nell'influenzare gli atteggiamenti dei membri, nel riconoscere l'associazione quale reale agente di sviluppo su un doppio livello: quello locale, per la propensio-

ne a supportare la comunità immigrata attraverso forme di partecipazione sociale e civica, contribuendo a creare occasioni di confronto e di crescita culturale; quello transnazionale, trasformando i contatti informali con le comunità di origine in reti formalizzate all'interno di progettualità mirate al co-sviluppo.

5. Primi risultati dell'indagine empirica

Dai risultati dell'indagine empirica emerge un *network* associativo piuttosto vivace che ha dato luogo a relazioni multi-localizzate tra attori situati a più livelli della scala gerarchica, che si estendono dal livello locale a quello internazionale. Tali relazioni appaiono definite e strutturate in maniera differente in ciascun territorio, influenzate da fattori esogeni ma anche endogeni, che ne hanno condizionato l'evoluzione in termini di obiettivi e coordinamento. Emerge con forza, da parte degli intervistati, il senso di appartenenza ai luoghi di vita, un legame che nel tempo ha favorito la frequenza e la qualità delle interazioni intessute con gli attori territoriali. Gli intervistati confermano la comune percezione dei senegalesi di sentirsi parte attiva del territorio in cui vivono, di cui riconoscono le specificità in termini di valori, ritmi ed esperienze. Gli stessi sottolineano quanto la condivisione di situazioni critiche, ma anche di eventi significativi a livello identitario come festività o celebrazioni comuni (locali o nazionali) abbiano contribuito a stimolare un senso di comunità.

La maturazione dei rapporti interpersonali tra i membri della comunità senegalese e la società locale ha favorito, in alcuni casi, la concretizzazione di obiettivi e progettualità comuni, i cui effetti sono visibili a livello territoriale nella organizzazione di eventi, progetti e incontri interculturali, ma anche nella mitigazione di conflittualità sociali:

Stiamo lavorando sul territorio per capire quali sono i problemi più grandi per la comunità. [...] Siamo cercando quindi di collaborare con il Comune e la Questura per capire come risolvere le criticità legate alla comunità senegalese qui a Pisa [...] [I. Sagna, Pisa].

In questa affermazione il riferimento alla comunità sembra porsi a un doppio livello, nel primo caso si parla di comunità locale, nel secondo della comunità senegalese presente nel territorio. Quasi tutti gli intervistati mostrano una certa ambiguità nell'utilizzo del termine «comunità» e nel percepire le problematiche legate al territorio,



non più connesse esclusivamente alla propria collettività etnica. Nella loro territorialità e organizzazione socio-spaziale si nota il consolidamento di legami a geometria variabile sia con gli attori senegalesi, a livello locale e translocale, sia con attori e istituzioni italiane, a differenti livelli di scala.

Il livello di formalizzazione raggiunto dalle organizzazioni ci permette di comprendere quali siano le strutture relazionali nelle quali agiscono le singole realtà associative. In alcuni casi, le relazioni attivate si inscrivono a un livello puramente informale, ad esempio quelle stabilite con associazioni e cooperative italiane per l'organizzazione di attività di formazione e orientamento sociale:

Abbiamo relazioni con altre associazioni sia italiane che straniere sul territorio, ma solo a livello di contatti; nell'organizzazione di qualche festa o per il piedibus – portiamo i bambini a scuola e andiamo a prenderli – insegniamo il francese anche ai bambini italiani e noi viceversa apprendiamo l'italiano, così ci arricchiamo anche noi con loro. Anche senza incontri istituzionali contribuiamo a riqualificare anche alcuni quartieri, come quello di Acquaviva; facciamo anche corsi di pittura con i bambini e con gli abitanti di questo quartiere [M. Sy, Caserta].

Si tratta di relazioni di tipo orizzontale (tra organismi associativi dello stesso tipo che operano nel medesimo ambito di azione), che non agiscono in base ad un *network* strutturato, bensì all'interno di una cerchia (*cliques*) di conoscenze per la realizzazione delle proprie attività. In altri casi, si registrano *network* legittimati e formalizzati a livello locale, guidati dalla capacità della *leadership*, che fanno emergere figure particolarmente carismatiche capaci di orientare e supportare il gruppo e di relazionarsi in maniera sinergica con gli attori locali, con soggetti pubblici quali: questure/uffici immigrazione, amministrazioni comunali e sindacati; relazioni che nel tempo hanno permesso ad alcune associazioni di agire attivamente nei territori, attivando un *network* significativo di contatti:

il profilo culturale dell'associazione, lo *status* sociale dei suoi membri (presenza di nuclei familiari o singoli individui), la condizione della permanenza e i progetti migratori, il livello di istruzione e il tipo di occupazione, ma anche l'impegno profuso a livello associativo, influenzano sia il tipo di attività svolta che il raggiungimento degli obiettivi prefissati dalle singole organizzazioni:

Molti senegalesi non vedono l'utilità di dialogare all'interno dell'associazione, perché loro dicono: «siamo venuti qua per lavorare!», pensano che questa è una perdita di tempo. Molti non hanno gli stru-

menti per poter investire su questo, perché bisogna capire anche che i senegalesi, in una considerevole percentuale, non hanno un alto livello di istruzione e non hanno la pazienza di trovare un'altra strada, si adeguano a quello che trovano e non si muovono dal lavoro ai semafori. Io – come altri – con le nostre capacità abbiamo cercato di fare del nostro meglio e fare altro. Quindi, l'associazione è uno strumento per dare delle possibilità a noi che siamo qui, di avere delle basi per essere insieme, lavorare insieme sul cambiamento di noi stessi in primo luogo. Noi dobbiamo sapere che l'essere umano ha anche bisogno di essere contaminato dal luogo in cui vive [K. Gueye, Cagliari].

Le affermazioni espresse da molti intervistati confermano quanto la dimensione della città di insediamento influenzi la partecipazione civica ed emotiva dei membri delle associazioni alla vita pubblica locale. In particolare, nelle realtà urbane più piccole emerge un alto coinvolgimento delle organizzazioni senegalesi alla vita amministrativa locale, nella realizzazione di attività o nella partecipazione a tavoli di coordinamento riguardanti *policies* e interventi sull'immigrazione secondo un approccio *bottom-up*. In effetti, le associazioni presenti in comuni piccoli o di media dimensione presentano reti di relazioni certamente più piccole dal punto di vista numerico, ma più intense, con ricadute positive per la realizzazione di progettualità condivise e per lo sviluppo di una cittadinanza attiva.

Nelle realtà urbane di più grandi dimensioni, risulta un minore coinvolgimento delle organizzazioni e una partecipazione civica marginale, dovuta a fattori fisici, come le distanze dilatate, ma anche politici e culturali; soprattutto nei contesti metropolitani, in cui si registra la mancanza di un dialogo costante tra chi progetta o governa e chi effettivamente agisce. Il rappresentante dell'associazione Sunugal di Milano, una delle associazioni storiche in Italia forte di collaborazioni con numerose istituzioni locali e sovra-locali, mentre elenca un alto numero di reti attive, sottolinea la mancanza di un senso di comunità forte tra i membri della collettività senegalese. Una mancanza che incide sulla qualità delle relazioni intrattenute tra gli stessi membri e con gli attori istituzionali locali che – secondo una sua personale percezione – il più delle volte sembrano essere strumentali al raggiungimento di finalità secondarie:

Noi come associazione spesso veniamo coinvolti da comuni o ONG o altri enti in svariati progetti. [...]. In generale, per tutte le associazioni senegalesi c'è un buon riconoscimento. (...). Solo che alcune volte

sembra ci sia più una vetrina da allestire che la volontà di fare delle reti serie [A. Diop, Milano].

Tutti gli intervistati confermano l'esistenza di relazioni tra la propria associazione e altre organizzazioni di connazionali e/o italiane, ma anche con istituzioni e organizzazioni locali per lo svolgimento delle proprie attività.

L'indagine empirica ha permesso di identificare i principali ambiti di azione in cui operano le associazioni intervistate, che riguardano: attività di mutuo sostegno (accoglienza dei nuovi arrivati; orientamento nella ricerca alloggio e lavoro; accompagnamento nelle pratiche burocratiche; rimpatrio delle salme e sostegno familiare); attività culturali (incontri; organizzazione di feste ed eventi; rappresentazioni teatrali-cinematografiche; scambi culturali Italia-Senegal); formazione ed educazione (corsi di lingua italiana e francese; attività di doposcuola; formazione lavorativa; incontri e scambi nelle scuole); progetti di cooperazione allo sviluppo in Senegal (agricoltura, turismo, infrastrutture, scuole e ospedali, imprese). Per la maggior parte delle associazioni intervistate lo scambio di informazioni e la partecipazione ai tavoli di coordinamento territoriali rappresenta l'occasione di contatto più frequente con gli attori istituzionali locali. Tali contatti, in alcuni contesti, si sono nel tempo consolidati e ampliati in reti strutturate in grado di incoraggiare nuove forme di rappresentanza civica, in cui le associazioni sono state chiamate ad essere partecipanti attive dei tavoli di concertazione multilivello orientati verso nuovi obiettivi di sviluppo.

6. Conclusioni

L'associazionismo straniero si è rivelato in questi anni un utile strumento di riconoscimento per gli immigrati stranieri nei contesti di insediamento: luoghi in cui le collettività immigrate hanno ridefinito le proprie attitudini, relazioni e i propri progetti di vita che, in molti casi, sono diventati più duraturi e stanziali (Carchedi e Mottura, 2010). Per alcuni gruppi etnici l'associazionismo ha agito da intermediario tra la società ospitante e le istituzioni locali, rendendo visibile la propria presenza all'interno dei territori. Le associazioni intervistate appaiono coinvolte in misura diversa in partenariati, coordinamenti (locali, provinciali, regionali), consulte, consigli territoriali e *forum*, organismi di rappresentanza che contribuiscono a definire la relazione esistente tra il soste-

gno attivato a livello territoriale – in materia di intercultura – e la formazione di capitale sociale territoriale (Lazzeroni e Meini, 2019).

L'obiettivo generale di queste iniziative è stato quello di stimolare la partecipazione delle associazioni alla vita pubblica locale, ma anche di fornire nuove competenze, in un'ottica di scambio reciproco. In base ai livelli di territorializzazione raggiunti e alla maturazione della forma associazionistica manifestata in molti contesti italiani, emergono con chiarezza le relazioni instaurate tra la comunità senegalese e i territori in cui è insediata; legami che hanno innescato dei processi di interazione talvolta virtuosi, altre volte deludenti, i cui impatti sono rintracciabili sia a livello territoriale sia all'interno della stessa collettività, in termini di arricchimento culturale reciproco. In effetti, come a livello personale per i singoli membri della comunità, così anche a livello associativo, si possono individuare fattori e dinamiche che hanno influito in maniera propositiva sulla costruzione di reti di relazioni efficaci. Emerge, dunque, una geografia dell'associazionismo senegalese assai diversificata, connessa alle caratteristiche storico-culturali dei luoghi, ma anche alle relazioni intessute dalla comunità in ciascun territorio di insediamento. Nei contesti in cui le reti relazionali si sono consolidate sembra essersi rafforzata la capacità dei membri delle associazioni senegalesi di agire a livello locale per lo sviluppo territoriale, ma anche a livello transnazionale, ovvero nei territori di origine, grazie all'acquisizione di nuove competenze e alla formalizzazione delle proprie reti relazionali informali.

I risultati della ricerca sembrano suggerirci quanto l'associazionismo senegalese possa essere definito realmente un fattore di *empowerment* sociale per i membri della comunità, la cui esigenza di co-progettare scaturisce da un bisogno fortemente sentito di contribuire alla trasformazione sociale dei territori di origine, ma anche di sentirsi parte integrante della società ospitante e di contribuire al suo sviluppo, secondo quella logica che viene definita del co-sviluppo. È dunque necessario per le istituzioni locali imparare a cogliere le potenzialità di queste associazioni, andando oltre la mera cooperazione di tipo caritatevole, poiché queste organizzazioni con il loro bagaglio di esperienze e di reti informali – se correttamente supportate attraverso politiche di sostegno e inserite nel tessuto relazionale del territorio – possono trasformarsi in connettori di altri territori, favorendo l'apertura anche delle piccole realtà urbane a nuovi orizzonti emergenti della mondializzazione.



Riferimenti bibliografici

- Adepoju Aderanti (1995), *Migration in Africa*, in Jonathan Baker e Aina Tade Akin (a cura di), *The Migration Experience in Africa*, Uppsala, Nordiska Afrikainstitutet, pp. 87-108.
- Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD) (2014), *Rapport définitive RGPHE 2013, 2014*, Dakar, <https://www.ansd.sn/ressources/rapports/Rapport-definitif-RGPHE2013> (ultimo accesso: 6.V.2023).
- Ba Abdoul Hameth (2007), *Acteurs et territoires du Sahel. Rôle des mises en relation dans la recomposition des territoires*, Lione, ENS.
- Bava Sophie (2003), *De la « baraka aux affaires » : ethos economico-religieux et transnationalité chez les migrants sénégalais mourides*, in « Revue Européenne des Migrations Internationales », 19, pp. 69-84.
- Bebbington Anthony (2003), *Global Networks and Local Developments: Agendas for Development Geography*, in « Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie », 943, pp. 297-309.
- Bignante Elisa, Egidio Dansero e Mirella Loda (2015), *Geografia e cooperazione allo sviluppo: prospettive e agende di ricerca*, in Elisa Bignante, Egidio Dansero e Mirella Loda (a cura di), *Esplorazioni per la cooperazione allo sviluppo. Il contributo del sapere geografico*, in « Geotema », 48, pp. 5-24.
- Bignante Elisa, Egidio Dansero e Cristina Scarpocchi (a cura di) (2008), *Geografia e cooperazione allo sviluppo. Temi e prospettive per un approccio territoriale*, Milano, Angeli.
- Boggio Francesco e Giuseppe Dematteis (a cura di) (2002), *Geografia dello sviluppo. Diversità e disuguaglianze nel rapporto Nord-Sud*, Torino, UTET.
- Brickell Katherine e Ayona Datta (2010), *Translocal Geographies: Spaces, Places, Connections*, Farnham, Ashgate Publishing Limited.
- Campus Aurora, Giovanni Mottura e Luigi Perrone (1992), *I senegalesi*, in Giovanni Mottura (a cura di), *L'arcipelago immigrazione. Caratteristiche e modelli migratori dei lavoratori stranieri in Italia*, Roma, Ires-Ediesse, pp. 249-275.
- Carchedi Francesco e Giovanni Mottura (2010), *Produrre cittadinanza. Ragioni e percorsi dell'associarsi tra immigrati*, Milano, Angeli.
- Casey John (1988), *Ethnic Associations and Service Delivery in Australia*, in Shirley Jenkins (a cura di), *Ethnic Associations and the Welfare State*, New York, Columbia University Press, pp. 239-274.
- Ceschi Sebastiano e Andrea Stocchiero (2006), *Relazioni transnazionali e co-sviluppo. Associazioni e imprenditori senegalesi tra l'Italia e i luoghi d'origine*, Torino, L'Harmattan.
- Ciliberti Diana (2019), *La comunità senegalese in Italia: progetti migratori, reti transnazionali e percorsi di radicamento territoriale*, in Stefania Cerutti e Marcello Tadini (a cura di), *Mosaic/Mosaic*, Società di Studi Geografici. Memorie geografiche, 17, pp. 71-76.
- Dematteis Giuseppe e Francesca Governa (2005), *Il territorio nello sviluppo locale. Il contributo del modello SloT*, in Giuseppe Dematteis e Francesca Governa (a cura di), *Territorialità, sviluppo locale, sostenibilità: il modello SloT*, Milano, Angeli, pp. 15-39.
- Direzione generale dell'immigrazione e delle politiche di integrazione (a cura di) (2019), *La comunità senegalese in Italia*, ANPAL.
- Eurostat (2017), *Households International Migration Surveys in the Mediterranean countries (MED-HIMS)*, Lussemburgo, <http://ec.europa.eu/eurostat/web/european-neighbourhood-policy/enp-south/med-hims> (ultimo accesso: 6.V.2023).
- Grillo Ralph (2007), *Betwixt and Between: Trajectories and Projects of Transmigration*, in « Journal of Ethnic and Migration Studies », 33, pp. 199-217.
- Lacroix Thomas (2010), *Politiques de codéveloppement et le champ associatif immigré africain: un panorama européen*, in « African Yearbook of International Law », 16, pp. 79-98.
- Lazzeroni Michela e Monica Meini (2019), *Dinamiche migratorie e capitale sociale territoriale: aspetti teorici e metodologici*, in « Bollettino della Società Geografica Italiana », 14, pp. 65-85.
- Levitt Peggy e Nadya B. Jaworsky (2007), *Transnational Migration Studies: Past Developments and Future Trends*, in « Annual Review of Sociology », 33, pp. 129-156.
- Meini Monica e Franco Salvatori (a cura di) (2018), *Per una geopolitica delle migrazioni. Nuove letture dell'altrove tra noi*, in « Scenari Italiani. XIII Rapporto della Società Geografica Italiana », Roma, Società Geografica Italiana.
- Mezzetti Petra, Federica Rogantin e Monica Russo (a cura di) (2009), *Associazioni di migranti senegalesi: nuovi attori per lo sviluppo. I bisogni formativi delle associazioni senegalesi in Italia alla luce di alcune esperienze di capacity-bulding europee a confronto*, in « CESPI Working paper », 10, pp. 3-45.
- Minca Claudio (1994), *Cooperare in prospettiva: la centralità del territorio*, in « Terra d'Africa », 3, pp. 141-148.
- Naderifar Mahin, Hamided Goli e Fereshteh Ghaljaie (2017), *Snowball Sampling: A Purposeful Method of Sampling in Qualitative Research*, in « SDME Journal », 14, https://sdme.kmu.ac.ir/article_90598.html (ultimo accesso: 6.V.2023).
- Quatrida Daria (2012), *Grandi progetti di sviluppo e risposte locali. L'irrigazione nella Valle del Senegal*, Milano, Angeli.
- Riccio Bruno (2006), *Transmigrants mais pas nomades: Transnationalisme mouride en Italie*, in « Cahiers d'Études Africaines », 181, pp. 95-114.
- Salis Ester e Cecilia Navarra (2010), *Rassegna della letteratura sull'associazionismo senegalese in Italia*, in « Fieri. Working Papers », pp. 2-32.
- Scidà Giuseppe (2002), *Come cambiano le relazioni sociali dei senegalesi in Italia*, in Gabriele Pollini e Giuseppe Scidà (a cura di), *Sociologia delle migrazioni e della società multietnica*, Milano, Angeli, pp. 201-234.
- Schmidt di Friedberg Ottavia (1994), *Islam, solidarietà e lavoro. I muridi senegalesi in Italia*, Torino, Fondazione G. Agnelli.
- Smith Michael Peter (2001), *Transnational Urbanism. Locating globalization*, Malden (MA), Blackwell.
- Turco Angelo (2010), *Governance ambientale e sviluppo locale in Africa. Cooperazioni, saperi, cartografie*, Milano, Angeli.
- Turco Angelo e Laye Camara (a cura di) (2018), *Immaginari migratori*, Milano, Angeli.

Note

¹ Su questa tematica si vedano, tra gli altri, i contributi di: Minca, 1994; Dematteis e Governa, 2005; Bebbington, 2003; Ceschi e Stocchiero, 2006; Bignante e altri, 2008, 2015; Lacroix, 2010; Turco, 2010.

² In base ai dati forniti dalla Direzione generale dell'immigrazione e delle politiche d'integrazione (Rapporto ANPAL 2019), nel 2019 la comunità rappresenta la dodicesima collettività in Italia per numero di presenze tra i cittadini non comunitari (106.256 titolari di regolare permesso di soggiorno); nello stesso anno i senegalesi residenti sono in totale 110.242. Nel 2018 i cittadini di origine senegalese hanno ottenuto 2.918 (2,8% del totale) acquisizioni di cittadinanza. Dal punto di vista lavorativo si registra una distribuzione in diversi settori economici, in modo particolare nell'industria (42%), che rappresenta il principale settore occupazionale; nel commercio e ristorazione (28%); nei trasporti e servizi alle imprese (14%) e nel primario (9%).

³ Il contributo si inserisce in più ampia trattazione nell'ambito di un percorso di dottorato che mira ad approfondire i pro-

cessi di radicamento territoriale raggiunti della comunità senegalese in Italia, con particolare attenzione all'associazionismo e ai suoi riflessi territoriali sia nei contesti di destinazione sia di partenza.

⁴ Fonti consultate: a) Registro delle associazioni e degli enti che svolgono attività a favore di immigrati del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali (<https://integrazioneimmigranti.gov.it/it-it/Registro-associazioni>); b) Registri regionali delle associazioni di Promozione Sociale (APS) iscritte ai relativi albi (<http://sitiarcheologici.integrazionemigranti.gov.it/Attualita/Approfondimenti/approfondimento/Documents/Partecipazione%20sul%20territorio/Registri%20regionali.pdf>). L'elenco dei nominativi è stato successivamente integrato durante l'indagine sul campo.

⁵ L'effetto palla di neve (*snowball sampling* o *chain sampling*) è un metodo di campionamento utilizzato nella ricerca sociale al fine di individuare dati, relazioni o soggetti non conosciuti o difficilmente accessibili. Il ricercatore identifica i soggetti o un gruppo di persone e, dopo aver raccolto i dati, chiede loro di indicare altri casi simili. Per approfondimento si veda: Naderifar e altri, 2017.

⁶ I concetti di translocalità e transnazionalismo sono frequentemente utilizzati per definire i complessi legami spaziali intesuti dai migranti oltre i confini internazionali (Smith, 2001; Levitt e Jaworsky, 2007). Secondo Levitt e Jaworsky (2007) nell'analisi dei *network* relazionali anziché privilegiare un solo livello (ad esempio quello locale) è necessario esaminare quanto le reti siano integrate nei sistemi di connessione verticali e orizzontali che attraversano i confini nazionali, in una prospettiva transnazionale, dunque, che tenga conto delle connessioni sociali e delle collocazioni multiple dei migranti nei diversi luoghi della migrazione. La translocalità assume dei connotati *agency-oriented*, ovvero si alimenta dalle relazioni quotidiane vissute dal migrante nei territori di insediamento e di origine che rappresentano una parte fondamentale dell'esperienza transnazionale. Per approfondimento si veda anche Brickell e Datta, 2010.

⁷ Per un approfondimento sulle dinamiche economiche, ambientali e sociali che hanno caratterizzato molte aree rurali saheliane-sudanesi e, in particolare, sulle politiche di sviluppo locale si veda Quatrida, 2012.

⁸ Si fa qui riferimento alla legge 943 del 30 dicembre 1986 e alle successive modificazioni in materia di trattamento dei lavoratori immigrati extracomunitari e di provvedimenti contro le immigrazioni clandestine. Alla legge 39 del 1990 e successive modificazioni, che regola la nuova normativa in materia di asilo politico, ingressi e soggiorni di cittadini extracomunitari e apolidi presenti sul territorio nazionale. Alla legge 40 del 1998 che introduce nuove direttive in materia di regolamentazione dei flussi migratori e l'inserimento del sistema delle quote di ingresso. E infine alla legge 189 del 2002 e successive modificazioni, che stabilisce nuove direttive in materia di immigrazione e asilo istituendo, in particolare, le Commissioni territoriali e il Fondo nazionale per le politiche e i servizi di asilo.

⁹ Le congregazioni marabutiche rappresentano un elemento caratterizzante dell'islam africano e la loro influenza spirituale, ma anche politica ed economica, contraddistingue ancora oggi

molte villaggi e città religiose (Touba, Tivaoune, Camberène). La fede musulmana interessa il 90% della popolazione senegalese, il cui credo viene praticato all'interno delle maggiori confraternite presenti nel paese: Quadiriyya, Tidianiya, Mouriddiya e Laayèennes. Fin dall'inizio dell'espansione islamica ciascuna confraternita si è riunita attorno alla figura emblematica del Marabout, dal dialetto arabo nord-africano «mrâbot», un'autorità religiosa che ebbe particolare influenza sull'organizzazione socioeconomica delle comunità locali e dei cosiddetti *talibé*, i discepoli adepti delle confraternite che, a partire dal XIX secolo, si diffusero in maniera capillare in tutto il Senegal. La confraternita più diffusa è la Muriddiya, dalla parola *murid* che in arabo identifica «colui che aspira», con cui l'etnia wolof si è convertita in massa alla fede islamica; la combinazione islamo-wolof rappresentò, in epoca post-coloniale, una forza rivoluzionaria di mediazione nel rapporto dello Stato con la società locale.

¹⁰ Per un approfondimento delle caratteristiche sociali e di organizzazione interna delle associazioni senegalesi in Italia si vedano, tra gli altri, i contributi di Ceschi e Stocchiero, 2006; Mezzetti e altri, 2009; Salis e Navarra, 2010.

¹¹ Fino a questo periodo, le relazioni tra i migranti e le loro aree di origine sono quasi esclusivamente considerate in termini di rimesse. Nella letteratura degli anni Ottanta, la migrazione africana viene concepita come un affare familiare, come parte della strategia di sostentamento della famiglia rurale. Ma, allo stesso tempo, è stato sottolineato l'impatto positivo che esse hanno prodotto sull'economia dei territori di origine, come gli investimenti in agricoltura, copertura di spese mediche e scolastiche, realizzazione di piccole infrastrutture (Adepoju, 1995, p. 100).

¹² Nel 2002 l'Organizzazione Internazionale per le Migrazioni (OIM) istituisce il programma MIDA (Migration for Development in Africa) con una serie di iniziative tese a valorizzare le iniziative economiche transnazionali delle comunità subsahariane presenti in Italia, in particolare ghanesi e senegalesi. In Italia, gli accordi bilaterali con il governo senegalese hanno portato alla diffusione di diversi programmi di cooperazione decentrata in cui è stato riconosciuto il ruolo sociale ed economico svolto dalla comunità senegalese residente all'estero. Dal 2010 è attivo il sistema di supporto e promozione della diaspora senegalesi in Italia: PLASEPRI/PAPSED (Plateforme d'appui au secteur privé et à la valorisation de la diaspora sénégalaise en Italie) che prevede lo stanziamento di risorse volte a favorire l'incremento degli investimenti produttivi nelle piccole e medie imprese al fine di incentivare la creazione di nuovi posti di lavoro in alcune regioni del Senegal (Dakar, Thiés, Louga, Saint Louis, Diourbel, Kaolak). Il progetto è promosso dall'Agenzia di Cooperazione italiana in collaborazione con la Cassa depositi e prestiti in Italia e il Ministero delle Finanze senegalese.

¹³ Il Piano del Senegal Emergente (Plan Senegal Emergent 2014-2023) è una strategia di intervento statale mirata allo sviluppo territoriale, organizzata su tre assi strategici: a) trasformazione strutturale dell'economia e della crescita; b) capitale umano, protezione sociale e sviluppo sostenibile; c) *governance*, istituzioni, pace e sicurezza; <http://www.finances.gouv.sn/plan-senegal-emergent/> (ultimo accesso: 6.V.2023).



Tra multifunzionalità d'impresa ed educazione geografica. Il Labirinto di HORT

Tra i più marcati effetti della pandemia da Covid-19 figura la riorganizzazione, a ogni livello, delle attività scolastiche con l'introduzione di criteri di distanziamento. La crisi sanitaria ha messo in luce da un lato il ruolo dello spazio virtuale, dall'altro le opportunità offerte dalle esperienze didattiche connesse all'utilizzo di spazi aperti. Il presente contributo parte considerando oramai assunto come dato empirico il fatto che l'evoluzione tecnologica ha rivoluzionato il mondo contemporaneo nella sua quasi totalità, inducendo la Geografia a fare i conti con una mutata percezione dello spazio, agevolata dall'uso di device e app in grado di sopporre a qualsiasi stimolo atto ad accrescere le facoltà orientative. Nella ricerca di valide risposte si riflette sull'esemplificazione di HORT, labirinto di mais creato da una spin-off universitaria. In tale contesto, guidando un gruppo di studenti impegnati in attività formative extrascolastiche, si è potuto verificare sul campo – sebbene in modo parziale – l'impatto di una simile proposta su ragazzi in età evolutiva, lasciando aperta la possibilità di considerare questa tipologia di esperienze per il loro potenziale grado di integrare il lavoro in classe.

Between Business Multifunctionality and Geographical Education. The Maze of HORT

Among the most significant effects of Covid-19 pandemic, stands out the reorganisation at any level of school activities with the introduction of distancing measures. The health crisis has highlighted both the role of virtual space and the opportunities offered by didactic experiences related to the use of outdoor spaces. The present contribution regards as an empirical fact the revolution by the technological progress of the contemporary world in its near entirety, which has induced Geography to deal with an altered perception of space, facilitated by the use of devices and apps able to develop any impulse aimed at enhancing orientational skills. In the search for valid responses, it is useful to reflect on the example of a corn maze called HORT, which has been created by a university spin-off. In this context, a group of students has been involved in training extracurricular activities in order to test on the ground – even if only in part – the impact of such a proposal on people in the age of development, leaving open the possibility to consider this kind of experiences for their potential power to complement the classroom work.

Parole chiave: educazione, proposta educativa, labirinti, labirinti effimeri, mais, HORT

Keywords: education, educational proposal, mazes, ephemeral labyrinths, corn, HORT

Università di Macerata, Dipartimento di studi umanistici – d.borghi@unimc.it

1. Introduzione

Appare quasi paradossale la coesistenza, da un lato, dell'evoluzione tecnologica e del conseguente rapido accesso alle informazioni di cui dispone il cosiddetto *homo digitalis digitalis* con una sempre più netta separazione tra virtualità e realtà geografica e, dall'altro, un arricchimento e potenziamento della nozione di spazio geografico in relazione al *cyberspace* (Giorda, 2000; Ferretti, 2014). Questo apparente nodo gordiano ha assunto rilevanza crescente all'interno dell'ampio dibattito generato dalle ricadute sanitarie, politiche, sociali ed economiche indotte dalle misure governative per il con-

tenimento pandemico del virus Covid-19. Agli interrogativi su quale sia l'effettivo interesse di una società stretta nelle sue libertà individuali, può giungere una risposta, seppur parziale, dal ruolo «ematopoietico» dei contesti educativi informali e formali. Infatti, come è stato recentemente ricordato (Laneve, 2020, p. 411), lo stesso Calamandrei intendeva l'istituzione scolastica quale *conditio sine qua non* di uno stato che ponga al centro «il domani», affermando che

se si dovesse fare un paragone tra l'organismo costituzionale e l'organismo umano, si dovrebbe dire che la scuola corrisponde a quegli organi che nell'organismo umano hanno la funzione di creare il sangue.

Gli organi ematopoietici, quelli da cui parte il sangue che rinnova giornalmente tutti gli altri organi, che porta a tutti gli altri organi, battito per battito, la rinnovazione e la vita [*ibidem*].

La commistione tra esigenze dettate dalla perdita sicurezza sanitaria e la necessità di garantire ai discenti di ogni ordine e grado la prosecuzione delle attività scolastiche hanno certamente contribuito ad accelerare il processo finalizzato ad attribuire alla tecnica e alla tecnologia il trasferimento in «spazi distanziati» – cyberspazio – alcuni servizi essenziali (*ibidem*). Si è iniziato così a introdurre nel linguaggio comune i concetti di *smart-working*, DaD (Didattica a Distanza), DDI (Didattica Digitale Integrata) e FAD (Formazione A Distanza), aprendo a nuovi paradigmi. Questi ultimi, però, hanno trascinato con sé e, in un certo senso, hanno visto accrescere – al netto dell’assunta consapevolezza che le tecnologie e l’acquisizione di «nuove aule» nel cyberspazio sono fasi di un processo che sembra irreversibile, con il quale siamo chiamati a confrontarci a più livelli (Corsi, 2020; Stramaglia, 2020) – il dibattito sul *digital divide* (Zuddas, 2020) e, aspetto sul quale il presente contributo intende focalizzarsi, sull’alienazione degli individui – in modo particolare, dei soggetti in età evolutiva – dallo spazio fisico, sia esso l’edificio scolastico o i luoghi dello sport e della socialità in generale. Così, come sostenuto da Laneve,

il luogo, la dimensione di senso dello spazio, anche propriamente fisico, è categoria che non può e non deve perdersi, soprattutto nell’epoca [...] della smaterializzazione, in cui la tecnologia e la rete scorrono su dimensioni altre, luoghi dai connotati molto diversi da quelli tradizionali (e materiali), o, se si vuole, *non-luoghi*. [...] Conserva un’enorme importanza quanto detto da Umberto Eco [...] per il quale l’attività formativa “non può avvenire nel vuoto”, avendo “bisogno invece di un ambiente, anzi di una comunità, in grado di promuovere lo sviluppo della personalità dell’alunno” [Laneve, 2020, p. 14].

Appare quantomai calzante, in questa premessa, l’associazione che Schmidt di Friedberg stabilisce tra la parola «disorientamento» e l’ampio concetto di «mondo virtuale», facendo ricorso alla metafora del labirinto informatico di tipo rizomatico; dunque, si può proporre una riflessione volta anche a rispondere alla domanda «se il cyberspazio possa davvero essere considerato uno spazio» oppure sia il caso di parlare di realtà «antispaziale» (Schmidt di Friedberg, 2012, pp. 123-124).

Anche il solo volgere lo sguardo a un passato non troppo remoto aiuta a comprendere quanto

personaggi come Ulisse, Robinson Crusoe, Jack London, Indiana Jones o Walter Bonatti siano realmente esistiti o frutto di qualche penna illuminata, abbiano perso il loro eroico fascino nell’immaginario comune delle persone, in particolare nei più giovani. Libri, cinema e *videogames* ci suggeriscono implicitamente quanto la figura dell’esploratore e l’idea stessa di esplorazione siano state obliate nel tempo che Martin Heidegger definisce, in maniera quanto mai drammaticamente attuale, *Weltnacht*, mutuando il concetto dal poeta tedesco Hölderlin (Heidegger, 1970). In un buio onnipervasivo, l’uomo viene ancorato al presente del *World Wide Web* e privato della sua primordiale propensione alla progettazione futura. Il centro, figurato fisicamente oppure metaforicamente o ancora come cuore pulsante di un conglomerato urbano, perde quella sua solidità semantica per fondersi all’interno di quella società delineata da Zygmunt Bauman, in cui si profila il *global village*: una nuova società «liquido-moderna» generata e alimentata dalla rete, dove «gli individui non possono concretizzare i loro risultati in beni duraturi: in un attimo, infatti, le attività si traducono in passività e le capacità in incapacità» (Bauman, 2008, pp. 7-8).

Una delle più importanti abilità dell’uomo – quella di memorizzare informazioni e trasformarle in competenze applicabili – oggi è intaccata (oppure meglio, costantemente insidiata e, deliberatamente o meno, delegata) dallo *smartphone*, dal *tablet*, dal PC, dalla *smart TV* e, quindi, dalla grande memoria globale rappresentata dal *cloud*. Pur con le differenze sue proprie, quest’ultima entità sembra richiamarci la lettura che Franco Farinelli dà del frontespizio del *Leviatano* di Hobbes, dove il *corpus* del principe è costituito da una moltitudine di cittadini spogli della loro identità e dove la spaventosa creatura hobbesiana finisce per campeggiare sull’ambiente naturale e antropico (Farinelli, 2009).

In una tale temperie diviene ancor più essenziale e urgente, rispetto anche al passato prossimo, rivolgersi alle nuove generazioni di studenti, ma non solo, attivando nuove forme di decondizionamento per sottrarli al rischio di assomigliare a mere unità annoiate e prive di contezza della propria situazione. In questo occorre che i ragazzi siano guidati e stimolati, rassicurati dal fatto «che se qualcuno prima di loro ha già fatto la scoperta che si stanno apprestando a fare anche loro, ciò non li priverà dell’emozione di riuscire a realizzarla, anzi, potrebbe amplificarla» (Donadelli, 2017, p. 148). Con ciò si sottolinea come la conoscenza pregressa di una via si possa rivela-



re funzionale a scorgere nuovi orizzonti (*ibidem*). È una figura quella dell'esploratore che, tradotta in un contesto educativo scolastico o extrascolastico, può rappresentare una valevole e costruttiva alternativa alla logica competitiva che troppo spesso si instaura tra i banchi di scuola e, nei casi più spiacevoli, tra le rispettive famiglie. Il desiderio della scoperta è un modo per esaurire e concretizzare la propria spinta interiore verso la veduta di luoghi inesplorati (Donadelli, 2017).

Seguendo l'analisi condotta da Betti (2011) l'immagine e «l'iconografia nella geografia odierna» sono sempre più rispondenti a «logiche effimere» (Minca, 2006, p. 63; Betti, 2011, p. 29). In tale senso, le immagini «diventano immediatamente obsolete e vengono sostituite da altre in un'incalzante atemporalità, divenuta vuoto esistenziale (e quindi sostanziale), al quale segue il disagio della privazione di significato» (Betti, 2011, p. 30). Nonostante ciò, l'idea e la rappresentazione del labirinto, della cui etimologia tutt'oggi vi è incertezza (Kern, 1981; Fanelli, 1997), diviene una metafora efficace della relazione tra l'essere umano e l'ambiente che lo circonda. In ogni epoca, dal palazzo di Cnosso all'Overlook Hotel di *Shining* di Stanley Kubrick, gli uomini sono stati attirati dalla struttura labirintica come espressione tangibile della propria mente: chiunque decida di accedere al suo interno, si trova di fronte a scelte il cui esito è dubbio. Come in un labirinto, l'uomo affronta i tormenti della vita non sapendo dove lo porteranno le proprie decisioni, se in un vicolo cieco, oppure, dopo aver raggiunto il centro, verso l'uscita. Tutto questo va ad alimentare il fascino esercitato dal mitologico archetipo cretese: l'individuo diviene un «viandante alla ventura» (Berchet, 1941, pp. 33-37), ardimentoso nel suo perdersi e ritrovarsi, mettendo in forse la ragione nell'imparare a orientarsi (Rosenstiehl, 1979). Forte, pertanto, è lo slancio dato dal labirinto al desiderio di esplorazione, che conferisce a questo simbolo proteiforme un aspetto geografico¹. Così come suggerisce il mito greco, nel narcarci l'esperienza di Dedalo all'interno della sua creazione, è l'*homo viator* – spinto dalla volontà di raggiungere «la gratificazione [...] di sentirsi battere lo spazio» – con la «sua miopia» a fare il labirinto (Rosenstiehl, 1984, pp. 9-11).

È lecito domandarsi se «la carta e la bussola», assunte come metafore di attivo «esercizio esplorativo» in grado di aggiungere qualcosa ad «automatismi educativi» e promuovere un «rinnovato incontro educativo» (Guerra, 2019, p. 122), siano strumenti obsoleti, propri dei grandi viaggiatori del passato, e, soprattutto, se valga la

pena investire risorse ed energie nell'educazione dei ragazzi all'orientamento, nel tempo in cui tutto è a portata di *smartphone*. La risposta data da Corbellini è attinta da Jean Jacques Rousseau, nell'ingenua domanda che Emilio rivolge al suo precettore: «A che cosa serve tutto ciò?» (Corbellini, 2010, pp. 5-8). In quella narrazione, inaspettatamente, l'insegnante rinuncia a fornire una spiegazione tecnica sul sole o sui modi per orientarsi, invitando il discente a prendere parte a un'escursione. Dall'esperienza diretta Emilio riuscirà a trasformare il senso di orientamento da abilità potenziale ad abilità effettiva. Fin troppo ovvio può essere sottolineare quanto questa facoltà vada preservata a distanza di secoli dalla lezione del pensatore svizzero, pur nella consapevolezza di far parte di una realtà mutata. È, infatti, riconosciuta oramai come valevole obiezione la messa in discussione della macchina e delle nuove tecnologie sul piano della loro presunta «perfezione»; in particolar modo nel periodo storico in cui viviamo, dove il Covid-19 ha posto in essere e reso tangibile quella fragilità umana sino a ieri lontana speculazione intellettuale. Proprio la possibilità di ritrovarsi, per un tempo più o meno prolungato, senza le comodità della modernità, deve spingerci a tutelare la nostra libertà di movimento e, quindi, a non permettere l'indebolirsi o la perdita della capacità orientativa (Corbellini, 2010).

Nel recente manuale *Didattica della geografia*, De Vecchis, richiamando anch'egli *Emilio*, o *Dell'educazione*, pone l'accento sul «valore didattico dell'ambiente: una natura, non più sistema di regole matematiche, che vive nel cuore dell'uomo, ma che guida le sue creature secondo la propria legge» (De Vecchis, 2020, pp. 121-122), che emerge dal capitolo *Lezione attiva di geografia* dell'opera rousseauiana. Sebbene si voglia conservare una posizione distante rispetto a coloro i quali, a priori, rifuggono dai metodi classici dell'insegnamento della disciplina geografica, ma, nello stesso tempo, si desidera ricercare nuovi approcci educativi, è attraverso l'autorevole dissertazione di Rousseau che è possibile asserire come siano «l'osservazione del reale e il contatto diretto e intimo con la natura – e le sue bellezze – ad avere una straordinaria forza educativa» (De Vecchis, 2020).

2. Nuove potenzialità dello sviluppo rurale

La geografia, come riportato nella *Carta internazionale dell'educazione geografica*, è «lo studio del-

la Terra e dei suoi ambienti naturali e umani» (De Vecchis e Giorda, 2018, p. 111). La definizione pone in evidenza la consolidata attitudine geografica a legare in un sol respiro discipline e problematiche locali e globali. Nella progressiva azione volta a innescare processi di apprendimento efficaci, la geografia, pertanto, è chiamata sia a rafforzare il suo ruolo cardine nella formazione sia a favorire negli allievi uno sviluppo globale, che tiene conto in egual misura di esigenze spirituali e materiali (Persi, 1993, pp. 114-120). Considerando quanto asserito da Yli-Panula, Jeronen e Lemmetty (2020), ovvero che «interdisciplinary approaches which integrate three aspects – the economic, social, and physical aspects of sustainability – are not only well suited for geography, but remain the pre-conditions for understanding its multiple dimensions» (p. 1), si aprono plurime prospettive e appare non troppo forzoso includervi le risposte che alcune aziende agricole danno a nuove domande di fruizione turistica degli spazi rurali, interpretandoli quali vera e propria risorsa per l'educazione all'ambiente, alla sostenibilità e al recupero di una spazialità fisica che sembra diluita nel cyberspazio. Se si guarda all'Italia, chiara è la linea tracciata da Borriello, direttore generale ISMEA (Istituto di Servizi per il Mercato Agricolo Alimentare), il quale afferma che

se la multifunzionalità è il cuore dello sviluppo rurale, l'agriturismo ne è il cavallo di battaglia: tra questi due concetti si muove un nuovo modo di intendere l'azienda agricola, non più e non solo riversa su sé stessa, ma aperta ai flussi urbani e turistici, collegata operativamente e virtualmente ai canali commerciali e in grado di intercettare un nuovo tipo di domanda che proviene dal cittadino [Borriello, 2016, p. 6].

Il dibattito nel merito del *countryside tourism* ha individuato quale laboratorio d'interesse la regione Marche, la quale riesce ad accogliere flussi rilevanti di turisti non solo lungo la costa adriatica, ma anche nelle aree interne collinari e montane appenniniche (Corinto e Musotti, 2012). Parimenti, lo studio, condotto da Castagnoli sul fenomeno delle fattorie didattiche, mette in luce una diffusione di attività a scopo educativo anche in regioni, quali l'Umbria, prive di grandi centri metropolitani (Castagnoli, 2006, p. 383), dove viene meno la prossimità, o le prossimità (Evangelista, 2016), tra uomo e territorio (Castagnoli, 2006, p. 383). Si è così indotti a chiedersi, nel ragionare intorno a «quali necessità possano soddisfare questo tipo di esperienza, nell'apparente mancanza di un vero e proprio scolla-

mento dell'urbanizzato da un riferimento rurale a portata di mano» (*ibidem*), se lo spazio geografico da considerare sia solo quello di cui parlava Isnard (1986) o sia opportuno allargare il discorso al *cyberspace* e, consequenzialmente, interrogarsi se quest'ultimo sia quel mare ove, dopo essersi spinto, l'uomo moderno non sa far ritorno alla sua Itaca. In questo senso, lo «scollamento» (Castagnoli, 2006, p. 383) può avvenire in qualsiasi luogo sia presente e possibile l'uso della tecnologia, creando una dicotomia nelle aree che, in un passato ancora recente, hanno meritato la descrizione di «terre bucoliche» che per le regioni dell'Italia centrale è dato di rintracciare nelle pagine oramai «ingiallite» del *Viaggio in Italia* di Guido Piovene (2013).

In questo ampio orizzonte trova spazio e prende forma a Senigallia (AN) il Labirinto di HORT, pensato e realizzato dalla Società Cooperativa HORT (Horticulture Oriented to Recreation & Technique), nata come *spin-off* universitario che si muove in ambito agronomico (www.hort.it; ultimo accesso: 21.IV.2021). È questa un'iniziativa che, in un certo senso, lascia intravedere una risposta all'appello lanciato, proprio nella rivista *Geotema*, alle nuove iniziative tecnologiche, agli *spin-off* e alle *start-up* affinché «siano indirizzati verso quei mercati che possono generare effetti verticali e orizzontali tali da creare quegli aggregati e quei sistemi territoriali in grado di esprimere validi strumenti competitivi per affermarsi anche a livello internazionale» (Porto, 2010, p. 62), contribuendo a creare i presupposti per un superamento delle criticità – in termini di innovazione, accessibilità e ambiente – riscontrate nel territorio marchigiano nel primo decennio del ventunesimo secolo.

Si apre qui un'interessante finestra sul ruolo economico-strategico che possono rivestire i labirinti effimeri (Borghi, 2022)² all'interno dell'ampio dibattito sulla diversificazione dei servizi offerti da un'azienda agricola che ambisce a una multifunzionalità d'impresa. Quest'ultimo punto, infatti, rappresenta uno degli aspetti sui quali la stessa società HORT ci dà vari spunti di riflessione, tra cui quello della penetrazione delle imprese operanti nel settore primario all'interno del tessuto urbano, nel quale inizia a generarsi una commistione di elementi che vanno a concorrere all'accrescimento della competitività economica e della sostenibilità della città stessa (Cannizzaro e Corinto, 2013; Haughton e Hunter, 2003; Lowell, 2010).

Tornando a puntare il *focus* sull'attività proposta dalla Società cooperativa marchigiana, tre



sono le sue macroaree d'azione, ognuna con le proprie sottoaree: la consulenza tecnica (architettura della pianta, sperimentazione agronomica, corsi di formazione, progettazione/realizzazione di labirinti), l'attività per le scuole (infanzia, primaria e secondaria) e attività ricreative (centri estivi, escursioni, *orienteeering*, agricoltura sociale, il Labirinto di HORT ed eventi a tema) (www.hort.it; ultimo accesso: 21.IV.2021). Si tratta di un'ampia offerta, retta da uno *staff* che si presenta altamente formato a livello universitario e specializzato, oltre che nella fisiologia vegetale e in coltivazioni arboree, nei settori afferenti alla progettazione di servizi turistici e didattici, nella pianificazione di spazi verdi, nei servizi di educazione ambientale e di sensibilizzazione alla sostenibilità nello smaltimento dei rifiuti. Da una parte, infatti, si caratterizza quale laboratorio didattico, in cui si rinsaldano i legami tra uomo e ambiente rurale, innescando processi cognitivi in grado di risvegliare nel «moderno Teseo» conoscenze geografico-orientative rese latenti dalla sempre più sporadica esperienza diretta con gli habitat naturali e il paesaggio. Dall'altra, i labirinti vegetali (Borghi, 2022) vengono ricondotti all'interno delle nuove forme di valorizzazione dello spazio rurale, quale ulteriore opzione per l'azienda agraria di diversificare le sue funzioni e di ampliare le forme dei servizi offerti.

Quale esempio probante di tale diversificazione può essere ricordato il Queens County Farm Museum, nel Little Neck Parkway, Queens (NY), che, in tempo di pandemia, si è connotato come vero pioniere di *tour* virtuali all'interno della *farm*, il cui scopo è quello di dare agli studenti delle scuole di ogni ordine e grado una dimensione plastica, oltre il *device*, di cosa voglia dire produrre, in modo sostenibile, cibo di origine vegetale e animale, entrando al contempo in contatto con la storia di New York nella sua dimensione urbana e rurale (www.queensfarm.org/school-to-farm-programs, ultimo accesso: 30.I.2024).

Il progetto del labirinto effimero³ senigalliese, idea di matrice statunitense-anglosassone (Bounford, 2018), va a collocarsi all'interno del panorama italiano come una delle prime proposte del suo genere⁴, mutando una situazione in cui, come riportato nel 1967 da Santarcangeli, in qualsiasi disegno di un parco pubblico o privato non veniva inserito «per pigrizia o disinteresse oppure per la poca conoscenza dell'argomento o, in fine, per le spese di manutenzione richieste [...] un labirinto di fiori o alberi» (Santarcangeli, 1967, p. 322).

3. Un'aula di mais: il Labirinto di HORT

L'attenzione verso questo labirinto di mais si deve all'esperienza diretta avuta con un campione di dieci ragazzi, cinque maschi e cinque femmine, di età compresa tra i nove e i dieci anni, tramite un'attività extra scolastica organizzata dal Centro Estivo del Comune di Montegranaro (FM) nel 2018⁵. Un aspetto non trascurabile, per quanto tale precisazione non abbia riguardato nello specifico il gruppo guidato in HORT, è quello della possibilità di portare a termine il percorso anche con passeggini e sedie a rotelle, nel segno dell'integrazione e dell'inclusione, sebbene sia necessaria un'adeguata agilità di movimento su di un terreno perlopiù sterrato (www.hort.it, ultimo accesso: 21.IV.2021). Così come, altrettanto significativo, è l'atteggiamento *green e dog friendly* – basso impatto sull'ambiente e accesso consentito ad animali domestici (www.hort.it, ultimo accesso: 21.IV.2021) – che ha anticipato di fatto la rinnovata sensibilità nei confronti della questione ambientale, avuta nei primi mesi del 2019 con il movimento *FridaysForFuture*.

In un momento preliminare, gli «architetti» hanno incontrato la colonia montegranarese (bambini, *supporter* e istruttori). È iniziata quindi una presentazione dettagliata e idonea a essere compresa da una platea di auditori eterogenea, che ha chiarito i fini della società, ma, soprattutto, della struttura; per quest'ultima, affinché fossero chiare le regole e la missione da svolgere nel contesto del gioco, la spiegazione si è avvalsa dell'aiuto di una mappa di tutta l'area (fig. 1), progettata e allestita nel 2018

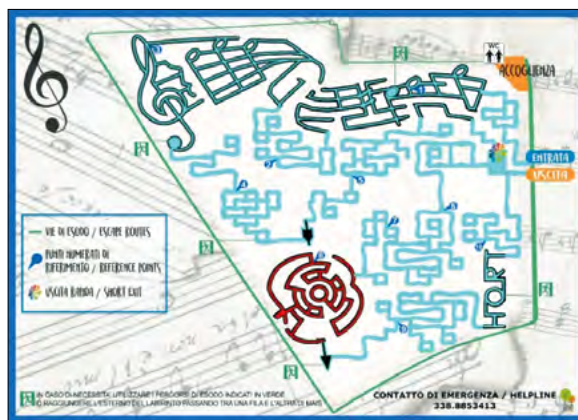


Fig. 1. Mappa del Labirinto di HORT, edizione 2018 (dal 1 di luglio al 9 di settembre) di Gioacchino Antonio Rossini, detto Gioacchino per il 150° anniversario dalla sua scomparsa.

Fonte: per gentile concessione della Società Cooperativa HORT [Volantino con mappa messo a disposizione da HORT per i visitatori/partecipanti del Labirinto.]



Fig. 2. Mappa del Labirinto di HORT, edizione 2018 (dal 1 di luglio al 9 di settembre) di Giovacchino Antonio Rossini, detto Gioachino per il 150° anniversario dalla sua scomparsa. Fonte: per gentile concessione della Società Cooperativa HORT.

per celebrare il 150° anno dalla morte del compositore marchigiano Gioachino Rossini (fig. 2).

Dall'osservazione delle dinamiche scaturite all'interno del gruppo, non è stato difficile individuare tre «momenti» di questa esperienza. Nella prima fase emergeva una titubanza generale, alimentata dalla diversità della proposta ludica rispetto agli *standard* abituali del gruppo e dal ritrovarsi in un luogo – la campagna – per molti totalmente, o parzialmente, estraneo.

Superato l'ingresso del labirinto, i ragazzi si sono trovati in quello che potremmo identificare come uno stadio di effettivo smarrimento, denso di interrogativi imposti dalla scelta di come comportarsi e da quale fosse la direzione giusta da prendere o, meglio, «di adattamento, d'incubazione» (Gauguin, 2018, p. 6). Sotto un profilo cognitivo si tratteggiano qui corrispondenze accettabili, senza forzar troppo il paragone, tra la condizione della mente dei ragazzi e quella dell'artista-esploratore; esplicativo di ciò il passo di *Avant et après* di Paul Gauguin, dove il pittore franco-peruviano scrisse: « Dans chaque pays, il me faut une période d'incubation, apprendre chaque fois, l'essence des plantes, des arbres, de toute la nature enfin » (Gauguin, s.d., p. 23).

A questa è seguita la «fase di risposta» dove l'obiettivo di raggiungere prima il centro del labirinto e poi l'uscita hanno stimolato i ragazzi a prestare attenzione a elementi fisici e antropici (quali la strada provinciale SP 12 corinaldese, i tralicci deputati al trasporto dell'energia elettrica ecc.), soppe-
rendo così alla mancanza di conoscenze geografiche pregresse. Il tempo medio di percorrenza, par-

te dinamica e vero *corpus* dell'esperimento, è stato di un'ora e trenta minuti, inclusivo del cammino effettivo e delle attività ludiche all'interno della struttura. Una tempistica rientrata all'interno dei calcoli, fatti dagli ideatori del progetto, che hanno tenuto conto sia del percorso minimo di 1 km (entrata/uscita intermedia) sia di quello massimo di 2 km (www.hort.it, ultimo accesso: 21.IV.2021).

Se il labirinto è figura per eccellenza della complessità e quindi dello sgretolamento delle certezze che reggevano l'uomo, è purtuttavia vero che «non è soltanto l'indicazione di un ordine che viene meno; è anche e soprattutto l'esigenza e l'ineludibilità di un approfondimento dell'avventura della conoscenza» (Granese, 1993, pp. 25-26). Dinanzi alla difficoltà e allo smarrimento tutti i partecipanti hanno mostrato la spinta verso una ricerca della soluzione condotta con quel multiforme ingegno, «con l'orgoglio e il sentimento di sfida dell'Ulisse dantesco» (*ibidem*), che è peculiarità propria dell'umano essere.

La casa del Minotauro cessa di essere *locus terribilis* e diviene *locus amoenus*; una considerazione scaturita dalla risposta o, meglio, dalle risposte, avute direttamente dal gruppo di partecipanti al momento della verifica, condotta *in itinere*, durante il viaggio di ritorno. A eccezione di una ragazza proveniente da una famiglia di imprenditori agricoli, tutto il gruppo ha dovuto superare l'ostacolo di trovarsi in una realtà diversa rispetto a quella consuetudinaria, «solida» ed esperibile attraverso i cinque sensi; a tal proposito, un episodio in grado di esplicitare bene questa sensazione generalizzata si è rivelata essere la prima manipolazione delle foglie di mais, dimostratesi al tatto, con inaspettata sorpresa, anche taglienti (fig. 3).



Fig. 3. Foto aerea del Labirinto di HORT, edizione 2018 (dal 1 di luglio al 9 di settembre) di Giovacchino Antonio Rossini, detto Gioachino per il 150° anniversario dalla sua scomparsa. Fonte: per gentile concessione della Società Cooperativa HORT.



È stata così riscontrata la necessità di non affidarsi totalmente a quelle «stampelle digitali» di cui parla giornalmisticamente Rampini, portandoci come esempio la sua esperienza con i tassisti di Londra «che prima del GPS conoscevano a menadito la mappa stradale della più intricata metropoli del pianeta» (Rampini, 2014, p. 64). In questo scenario, si prospetta come un dovere altrettanto primario non lasciarsi cullare dal *confort* della tecnologia, se si vuole scongiurare il rischio di perdere quella familiarità con il mondo che, secondo Sara Bin (De Vecchis e Giorda, 2010), porta a sentirsi parte della Terra e sentire la Terra parte di sé.

Nevralgica è l'importanza che l'azione della didattica della geografia assume nei processi di apprendimento e di organizzazione delle esperienze operative direttamente condotte dal soggetto; è nel quotidiano che aspetti propri della geografia come lo spazio, l'orientamento, la lettura della carta, il saper riconoscere forme fisiche semplici e complesse, l'essere in grado di localizzare luoghi e città, il saper interpretare e connettere i fenomeni, trovano il loro fine ultimo: la formazione del cittadino. Ciò pone il problema del luogo dove l'educazione del ragazzo prende corpo: l'aula. Le giovani menti dei nativi digitali, oramai estranei a quei contesti e ambienti che, fino a un paio di decenni fa, accompagnavano la crescita dei ragazzi, rischiano di ritrovarsi in classi percepite come asettiche, dove l'edificazione del sapere non trova più corrispondenze e supporto nella realtà in cui essi vivono, ancor più se costretti nello spazio domestico e al ricorso

alla didattica a distanza. Pertanto, con favore e attenzione andrebbero accolte iniziative come quella di HORT, le quali danno la possibilità di insegnare la geografia non in maniera passiva e mnemonica, ma di farla vivere, trasmettendo le competenze necessarie a muoversi nel mondo (De Vecchis e Giorda, 2010), senza essere schiavo della connessione.

4. Conclusioni

Il viaggio all'interno delle file di mais di HORT è la concretizzazione dell'esigenza che molti hanno di un ritorno alla campagna: la terra, la corsa, i cambi di direzione, i vicoli ciechi, i tentativi di orientarsi, le piante di granturco che creano pareti di inattesa altezza, concorrono alle reminiscenze di quel «periodo dei giochi» oramai perduto nella memoria dei più grandi o, per alcuni, mai vissuto: si va così verso un recupero di quel labirinto «scacciato dal mondo degli "adulti" [...] adottato dal mondo dei bambini» (Santarcangeli, 1967, p. 322). Se si collocano in un grafico i dati relativi alle presenze all'interno di HORT, diventa plastico l'interesse crescente da parte dell'utenza verso tale proposta. Seppur tutto ciò appaia quanto mai evidente dai numeri che registrano il passaggio del flusso di visitatori dai 1.650 del 2012 ai 16.000 del 2019 (fig. 4), è stato utile verificare su un piccolo gruppo-pilota l'effettiva efficacia dei labirinti effimeri, in particolare nei ragazzi in età adolescenziale e preadolescenziale.

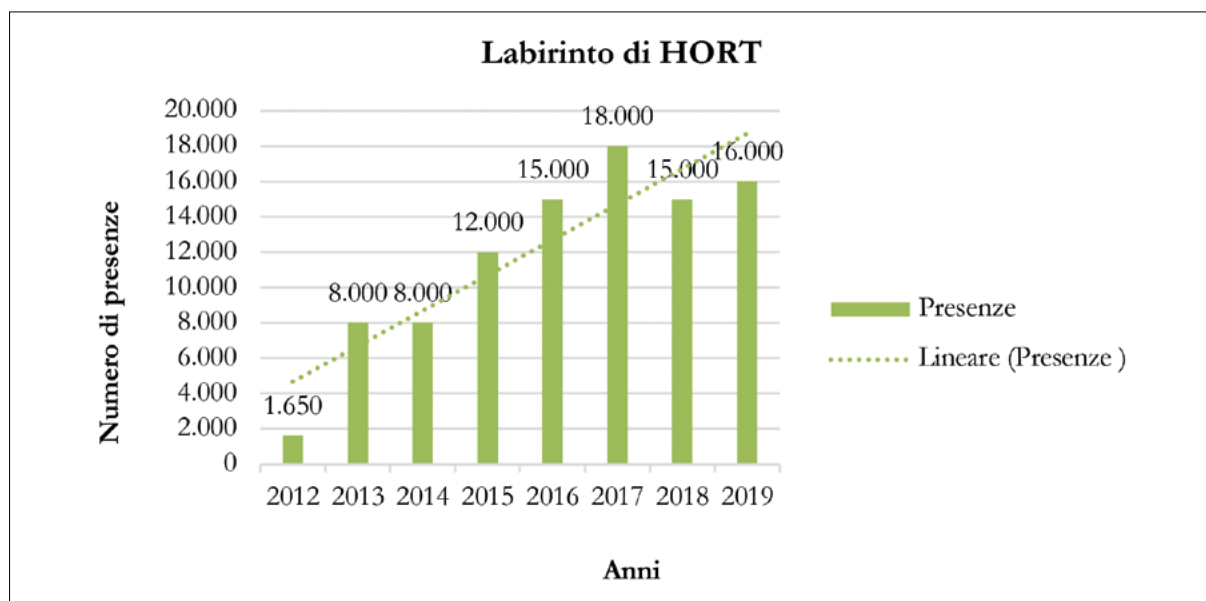


Fig. 4. Presenze, dal 2012 al 2019, nel Labirinto di HORT.

Fonte: elaborazione dell'autore su dati ottenuti per gentile concessione della Società Cooperativa HORT.

Bisogna, riportando al centro la questione educativa, non perdere di vista quanto sia fondamentale nelle fasi dell'età evolutiva il rapporto con l'ambiente e la comunità di riferimento; infatti, sin dall'infanzia, l'uomo inizia ad accrescere le proprie capacità d'orientamento e sviluppa facoltà decisionali, vevoli punti di partenza per inserirsi nella società e per cimentarsi nell'esercizio attivo della cittadinanza (Giorda e Puttilli, 2011; Guaran, 2011). Pertanto, diviene d'obbligo per la comunità formare e consolidare nel ragazzo le premesse per lo sviluppo dell'individuo consapevole, portatore di un «io» che sia frutto dell'unione di conoscenze teoriche e pratiche (Persi, 1993; Grotto, 2010). Con l'obiettivo di raggiungere tale scopo, si rivela necessaria una didattica che si avvalga di progetti finalizzati allo sviluppo di una certa «mentalità geografica» (Brusa, 2010, p. 29) e, verso questa direzione, sembra consonante quello proposto da HORT.

Sebbene l'esperienza qui riferita si connota come una «sperimentazione inaspettata», che, pur condotta con rigore nell'impostazione e nella sua conduzione, non ambisce a essere generalizzata, è fattuale il consolidamento della convinzione che solo attraverso una fortificazione dell'osservazione diretta e indiretta si possa ambire a una trasmissione e acquisizione del sapere geografico (Giorda e Puttilli, 2011). Il labirinto rappresenta così una struttura pertinente allo studio e all'applicazione della didattica, oltre che della pedagogia (Fanelli, 1997; D'Amore e Manini, 1985). Nella prospettiva di un intervento didattico progettato su di un labirinto quale quello di HORT si trascende da quello che superficialmente può apparire come aspetto meramente ludico. In una valutazione di opportunità didattica, attraversare il labirinto costituisce la sola punta di un iceberg, la cui parte sommersa è costituita dallo studio della mappa fornita dagli organizzatori e dalla sua decodificazione. Sono questi esercizi che favoriscono l'apprendimento di nozioni proto-matematiche afferenti alla topologia. Nei giochi di topologia intuitiva, infatti, si cerca di favorire l'apprendimento nel bambino di nozioni spaziali (vicino/lontano, dentro/fuori, sopra/sotto), tralasciando invece misure esatte, avvicinando così il soggetto a capacità orientative e direzionali (Sauvy e Sauvy, 1974; Jänich, 1994; Camilletti, Doretti e Piccione, 1986).

Per richiamare ancora una volta quanto asseverato da De Vecchis appare ineludibile la necessità di guardare al «gioco» con occhi nuovi, rendendolo parte integrante della programmazione didattica (De Vecchis, 1994, pp. 246-249), sia come mezzo di cui disporre per favorire la trasmissione

del sapere e il raggiungimento degli obiettivi formativi, sia come strumento di verifica/valutazione. È in questo orizzonte che la geografia, come disciplina d'insegnamento irrinunciabile per la formazione del ragazzo, è chiamata a muoversi e ad assumere un ruolo di guida nell'apertura di nuove vie, percorsi ed esperienze che si sostanziano nell'escursione didattica, nella visita guidata, nelle attività all'aperto, specie in questo momento, e che possono cogliere l'opportunità offerta da una singolare modalità di disposizione del seminativo di un'essenza quale il mais. Viene così a materializzarsi, in conclusione, l'evocativa immagine del labirinto elaborata da Jorge Luis Borges, per il quale la onnipresente correlazione di elementi va a formare «un labirinto di labirinti, un labirinto sinuoso e crescente che abbraccia il passato e l'avvenire e che implica in qualche modo anche gli astri» (Borges, 1982, pp. 83-84).

Riferimenti bibliografici

- Bauman Zygmunt (2008), *Vita liquida*, Bari, Laterza.
- Berchet Giovanni (1941), *Il romito del Cenisio*, in Egidio Bellorini (a cura di), *Poesie* Bari, Laterza, pp. 33-37 (collana «Scrittori d'Italia», XVIII).
- Betti Simone (2011), *La rappresentazione dello spazio attraverso le immagini*, in Alberto Di Blasi (a cura di), «*Il futuro della geografia: ambiente, culture economia*», *Atti del XXX Congresso Geografico Italiano (Firenze, 10-12 settembre 2008)*, Bologna, Patron, II, pp. 47-53.
- Borges Jorge Luis (1982), *Il giardino dei sentieri che si biforcano*, in Jorge Luis Borges, *Finzioni*, Torino, Einaudi, pp. 83-84.
- Borghesi Diego (2022), *Architetture effimere per il recupero della «spazialità perduta» al tempo del Covid-19*, in «*Il Capitale Culturale. Studies on the Value of Cultural Heritage*», 25, pp. 217-240, DOI: 10.13138/2039-2362/2837.
- Borriello Raffele (2016), *Premessa*, in *Agriturismo e multifunzionalità dell'azienda agricola*, https://www.reterurale.it/downloads/Agriturismo_multifunzionalità%20C3%A0.pdf, Roma, MIPAAF, ISMEA, p. 6 (ultimo accesso: 23.VII.2020).
- Bounford Julie E. (2018), *The Curious History of Mazes: 4,000 Years of Fascinating Twists and Turns*, New York (US), Wellfleet Press.
- Brusa Carlo (2010), *Il «ragionamento spaziale» quale obiettivo di apprendimento: il contributo di Bruno Egidi*, in Carlo Pongetti (a cura di), *Dal vicino al lontano. Percorsi di Bruno Egidi nella ricerca e nella didattica della Geografia*, Fermo, Andrea Livi, pp. 27-30.
- Camilletti Evelina, Lucia Doretti e Maria Piccione (1986), *Forme e movimenti. Giochi di Topologia Intuitiva*, Scandicci (FI), La Nuova Italia.
- Cannizzaro Salvatore e Gian Luigi Corinto (2013), *La «crescita verde» della città e il ruolo dei parchi urbani come elemento di attrazione turistica sostenibile*, in Caterina Cirelli, Maurizio Gianzone, Enrico Nicosia (a cura di), *Percorsi creativi di turismo urbano, I, I luoghi dell'entertainment nella città del tempo libero*, Bologna, Patron, pp. 82-98.
- Castagnoli Donata (2001), *Percorsi didattici sul campo: l'esperienza italiana delle fattorie pedagogiche*, in «*Ambiente Società Territorio. Geografia nelle scuole*», 1, pp. 23-26.



- Castagnoli Donata (2005), *Realismo e artificio nella didattica agro-ambientale: esperienze a confronto*, in Alberto Di Blasi (a cura di), «*Geografia. Dialogo tra generazioni*», *Atti del XXIX Congresso Geografico Italiano (Palermo, 14-16 settembre 2004)*, Bologna, Pàtron, II, pp. 137-141.
- Castagnoli Donata (2006), *La diffusione delle fattorie didattiche in Umbria*, in Giuseppe Campione, Franco Farinelli e Cecilia Santoro Lezzi (a cura di), *Scritti per Alberto Di Blasi*, Bologna, Pàtron, pp. 383-392.
- Castagnoli Donata (2007), *Italy's Educational Farms: The Case of Umbria Region*, in Christopher Robin Bryant e Maria Gemma Grillotti Di Giacomo (a cura di), *Quality Agriculture: Historical Heritage and Environmental Resources for the Integrated Development of Territories*, Genova, Brigati, pp. 383-391.
- Corinto Gian Luigi e Francesco Musotti (2012), *Il turismo countryside delle Marche: caratteristiche territoriali e comunicazione on-line*, in «Agricoltura Istituzioni Mercati», 2-3, pp. 53-66.
- Corbellini Giancarlo (2010), *Guida all'orientamento con la carta, la bussola, il cielo*, Bologna, Zanichelli.
- Corsi Michele (2020), *Il tempo sospeso. L'Italia dopo il coronavirus*, Milano, Angeli.
- D'Amore Bruno e Milena Manini (a cura di) (1985), *Percorsi, labirinti, mappe. Esperienze proto-matematiche nella scuola dell'infanzia*, Firenze, La Nuova Italia.
- De Vecchis Gino (a cura di) (1991), *The Teaching of Geography in a Changing Europe*, Roma, Tipografia «Domogra».
- De Vecchis Gino (1994), *Riflessioni per una didattica della geografia*, Roma, Kappa.
- De Vecchis Gino (2020), *I libri di testo*, in Gino De Vecchis, Daniela Pasquinelli D'Allegra, Cristiano Pesaresi (a cura di), *Didattica della geografia*, Torino, UTET, pp. 115-144.
- De Vecchis Gino e Cristiano Giorda (a cura di) (2018), *La Carta Internazionale sull'Educazione Geografica. L'eredità di Andrea Bissanti*, Roma, Carocci.
- De Vecchis Gino e Riccardo Morri (2010), *Disegnare il mondo: il linguaggio cartografico nella scuola primaria*, Roma, Carocci.
- Donadelli Giovanni (2017), *Esplorare con la geografia*, in Giacomo Zanolin, Rossella De Lucia, Thomas Gilardi (a cura di), *Geo-didattiche per il futuro. La geografia alla prova delle competenze*, Milano, Angeli, pp. 147-158.
- Evangelista Valentina (2016), *Dinamiche co-evolutive di prossimità. Un'analisi regionale in ambito geo-sanitario*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», IX, pp. 365-384.
- Fanelli Maria Cristina (1997), *Labirinti. Storia, geografia e interpretazione di un simbolo millenario*, Rimini, Il Cerchio Iniziative Editoriali.
- Farinelli Franco (2009), *La crisi della ragione cartografica*, Torino, Einaudi.
- Faticenti Fabio ed Erika Peducci (2018), *Il labirinto nei giardini storici dell'Umbria*, in «Geostorie. Bollettino e Notiziario», 26, 3, pp. 223-247.
- Ferretti Federico (2014), *Da Strabone al cyberspazio. Introduzione alla storia del pensiero geografico*, Milano, Guerini Scientifica.
- Fiorin Italo (a cura di) (1990), *Storia, geografia e studi sociali: fondamenti teorici e idee per la didattica*, Brescia, Editrice La Scuola.
- Gauguin Paul (2018), *I miei giorni con Vincent ad Arles*, in Van Gogh, *Lettere a Theo*, Milano, Garzanti, pp. 6-24.
- Gauguin Paul (s.d.), *Avant et après*, <https://beq.ebooksgratuits.com/vents/Gauguin-avant.pdf> (ultimo accesso : 01.VI.2020).
- Giorda Cristiano (2000), *Cybergeografia. Estensione, rappresentazione e percezione dello spazio nell'epoca dell'informazione*, Torino, Tirrenia.
- Giorda Cristiano e Matteo Puttilli (a cura di) (2011), *Educare al territorio, educare il territorio. Geografia per la formazione*, Roma, Carocci.
- Guaran Andrea (2011), *Infanzia, spazio e geografia. Riflessioni ed esperienze educative*, Bologna, Pàtron.
- Guerra Monica (2019), *Le più piccole cose. L'esplorazione come esperienza educativa*, Milano, Angeli.
- Granese Alberto (1993), *Il labirinto e la porta stretta. Saggio di pedagogia critica*, Scandicci (FI), La Nuova Italia.
- Grotto Michela (2010), «*Io nel mio paesaggio: i bambini nella scuola dell'infanzia alla scoperta del paesaggio. Un tentativo di educazione all'identità attraverso un approccio percettivo ed umanistico a Maragnole (Vi)*», in «Ambiente Società Territorio. Geografia nelle scuole», 4-5, p. 50.
- Houghton Graham e Colin Hunter (2003), *Sustainable Cities*, London, Routledge.
- Heidegger Martin (1970), *Sentieri interrotti*, Firenze, La Nuova Italia.
- Isnard Hildebert (1986), *Lo spazio geografico*, Milano, Angeli (trad. a cura di Marica Milanese).
- Jänich Klaus (1994), *Topologia*, Bologna, Zanichelli.
- Kern Hermann (1981), *Labirinti. Forme e interpretazioni, 5000 anni di presenza di un archetipo*, Milano, Feltrinelli.
- Laneve Giuseppe (2020), *In attesa del ritorno nelle scuole, riflessioni (in ordine sparso) sulla scuola, tra senso del luogo e prospettive della tecnologia*, in «Osservatorio ACI - Associazione Italiana dei Costituzionalisti», 3, pp. 410-428, <https://www.osservatorioaic.it/it/osservatorio/ultimi-contributi-pubblicati/giuseppe-laneve/in-attesa-del-ritorno-nelle-scuole-riflessioni-in-ordine-sparso-sulla-scuola-tra-senso-del-luogo-e-prospettive-della-tecnologia> (ultimo accesso: 30.VI.2021).
- Lovell Sarah Taylor (2010), *Multifunctional Urban Agriculture for Sustainable Land Use Planning in the United States*, in «Sustainability», 2, <https://www.mdpi.com/2071-1050/2/8/2499> (ultimo accesso: 30.VI.2021).
- Minca Claudio (2006), *Spazi effimeri. Geografia e turismo tra moderno e postmoderno*, Padova, Cedam.
- Persi Peris (1993), *Geografia: rinuncia impossibile per la storia e la società italiana*, in «Studi Urbinati», Geografia, B, LXVI, pp. 114-120.
- Piovene Guido (2013), *Viaggio in Italia*, Milano, Baldini & Castoldi.
- Porto Carmelo Maria (2010), *Innovazione e competitività nelle strategie di posizionamento del sistema territoriale marchigiano*, in «*Geotema*», 42, pp. 62-69.
- Rampini Federico (2014), *Rete padrona: Amazon, Apple, Google & co. Il volto oscuro della rivoluzione digitale*, Milano, Feltrinelli.
- Rosenstiehl Pierre (1979), *Labirinto*, in Ruggiero Romano (a cura di), *Enciclopedia*, VIII, *Labirinto-Memoria*, Torino, Einaudi.
- Rosenstiehl Pierre (1984), *La metafora del labirinto. Un seminario di Roland Barthes (Collège de France, 1978-79)*, Reggio Emilia, Comune di Reggio Emilia, Tecnostampa (trad. a cura di Paolo Fabbri e Isabella Pezzini).
- Santarcangeli Paolo (1967), *Il libro dei labirinti. Storia di un mito e di un simbolo*, Firenze, Vallecchi.
- Sauvy Jean e Simonne Sauvy (1974), *Il bambino alla scoperta dello spazio. Elementi di topologia intuitiva*, Milano, Feltrinelli.
- Schmidt di Friedberg Marcella (2012), *Perdersi nel cyberspazio. Il disorientamento virtuale*, in Claudio Cerreti, Isabelle Dumont e Massimiliano Tabusi (a cura di), *Geografia sociale e democrazia: la sfida della comunicazione*, Roma, Aracne, pp. 121-132.
- Stramaglia Massimiliano (2020), *Insegnare ai tempi del coronavirus. Per una breve fenomenologia della figura docente*, in Giuseppe Laneve (a cura di), *La scuola nella pandemia. Dialogo multidisciplinare*, Macerata, EUM, pp. 75-84.
- Yli-Panula Eija, Eila Jeronen, Piia Lemmetty (2020), *Teaching and Learning Methods in Geography Promoting Sustainability*, in «Education Sciences», 10, 5, (Special Issue *Geography Education Promoting Sustainability*), <https://doi.org/10.3390/>

educsci10010005 (ultimo accesso: 07.VI.2021).
Zuddas Paolo (2020), *Covid-19 e digital divide: tecnologie digitali e diritti sociali alla prova dell'emergenza sanitaria*, in «Osservatorio ACI», 3, https://www.osservatorioaci.it/images/rivista/pdf/2020_3_17_Zuddas.pdf (ultimo accesso: 30.VI.2021).

www.americanmaze.com (ultimo accesso: 29.VI.2021).
www.bassaromagnamia.it (ultimo accesso: 18.VI.2021).
www.cherrycrestfarm.com (ultimo accesso: 11.VI.2021).
www.cisge.it (ultimo accesso: 18.XII.2020).
www.davisfarmland.com (ultimo accesso: 11.VI.2021).
www.galassicarlo.com (ultimo accesso: 18.VI.2021).
www.happydayfarmnj.com (ultimo accesso: 11.VI.2021).
www.hort.it (ultimo accesso: 21.VI.2021).
www.nationalgeographic.it (ultimo accesso: 18.XII.2020).
www.osservatorioaci.it (ultimo accesso: 30.VI.2021).
www.pointswithacrew.com (ultimo accesso: 29.VI.2021).
www.queensfarm.org (ultimo accesso: 11.VI.2021).
www.seversfallfestival.com (ultimo accesso: 09.V.2021).
www.treccani.it (ultimo accesso: 18.XII.2020).
www.vermontcornmaze.com (ultimo accesso: 09.V.2021).

Note

¹ Il labirinto – realizzato con siepi o in muratura – è senza dubbio, oltre che un bene storico-artistico, un manufatto di sicura valenza geografica caratterizzatosi per significati e funzioni mutevoli nel corso del tempo (come è noto, nel Medioevo la funzione simbolico-religiosa risulterà prevalente, per poi essere gradualmente sostituita, dal XV secolo in poi, dalla funzione del labirinto come spazio progettato e organizzato in funzione delle seduzioni della vita cortigiana). Molte ville o grandi residenze d'epoca in Italia sono conosciute per ospitare o per avere ospitato in passato una porzione di giardino allestita a labirinto. Sugli aspetti geografici del giardino-labirinto e sui suoi principali

significati si può rinviare al lavoro Fatichenti e Peducci (2018).
² «Ricavati su terreni coltivati a mais, i labirinti effimeri sono veri e propri labirinti che si sviluppano con una fitta trama di sentieri delimitati da pareti naturali. Così chiamati perché rimangono in vita soltanto il tempo di una stagione, i labirinti effimeri sono progettati da agronomi o da architetti paesaggisti e possono rinnovarsi ogni anno con nuovi disegni e affascinanti geometrie che richiamano un particolare tema o motivo di ispirazione. Realizzati preferibilmente in aree dalla spiccata vocazione turistica» (estratto dalla documentazione fornita direttamente dalla Società Cooperativa H.O.R.T.).

³ I labirinti effimeri nel mais risalgono ai primi anni Novanta del Novecento. Infatti, nel 1995, Don Frantz e Adrian Fisher sono stati gli «architetti» della prima costruzione labirintica in mais degli USA, precisamente al Lebanon Valley College, nella Pennsylvania centro-orientale. La struttura, entrata nel *Guinness Books of World Records*, poteva contare un'estensione territoriale di 3,3 acri e 1,92 miglia di percorso. A porre un distinguo tra i labirinti di mais del Nordamerica e quelli in vegetale, o in muratura, propri della tradizione inglese, ma non solo, sta proprio l'utilizzo dell'enigma o di forme particolari che si staccano dai legami geometrici propri delle architetture labirintiche classiche (Bounford, 2018, p. 129; <https://www.pointswithacrew.com/the-history-of-corn-mazes/>, ultimo accesso: 29.VI.2021; <http://americanmaze.com/about-the-american-maze/>, ultimo accesso: 29.VI.2021).

⁴ Doveroso è sottolineare «la loro comparsa nel territorio italiano solo in tempi relativamente recenti, in particolare, in Emilia-Romagna [...] Tuttavia, per come è stato strutturato e sviluppato, il progetto di Senigallia può considerarsi la prima esperienza in Italia di un labirinto di mais destinato in chiave turistica e con un'offerta di eventi e attività di animazione rivolte a un'utenza ampiamente diversificata» (estratto dalla documentazione fornita per questo approfondimento direttamente dalla Società Cooperativa H.O.R.T.). A sostegno di quanto è stato asserito cfr. <https://www.bassaromagnamia.it/en/poitofntrests/labirinto-effimero-ephemeral-labyrinth/> (ultimo accesso: 18.VI.2021), <https://www.galassicarlo.com/il-labirinto/> (ultimo accesso: 18.VI.2021).

⁵ In totale 238 sono stati, nella stessa giornata, i ragazzi (dai 6 ai 14 anni). I dati sono stati forniti dalla Palestra Sirius S.S.D. A.R.L. Monte San Giusto (MC); società vincitrice dell'appalto indetto dal Comune di Montegranaro (FM) per la gestione del Centro Estivo.



Centralità e resilienza: il caso del Mediterraneo nel trasporto marittimo

Uno specchio d'acqua pari all'un per cento del totale dei mari del pianeta accoglie circa il 25% dei traffici globali di container e il 30% dei traffici energetici. Questi dati ci danno la dimensione di quello che il Mediterraneo rappresenta nel sistema-mare del pianeta. La sua «centralità», trasportisticamente parlando, è evidente. Una centralità che viene accostata alla sua vocazione medioceanica per il fatto che, in fondo, si tratterebbe solo di un frammento di una rotta molto più ampia. Eppure, le dinamiche dei trasporti marittimi nel Mediterraneo sono complesse e sarebbe riduttivo semplificarle attraverso stereotipi consolidati riguardanti l'ineluttabile e impietoso confronto con il Mare del Nord o con l'appellativo non già di «Mare Nostrum» bensì di «Mare Aliorum». Il Mediterraneo ha mostrato e dimostrato la sua capacità di resilienza a cambiamenti epocali che hanno caratterizzato la storia del trasporto marittimo, non da ultimo quelli prodotti dalla pandemia, dalla crisi russo-ucraina e dalla ridefinizione delle supply chain a livello globale.

Centrality and resilience: the case of the Mediterranean in maritime transport

A stretch of water equal to one per cent of the planet's total seas sees around 25% of global container traffic and 30% of energy traffic pass through it. These figures give us the dimension of what the Mediterranean represents in the planet's sea-system. Its «centrality», in term of transports, is evident. A centrality that is likened to its mid-oceanic vocation, due to the fact that, after all, it is only a fragment of a much wider route. Yet, the dynamics of maritime transport are complex and it would be reductive to simplify them through established stereotypes concerning the ineluctable and pitiless comparison with the North Sea or with the appellation not of «Mare Nostrum» but of «Mare Aliorum». The Mediterranean has shown and demonstrated its resilience to epochal changes that have characterised the history of maritime transport, not least those produced by the pandemic, the russian-ukrainian crisis and the redefinition of supply chains at global level.

Parole chiave: Mediterraneo, trasporti marittimi, supply chain

Keywords: Mediterranean, maritime transports, supply chain

Università di Roma «La Sapienza», Dipartimento di scienze politiche – paolo.sellari@uniroma1.it

1. Il Mediterraneo, dalla vela al container

La rilevanza del Mediterraneo nell'ambito dei flussi commerciali marittimi è un fatto storico ormai consolidato. L'apertura di Suez ha conferito all'intero bacino una sorta di ineluttabile destino: quello di essere attraversato da rotte interoceaniche e di avviare un processo continuo di ri-modulazione del suo ruolo, non solo votato alle relazioni interne ma, soprattutto, alla vocazione di «Medioceano». Un termine che al Mediterraneo viene accostato (forse troppo) di frequente, quasi a significare che le fortune del «nostro mare» siano inesorabilmente legate a quelle degli altri mari (ovvero oceani) e che in fondo un qualunque successo dell'Europa meridionale o dell'Africa settentrionale, sia governato da attori esterni

e che la centralità del Mediterraneo e delle sue penisole, quella italiana *in primis*, traggano senso solo come punti di passaggio (fig. 1). Destino



Fig. 1. Il Mediterraneo medioceanico.
Fonte: Fioravanzo, 1943, p. 8.



Fig. 2. I quattro Mediterranei di Giuseppe Fioravanzo.
Fonte: elaborazione a cura di Dario Zamperin.

delle terre di mezzo, dei mari di mezzo. Fioravanzo (1936) aveva individuato nei quattro mediterranei del globo (latino, australasico, americano e giapponese, vedi fig. 2) le aree marittime nelle quali coesistevano dinamiche politiche, economiche, culturali e strategiche in grado di alimentare tensioni così come interazioni. A ben pensarci, due di questi mediterranei, quello americano e quello latino, acquisirono la loro vocazione (anche) medioceanica (e, quindi, la relativa centralità) grazie alla realizzazione di due opere artificiali, rispettivamente i canali di Panama e Suez. Quello australasico e quello giapponese in epoca contemporanea godono di un'evidente centralità in relazione alla quantità di traffici, soprattutto container, che li caratterizzano.

In tutti e quattro i Mediterranei i traffici marittimi che sono dipanati, sia in passato sia in epoca contemporanea, hanno avuto un ruolo fondamentale nei processi di sviluppo territoriale. Al loro interno, inoltre, è possibile ulteriormente identificare sistemi portuali (o singoli porti) più o meno centrali rispetto alle direttrici delle rotte, a bacini economici e demografici, a «sensibilità» geopolitiche.

Gli studi di Fleming e Hayouth (1994) ripresi da Wang e Cullinane (2016) hanno evidenziato come la centralità di un porto, di un macrosistema portuale e di un intero bacino maritti-

mo, derivino dalla capacità di «intermediazione geografica», che è di per sé multiscalare (Wang e Cullinane, 2016, p. 326), definita, a sua volta, dalla quantità di flussi in entrata e in uscita. Tale intermediazione geografica risulterebbe massima nel caso di porti come Singapore, Shanghai e Hong Kong nel Sud-est asiatico; Valencia e Marsaxlokk nel Mediterraneo; Rotterdam e Amburgo nel Mare del Nord (Wang e Cullinane, 2016, pp. 339-341). Anche Adalberto Vallega nei suoi numerosi scritti sul mare ha spesso ricordato che la centralità geografico-economica dei porti e dei sistemi marittimi è in stretta relazione con la centralità geopolitica, e che la geografia dei trasporti e la geopolitica dei trasporti sono le due facce di una stessa medaglia: quella dell'insieme dei flussi commerciali e della loro articolazione. L'articolazione di flussi commerciali dipende dalla progressiva divisione internazionale del lavoro e dalla creazione di catene di approvvigionamento sempre più complesse e soggette a determinanti geopolitiche. La gerarchizzazione degli oceani non avrebbe potuto, comunque, prescindere dal ruolo di «intermediazione marittima» svolto dai «Mediterranei»: questi ultimi assumono, da un punto di vista sia geopolitico sia geoeconomico, una dimensione relazionale e spaziale ben lontana dalla supremazia oceanica e dalla subalternità dei mari interni.



Nei tre volumi che più hanno caratterizzato le ricerche su temi marittimi da parte del geografo genovese (*Per una geografia del mare*, 1980; *Ecumene Oceano*, 1985; *Geografia delle strategie marittime*, 1997) viene evidenziato come l'evoluzione del trasporto marittimo, dei suoi «attori» in mare (navi) e a terra (porti), componesse un sistema complesso formato dall'interazione tra *orizzonte marittimo* e *orizzonte terrestre*. Influenzato dagli studi di André Vigarié, Vallega vide nella qualità dell'interazione tra queste due dimensioni il nesso tra geopolitica e geografia dei trasporti. L'azione geopolitica doveva essere condotta dallo Stato, o da altri attori, in modo tale da favorire l'ottimizzazione di questa relazione, dello sviluppo economico e territoriale: non solo della regione/interfaccia con le rotte marittime, ma di un retroterra che doveva spingersi più all'interno possibile. Questo programma avveniva attraverso quello che Vigarié definì «trittico» ottimale (1964): avanmare, porto, ferrovia (o canale navigabile). L'esigenza di una tale relazione si evidenziò progressivamente con l'evolvere dell'intero sistema commerciale marittimo.

Durante lo stadio *mercantile*, tra il 1750 e il 1830, la vocazione commerciale della borghesia mercantile nordeuropea disegnò rotte definite dagli scambi coloniali e legò il potere economico allo spazio geopolitico oceanico. Le teorie geopolitiche mahaniane sul *sea power*, in fondo, avevano origine proprio dalla forte gerarchizzazione prodotta dall'oceano: chi avesse avuto il dominio del mare, avrebbe comandato il mondo. La potenza economica si fondava, in pratica, su una relazione circolare secondo la quale lo Stato favoriva i commerci interni e internazionali accrescendo il suo potere economico lungo le rotte oceaniche, trasformandolo in potere politico. Quest'ultimo rafforzava lo Stato, che era così indotto alla tutela degli interessi nazionali, cioè della borghesia. Il sistema degli Stati mercantili, che aveva il suo perno nel Mare del Nord, rappresentò il fulcro geografico di questa fase, mentre il cuore oceanico era posizionato nell'Atlantico (Vallega, 1997).

Il successivo stadio *paleoindustriale* (dal 1830 al 1900) fu caratterizzato da imponenti miglioni dal punto di vista tecnico che permisero alla navigazione l'ampliamento dell'orizzonte oceanico e lo sviluppo di rotte specializzate (tè, caffè, spezie) e, soprattutto, dall'apertura di Suez (1859), che ebbe il merito di inserire il Mediterraneo nell'ambito dei circuiti marittimi intercontinentali. Tuttavia, quest'ultimo restò, ancora per anni, relegato a posizioni di subalternità rispetto all'affaccio europeo nordatlantico, sia per l'inesistenza di potenze

navali e commerciali, sia per la relazione circolare tra borghesia mercantile e sviluppo della rivoluzione industriale che consolidò il fulcro geografico nord-europeo. Il porto paleoindustriale, inoltre, iniziò a svolgere un ruolo di *gateway* e non solo di porto-emporio di tradizione mercantile (configurazione che restò tipica dei porti mediterranei, almeno fino all'apertura dei trafori ferroviari), grazie proprio all'infrastrutturazione di terra costituita dalla fitta rete di canali navigabili nel Nord Europa e dalle numerose linee ferroviarie realizzate dopo il 1840. Fulcro geografico e cuore oceanico restavano ben saldi tra Europa (Gran Bretagna soprattutto) e Atlantico settentrionale.

Lo sviluppo ferroviario che caratterizzò il successivo stadio *neindustriale* (1900-1970) rafforzò il ruolo dei porti come interfaccia terra-mare. In questa fase, la centralità del Mediterraneo iniziò a manifestarsi con caratteri più definiti, soprattutto nella fase successiva al secondo conflitto mondiale. Se a livello globale si rafforzò il cuore oceanico posto nell'Atlantico settentrionale, grazie al dominio economico, tecnologico e politico di Stati Uniti e Gran Bretagna, a livello terrestre era più difficile individuare un fulcro. Non perché fosse scalfito il dominio dei due baluardi atlantici, ma perché, soprattutto nel post seconda guerra mondiale, tutte le aree del pianeta, con esclusione dell'Antartide, erano coinvolte nell'organizzazione industriale, pur se inquadrata in una relazione di tipo centro-periferia, tra regioni trainanti e regioni trainate (Vallega, 1997, p. 97). I traffici marittimi ebbero una grande trasformazione che scaturiva dal ruolo preponderante ricoperto dai flussi di materie prime, minerarie e petrolifere. Si iniziarono a formare le prime rudimentali catene logistiche e, soprattutto, iniziò a farsi evidente il condizionamento dei traffici marittimi rispetto alle aree sensibili alle vicende geopolitiche che rendevano vulnerabili alcuni *choke points* (gli stretti mediorientali, il canale di Suez). La «geografia» tradizionale osservava, sulla terraferma, sviluppi industriali litoranei, concentrati nelle aree portuali o a loro ridosso, in perfetta applicazione delle teorie di Alfred Weber sul punto di minimo costo trasportazionale. In questa fase anche il Mediterraneo iniziò ad assumere un ruolo chiave, «centrale», appunto. I porti della sponda settentrionale erano punti d'attracco ideali per le petroliere provenienti da Suez e, nel loro ambito, si avviò un forte processo di industrializzazione litoranea, legata in particolar modo alle teorie sulla polarizzazione di Perroux (Cerreti, Marconi e Sellari, 2019, pp. 226-229). Nella fase neindustriale il Mediterraneo mostrò anche tutta

la sua vulnerabilità derivante dai rischi geopolitici di cui era carico il Medioriente. Le chiusure di Suez nel 1956-57 e tra il 1967 e il 1975, in concomitanza con le guerre arabo israeliane, sancirono una seria emarginazione del *Mare Nostrum* dai traffici globali e il reindirizzamento dei flussi lungo la rotta del Capo.

La fine degli anni Settanta vide una relativa stabilizzazione dell'area di Suez grazie agli accordi di Camp David tra Egitto e Israele del 1978. Non fu un caso che, negli anni subito successivi, il trasporto marittimo lungo la rotta Far East-Suez-Mediterraneo, iniziasse a rin vigorirsi e a gettare le basi per diventare, dal decennio successivo, un vero e proprio sistema organizzativo del trasporto marittimo globale. Si entrava, agli inizi degli anni Ottanta, nello stadio *transindustriale* che ebbe enormi ripercussioni sul trasporto marittimo, sulla configurazione delle rotte e sulla struttura dei porti. Innanzitutto, grazie alla standardizzazione dei carichi (containerizzazione), al calo del prezzo dei carburanti, all'azione stabilizzatrice del GATT prima e del WTO dopo, i traffici commerciali oceanici ebbero un'espansione quantitativa (crescita esorbitante dei commerci) e spaziale (coinvolgevano tutto l'ecumene oceanico)¹. Inoltre, l'entrata in scena della Cina popolare, che nel 1971 ebbe il riconoscimento da parte degli Stati Uniti, e il ruolo sempre più decisivo nelle relazioni economico-finanziarie del Giappone, crearono un nuovo cuore oceanico: quello del Pacifico occidentale. Lo sviluppo tecnologico e l'applicazione di strumenti e conoscenze informatiche ai processi comunicativi, produttivi e distributivi definirono lo stadio dell'iper-connesione che sancì l'ampliamento della base geografica dei commerci mondiali e fece da «rampa di lancio» per la globalizzazione economica. In quel quadro, la rotta est-ovest e il passaggio per Suez, e dunque il Mediterraneo, divennero cruciali.

L'utilizzo massiccio del container richiedeva interfacce terra-mare radicalmente nuove che ridimensionarono gli spazi industriali nei porti a favore di interconnessioni infrastrutturali e spazi per la logistica. Diventava decisivo per il porto e per l'intera catena di trasporto marittimo l'efficienza del lavoro a terra, la velocità di trasferimento della merce alla destinazione finale attraverso sistemi intermodali. Le aree pianeggianti, infrastrutturate, connesse, avevano un vantaggio competitivo innegabile che stabiliva una gerarchia naturale basata su fattori di natura deterministica: i porti del Nord Europa sono, ancora oggi, favoriti per una storica infrastrutturazione che si radicava nell'esistenza di numerose vie navigabili interne

(fiumi e canali artificiali). I porti mediterranei subiscono, al contrario, condizionamenti orografici che hanno evidenziato forti criticità nel momento in cui al trasporto marittimo si doveva garantire una perfetta interoperabilità con quello terrestre.

L'ultimo decennio del secolo scorso fu per il Mediterraneo uno dei periodi più critici della storia recente. L'incapacità di intercettare i flussi di merci che dall'Oriente transitavano verso i più efficienti porti del *Northern range* divenne quasi strutturale. La maggior infrastrutturazione dei porti nordeuropei li faceva preferire per l'*import* e l'*export* di aree anche prossime al Mediterraneo stesso. Il vantaggio localizzativo derivante dalla vicinanza della rotta tra Suez e Gibilterra veniva quasi azzerato dalle inefficienze in termini di gestione della movimentazione e di appesantimento burocratico. Gli studi condotti da Notteboom (2012) e, in Italia, da Isfort (2011), hanno mostrato come il retroterra dei porti di Rotterdam e Anversa si spingesse sino a tutta la Pianura Padana, relegando i porti liguri a punti di approdo per lo più di materie prime e di merci a basso valore aggiunto (fig. 3).

L'apertura dei mercati dell'Europa orientale, esito dell'allargamento dell'Unione Europea ai PECO, sembrava poter conferire, soprattutto ai porti nord adriatici, nuove opportunità di crescita grazie alla vicinanza geografica con le nuove aree logistiche mitteleuropee e all'ipotesi di sviluppo di corridoi multimodali, *in primis* quello Baltico-Adriatico, che avrebbero consentito la creazione di un macrosistema marittimo-portuale innervato da un *landbridge* ferroviario tra Trieste e Danzica. Al tempo stesso si alimentava, all'interno del *Mare Nostrum*, una concorrenza imprevista che scaturiva dalla crescita dei porti della sponda sud, come Port Said e Tangeri, i quali potevano contare su cospicue iniezioni di capitali asiatici



Fig. 3. Bacini di utenza dei porti europei.
Fonte: Isfort, 2011.



Tab. 1. Evoluzione dei traffici 1994-2021 porti del Northern Range e del Mediterraneo (Teu's).

	1994	2000	2005	2010	2015	2017	2019	2020	2021
Northern range									
Rotterdam	4.534.253	6.274.556	9.288.000	11.147.573	12.234.535	13.734.334	14.810.104	14.349.446	15.300.000
Anversa	2.208.173	4.082.334	6.488.029	8.468.476	9.653.511	10.450.898	11.860.204	12.023.000	12.020.000
Brema	2.725.718	2.736.741	3.736.000	488.655	5.546.657	5.513.802	4.857.000	4.771.000	5.019.000
Amburgo	1.480.030	4.248.247	8.088.000	7.895.736	8.821.481	8.815.469	8.257.683	8.540.000	8.715.000
Le Havre	872.939	1.464.901	2.119.000	2.358.077	2.559.410	2.875.281	2.786.000	2.445.000	3.070.000
Zeebrugge	609.600	965.435	1.408.000	2.499.756	1.568.938	1.520.406	1.700.000	1.800.000	2.205.547
Mediterraneo									
Valencia	466.869	1.308.010	2.397.915	4.206.937	4.615.196	4.832.156	5.440.000	5.430.000	5.614.454
Algeciras	1.003.528	2.009.122	3.179.614	2.806.884	4.515.768	4.380.849	5.120.000	5.110.000	4.796.000
Pireo	516.669	1.161.099	1.394.512	885.155	3.327.778	4.060.000	5.650.000	5.437.477	5.320.000
Marsaxlokk	383.060	1.033.052	1.321.000	2.370.729	3.064.000	3.150.000	2.720.000	2.400.000	2.970.000
Barcellona	605.356	1.387.392	2.078.329	1.931.033	1.965.241	3.006.872	3.324.650	2.958.040	3.530.814
Genova	512.098	1.500.632	1.624.964	1.758.858	2.242.902	2.622.187	2.669.917	2.498.850	2.781.112
Gioia Tauro	0	2.653.000	3.205.859	2.852.264	2.546.805	2.448.570	2.522.876	3.193.364	3.146.533
La Spezia	846.000	910.142	1.024.455	1.285.155	1.300.442	1.473.571	1.409.381	1.173.660	1.476.914
Marsiglia	437.077	722.445	906.000	953.435	1.223.173	1.362.204	1.498.000	1.300.000	1.503.000
Trieste	143.168	206.134	198.316	281.643	501.222	616.156	789.640	776.025	757.255
Capodistria	ND	86.679	179.745	476.731	790.736	911.528	959.354	945.051	996.000
Salonicco	ND	229.475	366.000	273.131	351.407	402.422	449.000	461.000	471.000
Napoli	200.035	397.000	373.626	534.694	438.280	509.876	681.929	643.540	652.599
Livorno	371.173	501.339	658.506	628.489	780.874	734.085	789.833	716.233	791.356
Venezia	114.656	218.000	289.860	393.913	560.301	611.383	593.070	529.064	513.814
Alessandria	ND	ND	733.883	1.354.813	1.688.301	870.540	974.137	1.230.000	1.164.000
Port Said	ND	ND	1.521.855	3.627.813	3.575.857	ND	3.658.159	4.010.000	4.760.000
Ashod	ND	ND	ND	ND	1.307.000	1.525.000	1.633.000	1.584.000	1.612.000
Ambarli	ND	ND	1.185.768	2.540.353	3.091.026	3.122.504	3.104.883	2.887.807	2.942.550
Mersin	ND	ND	596.289	1.030.391	1.466.119	1.553.841	1.854.312	1.948.695	2.106.937
Tangeri	ND	ND	ND	2.058.430	3.000.000	3.312.409	4.801.713	5.771.221	7.173.870
Haifa	ND	ND	1.123.000	1.264.000	1.215.000	1.343.000	1.463.997	1.470.000	1.463.000

Fonte: elaborazione dell'autore su dati Assoporti, worldshipping.org, worldbank.org, lloydlist.maritimeintelligence.informa.com, autorità portuali varie.

e sul basso costo del lavoro. Le consolidate gerarchie portuali all'interno del bacino apparivano in trasformazione quasi a definire una sorta di «Mediterraneo capovolto» (Sellari, 2013).

2. *Transshipment*, gigantismo e competizione

Al volgere del terzo millennio l'Indo-Pacifico, e non più l'Atlantico, si presentava come vero e proprio principio organizzativo dei traffici marittimi globali e con esso acquisiva importanza anche il ruolo del Mediterraneo, centrale nelle rotte dall'Oriente asiatico all'Europa e alle Americhe². L'adozione del sistema *hub-spoke* nel trasporto marittimo ebbe in questo un ruolo significativo in quanto stimolò, nella ricerca di nuove e continue economie di scala, il fenomeno del gigantismo navale. La scarsa vocazione dei porti mediterranei alla funzione di *gateway* fu sopperita dal-

lo sviluppo di porti di *transshipment*, che proprio nel Mediterraneo iniziarono a modificare l'intero macrosistema portuale, condizionando le strategie degli operatori dello *shipping*.

In un periodo, quello dei decenni a cavallo del XXI secolo, nel quale, come visto, il Mediterraneo sembrava destinato all'inesorabile declino, la tendenza pareva invertirsi. I porti *hub* spagnoli di Valencia, Barcellona e Algeciras, quello italiano di Gioia Tauro, quello maltese di Marsaxlokk (e, in seguito, il Pireo, Ambarli, Port Said e Tangeri) diventavano importanti perni nelle strategie delle compagnie di *shipping* nelle operazioni di *transshipment*. Pur nella piena consapevolezza che il valore aggiunto dei porti *gateway* è di circa sei volte superiore a quello di un porto di trasbordo, questa tipologia di traffico ha permesso al Mediterraneo di sopravvivere allorché il *gap* infrastrutturale impediva ai porti della sua sponda settentrionale di competere con i rivali del Mare del Nord.

Tab. 2. Movimenti di container nei principali porti italiani (*hinterland* e *transshipment*).

	Teu's in Hinterland	Teu's in Transshipment
Genova	2.264.517	268.015
Savona-Vado	257.817	8.774
La Spezia	1.223.172	39.324
Livorno	642.730	109.081
Napoli	661.100	23.011
Salerno	337.524	24.360
Gioia Tauro	0	3.380.053
Taranto	7.098	19.171
Bari	65.729	0
Ancona	165.346	0
Ravenna	226.358	2.077
Venezia	533.991	0
Trieste	596.190	281.615
Catania	51.666	0
Cagliari	85.566	54.650

Fonte: Elaborazione dell'autore su dati Assoport, 2023.

Purtuttavia, come evidenziato da molti studi presenti in letteratura, i porti con un'elevata quota di *transshipment* sono particolarmente vulnerabili in quanto i flussi di trasbordo sono altamente contendibili. Le possibili cause di questa contendibilità possono essere riassunte in quattro punti. In primo luogo, l'inserimento degli *hub* di trasbordo nella rete complessiva può costituire solo una fase temporanea nello sviluppo del sistema portuale e sottostare a processi di ristrutturazione del sistema in relazione ai livelli di costo/efficienza (Kaselimi, Notteboom e De Borger, 2011). In secondo luogo, le compagnie di navigazione

prendono in considerazione, oltre ai ricavi, anche altri fattori come l'efficienza temporale, la posizione geografica e la qualità del servizio. Questi aspetti possono essere facilmente imitati dai porti rivali vicini, rendendo così molto difficile creare un vantaggio competitivo sostenibile a lungo termine (Rodrigue e Notteboom, 2015). In terzo luogo, la domanda di *gateway* è molto meno contendibile rispetto al trasbordo di merci perché il servizio logistico associato è molto più complesso a causa dell'integrazione con i servizi terrestri verso l'interno. In quarto luogo, gli *hub* di trasbordo sono esposti a cambiamenti nei volumi di traffico derivanti dall'ingresso di nuovi operatori sul mercato. Questo è ancor più vero alla luce della crescita dimensionale delle navi che si è registrata negli anni più recenti³.

Il settore del trasporto marittimo di contenitori è riflesso delle dinamiche dell'economia mondiale e delle condizioni in cui versano gli attori del sistema. Il prezzo del nolo del container è crollato a circa 800 dollari sulla tratta Shanghai-Rotterdam intorno al 2010 a seguito della contrazione del commercio mondiale dopo la crisi finanziaria del 2008 (Ha e Seo, 2017). La risposta delle maggiori compagnie di *shipping* è stata la creazione di grandi alleanze volte a creare un oligopolio e governare la volatilità del mercato. La 2M, la Ocean Alliance e THE Alliance sono frutto proprio di questo processo di integrazione orizzontale che ha permesso il controllo quasi totale del mercato globale a vantaggio di tre mega-alleanze e della dozzina di compagnie che le compongono. Nell'ultimo decennio, come evidenziato dalla tab.3 e dalla fig.4 si sono registrati numerosi processi di fusione e di acquisizione che hanno portato, nel 2022, le prime dieci società a detenere l'84% del mercato (contro il 64% del 2012).

Tab. 3. Le Alleanze strategiche nel settore dello *shipping* (2019).

Compagnia	Nazionalità	Capacità mln. Teus	Alleanza
APM-Maersk + Hamburg Sud	Danimarca+ Germania	3,52	2M
MSC	Italia-Svizzera	3,09	2M
HMM	Corea del Sud	1,05	The Alliance
Hapag-Lloyd+ UASC	Germania+ Paesi del Golfo	1,80	The Alliance
Yang Ming	Taiwan	0,64	The Alliance
Nippon Yusen+ MOL+ K Line	Giappone	2,49	The Alliance
CMA CGM + APL	Francia + Stati Uniti	2,63	Ocean Alliance
COSCO + CSCL+ OOCL	Cina + HK	2,81	Ocean Alliance
Evergreen	Taiwan	1,20	Ocean Alliance

Fonte: elaborazione dell'autore su dati SRM, 2023.



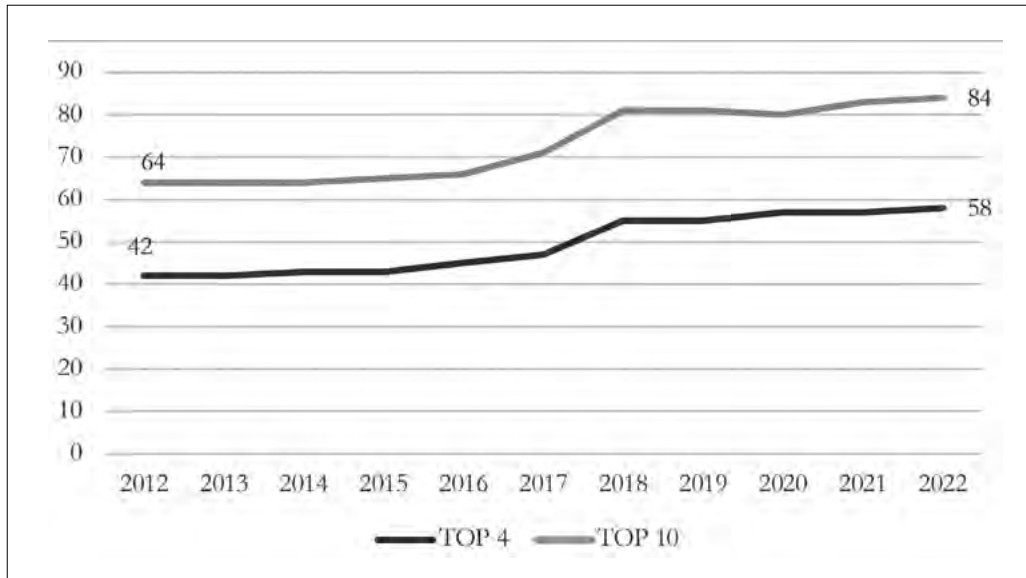


Fig. 4. Quota di mercato delle Top 4 e Top 10 compagnie Anni 2012-2022.
Fonte: elaborazione dell'autore su dati UNCTAD, 2022.

Contemporaneamente a questi fenomeni si è rafforzato quello del gigantismo navale, in atto ormai da più di un quindicennio, adottato con l'obiettivo di ottenere sufficienti economie di scala. Esso ha comportato la necessità di un'evoluzione e di un adeguamento delle infrastrutture portuali (dragaggio di fondali) e dei sistemi di movimentazione per il traffico dei contenitori (implementazione delle banchine e delle gru) al fine di mi-

gliorare la competitività dello scalo. L'introduzione di mega-navi impone nuove sfide alla sincronizzazione delle funzioni portuali in termini di operazioni a terra e di trasferimento verso l'*hinterland*. Ciò ha generato effetti quali l'aumento di terminali portuali dedicati a specifiche linee di navigazione, col fine di garantirne un più agevole trasferimento di merci mare-terra (Parola e altri, 2017).

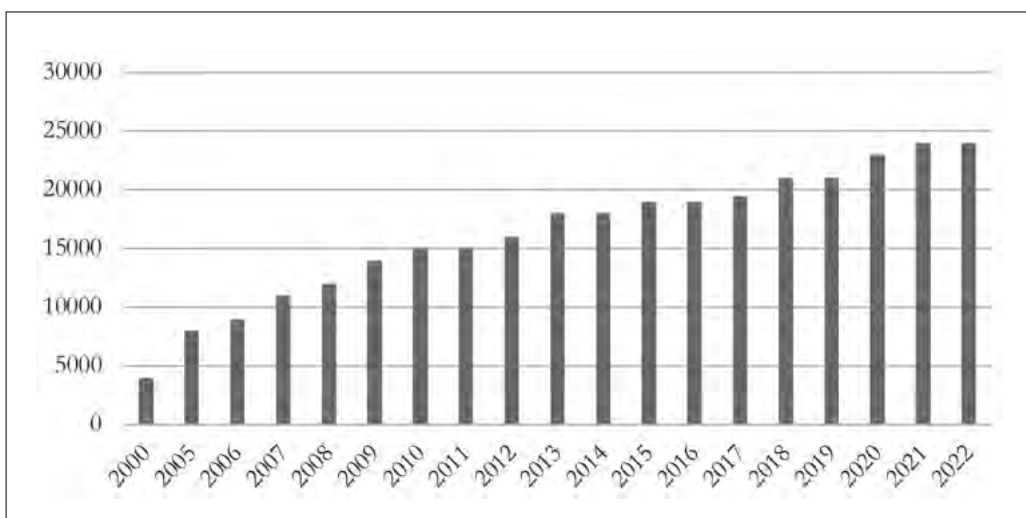


Fig. 5. Evoluzione della dimensione delle portacontainer (Teu's).
Fonte: elaborazione dell'autore su dati UNCTAD, 2022.

Se, da un lato, nel confronto tra Mare del Nord e Mediterraneo il gigantismo favorisce i porti del Sud Europa per via di una maggiore capacità di accogliere le mega-navi favorita dalla presenza di fondali naturali più profondi, dall'altro, pone le compagnie di navigazione in una posizione di vantaggio nei confronti degli interlocutori (autorità portuali, enti territoriali). Associando, infatti, il gigantismo delle navi all'ipertrofismo delle alleanze di compagnie che oggi dominano il mercato dello *shipping* si ha ben chiaro come queste ultime agiscano come potenti attori «politici» nei processi decisionali e come siano in grado di determinare il successo di un porto e di un intero sistema Paese⁴.

3. Il Mediterraneo «asiatico» tra narrazioni neo-coloniali e opportunità di sviluppo

Il Mediterraneo sembra aver consolidato, dunque, nel primo ventennio del nuovo secolo, una vocazione prettamente «mediocanica». La variabile «geografica», cioè la posizione rispetto a Suez, ha evidentemente fornito agli operatori dello *shipping* motivazioni sufficienti per posizionarvi i propri *hub* e sviluppare le proprie strategie.

Tra i maggiori investitori intervenuti nel panorama trasportistico mediterraneo, la Cina si erge ormai da più di un decennio, a primattore. Anche se il Mediterraneo non è la principale priorità geopolitica, rispetto, ad esempio, al Mar Cinese meridionale, esso ha indubbiamente assunto un'importanza crescente per Pechino come terminale occidentale della BRI (Fardella e Prodi, 2017; Ekman, 2018). Nel settembre 2013, come ormai ampiamente noto, il presidente Xi Jinping presentò ad Astana la sua principale iniziativa di politica estera per far rivivere l'antica Via della Seta, nota come *One Belt, One Road* (OBOR), ribattezzata nel 2015 *Belt and Road Initiative* per sottolinearne il carattere inclusivo e cooperativo. Questa ambiziosa espansione globale mira a rafforzare i legami della Cina con il Sud-Est asiatico, l'Asia centrale, l'Europa e l'Africa attraverso una rete di progetti infrastrutturali terrestri, marittimi, digitali e sanitari (Gavinelli, 2018; Ivona, 2020; Sellari, 2020)⁵.

Il Mediterraneo, come snodo del commercio internazionale, si pone per Pechino come spazio di opportunità nel quale agire attraverso acquisizioni e investimenti infrastrutturali, il più importante dei quali è avvenuto nel porto greco del Pireo, del quale la compagnia di Stato cinese COSCO detiene il 67% della proprietà (Linden, 2018). Que-

sta acquisizione diventata oggetto di narrazioni geopolitiche volte a evidenziare la presenza minacciosa del Dragone nel Vecchio Continente («porta» o «testa di ponte» della Cina verso l'Europa)⁶. Per i PECO (Serbia, Ungheria, Repubblica Ceca e Slovacchia) si sono aperte prospettive, grazie alla ferrovia Budapest-Belgrado-Pireo finanziata dalla Cina, di essere collegati al porto greco e svincolarsi dallo *status* di Paesi *land locked* (Vangeli, 2020).

In Croazia, dal 2018, il porto di Zara è in proprietà con *partner* cinesi e nel 2019 COSCO ha annunciato l'apertura del servizio «Rijeka Land Sea Express» verso l'Europa centrale che renderà il *gateway* di Fiume la principale opzione portuale di distribuzione per la Cina nell'Adriatico balcanico. In Slovenia, il porto di Capodistria ha siglato un accordo di cooperazione con il porto cinese di Ningbo aderendo ufficialmente alla BRI (Agatić e altri, 2019). In Italia, nel 2016, COSCO Shipping e Qingdao Port hanno acquistato quote del Reefer Terminal di Vado Ligure con l'obiettivo, una volta realizzato il terzo valico ferroviario, di fungere da porta di accesso verso l'Europa centro-occidentale. Altri rilevanti investimenti portuali cinesi sono presenti nel porto di Marsaxlokk (del quale China Merchants Port ha una partecipazione del 49%), di Marsiglia (con il 25% delle quote di EuroFos), di Valencia (del quale la COSCO detiene il 51% delle azioni) e in quello turco di Kumport (dove detiene il 65% del controllo). In quelli nordafricani di Port Said e di Tangeri i cinesi detengono anche parte dei pacchetti azionari della *Free Zone* (Tran e Zoubir, 2022).

La presenza cinese nella regione mediterranea se da un lato ha creato nuove opportunità di emancipazione portuale e infrastrutturale, dall'altro ha sollevato non poche preoccupazioni nell'Unione Europea, in termini sia politici (perdita di peso e credibilità da parte delle istituzioni comunitarie) sia economiche (in alcuni Paesi, soprattutto dell'area balcanica, si potrebbe innescare una spirale negativa tale da portare a situazioni debitorie irreversibili). In alcuni Paesi come la Grecia (Pireo) e la Turchia (Kumport) l'investimento nei porti è solo un aspetto del programma complessivo, poiché è accompagnato dalla costruzione di ferrovie che alimentano spazi di retroterra sempre più ampi e consentono il controllo verticale delle intere *supply chain*.

Proprio la politica infrastrutturale terrestre promossa dalla Cina ha generato preoccupazione da parte europea, soprattutto per la complessa integrazione, secondo Bruxelles, con i progetti della rete TEN/T. Mentre la maggior parte di quest'ultima è stata pensata per garantire la coe-



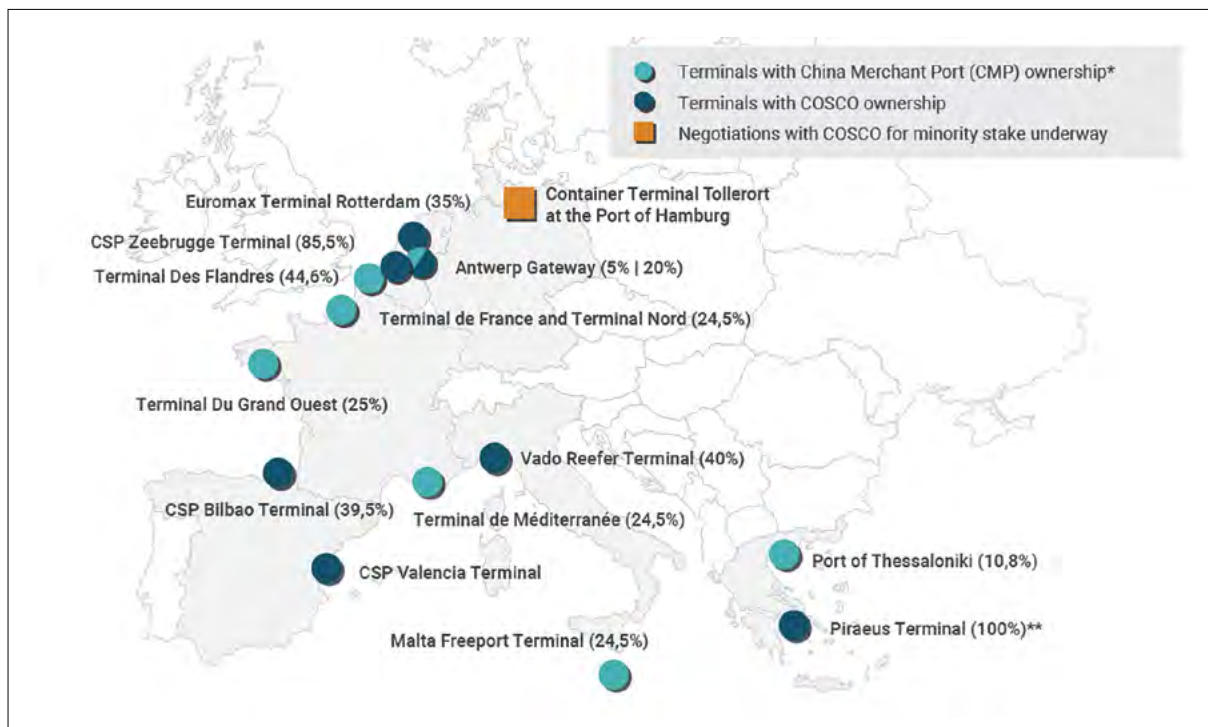


Fig. 6. La partecipazione cinese nei terminal container dell'UE.
Fonte: SRM, 2023.

sione e l'accessibilità regionale in ambito comunitario, la strategia BRI sul suolo europeo orientale è funzionale all'impianto progettuale delle Vie della Seta terrestre e marittima, e quindi rispondente alle strategie cinesi più che europee. L'accordo per la costruzione della ferrovia transbalcanica dal Pireo a Budapest ha generato, ad esempio, reazioni negative in diversi Paesi europei sia per motivi economici (gestione straniera del sistema logistico), sia perché in contrasto con il Corridoio 2 della TEN/T, in palese sovrapposizione con la pianificazione dei trasporti dell'UE, oltre a preoccupazioni su eventuali problemi di sovraccapacità (van der Putten, 2016).

Gli investimenti cinesi, seppur controversi, sono testimonianza del fatto che il Mediterraneo è visto come uno spazio di opportunità grazie a una «centralità» che non è mai venuta meno. La caratterizzazione «neocolonialista» appare essere esito per lo più di narrazioni geopolitiche anticinesi che in molti casi hanno dimenticato i difetti strutturali di un sistema portuale mediterraneo, spesso poco reattivo agli impulsi dell'economia globale. Eppure, il Mediterraneo nel suo insieme ha mostrato quasi sempre forme di adattamento ai cambiamenti anche traumatici derivati da eventi esogeni. Lo ha dimostrato la capacità di sviluppare relazioni e forme di scambio alternati-

ve, ad esempio durante i già citati periodi di chiusura del Canale di Suez. Lo ha attestato sapendosi adattare ai cambiamenti del trasporto globale. Lo ha confermato, più di recente, con la reazione agli shock derivanti dalla pandemia e dal conflitto russo-ucraino, diversificando gli approvvigionamenti, de-strutturando e ri-strutturando processi economici legati alla globalizzazione che sembravano irreversibili.

Tab. 4. Quote percentuali della movimentazione di container nel Mediterraneo per settori portuali.

	2008	2021
Mar Nero	15%	9%
Mediterraneo orientale	18%	25%
Mediterraneo meridionale	17%	24%
Mediterraneo occidentale	27%	25%
Italia	23%	17%

Fonte: SRM e dati autorità portuali.

4. Pandemia e resilienza. Il modello transindustriale è in crisi?

La pandemia da Covid-19 ha portato alla seconda crisi su scala globale dopo quella finanziaria

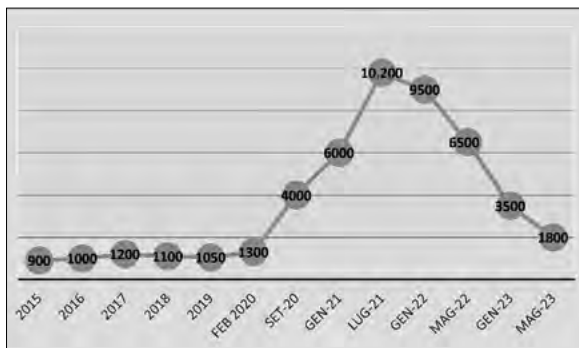


Fig. 7. Il *World Container Index* (costo medio in US \$ dei noli sulle diverse tratte mondiali).

Fonte: elaborazione dell'autore su dati Drewry, 2023.

del 2008/2009, che aveva provocato una recessione in tutti i Paesi OCSE e nella maggior parte delle economie emergenti. Le tensioni geopolitiche e commerciali tra Stati Uniti e Cina, così come il conflitto russo-ucraino, hanno inciso profondamente sul funzionamento del sistema economico, innescando una significativa contrazione dei flussi commerciali e mettendo a dura prova il sistema logistico mondiale.

Le catene globali del valore hanno subito parziali modifiche sia nella loro struttura, sia nel loro funzionamento. Le imprese, in particolar modo quelle multinazionali, hanno agito attraverso strategie di riconfigurazione degli approvvigionamenti di materie prime, di ricollocazione geografica delle produzioni e di snellimento dei processi

decisionali attraverso il lavoro a distanza (Giovannetti e Marvasi, 2021).

La stabilità delle istituzioni finanziarie globali, la crescita sostenibile del PIL, gli interventi economici dei governi e i concetti logistici ampiamente applicati come il *just-in-time* sono stati messi in discussione, con un impatto sostanziale sulle compagnie di navigazione marittima e sui terminal portuali (Notteboom, Pallis e Rodrigue, 2021). La congestione portuale che ha caratterizzato l'intero sistema logistico mondiale, oltre a ritardare le consegne e ad acuire lo sbilanciamento dei container vuoti, ha prodotto effetti inflattivi nel mercato dei noli dovuti a un progressivo squilibrio nelle dinamiche della domanda (in forte aumento nell'immediato post crisi pandemica) e dell'offerta (regolata con logiche speculative da parte degli operatori). La conseguenza è stato un aumento dei noli di circa il 500% tra la fine del 2020 e il 2022⁷.

I rischi di marginalizzazione dai traffici intercontinentali con i quali il Mediterraneo deve confrontarsi sono stati più volte individuati e dibattuti: dagli investimenti cinesi nelle ferrovie eurasiche alle ipotetiche rotte artiche, fino alla rotta marittima per il Capo di Buona Speranza (Sellari, 2021). I primi due sono stati contenuti dallo scoppio del conflitto russo-ucraino; il terzo – alimentato nel 2020 dal crollo dei prezzi dei carburanti, dall'aumento delle tariffe di transito del Canale di Suez e, nel 2021, dall'incidente della Ever Given – appare l'unica attuale alternativa sostenibile

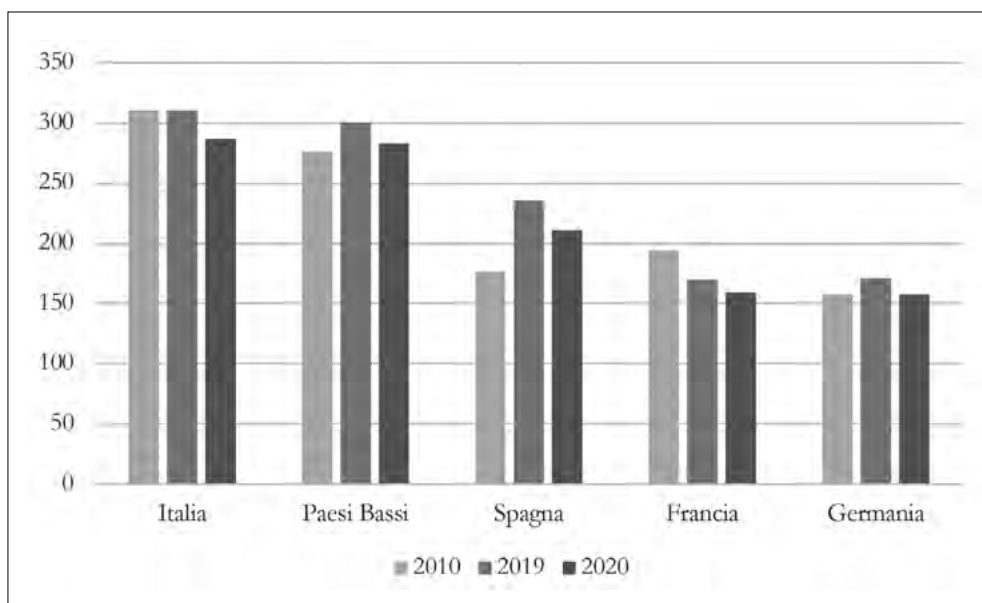


Fig. 8. Merci movimentate in *Short Sea Shipping* nei Paesi UE (milioni di tonnellate).

Fonte: elaborazione dell'autore, su dati Eurostat, 2022.



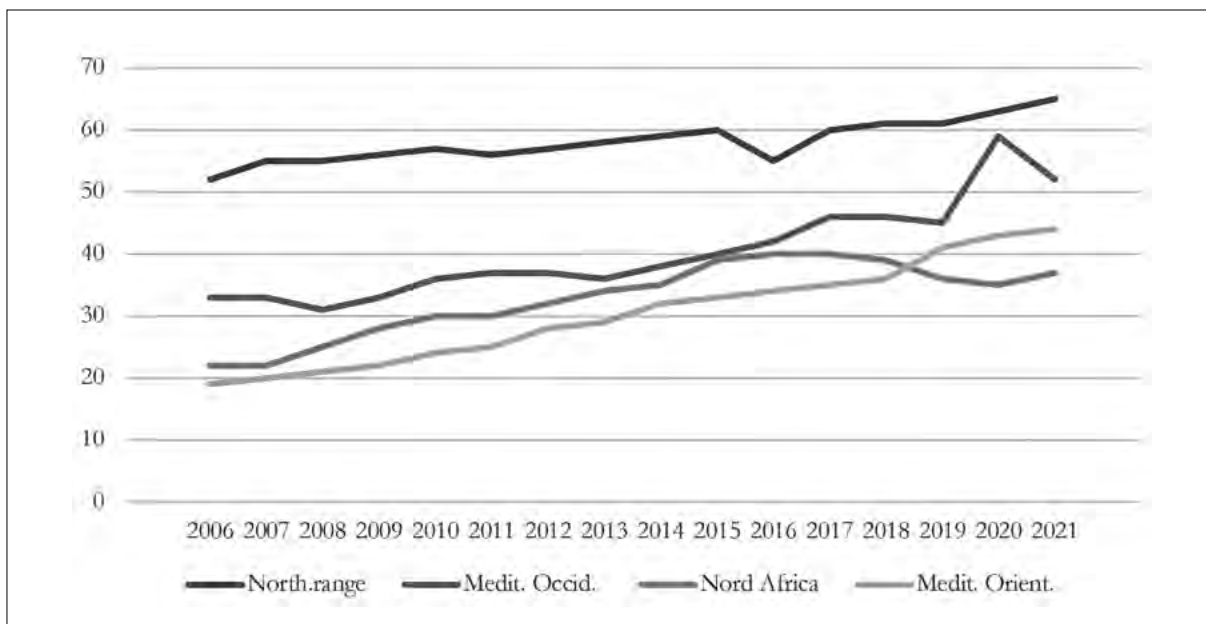


Fig. 9. Evoluzione dell'indice di connettività (LSCI) dei porti europei.

Fonte: elaborazione dell'autore su dati UNCTAD, <https://unctadstat.unctad.org/> (ultimo accesso: 05.II.2024).

alla rotta mediterranea⁸. Ciononostante, sia l'analisi dell'indice LSCI (*Liner shipping connectivity index*, si veda fig. 9) sia quella dei passaggi di navi attraverso il Canale (fig. 10) non evidenziano *trend* negativi, piuttosto una significativa reazione a tutti gli *shock* che la (de)globalizzazione dei traffici marittimi ha subito dal 2020 in poi (fig. 9).

Con ciò non si vuole sostenere che il sistema globale delle tradizionali *supply chain* sia uscito del tutto solido e immune dalla pandemia e dalla guerra, ma sottolineare come il sistema Suez-Mediterraneo abbia comunque mantenuto alti livelli

di coinvolgimento nel trasporto marittimo mondiale e, anzi, li abbia accresciuti. Questo, nonostante l'implosione subita dalle *supply chain* abbia portato a processi inflattivi e abbia imposto una ridefinizione delle strategie industriali e produttive e una riorganizzazione delle catene di produzione, orientata sia alla modifica dei sistemi di approvvigionamento sia ad accorciare le principali catene del valore. Il sistema del *just in time*, che ha come obiettivo la riduzione o addirittura la completa eliminazione delle scorte di magazzino, aveva trasformato le navi in veri e propri magazzini

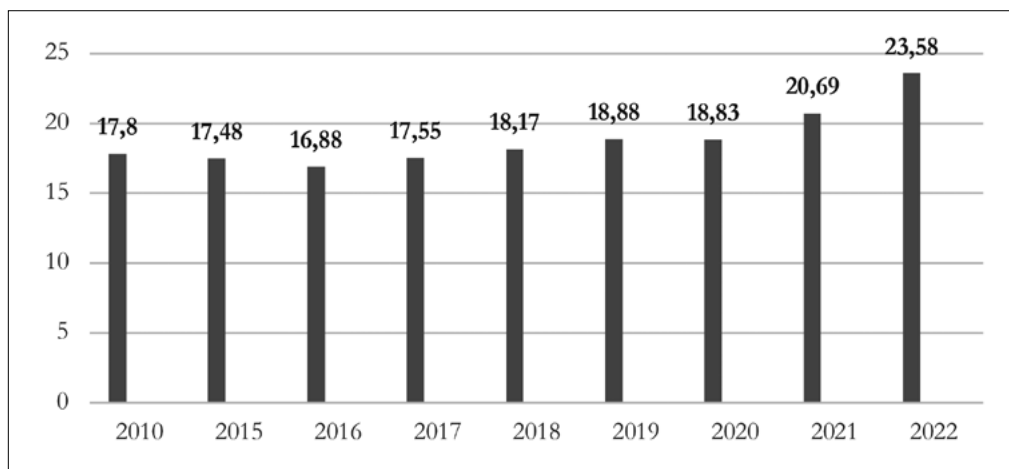


Fig. 10. Numero di navi in transito per il Canale di Suez (in migliaia).

Fonte: SRM, 2023, su dati suezcanal.gov.eg (ultimo accesso: 05.II.2024).

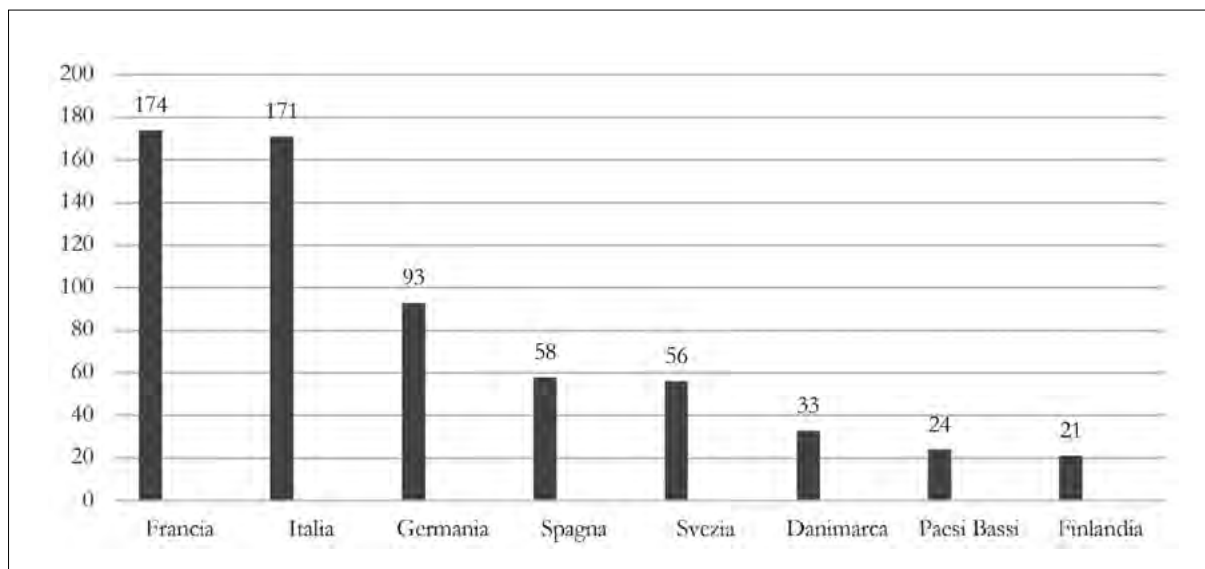


Fig. 11. Casi di Reshoring nella UE (2015-2018).
Fonte: elaborazione dell'Autore su dati Eurofund, 2019.

viaggianti. La crisi delle *supply chain* ha suggerito al sistema di approvvigionamento un cambio di paradigma: dal *just in time* al *just in case*, cioè, lo stoccaggio sufficiente per affrontare eventuali anomalie sulla fornitura (Notteboom, Pallis e Rodrigue, 2021; Yan e altri, 2021).

Una delle soluzioni adottate dagli Stati Uniti e da molti Paesi Occidentali ha riguardato la scelta di riportare in patria, ovvero in contesti vicini o in Paesi geopoliticamente «amici», alcune fasi della catena di produzione. Tale processo, avviato all'indomani della crisi finanziaria del 2008-2009 e legato allo sviluppo dell'Industria 4.0, ha innescato una profonda riorganizzazione della produzione e una riconfigurazione radicale delle catene globali del valore integrate su diffusi processi di *reshoring* e *backshoring* (Ellram, Tate e Petersen, 2013; Pegoraro, De Propris e Chidlow, 2020)⁹.

Anche il recente *Green Deal Industrial Plan*, presentato dalla Commissione Europea nel febbraio del 2023, prevede incentivi per un'industria sempre più sostenibile e che si affidi a catene logistiche più corte e resilienti in grado di far fronte a mancati approvvigionamenti dovuti a *shock* esogeni che colpiscono uno o più nodi nelle catene trans-nazionali di fornitura. A questa sorta di re-industrializzazione si affianca la diversificazione delle fonti di approvvigionamento verso Paesi politicamente più affidabili (*friendshoring*)¹⁰.

In questo quadro di radicale cambiamento del panorama economico-logistico e trasportistico il Mediterraneo registra movimenti di *reshoring* che possono far conto su un poderoso apparato di col-

legamenti di *short sea shipping* funzionale allo sviluppo di flussi industriali e commerciali intramediterranei. Secondo i dati di Eurofound (2019), i fenomeni del *reshoring* e del *nearshoring*, pur riguardando settori specifici ad alto valore aggiunto, hanno manifestato un certo dinamismo all'interno dell'Unione Europea, soprattutto verso la Turchia e i Paesi balcanici, ritenuti politicamente affidabili (è stato celebre il caso dello spostamento di un grande stabilimento dalla Cina alla Turchia da parte di IKEA nel 2021). Nel caso italiano i rientri hanno invece riguardato maggiormente il settore del tessile e del manifatturiero e destinazioni geografiche per lo più nordafricane e balcaniche (noto è il caso di Benetton, che ha spostato il 50% della produzione asiatica in Serbia, Egitto e Turchia). Secondo lo studio di SRM (2022), il 60% delle imprese del bacino ha intenzione di ricollocare i siti produttivi all'interno del bacino stesso, con l'obiettivo di svincolarsi dagli effetti negativi degli *shock* esogeni, coadiuvate, in questo processo, dalla crescita di *free zone areas* mediterranee come Tanger Med e Port Said (il primo come notevolissimo polo dell'*automotive* con la presenza di Stellantis e Renault, il secondo come polo energetico e industriale, oltre che alle sette Zone Economiche Speciali previste in Italia)¹¹, e le aree retroportuali turche¹².

5. Conclusioni

Pur in un quadro di sostanziale «crisi» della globalizzazione economica, databile subito dopo



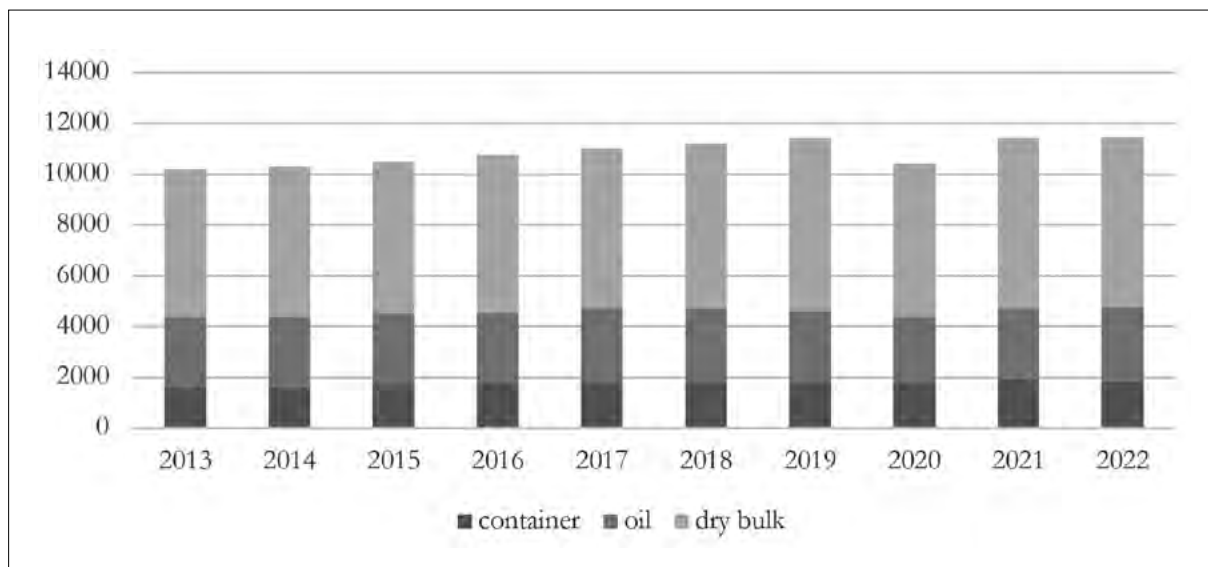


Fig. 12. Trasporto marittimo globale per tipologie di merci (2013-2022, in milioni di tonnellate).
Fonte: elaborazione dell'autore su dati SRM, 2023.

la crisi finanziaria del 2008, i flussi marittimi di merci hanno mantenuto, con eccezione del 2020, una costante crescita (fig. 12). Il contesto mediterraneo ha seguito grossomodo tale tendenza, nonostante nel pieno del periodo pandemico, per la concomitanza di fattori come il calo del prezzo del petrolio e l'aumento delle tariffe di passaggio di Suez, siano cresciute la rotta transoceanica per il Sudafrica e i collegamenti ferroviari transcontinentali. Anche il gigantismo, dal quale si potevano attendere esiti negativi, ha alimentato crescenti quote di *transshipment* che hanno permesso ai porti mediterranei, nella loro globalità, di colmare il *gap* storico con quelli del Nord Europa. La variabile geopolitica e i relativi scenari potranno condizionare, non poco, il quadro descritto. Se ne è avuto conto con la crisi russo-ucraina, che ha costretto a riconfigurare molte *supply chain*, soprattutto nel settore dei beni agricoli e di quelli energetici.

La ricerca di vie alternative, *in primis* quella che dovrebbe percorrere la rotta artica tanto celebrata da buona parte della letteratura, soprattutto asiatica (Zhang, Huisong e Song, 2018; Cao e altri, 2022; Guo, Guo e Lv, 2022), non sembra sostenibile nel breve-medio periodo. Anche ammesso che lo scioglimento dei ghiacci artici proceda con i ritmi preannunciati dall'International Panel on Climate Change, secondo cui entro il 2049 tutta la rotta artica siberiana sarà sgombra dai ghiacci per nove mesi all'anno, si tratterebbe pur sempre di una rotta stagionale soggetta a rischi per la navigazione e a costi aggiuntivi per garantir-

ne la sicurezza (Barnes e altri, 2021; Gunnarson e Moe, 2021). Va considerato, poi, che le strategie delle compagnie di *shipping* sono sempre più favorevoli all'utilizzo di grandi portacontainer che hanno bisogno di effettuare scali lungo il tragitto. Questa dinamica può essere garantita dalla rotta tradizionale per l'Oceano Indiano, che presenta mercati intermedi, non presenti, allo stato attuale, lungo le coste siberiane. Il vantaggio derivante dalla riduzione di circa 4.000 miglia tra i porti della Cina centro-settentrionale e quelli del Mare del Nord verrebbe oltretutto compensato in negativo dalle velocità ridotte che in ambiente artico le navi sono costrette a mantenere per i rischi legati all'ecosistema glaciale. Anche l'alternativa terrestre, ipotizzata dalla Cina attraverso il progetto BRI, non sembrerebbe essere concorrente con la rotta marittima per Suez quanto, al più, complementare, sia per i rischi geopolitici legati all'attraversamento di territori ad alto potenziale di instabilità sia per la modesta quantità di merce trasferibile per ferrovia. Ciò, nonostante negli anni immediatamente precedenti la guerra russo-ucraina (2018 e 2019) le linee ferroviarie eurasiatiche avessero trasportato in direzione *west-bound* oltre 1,5 milioni di container (SRM, 2023). Entrambe le ipotesi, quella artica e quella terrestre, sembrano più che altro costituire un apparato narrativo da parte cinese (e russa) per rafforzare il controllo sull'*heartland* eurasiatico e sul mare che, a nord, lo avvolge. Non esistono, dunque, credibili alternative a Suez e al Mediterraneo, almeno in tempi realisticamente brevi.

Il Mediterraneo nel suo complesso è tanto diviso al suo interno quanto solido nella sua globalità. Tra il 2001 e il 2022 il traffico di container tra Europa e Asia è cresciuto a un tasso medio annuo del 4,4% mentre la rotta transatlantica (che in termini di volumi con il 36% del totale mondiale resta la prima al mondo) è aumentata del 2%. Vocazione medioceanica per i traffici *deep-sea*¹³, ma anche vocazione intramediterranea, alimentata da crescite rilevanti nel settore dello *short sea shipping* (6,8% all'anno tra il 2019 e il 2022) e da prospettive di crescita della rilocalizzazione industriale.

Per questo motivo il *Mare Nostrum* resta «centrale», nonostante tutto. Il vero problema del Mediterraneo, in definitiva, non può che essere rappresentato da sé stesso e dalla sua (in)capacità di attivare processi virtuosi tra le due sponde, fondati su cooperazione e integrazione culturale e funzionale, di cui l'Europa, dopo i tentativi falliti degli anni Novanta del secolo scorso, dovrebbe farsi carico.

Riferimenti bibliografici

- Agatić Adrijana, Dragan Čišić, Ana Perić Hadžiić e Tanja Poltan Jugović (2019), *The One Belt One Road (OBOR) Initiative and Seaport Business in Europe – Perspective of the Port of Rijeka*, in «Scientific Journal of Maritime Research», 33, 2, <https://doi.org/10.31217/p.33.2.18> (ultimo accesso: 05.II.2024), pp. 264-273.
- Amato Vittorio, Giovanna Galeota Lanza (2017), *La ritrovata centralità del Mediterraneo nei traffici marittimi*, in Amato Vittorio (a cura di), *La nuova centralità del Mediterraneo. Fratture, flussi, reti*, Roma, Aracne, pp. 93-124.
- Assoporti, *Autorità di sistema portuale. Movimenti portuali, Anno 2022 (agg. al 29 marzo 2023)*, https://www.assoparti.it/media/12508/adsp_movimenti_portuali_annuale_2022.pdf (ultimo accesso: 05.II.2024).
- Bailey David e Linda De Propris, *Recessione, ripresa e resilienza?*, in «Studi regionali», 48, 11, 2014, pp. 1757-1760.
- Barnes Justin, Heather Exner-Pirot, Lassi Heininen e P. Whitney Lackenbauer (a cura di) (2021), *China's Arctic Engagement. Following the Polar Silk Road to Greenland and Russia. Selected Articles from the «Arctic Yearbook»*, Peterborough (CAN), NAADSN c/o School for the Study of Canada, Trent University.
- Bella Mariano (a cura di) (2020), *Trasporti e logistica: analisi e prospettive per l'Italia. Ricerche per Confratrasporto-Confrcommercio*, Bologna, Il Mulino.
- Cao Yunfeng, Shunlin Liang, Laixiang Sun, Jiping Liu, Xiao Cheng, Dongdong Wang, Yiyu Chen, Meng Yu e Kuishuang (2022), *Trans-Arctic Shipping Routes Expanding Faster than the Model Projections*, in «Global Environmental Change», 73, 3, <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2022.102488> (ultimo accesso: 05.II.2024), pp. 2-9.
- Carrese Stefano, Marialisa Nigro, Marco Petrelli e Alessandra Renna (2018), *Gigantismo navale e grandi alleanze: l'evoluzione del traffico contenitori nei porti italiani*, in «Porti e sistemi di trasporto per la competitività del Mediterraneo nello scenario globale». *Atti del IV convegno nazionale Porti & Navigazione (Roma, 30 novembre 2018)*, Roma, Centro di ricerca per il trasporto e la logistica, Università La Sapienza, https://www.assoparti.it/media/4463/articolo1_portinavigazione2018.pdf (ultimo accesso: 10.III.2024).
- Cerreti Claudio, Matteo Marconi e Paolo Sellari (2019), *Spazi e poteri*, Roma-Bari, Laterza.
- Clarkson, *Shipping Intelligence Database*, <https://sin.clarksons.net/> (ultimo accesso: 10.III.2024).
- Deandrei Massimo, Alessandro Panaro e Olimpia Ferrara (2022), *Maritime Scenario in the Mediterranean: Analysis of the Competitiveness and Investments of the Major Logistics Players*, in «IAI Papers», 22, 7, <https://www.iai.it/en/pubblicazioni/maritime-scenario-mediterranean> (ultimo accesso: 05.II.2024).
- Drewry (2019), *Global Container Terminal Operators: Annual Review and Forecast*, Londra, Drewry.
- Ekman Alice (2018), *China and the Mediterranean: An Emerging Presence*, Parigi, Institut Français des Relations Internationales, <https://www.ifri.org/en/publications/notes-de-lifri/china-mediterranean-emerging-presence> (ultimo accesso: 05.II.2024).
- Ellram Lisa M., Tate Wendy L., Petersen Kenneth J. (2013), *Off-shoring and Reshoring: An Update on the Manufacturing Location Decision*, in «Journal of Supply Chain Management», 49, 2, pp.14-22.
- Eurofound (2019), *Reshoring in Europe. Overview 2015-2018*, Lussemburgo, Publications Office of the European Union, <https://www.eurofound.europa.eu/en/publications/2019/reshoring-europe-overview-2015-2018> (ultimo accesso: 05.II.2024).
- Eurostat, *Maritime Ports Freight and Passengers Statistics*, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_ports_freight_and_passenger_statistics&oldid=218671 (ultimo accesso 10.III.2024).
- Eurostat, *Maritime Transport Statistics. Short Sea Shipping of Goods*, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_statistics_-_short_sea_shipping_of_goods (ultimo accesso 10.III.2024).
- Fardella Enrico e Giorgio Prodi (2017), *The Belt and Road Initiative Impact on Europe: An Italian Perspective*, in «China and World Economy», 25, 5, pp. 125-138.
- Fioravanzo Giuseppe (1936), *Basi navali. Aspetti di geografia militare e strategica*, Roma, ISPI.
- Fioravanzo Giuseppe (1943), *Il Mediterraneo centro strategico del mondo*, Verona, Officine grafiche A. Mondadori.
- Fleming Douglas K. e Yehuda Hayuth (1994), *Spatial Characteristics of Transportation Hubs: Centrality and Intermediacy*, in «Journal of Transport Geography», 2, 1, pp. 3-18.
- Gavinelli Dino (2018), *L'importanza crescente delle Nuove Vie della Seta nel dibattito geografico e nelle altre discipline*, in *La Cina e le Nuove Vie della Seta. Approcci geografici e prospettive interdisciplinari*, in «Geography Notebooks», 1, 1, <http://dx.doi.org/10.7358/gn-2018-001-gav1> (ultimo accesso: 05.II.2024), pp. 9-26.
- Gili Alessandro (2022), *Mediterraneo di nuovo al centro*, 11 novembre, ISPI, <https://www.ispionline.it/it/publicazione/mediterraneo-di-nuovo-al-centro-36669> (ultimo accesso: 05.II.2024).
- Giovannetti Giorgia e Marvasi Enrico (2021), *L'Italia nelle catene globali del valore*, Roma, Fondazione Manlio Masi, https://www.esteri.it/mae/resource/doc/2021/08/Fondazione%20Masi_Italia%20nelle%20Catene%20Globali%20del%20valore.pdf (ultimo accesso: 05.II.2024).
- Guo Jianke, Shu Guo e Jing Lv (2022), *Potential Spatial Effects of Opening Arctic Shipping Routes on the Shipping Network of Ports between China and Europe*, in «Marine policy», 122, pp. 1-15.
- Guerrero David e Jean-Paul Rodrigue (2014), *The Waves of Containerisation: Shifts in Global Maritime Transportation*, in «Journal of Transport Geography», 34, pp. 151-164.
- Gunnarson Björn e Arild Moe (2021), *Ten Years of International Shipping on the Northern Sea Route: Trends and Challenges*, «Arc-



- tic review on law and politics», 12, <https://doi.org/10.23865/arctic.v12.2614> (ultimo accesso: 05.II.2024), pp. 4-30.
- Ha Yeong Seok e Jung Soo Seo (2017), *An Analysis of the Competitiveness of Major Liner Shipping Companies*, in «The Asian Journal of Shipping and Logistic», 33, 2, pp. 53-60.
- Hoyle Brian S. (a cura di) (1996), *Cityports, Coastal Zones and Regional Change. International Perspectives on Planning and Management*, Chichester, Wiley.
- ISFORT (2011), *Il futuro dei porti e del lavoro portuale*, Roma. Isfort.
- Ivona Antonietta (2010), *Il porto di Taranto e la nuova 'centralità' del Mediterraneo nel trasporto marittimo*, in «Geotema», 40, pp. 37-51.
- Ivona Antonietta (2020), *Maritime Silk Road e connessioni mediterranee. Gli attuali scenari*, in Sergio Zilli e Giovanni Modaffari, *Confin(at)i/Bound(aries)*, 18, pp. 639-646 (collana «Memorie Geografiche»).
- Kaselimi Evangelia N., Theo E. Notteboom e Bruno De Berger (2011), *A Game Theoretical Approach to Competition between Multi-user Terminals: The Impact of Dedicated Terminals*, in «Maritime Policy & Management», 38, 4, pp. 395-414.
- Kinkle Steffen (2020), *Industry 4.0 and Re-shoring*, in Lisa De Propriis, David Bailey (a cura di), *Industry 4.0 and Regional Transformation*, New York, Routledge, <http://dx.doi.org/10.4324/9780429057984-11> (ultimo accesso: 05.II.2024), pp. 195-213.
- Knowler Greg (2020), *Extent of Chinese Factory Slump Supports Fears over Inventory Levels*, in «Journal of Commerce», 4 Marzo, https://www.joc.com/article/extent-chinese-factory-slump-supports-fears-over-inventory-levels_20200304.html (ultimo accesso: 05.II.2024).
- Linden Ronald H., (2018), *The new sea people: China in the Mediterranean*, IAI Papers, 18/14.
- Maggi Stefano (2020), *Mobilità sostenibile. Muoversi nel XXI secolo*, Bologna, Il Mulino.
- Montanaro Andrea e Simona Camerano (a cura di) (2023), *Deglobalizzazione e Mar Mediterraneo: quale ruolo per l'Italia*, BRIEF, Cassa Depositi e Prestiti, https://www.cdp.it/resources/cms/documents/CDP_Brief_Deglobalizzazione_e_Mediterraneo_16052023.pdf (ultimo accesso: 05.II.2024).
- Notteboom Theo e Jean-Paul Rodrigue (2005), *Port Regionalization: Toward a New Phase in Port Development*, in «Maritime Policy and Management» 32, 3, pp.297-313.
- Notteboom Theo (2008), *Complementarity and Substitutability among Adjacent Gateway Ports*, in «Environment and Planning», 41, 3, <https://doi.org/10.1068/a40220> (ultimo accesso: 05.II.2024), pp. 743-762.
- Notteboom Theo (2012), *Dynamics in Port Competition in Europe: Implications for North Italian Ports. Position Paper presentato al workshop «I porti del Nord» (Milano, 18 aprile 2012)*.
- Notteboom Theo, Thanos Pallis e Jean-Paul Rodrigue (2021), *Disruptions and Resilience in Global Container Shipping and Ports: The COVID19 Pandemic Versus the 2008-2009 Financial Crisis*, in «Maritime Economics & Logistics», 23, pp.179-210.
- Osservatorio nazionale sul trasporto merci e la logistica (2011), *Il futuro dei porti e del lavoro portuale*, Roma, ISFORT.
- Parola Francesco, Marcello Risitano, Marco Ferretti e Eva Pannetti (2017), *The Drivers of Port Competitiveness: A Critical Review*, in «Transport Reviews», 37, 1, pp. 116-138.
- Pegoraro Diletta, Lisa De Propriis e Agnieszka Chidlow (2020), *De-globalization, value chains and re-shoring*, in Lisa De Propriis, David Bailey (a cura di), *Industry 4.0 and Regional Transformation*, New York, Routledge, <https://doi.org/10.4324/9780429057984> (ultimo accesso: 05.II.2024), pp. 152-175.
- Rhode Grant F. (2021), *China's Emergence as a Power in the Mediterranean: Port Diplomacy and Active Engagement*, in «Diplomacy & Statecraft», 32, 2, pp. 394-415.
- Rodrigue Jean-Paul (2020), *Geography of Transport System*, New York, Routledge (V edizione).
- Rodrigue Jean-Paul e Theo Notteboom (2015), *Containerization, Box Logistics and Global Supply Chains: The Integration of Ports and Liner Shipping Networks*, in Haralambides Hercules E. (a cura di), *Port Management*, Londra, Palgrave, pp. 5-28.
- Ruggiero Luca (2010), *Il ruolo strategico del Canale di Suez e le prospettive della portualità mediterranea*, in «Geotema», 40, pp. 52-62.
- Savi Paola (2019), *Trasformazioni recenti della geografia della produzione: il reshoring e la sua diffusione nel contesto italiano*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», 2, 1, pp. 31-42.
- Sellari Paolo (2013), *Geopolitica dei trasporti*, Roma-Bari, Laterza.
- Sellari Paolo (2020), *Scenari eurasiatici. Le Vie della Seta e la proiezione imperiale cinese*, Roma, Nuova cultura.
- Sellari Paolo (2021), *Il Mediterraneo nei traffici marittimi globali*, in Marconi M. Paolo Sellari (a cura di), *Geopolitica e spazi marittimi*, Roma, Nuova Cultura, pp. 49-73.
- Sellari Paolo (2022), *Gli spazi geografici e geopolitici dei trasporti marittimi*, in «Rivista Marittima», CLIV, pp. 10-19.
- Soriani Stefano (2002), *La transizione postindustriale della portualità tra dinamiche di mercato e vincoli-opportunità territoriali*, in Stefano Soriani (a cura di), *Porti, città e territorio costiero*, Bologna, Il Mulino, pp. 19-66.
- Soriero Giuseppe (2023), *Andata in porto. Gioia Tauro, la sfida vincente*, Soveria Mannelli (CZ), Rubbettino.
- Spirito Pietro (2018), *Il futuro dei porti meridionali tra Mediterraneo e Via della Seta*, Soveria Mannelli (CZ), Rubbettino.
- Spirito Pietro (2021), *Il futuro dei sistemi portuali italiani. Governance, spazi marittimi, lavoro*, Napoli, Guida.
- SRM – Centro studi e ricerche per il Mezzogiorno (2022), *Italian Maritime Economy. Porti, shipping e logistica negli scenari marittimi globali. Impatto di pandemia e guerra sul Mediterraneo. IX Rapporto Annuale*, Napoli, Giannini.
- SRM – Centro studi e ricerche per il Mezzogiorno (2023), *Italian Maritime Economy. Porti, shipping e logistica al centro dei nuovi scenari del Mediterraneo. 10 anni di analisi, dati e riflessioni sulla competitività del settore e sul ruolo dell'Italia. X Rapporto Annuale*, Napoli, Giannini.
- Tadini Marcello (2022), *The Geography of Container Ports in Italy: The Evolving Role of Gateway and Transshipment Functions*, in «J-Reading», 2, 11, pp.139-150.
- Taviano Maria Teresa (1998), *La nuova centralità del Mediterraneo e il ruolo dei porti di transhipment. I casi di Marsaxlokk (Malta) e di Gioia Tauro*, in «Geotema», 12, pp. 161-170.
- Tran Emilie e Yahia H. Zoubir (2022), *China in the Mediterranean: An Arena of Strategic Competition?*, in «Mediterranean Politics», 28, 5, <https://doi.org/10.1080/13629395.2022.2035125> (ultima accesso: 05.II.2024), pp. 685-703.
- UNCTAD (2021), *Impact of the covid-19 pandemic on trade and development: Transitioning to a new normal*, Ginevra, Nazioni Unite, https://unctad.org/system/files/official-document/osg2020d1_en.pdf (ultima accesso: 05.II.2024).
- UNCTAD (s.d.), *Port liner connectivity index*, <https://unctadstat.unctad.org/> (ultima accesso: 05.II.2024).
- Vallega Adalberto (1980), *Per una geografia del mare*, Milano, Mursia.
- Vallega Adalberto (1985), *Ecumene Oceano. Il mare nella civiltà: ieri, oggi, domani*, Milano, Mursia.
- Vallega Adalberto (1997), *Geografia delle strategie marittime. Dal mondo dei mercanti alla società transindustriale*, Milano, Mursia.
- Van der Putten Frans Paul (2016), *Infrastructure and Geopolitics: China's Emerging Presence in the Eastern Mediterranean*, «Journal of Balkan and Near Eastern Studies», 18, 4, pp. 337-351.

Vangeli Anastas (2020), *Belt and Road and China's Attempt at Region Building in Central-East and Southeast Europe*, in «Journal of Current Chinese Affairs», 49, 1, pp. 14-32.

Viesti Gianfranco (2021), *Centri e periferie. Europa, Italia, Mezzogiorno dal XX al XXI secolo*, Roma-Bari, Laterza.

Vigarié André (1964), *Les grands ports de commerce de la Seine au Rhin. Leur évolution devant l'industrialisation des arrière-pays*, Parigi, Sabri.

Vigarié André (1968), *Géographie de la circulation, II, La circulation maritime*, Parigi, Genin.

Wang Yuhong e Kevin Cullinane (2016), *Determinants of Port Centrality in Maritime Container Transportation*, «Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review», 95, pp. 326-340.

Yan Ran, Shuaian Wang, Lu Zhen e Gilbert Laporte (2021), *Emerging Approaches Applied to Maritime Transport Research: Past and future*, in «Communications in Transportation Research», 1, <https://doi.org/10.1016/j.comtr.2021.100011> (ultimo accesso: 05.II.2024).

Zhang Zhihua, Donald Huising e Malin Song (2019), *Exploitation of Trans-Arctic Maritime Transportation*, in «Journal of Cleaner Production», 212, pp. 960-973.

Note

¹ La containerizzazione viene definita da Guerrero e Rodrigue (2014) come la componente fisica più dinamica della globalizzazione, poiché a ogni aumento del PIL e delle esportazioni si osserva un correlabile più alto livello di flussi containerizzati.

² Il decennio tra il 1995 e il 2005 fu quello della consacrazione dei traffici di container: si pensi che il porto di Shanghai passò da 4 a 18 milioni TEUs all'anno, mentre in Europa il porto di Rotterdam passò da 5 a 9 milioni, quello di Anversa da 4 milioni a 6,5.

³ La portacontainer danese MSC Turkije, varata nel 2023, ha una portata di 24.346 teu's.

⁴ Il traffico container complessivo in Italia ha superato nel 2021 gli 11 milioni di TEUs (grossomodo lo stesso dato del sistema portuale spagnolo) ma, rispetto ai movimenti iberici tale risultato è ottenuto su una numerosità di scali molto maggiore e su due fronti marittimi (Adriatico e Tirrenico) spesso in concorrenza più che in sinergia. Restano evidenti, comunque, gli ampi margini di crescita del sistema portuale italiano, per posizione geografica, per vicinanza ai mercati di destinazione, per tradizione storica: crescita troppo spesso rallentata da tradizionali elementi distorsivi (complessità, e spesso inefficienza, delle relazioni terramare, insieme ad altri fattori di natura burocratica e amministrativa). Al riguardo, sempre SRM (2022) ha rilevato che nel 2021 il tempo medio di una nave commerciale presso le banchine italiane era di 1,34 giorni, ben maggiore della media mondiale che è stata pari a 1,05 giorni. Nel dettaglio, le navi *dry* rimangono in banchina mediamente 3,5 giorni (media mondo = 2,11) mentre le portacontainer 0,96 giorni (media mondo 0,8).

⁵ Dal 2013 Pechino ha investito circa 75 miliardi di dollari nei Paesi della sponda sud del Mediterraneo (27 in Algeria e 25 in Egitto) e 16 miliardi nella Turchia. Il 30% degli investimenti è concentrato sul settore dei trasporti e della logistica e sono volti a migliorare sia la connettività tra sistemi marittimi e retroterra portuali, sia i collegamenti tra grandi città. Gli investimenti ferroviari sono ritenuti decisivi per creare le condizioni necessarie al funzionamento di catene del valore regionali e come parte di un unico sistema logistico mediterraneo (Gili, 2022).

⁶ I dati sullo sviluppo del porto illustrano l'impatto dell'investimento cinese nel Pireo. Prima dell'ingresso dei cinesi nel 2009, il porto greco si collocava al 116° posto nella classifica mondiale dei container movimentati, nel 2017 al 33°, nel 2021 al 29° (Rhode, 2021, p. 400).

⁷ Il settore dello shipping ha mostrato una certa resilienza anche nella fase pandemica mantenendosi a livello globale, ben al di sopra della media dei margini operativi del periodo 2015-2020 (circa il 7%), raggiungendo alla fine del 2021 circa il 15%, grazie proprio all'aumento del prezzo dei noli. Durante la crisi del 2008-2009 lo shipping mondiale presentava margini operativi negativi del 20% a testimonianza del fatto che la crisi pandemica è stata affrontata, dal settore, con maggiore efficacia (Notteboom, Pallis e Rodrigue, 2021).

⁸ L'incidente causò il blocco del Canale per oltre 5 giorni e produsse ripercussioni sulle *supply chain* per diversi mesi, sollevando interrogativi sulla sostenibilità del modello di fornitura *just in time* che aveva messo in crisi le produzioni dell'intero pianeta.

⁹ Tra le principali motivazioni alla base dei processi di *reshoring* vi sono l'effetto «made in», la difesa dei brevetti, l'applicazione di normative chiare, la qualità, la disponibilità di capitale umano adeguato, la capacità di innovazione.

¹⁰ Per una definizione dei diversi processi di rilocalizzazione delle imprese si veda il lavoro di Savi P., 2019.

¹¹ Il D.L. 20 giugno 2017 n. 91, e il successivo del 25 gennaio 2018, nell'ambito degli interventi urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno, hanno previsto e disciplinato la possibilità di istituzione delle Zone Economiche Speciali (ZES) all'interno delle quali le imprese già operative o di nuovo insediamento possono beneficiare di agevolazioni fiscali e di semplificazioni amministrative. Le ZES previste sono: Abruzzo, Calabria, Campania, Ionica interregionale Puglia-Campania, Adriatica interregionale Puglia-Molise, Sicilia orientale, Sicilia occidentale, Sardegna.

¹² L'ammodernamento delle infrastrutture portuali è al centro delle politiche di sviluppo di Ankara, che ambisce a portare il volume di merci movimentate dai suoi scali da 250 a oltre 450 milioni di tonnellate nel trentennio 2023-2053 (Montanino e Camerano, 2023). Rilevante, in tal senso, il progetto di apertura di Canal Istanbul tra Mar Nero e Mar di Marmara, previsto entro il 2030. Il canale consentirà di raddoppiare il transito di navi sul Bosforo e rafforzerà il posizionamento del porto di Ambarli, già stabilmente posizionato tra i primi dieci scali del Mediterraneo.

¹³ Attraverso Suez transita il 12% del traffico mondiale, il 27% del traffico container, il 5% del greggio e l'8% del GNL (SRM, 2022).



Geografie, teorie, biografie

Questo articolo riprende in buona parte la relazione che ho tenuto in occasione della prima Scuola di Alta Formazione dell'AGeI svoltasi a Roma nel 2020 e che consisteva in un tentativo di discutere, con chi si apprestava ad intraprendere la carriera accademica in geografia, le intersezioni di teorie, dibattiti, sedi, istituzioni, eventi e persone che stanno alla base di tutte le pratiche disciplinari nonché il modo in cui queste stesse intersezioni spesso determinano in maniera decisiva le nostre scelte e la nostra traiettoria accademica. Per questa ragione il saggio presenta un taglio deliberatamente autobiografico. Lo scopo di questa scelta è quello di condividere alcune riflessioni su scelte e percorsi che ho intrapreso nel mio lavoro, rispetto ai quali le questioni epistemologiche che attraversavano la disciplina e i suoi dintorni si sono imposte, a volte come veri e propri ostacoli, a volte come genuine opportunità. La traiettoria di ogni giovane ricercatrice e ricercatore oggi, in geografia come altrove, si muove, infatti, necessariamente tra la dimensione nazionale e quella internazionale, in un'incessante negoziazione dei linguaggi e delle pratiche che, senza dimenticare la rilevanza del contesto in cui si lavora, al contempo devono tener conto del nostro incessante lavoro di posizionamento rispetto alle svolte teoriche e concettuali del dibattito internazionale.

Geographies, Theories, Biographies

This paper largely echoes the presentation I gave at AGeI's first Scuola di Alta Formazione held in Rome in 2020, which consisted of an attempt to discuss, with those about to embark on an academic career in geography, the intersections of theories, debates, venues, institutions, events, and people that underlie all disciplinary practices, as well as how these same intersections often decisively determine our academic trajectories. For this reason, this essay presents a deliberately autobiographical angle. The purpose of this choice is to share some reflections on choices and paths I have taken in my work with respect to which epistemological issues that traversed the discipline and its environs imposed themselves sometimes as genuine obstacles, sometimes as genuine opportunities. In fact, the trajectory of every early career researcher today, in geography as elsewhere, necessarily navigates between national and international arenas, in an incessant negotiation of languages and practices that, without neglecting the relevance of the context in which we operate, at the same time must take into account our relentless work of positioning ourselves with respect to the theoretical and conceptual twists and turns of the international debate.

Parole chiave: geografie, biografie, epistemologie, svolte paradigmatiche, teoria geografica.

Keywords: geographies, biographies, epistemologies, paradigmatic turns, geographical theory.

Università di Bologna, Dipartimento di Storia Culture Civiltà – claudio.minca@unibo.it

1. Biografie

Scrivere, qualsiasi cosa, che riguarda la propria biografia accademica è, di per sé, un'impresa rischiosa, se non potenzialmente velleitaria. Velleitaria perché esiste sempre la possibilità di risultare implicitamente compiacenti con sé stessi, rischiosa perché si tratta spesso di un esercizio autoriflessivo che coincide con la chiusura di una fase della propria vita che si desidera condividere. Un po' come le confessioni di Zero Calcare nella serie *Strappare lungo i bordi* uscita su Netflix

l'anno scorso, se mi si consente il provocatorio parallelo.

Questo intervento non intende essere niente di tutto questo e dovrebbe essere perciò letto tenendo in mente il contesto che l'ha generato e il pubblico a cui si è in origine rivolto (e a cui indirettamente continua a rivolgersi). Le pagine che seguono, infatti, ricalcano in buona parte la relazione che ho tenuto in occasione della prima Scuola di Alta Formazione dell'AGeI (Roma, 14-17 settembre 2020) e riflettono il tema sul quale fui invitato a intervenire in quelle splendide giornate

di lavoro. Si trattava di un tentativo di discutere, con chi si apprestava a intraprendere la carriera, le intersezioni di teorie, dibattiti, sedi, istituzioni, eventi e persone che stanno alla base di tutte le pratiche disciplinari, nonché il modo in cui queste stesse intersezioni spesso determinano in maniera decisiva le nostre scelte e la nostra traiettoria accademica.

Per questa ragione in quell'occasione ho pensato, anche per tenere la conversazione su toni almeno parzialmente informali, di orientare le mie argomentazioni in senso deliberatamente autobiografico. Ciò mi ha portato a condividere alcune riflessioni su scelte e percorsi che ho intrapreso nel mio lavoro rispetto ai quali le questioni epistemologiche che attraversavano la disciplina e i suoi dintorni si sono imposte a volte come veri e propri ostacoli, a volte come genuine opportunità. Questo per suggerire ai/alle partecipanti che durante il proprio percorso di formazione accademica ci si trova spesso in situazioni determinate non solo da scelte di carattere personale, ma anche influenzate da eventi esterni di portata storica (come l'attacco alle Torri Gemelle di cui parlerò più avanti), nonché dai processi di ristrutturazione dei saperi interni ai rispettivi campi disciplinari, dei rapporti tra discipline, del dialogo tra comunità nazionali e dibattito internazionale. Infatti, la traiettoria di ogni giovane ricercatrice e ricercatore oggi, in geografia come altrove, si muove necessariamente tra la dimensione nazionale e quella internazionale, in un'incessante negoziazione di linguaggi e di pratiche che, senza dimenticare la rilevanza del contesto in cui si lavora, al contempo devono tener conto delle svolte teoriche e concettuali del dibattito internazionale rispetto alle quali ci si deve necessariamente posizionare. Per dibattito internazionale si intende qui il dibattito (nonché le sedi dove esso si svolge) riconosciuto dalle maggiori comunità geografiche nazionali come il «cuore» (inteso come *core*) della disciplina e in grado di influenzare – anche se secondo modalità distinte che dipendono dal contesto e dalle rispettive tradizioni – le pratiche e i linguaggi di queste stesse comunità (ad esempio, il dibattito ospitato su riviste lette molto al di fuori dei confini del Paese in cui sono pubblicate e nelle quali ambiscono a scrivere, in virtù del loro prestigio e del loro rigore, autori e autrici di tutto il mondo).

Per portare avanti questo tentativo sarò pertanto costretto a fare riferimento ad alcuni passaggi particolarmente significativi della mia traiettoria accademica e all'impatto che le intersezioni, di cui si diceva poco sopra, hanno avuto nel

mio lavoro di ricerca e non solo. Il vantaggio di ricorrere allo stratagemma autobiografico, nonostante i rischi sopra menzionati, è quello di consentirmi di condividere, a partire dalla mia esperienza diretta, da un lato, il continuo, faticosissimo, lavoro di posizionamento da parte di chi nasce e si colloca, accademicamente, per così dire, ai «margini dell'Impero»; dall'altro, di riflettere, anche in chiave autocritica, sugli incroci, a volte addirittura casuali, di contesti, persone e opportunità che incidono in modo decisivo sulla traiettoria di ciascuno/a di noi.

2. Geografie

Ci sono due grandi temi, credo, da cui partire per discutere di questioni epistemologiche in riferimento alle traiettorie accademiche intraprese da ciascuno/a di noi. Il primo riguarda l'internazionalizzazione del pensiero e delle pratiche geografiche e il secondo i rapporti trans-disciplinari. Prima di affrontare questi due temi credo sia utile fare alcune premesse.

La prima premessa ha a che fare con lo statuto epistemologico della geografia. Per «statuto epistemologico» intendo quel corpo di metodi, teorie, per certi aspetti anche temi, ma certamente luoghi e pratiche che contribuiscono a «certificare» determinati saperi. Le comunità accademiche, lo sappiamo, si riconoscono attraverso questo complesso corpo, un corpo spesso conteso e contestato, che consente tuttavia di riconoscere il dove e il come di una determinata pratica disciplinare. Nessuno oggi, a mio parere, è tuttavia in grado di dire dove stia andando e soprattutto in cosa consista «la geografia», come se si trattasse di un laghetto placido popolato da pratiche e saperi chiaramente definibili. Non esiste infatti qualcosa che si possa chiamare Geografia *tout court* (ma questo vale per tutte le discipline naturalmente) e che si possa identificare e mappare come un campo di saperi stabile e certificato a livello globale. Tuttavia, esistono comunità di geografe e geografi che si riconoscono attraverso teorie, concetti, metodologie, metodi, che sono sì molteplici, ma che hanno in comune qualcosa di fondamentale: hanno in comune il riconoscimento di determinate sedi, luoghi, pratiche, linguaggi, concetti e procedure che certificano ciò che facciamo come parte della «disciplina» (intesa qui nel senso quasi letterale del termine) a cui facciamo riferimento nel contesto accademico. Le sedi sono naturalmente le riviste nazionali e internazionali nonché i congressi, i convegni e le aule universitarie. Le



pratiche, i linguaggi e i concetti sono quelli che alimentano il dialogo accademico in quelle stesse sedi.

Proprio per questa ragione credo che si debba sempre parlare di geografia al plurale: perché la produzione del sapere geografico, pur nella sua differenza, si riconosce in una serie complessa e negoziata di pratiche e procedure attraverso le quali la «disciplina» identifica, appunto, il proprio nocciolo centrale (sempre plurimo e conteso) e, soprattutto, i propri *margini* che incessantemente contribuiscono a mutare i discorsi, i linguaggi, i concetti, le metodologie di chi si identifica con «la geografia». Nel corso della Scuola di Alta Formazione, ad esempio, abbiamo avuto un'interessante discussione provocata dalla relazione di Juliet Fall sul perché una rivista internazionale abbia accettato di pubblicare un articolo del tutto non convenzionale in quanto basato sull'utilizzo del fumetto come linguaggio per costruire un argomento geografico critico (Fall, 2021). L'intervento di Juliet Fall non parlava, ovviamente, di fumetti, ma piuttosto dei margini delle procedure di riconoscimento del sapere geografico, rispetto ai quali lei si collocava, per così dire, in modo provocatoriamente «acrobatico». Un'operazione del genere, forse, si potrebbe descrivere così: «io penetro all'interno di uno dei luoghi in cui si produce sapere geografico di grande prestigio e di vasta circolazione internazionale, passo al vaglio del suo rigoroso processo di *peer review* e mostro anche come la struttura della produzione del sapere geografico che propone una rivista importante come questa possa essere messa in discussione dal suo interno, soprattutto in un'epoca di spinto pluralismo di linguaggi e di prospettive all'interno della disciplina» (naturalmente Juliet non ha detto questo, ma così, io almeno, ho letto la sua mossa).

In questo momento esiste un certo numero di riviste internazionali accreditate come geografiche, in quanto il loro prestigio e reputazione sono comunemente riconosciuti da geografe e geografi di tutto il mondo che le leggono e le citano. Queste riviste sono – al di là di ogni accreditamento formale da parte di procedure di valutazione – degli spazi «certificati» in cui quel lavoro epistemologico che chiamiamo sapere geografico avviene a partire da teorie, concetti e metodologie considerati patrimonio comune dalla multiforme aggregazione di ricercatrici e ricercatori che si sentono accumulate/i dalle pratiche della geografia. Naturalmente, questo non significa che ciò che si pubblica al di fuori di queste sedi non abbia valore. Significa, piuttosto, che ciò che si pubblica

in queste sedi è passato al vaglio di una «revisione tra pari» – una procedura, per quanto possibile, indipendente e trasparente – cioè alla valutazione di altri studiosi e studiose che si identificano con le pratiche certificate della disciplina. Tuttavia, il requisito formale della *peer review* non basta. La sede, infatti, è importante solo se si tratta di riviste che, grazie al loro consolidato capitale reputazionale, hanno l'autorevolezza (proprio perché lette e influenti a livello internazionale) di stabilire cosa sia rilevante scrivere/pubblicare o meno in un determinato ambito disciplinare. In altre parole, dal punto di vista dello statuto della disciplina, non conta solo il contenuto di ciò che si scrive ma anche, per così dire, il «contenitore» (cioè dove si pubblica). Il contenuto è essenziale, naturalmente, ma è il contenitore che consente di riconoscersi in pratiche certificate e condivise da una comunità accademica. Altrimenti, si rischia di scrivere per sé stessi o, peggio, ci si affida all'arbitrio più assoluto che favorisce inevitabilmente regole del gioco meno trasparenti, se non addirittura valutazioni *ad personam*.

Questo ci porta alla seconda premessa che ha a che fare con il posizionamento della ricerca rispetto al contesto in cui ci si intende muovere (cioè, la specifica comunità geografica che eleggiamo come riferimento per il nostro lavoro). Infatti, nella costruzione di qualsiasi traiettoria di ricerca è sempre utile cercare di posizionarsi rispetto al dialogo disciplinare con chiarezza. Quando si pubblica sulle riviste caratterizzate da un rigoroso processo di *peer review* bisogna, infatti, essere sempre in grado di spiegare fin dall'inizio a quale dibattito ci si sta rivolgendo per portare il proprio contributo e in che modo. Quando si pensa ai caratteri originali di un intervento, non si pensa perciò a un'ipotetica originalità intesa in termini assoluti: si intende piuttosto l'originalità di un contributo rispetto a un dibattito che già esiste. Pertanto, ogni volta ci si deve chiedere: «cos'ha di nuovo da dire questo articolo rispetto a ciò che è stato già detto su quel tema?» o anche: «dato e riconosciuto il terreno in cui mi muoverò, dato e riconosciuto il dibattito che si interroga intorno a quel tema all'interno della mia disciplina, cosa ho da dire io rispetto a quel dibattito?». Non è un caso che la questione dell'originalità e della rilevanza sia spesso presente nei commenti dei *referees*, del tipo: «non si capisce chiaramente cosa l'articolo intenda veramente fare e, soprattutto, come intenda contribuire alla letteratura già esistente sul tema». Lo so, possono sembrare considerazioni del tutto banali, ma, nonostante ciò, in un intervento come questo forse vale la pena di riba-

dirle: la chiarezza su cosa si intende fare con ogni saggio e, soprattutto, su cosa si voglia dire di originale rispetto a un contesto accademico che già esiste e si interroga su questi temi è un requisito assolutamente indispensabile per partecipare alla produzione di quello che chiamiamo sapere geografico, a tutte le scale.

Ne deriva, di conseguenza, la necessità di esplicitare con chiarezza a chi si intende parlare con i nostri scritti: ciò può, infatti, consentire a ciascuno di noi di costruire una chiara e riconoscibile traiettoria di ricerca. Individuare una comunità di riferimento da leggere e consultare – e che naturalmente auspichiamo legga e reagisca ai nostri lavori – in questo senso, è un passaggio necessario e fondamentale, che implica naturalmente una scelta strategica e consapevole delle sedi editoriali. In accademia, è bene ribadirlo, «nessuno scrive da solo»... Ogni volta in cui mi sono trovato coinvolto (mi riferisco in particolare al mio passato recente all'estero) in una commissione per la selezione di nuovi docenti, un dato utile per la decisione finale è stata spesso la chiarezza (e l'evidenza) della traiettoria professionale (in particolare, ma non esclusivamente, di ricerca) dei candidati e delle candidate. Insomma, domande che si pongono in tutti i contesti internazionali in cui mi sono trovato a reclutare sono sempre state: «come si configura il profilo di ricerca che la candidata presenta? Quale direzione intende prendere per il futuro? A quale comunità sta parlando? Qual è il suo contributo più importante nella disciplina?». Tuttavia, è indispensabile che questa narrazione sia sostenuta da chiara evidenza (pubblicazioni, progetti finanziati, inviti a parlare ecc.). Risulta importante, ad esempio, essere in grado di dire: «su questo tema, centrale per il mio profilo, ho recentemente pubblicato tre articoli in queste riviste» oppure: «ho scritto questo libro che è stato citato anche al di fuori della geografia» (ma spiegare anche da chi e perché è rilevante). Quindi, molto banalmente, è necessario, fin dai primi passi nella disciplina, decidere a chi si parla e perché, in modo che questa decisione diventi la chiave di lettura del nostro percorso accademico e del profilo che ne risulterà.

L'altro tema che riguarda il posizionamento disciplinare ha a che fare con l'idea di dialogo tra contesti. Ciò è particolarmente importante per chi lavora in Italia in questo momento, dal momento che non si può prescindere da un dialogo con la letteratura internazionale. In altre parole, vale la pena ribadirlo, non si può più scrivere di un determinato tema o di un determinato problema senza tener conto di tutto ciò che hanno scrit-

to altri e altre sullo stesso tema o problema in un determinato contesto disciplinare. Si tratta tuttavia, a mio parere, di una questione fondamentale che non deve essere lasciata sulle spalle di chi si appresta a iniziare la carriera accademica, ma di una questione che, invece, deve essere affrontata dalle rispettive comunità geografiche nazionali, da un lato, aiutando chi inizia a muovere i primi passi nel mondo della ricerca a identificare quali sono le pratiche consolidate, riconosciute e certificate all'interno della comunità nazionale stessa; dall'altro, attrezzando chi cresce nel contesto universitario italiano ad affrontare, a partire da una «posizione italiana», il processo di internazionalizzazione dato che quella dell'internazionalizzazione è una sfida ineludibile, soprattutto per le nuove generazioni.

Un tema di grande attualità, dunque, è quello della collocazione rispetto a – e il dialogo con – le altre geografie nazionali e soprattutto con la geografia che si discute nelle sedi internazionali più accreditate. Dico questo perché durante gli ultimi due Congressi Geografici nazionali è emerso con chiarezza che una buona parte della geografia italiana utilizza metodologie assolutamente allineate con gli *standard* internazionali e questo, in particolare, tra coloro che sono all'inizio della propria carriera. Da tempo, insomma, il dialogo con le pratiche e i linguaggi internazionali è già in corso e con ottimi risultati, nonostante il costante lavoro di negoziazione e contestualizzazione che esso richiede rispetto alle sedi universitarie in cui operiamo. Lavorare, per così dire, ai «margini dell'impero» richiede infatti un doppio sforzo (e *training*) (Aalbers e Rossi, 2007; Minca, 2013 e 2018). Infatti, bisogna anche parlare a una comunità nazionale di «pari» che deve capire cosa stiamo facendo e perché. Non lavoriamo in un vuoto di contesto: chi ci sta intorno comunque scrive e parla in italiano e, soprattutto, non dobbiamo mai dimenticare che insegniamo a studenti e studentesse italiani/e. Uno dei grandi temi per me quando, negli anni Novanta, ho cominciato a fare ricerca soprattutto in sedi internazionali, pur rimanendo inquadrato a Ca' Foscari, era: «cosa insegno in un corso di geografia in un'università italiana? Ha senso insegnare una geografia totalmente segnata dalla letteratura anglo-americana che sto divorando in questi mesi e che mi affascina in maniera incredibile?». Ovviamente no. Lo stesso problema si è posto al mio rientro in Italia dopo vent'anni nel momento in cui mi sono trovato a insegnare per due corsi di geografia alle triennali: «quale geografia insegnare? Quali libri di testo adottare?». Capire dove stanno andando



le pratiche geografiche alle varie scale, quali sono le procedure riconosciute come geografiche in varie sedi, dunque, è assolutamente essenziale per sapersi collocare adeguatamente nel contesto in cui si fa ricerca e nel quale si lavora quotidianamente. Anche perché sono sempre stato fermamente convinto che accettare la sfida dell'internazionalizzazione non voglia dire arrendersi all'egemonia angloamericana, ma semmai rappresenti l'unica possibilità per contrastarla (si veda Minca, 2000). Per questa ragione, vorrei condividere nelle prossime pagine alcuni passaggi nella mia traiettoria accademica, soffermandomi soprattutto sulle prime fasi della mia carriera in cui questo processo di posizionamento si è rivelato particolarmente complesso da negoziare.

3. Svolte

Nei primi anni Novanta, comincio dunque la mia carriera nell'Istituto di Geografia nella Facoltà di Economia a Trieste sotto la guida di Giorgio Valussi, un istituto che ha una lunga tradizione di studi di geografia politica e che ha prodotto un corpo di letteratura importante per la geografia nazionale. In quegli anni, Giorgio Valussi aveva ricevuto un grosso finanziamento dal CNR per un progetto sul turismo quindi, più o meno, tutti all'istituto lavoravano sul turismo. E anch'io comincio perciò a studiare il turismo analizzando in maniera piuttosto convenzionale le tipologie e l'impatto territoriale a livello locale (Valussi, 1986; Valussi e Minca, 1989). Dopo la prematura scomparsa di Giorgio Valussi alla fine del 1990, nell'anno successivo comincio a lavorare con Gabriele Zanetto, appena arrivato a Trieste. Zanetto non si occupa proprio di turismo, ma di teoria del viaggio e di postmoderno (tra le altre cose). Nel 1992, grazie al suo sostegno, ho la fortuna di trascorrere un lungo periodo di studio all'Università di Calgary, in Canada, dove imparo due cose che segneranno in maniera fondamentale le mie ricerche successive: primo, per capire il turismo è essenziale studiare la letteratura sulla teoria del viaggio; secondo, per studiare la teoria del viaggio serve confrontarsi con le teorie della modernità che in quel momento popolano la letteratura internazionale, in geografia e oltre. Quindi mi trovo di fronte a una montagna di materiale che non parla in senso stretto di turismo ma che tuttavia mi consente, un po' alla volta, di interrogare in modo critico le origini di un fenomeno di così straordinaria importanza. Ad esempio, comincio a esplorare l'emergere dei *post-colonial*

studies, ma anche dell'etnografia critica del gruppo di Santa Fe (Clifford e Marcus, 1986). Questo gruppo rivoluzionerà in maniera irreversibile il lavoro sul campo di tutte le scienze sociali e, in particolare, di quelle che si ispirano all'impianto post-strutturalista – un impianto che cambierà nei decenni successivi anche il modo di fare e scrivere di geografia a livello internazionale (si veda tra gli altri, Murdoch, 2006; Wylie, 2006; Harrison, 2006).

Io spendo più o meno due anni a cercare di orientarmi in quella letteratura, che peraltro risente di svolte epistemologiche che si affermano in vari momenti e varie sedi nel corso degli anni Ottanta, anche se la lunga scia di questi cambiamenti si notano soprattutto nei lavori (in geografia e oltre) degli anni Novanta, quando si consolidano nelle pratiche disciplinari (si veda, tra i molti altri volumi che trattano di queste «svolte», Johnston e Sidaway, 2015). Quindi mi ritrovo a cambiare prospettiva in un momento di grande tumulto per il pensiero geografico e le scienze sociali in generale, che cominciano a lavorare secondo paradigmi diversi, ripensano le proprie teorie, riscrivono la propria storia e i propri fondamenti (Cresswell, 2013). In questo periodo le geografie di lingua inglese, in linea con i cambiamenti discussi sopra, sono coinvolte in quello che passerà per il *cultural turn*, cioè la cosiddetta «svolta culturale», stimolata da un lato dai *cultural studies*, che si diffondono a partire dal lavoro della scuola di Birmingham guidata da Stuart Hall (1980), ma dall'altro anche incentivata da un influente gruppo di geografi culturali inglesi, come Denis Cosgrove (Cosgrove, 1984; Cosgrove e Daniels, 1988), Stephen Daniels (1992; 1993), James Duncan (1990) e altri, che danno vita alla *new cultural geography*. Questi geografi non solo riprendono il grande tema del paesaggio – che diventa lo strumento concettuale e il laboratorio rispetto al quale riscrivono, se vogliamo, la geografia culturale anglosassone – ma soprattutto riportano il «soggetto» al centro dell'investigazione in geografia. Questo ritorno del soggetto al cuore del lavoro geografico è peraltro incentivato da un altro, parallelo, filone di ricerca che dal punto di vista epistemologico cambia completamente le regole del gioco accademico nelle scienze sociali. Si tratta dell'approccio postmoderno e dell'introduzione nelle scienze sociali della cosiddetta *French theory*, con il pensiero di filosofi (soprattutto francesi) che improvvisamente diventa fondamentale per lavorare in geografia nei dipartimenti inglesi e americani (sul postmoderno, si vedano Soja, 1989; Dear, 1988; Harvey, 1990).

Più in generale, questi enormi cambiamenti di scenario comportano un fondamentale aggancio delle pratiche della nostra disciplina alla *Critical Social Theory* intesa in senso lato e in tutte le sue principali articolazioni. Le geografe e i geografi di quegli anni cominciano ad affermare che la geografia è una scienza sociale allineata alle altre scienze sociali, in una stagione di intenso dialogo con la filosofia, in particolare con la filosofia post-strutturalista di matrice francese, che la pone di fronte a una grande e irreversibile svolta epistemologica. La geografia deve, pertanto, interrogarsi a fondo sul proprio *episteme*: si pone nuovamente il problema di riflettere in modo critico sulla costruzione della conoscenza geografica e delle sue pratiche. Questo anche grazie al contributo teorico e metodologico che alla geografia arriva dalla teoria femminista, un contributo che si traduce in un fondamentale spostamento di prospettiva nel fare e nello scrivere di geografia (Bondi e Domosh, 1992; Rose, 1993) e che lascerà un segno indelebile nella definizione dello status disciplinare (si veda, in quegli anni, anche il lavoro di McDowell, 1992; McDowell e Sharp, 1999).

Ecco, provate a immaginare io che arrivo dal mio Istituto di Geografia di Trieste e approdo in un contesto intellettuale come questo, attraversato da mille spinte innovative e affascinanti tensioni. All'inizio non capisco sinceramente nulla e tendo a ritrarmi nelle mie sicurezze pseudo-positiviste e descrittive; poi, un po' alla volta, oltre al fatto di rimanere ovviamente impressionato dalla vitalità di questo dibattito, cerco di trovare piano piano un mio posizionamento compatibile con la mia storia e con la vita nel dipartimento in cui lavoro. Detto questo, nel tentativo di superare – non senza difficoltà – la sensazione di marginalità e provincialismo, negli anni successivi intensifico i miei viaggi in Nord America e comincio a sentirmi, da geografo italiano, sempre più a mio agio in quello spazio intellettuale. Sono anni in cui incontro libri che cambiano la mia vita, nei quali mi rendo conto che avviare un dialogo trans-disciplinare non significa semplicemente andare a leggere qualcosa al di fuori della geografia al fine di poter portare degli elementi di novità al suo interno. No, mi rendo conto che il dialogo trans-disciplinare esiste già e porta a risultati di grandissimo interesse per me: le scienze sociali si parlavano infatti attraverso metodologie comuni e prospettive epistemologiche condivise e la geografia era dentro a quel dibattito a pieno diritto.

C'è dell'altro: quelli sono anche anni in cui le *humanities* affermano di sperimentare al loro interno una sorta di «svolta spaziale», il cosiddetto

spatial turn. Molte ricerche al di fuori della geografia cominciano infatti a occuparsi di «spazio», in termini un po' complessi e difficili da mappare in questa sede (Warf e Arias, 2008). Ma ecco allora che chi si identifica con la geografia reagisce spesso affermando: «*Spatial turn?* Siamo qua, pronti a contribuire; noi facciamo *spatial theory* da sempre!». Non è forse un caso quindi che si assista nel decennio successivo, in particolare nel Regno Unito, alla crescita e al successo dei dipartimenti di geografia. Quando, un decennio più tardi, mi trasferisco in Inghilterra, di fatto, la geografia è una scienza sociale dominante, con influenti studiosi e studiosi provenienti da altre discipline che decidono di lavorare nei dipartimenti di geografia, a conferma della crescente rilevanza delle sedi e delle pratiche di produzione del sapere geografico.

4. Posizionamenti

Come facevo notare poco sopra, questi grandi sommovimenti, le «svolte», la teoria critica, il nuovo modo di concepire la ricerca sul campo, richiedono da parte mia – fin dai primi anni Novanta – uno sforzo di adattamento e di vera propria «traduzione» dei miei linguaggi, del mio stile argomentativo, della mia personalissima (anche se breve) traiettoria accademica, in modo da cominciare a dialogare con quel contesto internazionale che, a un tempo, mi attrae e mi respinge facendomi sentire costitutivamente «altro». Ad ogni modo, travolto dall'entusiasmo per questa emergente letteratura internazionale provo a capire come posizionare le mie ricerche in modo che possano porsi in una posizione di dialogo con la letteratura medesima incorporandone teorie e prospettive critiche, ma al contempo essere di qualche utilità rispetto al contesto italiano in cui lavoro. Pertanto, proprio per superare l'*impasse* di chi si trova colto in mezzo a diverse tradizioni e pratiche che fanno fatica a parlarsi, mi pongo tre obiettivi principali.

Il primo obiettivo – qua ritorno esplicitamente alla dimensione autobiografia che spero mi si perdoni – è quello di tentare di introdurre la riflessione sul postmoderno nella geografia italiana (Minca, 2001a). Siamo ormai alla fine degli anni Novanta e, nel frattempo mi sono trasferito all'Università di Venezia, anche per poter lavorare assieme a Gabriele Zanetto, diventato per me un'inesauribile (e pressoché infinita) fonte di ispirazione intellettuale (si veda, ad esempio, Zanetto, 1991). In quegli anni, l'ambiente del dipartimento



di *Lingue Orientali* a Ca' Foscari è culturalmente aperto e stimolante, lavoro circondato da una bella atmosfera, con un ambiente studentesco ricettivo nei confronti dei *cultural studies* e della critica all'Orientalismo, aspetto sul quale tornerò tra un attimo. Dopo aver passato vari periodi a Los Angeles, presso la University of Southern California, grazie al sostegno della Fondazione Mattei organizzo nel 1999 un convegno che si intitola *Postmodern Geographical Praxis*, da cui uscirà poi un libro (Minca, 2001b). L'idea dietro a questo convegno è quella di far incontrare alcuni esponenti al centro del dibattito sul postmoderno in geografia con esponenti altrettanto influenti nel dibattito geografico italiano di quegli anni per esplorare spazi di potenziale dialogo e forse anche misurare le distanze effettive tra le due tradizioni. Operazione velleitaria, come dirò tra qualche riga.

Il secondo obiettivo nasce in maniera quasi casuale, perché alla luce di quel convegno del 1999, in cui emerge una sorta di distanza pacificata, ma pur sempre una grande distanza, tra il dibattito internazionale e quello italiano, mi viene chiesto di scrivere un editoriale per «Environment & Planning D: Space and Society» sul dominio angloamericano in geografia. Quell'estate, dunque, scrivo questo breve editoriale che intitulo – non so ancora bene perché – *Venetian Geographical Praxis* (2000). E quell'operazione scatena, con mia grande sorpresa, tutta una serie di reazioni a favore o contro la mia denuncia nei confronti del dominio culturale anglofono, espressa in quelle poche pagine. Ciò che io contesto, in sostanza, a partire dal mio posizionamento a Venezia, dove vivo e insegno, è il fatto che le pratiche e le procedure di riconoscimento del lavoro teorico in geografia siano troppo rigidamente costrette all'interno dei canoni argomentativi anglosassoni; costrizione che io, venendo dalla tradizione geografica italiana, vivo con sofferenza e disagio.

La terza operazione che tento in quegli anni è quella di provare a intervenire nel dibattito sul concetto di paesaggio nella geografia in lingua inglese, di nuovo, a partire dalla mia posizione di geografo che lavora in un'università italiana. Mi pongo dunque, come già accennavo poco sopra, la seguente domanda: «cosa ho da dire io come geografo italiano rispetto al dibattito internazionale sul paesaggio?». In realtà, io ho pochissimo da dire, però il lavoro di Franco Farinelli sul tema, fondamentale per la mia formazione, ritengo abbia invece moltissimo da offrire a quel dibattito. Quindi scrivo una serie di articoli nei quali provo a ingaggiare un dialogo con la geografia culturale anglosassone a partire dalla lettura che Farinelli

dà dell'origine e dell'incorporazione del concetto di paesaggio all'interno della geografia e del linguaggio scientifico più in generale (Farinelli, 1981 e 1992; Minca, 2007a).

Ora, se a distanza di due decenni circa provo a riflettere sull'esito di queste tre operazioni, posso dire con abbastanza serenità che il discorso del postmoderno ha avuto un impatto molto limitato nella mia comunità di riferimento nazionale. Nel senso che non c'è stata una reazione critica all'interno della geografia italiana nei confronti di ciò che avevo scritto sull'argomento o, più in generale, della geografia anglosassone allineata al cosiddetto *postmodern turn* (con l'eccezione degli interventi di Guarrasi, 2001; e delle critiche espresse da Dematteis 2003 e Quaini 2003 e 2005). Tuttavia, paradossalmente, quell'operazione mi aiuta invece a posizionarmi rispetto al contesto internazionale poiché la geografia critica di lingua inglese è in quel momento alla disperata ricerca di valorizzare autori non anglosassoni anche per dimostrare la propria inclusività e differenza interna. Io ho la fortuna, dunque, di venir per così dire cooptato – a partire da quel convegno – tra i «non anglosassoni» ammessi al dibattito internazionale (di lingua inglese) sulle questioni epistemologiche al cuore della disciplina. Una condizione di «diverso-ma-interno» che mi consente di esprimere (ai margini, ma al tempo stesso da dentro) una critica profonda nei confronti della produzione del sapere geografico nelle sedi internazionali, in questo modo, anche, inconsapevolmente, contribuendo a legittimarne le pratiche (nel senso che la mia presenza dimostrava l'inclusività del dibattito stesso). In virtù di questa specifica convergenza di circostanze e di posizionamento, la critica all'egemonia angloamericana espressa nel mio editoriale ha un certo impatto – sulla cui valenza mi sto tuttavia ancora interrogando – tant'è che genera un dibattito che dura sei o sette anni, con decine di articoli che dissentono dalle mie posizioni oppure sostengono a grandi linee le mie osservazioni critiche.

Al di là della mia vicenda personale – che rischia, mi rendo conto, di soffocare questo ragionamento – la situazione qui descritta, invece, a mio modo di vedere è rilevante per quanto riguarda la questione delle pratiche che stanno alla base della produzione del sapere geografico nelle principali sedi internazionali. Io come italiano, ripeto, come non-anglosassone, mi sono all'improvviso trovato in una condizione di relativo privilegio rispetto ad altri colleghi e colleghe di lingua inglese che pure hanno cercato di portare avanti un'importante critica (sempre da «dentro») nei

confronti del dominio angloamericano nella disciplina. Con «dominio angloamericano» non mi riferisco tanto alla questione della lingua, ma soprattutto alla struttura dei saperi e ai *gatekeeper* che li selezionano e sanzionano. Io ho dunque la fortuna di trovarmi, per un breve periodo, in una posizione di legittimità rispetto a questo dibattito. Tuttavia, tale condizione cela un pericolo di cui mi rendo conto molto presto: quello di cominciare a essere identificato come colui che sarà riconosciuto principalmente, se non esclusivamente, per la sua critica al sistema angloamericano. Quindi, dopo un po' comincio a tirarmi fuori da quel dibattito che nel frattempo sta assumendo una certa circolarità improduttiva (anche perché non era riuscito a scalfire minimamente il dominio di lingua inglese) perché, da geografo italiano, volevo essere valutato per il mio lavoro, e non per la critica al lavoro degli altri a partire dalla condizione «marginale» in cui mi trovavo.

L'operazione forse più riuscita, almeno a mio modo di vedere, è quella che riguarda il concetto di paesaggio. Come dicevo poco sopra, nel 2007 scrivo un pezzo in «Progress in Human Geography» (Minca, 2007a) su von Humboldt e l'arguzia del paesaggio e, in seguito, un altro pezzo, più empirico in «Social and Cultural Geography», che riguarda le «pratiche del paesaggio» a Marrakech (Minca, 2007b). Il fatto che un approccio italiano – e per certi versi molto «farinelliano» – all'idea di paesaggio in geografia sia accettato da queste due sedi è per me una certificazione forte del tentativo di mettere in dialogo due tradizioni su un concetto così importante per la disciplina. Il filtro che mi viene imposto in entrambe le occasioni è tuttavia un tipico «filtro anglosassone». Di fatto, mi si chiede di citare anche la letteratura anglosassone più rilevante sul paesaggio, oltre a quella italiana da cui sono partito, quindi, anche in questo caso, passo sotto quelle forche caudine e finisco per menzionare una serie di autori anglosassoni che in prima istanza avevo deliberatamente escluso. Detto questo, è anche vero che alla fine le due riviste hanno accettato una prospettiva non anglosassone sul paesaggio, non solo rilevante, io credo, sul piano teorico, ma soprattutto per il fatto che il primo articolo ha addirittura la pretesa di riscrivere la genealogia del concetto.

5. Viaggi

Durante il mio periodo a Venezia mi ritrovo alle prese con un altro problema di contesto che, come spesso succede in questi casi, avrà un impac-

to fondamentale sul mio lavoro anche nel decennio successivo e in altri contesti. Come accennavo poco sopra, io insegno a Lingue Orientali, dove colleghe e colleghi del mio dipartimento sono fondamentalmente degli orientalisti. Tuttavia, mi rendo presto conto che in classe non si discute la critica all'orientalismo di Edward Said che tanto impatto sta avendo nelle scienze sociali in quel momento. E quindi io con prudenza, ma forse anche con un po' di arroganza, introduco il lavoro di Said nel mio corso di geografia. Al tempo stesso inizio a lavorare sul Marocco assieme a Rachele Borghi con un impianto postcoloniale (Borghi e Minca, 2003; Minca e Borghi, 2009). Questo progetto, infatti, mi consente, da un lato, di legittimare il mio lavoro sulla critica dell'orientalismo e dall'altro di continuare a lavorare sul turismo, un filone di ricerca che dai miei anni triestini non ho mai abbandonato. Un ulteriore vantaggio è rappresentato dal fatto che nel mondo anglosassone in quegli anni nessuno in geografia lavora sul Marocco, forse a causa della difficoltà ad accedere e utilizzare fonti in francese o perché tutto il lavoro delle geografie post-coloniali di lingua inglese si occupa di altre colonie e di altri spazi. Proprio la negoziazione tra le mie esigenze didattiche e il mio interesse a contribuire al dibattito internazionale in geografia con qualcosa di originale mi porterà a investire un decennio di ricerca sul Marocco.

Questo progetto illustra bene, a mio modo di vedere, come circostanze di contesto (Lingue Orientali, ma anche l'enfasi posta in geografia sull'approccio postcoloniale e la critica all'orientalismo) rappresentino lo stimolo, ma anche l'opportunità, per un percorso di ricerca che prende le mosse da lavori inizialmente piuttosto descrittivi sul turismo, passa per la teoria del viaggio e la critica alla modernità, infine approda a un progetto sul post-colonialismo in Marocco. Da questo insieme di circostanze nasce l'idea di scrivere un libro, *Moroccan Dreams* (Minca e Wagner, 2016), che uscirà molto tempo dopo, nel quale cerco di proporre un parallelo tra le pratiche coloniali dei tempi del Protettorato Francese e le pratiche turistiche contemporanee, utilizzando un approccio che si ispira ai *cultural studies* e ai *post-colonial studies* di matrice anglosassone.

I primi Duemila sono anni molto intensi durante i quali continuo a scontrarmi con la mia incapacità di capire come muovermi tra i vari ambienti di riferimento (e le rispettive letterature), con tentativi anche un po' goffi di trovare un posizionamento adeguato alla mia condizione. Sono tuttavia anche gli anni in cui il processo di cooptazio-



ne di cui dicevo poco sopra per così dire si completa approdando, nel 2003, all'offerta che mi viene fatta di una cattedra di geografia presso l'Università di Newcastle. Proprio in quella nuova sede sono investito da tutte le tensioni che attraversano il dialogo tra la tradizione nazionale da cui provengo e il dibattito internazionale. Io continuo a dire a chi lavora accanto a me in dipartimento (e forse anche a me stesso): «io sono un geografo italiano che lavora all'estero, ma sono e rimango un geografo italiano e come geografo italiano continuo a riferirmi a una certa tradizione, rispetto alla quale mi sono formato e alla quale non intendo rinunciare». Proprio per questa ragione il lavoro di traduzione del mio stile argomentativo italiano rispetto al contesto anglosassone si rivela un lavoro di una difficoltà immensa. Al tempo stesso, superate le prime difficoltà, mi rendo conto che avere alle spalle una tradizione non anglosassone presenta anche dei vantaggi: consente infatti di capire e navigare strutture argomentative diverse e, al tempo stesso, soddisfare le pratiche e i processi di certificazione che le riviste internazionali e altri contesti accademici richiedono.

Un'altra cosa fondamentale che imparo lavorando in Inghilterra è l'importanza del dialogo tra discipline. Nella mia esperienza italiana, mi sono spesso misurato con un dialogo interdisciplinare confuso, a volte presentatomi più come un problema che come un'opportunità per un fertile scambio di pratiche e di idee. Invece, la cosa del tutto nuova per me è l'incontro con l'intensità di dialogo tra chi viene e lavora in antropologia, in sociologia, in geografia, nei *cultural studies*, anche in *politics*. Dopo qualche mese capisco che in quel contesto ciò che conta non è tanto il *background* disciplinare, quanto la capacità di fare geografia in uno spazio di pensiero critico nel quale pratiche e linguaggi (e in buona parte metodologie) sono condivise.

Quelli sono gli anni, nel Regno Unito, del New Labour di Tony Blair. Sono anche gli anni dominati in accademia dal Research Assessment Exercise (noto come RAE), un sistema di valutazione della ricerca che premia in maniera molto importante i dipartimenti che presentano pubblicazioni identificate come *world class*. Un esito, tra gli altri, dell'RAE sul sistema universitario è quello di creare un vero e proprio mercato di accademici, con un'accentuata mobilità dei più «produttivi» facilitata da promozioni e altri incentivi. In quel contesto anche l'internazionalizzazione risulta di grande importanza, in quanto diventa essenziale per un dipartimento poter dimostrare la presenza di una chiara diversità culturale al suo interno.

Quindi la mia provenienza italiana, il mio interesse per il Marocco e la mia prospettiva per così dire «mediterranea», almeno da un punto di vista anglosassone, diventano un elemento di forza che mi consente di creare uno spazio per le mie ricerche che mai avrei immaginato di ottenere.

Un altro movimento importante che attraversa la geografia in quel periodo è il tentativo di decentrare l'Europa, di provincializzare il pensiero europeo. Si tratta dell'effetto degli studi post-coloniali, anche sulla geografia. In questa ottica uno come me, che lavora a tutti gli effetti ai margini dei centri di produzione e circolazione della teoria geografica, pur essendo europeo a tutti gli effetti, diventa un (s)oggetto un po' «esotico», un soggetto a cui fare spazio sempre in nome della selezionata inclusività di cui si diceva sopra. Dopo qualche anno, con l'avvicinarsi del nuovo RAE, mi trasferisco al Royal Holloway College dell'Università di Londra, in un dipartimento nel quale la geografia culturale gode di grande prestigio e tradizione, e dove continuo a lavorare sul Marocco perché anche in quella sede la prospettiva mediterranea sul postcoloniale viene considerata «diversa» e importante. Ho quindi la fortuna di scrivere e pubblicare in inglese sul Marocco, ma al contempo di accedere a una letteratura, se vogliamo anche a un modo di pensare il colonialismo francese, che per la maggior parte di chi lavora nella geografia di lingua inglese è meno accessibile. Ancora una volta, il contesto italiano dal quale provengo, e *Lingue Orientali a Ca' Foscari* in particolare, si rivela un vantaggio di posizione che mi consente di dialogare con il cuore della disciplina a partire da una sorta di margine privilegiato.

6. Incroci

Poi (mi avvicino alla conclusione) c'è l'impatto dell'11 settembre che si interseca in maniera importante con questa narrazione e con le mie traiettorie tra teorie e contesti geografici in quegli anni. L'11 settembre porta infatti una serie importante di cambiamenti nel modo in cui l'analisi critica si sviluppa nelle scienze sociali. Intanto, come è noto, l'11 settembre dà la stura alla cosiddetta *War on Terror*, la guerra al terrore su scala globale da parte del governo americano, una guerra che innesca tutta una serie di interventi e di forme di penetrazione militare di altri stati sovrani sulla base di un dichiarato stato di eccezione che produce una serie pressoché infinita di spazi di eccezione (in geografia si vedano, ad esempio, Ek, 2006; Gregory, 2004). Tutto ciò provoca un for-

te movimento critico in tutte le scienze sociali nei confronti dell'amministrazione Bush e, soprattutto, nei confronti del programma di *extraordinary renditions*, basato su una rete di prigionie segrete attraverso il globo e il famigerato campo di Guantanamo. In quel momento di grande emergenza politica molti/e geografi/e culturali cominciano a interessarsi di questioni politiche e si impegnano in un dialogo tra la teoria critica culturale e la teoria critica politica che viene considerato utile, se non indispensabile, per ragionare sul presente. L'esempio forse più noto è quello di Derek Gregory, il quale, come si sa, dopo essersi occupato a lungo di geografia culturale e postcoloniale, in risposta alla nuova temperie politica e culturale pubblica *The Colonial Present* (2006a), un libro che lascia una traccia importante nella disciplina e nella geografia politica in particolare. Il suo caso ci fa capire come, in quel momento, occuparsi di questioni legate al cambiamento della politica globale diventi essenziale per molte geografe e geografi. In quella stagione a Londra si organizza infatti una serie infinita di seminari transdisciplinari sul tema della guerra al terrore e sul bisogno di nuova teoria per interpretarla, seminari nei quali la prospettiva geografica gioca spesso un ruolo di primo piano. In altre parole, quella particolare convergenza storica attraversata da eventi e da decisioni tragiche di portata globale si traduce per certi versi in opportunità per attivare un dialogo importante tra le scienze umane e sociali a livello internazionale che avrà un impatto importante anche nei decenni successivi.

A livello personale, questo contesto ha un'influenza molto rilevante anche sul mio lavoro e sul mio posizionamento nella disciplina. Infatti, è a partire dal 2005 che inizio a lavorare su Giorgio Agamben (Minca, 2005). Agamben è a quel punto un filosofo politico italiano di fama mondiale. Qualche anno prima che io iniziassi a riflettere sulle implicazioni geografiche del suo lavoro, il suo *Homo Sacer* (1995) viene tradotto e scoperto in tutto il mondo di lingua inglese (e oltre) e presto considerato un libro che apre un nuovo scenario teorico-concettuale per comprendere la nuova condizione globale in cui ci si muove dopo l'11 settembre. Alcuni dei concetti chiave nel lavoro di Agamben, come quello di *nuda vita* o quello di *stato di eccezione* (ispirato da Carl Schmitt) o anche la struttura del *bando*, diventano fonte di ispirazione fondamentale in geografia politica e discipline affini (Agamben, 1995, 1998, 2004). In questi anni, mi racconta un editore a Londra durante una conferenza, Agamben è il filosofo vivente più letto al mondo.

Io mi trovo quindi coinvolto, quasi mio malgrado, nell'enorme movimento di interesse nei confronti della filosofia politica italiana perché sollecitato da più parti a intervenire nel dibattito su Giorgio Agamben e la sua teoria del campo in particolare. Questo per una serie di ragioni, incluso il fatto naturalmente che ho accesso alle fonti originali. Ci sono infatti alcuni aspetti, per così dire, «molto italiani» nel lavoro di Agamben che lettori e lettrici di lingua inglese spesso non comprendono (ad esempio, l'uso metaforico del concetto di paradigma o la differenza tra potere, potenza e potenzialità ecc.), ma soprattutto fanno fatica a incorporarlo nel loro lavoro di tipo empirico (ad esempio, ci si interroga a lungo nella disciplina e oltre su come utilizzare i concetti agambeniani nelle nostre metodologie). Naturalmente, io ho il vantaggio di partenza della lingua ma anche, essendo italiano, di sentirmi a mio agio nei confronti del particolarissimo stile argomentativo della sua prosa; al tempo stesso, ho cominciato a imparare un poco a lavorare nel contesto anglosassone e quindi mi impegno nella «traduzione», da intendere nel senso lato del termine, dell'opera di Agamben nella geografia di lingua inglese.

L'«effetto Agamben» sulla geografia è davvero importante in quegli anni (Ek, 2006; Gregory, 2006b). In una fase di profonda trasformazione del pensiero (geo)politico, il suo lavoro contribuisce peraltro a introdurre all'interno della geografia il concetto di biopolitica. Al punto tale che, secondo alcuni interpreti dell'emergere dell'analisi biopolitica nelle scienze umane e sociali, fino alla seconda metà degli anni Novanta, fino cioè alla traduzione di Agamben in inglese, l'analisi biopolitica di Michel Foucault non era stata recepita nelle scienze sociali. Secondo Campbell e Sitze (2013), autori di un fortunato *Reader* sulla biopolitica, c'è un momento di svolta che riguarda proprio quegli anni in cui la biopolitica diventa un concetto, ma anche un *framework* di analisi, particolarmente utile e importante. Questi autori attribuiscono in particolare a *Homo Sacer* e poi a tutta una serie di altri interventi che seguono, l'inizio del cosiddetto *biopolitical turn* nelle scienze sociali e nelle *humanities*.

Sempre nel contesto di un faticoso lavoro di posizionamento, pertanto, comincio necessariamente a occuparmi di biopolitica soprattutto in relazione alla geopolitica e alla geografia più in generale (Minca, 2015a). In particolare, a me interessa il concetto di campo, anche per le sue immediate implicazioni empiriche e spaziali. In quegli anni il lavoro di Agamben viene infatti largamente utilizzato per riflettere sui campi di concentramento, in quanto una parte fondamentale



della sua analisi, come è noto, si focalizza sul campo di concentrazione di Auschwitz (Agamben, 1998). E quindi, dopo aver teorizzato l'importanza di questo filosofo e dei suoi concetti per la geografia politica (Minca, 2006 e 2007c), mi rivolgo, assieme a Paolo Giaccaria, all'analisi dei campi di concentrazione e della biopolitica nazista, in un tentativo di approfondire ulteriormente la lettura geografica dell'opera di Agamben (Giaccaria e Minca, 2011a e 2011b). In parallelo, mi dedico anche a Carl Schmitt che, sulla scia dell'interesse per la sua opera da parte dello stesso Agamben, torna infatti a essere rivalutato – a volte dimenticando i suoi trascorsi nazisti – come colui che potrebbe aiutare a leggere, attraverso le sue grandi teorie spaziali, il cambiamento in atto nello spazio politico globale (Mouffe, 2005). Il mio compito non è semplice: da un lato, Schmitt viene ripreso da Agamben in *Homo Sacer* per teorizzare quella che chiama l'eccezione sovrana, da cui poi emana tutto il cantiere concettuale che lo porta a individuare nel «campo» il paradigma politico della modernità occidentale; dall'altro, Schmitt viene recuperato da alcune frange accademiche, anche progressiste, che si occupano di teoria politica e lo leggono come una sorta di geografo e teorico dello spazio in grado di offrire soluzioni e prospettive per immaginare un nuovo multipolarismo globale in grado di resistere all'egemonia geopolitica americana e la pervasività della guerra al terrore (Minca e Rowan, 2015).

Tutto questo richiede da parte mia continui aggiustamenti, lievi riposizionamenti, strategiche aperture tra un campo disciplinare e l'altro. In effetti, il dialogo trans-disciplinare si dimostra particolarmente necessario in quella stagione: se, da un lato, le riviste geografiche e i congressi geografici rimangono il luogo in cui ci si misura e ci si confronta; dall'altro, il traffico di idee e di concetti tra ambiti disciplinari è tanto intenso che la produzione del sapere geografico – e le pratiche che ne conseguono – diventano un tutt'uno con il grande dibattito su quel momento storico. Un grande dibattito che provoca una vivacità e un'intensità di pensiero critico ben al di là dei confini accademici, per tracimare nel dibattito pubblico. La geografia, cosa che più conta per il mio argomento qui, è parte di quel dibattito a pieno diritto.

7. Campi

Arrivo dunque al passaggio finale. Negli anni successivi Agamben viene adottato in geografia soprattutto per studiare i campi profughi, all'ini-

zio con un certo successo. Tuttavia, dopo qualche entusiasmo iniziale, presto parte una profonda critica nei confronti della sua concettualizzazione del campo, in geografia e oltre (Martin, Minca e Katz, 2020). Al punto tale che oggi ormai ritrovo, in ogni articolo che ricevo da recensire e che cita Agamben, una critica durissima al suo lavoro: come se fosse ormai diventato quasi obbligatorio dire qualcosa di negativo (spesso decontestualizzandolo) sul suo lavoro, per poi passare all'articolo vero e proprio. In altre parole, se qualche anno fa si è assistito a una grande (eccessiva, io credo) foga nell'incorporarlo – si vedevano «stati di eccezione» e «nuda vita» dappertutto – più recentemente, invece, Agamben è divenuto quasi un innominabile in geografia e dintorni. Spesso funzionano così le mode accademiche, mi confessò un giorno un collega inglese.

Detto questo, la cosa forse più interessante per questa riflessione è che, alla luce dell'interesse che Agamben suscita nei confronti del concetto di campo nei primi anni Duemila, emerge un altro spazio di riflessione, cioè i cosiddetti *Camp studies*, rispetto ai quali anch'io ho cominciato a collocarmi (Minca, 2015b). *Camp Studies* che però non si occupano più di campi di concentrazione, come durante il periodo della *War on Terror* e di Guantanamo, ma sempre più di campi profughi. Questo mi porta, da un lato, a dare inizio a un progetto sul corridoio migratorio informale noto come la Rotta Balcanica, in un momento in cui scarseggiano lavori geografici sul tema; dall'altro, a esplorare la possibilità che teorie e concetti con i quali avevo lavorato negli anni precedenti vengano ripensate alla luce dell'emergente interesse nei confronti della «geografia dei campi» a livello internazionale. Questo mi porta a dialogare, non senza fatica ed esitazione, con l'enorme letteratura dei *refugee studies*, ma anche per certi versi dei *mobility studies*, con campi del sapere cioè di cui so poco o nulla, ma rispetto ai quali i *referees* dei miei articoli mi chiedono giustamente di posizionare il mio progetto. Nel frattempo, essendo tornato in Italia e vivendo a Trieste, mi ritrovo investito dall'enorme interesse pubblico nei confronti della Rotta Balcanica, a partire dalla grande crisi umanitaria che ha segnato quel corridoio nel 2015 e 2016 e dal mio desiderio di misurare sul piano empirico il lavoro teorico sviluppato negli anni precedenti (Minca e Collins, 2021). Ancora una volta, l'intersezione tra un desiderio personale di tornare a fare lavoro sul campo, un evento di portata storica (l'emergere prepotente della Rotta Balcanica e dell'associata mobilità informale dei migranti) e le circostanze dettate dal

nuovo contesto lavorativo (il mio rientro in Italia, a Bologna) diventa un fattore decisivo nel determinare la mia agenda di ricerca e il mio ennesimo (sempre faticoso) riposizionamento nel dibattito accademico.

In conclusione, nonostante ogni profilo accademico sia sempre l'esito della combinazione di scelte personali, interesse intellettuale e determinazione nel perseguire specifiche linee di ricerca, al tempo stesso è bene riflettere su come sedi, pratiche, linguaggi ed eventi storici (e spesso coincidenze più o meno fortunate) contribuiscano a forgiare il modo in cui ciascuno e ciascuna di noi partecipa alla produzione e alla circolazione del sapere critico che chiamiamo geografia. Forse è utile chiudere questo intervento con una nota positiva: credo che esista in questo momento, anche per chi lavora in Italia, la concreta possibilità di sviluppare una sensibilità genuinamente internazionale, necessaria per navigare e posizionarsi consapevolmente in un corpo disciplinare enorme, complicato, mutevole, dominato da sedi esterne al nostro contesto, ma pur sempre essenziali per la definizione di ciò che è rilevante (in termini reputazionali) nel nostro lavoro di ricerca. Per fare questo è cruciale tuttavia insistere sulla ricerca di un modo «italiano» di partecipare e contribuire al dibattito internazionale, una ricerca che vada però al di là dei banali «vantaggi di prossimità» o linguistici che tale circostanza possa offrire – ad esempio scrivendo di casi studio o di autori/autrici «locali» poco conosciuti/e nella disciplina – e che si interroghi incessantemente su cosa la geografia italiana abbia da offrire a quel dibattito e perché.

Riferimenti bibliografici

- Aalbers Manuel e Ugo Rossi (2007), *A Coming Community: Young Geographers Coping with Multi-tier Spaces of Academic Publishing across Europe*, in «Social & Cultural Geography», 8, 2, pp. 283-302.
- Agamben Giorgio (1995), *Homo Sacer*, Torino, Einaudi.
- Agamben Giorgio (1998), *Quel che resta di Auschwitz*, Torino, Bollati Boringhieri.
- Agamben Giorgio (2004), *Stato di eccezione*, Torino, Bollati Boringhieri.
- Bondi Liz e Mona Domosh (1992), *Other Figures in Other Places: on Feminism, Postmodernism and Geography*, in «Environment and Planning D: Society and Space», 10, 2, pp. 199-213.
- Borghini Rachele e Claudio Minca (2003), *Le lieu, la place, l'imaginaire : discours colonial et littérature dans la description de la Jamaa el Fna, Marrakech*, in «Expressions Maghrebins », 2, pp. 155-174.
- Campbell Timothy e Adam Sitze (a cura di) (2013), *Biopolitics. A Reader*, Durham, Duke UP.
- Clifford James e Georges E. Marcus (a cura di) (1986), *Writing Cultures*, Berkeley, CA, University of California Press.
- Cosgrove Denis (1984), *Social Formation and Symbolic Landscape*, Londra, Croom Helm.
- Cosgrove, Denis e Stephen Daniels (a cura di) (1988), *The Iconography of Landscape*, Cambridge, Cambridge University Press.
- Cresswell Tim (2013), *Geographical Thought: A Critical Introduction*, Chichester, UK, Wiley.
- Daniels Stephen (1992), *Place and the Geographical Imagination*, in «Geography», 77, 4, pp. 310-322.
- Daniels Stephen (1993), *Fields of Vision: Landscape Imagery and National Identity in England and the United States*, Princeton, Princeton University Press.
- Dear Michael (1988), *The Postmodern Challenge: Reconstructing Human Geography*, in «Transactions of the Institute of British Geographers», 13, 3, pp. 262-274.
- Dematteis Giuseppe (2003), *La metafora geografica è postmoderna?*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», 8, 4, pp. 947-954.
- Duncan James S. (1990), *The City as Text: the Politics of Landscape Interpretation in the Kandyan Kingdom*, Cambridge, Cambridge University Press.
- Ek Richard (2006), *Giorgio Agamben and the Spatialities of the Camp: an Introduction*, in «Geografiska Annaler: Series B, Human Geography», 88, 4, pp. 363-386.
- Fall Juliet J. (2021), *Worlds of Vision: Thinking Geographically Through Comics*, in «ACME: An International E-Journal for Critical Geographies», 20, 1, pp. 17-33.
- Farinelli Franco (1981), *Storia del concetto geografico di paesaggio*, in *Paesaggio. Immagine e realtà*, Milano, Electa, pp. 151-158.
- Farinelli Franco (1992), *I segni del mondo, Firenze, la Nuova Italia*.
- Giaccaria Paolo e Claudio Minca (2011a), *Topographies/topologies of the Camp: Auschwitz as a Spatial Threshold*, in «Political Geography», 30, 1, pp. 3-12.
- Giaccaria Paolo e Claudio Minca (2011b), *Nazi Biopolitics and the Dark Geographies of the Selva*, in «Journal of Genocide Research», 13, 1-2, pp. 67-84.
- Gregory Derek (2004), *The Angel of Iraq*, in «Environment and Planning D: Society and Space», 22, 3, pp. 317-324.
- Gregory Derek (2006a), *The Colonial Present*, Oxford, Blackwell.
- Gregory Derek (2006b), *The Black Flag. Guantanamo Bay and the Space of Exception*, in «Geografiska Annaler: Series B, Human Geography», 88, 4, pp. 405-427.
- Guarrasi Vincenzo (2001), *Paradoxes of Modern and Postmodern Geography: Heterotopia of Landscape and Cartographic Logic*, in Claudio Minca (a cura di), *Postmodern Geography: Theory and Praxis*, Oxford, Blackwell, pp. 226-237.
- Hall Stuart (1980), *Cultural Studies: Two Paradigms*, in «Media, Culture and Society», 2, 1, pp. 57-72.
- Harrison Paul (2006), *Poststructuralist Theories*, in Stuart Aitken e Gill Valentine (a cura di), *Approaches to Human Geography*, Londra, Sage, pp. 122-136.
- Harvey David (1990), *The Condition of Postmodernity. An Enquire into the Origins of Cultural Change*, Oxford, Blackwell.
- Johnston Ron e James D. Sidaway (2015), *Geography and Geographers: Anglo-American Human Geography since 1945*, Londra, Routledge.
- Martin Diana, Claudio Minca e Irit Katz (2020), *Rethinking the Camp: On Spatial Technologies of Power and Resistance*, «Progress in Human Geography», 44, 4, pp. 743-768.
- McDowell Linda (1992), *Doing Gender: Feminisms, Feminists and Research Methods in Human Geography*, in «Transactions of the Institute of British Geographers», 17, 4, pp. 399-416.
- McDowell Linda (1999), *Gender, Identity and Place: Understanding Feminist Geographies*, Cambridge, Polity Press.
- McDowell Linda e Joanne P. Sharp (a cura di) (1999), *A Feminist Glossary of Human Geography*, Londra, Arnold.
- Minca Claudio (2000), *Venetian Geographical Praxis*, in «Environment and Planning D: Society and Space», 18, 3, pp. 285-289.



- Minca Claudio (a cura di) (2001a), *Introduzione alla Geografia Postmoderna*, Padova, CEDAM.
- Minca Claudio (a cura di) (2001b), *Postmodern Geography: Theory and Praxis*, Oxford, Wiley-Blackwell.
- Minca Claudio (2005), *The Return of the Camp*, in «Progress in Human Geography», 29, 4, pp. 405-412.
- Minca Claudio (2006), *Giorgio Agamben and the New Biopolitical Nomos*, in «Geografiska Annaler, Series B: Human Geography», 88, 4, pp. 387-403.
- Minca Claudio (2007a), *Humboldt's Compromise, or the Forgotten Geographies of Landscape*, in «Progress in Human Geography», 31, 2, pp. 179-193.
- Minca Claudio (2007b), *The Tourist Landscape Paradox*, in «Social and Cultural Geography», 8, 3, pp. 433-453.
- Minca Claudio (2007c), *Agamben's Geographies of Modernity*, in «Political Geography», 26, 1, pp. 78-97.
- Minca Claudio (2013), *(Im)mobile Geographies*, in «Geographica Helvetica», 68, 1, pp. 7-16.
- Minca Claudio (2015a), *The Biopolitical Imperative*, in John Agnew, Virginie Mamadouh, Anna Secor e Joanne Sharp (a cura di), *The Wiley Blackwell Companion to Political Geography*, Londra, Wiley Blackwell, pp. 165-186.
- Minca Claudio (2015b), *Geographies of the Camp*, in «Political Geography», 49, 1, pp. 74-83.
- Minca Claudio (2018), *The Cosmopolitan Geographer's Dilemma*, in «Geographische Zeitschrift», 106, 1, pp. 4-15.
- Minca Claudio e Rachele Borghi (2009), *Morocco: Re-staging Colonialism for the Masses*, in Pau Obrador Pons e Mike Crang (a cura di), *Culture of Mass Tourism. Doing the Mediterranean in the Age of Banal Mobilities*, Londra, Ashgate, pp. 21-52.
- Minca Claudio e Jessica Collins (2021), *The Game: or, «the Making of Migration» along the Balkan Route*, in «Political Geography», 91, 1, pp. 1-11.
- Minca Claudio e Rory Rowan (2015), *On Schmitt and Space*, Londra, Routledge.
- Minca Claudio e Lauren Wagner (2016), *Moroccan dreams*, Londra, I.B. Tauris.
- Mouffe Chantal (2005), *On the Political*, Londra, Routledge.
- Murdoch Jonathan (2006), *Post-structuralist Geography*, Londra, Sage.
- Quaini Massimo (2003), *Postmodernismo o rivisitazione critica della modernità? Ovvero è mai esistita una geografia veramente moderna?*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», 12-8, 4, pp. 981-988.
- Quaini Massimo (2005), *Geografia culturale o geografia critica? Per una discussione sulle più recenti mode culturali in geografia*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», 12-10, 4, pp. 881-888.
- Rose Gillian (1993), *Feminism and Geography*, Minneapolis, University of Minnesota Press.
- Soja Edward (1989), *Postmodern Geographies*, Londra, Verso.
- Valussi Giorgio (1986), *Per una Geografia del Turismo in Italia*, Trieste, Facoltà di Economia e Commercio, Quaderni dell'Istituto di Geografia.
- Valussi Giorgio e Claudio Minca (1989), *Turismo urbano: il caso di Trieste*, Trieste, Facoltà di Economia e Commercio, Quaderni dell'Istituto di Geografia.
- Wylie John (2006), *Poststructuralist Theories, Critical Methods and Experimentation*, in Stuart Aitken e Gill Valentine (a cura di), *Approaches to Human Geography*, Londra, Sage, pp. 298-311.
- Warf Barney e Santa Arias (a cura di) (2008), *The Spatial Turn: Interdisciplinary Perspectives*, Londra, Routledge.
- Zanetto Gabriele (1991), *Per una diversità necessaria*, in Giacomo Corna Pellegrini (a cura di) *Varietà delle Geografie. Limiti e forza della disciplina*, Milano, Cisalpino, pp. 133-146.

ELENCO DEI FASCICOLI PUBBLICATI

- Geotema 1, *L'officina geografica teorie e metodi tra moderno e postmoderno*
a cura di F. Farinelli - pagine 156 (esaurito)
- Geotema 2, *Territori industriali: imprese e sistemi locali*
a cura di S. Conti - pagine 110 (esaurito)
- Geotema 3, *Le vie dell'ambiente tra geografia politica ed economica*
a cura di U. Leone - pagine 104 (esaurito)
- Geotema 4, *Geografia e beni culturali*
a cura di C. Caldo - pagine 152
- Geotema 5, *Geografia e agri-cultura per seminare meno e arare meglio*
a cura di M. G. Grillotti - pagine 92
- Geotema 6, *Realtà virtuali: nuove dimensioni dell'immaginazione geografica*
a cura di V. Guarrasi - pagine 102
- Geotema 7, *L'“invenzione della Montagna”. Per la ricomposizione di una realtà sistemica*
a cura di R. Bernardi - pagine 140 (esaurito)
- Geotema 8, *Il viaggio come fonte di conoscenze geografiche*
a cura di I. Luzzana Caraci - pagine 198
- Geotema 9, *La nuova regionalità*
a cura di G. Campione - pagine 118
- Geotema 10, *Le aree interne nelle strategie di rivalorizzazione territoriale del Mezzogiorno*
a cura di P. Coppola e R. Sommella - pagine 148
- Geotema 11, *Spazio periurbano in evoluzione*
a cura di M. L. Gentileschi - pagine 88
- Geotema 12, *Il Mediterraneo*
a cura di G. Campione - pagine 176 (esaurito)
- Geotema 13, *I vuoti del passato nella città del futuro*
a cura di U. Leone - pagine 120
- Geotema 14, *Vivere la città del domani*
a cura di C. Santoro - pagine 102
- Geotema 15, *Turismo, ambiente e parchi naturali*
a cura di I. Gambino - pagine 190
- Geotema 16, *L'immigrazione in carte. Per un'analisi a scala regionale dell'Italia*
a cura di L. Cassi e M. Meini - pagine 96
- Geotema 17, *La Geografia all'Università. Ricerca Didattica Formazione*
a cura di G. De Vecchis - pagine 128
- Geotema 18, *Geografia e religione. Una lettura alternativa del territorio*
a cura di G. Galliano - pagine 110
- Geotema 19, *2004 Anno Internazionale del riso*
a cura di C. Brusa - pagine 108
- Geotema 20, *Parchi letterari e professionalità geografica: il territorio tra trasfigurazione e trasposizione utilitaristica*
a cura di P. Persi - pagine 144
- Geotema 21, *Orizzonti spirituali e itinerari terrestri*
a cura di G. Galliano - pagine 140
- Geotema 22, *Conflict and globalization*
a cura di E. Biagini - pagine 160
- Geotema 23, *L'immigrazione straniera in Italia. Casi, metodi e modelli*
a cura di P. Nodari - pagine 214

- Geotema 24, *Territorio, attori, progetti. Verso una geografia comparata dello sviluppo*
a cura di P. P. Faggi - pagine 168
- Geotema 25, *Lotta alla siccità e alla desertificazione*
a cura di P. Gagliardo - pagine 136
- Geotema 26, *Geografia e sviluppo locale tra dinamiche territoriali e processi di istituzionalizzazione*
a cura di E. Dansero e F. Governa - pagine 112
- Geotema 27, *Itineraria, Carte, Mappe: dal reale al virtuale. Dai viaggi del passato la conoscenza dell'oggi*
a cura di S. Conti - pagine 240
- Geotema 28, *Dai luoghi termali ai sistemi locali di turismo integrato*
a cura di G. Rocca - pagine 182 (esaurito)
- Geotema 29, *Paesaggi terrazzati*
a cura di G. Scaramellini e D. Trischitta - pagine 184
- Geotema 30, *Territori tradizioni oggi*
a cura di G. Botta - pagine 158
- Geotema 31-32, *Competitività in sostenibilità: la dimensione territoriale nell'attuazione dei processi di Lisbona/
Gothenburg nelle regioni e nelle province italiane*
a cura di M. Prezioso - pagine 158
- Geotema 33, *Luoghi e identità di genere*
a cura di G. Cortesi - pagine 136
- Geotema 34, *Geografia e nomi di luogo*
a cura di V. Aversano e L. Cassi - pagine 116
- Geotema 35-36, *2009 Anno Internazionale delle Fibre Naturali*
a cura di C. Brusa, - pagine 184
- Geotema 37, *Identità territoriali. Riflessioni in prospettiva interdisciplinare*
a cura di T. Banini - pagine 86
- Geotema 38, *I luoghi del commercio fra tradizione e innovazione*
a cura di C. Cirelli - pagine 144
- Geotema 39, *Dal turismo termale al turismo della salute: i poli e i sistemi locali di qualità*
a cura di G. Rocca - pagine 166
- Geotema 40, *Porti, trasporti marittimi, città portuali*
a cura di S. Soriani - pagine 144
- Geotema 41, *La ricerca empirica nel lavoro del geografo*
a cura di M. Loda - pagine 114
- Geotema 42, *Geografie d'Italia e d'Europa: invito alla ricerca*
a cura di M. Prezioso - pagine 148
- Geotema 43-44-45, *Immigrazione e processi di interazione culturale*
a cura di C. Brusa - pagine 286
- Geotema 46, *Luoghi termali della memoria, luoghi turistico-termali di consolidata tradizione e sistemi turistici
locali wellness-oriented*
a cura di G. Rocca - pagine 170
- Geotema 47, *Pianificare la configuratività territoriale: literacy, conflitto, partecipazione*
a cura di M. Maggioli e C. Arbore - pagine 106
- Geotema 48, *Esplorazioni per la cooperazione allo sviluppo: il contributo del sapere geografico*
a cura di E. Bignante, E. Dansero, M. Loda - pagine 158
- Geotema 49, *Aree naturali protette, turismo e sviluppo locale sostenibile*
a cura di B. Cardinale, R. Scarlata, - pagine 210
- Geotema 50, *L'esperienza migratoria e la cultura popolare: passaggi, costruzioni identitarie, alterità*
a cura di F. Amato, E. dell'Agnese - pagine 118
- Geotema 51, *Le nuove nuove geografie del consumo tra crisi e resilienza*
a cura di C. Cirelli - pagine 156
- Geotema 52, *Common Agricultural Policy role and value in a changing world. Food-Agriculture-Environment as
Edited factors in order to get through the current global economic crisis*
a cura di A. Riggio, I. Varraso - pagine 152
- Geotema 53, *Sguardi di genere*
a cura di M. Schmidt di Freiberg, M. Marengo, V. Pecorelli - pagine 122



- Geotema 54, *Lo sport strumento per l'educazione, il turismo sostenibile e lo sviluppo locale*
a cura di A.M. Pioletti - pagine 148
- Geotema 55, *L'Umbria tra marginalità e centralità*
a cura di G. De Santis - pagine 100
- Geotema 56, *Territori partecipativi*
a cura di Tiziana Banini, Marco Picone - pagine 140
- Geotema 57, *Echi dai territori. Spazio liquido e coaguli sociali*
a cura di Girolamo Cusimano - pagine 260
- Geotema 58, *Storia della cartografia e cartografia storica*
a cura di Anna Guarducci, Massimo Rossi - pagine 188
- Geotema 59, *Nuove geografie dell'innovazione e dell'informazione. Dinamiche, trasformazioni, rappresentazioni*
a cura di Michela Lazzeroni, Monica Morazzoni, Maria Paradiso - pagine 164
- Geotema 60, *Per la valorizzazione dei luoghi dell'heritage termale e lo sviluppo del turismo wellness-oriented*
a cura di Giuseppe Rocca, Marina Sechi - pagine 200
- Geotema 61, *Migrazioni e processi territoriali in Italia*
a cura di Flavia Cristaldi - pagine 152
- Geotema 62, *Azione e innovazione nello spazio pubblico: un'altra urbanità*
a cura di Emanuela Gamberoni, Isabelle Dumont - pagine 156
- Geotema 63, *Land grabbing e land concentration processi antichi scandalosamente attuali*
a cura di Maria Gemma Grillotti Di Giacomo, Pierluigi De Felice - pagine 156
- Geotema 64, *I patrimoni della geografia italiana tra ricerca, didattica e terza missione*
a cura di Mauro Varotto, Riccardo Morri - pagine 140
- Geotema 65, *Transizione energetica e Geografia: temi e prospettive di ricerca*
a cura di Giovanni Mauro - pagine 156
- Geotema 66, *Produzioni letterarie e prospettive geografiche: questioni di reciprocità dialogiche e territoriali*
a cura di Dino Gavinelli, Marina Marengo - pagine 124
- Geotema 67, *Isole, turismo e ambiente: tra conflitti, modelli e opportunità*
a cura di Maria Cristina Cardillo, Federica Letizia Cavallo, Arturo Gallia, Stefano Malatesta - pagine 108
- Geotema 68, *Il Placettelling. Riflessioni sulla narrazione dei luoghi*
a cura di Fabio Pollice - pagine 96
- Geotema 69, *Un atlante delle politiche ambientali*
a cura di Marco Grasso, Eleonora Guadagno, Arturo Gallia - pagine 140
- Geotema 70, *Territori amministrati. La geografia politica dell'Italia dopo la legge 56/2014*
a cura di Francesco Dini e Sergio Zilli - pagine 208
- Geotema 71, *Reti cartografiche. Circolazione di carte, cartografi, idee, tecniche*
a cura di Annalisa D'Ascenzo, Carlo A. Gemignani, Anna Guarducci, Paola Pressenda, Maria Luisa Sturani - pagine 128
- Geotema 72, *Geografia ecocritica e studi visuali*
a cura di Lorenzo Bagnoli, Simone Bozzato - pagine 136
- Geotema 73, *Miscellaneo*
a cura di Carlo Pongetti - pagine 102

ELENCO DEI SUPPLEMENTI PUBBLICATI

- Geotema Supplemento 2018 (S1), *Antropizzazione, turismo e innovazione tecnologica. Un approccio multiscalare per l'analisi dello sviluppo sostenibile e intelligente del territorio*
a cura di M. Sechi Nuvole - pagine 120
- Geotema Supplemento 2019 (S2), *Miscellaneo* - pagine 168
- Geotema Supplemento 2020 (S3), *Miscellaneo* - pagine 170
- Geotema Supplemento 2021 (S4), *Mitigazione del rischio ambientale: letture e governance territoriale*
a cura di C. Cerreti, G. Pierucci - pagine 248
- Geotema Supplemento 2022 (S5), *Territori in scena: progetti e orizzonti*
a cura di Girolamo Cusimano (in preparazione)

«Geotema» è organo ufficiale dell'AGeI-Associazione dei Geografi Italiani.

«Geotema» pubblica articoli originali inediti, in italiano, francese, inglese, spagnolo. I singoli fascicoli hanno carattere tematico – se realizzati nell'ambito dei Gruppi di lavoro AGeI – o miscelaneo. Tipo, articolazione e sequenza temporale dei fascicoli sono di competenza dell'Ufficio di Direzione.

Tutti gli articoli proposti sono valutati da almeno due membri del Comitato dei revisori (*referees*), secondo la procedura di revisione fra pari (*peer review*) «a doppio cieco» (*double blind*). L'esito della valutazione è vincolante e viene comunicato agli autori a cura dell'Ufficio di Direzione.

Le parole e locuzioni in lingue diverse dalla lingua utilizzata nel testo vanno *rese in corsivo* e concordate. L'impiego delle maiuscole segue le norme ortografiche della lingua utilizzata ed è limitato ai soli casi indispensabili. Abbreviazioni, acronimi, sigle e simili sono sciolti alla prima occorrenza. Citazioni e rinvii bibliografici vanno segnalati nel testo nella forma «(Bianchi, 2012, p. 3)». Nei *Riferimenti bibliografici* in calce agli articoli, vanno seguiti i criteri qui (e nel normario esteso, disponibile a richiesta) esemplificati:

Farina Milena e Luciano Villani (2017), *Borgate romane. Storia e forma urbana*, Melfi, Libria.

Lombardi Satriani Luigi Maria (2009), *L'invenzione delle identità territoriali*, in «Geotema», 37, pp. 33-41.

Marcuse Peter (2011), *Cities in Quarters*, in Susan S. Fainstein e Scott Campbell (a cura di), *Readings in Urban Theory*, Chichester, Wiley-Blackwell, pp. 73-89.

Pressenda Paola e Paola Sereno (a cura di) (2017), *Saperi per la nazione. Storia e geografia nella costruzione dell'Italia unita*, Firenze, Olschki.

L'Ufficio di Direzione e la Redazione, prima di qualsiasi altra operazione, effettuano un controllo sull'originalità e sulla forma dei testi pervenuti: saranno rinviati agli autori i testi non originali, scorretti, non aderenti alle norme, privi di riassunto o parole chiave, con immagini graficamente inadeguate.

Ogni articolo va sottoposto in formato digitale e in due copie: una completa in ogni sua parte e una invece priva dell'indicazione del nome d'autore e di ogni riferimento che ne consenta l'identificazione. I testi vanno forniti in formato .rtf o Word, senza «macro», «revisioni», intestazioni, piè di pagina e simili. Le note al testo sono fornite preferibilmente in un *file* a parte. Le immagini, in bianco e nero, sono in formato .tif (risoluzione ≥ 300 dpi), «pronte per la stampa» per dimensioni, disegno ed eventuali scritte (in carattere Garamond) entro il disegno; gli autori propongono una posizione di massima delle immagini rispetto al testo. È la Redazione a stabilire dimensioni finali, cornice, posizione nel testo, come tutto l'insieme dell'impaginazione. Le illustrazioni sono fornite in *files* a parte. La Redazione non curerà in nessun caso il rifacimento delle immagini. Insieme con le altre, possono essere proposte, per la sola versione digitale, immagini a colori o aggiuntive rispetto a quelle destinate alla stampa. Per le immagini non originali, gli autori sono tenuti a regolare gli eventuali diritti di riproduzione.

Gli autori sono invitati a fare il minimo ricorso a tabelle, specie se di grandi dimensioni. Le tabelle vanno predisposte come testo, utilizzando il carattere Garamond e la minima quantità di «fili». In nessun caso sono accettate tabelle in «formato immagine» (.pdf, .jpg, .png ecc.).

A ciascun articolo vanno unite: una sintesi di non meno di 1.000 e non più di 1.500 battute (150-220 parole), redatta in italiano, in inglese e in una terza lingua tra quelle ammesse (con traduzione anche del titolo dell'articolo); e 3-5 parole chiave, in italiano e inglese e nella lingua adottata per il terzo riassunto. Sintesi e parole chiave vanno inviate insieme con il testo e sono valutate dai revisori. La Redazione non interviene in alcun modo sui riassunti né sulle parole chiave.

A corredo del testo, sarà indicata la sede di attività accademica o professionale degli autori, in forma sintetica ed essenziale; è auspicata l'indicazione di un recapito di posta elettronica, che va esplicitamente autorizzata dagli autori.

Per i fascicoli tematici, la lunghezza massima dei singoli articoli è stabilita dal coordinatore del fascicolo, in accordo con l'Ufficio di Direzione. Per i fascicoli non tematici, l'ingombro di un singolo articolo, tutto compreso, non può eccedere l'equivalente di 50.000 battute (o «caratteri con spazi», pari a circa 7.700 parole); eventuali maggiori ingombri vanno concordati preventivamente e i relativi costi supplementari vanno comunque coperti dagli autori.

Agli autori spetta una revisione delle bozze, limitata a correzioni di errori materiali e integrazioni o aggiornamenti di minima entità. Eventuali estratti a stampa sono a carico dell'autore.



Intersezioni disciplinari: geografia, storia, letteratura, cinema

Leonardo PORCELLONI, Ross BALZARETTI, Charles WATKINS, Tracing the Identity and Mobilities of a Rediscovered Medieval Route Network: Via Francigena (1695-2020)

Elena dell'AGNESE, Nisida, l'«isoletta»

Giuseppe TOMASELLA, *La Venezia notturna* di Luigi Sugana (1891). Plasmare un'indagine geografica della notte urbana contemporanea con una guida storica

Percorsi di ricerca applicata

Sabrina MENEGHELLO, Benedetta CASTIGLIONI, Dalle azioni sul paesaggio al paesaggio «in azione»: riflessioni sulle candidature al Premio del Paesaggio (edizione 2022-23)

Diana CILIBERTI, La geografia dell'associazionismo senegalese in Italia: tra pratiche locali e attività transnazionali

Diego BORGHI, Tra multifunzionalità d'impresa ed educazione geografica. Il Labirinto di HORT

Paolo SELLARI, Centralità e resilienza: il caso del Mediterraneo nel trasporto marittimo

Orientamenti

Claudio MINCA, Geografie, teorie, biografie



Organo ufficiale dell'Associazione Geografi Italiani