XXXII
CONGRESSO
GEOGRAFICO
ITALIANO

L'apporto della Geografia tra rivoluzioni e riforme

Roma, 7-10 Giugno 2017

a cura di
Franco Salvatori

A.Ge.I. - Roma

L'apporto della Geografia tra rivoluzioni e riforme

Roma, 7-10 Giugno 2017

a cura di
Franco Salvatori

A.Ge.I. - Roma

© 2019 A.Ge.I. - Roma
www.ageiweb.it
ISBN 978-88-942641-2-8

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

INDICE

PAOLA MORELLI, *Dalla cultura delle parole alla cultura delle azioni* p. 27
FILIPPO CELATA, *Cartografie congressuali* p. 29
GIUSEPPE DEMATTEIS, *Discorso tenuto in occasione del conferimento del Premio al Magistero geografico* p. 33
FRANCO FARINELLI, *La geografia, il globo, il futuro* p. 39
FRANCESCA GOVERNA, *Sulla (in)utilità della geografia* p. 43
CLAUDIO MINCA, *Geografia e rivoluzione* p. 53
FRANCO SALVATORI, *La Geografia e il* novum p. 63

Antropocene e ricerca geografica. Prospettive presenti e future
Introduzione di FRANCESCO DE PASCALE, CRISTIANO GIORDA, PAOLO GIACCARIA p. 71
FRANCESCO DE PASCALE, LOREDANA ANTRONICO, ROBERTO COSCARELLI, MARCELLO BERNARDO, FRANCESCO MUTO, *Antropocene e Geoetica: il caso-studio sulla percezione del rischio idrogeologico in Calabria (Italia)* p. 73
VALERIA DATTILO, *La semiosi dell'Antropocene: un approccio geoetico* p. 83
GIACOMO ZANOLIN, *L'uomo e la natura nell'Antropocene: riflessioni teoriche e approcci alla ricerca* p. 91

Atlanti, mappe, narrazioni. Tradizionali linguaggi di conoscenza e innovative modalità di visualizzazione
Introduzione di CARLA MASETTI, LUISA SPAGNOLI p. 101
VLADIMIRO VALERIO, *Mappe, privilegi editoriali e raccolte cartografiche nel Rinascimento italiano* p. 105
SIMONETTA CONTI, *Atlanti spagnoli e iberoamericani del XVIII secolo* p. 113
FRANCESCO FIORENTINO, *Sull'utilità e il danno della forma atlante per la storia della letteratura* p. 123
CHIARA GALLANTI, FRANCESCO FERRARESE, MAURO VAROTTO, *Tra geografia e meta-geografia: un Atlante della ricerca per il Museo di Geografia dell'Università di Padova* p. 131
SARA LUCHETTA, *Atlanti impliciti e narrazioni mappanti:* Il bosco degli urogalli *di Mario Rigoni Stern* p. 141
ANDREA FAVRETTO, BRUNO CALLEGHER, *Cartografia dei ritrovamenti monetali di età romana in Friuli Venezia Giulia: un moderno atlante distribuito via Web?* p. 149
GIANLUCA CASAGRANDE, CLAUDIA CARPINETI, *Nuove tecnologie per un Atlante dei* landmark *minori* p. 157

MARIA CARMELA GRANO, MARIA DANESE, MAURIZIO LAZZARI, VALERIA VERRASTRO, *Atlante cartografico storico-territoriale della Basilicata "Aster Basilicatae"* p. 167

Città infinita, partecipazione e nuovi turismi
Introduzione di MARINA FACCIOLI p. 177
FEDERICA BURINI, *Partecipazione e turismo nella città reticolare: il ruolo dell'individuo e della connettività in un network europeo* p. 183
STEFANIA CERUTTI, *Città multiculturali e turismo urbano: la parola ai migranti* p. 191
ALESSANDRA GHISALBERTI, *Turismo e rigenerazione urbana: verso una nuova attrattività territoriale tramite reti e filiere economiche a Bergamo* p. 199
TONINO GRIFFERO, *«April in Paris, this is a feeling no one can ever reprise». Remarks on Urban Atmospheres* p. 209
DANIELA LA FORESTA, *Turismo religioso a Napoli. Il sacro e il profano* p. 217
GIUSEPPE IMBESI, PAOLA NICOLETTA IMBESI, *Aree archeologiche, turismo e piano urbanistico: il caso del PRG di Cerveteri* p. 225
JOSÉ SILVAN BORBOREMA ARAÚJO, GLAUCIO JOSÉ MARAFON, *Campo e Città: il turismo come espressione socio-spaziale di questa relazione ibrida a Paraìba e a Rio de Janeiro* p. 233
GIORGIA DI ROSA, TIZIANO GASBARRO, LYDIA POSTIGLIONE, *Post-metropolitano: il "mercato" della città infinita* p. 243
ANDREA CORSALE, *Il patrimonio culturale ebraico di Bucarest. Un confronto fra diverse strategie, pratiche e rappresentazioni* p. 249
TEODORA MARIA MATILDA PICCINNO, *La risposta dell'architettura all'offerta turistica fluviale.* London Plan *vs* Reinventer la Seine p. 257
CARLA FERRARIO, MARCELLO TADINI, *L'impatto di Expo 2015: integrazione tra territorio urbano e nuove risorse turistiche* p. 265
DANILO TESTA, *Beni culturali inaccessibili, turismo sostenibile e valorizzazione urbana. Il caso del progetto Valore Paese-Dimore per il recupero del patrimonio demaniale dismesso* p. 273
VIVIANA D'APONTE, *Per una mobilità condivisa a servizio del turismo nello spazio metropolitano* p. 281
LUCIO FUMAGALLI, EUGENIO DE MATTEIS, PIETRINA SANNA, Human Ecosystems: *processi di ascolto, sviluppo del capitale sociale e valorizzazione dei* Commons p. 289

Città intelligenti e dinamiche: dati, misure e analisi per comprendere città, territori e comportamenti umani
Introduzione di MARGHERITA AZZARI, CHIARA GARAU, PAOLA ZAMPERLIN p. 303
ALESSANDRO SERAVALLI, Urban Data *per la comprensione della città* p. 309

DANIELE MEZZAPELLE, ALFREDO CARTONE, *Indicatori di benessere e "approccio smart". Un'analisi territoriale multidimensionale* p. 317
GIANCARLO MACCHI JÁNICA, *Big-data e analisi delle dinamiche urbane* p. 325
SALVATORE AMADUZZI, *GIS, Big Data e Social per l'analisi di sistemi territoriali complessi* p. 335
ARNALDO BIBO CECCHINI, MAURIZIO MINCHILLI, LOREDANA F. TEDESCHI, *I diversi livelli della qualità dei dati nei processi decisionali e partecipativi* p. 345
ARCANGELA GIORGIO, GIOVANNA SPINELLI, *Tecnologie innovative e governo del territorio. Un caso di studio: Bari, città smart* p. 353
GIOVANNI MAURO, *Strategie* smart cities *nelle aree urbane in rapida crescita in Estremo Oriente: il caso di Ho Chi Minh City (Vietnam)* p. 359
MARGHERITA AZZARI, CAMILLO BERTI, PETER CONTI, FULVIO LANDI, *Informazioni georeferenziate per la gestione delle città. Il caso dei mercati nel comune di Firenze* p. 367
PAULINE DEGUY, MAURIZIO RIPEPE, GIORGIO LACANNA, LETIZIA ORTI, *Database GIS per la valutazione speditiva a larga scala della vulnerabilità sismica di un'area urbana complessa: applicazione alla città di Firenze* p. 375
STEFANO DE FALCO, *Innovation and Creativity in Sub Urban Areas: Evidences from East Area of Naples* p. 383

Cultura, legalità, territorio: il contributo della geografia e delle discipline storico-sociali agli studi sulla criminalità organizzata
Introduzione di GIUSEPPE MUTI p. 395
ATTILIO SCAGLIONE, Crime mapping *e controllo del territorio: la variabile "Addiopizzo"* p. 407
ANDREA ALCALINI, *Mafie e urbanistica: non è tutto oro quello che luccica* p. 415
MARIA SCINICARIELLO, IRENE SALERNO, *Variabili culturali, territoriali e coinvolgimento degli stakeholder: dalla burocrazia alla gestione efficace delle policy di anticorruzione nelle pubbliche amministrazioni* p. 425
ILARIA MELI, *Per una teoria del controllo del territorio: Mafia capitale e le nuove morfologie del controllo mafioso* p. 431
MARIA GIUDITTA BORSELLI, ISABELLA CLOUGH MARINARO, *Moving to Rome: Recent Historical and Geographical Trajectories of Three Camorra Clans* p. 439
FABRICE RIZZOLI, TOMMASO GIURIATI, *Mafia e crimine organizzato nelle ricerche scientifiche in Francia: luoghi e forme di socializzazione del milieu francese* p. 447
NANDO DALLA CHIESA, *Il fenomeno mafioso in una prospettiva geografica. Partendo dal caso lombardo* p. 455
ANNA MARIA ZACCARIA, *Geografie a rischio. Strategie criminali in un'area di transito* p. 463
UMBERTO SANTINO, *Mafia: dalle riserve originarie alla globalizzazione. Appunti per una geografia della mafia* p. 471

Le fonti geo-cartografiche per il governo del territorio. Tra episteme e applicazioni

Introduzione di ELENA DAI PRÀ p. 481
ANNA MARSON, *L'uso delle fonti storico-geografiche nella pianificazione territoriale e paesaggistica* p. 487
SILVIA SINISCALCHI, *La valle del Sarno e le sue trasformazioni nelle fonti geostoriche e cartografiche* p. 493
STEFANO MAGAUDDA, ELISABETTA VACCA, *L'evoluzione del paesaggio: informatizzazione del Catasto Gregoriano e della cartografia storica per lo studio e la valutazione della vulnerabilità del paesaggio storico-culturale della Regione Lazio. Due casi studio* p. 505
RICCARDO ARMELLINI, MARGHERITA AZZARI, CAMILLO BERTI, PAOLA ZAMPERLIN, *Strumenti per lo studio, la gestione e la valorizzazione del patrimonio paesaggistico. Le aree umide della Toscana* p. 515
PAOLA ZAMPERLIN, *Fonti storiche nella valutazione del rischio paesaggistico: il caso della Piana di Firenze* p. 523
SERGIO PINNA, MASSIMILIANO GRAVA, *Le perizie catastali lucchesi: una fonte archivistica per la pianificazione territoriale* p. 533
RAFFAELLA BRUZZONE, ROBERTA CEVASCO, NICOLA GABELLIERI, CARLO MONTANARI, DIEGO MORENO, VALENTINA PESCINI, CAMILLA TRALDI, *"Volta la carta". Cartografia storica e ricerca multidisciplinare: la caratterizzazione storico-ambientale dei paesaggi rurali. Casi studio dalla Liguria* p. 541
ANGELO BESANA, DAVIDE ALLEGRI, BRUNO ZANON, *I territori del Trentino: tra ricostruzione storica e scenari di sviluppo* p. 549

Geografia e filosofia: modelli, mitologie, esperienze di ricerca a confronto

Introduzione di MARCELLO TANCA p. 561
STEFANIA BONFIGLIOLI, *Geografia del Terzo. Immagine, filosofia del linguaggio e pensiero geografico* p. 569
TIMOTHY TAMBASSI, *Prospettive ontologiche per una classificazione dei confini geografici. Diversità culturali e credenze collettive* p. 579
ELENA DI LIBERTO, *Brevi note sui concetti di territorializzazione e performatività* p. 587

Geografia e letteratura: luoghi, scritture, paesaggi reali e immaginari

Introduzione di DINO GAVINELLI p. 597
MARCO MARTIN, *La geografia culturale nel* Giornale di un viaggio da Costantinopoli in Polonia *di Ruggiero Giuseppe Boscovich* p. 605

ELENA DAI PRÀ, *Il* Viaggio in Italia *di Goethe: ontologia del paesaggio nel solco della tradizione speculativa geografica (e non solo) tedesca?* p. 617
ALFIO CONTI, ELCIONE LUCIANA DA SILVA, *Paesaggio culturale e letteratura: le memorie dei viaggiatori stranieri in Minas Gerais nel XIX secolo* p. 621
ANTONINA PLUTINO, *La città "personaggio essenziale":* Bruges la morta *di Georges Rodenbach* p. 629
SALVATORE CANNIZZARO, *La rappresentazione della Sicilia nella letteratura e nel cinema tra miti, finzioni e realtà* p. 635
CECILIA SPAZIANI, *«Le città e gli uomini non sarebbero mai mutati». La Roma di Pier Paolo Pasolini* p. 643
CRISTIANO GIORDA, *La Torino contemporanea nei romanzi di Alessandro Perissinotto* p. 649
THÉO SOULA, *La ville à l'échelle: la crise de la dimension humaine dans quelques œuvres littéraires contemporaines* p. 657
ENRICO SQUARCINA, *Gioia e paura, la geografia emozionale dell'alto mare attraverso il racconto dei naviganti contemporanei* p. 663
MARCO PETRELLA, *Una mappa letteraria aperta. Approcci analitici e prospettive in* Maps in Literature p. 669

Geografia fisica e geografia umana: teoria e prassi di una possibile integrazione

Introduzione di LORENZO BAGNOLI p. 681
LAMBERTO LAURETI, *L'impatto delle attività umane sulle forme del terreno, sull'ambiente e sul paesaggio. Considerazioni critiche, metodologiche e relative esemplificazioni* p. 685
EMILIANO TOLUSSO, *Geografie delle grandi questioni ambientali.* Policy making *tra conservazione e cambiamenti climatici* p. 693
FEDERICA BADIALI, *Dare voce al paesaggio di Castello di Serravalle (Valsamoggia, Bologna): un percorso metodologico tra geomorfologia culturale e valorizzazione* p. 703
DOMENICO CAPOLONGO, MARINA ZINGARO, ISABELLA LAPIETRA, *Alcuni recenti sviluppi della geografia fisica e della geomorfologia. Implicazioni per la* critical physical geography p. 711
MARCELLO SCHIATTARELLA, SIMONA CAFARO, GIUSEPPE CORRADO, AMEDEO MONTESANO, *Geomorfometria delle scarpate di faglia dei Monti Alburni (Appennino campano): studio preliminare* p. 721
ANTONELLA SENESE, CARLO D'AGATA, DAVIDE MARAGNO, ROBERTO SERGIO AZZONI, DAVIDE FUGAZZA, GUGLIELMINA ADELE DIOLAIUTI, *Ghiacciai che arretrano e aree proglaciali che si espandono: due fenomeni apparentemente contrastanti che convivono. Una concreta occasione di incontro e collaborazione per geografi fisici ed umani* p. 731

ELEONORA GIOIA, FAUSTO MARINCIONI, *Politiche di riduzione del rischio disastri. Analisi della gestione ambientale delle aree a rischio alluvione nei Comuni pilota del Progetto Europeo LIFE PRIMES* p. 739
ALICE BARONETTI, FIORELLA ACQUAOTTA, SIMONE FALZOI, FEDERICO SPANNA, SIMONA FRATIANNI, *Caratterizzazione degli eventi estremi di precipitazione e siccità in Piemonte* p. 747
FEDERICO MARTELLOZZO, FEDERICO AMATO, BENIAMINO MURGANTE, *Ipotesi evolutive dei cambiamenti di uso del suolo in ottica sostenibile. Fra criteri tecnico-morfologici e indicazioni soggettive da pianificazione partecipata* p. 755
FILIPPO RUSSO, ALESSIO VALENTE, *L'influenza delle forme del paesaggio nella storia della città di Benevento (Campania)* p. 763
GAIA MATTEI, PIETRO AUCELLI, ALDO CINQUE, GERARDO PAPPONE, ANGELA RIZZO, *Modificazioni del paesaggio costiero di Posillipo (Napoli) in epoca storica: valutazione e interpretazione sulla base di indagini geoarcheologiche integrate* p. 771
LORENZO BAGNOLI, *Naturalizzazione e feticizzazione del confine fisico. Il caso del Rocciamelone (3.538 m)* p. 781
M. CRISTINA CIAPPARELLI, SIMONE ZANNOTTI, ROBERTO ZORZIN, *Honglin (Guizhou – Cina): un caso di studio multidisciplinare per la conoscenza e la tutela della risorsa idrica in un'area a potenziale vocazione turistica* p. 789
MATTIA DE AMICIS, RAFFAELE DELLE FRATTE, MATTEO MATTAVELLI, IVAN FRIGERIO, *Cartografia geoambientale finalizzata all'individuazione di percorsi geoturistici nell'Alta Valle del Lys (Valle d'Aosta)* p. 801
MATTEO MATTAVELLI, IVAN FRIGERIO, MATTEO BOLCHINI, MARZIO MARZORATI, MATTIA DE AMICIS, *Mobilità dolce tra agricoltura e biodiversità: i corridoi agro-ecologici tra Adda e Martesana* p. 809

Geografie del lavoro
Introduzione di MASSIMILIANO TABUSI p. 819
MARCO COPERCINI, *Progettare stabilità occupazionale nel capitalismo globale. Strategie e dinamiche imprenditoriali nel settore del* fashion design *di Berlino* p. 823
MASSIMILIANO TABUSI, *Un "plusvalore geografico"? Dal commercio internazionale alle migrazioni: lavoro, informazione geografica e relazioni multiscalari come elementi chiave della società contemporanea* p. 829

Geografie del sacro: lo spazio-tempo come nuova frontiera per il geografo
Introduzione di GIANFRANCO BATTISTI p. 843
PAOLO BENEDETTI, *Il paradosso del tempo e dello spazio dell'infinito* p. 849
MARIA PAOLA PAGNINI, ANTONIETTA PAGANO, *Religioni e percezioni del tempo* p. 857

MICHELE STOPPA, *Un nuovo cielo e una nuova terra. Suggestioni di meta-geografia escatologica* p. 863
ORIETTA SELVA, *Le* Mappae mundi *medievali tra geografia e cartografia del sacro* p. 873
GIACOMO CAVUTA, DANTE DI MATTEO, *Il Cammino di Santiago de Compostela. Un viaggio tra elicitazione e retrospettiva* p. 881
GIULIANA QUATTRONE, *Strutture religiose storiche quali testimonianze identitarie sul territorio per la riorganizzazione territoriale e la promozione turistica* p. 889
ALESSANDRA FERRIGHI, *Venezia, confessioni religiose e geografie urbane (1797-1821)* p. 901

Geografie urbane nella cooperazione internazionale
Introduzione di MIRELLA LODA e MATTEO PUTTILLI p. 911
VALERIO BINI, MARIA BOTTIGLIERI, EGIDIO DANSERO, ALESSANDRO FRIGERIO, ANDREA MAGARINI, YOTA NICOLAREA, *Le politiche urbane del cibo come terreno di cooperazione internazionale: il caso delle città africane* p. 913
VALERIO BINI, EGIDIO DANSERO, LASSANE YAMEOGO, *Cooperazione e reti locali del cibo nelle città africane: il caso di Ouagadougou* p. 923

Geografie variabili nel quadro europeo e mediterraneo degli itinerari culturali. Rivoluzioni (trans)disciplinari, metodologie di analisi e politiche territoriali su viaggi e cammini
Introduzione di ALESSIA MARIOTTI p. 933
MARGHERITA AZZARI, FIORELLA DALLARI, *Le Vie Romee dell'Europa e del Mediterraneo di viandanti, pellegrini e mercanti. Le strade dell'identità europea nelle pratiche contemporanee* p. 935
SIMONE BOZZATO, *Geografie variabili in un Meridione in "cammino". Gli itinerari culturali tra mancate rivoluzioni e riforme (queste sì slow!)* p. 945
ELISA MAGNANI, FILIPPO PISTOCCHI, *Fari, edifici costieri e identità transnazionale lungo i cammini europei* p. 955
GIANLUCA BAMBI, SIMONA IACOBELLI, *Il sistema locale di Cammini e Itinerari culturali per la promozione del turismo sostenibile e di qualità nelle zone rurali: un esempio di metodologia di progettazione nella provincia di Arezzo-Toscana (Italia)* p. 963
ALEXANDER BEHRENDT, GABRIEL GACH, *The Pomeranian Way of St. James as an Example of Cultural Routes in the South Baltic Area* p. 971
RAFFAELLA AFFERNI, *Il patrimonio culturale della Rete dei siti cluniacensi nel Piemonte Nord-Orientale tra opportunità e nuove sfide* p. 981
MARISA MALVASI, *Sulle orme del popolo dalle lunghe barbe. Il «Longobard Ways across Europe»* p. 989
CHIARA RABBIOSI, *L'itinerario ATRIUM e la Convenzione di Faro. Riflessioni critiche sull'applicazione alla scala locale* p. 1001
ILARIA SABBATINI, *Le aree di strada della lucchesia tra via Cassiola e via Bibulca. Un approccio storico* p. 1009

SARA CARALLO, *Itinerari ecoturistici lungo la via Francigena nel sud. Patrimonio culturale e valori identitari nella bassa Valle dell'Amaseno* p. 1017
VALENTINA ALBANESE, ELISA MAGNANI, *Nuove declinazioni per il viaggio lento: il progetto dei viaggi creativi salentini* p. 1025
VALENTINA CASTRONUOVO, *La città vecchia di Taranto: il patrimonio culturale diffuso tra abbandono e possibili rimedi "smart"* p. 1035
PAOLO WALTER DI PAOLA, *Il progetto "Francigena V.E.R.S.O. sud". Valorizzazione, esperienza, rete, servizi, ospitalità* p. 1045

Geopolitica: contributi a una storia disciplinare
Introduzione di EDOARDO BORIA, DANIELE SCALEA p. 1055
LEONARDO ROMBAI, *Il valore politico delle applicazioni sociali e culturali della geografia nel primo cinquantennio unitario* p. 1059
ANDREA PERRONE, *«Per il bene della nazione»: il paradigma modernizzatore della geografia utilitaria. Geografia politica, geopolitica, evoluzione delle scienze territoriali in Italia* p. 1069
ADAM SASHALMI, *Pál Teleki e la geopolitica ungherese* p. 1077
ALESSIO STILO, *Zbigniew Brzezinski e la "geopolitica ibrida" statunitense* p. 1081
GIANFRANCO BATTISTI, *La ciclicità degli assetti geopolitici come portato delle dinamiche delle strutture spaziali* p. 1091
DANIELE SCALEA, *Il concetto di* Heartland *nella geopolitica classica e la sua attualità nella politica internazionale* p. 1099

Giustizia spaziale, conflitti ambientali e loro rappresentazione
Introduzione di CHIARA CERTOMÀ, FEDERICO MARTELLOZZO p. 1105
ROBERTA GEMMITI, MARIA ROSARIA PRISCO, *La giustizia ambientale in Italia. Una riflessione introduttiva* p. 1109
MASSIMO DE MARCHI, MONICA RUFFATO, *Abitare i conflitti socio-ambientali* p. 1117
MATILDE CARABELLESE, SIMON MAURANO, *Il ruolo dei movimenti sociali e dei conflitti ambientali nel processo di territorializzazione e creazione di capitale sociale* p. 1125
CHIARA CERTOMÀ, FEDERICO MARTELLOZZO, *The Spatial Distribution of Urban Gardening and Spatial Injustice. In between Social-economic and Environmental Determinants* p. 1133
DIONISIA RUSSO KRAUSS, *Concentrazione residenziale e marginalità sociale: l'analisi dei fenomeni di segregazione etnica nello spazio urbano* p. 1141
CARLO PERELLI, ALICE SCALAS, GIOVANNI SISTU, *L'ambiente del dissenso. Pratiche di resistenza urbana nel quartiere Mourouj II di Tunisi* p. 1147
FAUSTO DI QUARTO, *Conflitto e partecipazione nella gestione delle risorse naturali. Il caso del fiume Seveso nell'area metropolitana milanese* p. 1155

MASSIMILIANO FARRIS, *Territori contesi? Le regioni forestali del Cile tra egemonia territoriale e resilienza* p. 1163

Governance, rischi ed eventi naturali: attori e conflitti
Introduzione di FABIO CARNELLI, GIUSEPPE FORINO, FAUSTO MARINCIONI p. 1177
SARA ALTAMORE, VENERA PAVONE, *Dalla percezione del rischio verso il progetto ecologico: contributi alla prevenzione del rischio idraulico in ambito urbano* p. 1179
FULVIO TOSERONI, *L'utopia del rischio zero. L'analisi multicriteriale (MCDA) per il governo del rischio nel ciclo dei disastri. L'esperienza del Progetto Europeo LIFE PRIMES (Preventing flooding RIsks by Making resilient communitiES - LIFE14 CCA/IT/001280)* p. 1185
STEFANO ANCILLI, *Governance e pianificazione dell'emergenza: il caso del sisma del centro Italia 2016* p. 1195
IVAN FRIGERIO, SILVIA MUGNANO, MATTEO MATTAVELLI, MATTIA DE AMICIS, *Interazione spaziale tra vulnerabilità sociale e pericolosità sismica per la valutazione di scenari di rischio integrato* p. 1207
OSCAR LUIGI AZZIMONTI, MATTEO COLLEONI, MATTIA DE AMICIS, IVAN FRIGERIO, *Vulnerabilità sociale e rischi ambientali. I risultati di una ricerca nella regione Lombardia* p. 1215
CRISTIANO PESARESI, DIEGO GALLINELLI, *GIS4RISKS: periodo di edificazione "verso" esiti di agibilità a L'Aquila (2009), ricostruendo le fasi dell'evoluzione urbanistica* p. 1225
MARIA TERESA CARONE, MAURO BARONTINI, *Trust in Institutions and Risk Perception: What Point of View?* p. 1233
MARILIN MANTINEO, SERGIO SCARFÌ, *Osservare il disastro dalla periferia* p. 1243

I cambiamenti dell'università: tra dinamiche di globalizzazione e contributo allo sviluppo locale
Introduzione di MICHELA LAZZERONI, MONICA MORAZZONI, MARIA PARADISO p. 1251
MICHELA LAZZERONI, *Oltre la terza missione? Nuove forme di relazione tra università e territorio* p. 1255
DONATELLA PRIVITERA, Community engagement. *Una relazione dinamica tra università e territorio* p. 1263
CATERINA NICOLAIS, *L'università come driver di sviluppo e baricentro della riqualificazione urbana delle periferie. Il Polo Tecnico Scientifico di Napoli-Est* p. 1271
MARCO BAGLIANI, ALESSIA CALAFIORE, EGIDIO DANSERO, MICOL MAGGIOLINI, GIACOMO PETTENATI, NADIA TECCO, *Università come attori di politica ambientale e territoriale. Esperienze in corso all'Università di Torino* p. 1277

VALENTINA EVANGELISTA, *Dall'università allo sviluppo territoriale: il ruolo "in ombra" degli spin-off universitari in Italia* p. 1285
MICHELA DE BIASIO, *Innovare in città: il caso dell'*Urban Innovation Bootcamp *dell'Università Ca' Foscari a Treviso* p. 1293
MASSIMO DE MARCHI, SALVATORE PAPPALARDO, DANIELE CODATO, FEDERICO GIANOLI, ALBERTO DIANTINI, *Dalla geografia alla GIScience nel contesto accademico italiano: formazione, geo-informazione e sistemi a pilotaggio remoto* p. 1301
GIUSEPPE GAMBAZZA, MONICA MORAZZONI, *Terza missione, università e comunità di riferimento: il caso di Milano* p. 1307
CESARE EMANUEL, *Riflessioni conclusive: il contributo della geografia alle strategie di sviluppo degli atenei e del territorio* p. 1319

I luoghi e le spazialità delle attività militari ed il ruolo della geografia nelle attuali modalità di conflitto
Introduzione di DANIELE PARAGANO p. 1327
GIUSEPPE DENTICE, *La rilevanza del Sinai nella dimensione geo-strategica e di sicurezza vicino-orientale* p. 1331
ANTONELLA ROBERTA LA FORTEZZA, *La divisione che genera caos: il caso della geografia libica* p. 1341
DANIELE PARAGANO, *Dove finisce la guerra? Luoghi e spazi dei conflitti contemporanei* p. 1349

Il Mediterraneo: per una geografia critica della frontiera
Introduzione di CHIARA BRAMBILLA, ANNA CASAGLIA, RAFFAELLA COLETTI, PAOLO CUTTITTA, GIULIA DE SPUCHES, VINCENZO GUARRASI p. 1359
ALESSANDRA BONAZZI, *La piega del Mediterraneo* p. 1365
CATERINA MARIA COLETTI, CRISTINA DA MILANO, *"Se fossero rimasti a casa loro": le politiche dell'Unione Europea sul patrimonio culturale euro-mediterraneo come possibile strumento contro i nazionalismi* p. 1371
GIULIO QUERINI, SILVIA GRANATA, *Stampalia: perla del Dodecaneso, avamposto dell'Europa* p. 1379
GIULIA DE SPUCHES, VINCENZO GUARRASI, CHIARA GIUBILARO, MARCO PICONE, LAURA LO PRESTI, FRANCESCA GENDUSO, *Manifesto. E l'Europa disumanizzò sé stessa* p. 1385

Il viandante oggi. Significati, pratiche e metodologie di studio
Introduzione di LUCREZIA LOPEZ, RUBÉN CAMILO LOIS GONZÁLEZ p. 1391
MARINA MARENGO, *Deambulazioni fluvio-letterarie nella Pianura Padana: tra derive post-rurali e* walkskapes p. 1395

ANTONIETTA IVONA, DONATELLA PRIVITERA, *Il viaggio religioso dalla componente sonora, culturale e ambientale alla circolazione economica* p. 1401
PILAR TABOADA-DE-ZÚÑIGA ROMERO, *Turismo idiomático y Camino de Santiago. Nuevos peregrinos y nuevas motivaciones* p. 1407
LUCREZIA LOPEZ, YAMILÉ PÉREZ GUILARTE, *Il Cammino di Santiago a Finisterre (Galizia, Spagna). Indagare le motivazioni attraverso lo spazio virtuale* p. 1417

Internationalisation of the Italian Economy and the Role of Banking in Reshaping the SME Value Chains
FRANCESCO CITARELLA, *Internationalisation of the Italian Economy and the Role of Banking in Reshaping the Sme Value Chains* p. 1429
ATTILIO CELANT, *The Bank/Territory Interaction in the Competitiveness of Productive Systems. An Introduction* p. 1437
MARIA GIUSEPPINA LUCIA, *FinTech, Geographic Space and Economic Development. Some Directions for Research* p. 1441
SILVIA GRANDI, *Internationalisation of the Italian Banking System. The Impact on the Italian Economy* p. 1447
CHRISTIAN SELLAR, TU LAN, *Banks, Services, and the State: the Infrastructure Supporting Italian Smes Abroad* p. 1453
FABIO GIORGIO, *Italy's Role in International Markets. An Overview of Foreign Trade Data* p. 1461
GIOVANNI MAIONE, *Internationalisation of Business and New Opportunities from the Markets. Focus on Africa and the Middle East, the New Frontiers of Development* p. 1469
NICOLA GIORGI, *The BPER Banca Model to Compete and Grow on Foreign Markets. Information, Strategies and Resources for Italian SMEs* p. 1473
CHIARA TUFARELLI, *The Role of International Financial Institutions in Supporting European SME Foreign Direct Investment* p. 1477

La mediazione delle tecnologie per una nuova comunicazione e rappresentazione del territorio
Introduzione di VALENTINA ALBANESE, TERESA GRAZIANO p. 1487
VALENTINA ALBANESE, *Prospettive geografiche della narrazione. Dal racconto del territorio all'immaginario, attraverso le nuove tecnologie* p. 1491
VALENTINA GRECO, *Nuove tecnologie per la visualizzazione e la narrazione dello spazio geografico: il progetto* Visualizzare Ravenna p. 1497
MONICA MAGLIO, *La partecipazione della comunità locale alla cartografia per la valorizzazione della Dieta Mediterranea* p. 1503
TERESA GRAZIANO, *Nuove tecnologie, urbanesimo partecipativo e spazio pubblico: modelli e casi di studio* p. 1509

ALDENILSON COSTA, *The School in the Digitalization of the Territory in Piraí (RJ) – Brazil* p. 1519

La metamorfosi della montagna italiana: dal diritto alla città all'ecosistema del futuro

Introduzione di ANTONIO CIASCHI, LUISA CARBONE p. 1531

ANTONIO CIASCHI, *Oltre gli Appennini. Prospettive latitudinali* p. 1535

MAURO PASCOLINI, *Da paesaggi a patrimoni: risorse o nuove illusioni per la montagna italiana?* p. 1541

FRANCESCO M. CARDARELLI, *Dal* Cantico di frate sole *alla sequela di Gesù Cristo «sine glossa»: il ruolo di Francesco d'Assisi nella metamorfosi dell'immagine della montagna* p. 1547

GIUSEPPINA LEONE, LINA MARIA CALANDRA, *Il ruolo della geografia nella ricostruzione dei paesi di montagna: dieci anni di ricerca nel Parco Nazionale del Gran Sasso Monti della Laga* p. 1555

LUISA CARBONE, *Lo storytelling del* buen vivir*: una nuova etica per la montagna* p. 1567

GIULIA VINCENTI, *Percezione e rappresentazione dello spazio nel contesto applicativo del territorio appenninico* p. 1573

ROSARIO DE IULIO, *Il collegamento tra Tirreno e Adriatico. Prospettive di sviluppo di un'area interna appenninica del Mezzogiorno: il Sannio* p. 1579

SETTIMIO ADRIANI, VERONICA ADRIANI, ELISA MORELLI, *Casari transumanti del XX secolo: dal Cicolano ai caseifici della Sardegna* p. 1585

MARINA FUSCHI, *La Montagna, sistema aperto. Per una geografia comparata, Alpi e Appennini* p. 1593

La Riforma luterana e la nuova Geografia

Introduzione di ANNALISA D'ASCENZO p. 1605

FRANCESCO SURDICH, *Il ruolo delle raccolte di viaggio sull'evoluzione delle conoscenze geografiche dell'epoca delle grandi scoperte* p. 1611

ANDREA MIROGLIO, *La missione riformata: l'evangelizzazione del Nuovo Mondo tra millenarismo e governo territoriale* p. 1617

ANNALISA D'ASCENZO, *Le fonti per la nuova geografia e cartografia dell'Estremo Oriente tra Riforma e Controriforma: le missive dei Gesuiti* p. 1625

«La rivoluzione non è un pranzo di gala»: palingenesi e tradizione in Cina in un'ottica geografica

Introduzione di STEFANO PIASTRA p. 1637

WU SONGDI, *How European Geographers Recognized the Geographical Space of Northeast Asia in the 17th-19th centuries: Analysis of the European World Maps* p. 1641

GIORGIO CASACCHIA, *La mappa "Gli italiani a Sciangai, 1608-1949". Un progetto dell'Istituto Italiano di Cultura di Shanghai* p. 1649
LUO JING, *The Transformation of the Cultural Landscape of Italians in Shanghai (1863-1941)* p. 1659
ANDREA FRANCIONI, *Le* Imperial Maritime Customs *e la geografia dell'imperialismo in Cina attraverso le memorie inedite di Onia Tiberii (1881-1904)* p. 1675
XU JIANPING, *Borders and Enclaves in Administrative Regions Division. The Case-Study of Tongguan Demarcation in the Republic of China* p. 1681
ZHANG XIAOHONG, XUE WULI, *Soundscape and Local Memory: The Case-Study of Folk Song in Northern Shaanxi* p. 1691
STEFANO PIASTRA, *20th-Century Revolutions in China: The Descriptions of Italian Travelogues* p. 1699
FABRIZIO EVA, CRISTINA RANDAZZO PAPA, *Le isole contestate tra Cina e Giappone* p. 1707
DINO GAVINELLI, *Le nuove vie della seta: recupero di un antico percorso, rivoluzione nei collegamenti euroasiatici o altro?* p. 1715

L'attuale rivoluzione dei modelli alimentari e gli effetti colti nello straordinario dinamismo delle campagne italiane

Introduzione di MARIA GEMMA GRILLOTTI DI GIACOMO, PIERLUIGI DE FELICE p. 1723
MARIA GEMMA GRILLOTTI DI GIACOMO, *Una geografia per l'alimentazione* p. 1725
PIERLUIGI DE FELICE, *La quarta fase della transizione alimentare dei Paesi occidentali. Una lettura geo-spaziale e temporale del rapporto territorio-alimentazione* p. 1739
GIOVANNI DE SANTIS, *Alimentazione e Salute* p. 1749
COSIMO PALAGIANO, *Lo* Street Food*: nuovi valori e diversi significati. Alcune considerazioni geografiche* p. 1759
BIAGIA PAPAGNO, *Tradizione e innovazione nelle produzioni alimentari: il caso dell'allevamento di lumache in Capitanata* p. 1769
GIORGIO PENNAZZA, MARCO SANTONICO, *Paesaggio elettronico: l'ausilio di sensori per la qualità dei prodotti e dell'ambiente* p. 1779
LUCA PIRETTA, *Dieta Mediterranea per la salute dell'uomo, per la salute del pianeta* p. 1785
FRANCESCA RINELLA, *L'agricoltura biologica nel XXI secolo: da segmento produttivo di nicchia a modello di valorizzazione locale?* p. 1789
ROSANNA RUSSO, *Dal* gluten free *al* gluten friendly*: il più grande spin-off agroalimentare d'Europa ed il suo impatto rivitalizzante sulla vocazione cerealicola del Tavoliere* p. 1797
VITTORIO AMATO, *The Possible Conflicts in Agricultural Productions between Food, Feed and Fuel* p. 1805
FRANCESCO CALICCHIA, *Il movimento "KM 0" come segnale di cambiamento sociale. Caso di studio: gli orti urbani di Roma* p. 1815

MARIATERESA GATTULLO, *Il ruolo dei soggetti dell'Economia civile nella governance degli spazi agroalimentari. La vision e la mission territoriale dell'associazione internazionale* Slow Food p. 1825
ROSALINA GRUMO, *I Partenariati Europei per l'Innovazione (PEI) in agricoltura e la progettualità in un'ottica di filiera, integrazione e sostenibilità* p. 1835
ANTONIETTA IVONA, *La tutela delle produzioni locali nelle politiche regionali* p. 1843
MARILENA LABIANCA, *Leader e innovazione: da alcune esperienze europee al progetto di cooperazione* TUR Puglia*: Promuovere i sistemi turistici locali sostenibili pugliesi* p. 1851
LUIGI ROSSI, *Lo sviluppo sostenibile e la componente istituzionale* p. 1859
ANDREA SONNINO, *Sistemi agroalimentari sostenibili per soddisfare l'evoluzione della domanda alimentare* p. 1865
CARMEN SILVA CASTAGNOLI, *Innovazioni colturali e tradizioni alimentari in Molise* p. 1871
ISABELLA VARRASO, ORIANA CESARI, *Concentrazione delle coltivazioni ortive e produzione del carciofo in provincia di Foggia (Puglia)* p. 1879
VALERIA DE MARCOS, *L'attuale rivoluzione dei modelli alimentari e gli effetti colti nelle campagne brasiliane* p. 1889
MARIA FIORI, *La ristorazione etnica come segno identitario: una prima ricognizione* p. 1897
SIMONA GIORDANO, *Territorial Identity and Rural Development: Organic Viticulture in Apulia Region and Languedoc Roussillon* p. 1901
ROBERTO MOREA, *Tradizioni alimentari e trasformazione degli spazi agricoli in Terra di Bari* p. 1911
LIBERATA NICOLETTI, *Modelli alimentari e innovazioni colturali in Puglia* p. 1917
GUGLIELMO SCARAMELLINI, *Dialettiche alimentari. Nutrizione e gastronomia nell'Italia contemporanea* p. 1929

L'Europa meridionale e le sue migrazioni: dai migranti economici ai rifugiati in Italia nell'era della crisi

Introduzione di FABIO AMATO, FLAVIA CRISTALDI, MONICA MEINI p. 1937
ANDREA SALUSTRI, *Migrazioni e sviluppo nella regione EU-MENA* p. 1941
SONIA GAMBINO, *Immigrazione e violazione dei diritti umani: le contraddizioni del processo di Kharthoum* p. 1949
CARLA DELLA PENNA, *Alla ricerca di un futuro migliore: i minori stranieri non accompagnati, protagonisti dei nuovi flussi migratori* p. 1955
GIOVANNA DA MOLIN, ARJETAVESHI, MADDALENA LENNY NAPOLI, *Le migrazioni circolari tra Italia e Albania: un caso di studio in provincia di Bari* p. 1963
MONICA MEINI, LAURA CASSI, *Il territorio come chiave di lettura dei processi di integrazione dei migranti* p. 1969
FULVIO LANDI, *Nuovi processi di territorializzazione a Firenze: il ruolo delle componenti etniche e religiose nelle dinamiche socio-spaziali della popolazione immigrata* p. 1977
FLAVIA ALBANESE, *Immigrati nello spazio pubblico metropolitano* p. 1987

ANTONELLO SCIALDONE, *Riconsiderare la dimensione familiare nella governance dell'immigrazione: ostacolo o leva per l'integrazione?* p. 1995
ALESSIA DE NARDI, *Paesaggio e appartenenza al luogo nel processo di integrazione dei migranti: un'esperienza di ricerca nel Veneto* p. 2003
MONICA IORIO, *Scenari migratori nell'era della crisi economica: gli italiani a Malta* p. 2011
ELISA LERDA, MARINA MARENGO, *Il lavoro come costante migratoria e "luogo" di integrazione culturale: l'Italia fra emigrazione ed immigrazione* p. 2019
FRANCESCA KRASNA, *Processi migratori e coesione sociale in Italia e in Europa: l'occasione perduta?* p. 2025

Luoghi abbandonati, luoghi ritrovati. Percorsi in Italia e altrove
Introduzione di ALICE GIULIA DAL BORGO p. 2033
STEFANIA PALMENTIERI, *I non luoghi come nuovi luoghi di aggregazione della società post-moderna* p. 2037
ANDREA MARINI, *Di che cosa parliamo quando parliamo di luoghi abbandonati. Prospettive sintropiche di un processo entropico* p. 2045
ALICE GIULIA DAL BORGO, *Ritorno ai luoghi: il caso degli eco-villaggi, tra scelta etica e sostenibilità insediativa* p. 2051
LEONARDO PORCELLONI, *Abbandono e rigenerazione sul geoportale* p. 2065
EMANUELE GARDA, *Tra stasi e movimento: la riconversione delle ferrovie abbandonate e le opportunità per la valorizzazione dei territori* p. 2073
FRANCA BATTIGELLI, *Percorsi ritrovati. Dal treno alla bicicletta: l'esperienza degli Stati Uniti* p. 2083
ELEONORA GUADAGNO, *Il Borgo di Apice Vecchia: limiti e potenzialità dei progetti contro l'abbandono* p. 2091
MARIA LAURA GASPARINI, *Una città fantasma alle soglie del Polo Nord: Pyramiden da luogo abbandonato a luogo recuperato* p. 2099
FLAVIO LUCCHESI, *Dalla Valnerina alla regione metropolitana di Perth: il* Luisini Project *e il "recupero olistico" di un (doppio) abbandono* p. 2107

Media e geografia
Introduzione di FABIO AMATO, ELENA DELL'AGNESE, CHIARA GIUBILARO p. 2119
ANTONELLA RINELLA, *Cinema, narrazione delle guerre e discorso geopolitico: riflessioni metodologiche e proposte didattiche* p. 2123
GIAN LUIGI CORINTO, Lili Marlene*: una canzone rubata al nemico divenuta ballata popolare contro la guerra* p. 2131
SIMONE GAMBA, *Il discorso geopolitico nella* graphic narrative p. 2139
MARIA CRISTINA CARDILLO, *Cinquanta sfumature di Artico: quando il paesaggio diventa protagonista* p. 2145
ALESSANDRA CALANCHI, *La spettacolarizzazione del* Terraforming*: per un'ecologia delle migrazioni su Marte* p. 2151

EMANUELE FRIXA, *Verso l'Europa. Una critica alle visualizzazioni geografiche dei flussi migratori* p. 2159
LORENZO RINELLI, MAp. The Memory Archive Project*: Digitization of Memories* vs *Aesthetics of Imagination* p. 2165
CHIARA GIUBILARO, Haunting Photography*. Eventi migratori, politiche dell'affetto e topografie dello sguardo* p. 2175
LAURA STANGANINI, *Che fine ha fatto il* barrio flamenco*?* p. 2181
SILVIA ARU, CRISTINA CAPINERI, STEFANO PICASCIA, ANTONELLO ROMANO, ANTONELLA RONDINONE, *Paesaggio, cinema e fantasia: trent'anni di Italia nei film* p. 2187
GIOVANNA CENO, *Exopoli: dove finisce Montelusa* p. 2197
ALFONSO PINTO, *Geografie tossiche. Il paesaggio della Louisiana nella serie* True Detective p. 2203

Neo-centralismo e territorio fra città metropolitana, aree vaste e intercomunalità

Introduzione di FRANCESCO DINI, SERGIO ZILLI p. 2213
FRANCESCO DINI, *Eziologia dell'area vasta* p. 2219
PAOLO MOLINARI, *Il riordino territoriale in Lombardia tra cambiamenti di funzioni e risemantizzazione degli enti locali* p. 2227
ALBERTO CERIANI, ELENA DI CARPEGNA BRIVIO, FEDERICA SIGNORETTI, *Prospettive di riordino delle Province verso una concezione di area vasta. Spazi per un ruolo delle Regioni e dettagli sul caso lombardo* p. 2235
ANDREA GIANSANTI, *Riorganizzazione della governance locale: le Province nel limbo* p. 2243
MATTEO DEL FABBRO, *Geografia della metropolizzazione di Milano: gli attori socio-economici* p. 2249
ANDREA CALORI, EGIDIO DANSERO, FRANCESCA FEDERICI, FRANCESCA FORNO, ANDREA MAGARINI, MARTA MAGGI, SIMON MAURANO, GIACOMO PETTENATI, ALESSIA TOLDO, *Geografie metropolitane nelle politiche alimentari urbane: confronto tra gli approcci adottati a Milano, Torino e Bergamo* p. 2257
SIMONETTA ARMONDI, MATTEO BOLOCAN GOLDSTEIN, *Nuova questione metropolitana, vicende istituzionali e* rescaling p. 2273
SERGIO ZILLI, *Città metropolitane e Regioni a statuto speciale* p. 2281
FLORIANA GALLUCCIO, *Per un dibattito sulla produzione istituzionale dello spazio. La formazione della città metropolitana di Napoli tra riforme e politiche di riordino territoriale* p. 2289
MATTEO BOLOCAN GOLDSTEIN, FRANCO SACCHI, *Milano e la questione metropolitana, vicende istituzionali e dinamiche socio-spaziali* p. 2299
ORNELLA ALBOLINO, GIOVANNA IACOVONE, LUIGI STANZIONE, *Le Città Metropolitane: percorsi di inclusione o rischio di nuove marginalità?* p. 2307

Neogeografia

Introduzione di ANDREA DI SOMMA p. 2319
CINZIA BACIGALUPO, ANNA DE MEO, ANDREA DI SOMMA, *Conoscere per Conoscerci. L'Istituto CNR-ITABC e il progetto Alternanza Scuola Lavoro* p. 2323
FRANCESCA PALMA, *Catastrofi, comunità scolastiche e neogeografia: idee e progetti di partecipazione per una nuova rappresentazione della realtà* p. 2329
GLENDA PAGNI, *Cartografia digitale condivisa: utilità e applicazioni per un cammino di pellegrinaggio. L'esempio della Via del Volto Santo* p. 2337

Oltre la *new retail geography*: teorie, politiche e pratiche dei luoghi del commercio nella città

Introduzione di LIBERA D'ALESSANDRO, ENRICO NICOSIA, CARMELO MARIA PORTO p. 2347
CARLES CARRERAS, *On the 25th Anniversary of the Cultural Logic of Late Capitalism. The Long Wave of the Consumer's Society* p. 2357
SERGI MARTÍNEZ-RIGOL, *Can we talk about the Retail Gentrification?* p. 2365
LLUÍS FRAGO I CLOLS, ALEJANDRO MORCUENDE GONZÁLEZ, EDUARD MONTESINOS I CIURÓ, *The Public-private Dialectics in the Restructuring of Consumption Spaces: Some Barcelona Cases* p. 2375
KENJI HASHIMOTO, *The Vacant Stock Problem in Local City Centers and the Issues of City Policy in Japan* p. 2385
CATERINA CIRELLI, TERESA GRAZIANO, *Le startup nel commercio: luoghi, spazi e attori dell'innovazione* p. 2391
GIORGIO LIMONTA, GABRIELE CAVOTO, *I VGI come strumento per la definizione di una geografia degli spazi commerciali dismessi* p. 2401
MARIO PARIS, GIORGIO LIMONTA, *Studiare gli effetti della dismissione commerciale sui sistemi d'offerta urbani: metodi, dinamiche e temi aperti* p. 2411

Paesaggi rurali in trasformazione: nuovi modelli, linee di ricerca, politiche d'intervento

Introduzione di LUISA SPAGNOLI, VIVIANA FERRARIO, BENEDETTA CASTIGLIONI, LUIGI MUNDULA, MAURO VAROTTO p. 2423
LUISA SPAGNOLI, LUIGI MUNDULA, *Nuovi modelli di agricoltura per nuovi paesaggi rurali. Dal paradigma produttivista alla multifunzionalità* p. 2425
GERMANA CITARELLA, *Il capitale sociale: una risorsa per la rigenerazione delle aree rurali* p. 2435
FABIO PARASCANDOLO, *Dalla modernizzazione socio-territoriale ad embrionali elementi di transizione ecologica. Appunti per una genealogia dei mutamenti insediativi in Centro Sardegna* p. 2443

VIVIANA FERRARIO, *Il ruolo dei paesaggi rurali storici nel territorio contemporaneo. Significati, valori, politiche* p. 2453
MAURO VAROTTO, *Oltre la vetrina: i paesaggi rurali storici come strumento per una ruralità sostenibile e multifunzionale* p. 2463
ANNA MARIA COLAVITTI, SERGIO SERRA, ALESSIA USAI, *La valutazione e valorizzazione dei servizi ecosistemici nelle politiche rurali per i paesaggi agricoli storici. L'esperienza sarda* p. 2471
CHRYSAFINA GERONTA, *Le colline vitate del Soave: riconoscimento del valore storico del paesaggio rurale e indagini per la sua conservazione* p. 2479
ANGELICA DAL POZZO, *Paesaggi rurali storici e invisibili persistenze: la rete idrografica minore del Graticolato di Padova* p. 2489
GIORGIO MASELLIS, *Viticoltura e patrimonio: il ruolo del paesaggio* p. 2499
GIULIA TROMBETTA, *Lo sviluppo turistico dei paesaggi rurali tra tutela e sostenibilità. Una prospettiva geografica* p. 2507

Processi di europeanizzazione dei sistemi di pianificazione

Introduction by ANGELA D'ORAZIO, RADU-MATEI COCHECI p. 2515
DAVID EVERS, *Downloading EU Policies into Dutch Spatial Planning* p. 2519
ANDREAS FALUDI, *Perspectives on the EUropeanisation and Europeanisation of Planning* p. 2533
FRÉDÉRIC SANTAMARIA, BERNARD ÉLISSALDE, *The concept of Territory Revisited to go beyond the Dichotomy of Soft Space and Hard Space* p. 2541
RADU-MATEI COCHECI, ANGELA D'ORAZIO, *The Impact of Europeanization on National Planning Systems. A Comparison of Spatial Planning Processes in Italy and Romania* p. 2551
ERBLIN BERISHA, GIANCARLO COTELLA, ALYS SOLLY, *The Long Arm of the EU? Evidence of Europeanization of Spatial Planning in Albania and Switzerland* p. 2563
LEDIO ALLKJA, MARJAN MARJANKOVIC, *Europeanization of Spatial Planning Systems. Comparative Study between Albania and Serbia* p. 2575
STEFANIA MANGANO, GIAN MARCO UGOLINI, *Il* cultural heritage *in una dimensione sovranazionale* p. 2585
SILVIA GRANDI, LUISA SACCO, *Multilevel Governance and European Integration in the Western Balkans: The Case of Eusair* p. 2595
DOMINIQUE RIVIÈRE, *La politica europea di coesione, quale approccio del territorio in un contesto metropolitano? Il caso romano* p. 2603
MAURIZIO GIANNONE, *UE,* soft planning *e riorganizzazione territoriale: verso il superamento dello sviluppo locale?* p. 2619
MARIA CORONATO, *The Contribution of Cities Network to Europeanization Process. The Case of Environmental Policies* p. 2625
PIETRO ELISEI, *A Phase of Dissonant Europeanisation in Spatial Policies* p. 2631

I processi storici di organizzazione del territorio e l'evoluzione del pensiero geografico

Introduzione di PAOLA PRESSENDA p. 2645

CARLO GEMIGNANI, ANNA GUARDUCCI, LUISA ROSSI, *Paesaggi della costa ligure-toscana in età napoleonica: lo sguardo strategico del Genio francese* p. 2649

CAMILLO BERTI, *Dinamiche e forme dell'organizzazione territoriale nella montagna toscana dalla fine del Settecento ai giorni nostri. Un caso di studio* p. 2659

NICOLA GABELLIERI, *Leggere e trasformare: il* Piano generale di bonifica e trasformazione fondiaria *come fonte storico-geografica* p. 2669

EMILIA SARNO, *La 'questione' Mezzogiorno e la fucina geografica napoletana tra la fine del Settecento e la prima metà dell'Ottocento* p. 2677

MARIA LUISA STURANI, *I saperi geografico-cartografici al servizio della costruzione dello stato moderno: le riforme della maglia provinciale sabauda nel Piemonte del Settecento* p. 2685

ASTRID PELLICANO, *Il Mezzogiorno dopo l'unificazione: una 'rivoluzione' e la fine di un Regno. Aspetti della riarticolazione della maglia amministrativa territoriale* p. 2693

Prospettive di sviluppo rurale: attori, processi e politiche

Introduzione di STEFANO DE RUBERTIS, MARILENA LABIANCA, EUGENIO CEJUDO GARCIA, FRANCISCO ANTONIO NAVARRO p. 2705

JULIO A. ALVAREDO VÉLEZ, NASSER REBAÏ, *Factors of Vulnerability of Peasant Communities and Territorial Dynamics in the Ecuadorian Andes: An Analysis from the Province of Azuay* p. 2711

MARINA BERTONCIN, ANDREA PASE, DARIA QUATRIDA, STEFANO TURRINI, *L'attrito dell'innovazione. Processi di trasformazione del gigante idroagricolo del Sudan: la Gezira* p. 2719

EUGENIO CEJUDO, JOSÉ CAÑETE, FRANCISCO NAVARRO, *Reparto territorial desigual de los fondos del Eje LEADER en Andalucía. 2007-2013* p. 2729

MARCO BROGNA, VALERIA COCCO, FRANCESCO MARIA OLIVIERI, *Multifunzionalità e reti di impresa nel Lazio* p. 2739

STEFANO DE RUBERTIS, EUGENIO CEJUDO GARCÍA, MARILENA LABIANCA, FRANCISCO NAVARRO VALVERDE, ANGELO BELLIGGIANO, ANGELO SALENTO, *Innovazione e sviluppo rurale nell'approccio LEADER. La situazione della Puglia (Italia) e dell'Andalusia (Spagna) nel ciclo di programmazione 2007-2013* p. 2749

NICOLA GALLUZZO, *Lo sviluppo rurale in Romania attraverso l'analisi delle traiettorie di crescita* p. 2757

Ripensando il ruolo della Geografia sociale. Approcci multi-metodo e partecipazione

Introduzione di ISABELLE DUMONT p. 2767
MARCO PICONE, FILIPPO SCHILLECI, *Le insidie dell'orto urbano. Processi partecipativi e derive neoliberiste a Palermo* p. 2769
ISABELLE DUMONT, *"Street-artizzazione" delle città contemporanee: dalle periferie trascurate al museo globalizzato* p. 2777
MARTINA TISSINO DI GIULIO, *Arte di strada al Trullo, tra colori e* Street Poetry p. 2783
RAFFAELE CATTEDRA, GIANLUCA GAIAS, *Costruzioni territoriali e migrazione. Spazi del sacro e identità religiose a Cagliari* p. 2789
MARINA BERTONCIN, ANDREA PASE, DARIA QUATRIDA, *Prossimità e lavoro di campo: quando e come il "dove" conta…* p. 2797
EMANUELA GAMBERONI, ANGELA ALAIMO, *Ricerca sul campo e pratiche riflessive: i confini del coinvolgimento* p. 2805
ANNALISA COLOMBINO, *Verso una geografia meno antropocentrica.* Animal geographies*: temi e metodi di ricerca* p. 2813
LORENA ROCCA, *I suoni dei treni in Canton Ticino. Un esercizio di memoria collettiva tra ricerca geografica ed artistica* p. 2817
MAURIZIO MEMOLI, SILVIA ARU, *Video-frammenti da uno spazio margine* p. 2827

Spazi organizzati, spazi geopolitici e luoghi di pratica urbana: i diversi significati dei luoghi dello sport

Introduzione di ANNA MARIA PIOLETTI p. 2837
ANNA MARIA PIOLETTI, *Gli stadi in una prospettiva territoriale: dai Mondiali di Italia '90 al futuro. Alcune riflessioni sul caso di Torino* p. 2843
GIANMARCO NAVARINI, SIMONE TOSI, *La città di San Siro e i suoi abitanti. Verso una genealogia dei territori del derby* p. 2851
GIAN LUIGI CORINTO, CECILIA LAZZAROTTO, ANNA MARIA PIOLETTI, *Geography of Football Fan Clubs in Italy* p. 2857
CONCETTINA PASCETTA, *Prime riflessioni sui luoghi del ciclismo nelle 100 edizioni del Giro d'Italia* p. 2867
RACHELE PIRAS, *Le tappe sarde del 100° Giro: trampolino per uno sviluppo territoriale, turistico e sportivo* p. 2875
STEFANO CELON, *Rethinking Places Through off Road Triathlon. Between Village and Rural Space: The Case of Xterra Scanno* p. 2883

Studi insulari in geografia: oltre l'isolamento e la vulnerabilità?

Introduzione di STEFANO MALATESTA, FEDERICA CAVALLO p. 2893
MARCELLO A. FARINELLI, *Corsica e Sardegna: due isole vicine o un arcipelago invisibile?* p. 2897
DEBORAH PACI, Insula mentis*: l'insularità come strumento di rivendicazione politica* p. 2905

STEFANIA STANISCIA, *Apologia of Islands* p. 2915
FEDERICA LETIZIA CAVALLO, *Ma che genere di isola è? L'insularità come archetipo femminile dall'età classica al Cinquecento* p. 2919
GIOVANNA DI MATTEO, *Immigrazione e turismo in un contesto microinsulare. Sperimentazioni di responsabilità turistica a Lampedusa* p. 2927
MARTINA GAGLIOTI, ALESSANDRO CECILI, STEFANO DONATI, *Applicativi GIS come strumenti di gestione e fruizione del patrimonio ambientale nell'Area Marina Protetta delle Isole Egadi* p. 2935

Territori e turismi: un binomio multidisciplinare

Introduzione di NICOLETTA VARANI, ANTONELLA PRIMI p. 2943
NICOLETTA VARANI, *Dal turismo sostenibile al turismo sostenibile PER lo sviluppo* p. 2947
SIMONE DE ANDREIS, *Friburgo,* Green city*: un modello di turismo sostenibile?* p. 2957
JAKUB TACZANOWSKI, *Vecchie ferrovie per nuovi turismi. Le possibilità di valorizzare il patrimonio di trasporto su rotaia per il turismo sostenibile. Alcune riflessioni dall'Italia e dalla Polonia* p. 2967
IVAN ŠULC, *Environmental Impacts of Tourism on the Eastern Adriatic Coast. The Case of South Dalmatia, Croatia* p. 2977
GIOVANNA GALEOTA LANZA, *Le aree protette come attrattori di flussi turistici. Il Parco Nazionale del Vesuvio e l'effetto* spillover *nell'area vasta* p. 2991
MARCELLA DE FILIPPO, DELIO COLANGELO, ANGELA PEPE, LIVIO CHIARULLO, *Crescita sostenibile di una destinazione attraverso un Mega Evento: le ricadute intangibili di "Matera Capitale Europea della Cultura 2019"* p. 3001
ANTONELLA PRIMI, *Turismo esperienziale e territori: le «Mappe esperienziali per l'innovazione territoriale e il turismo» a Monastero Bormida (AT)* p. 3011
LUCIA SIMONETTI, *Turismo esperenziale nei centri storici. Il caso "Vascitour" a Napoli* p. 3021
ANDREA ROSSI, MARINA MARENGO, *Questioni di impronte letterarie: fra turismo e processi di patrimonializzazione territoriali* p. 3029
PAOLO MACCHIA, *Il turismo: nuova forma di sviluppo per le aree marginali della collina toscana* p. 3037
FRANCESCA SORRENTINI, *Il turismo industriale tra nuovi modelli di consumo e dinamiche di sviluppo locale* p. 3047
FRANCO BOCHICCHIO, *Turismo enogastronomico e gusto. Tra ricreazione e ri-creazione* p. 3057
GUIDO AMORETTI, *Turismo senior: dai soggiorni climatici all'invecchiamento attivo* p. 3065
DIANA SPULBER, *Il turismo sociale in un mondo in evoluzione: il caso russo (il caso della Federazione Russa)* p. 3071
ENRICO BERNARDINI, *Le potenzialità di un Museo di Antropologia per la promozione turistica sul territorio* p. 3081

FABRIZIO FERRARI, *Capitale territoriale e turismo nelle aree interne: riflessioni teoriche e proposte metodologiche* p. 3089
BERNARDO CARDINALE, ROSY SCARLATA, *Competitività e governance della destinazione turistica. Riflessioni teoriche ed evidenze empiriche* p. 3097

Hidden Tourism: Challenges of Unconventional Tourism Mobility
Introduction by ANNA IRIMIÁS p. 3107
GÁBOR MICHALKÓ, ANNA IRIMIÁS, KATALIN JUHÁSZ-DÓRA, NOÉMI ILYÉS, *Social Media Picture Analysis to Explore Hidden Tourism Potentials of Green Energy Plants* p. 3109
SARA BELOTTI, *Il turismo "sommerso" tra* sharing economy *e condivisione degli spazi come nuova forma di accoglienza: il caso del Sebino* p. 3115

Un approccio geografico alle politiche pubbliche: teorie e pratiche
Introduzione di ANDREA GUARAN, MARIA PREZIOSO p. 3129
MARIA PREZIOSO, *Barometro geografico. Sfide al cambiamento nella geografia italiana* p. 3131
ALESSANDRO LETO, *Analyses and Perspectives on the Contribution given by the Principles of Sustainable Development to the European and Italian Policies of Cohesion and Territoria. Development from 1992: A Geographical Approach* p. 3137
DANIELE IETRI, FLORA PAGETTI, *Unità territoriali delle politiche pubbliche: una definizione delle* inner peripheries p. 3145
PATRIZIA ROMEI, *Aree metropolitane e politiche di competitività sostenibile verso le* inner areas*: un'applicazione al caso toscano* p. 3151
ELENA DI BLASI, ALESSANDRO ARANGIO, *Gli indicatori territoriali come strumento di coesione nella gestione del fenomeno migratorio* p. 3161
CLAUDIO GAMBINO, *Rifugiati, oltre le logiche emergenziali: nuove policy geografiche a sostegno del* decison maker p. 3169
MICHELE PIGLIUCCI, *Una rivoluzione attesa e mai realizzata. Note per un approccio geografico alle politiche per il Mezzogiorno* p. 3177
TERESA AMODIO, *Capitale territoriale e Cultural Heritage* p. 3185
CARMEN BIZZARRI, *La valorizzazione del patrimonio culturale nelle politiche di coesione nella valutazione di impatto territoriale mediante STeMa* p. 3193
MARCO MAZZARINO, GIUSEPPE BORRUSO, *Politiche pubbliche territoriali innovative: il problema dei gap informativi geografici e la loro integrazione nella pianificazione strategica nel campo della logistica – i risultati di un caso studio nel Veneto* p. 3201
LORENZA SGANZETTA, *Geography of "Sustainability" within the Urban Food Policies* p. 3211
NADIA MATARAZZO, *Le reti della ricerca e dell'innovazione nelle regioni con ritardo di sviluppo: il caso del PON "R&C" 2007-2013 in Campania* p. 3217
GIANNI PETINO, LUCA RUGGIERO, *La dimensione urbana della coesione. Geografia e sviluppo urbano sostenibile integrato nelle politiche per la creazione di orti urbani nelle città di Grenoble e Catania* p. 3225

DANIELE CODATO, SALVATORE EUGENIO PAPPALARDO, SERENA CALDART, ALESSANDRO MARCOZZI, ROBERTO SAITTA, MAURA ZANATTA, ALBERTO DIANTINI, FRANCESCO FERRARESE, FEDERICO GIANOLI, MASSIMO DE MARCHI, *Lasciare il petrolio nel sottosuolo e yasunizar la tierra. Analisi multicriteriali e sistemi informativi geografici a supporto delle politiche pubbliche sul cambiamento climatico e la transizione energetica* p. 3233
ANDREA GUARAN, NADIA CARESTIATO, *La partecipazione nella pianificazione del paesaggio: significati e valenze* p. 3243
ENRICO MICHELUTTI, *Consumo di suolo e generazione di politiche pubbliche: strumenti per l'esplorazione della questione* p. 3251
GIAN PIETRO ZACCOMER, *L'analisi territoriale socio-economica a supporto della predisposizione di un Piano Paesaggistico Regionale: il caso del Friuli Venezia Giulia* p. 3259
GIANNI PETINO, *L'analisi geoeconomica per la valorizzazione delle vocazioni produttive delle aree interne siciliane. Il caso della Valle del Simeto* p. 3267
MARGHERITA CISANI, *Pianificazione e paesaggi del quotidiano: oltre i valori, le esperienze* p. 3275
GIANDIEGO CÀRASTRO, FAUSTO MARINCIONI, *Un approccio geografico ai processi partecipativi* p. 3285

***Waterfront* urbani. Riterritorializzazione e nuove centralità identitarie**
Introduzione di GIACOMO BANDIERA p. 3293
BARBARA DELLE DONNE, *Il* waterfront *urbano di Napoli: nuove connessioni tra terra e mare* p. 3297
ANTONELLA ROMANELLI, Waterfront *tra sostenibilità ambientale e riqualificazione urbana* p. 3305
GIACOMO BANDIERA, Waterfront *urbani mediterranei. Costruzione narrativa dell'identità comunitaria, riterritorializzazione ed empatia territoriale* p. 3313

Panorami logistici. Nuove geografie del mondo globalizzato
Introduzione di NICCOLÒ CUPPINI, MATTIA FRAPPORTI, MAURILIO PIRONE p. 3323
NICCOLÒ CUPPINI, *Verso un mondo che si fa città. Appunti preliminari sulla metrica logistica dell'urbanizzazione planetaria* p. 3329
MATTIA FRAPPORTI, *Nuove geografie d'Europa. Origini e traiettorie dello "spazio logistico europeo"* p. 3339
MAURILIO PIRONE, Gig Economy, *piattaforme digitali e nuova logistica metropolitana* p. 3347

PANORAMI LOGISTICI
NUOVE GEOGRAFIE DEL MONDO GLOBALIZZATO

L'apporto della Geografia tra rivoluzioni e riforme. Atti del XXXII Congresso Geografico Italiano
(Roma, 7-10 giugno 2017), a cura di F. Salvatori, A.Ge.I., Roma, 2019, pp. 3323-3327.

NICCOLÒ CUPPINI[1], MATTIA FRAPPORTI[2], MAURILIO PIRONE[3]

INTRODUZIONE

Con un'intensità crescente la logistica si sta imponendo come nuovo paradigma attraverso cui interpretare le mutazioni che contrassegnano il presente globale. Nel corso della modernità la logistica è stata pensata come l'arte, la tecnica e la scienza della mobilità di merci, eserciti e soggetti. Tuttavia, a partire da quella che spesso viene definita come "rivoluzione logistica" – tra gli anni Sessanta e Settanta del XX secolo –, la logistica si è progressivamente imposta come vettore per la riorganizzazione delle forme produttive e degli spazi politici, sino a divenire infrastruttura complessiva delle interconnessioni che caratterizzano la società-mondo contemporanea. In altre parole, quanto comunemente si definisce come globalizzazione, può in effetti essere letto come la visione di un mondo in cui la dimensione spaziale si comprime fino ad annullarsi.

L'interesse degli studiosi accademici verso la logistica è cresciuto fortemente perlomeno a partire dall'alba del nuovo millennio, fuoriuscendo dagli ambiti tecnici e manageriali in cui era rimasta fin lì confinata. Da allora si sono così sviluppati numerosi convegni, pubblicazioni e ricerche sul tema le quali si contraddistinguono per una intrinseca multidisciplinarità che spazia dalla sociologia all'antropologia, dalla filosofia politica alla storia e, ovviamente, la geografia. La logistica, detta in altri termini, si sta perfezionando come lente d'interpretazione per le scosse e i moti che attraversano il presente globale, caratterizzato dal "capitalismo a filiera" (Tsing, 2009), e dalla progressiva e apparentemente irreversibile ascesa del *platform capitalism* – la cui incidenza sugli spazi (urbani, *trans*-statali o globali) è sempre più evidente.

Molti degli studi sulla logistica fanno corposo riferimento agli studi elaborati primariamente da geografi, o si rifanno a concetti strettamente intrecciati con la geografia politica e – in linea più generale – con la dimensione dello "spazio" come strumenti utili per una comprensione del presente. Rispetto a ciò, sembra opportuno notare in prima battuta il rinnovato interesse verso i lavori di Henri Lefebvre. Sociologo, geografo e urbanista, Lefebvre è stato un autore prolifico i cui testi risultano spesso imprescindibili non soltanto per analizzare "la produzione dello spazio" (Lefebvre, 1974-1978), ma anche in una logica d'interpretazione che miri a cogliere la centralità delle metropoli e degli spazi urbani nella nostra epoca globale[4]. Inoltre la ricchezza dell'analisi di Lefebvre si può desumere dalla raffinata trans-scalarità con la quale affronta il tema, quando prende in analisi la "costruzione logistica dello spazio statale" legandola alla progressiva fondazione di nuovi poli industriali al di fuori delle città storiche durante gli anni Settanta. Finanziati da un capitale multinazionale, agevolati dalle politiche statali, questi nuovi processi produttivi muovono in simultanea con lo scardinamento dei vecchi perimetri urbani, rendendo plastico l'attraversamento delle misure territoriali dei quali le nuove dimensioni capitalistiche si fanno carico.

Oltre a Lefebvre, altri autori che hanno analizzato le nuove prassi di "scrittura del mondo" sono

[1] SUPSI (Scuola Universitaria Professionale della Svizzera Italiana).
[2] Università di Bologna.
[3] Università di Bologna.

[4] Su questo vedi anzitutto Lefebvre, 2014 e 1970. Inoltre numerosi sono gli articoli in cui il sociologo e geografo francese affronta l'argomento. Di recente traduzione in italiano si segnala in proposito "Quando la città si dissolve nella metamorfosi planetaria", in Cuppini, 2017, pp. 223-239.

Licenza Creative Commons:
Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International - ISBN 978-88-942641-2-8

divenuti riferimento obbligato per gli studi logistici. In questa sede, risulta inevitabile richiamare i testi di Edward Soja (1989) o David Harvey (1989-2015), alcuni dei quali pubblicati ormai trent'anni fa e tutt'oggi intrisi di una profonda attualità analitica. Anche l'ampia produzione di Manuel Castells – che di Lefebvre fu assistente – va ovviamente ricordata, sia in riferimento alla trilogia su "l'età dell'informazione" (Castells, 1996-1998-2004) – in particolare nella sua concettualizzazione degli "spazi di luoghi" e degli "spazi di flussi" –, sia in riferimento ai suoi lavori più datati sull'urbano (Castells, 1972-1974). Questa rapida carrellata di riferimenti esplicitamente geografici degli studi logistici non può non annoverare inoltre "geografi di professione" quali Franco Farinelli (ad es. Farinelli, 2003) o Neil Smith (ad esempio Smith, 1996 oppure Smith, 2005). che nei loro lavori molto hanno ragionato su come la globalizzazione abbia indotto a ricalibrare alcune determinanti strutturali della stessa disciplina geografica.

Infine, vanno almeno ricordati altri studiosi non strettamente afferenti alla disciplina geografica, ma che da essa sono partiti per articolare alcune opere decisamente rilevanti nell'ottica di modellare e costituire quello che vogliamo qui chiamare uno "sguardo logistico". Tra questi citiamo almeno Neil Brenner e i suo lavori attorno ai "new State space" (Brenner, 2004)[5] e alle "implosioni ed esplosioni degli spazi" (Brenner, 2014); Saskia Sassen e i suoi studi sulle "città globali" (Sassen, 1997) e sui "territori che debordano la territorialità" (Sassen, 2013); Sandro Mezzadra e Brett Neilson (Mezzadra, Neilson, 2014), che pur concentrandosi su una linea esplicitamente politica qual è quella del confine, hanno indubbiamente raccontato flussi e creazioni di spazialità inedite del mondo globale; *last but not least*, menzioniamo Keller Easterling che si è concentrata sugli "spazi infrastrutturali" e sulla loro *governance* spesso esterna a dinamiche esclusivamente statuali, e Deborah Cowen – lei sì geografa –, che sulla logistica ha concentrato alcuni importanti lavori degli ultimi anni nella convinzione – come scrive le stessa – che il presente vada inteso «as fundamentally a *time* of *logistic space*» (Cowen, 2014, p. 5).

Riprendendo proprio questa affermazione di Cowen, possiamo allora sostenere che le tensioni prodotte dall'affermarsi della logistica come logica privilegiata nella ridefinizione dei panorami odierni mette in crisi l'intero apparato concettuale utilizzato fino ad ora per "scrivere il mondo". Le mappe elaborate per organizzare le geografie moderne sono oggi in evaporazione. «La ragione cartografica è in crisi» (Farinelli, 2009), come sostiene da tempo Farinelli, e con essa è entrata in crisi la stessa modernità con i suoi concetti e le sue tradizioni interpretative. Secondo il geografo italiano la modernità nasce in qualche modo con la cartografia. Tuttavia con la globalizzazione una forma tradizionale di cartografia è stata irreversibilmente superata, proprio perché ha smesso di rappresentare lo strumento più idoneo per "geo-grafare". La cartografia oggi appare una riduzione eccessiva, una semplificazione tale da aver perso la sua efficacia ermeneutica. E infatti essa non riesce più a descrivere – se non in maniera anacronistica – alcuni concetti in fase di drastica trasformazione: proprio per una loro utile reinterpretazione intendiamo qui testare la funzionalità analitica della logistica. Stato, città, produzione, fabbrica, cittadinanza sono quadri in dissolvenza che possono essere reinterpretati efficacemente proprio attraverso uno sguardo (logistico) che scruta oltre la loro superficie. La logistica del resto appare una lente utile non soltanto per descrivere ciò che è visibile, ma anche a svelare movimenti che in qualche modo rimangono celati o nascosti entro gli ingranaggi che la governano. Spesso, infatti, gli spazi di flussi sembrano oscurati da uno schermo, una barriera (reale o digitale) che ne impedisce una piena comprensione: una vera e propria "black box". Collocandoci al lato opposto dello spettro, vogliamo invece qui utilizzare la logistica come una lente, un angolo prospettico che permette di posizionarsi e interpretare una molteplicità di fenomeni svelandone le logiche.

Nella già citata "logistics revolution" – quando, per dirla brevemente, la logistica divenne organica allo stesso "tempo di produzione" – essa rappresentava un territorio inesplorato del business e del management: l'ultimo "Dark Continent" (Cowen, 2014, p. 50), come sosteneva enfaticamente il ma-

[5] Sullo stesso tema si veda anche Brenner, 1999.

nagement guru Peter Drucker. In un testo del 1962 lo stesso Drucker così argomentava: «We know little more about distribution today than Napoleon's contemporaries know about the interior of Africa. We know it is there, and we know it is big; and that's about all» (Cowen, 2014, p. 50). Come osserva Deborah Cowen, diventa significativo notare che da allora la logistica ha sostanzialmente smesso di rappresentare un "continente inesplorato" per il management: piuttosto essa è divenuta qualcosa di oscuro e opaco per chi si trova all'interno dei flussi senza gestirne la logica e per chi intende scrutarla e interpretarla nella sua relazione con il capitalismo contemporaneo o con gli stessi spazi geografici tradizionali (Stati, regioni, etc.). D'altro canto, come conclude Cowen «the work of logistics is concerned precisely with the production of space beyond territory» (Cowen, 2014, p. 51). La logistica dunque oggi produce i suoi spazi che stanno drasticamente "ri-scrivendo il mondo". In questa prospettiva, non si tratta soltanto di guardare in direzione della Cina, dove nuove *special economic zones* sorgono in continuazione, o a Dubai e Abu Dhabi, veri e propri "spazi infrastrutturali" (cfr. Easterling, 2014) dove è lo stesso nucleo urbano ad essere costruito per assecondare i flussi commerciali. Ci sono anche molti altri casi, dal Sud Est asiatico all'America Latina passando per il cuore stesso dell'Unione Europea, che rivelano le medesime caratteristiche. A Kuala Lumpur, ad esempio, la presenza «pervasiva» delle grandi *corporation* americane rende la città «un'estensione economica e culturale della California» (Ong, 2006); e altrettanto paradigmatica è la "cinesificazione" del porto greco del Pireo, un "territorio nel territorio" dove strategie commerciali manovrate dalla Cosco (azienda statale cinese) hanno agito da testa di ponte per vere "intrusioni" politiche» (Logistical World, 2014). E lo stesso si può dire anche per la "pianura del Po" (Cuppini, Frapporti, Pirone, 2015), una fascia territoriale del Nord Italia divenuta «valle della logistica» dove operano «grandi sigle internazionali, centinaia di cooperative spurie e migliaia di facchini nordafricani e pachistani» (Di Vico, 2014). E di nuovo, a proposito di Cina, non possiamo non richiamare infine la "Nuova via della Seta", il mastodontico progetto destinato a cambiare gli equilibri geopolitici globali che collega il Paese del Sol Levane direttamente al cuore del Vecchio Continente grazie a un corridoio infrastrutturale che coinvolge sessanta Stati e attraversa svariati Paesi dove le merci possono correre in uno spazio liscio senza soluzione di continuità. Sono anche questi i nuovi spazi logistici, entro i quali si verificano formali o informali interruzioni della linearità politica e territoriale degli stessi Stati-nazione. Aree geografiche inedite, ma da considerare inevitabilmente nell'ottica di una complessiva comprensione dell'oggi.

La logistica permette dunque di indagare queste nuove aree e di svelarne in qualche modo le caratteristiche nascoste. Ma allo stesso tempo, se da uno sguardo zenitale ci avviciniamo più al terreno dell'urbano e alle stesse soggettività che lo attraversano, la logistica non perde la sua funzione interpretativa. Del resto, vale la pena di rimarcare quanto già accennato in apertura: in questi contributi la logistica non è concepita soltanto come la modalità attraverso cui si costituisce la mobilità delle merci. Essa è qui intesa piuttosto come un apparato biopolitico che agisce sugli spazi, i soggetti e il potere. "Assemblaggio", "connessione", "interruzione" o "hub" stanno diventando categorie centrali in una teoria critica che intenda interpretare e capire non solo i processi di globalizzazione o le dinamiche di territorializzazione e de-territorializzazione, ma anche le trasformazioni del lavoro e i processi di soggettivazione in corso. Queste pratiche, spesso velate, sono direttamente collegate alla logistica. E attraverso quest'ultima cerchiamo di descriverle.

A tal proposito va rilevato come il simbolo delle tecniche di management contemporanee sia la Black Box al cui interno è celata la razionalità dell'organizzazione del lavoro e la logica dei flussi. A ben guardare queste "scatole nere" ci circondano, sono tutte attorno a noi: dalla *governance* statale ai sistemi di organizzazione del lavoro; dal "capitalismo delle piattaforme" alla progettazione urbana. Un modo di penetrare l'opacità del sistema è quello di analizzarne input e output, operazioni e conseguenze, procedure e resistenze. Attraverso una prospettiva multidisciplinare, i seguenti tre contributi che combinano teoria politica, storia ed etnografia, cercheranno di restituire un'interpretazione

"logistica" del presente globale. Uno sguardo "Into the Black Box"[6] dunque. Un approccio prismatico che si struttura su categorie geografiche e che adotta la logistica come punto di vista sulle trasformazioni sociali, politiche ed economiche dell'oggi.

In definitiva, quello che appare è una spinta a problematizzare e superare il concetto di scala, inteso come rigida organizzazione di spazi e come predefinita gerarchia di luoghi. In questo senso, l'angolo analitico offerto dalla logistica permette di sviluppare una complessiva riconcettualizzazione della geo-grafia. I vettori qui analizzati, pertanto, sono da intendersi come altrettanti tagli che attraversano le cartografie consolidate. Una sequenza di direzioni verso nuovi scenari che offrono la possibilità di ricomporre in modo differente i territori contemporanei, interpretandoli come panorami logistici.

In questa direzione muove il primo contributo, *Verso un mondo che si fa città. Appunti preliminari sulla metrica logistica dell'urbanizzazione planetaria* di Niccolò Cuppini, laddove l'autore propone di discutere della "complessità geografica del presente trans-scalare" a partire da una dislocazione e riarticolazione del concetto di città, enfatizzando la sua fuoriuscita dalle logiche consolidate che la inquadrano quale entità dai confini e lineamenti definibili (e dunque mappabili). Per mostrare questo spostamento, che tende oggi a far assumere alla città il profilo del pianeta, lo scritto propone di adottare la logistica quale matrice interpretativa per la cosiddetta "urbanizzazione planetaria", nel suo inscindibile rapporto storico con la metamorfosi del sistema produttivo. Laddove infatti anche la fabbrica tende oggi a definirsi come "fabbrica globale senza pareti", Cuppini discute del rapporto simbiotico tra città (come luogo della riproduzione) e produzione logistica quali vettori della confusione (ma al contempo quali possibili strade per la ricomposizione) delle lenti geografiche attuali. Ciò viene in particolare mostrato nelle conclusioni analizzando l'aporia della visione satellitare del territorio, che al contempo "realizza" la moderna utopia geografica di uno sguardo zenitale e omnicomprensivo proprio definendone la crisi laddove tale "visione" non rimanda a un aumento della comprensione di quanto si osserva.

Il secondo contributo mira invece ad applicare la lente logistica a un processo storico quale quello dell'integrazione europea. Mattia Frapporti articolerà un contributo intitolato *Nuove geografie d'Europa. Origini e traiettorie dello spazio logistico europeo* che si dividerà sostanzialmente in due parti. In primo luogo verrà ripercorsa una linea genealogica che restituisca l'evoluzione della "idea d'Europa", cercando di cogliere le tensioni e le torsioni che quel concetto ha subito nel corso del divenire storico. Quello di Europa è indubbiamente *in primis* un concetto geografico che nel corso dei secoli si è territorializzato in modi anche drasticamente differenti: dare rapido conto di questa evoluzione sarà preliminare al contributo. Nella seconda parte, invece, vedremo come gli sviluppi dell'integrazione continentale abbiano in fondo ricalcato e affinato lo spazio infrastrutturale che era venuta a crearsi nel corso del secolo precedente sul territorio. A partire dalla CECA lo «spazio infrastrutturale» continentale ha assunto una valenza politica (e geografica) tale da trascendere e in parte sovrastare quella degli Stati-nazione, mutuando una definizione storicamente costruita su uno spazio differenziale formato da Stati – qual era quella di Europa dal Settecento in avanti –, in un'altra costituita su uno spazio logistico sempre più omologato.

Il terzo contributo si focalizza sulla connessione tra spazi urbani e nuovi modelli di impresa digitale. *Gig economy, piattaforme digitali e nuova logistica metropolitana* di Maurilio Pirone prova a elaborare il concetto di nuova logistica metropolitana come punto di incontro fra flussi urbani e innovazioni pro-

[6] *Into The Black Box* è il nome di un progetto di ricerca collettiva e multidisciplinare su logistica, lavoro e spazi. Questo progetto – nato nel 2013 e portato avanti da un gruppo di ricercatori di diverse università europee – ha oggi assunto la forma di un blog (www.intotheblackbox.com) che funge da spazio di discussione tra analisi e prospettive differenti che hanno in comune l'assunzione di uno "sguardo logistico" come lente per analizzare il mondo contemporaneo.

duttive. Quello che emergerà è una potenziale ma già visibile tensione fra la città come infrastruttura (quella che i latini chiamavano "urbs") e la città come corpo sociale (la "civitas"): lo sviluppo di un sistema di servizi, flussi e investimenti trasforma stili di vita e forme del lavoro negli spazi urbani, generando – tra i vari effetti – anche conflitti sociali e l'esercizio di un diritto alla città da parte di alcuni gruppi.

Riferimenti bibliografici

Brenner, B., (2004), *New State Space*, Oxford University Press, Oxford.

Brenner, B., (1999), "Beyond state-centrism? Space, territoriality, and geographical scale in globalization studies", *Theory and Society*, 28.

Brenner, N. (ed), (2014), *Implosions/Explosions: Towards a Study of Planetary Urbanization*, Jovis, Berlin.

Castells, M., (1996-1998-2004), *L'età dell'informazione: economia, società, cultura*, EGEA, Milano.

Castells, M., (1972-1974), *La questione urbana*, Marsilio, Venezia.

Cowen, D., (2014) The deadly life of logistics, University of Minnesota Press, Minneapolis, 2014, p. 5.

Cuppini, N., Frapporti, M., Pirone, M., (2015), "Logistics struggles in the Po Valley Region. Territorial transformations and processes of antagonistic subjectivation", *The South Atlantic Quarterly*, 114, 1.

De Stefano, V., (2016), "Introduction: crowdsourcing, the gig-economy and the law", *Comparative Labour Law & Policy Journal*, 37, 3.

Di Vico, D., "Facchini senza legge, autonomi, Cobas. Una guerra nella valle della logistica", *Corriere della sera*, 27/01/2014.

Easterling, K., (2014), *Extrastatecraft*, Verso, London-New York.

Farinelli, F., (2003), *Geografia. Un'introduzione ai modelli del mondo*, Einaudi, Torino.

Farinelli, F., (2009), *La crisi della ragione cartografica*, Einaudi, Torino.

Harvey, D., (1989-2015), *La crisi della modernità*, Il Saggiatore, Milano.

Lefebvre, H., (1974-1978), *La produzione dello spazio*, Mozzi, Milano.

Lefebvre, H., (2014), *Il diritto alla città*, Ombre Corte, Verona.

Lefebvre, H., (1970), *La rivoluzione urbana*, Armando editore, Roma.

Lefebvre, H., *Quando la città si dissolve nella metamorfosi planetaria*. In: Cuppini, N., "Una città-pianeta?, Introduzione traduzione di: «Quand la ville se perd dans la métamorphose planétaire» di Henri Lefebvre", *Scienza&Politica*, vol. XXIV, n. 56, 2017, pp. 223-239.

Marx, K., (1894/1994), *Il Capitale. Critica dell'economia politica*, Libro III, Editori Riuniti, Roma.

Mezzadra, S., Neilson, B., (2014), *Confini e frontiere*, il Mulino, Bologna.

Milward, A., (1992-2000), *The European rescue of the Nation-State*, Routledge, London.

Ong, A., (2006), *Neoliberalism as Exception: Mutations in Citizenship and Sovereignty*, Duke University Press, Durham.

Sassen, S., (1997), *Le città globali*, UTET, Torino.

Sassen, S., (2013), "When Territory Deborders Territoriality", *Territory, Politics, Governance*, N. 1, pp. 21–45.

Smith, N., (1996), *The new urban frontier*, Rouledge, London.

Smith, N., (2005), *The endgame of globalization*, Routledge, London.

Soja, E.W., (1989), *Postmodern Geographies*, Verso, London-New York.

Tsing, A., (2009), "Supply Chains and the Human Condition", *Rethinking Marxism*, vol. 21, n. 2, pp. 148-176.

L'apporto della Geografia tra rivoluzioni e riforme. Atti del XXXII Congresso Geografico Italiano
(Roma, 7-10 giugno 2017), a cura di F. Salvatori, A.Ge.I., Roma, 2019, pp. 3329-3337.

NICCOLÒ CUPPINI[1]

VERSO UN MONDO CHE SI FA CITTÀ. APPUNTI PRELIMINARI SULLA METRICA LOGISTICA DELL'URBANIZZAZIONE PLANETARIA

1. *Vedere attraverso la logistica. Una chiave di lettura sul presente globale*

Riconfigurazione "implosiva ed esplosiva" dell'urbano (Brenner, 2014), nuova rivoluzione spaziale (Lefebvre, 1976), ridefinizione della sovranità seguendo esigenze che debordano la territorialità moderna (Sassen, 2013), flussi globali (Castells, 1999) e nuovi confini (Mezzadra, Neilson, 2014): attorno a questa costellazione di dinamiche la logistica funziona come una cartina di tornasole delle mutazioni contemporanee. La logistica, in prima battuta da intendersi come logica e come insieme di tecniche, saperi e discipline, è infatti uno dei vettori che più ha contribuito a modellare il mondo contemporaneo (Grappi, 2016). L'interconnessione che accompagna la globalizzazione e l'identificazione dell'attuale sistema economico nella forma del "*supply chain capitalism*" (Tsing, 2009) mostrano l'importanza della gestione della mobilità attraverso lo spazio. Su questa scia, l'attenzione di studiose e studiosi dei campi disciplinari più differenti si sta negli ultimi anni orientando ad espandere il concetto di logistica, facendolo fuoriuscire dagli ambiti "tecnici" in cui era stato in precedenza confinato. Non si tratta, in altre parole, di valutare la logistica esclusivamente all'interno del suo campo "naturale", vale a dire quello che Karl Marx avrebbe chiamato il "tempo di circolazione" delle merci (1973). Fin dalla cosiddetta "*logistics revolution*" (Bonacich, Wilson, 2008) degli anni Sessanta la logistica diviene piuttosto un paradigma organizzativo, una logica pervasiva per plasmare il presente globale. In questo senso riteniamo che adottare la logistica come lente attraverso la quale indagare le correnti tensionali che ridefiniscono il nostro tempo sia un utile esercizio critico, in particolare osservando dove al suo interno si producono attriti, frizioni e deviazioni dalle normali procedure attraverso le quali essa usualmente si definisce. Si intende qui dunque la logistica in senso esteso, anche come un esercizio di organizzazione del pensiero attorno alla mobilità, al movimento e al globale, piuttosto che su oggetti predefiniti – il che, sia ben chiaro, non intende riproporre un pensiero dei flussi, quanto tenere assieme la complessa morfologia politica del pianeta fatta di confini e flussi, di forme inedite ed eterogenee. Logistica non è infatti solo organizzazione di un movimento perenne, ma anche di pause, arresti... e produce i propri mondi.

2. Logistics revolution *(dalla fabbrica fordista alla fabbrica senza pareti)*

È ora opportuno approfondire un elemento storico che dà la cifra di quanto la logistica abbia inciso nella produzione del presente. Se è infatti noto come tra gli anni Sessanta e Settanta del Novecento en-

[1] SUPSI (Università della Svizzera Italiana). L'elaborato si basa su una condensazione di alcune riflessioni elaborate in forma scritta o orale all'interno di progetti di scrittura o conferenze sulla logistica sviluppati tra giugno 2016 e aprile 2017 a Padova. Da questi sono ripresi molti spunti e alcune parti di testo. Ringrazio Carlotta Benvegnù e Mattia Frapporti per la disponibilità a farmeli utilizzare nel presente testo.

Licenza Creative Commons:
Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International - ISBN 978-88-942641-2-8

tra in crisi il modello cosiddetto fordista, la maggior parte delle ricerche sul tema si concentrano su variabili esplicative come la dinamica salariale crescente e le insubordinazioni di fabbrica, nodi geopolitici ed energetici, inceppi produttivi e altro. Tutti elementi decisivi. Ciò che si tende spesso a sottostimare è tuttavia il *come* si sia potuta produrre la transizione verso un differente modello produttivo. E la logistica è in proposito cruciale. Per smantellare i grandi poli di concentrazione operaia e tecnologica che caratterizzavano la grande industria fordista sono infatti state determinanti una serie di tecniche, saperi e tecnologie logistiche, atte alla possibilità di estendere su scale geografiche prima inimmaginabili le catene produttive. Se la Fiat di Torino organizzava l'intera produzione su uno spazio geografico di circa 50 chilometri (dall'estrazione delle materie prime al prodotto finito) (Magnaghi *et al.*, 1970), nel giro di alcuni anni questo sistema si estende su scala globale, lungo dimensioni di migliaia di chilometri. Per poter gestire queste nuove dimensioni le reti produttive sono sempre più organizzate diffondendosi lungo infrastrutture, rotte e una disseminazione di strutture che giungono a definire un sistema produttivo logistico mondiale. In alcuni numeri della rivista Primo Maggio tra gli anni Settanta e Ottanta Sergio Bologna e altri (Bologna *et al.*, 1983-1984) hanno colto questo passaggio focalizzandosi sui trasporti quale variabile cruciale della ristrutturazione in atto. Se negli anni Trenta gli operai americani avevano coniato il termine *hub* durante uno sciopero a Minneapolis, individuata come baricentro produttivo dove dunque interrompere il lavoro provocava significativi effetti a catena, ora l'*hub* diviene nuovo snodo produttivo decisivo del sistema logistico. In altre parole la produzione si espande su tutto il territorio (Cuppini, Frapporti, 2016) e viene progressivamente a embricarsi con le esigenze di circolazione, fino ad allora due momenti nettamente separati. È dunque l'intero territorio a divenire una grande fabbrica senza pareti (Ashton, 2006).

Oggi molte teorie ragionano sull'urbanizzazione del pianeta (Birch, Vachter, 2011), ossia sulla progressiva ricopertura della superficie terrestre di una maglia di infrastrutture (ferrovie, autostrade, cavi, edifici, etc.) che scardina la storica dicotomia tra città e campagna, rendendo l'intero territorio un *continuum* urbanizzato. Questa dinamica trova le proprie radici proprio nella rivoluzione logistica degli anni Sessanta, nello smembramento del sistema fordista e nella sua ricollocazione diffusa. Affinché si potesse produrre la *logistics revolution* sono stati decisivi l'intervento dello Stato nella costruzione delle strutture che consentissero la dislocazione della produzione, l'investimento di ingenti capitali nell'innovazione tecnologica e la produzione di una nuova mano d'opera. Tuttavia è significativo che una delle novità principali per consentire la nuova produzione su ampia scala derivi ancora una volta dall'ambiente militare. Il *container* è infatti stato lo strumento tecnico decisivo per il nuovo sistema produttivo, ed è stato particolarmente usato per rispondere alle esigenze militari della guerra in Vietnam, per poter sopperire alle esigenze delle truppe a così ampia distanza dagli Stati Uniti (Levinson, 2013). Si assiste dunque a un continuo ripresentarsi di alcune caratteristiche storiche della logistica, ossia il suo costituirsi ed evolvere di fronte al problema di spazi geografici che si ampliano, ad esigenze militari e per rispondere a problemi per la tenuta sistemica posti dalle insubordinazioni della forza lavoro (per la gestione degli schiavi un tempo, per disarticolare il potere raggiunto dalla classe operaia fordista fino agli anni Sessanta, nel Novecento). È dunque evidente come analizzare il tema della logistica rimandi a molteplici sfaccettature, a sistemi complessi e all'intrecciarsi e sovrapporsi di numerosi piani. Ne analizziamo alcuni nei prossimi paragrafi.

3. *Logistica e urbanizzazione planetaria*

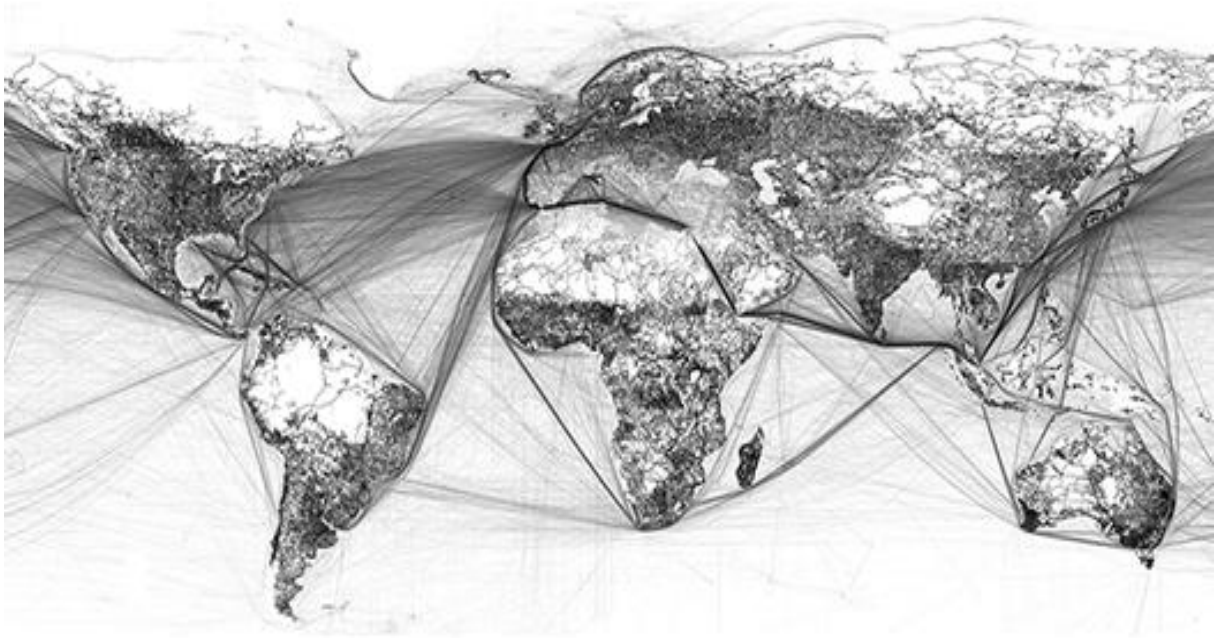

Figura 1. Urbanizzazione planetaria. Fonte: Neil Brenner, Planetary Urbanization.

Per ri-costruire un concetto di "città" all'altezza del presente è necessaria una prima mossa epistemologica: passare dal concepirle come entità dense a raffigurarle invece come insiemi discreti diluiti sul territorio senza più confini tracciabili. È una razionalità logistica e connettiva quella che caratterizza le geografie urbane contemporanee, non più riducibili all'idea del "locale". E questa logica conduce a enunciare i tre maggiori problemi che sussistono oggi per pensare la città contemporanea, tra loro intrecciati: di scala, di concetto, di "storia". Si proverà ora ad attraversarli velocemente. Partiamo dal problema di storia. Se si paragonano l'esperienza fatta a Manchester da Tocqueville (che la descrive come «le membra sparse di una grande città") e Engels ("un organizzato labirinto infernale») attorno agli stessi anni (Trenta-Quaranta dell'Ottocento), si nota come ciò che essi descrivono a livello paesaggistico è uno spazio nuovo, difficilmente riconoscibile – ma continua ad esser appellato città. Qui probabilmente nasce la *vexata quaestio* che ci accompagna tutt'ora, avendo nominato con un lemma antico un fatto nuovo. Inoltre il problema aumenta in particolare quando l'ordine della città-fabbrica non regge più con il 1848, e nella seconda metà del XIX secolo le principali metropoli europee e nordamericane configureranno un tessuto urbano senza più relazione fissa col passato, ma anzi proiettato verso l'urbanizzazione odierna. Rispetto al concetto, "noi" europei (forse soprattutto in Italia) dovremmo del tutto abbandonare un'idea stereotipata della città antica e medievale che perdura nelle nostre teste, quella che pensa la città a partire dalle sue mura. Ossia dall'idea che per definire la città sia necessaria una *forma urbis* intellegibile. Ma questa concezione, se mai sia stata valida – il che è questionabile - è stata totalmente spazzata via dalla città capitalistica costruitasi con la rivoluzione industriale, che è una rivoluzione urbana. È la metropoli che distrugge la città, e qui risiede un secondo elemento di cui sbarazzarsi. Metropoli è intimamente legata alla fabbrica – e su questo io ritengo che industrializzazione ed urbanizzazione siano processi non scindibili – mentre di solito la rivoluzione industriale si è pensata come un *prius*. Ma, ecco un terzo elemento, la fabbrica non è un edificio (non è

un cubo a sé stante), così come la città non è una forma definita: «La fabbrica non è un edificio e nemmeno un luogo; la fabbrica è piuttosto un insieme di macchine, un diagramma spaziale la cui funzione è quella di adeguare lo spazio fisico alla composizione tecnica che rende possibile il lavoro produttivo e il suo sfruttamento. La fabbrica dunque non ha una forma definitiva, ma è piuttosto un processo in continua trasformazione che, da un centro di volta in volta strategicamente rilocalizzato, innerva e organizza il territorio. Se c'è una fabbrica c'è una rete logistica che coordina macchine, trasporti, flussi di persone, materie prime, merci: il campo d'applicazione della fabbrica è sempre il territorio» (Aureli, 2016). Ma, si diceva, anche storicamente è possibile rintracciare un tipo di sguardo analogo. In *Allegoria ed Effetti del Buono e del Cattivo Governo* di Ambrogio Lorenzetti (composto intorno alla terza decade del XIV secolo, un ciclo di affreschi, il primo documento pittorico italiano a soggetto realmente paesaggistico, una delle prime opere di carattere totalmente laico commissionata dal governo dei Nove e non dalla Chiesa), o ancora nelle raffigurazioni contenute nel *Civitates Orbis Terrarum*, si pone *in nuce* il problema della scala e del governo. Qui anzi il problema di scala è un problema politico, e di concetto: la città è le infrastrutture, le persone, gli edifici, l'*intra* e l'*extra moenia* – "città e campagna" sono in fondo unite, nel senso che il governo si esercita su entrambe. Ma su questo rimando allo studio di Cuppini (2016). Quando dunque si guarda alle teorie dell'urbanizzazione planetaria (fig. 1), si sta al contempo tentando di definire la nuova dimensione globale dell'urbano, esito estremo del processo iniziato nel XIX secolo in cui alla città si sostituisce la metropoli, ma al contempo si sta nominando quello che è un tema antica, quello ossia del rapporto che intrattengono le centralità urbane coi loro hinterland, le città con le campagne, ossia si sta guardando al territorio prima che questo venisse codificato nei termini di una statualità oggi in crisi, o comunque profondamente mutata (Sassen, 2006).

Esistono tuttavia molti altri modo di mappare l'urbano globale (fig. 2).

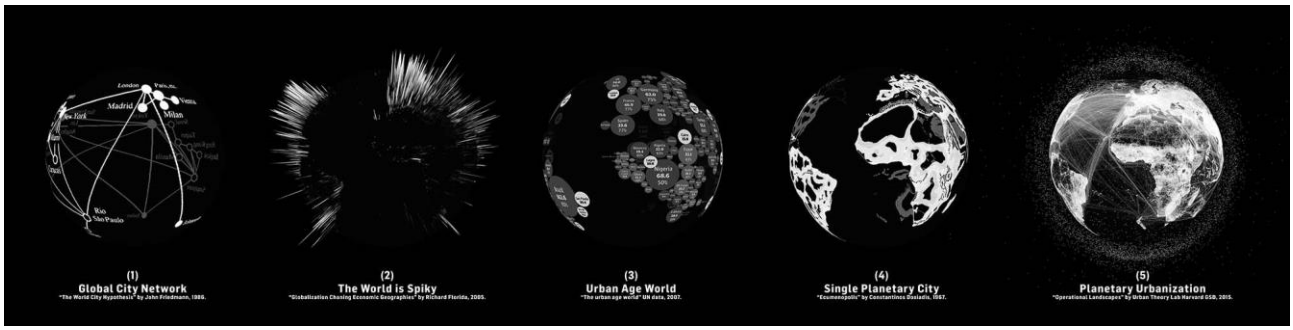

Figura 2. Nuove mappe dell'urbano globale. Fonte: Ibanez Salgueiro, Reframing the World as One City.

Queste raffigurazioni propongono l'imago mundi di un'urbanizzazione che si raffigura come una rete, come un mondo piatto irto di spine, come una sequenza di bolle, come una sfera o come un pianeta/globo/mondo ricoperto di polvere urbana. Esistono d'altro canto anche altri tipi, analoghi, di rappresentazione (fig. 3).

Figura 3. Visioni satellitari. Fonte: Earth seen from space at night.

4. *Satelliti e territorio*

È a partire dagli anni Settanta che inizia a strutturarsi quella che chiamiamo globalizzazione, ossia il secondo ciclo di potente aumento degli scambi e di interconnessione delle economie su scala mondiale. Questa seconda globalizzazione si sviluppa anche a partire da specifiche *politiche logistiche*, che trasformano il volto politico e infrastrutturale del pianeta con effetti dei quali si è iniziato a rendersi pienamente conto solo in anni recenti. Quando ancora andava di moda la sinfonia sulla "fine della storia", nelle aule scolastiche venivano appese delle mappe che rappresentavano il mondo come un ordinato scacchiere completamente riempito da Stati colorati circondati dal mare blu. Il problema è che per comprendere le dinamiche in atto oggi, questa rappresentazione dice sempre meno, tende a coprire più cose di quante ne spieghi. Guardando da un satellite la *scrittura* che l'umanità ha tracciato sul pianeta, non si vedono infatti i confini statuali tracciati sulla mappa. La logistica coordina tempi e spazi che portano in luce cartografie diverse da quelle geopolitiche. Da un lato i confini statuali sono sempre più mobili e indefinibili con tratti lineari (si pensi al Mediterraneo come confine dell'Unione Europea), dall'altro sul globo gemmano nuove forme che prendono il nome di corridoi, *enclave*, zone speciali, fronti mobili, città-stato, etc. Ma quello che soprattutto risulta da uno sguardo satellitare è il vertiginoso aumento delle aree urbanizzate, visibili in particolare mentre brillano nella notte come grandi galassie approdate sulla terra. Quando un quarto di secolo fa Saskia Sassen coniava la fortunata formula della *global city* metteva in luce il ruolo che essa stava svolgendo nella produzione del globale. Ma la città globale non è una città. Con quel lemma Sassen infatti inquadra soprattutto la *rete* di nodi finanziari che detiene un grosso potere decisionale sugli sviluppi dell'economia globale. Ben poco a che vedere con l'idea di città. Non a caso recentemente gli studi urbani stanno recuperando l'idea di Cerdà, concentrandosi sul concetto di urbanizzazione e di urbano più che su quello, sempre più sfuggente e indefinibile, di città. Ad ogni modo, proseguendo questo ipotetico sorvolo satellitare, la conquista della dimensione aerea, dell'aria, ha introdotto una profonda *frattura* epistemologica. Ha radici ancestrali la convinzione che guardare dall'alto, poter letteralmente vedere di più, sia precondi-

zione per una maggiore conoscenza. Nonostante ciò, pur avendo a disposizione immagini sintetiche di enormi porzioni spaziali, pur potendo *vedere* più tempo (immagini in sequenza, notturne, in diretta), ciò che ci hanno riportato i satelliti è una serie di istantanee irriconoscibili e indecifrate. La rappresentazione delle metropoli è a tale proposito emblematica. Amorfe e senza netti confini che ne definiscano un esterno, senza distinzioni chiare tra le loro parti e con la tendenziale assenza di un evidente centro, disperse sul territorio e smarginate. Poter finalmente guardare la città come una *totalità* ha riflesso unicamente caos. La conquista tecnica della visione zenitale si traduce dunque in un trauma conoscitivo, fotografando oggetti sconosciuti. Il sogno di una visione globale si realizza e al contempo ridicolizza coi satelliti. Aveva dunque ragione Michel de Certeau quando nel 1980 (*L'invenzione del quotidiano*) scriveva che «la città-panorama è un simulacro "teorico" (ossia visivo), un quadro insomma, che ha come condizione di possibilità un oblio e un misconoscimento delle pratiche, la negazione costante di quanto nel quadro crea moto, disordine, rumore». Adottare quelle prospettive che nessun occhio avrebbe potuto adottare, come iniziano a fare i dipinti rinascimentali, perdersi nell'illusione di potersi disporre con l'angolatura impersonale delle tecniche di rappresentazione, non aiuta certo a comprendere la visione di un mondo che vede svanire i bordi delle città, che si scompongono in plessi di strade e in un pulviscolo di fatti edilizi distribuiti su ciò che una volta si chiamava campagna creando dei *continuum* informi.

Ciò induce a riflettere su come le regole che muovono i fenomeni territoriali si determinino al di fuori dello spazio del visibile, in strutture soggiacenti e profonde, nella politica e nell'economia. Per cogliere le geografie inquiete dell'attuale *imago mundi* è allora sempre più necessario attraversare varie scale, cogliere i mutamenti negli interstizi urbani così come sui grandi scenari planetari. Il rischio di una visuale unicamente "globale" è infatti quello di cadere in rappresentazioni che mimano l'ideologia, o se vogliamo il *sogno*, della logistica. Già McLeod infatti agognava a un mondo *seamless*, senza interruzioni. Uno spazio liscio sul quale potessero scorrere senza ostacoli i flussi di merce. È seguendo questa traiettoria, ad esempio, che un recente libro di successo, *Connectography. Mapping the Future of Global Civilization* di Parag Khanna, propone una serie di mappe nelle quali la geo-grafia è definitivamente superata in un mondo in cui sono le connessioni a prevalere su morfologia e confini politici. La *connettografia* è però in definitiva una fantasia dei flussi, che pensa sia possibile per le merci (e per gli umani?) un movimento analogo a quello dei capitali finanziari che si spostano a velocità istantanee. Un'utopia tecnologica che non fa i conti con quanto accade *on the ground*. Alla strutturazione dei flussi globali si accompagna infatti sempre una proliferazione di nuovi confini, tanto che si potrebbe parlare di *flussi confinanti*. D'altronde un mondo totalmente liscio e senza attriti, come una lastra di ghiaccio, produrrebbe continui *scivolamenti* – mentre i flussi necessitano di argini, foci, delta ed estuari per potersi muovere. Per funzionare la macchina globale della logistica ha bisogno di *grip*, di frizioni. Di confini, appunto.

Una delle contraddizioni, forse fatale, all'interno della quale si dipana l'attuale secondo ciclo di globalizzazione, è allora un doppio movimento. Se da una parte il mondo tende a divenire Uno, dall'altro la globalizzazione si accompagna alla disintegrazione dello spazio e del tempo moderni (basti pensare in proposito al ruolo di Internet). Proprio per questo si assiste a un ritorno dei luoghi, entro un'economia capitalistica che riscopre un piano fortemente intensivo dopo una lunga fase di estensione. Ed è in questo senso che l'attuale tensione politica a un ritorno del radicamento territoriale, manifestatasi ad esempio in un voto come quello sulla Brexit, è da cogliersi in maniera ambivalente come esito *logico* della globalizzazione, più che come un suo contrario.

Conclusioni

In questo scritto si sono introdotte, in forma evidentemente preliminare e abbozzata, una serie di ipotesi di lettura e di teorie su come concepire l'urbanizzazione planetaria contemporanea, intesa come uno dei fattori dirimenti della nostra epoca. Si sono scorse svariate forme della sua rappresentazione, con l'intendo di scorrere alcune visioni impressionistiche attualmente vigenti in letteratura. Si è tuttavia provata ad inserire una chiave di lettura originale, che necessita di ulteriori approfondimenti per poter approdare ai primi tentativi di rappresentazione soddisfacenti. Si è in altre parole proposto di adottare la logistica come prospettiva attraverso la quale riconcettualizzare l'urbano, quale strategia per poter tornare a pensare la città oggi. Una città che, irrimediabilmente connessa alla dimensione del globale, ha bisogno di essere ridefinita dalle radici attraverso una nuova concettualizzazione. L'urbanizzazione logistica può essere uno degli strumenti da adottare per muoversi verso questo orizzonte. Ciò in quanto è all'interno del mondo logistico che risiede oggi una delle principali forme di "intelligenza" della città. All'interno della logistica si "nascondono" infatti i nuovi disegnatori dell'urbano. Non più urbanisti e architetti o istituzioni statali (con l'ormai residuale funzione del Piano). Pur all'interno di lessici ed immaginari tecnici, gli enti logistici sono invece oggi portatori di una vera e propria politica della città. Solo "la logistica" sta sviluppando un'idea di città (e/o del territorio) all'altezza dell'attualità, e ciò si vede in maniera iconica in alcune frontiere di espansione capitalistica d'oggi, come sta accadendo per la serie di infrastrutture su scala ampia con le quali Amazon si sta "territorializzando", definendo nel giro di pochi anni una trasformazione da *internet company* a *logistics company*, e iniziando ad avere una visione urbana che piega a proprio vantaggio.

È su questa considerazione che è possibile concludere. Assumendo l'espansione continua della fabbrica-metropoli capitalistica su scala globale (l'immensa fabbrica senza pareti costruita grazie alla logistica di cui parla Brian Ashton) – che ha condotto all'urbanizzazione planetaria odierna (ossia quel manto di infrastrutture e di organizzazione del suolo che si estende su campagne e oceani e che urbanizza tutte le relazioni sociali nel globo) – e il divenire mondo della città, un mondo come meta-città quale immagine prevalente che si staglia all'orizzonte, l'angolo analitico offerto dalla logistica permette una complessiva riconcettualizzazione della geo-grafia. I vettori qui analizzati, sono altrettanti tagli che attraversano le cartografie consolidate, una sequenza di direzioni verso nuovi scenari che consentono di comporre differentemente i territori contemporanei.

Riferimenti bibliografici:

Alquati, R., (1975), *Sulla Fiat e altri scritti*, Feltrinelli, Milano.

Althusser, L., (1971), *Ideology and ideological state apparatus*. *Lenin and philosophy*, Londra, Montly Review Press, pp. 127-186.

Ashton, B., (2006), "The factory without walls", *Mute*, 2, 4.

Birch, E., Wachter, S., (2011), *Global urbanization*, University of Pennsylvania Press, Philadelphia, PA.

Bologna, S. *et al.*, (1983-1984), "Speciale trasporti", *Primo Maggio*, 19-20.

Bologna, S., (2010), *Le multinazionali del mare*, Egea, Milano.

Bonacich, E., Wilson, J.B., (2008), *Getting the goods. Ports, labor, and the logistics revolution*, Cornell University Press, Ithaca.

Brenner, N., (2014), *Implosions/Explosions: Towards a Study of Planetary Urbanization*, Jovis, Berlin.

Carter, C., Harding, A., (2010), *Special economic zones in Asian market economies*, Routledge, New York.

Cartosio, B., (2007), *Wobbly! L'Industrial Workers of the World e il suo tempo*, ShaKe Edizioni, Milano.

Castells, M., (1999), "Grassrooting the space of flows", *Urban Geography*, 20, 4, pp. 294-302.

Cowen, D., (2014), *The deadly life of logistics. Mapping violence in global trade*, University of Minnesota

Press, Minneapolis.
Cuppini, N., Frapporti, M., Pirone, M., (2015), "Logistics struggles in the Po Valley Region. Territorial transformations and processes of antagonistic subjectivation", *The South Atlantic Quarterly*, 114, 1, January 2015.
Cuppini, N., Pallavicini, C., (2015), "Le lotte nella logistica nella valle del Po", *Sociologia del lavoro,* 138, pp. 210-224.
Delanda, M., (1991), *War in the agr of intelligent machines*, Zone Books, New York.
Di Vico, D., "Facchini senza legge, autonomi, Cobas. Una guerra nella valle della logistica", *Corriere della sera*, 27/01/2014.
Du Bois, W.E.B., (2010), *Sulla linea del colore. Razza e democrazia negli Stati Uniti e nel mondo*, il Mulino, Bologna.
Easterling, K., (2014), *Extrastatecraft: The Power of Infrastructure Space*, Verso, New York.
Farinelli, F., (2003), *Geografia. Un'introduzione ai modelli del mondo*, Einaudi, Torino.
Foucualt, M., (2008), *Nascita della biopolitica*, Feltrinelli, Milano.
Galli, C., (2001), *Spazi politici. L'età moderna e l'età globale*, il Mulino, Bologna.
Gambino, F., (2015), *Prefazione*. In: Collettivo Lavoro Insubordinato, *Il regime del salario*, e-book, http://www.connessioniprecarie.org/2015/09/03/il-regime-del-salario-prefazione/.
Ricciardi, M., (2013), "Dallo Stato moderno allo Stato globale. Storia e trasformazione di un concetto", *Scienza&Politica*, 25, 48, pp. 75-93.
Grappi, G., (2016), *Logistica*, Ediesse, Roma.
Giordani, S., (2014), "Tessere in rosso. Il PCI emiliano-romagnolo negli anni Settanta", *Storia e futuro*, 34.
Harney, S., Moten, F., (2013), *The Undercommons: Fugitive Planning & Black Study*, Minor Compositions, Wivenhoe-New York-Port Watson.
Larner, W., Walters, W., (2004), *Global Governmentality: Governing International Spaces*, Routledge, London.
Laudani, R., (2008), "Lo spazio atlantico della disobbedienza. Modernità e 'potere destituente' da La Boétie a Thoreau", *Filosofia politica*, 1, pp. 37-60.
Lefebvre, H., (1976), *La produzione dello spazio*, Moizzi, Milano.
Lefebvre, H., (1989), "Quand la ville se perd dans une métamorphose planétaire", *Le Monde Diplomatique*.
Levinson, M., (2013), *The box. La scatola che ha cambiato il mondo*, Egea, Milano.
Linebaugh, P., Rediker, M., (2004), *I ribelli dell'Atlantico*, Feltrinelli, Milano.
Magnaghi, A., Perelli, A., Sarfatti, R., Stevan, C., (1970), *La città fabbrica*, Clup, Milano.
Marx, K., (1973), *Grundrisse, Foundations of the Critique of Political Economy* (Rough Draft), Penguin Books, Harmondsworth, UK.
Menzani, T., (2007), *La cooperazione in Emilia Romagna. Dalla resistenza alla svolta degli anni Settanta*, il Mulino, Bologna.
Mezzadra, S., Neilson, B., (2013), "Extraction, logistics, finance. Global crisis and the politics of operations", *Radical Philosophy*, 178, marzo-aprile.
Mezzadra, S., Neilson, B., (2014), *Confini e frontiere. La moltiplicazione del lavoro nel mondo globalizzato*, il Mulino, Bologna.
Neilson, B., (2012), "Five thesis on understanding logistics as power", *Scandinavian Journal of Social Theory*, 13, 3.
Neilson, B., Rossiter, N., (2011), *Still Waiting, Still Moving: On Labour, Logistics and Maritime Industries*. In: Bissel D., Fuller G., (2011), *Stillness in a Mobile World*, Routledge, London-New York, pp. 51-68.
Ong, A., (2006), *Neoliberalism as Exception: Mutations in Citizenship and Sovereignty*, Duke University Press, Durham, NC.
Rossiter, N., (2012), "The logistical city: Software, infrastructure, labor", *Transit Labour*, 4.
Sayad, A., (1999), *La doppia assenza. Dalle illusioni dell'emigrato alle sofferenze dell'immigrato*, Cortina, Milano.

Sassen, S., (2013), "When territory deborders territoriality", *Territory, Politics, Governance*, 1, 1, pp. 21-45.
Tsing, A., (2009), "Supply Chains and the Human Condition", *Rethinking Marxism*, 21, 2.
Van Creveld, M., (1977), *Supplying War. Logistics from Wallenstein to Patton*, Cambridge University Press, Cambridge.

Sitografia
(ultimo accesso 10/09/2018)

AA. VV., (2014), *Logistical worlds*, www.logisticalworlds.org.
Cuppini, N., Frapporti, M., (2016), *La logistica come lente sul presente globale*, http://www.rivistailmulino.it/item/3294.

L'apporto della Geografia tra rivoluzioni e riforme. Atti del XXXII Congresso Geografico Italiano
(Roma, 7-10 giugno 2017), a cura di F. Salvatori, A.Ge.I., Roma, 2019, pp. 3339-3345.

MATTIA FRAPPORTI[1]

NUOVE GEOGRAFIE D'EUROPA. ORIGINI E TRAIETTORIE DELLO "SPAZIO LOGISTICO EUROPEO"

Introduzione

A sessant'anni dalla firma dei Trattati di Roma sembra imperversare quello che un importante storico come March Bloch definì "l'idolo delle origini" (Bloch, 1998, p. 25). Sia nel dibattito pubblico, sia in una cospicua parte di storiografia, aleggia il mito dei "padri fondatori" che a partire dal 9 maggio 1950 (giorno in cui Robert Schuman lesse la dichiarazione che sancì sostanzialmente la nascita della Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio – CECA) crearono una "Nuova Europa", o almeno una nuova "Comunità" di Stati europei. Il rischio di calcare eccessivamente su un singolo avvenimento per poi di lì costruire una storia è un'insidia sempre presente per gli studiosi del passato. E in particolare nella storia dell'integrazione del Vecchio Continente questa "ossessione embriogenetica" – come la definisce ancora Bloch – prorompe in molte ricostruzioni attribuendo una paternità precisa agli interpreti di alcuni passaggi che risultano, in ultima analisi, piuttosto contingenti. Tra questi interpreti un ruolo di primo piano è ricoperto da Jean Monnet. Questo articolo si pone l'obiettivo di inserire la creazione europea in una storia di *long durée* che trascende la figura di Monnet (tanto quanto quella degli altri "padri santificati"[2]), senza ovviamente ignorare i momenti di discontinuità che egli ha prodotto.

In una prima parte vedremo allora di percorrere una linea genealogica che restituisca l'evoluzione della "idea d'Europa", cercando di cogliere le tensioni e le torsioni che quel concetto ha subito nel corso del divenire storico. Indagheremo, in chiusura di questa prima sezione, come Monnet territorializzasse la *sua* idea d'Europa e cercheremo di capire quale fosse per lui l'essenza di quel termine. A partire da qui, nella seconda parte vedremo come l'idea d'Europa di Monnet e, più in generale, gli sviluppi dell'integrazione continentale abbiano in fondo ricalcato e affinato lo spazio infrastrutturale che era venuta a crearsi nel corso del secolo precedente sul territorio fornendogli in qualche modo sostanza politica. In altri termini, cercheremo di dare brevemente conto di alcuni passaggi storici importanti che hanno riscritto la geografia europea, amputando il concetto stesso di tutti quei territori esterni all'area dei trattati. Dalla CECA in avanti lo «spazio infrastrutturale» continentale (Opitz, Telmann, 2015) ha assunto una valenza politica tale da trascendere e in parte sovrastare quella degli Stati-nazione, mutuando una definizione costruita su uno spazio differenziale formato da Stati, in un'altra costituita su uno spazio logistico sempre più omologato.

---

[1] Università di Bologna.

[2] Lo storico britannico Alan Milward contesta la "santificazione" dei "padri fondatori". Così si legge nel suo testo: «Monnet, Schuman and Spaak are honored above others in the calendar, although Adenauer and de Gasperi stand in almost equal rank. Their photographic ikons decorate the walls of the Berlaymont building, while cheap colored reproductions of the arch-saint Monnet adorn the desks of their faithful servants on earth. The miraculous doings of these European saints, as recited by disciples and set down in hagiographies» (Milward, 2000, p. 281).

Licenza Creative Commons:
Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International - ISBN 978-88-942641-2-8

1. *Europa: l'evoluzione di un concetto geografico*

Anzitutto vediamo dunque di inserire la storia dell'integrazione europea all'interno di un discorso analitico che provi a dare conto dell'evoluzione stessa che ha subito il significato del termine *Europa* in sé e per sé. Tale nozione risponde a caratteristiche multiformi e dinamiche, ma risulta indiscutibilmente *in primis* una categoria geografica. Il suggestivo libro di Roberto Borri, *L'Europa nell'antica cartografia* (2001) è una dimostrazione molto efficace in questo senso. Il florilegio di duecento mappe che si susseguono nel testo mostrano l'evoluzione di quell'idea, e annotano come la stessa «antica cartografia» si leghi a doppio filo alla storia di quel concetto. Nel corso del tempo dunque, l'Europa ha assunto varie geometrie territorializzandosi in modalità anche molto differenti.

Per l'analisi storico-concettuale generale di questa evoluzione è utile cominciare dalla *Storia dell'idea d'Europa* proposta da Federico Chabod (2010). Con lui vediamo in primo luogo come il concetto stesso di "Europa" si sia spesso formato «per contrapposizione, in quanto c'è qualcosa che non è Europa» (Chabod, 2010, p. 23). Parole che peraltro anticipano – sia pure entro tutt'altro contesto – quanto l'autore palestinese Edward Said scrisse nel 1978 in *Orientalismo*, dove sottolineava come l'Europa fosse «l'immagine, l'idea, la personalità e l'esperienza» sorta proprio «per contrapposizione» (Said, 2013, p. 3) con l'Oriente.

La stessa conformazione geografica del Vecchio Continente contribuisce a restituire un'immagine non certo nitida di quanto è possibile definire come Europa. Un senso di vaghezza e indeterminatezza che «sfuma nell'indistinto e nel favoloso» (Galli, 2002a, p. 45), come sottolinea Carlo Galli, sembra immanente a quella stessa idea e si delinea fin dall'origine del termine da sempre marcatamente definito *ad absurdum,* in quanto racchiudeva quella porzione di territorio caratterizzato da uno «spirito di "libertà", contro il "dispotismo" asiatico» (Chabod, 2010, p. 23).

Questa caratterizzazione per contrapposizione perdurò fino all'epoca romana. Allora l'Europa perse la propria essenza nelle città libere e la trovò nell'Impero che, invero, era esteso su tre continenti, cosa che mostra piuttosto bene la fluidità del concetto. Fu in quel momento che il nuovo attributo della "cristianità" si affacciò al cortile dei "tratti europei" e a poco a poco assurse a nuova linea di demarcazione tra l'interno (appunto cristiano) e l'esterno pagano. Una tale specificità teologica andò a sommarsi a una categoria fondamentalmente geografica che non a caso considerava Costantinopoli il «secondo occhio dell'Europa». Quando l'Impero Romano d'Oriente cadde sotto i colpi dei turchi, tuttavia, l'intera area (compresa la Grecia) «cessò di far parte della coscienza cristiana occidentale» (Chabod, 2010, p. 45) dove nel frattempo erano invece entrate Gran Bretagna e Germania. Fino grosso modo al XV secolo dunque l'idea stessa d'Europa era davvero indeterminabile, e dalla prospettiva geografica rispecchiava una porzione di territorio continuamente ridefinita.

Le cose cambiarono all'inizio del XVI secolo. Con Machiavelli l'Europa acquisì una «personalità» basata su una propria organizzazione politica, e le nuove scoperte geografiche fecero da corollario alla formazione di un'identità che andava sempre più acquisendo caratteri specifici. Nacque allora l'Europa degli Stati, uno "spazio differenziale" – scrive Galli – accompagnato da una "identità differenziale" (Galli, 2002b, p. 25), che divenne tratto precipuo dell'età moderna. L'Europa come spazio politico – sottolinea ancora Galli – «prende forma proprio negando la propria unità» a cui si sostituì piuttosto una «mobile e conflittuale configurazione di spazi politici» (Galli, 2002a, p. 45). Allo spazio statale seguì poi quello nazionale che, portato alle sue estreme conseguenze, diede vita ai totalitarismi che "sbranarono" (Galli, 2002a, p. 45) l'Europa conducendo allo «svanire nichilistico delle distinzioni dialettiche fra le categorie di Soggetto, Società, Stato, sulle quali si struttura la politica europea moderna» (Galli, 2002b, p. 29).

Da lì in qualche modo "l'Europa scomparve". Nel 1945 essa era «un buco nero tagliato a metà da una cortina di ferro» (Galli, 2002b, p. 29). Da soggetto protagonista delle relazioni internazionali (meglio ancora: da spazio attorno a cui le moderne relazioni "internazionali" avevano preso forma e si

erano organizzate su scala globale), essa (o almeno una parte, vale a dire la Germania) diviene oggetto del contendere delle due nuove potenze sulla scena. In questo modo «cessa di fatto di essere Europa, divenendo una parte dell'Occidente capitalistico, e dell'Oriente comunista» (Galli, 2002a, p. 48). Da questa Europa smaterializzata, assorbita nelle nuove dinamiche geopolitiche mondiali, nacque l'Europa comunitaria, un'«entità strana per cui non c'è nome, un esperimento nuovo nella storia: è una nascita per via amministrativa e funzionalistica, e non attraverso l'aperto federalismo teorizzato da Spinelli» (Galli, 2002b, p. 31). Detta altrimenti, nacque l'Europa di Monnet.

La sua idea d'Europa, espressa chiaramente anche nella dichiarazione del 9 maggio di cui egli fu il reale autore, si articolava sul binomio spazial-infrastrutturale franco-tedesco. In una lunga nota datata 19 febbraio 1955 così scriveva: «une condition essentielle doit être établie: il est nécessaire à tous les pays qui veulent entrer dans une Europe unie qu'à la fois la France et l'Allemagne s'engagent sans ambiguité dans cette voie»[3]. L'Europa comunitaria doveva essere costruita su quel nucleo geografico. Al di là di questa precondizione, il suo approccio alla definizione del perimetro che racchiudeva il territorio europeo rimaneva essenzialmente dinamico: «Six pays ont commencé – scriveva nella medesima nota del 1955 –: la France, l'Allemagne, les pays de Benelux et l'Italie. Mais la réalisation des États-Unis d'Europe est ouverte à la participation de tous les pays qui voudront s'y joindre en acceptant l'autorité de leurs institutions et de leurs règles communes»[4].

L'Europa di Monnet – a livello teorico – si determinava dunque esclusivamente attraverso l'accettazione dei termini dei trattati che creavano quello spazio logistico. In perfetta sintonia con la storia *ad absurdum* dell'idea d'Europa, anche quella comunitaria nell'ottica di Monnet è "circoscritta" entro confini «fissati unicamente da coloro che ancora non si sono uniti» (Monnet, 2007, p. 348).

Secondo gli storici Wolfram Kaiser e Johan Schot, questa linea si riflette negli stessi Trattati di Roma del 1957 dove, in particolare all'articolo 237, così è scritto: «Ogni Stato europeo può domandare di diventare membro della Comunità»[5]. Questo articolo, che i due autori interpretano come «the Community's imperial thrust» (Kaiser, Schot, p. 279), rispecchia in maniera addirittura riduttiva l'idea europea di Monnet. Egli a un certo punto non si poneva limiti territoriali continentali, ma lasciava aperta la possibilità di un allargamento perfino più ampio: «poiché era possibile accelerare bisognava farlo – scrive nelle sue memorie –, non soltanto per anticipare lo sviluppo degli scambi tra i nostri sei Paesi e del livello di vita, ma anche per giungere al più presto al momento in cui la Comunità sarebbe stata in grado di allargarsi e di associare alla sua prosperità altri Paesi dell'Europa e dell'Africa» (Monnet, 2007, p. 376).

Un'affermazione simile sembra importante in prima battuta proprio per l'iperbole geografica che contiene. Sebbene risulti apparentemente assurda, come osservano Luiza Bialasiewicz, Stuart Elden e Joe Painter anche nell'Unione Europea di oggi «a final possibility is that any state that respects the EU's values (as set out in Article 1-2) will be deemed to be European […]. On such a basis the membership of states from north Africa, the Levant, and central Asia is not impossible to imagine» (Bialasiewicz, Elden and Painter, 2005, pp. 346-347). E in effetti, fanno notare gli stessi autori, «the EU already includes the French *Départements* of Guyana (which borders Brazil and Surinam) and Guadeloupe and Martinique in the Antilles». Quanto Monnet scriveva nella sua autobiografia sembra dunque perfettamente coerente con gli sviluppi che potrebbe avere l'Unione Europea.

Ma quanto riportato non va interpretato soltanto nel suo aspetto geografico. Al contrario, mostra una volta di più come l'idea d'Europa di Monnet non fosse affatto legata solamente al territorio, quanto piuttosto da una parte alla sua rappresentazione, e dall'altra alla sua funzione.

---

[3] J. Monnet. Nota. AMK 2/2/12, FJME, p. 4. La citazione è tratta da una nota inedita acquisita in sede di ricerca di dottorato presso la *Foundation Jean Monnet pour l'Europe* (FJME) di Losanna (Svizzera).

[4] *Ibid*.

[5] Trattato che istituisce la Comunità Economica Europea, Art. 237.

Un'analisi dell'idea d'Europa secondo Monnet non può prescindere dal discorso spaziale che esso produceva e – per dirla in termini lefebvriani – dalla relazione dialettica che essa intratteneva con la sua rappresentazione (Lefebvre, 1978). «Analysis of space – scrivono Ole Jensen e Tim Richardson – requires analysis of discourse if we are to understand how spaces come to be as they are» (Jensen e Richardson, 2014, p. 43). Nelle rappresentazioni di Monnet allora, che cosa troviamo? In prima approssimazione possiamo certamente sostenere che vi è sempre la perfetta identificazione tra lo spazio della CECA e lo spazio dell'Europa *tout court*. Nonostante fosse solamente l'espressione di sei Paesi, dalla *dichiarazione Schuman* in avanti essa veniva identificata nella sua narrazione pubblica come l'Europa stessa. D'altra parte, come scrisse in una lettera spedita al presidente del consiglio francese Georges Bidault il 3 maggio 1950, «L'Europe n'a jamais existé». E il suo obiettivo era esattamente quello di crearla: «Il faut véritablement créer l'Europe – scriveva –, qu'elle se manifesta à elle-même et à l'opinion américains, et qu'elle ait confiance en son propre avenir»[6]. Fatta l'Europa, attraverso la CECA, sarebbero nati pure gli europei: «i francesi, gli italiani, i belgi, gli olandesi e i lussemburghesi […] tutti hanno cominciato a diventare, e lo diventeranno sempre più – sosteneva Monnet di fronte a un pubblico statunitense –, ciò che sono stati finora soltanto in campo culturale: degli europei» (Monnet, 2007, p. 375).

Per quanto concerne, infine, la funzione dello spazio europeo, dobbiamo soffermarci sulle diverse forme che la spazialità può assumere. Come osservano Jensen e Richardson riprendendo i termini proposti da Manuel Castells, la globalizzazione ha rappresentato: «a dialectical struggle between two incompatible "spatial logic" or rationalities […]. The essence of this conceptualization is a dialectical tension between the historically rooted local spatial organization of human experience (the space of places) versus the global flow of goods, signs, people and electronic impulses (the space of flows)» (Jensen, Richardson, 2014, p. 217).

Con lo "spazio dei luoghi", infatti, Castells fa riferimento al posto in cui le persone vivono, lavorano e costruiscono le loro vite: «I define a place as the local whose form, function, and meaning are self-contained within the boundaries of territorial contiguity» (Castells, 1999, p. 296). "Spazio di flussi", invece, «means that the material arrangements allow for simultaneity of social practices without territorial contiguity» (Castells, 1999, p. 295). Alla luce di questa distinzione si potrebbe rimarcare come la vera innovazione apportata da Monnet è stata quella di installare sullo spazio dei luoghi statal-nazionali, lo spazio di flussi (spazio logistico) europeo.

Come dichiarò egli stesso il 19 aprile 1952 per il cinquantesimo anniversario dell'Alliance Francaise a New York, con la CECA : «Europe is thus passing from an era of what General Eisenhower has called "patchwork territorial fences" to a new day of a broad and dynamic concept of production, trade and consumption»[7].

Un'idea che confermava quanto scritto a Bidault due anni prima quando evidenziava come l'Europa avrebbe dovuto adattarsi «aux nouvelles condition du monde» e solo così avrebbe sviluppato «ses facultés créatrices, et ainsi graduellement apparaitra une force d'équilibre»[8].

Ciò significava che sostanzialmente la CECA era in ultima analisi una semplice zona di libero scambio? No di certo. All'interno dello spazio europeo di Monnet, l'attenzione era rivolta non soltanto alle barriere doganali, ma piuttosto a quelle che Kaiser e Schot chiamano le «non-tariff barriers». Tra esse ci sono gli standard tecnici, ad esempio, ma anche regole sulla sanità e la sicurezza, o altre che mirano a omologare il livello di competenza necessaria per svolgere una determinata mansione. Le "non-tariff barriers" sono dunque in qualche modo identificabili come i "bottlenecks" che uno spazio logistico mira a superare per creare quello spazio liscio conforme ai suoi obiettivi strategici. E questo

[6] Riflessioni di Monnet spedite a Georges Bidault il 3 maggio 1950. FJME, AMG 1/1/5.

[7] Discorso di Monnet a New York, 19 aprile 1952. FJME, AMG 49/2/34. p. 3.

[8] Riflessioni di Monnet spedite a Georges Bidault il 3 maggio 1950. FJME, AMG 1/1/5.

era un obiettivo primario della CECA.

Insomma, a una globalizzazione pronta a entrare nella sua fase più avanzata in cui «flows of capital and people challenge the sovereignty of bounded nation-states and call for new forms of politics and regulation» (Walters, Haahr, 2005, p. 2), Monnet rispose con la realizzazione della CECA, prodromi di quella che Martin Hajer identifica oggi come l'"Europa dei flussi" (Hajer, 2000). Con la CECA, allora, gli Stati che vi aderirono erano, da un lato, mossi verso un orizzonte che permettesse di intercettare le nuove dinamiche che si profilavano nel mondo che bussava alle porte. Dall'altro lato, introducevano e accettavano l'installazione sullo spazio europeo di un nuovo organo di *governance* che al contempo desse sostanza a uno spazio logistico già da tempo in via di formazione, senza con questo destrutturare la specificità storica continentale di un territorio diviso in una moltitudine di Stati sovrani.

2. *L'integrazione del territorio europeo: nascita di uno spazio logistico*

In questa seconda sezione partiamo da un assunto: il presente globale è attraversato da vortici che stanno ridefinendo sempre più rapidamente il panorama sociale, geografico e politico che ci circonda. Le categorie del XX secolo sono in decisa trasformazione. Si pensi allo Stato di matrice moderna, che fluttua in un'orbita di necessario ripensamento. Si pensi ai territori politici che "esplodono" (Brenner, 2004), o alla "zonizzazione" (Easterling, 2014) a cui sono soggette le aree statali. Si pensi ai confini che si "moltiplicano" (Mezzadra, Neilson, 2014), o alla riproduzione della *governance* multilivello: da quella «globale a quella dell'università, dalla *governance* d'impresa alla buona *governance* dei servizi pubblici» (Arienzo, 2013, p. 9). Gli elementi della modernità poggiano – ormai da tempo (Harvey, 2015) – su delle sabbie mobili che li stanno a poco a poco assorbendo. È sporgendoci su questo presente che proviamo a "comprendere" il passato europeo.

Il tempo presente, come scrive la geografa Deborah Cowen, può essere descritto come «fundamentally a *time* of *logistic space*» (Cowen, 2014, p. 5). Cosa si intende dunque per "spazio logistico"? Detta in estrema sintesi gli "spazi logistici" rappresentano spazialità dove in primo luogo è presente una generale omologazione infrastrutturale (sia che si tratti di infrastrutture materiali – macchinari, strade, ponti, porti, ferrovie, etc. – sia digitali – software gestionali che si interfacciano e che dialogano tra loro); in secondo luogo rispondono a una diffusa omologazione normativa, e cioè al loro interno la legislazione nazionale può essere in qualche modo sospesa almeno in alcuni suoi aspetti: è in questo senso che oggi si parla di sovranità "graduata" (Ong, 2006) o "concorrente" (Samaddar, 2007). Si badi bene: la logistica con la produzione delle sue spazialità non scavalca certo totalmente le prerogative degli Stati. Anzi, talvolta (e l'esempio della Nuova via della Seta – già richiamato in introduzione – è paradigmatico in questo senso) sono gli stessi Stati-nazione a dirigere la realizzazione di questi spazi logistici. Tuttavia, come talvolta ci sono entità statuali che "guidano" la creazione di "spazi logistici", altre volte alcune entità "subiscono" (o tuttalpiù "contrattano") la creazione di questi spazi all'interno dei loro perimetri. La domanda di fondo alla quale cercheremo di rispondere in questa sezione è pertanto la seguente: considerando le caratteristiche appena accennate degli spazi logistici contemporanei, possiamo estendere questa definizione anche alla prima forma di comunità europea?

Prima che la formula "integrazione europea" fosse catalizzata dalla processualità costituitasi a partire dal 1950, essa poteva essere applicata alla fase in cui s'è costruita sul suolo continentale una rete infrastrutturale compatibile e uniformata in un certo regime di standard tecnici. Ciò appare chiaramente se si guarda ad esempio alle ferrovie. Per accennare brevemente alla questione, le ferrovie si sono sviluppate nella seconda metà del XIX secolo sul suolo continentale in un'ampia varietà tecnica e strutturale. In fondo, la loro realizzazione e gestione faceva capo a compagnie private che erano generalmente poco interessate a uniformarsi. A poco a poco, tuttavia, la nascita di quelli che oggi chiame-

remmo "agenti della *governance* ferroviaria" (tra questi vale la pena di citare almeno il *Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen* – associazione delle compagnie ferroviarie tedesche che agiva a livello internazionale) ha contribuito ad amalgamare gli standard costruttivi tanto che già alle soglie della prima guerra mondiale il continente presentava un buon grado di interoperabilità reale. Questo processo, che ha subito un'accelerazione tra le due guerre grazie all'intervento delle compagini statali e alla Società delle Nazioni (che sotto la sua egida ha dato vita all'*Union international des chamin de fer*), è stato propedeutico alla nascita della prima comunità europea. La "materializzazione dell'Europa" (Badenoch, Fickers, 2010) o quella che è stata significativamente denominata la "hidden integration of Europe" (Misa, Schot, 2005), ha una storia ben più lunga di sessant'anni e altrettanto importante.

Questo processo di costruzione e omologazione delle ferrovie ha dunque "bucato" i confini stagni che caratterizzavano gli Stati-nazione moderni, producendo nuovi spazi (Lefebvre, 1978). Ma quanto è altrettanto interessante notare è che durante le due grandi guerre del XX secolo alcuni Stati d'Europa tentarono una "nuovo processo organizzativo" alla cui testa c'era Monnet e la cui base era fondata proprio sulla logistica. Nella prima guerra mondiale l'*Allied Maritime Transport Council* (AMTC) fu una piattaforma comune per la gestione dei rifornimenti di Francia, Inghilterra e Italia. Nella seconda guerra mondiale, invece, nacque l'*Anglo-French Coordinating Committee* (AFCOC) che, di nuovo, gestiva gli approvvigionamenti per i due Paesi. In quei due momenti (certo particolari) la sovranità assoluta degli Stati non era più tale in quanto un organo di *governance* logistica (con potere esecutivo) poteva intervenire negli ingranaggi della loro gestione economica.

Insomma: peculiari approcci alla spazialità, nuove tecnologie e inedite strutture organizzative. Questa è la sostanza degli «spazi logistici», che sono da intendersi come aree di flusso preposte allo scorrimento rapido delle merci. Questa spazialità «contrasts powerfully with the territoriality of the national state» (Cowen, 2014, p. 8), e anzi si può sostenere che "collides with and corrodes" i territori nazionali. Tutto questo è stato il progetto di Monnet che ha contribuito in maniera determinante a creare una nuova geografia europea, rifondando la sfuggevole definizione del concetto di Europa sulle basi solide della ghisa e dell'acciaio che hanno realizzato lo scheletro infrastrutturale continentale. La nuova geografia europea allora non ha subito particolari momenti di "drastica rottura", ma si è inserita piuttosto nel divenire di un "lungo XX secolo" (Arrighi, 2014) che sembra oggi indirizzato sulla via del suo crepuscolo.

Riferimenti bibliografici

Arienzo, A., (2013), *La governance,* Ediesse, Roma.

Arrighi, G., (1996-2014), *Il lungo XX secolo. Denaro, potere e le origini del nostro tempo*, Il Saggiatore, Milano.

Badenoch, A., Fickers, A., (2010), *Materializing Europe. Transnational Infrastructures and the Project of Europe*, Palgrave Macmillan, Londra.

Bialasiewicz, L., Elden, S., Painter, J., (2005), "The Constitution of EU Territory", *Comparative European Politics*, 3.

Bloch, M., (1949-1998), *Apologia della storia. O mestiere di storico*, Einaudi, Torino.

Borri, R., (2001), *L'Europa nell'antica cartografia*, Priuli & Verlucca, Ivrea.

Brenner, N., (2004), *New State Space*, Oxford University Press, Oxford.

Castells, M., (1999), "Grassrooting the space of flows", *Urban Geography*, 20, 4.

Chabod, F., (1961-2010), *Storia dell'idea d'Europa*, Laterza, Roma-Bari.

Cowen, D., (2014), *The deadly life of logistics*, University of Minnesota Press, Minneapolis.

Galli, C., (2002a), *L'Europa come spazio politico*. In: Friese H., Negri A., Wagner P., (2002), *Europa politica. Ragioni di una necessità*, Manifestolibri, Roma.

Galli, C., (2002b), *Lo spazio politico europeo nell'età globale*. In: De Giovanni B., (2002), *Europa necessaria,* Concordia sette, Pordenone.

Grappi, G., (2016), *Logistica,* Ediesse, Roma.

Easterling, K., (2014), *Extrastatecraft. The power of Infrastructure*, Verso, London-Brooklyn.

Hajer, M., (2000), *Transnational networks as transnational policy discourse: some observations on the politics of spatial development in Europe*. In: Faludi A, Salet W., (2000), *The Revival of Strategic Planning*, Kluwer, Dordrecht.

Harvey, D., (1990-2015), *La crisi della modernità*, Il Saggiatore, Milano.

Jensen, O.B., Richardson, T., (2014), *Making European Space. Mobility, power and territorial identity,* Routledge, London-New York.

Kaiser, W., Schot, J., (2014), *Writing the rules for Europe. Experts, Cartels, and International Organizations,* Palgrave MacMillan, London.

Lefebvre, H., (1974-1978), *La produzione dello spazio*, Mozzi, Milano.

Mezzadra, S., Neilson, B., (2014), *Confini e frontiere. La moltiplicazione del lavoro nel mondo globale*, il Mulino, Bologna.

Milward, A., (1992-2000), *The European rescue of the Nation-State*, Routledge, London.

Misa, T.J., Schot, J., (2005), "Inventing Europe: Technology and the Hidden Integration of Europe", *History and Technology*, 21, 1, pp. 1-19.

Monnet, J., (1978-2007), *Cittadino d'Europa*, Guanda, Napoli.

Ong, A., (2006), *Neoliberalism as Exception: Mutations in Citizenship and Sovereignty*, Duke University Press, Durham.

Opitz, S., Tellman, U., (2015), "Europe as infrastructure: Networking the Operative Community", *The South Atlantic Quarterly*, 114, 1, pp. 171-190.

Said, E., (1978-2013), *Orientalismo*, Feltrinelli, Milano.

Samaddar, R., (2007), *The materiality of politics. The technologies of rules*, Anthem Press, London.

Walters, W., Haahr, J.H., (2005), *Governing Europe: Discourse, Governmentality, and European Integration*, Routledge, London-New York.

L'apporto della Geografia tra rivoluzioni e riforme. Atti del XXXII Congresso Geografico Italiano
(Roma, 7-10 giugno 2017), a cura di F. Salvatori, A.Ge.I., Roma, 2019, pp. 3347-3354.

MAURILIO PIRONE[1]

GIG ECONOMY, PIATTAFORME DIGITALI E NUOVA LOGISTICA METROPOLITANA

Introduzione

Il mio contributo intende soffermarsi su alcune caratteristiche che connotano l'attuale sviluppo delle cosiddette piattaforme digitali, quelle forme di impresa che fanno leva sull'uso di tecnologie di informazione e comunicazione, gestione algoritmica del processo produttivo e messa a lavoro di attività perlopiù informali. Nello specifico, vorrei provare a concentrarmi su alcuni aspetti della dimensione urbana delle piattaforme digitali, provando ad abbozzare il concetto di una nuova logistica metropolitana che credo possa risultare utile anche a si occupa di studi geografici.

Quello che emergerà è una potenziale ma già visibile tensione fra la città come infrastruttura (quella che i latini chiamavano *urbs*) e la città come corpo sociale (la *civitas*): lo sviluppo di un sistema di servizi, flussi e investimenti trasforma stili di vita e forme del lavoro negli spazi urbani, generando – tra i vari effetti – anche conflitti sociali e l'esercizio di un diritto alla città da parte di alcuni gruppi.

L'esposizione si articolerà in quattro punti.

Dapprima mi soffermerò brevemente sulla relazione tra spazi urbani e dinamiche economiche per mettere in evidenza le caratteristiche dello sviluppo di forme di cittadinanza imprenditoriale e i modi in cui è cambiata la geografia economica della città.

Nella seconda parte cercherò di illustrare alcune caratteristiche della dimensione metropolitana del *platform capitalism* a partire da due fattori: la *logistics revolution* e le tecnologie di informazione e comunicazione (ICT). Queste vengono a costituire le infrastrutture di un processo produttivo che assume la città come suo spazio di produzione e consumo diffuso, reticolare, fluido e al cui interno reale e digitale si confondono fino a diventare una cosa sola.

Nella terza parte invece prenderò in considerazione il modo in cui i soggetti urbani sono "catturati" all'interno delle maglie delle piattaforme digitali, trasformandosi da semplici utenti a produttori. La mia impressione è che la vecchia distinzione fra privatizzazioni e *urban commons* si stia trasformando in una tensione su chi decide nei processi organizzativi interna alle stesse forme di cooperazione.

In conclusione, mi soffermerò su alcune forme di protesta e contrapposizione che si sono generate all'interno delle città nei confronti degli effetti infrastrutturali e sociali delle piattaforme digitali. Da una parte, si possono individuare tentativi di legislazione locale volti a regolamentare e gestire l'espansività delle economie di condivisione o dei "lavoretti". Dall'altra, alcuni gruppi sociali stanno sperimentando forme di auto-organizzazione e sindacalizzazione che investono i loro rapporti diretti con le piattaforme – come nel caso dei riders dei sevizi di consegna pasti a domicilio.

[1] Università di Bologna.

Licenza Creative Commons:
Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International - ISBN 978-88-942641-2-8

1. *La città neoliberale*

Il rapporto fra processi economici e spazi metropolitani non è certamente qualcosa di nuovo per gli studiosi *dell'urban critical theory* (Brenner, 2009; Rossi, 2017b). Fin dagli anni '60 si è provato a concettualizzare il ruolo giocato dalle città nelle società di tipo capitalistico – si pensi a *Whose City?* di Ray Pahl (Forrest, Wissink, 2017; Mayer, 2017) e a *Le droit à la ville* di Henri Lefebvre. Senza entrare in una ricostruzione storiografica del dibattito, in maniera approssimativa e a grandi linee potremmo dire che, da una parte, la città è stata identificata nel luogo in cui la società post-industriale degli anni '70-'80 ha potuto dar vita al consumo di massa; dall'altra si è affermata l'idea che i conflitti sociali si siano spostati dalla fabbrica allo spazio urbano e alle forme di vita (Harvey, 1985). Questo perché è la produzione stessa ad aver cambiato forme e luoghi tramite la messa a valore di attività sociali, relazionali, comunicative (Negri, 2008).

Henri Lefebvre prima e David Harvey (1982) poi hanno formulato la teoria dei due circuiti del capitale: il primo circuito insiste sul commercio e l'industria; il secondo – che si attiva laddove il primo ristagna, in funzione anti-crisi – si concentra sulla rendita. Questo secondo circuito si è fatto particolarmente visibile a partire dagli anni '80, quando le politiche neo-liberiste di finanziarizzazione dello sviluppo urbano hanno dato vita al sogno della democrazia proprietaria (Rossi, 2017a): il possesso di una casa veniva presentato come la garanzia di accesso ad uno *status* di piena inclusione sociale e politica.

A seguito della crisi – cominciata nel 2007-2008 negli Stati Uniti[2] proprio a partire dallo scoppio di una bolla finanziaria generatasi attorno al mercato immobiliare – abbiamo assistito ad un sempre maggiore investimento sulle nuove tecnologie digitali e sulla loro applicazione all'interno di vecchie tipologie di lavoro o attività para-lavorative. L'abitare, ad esempio, diventa una forma di business (Rossi, 2017a), così come il fatto di possedere una bicicletta o un'automobile. Si tratta di attività informali e beni di consumo che vengono "catturati" all'interno di processi di valorizzazione e quindi trasformati da una logica manageriale veicolata da piattaforme digitali come AirBnb, Uber, Deliveroo: l'imprenditorializzazione della condizione urbana (Cohen, Muñoz, 2016a) si basa sulla monetizzazione dei beni di consumo[3] (Kenney, Zysman, 2016) e sul venir meno di quella che Hannah Arendt (1958) chiamava la differenza fra lavoro, azione e opera.

2. *La dimensione metropolitana del* platform capitalism

Soffermiamoci dunque sulle forme di impresa digitale. Credo si possano individuare due fattori distinti la cui evoluzione e combinazione è alla base del capitalismo di piattaforma: le ICT e la logistica. Va subito notato che si tratta, in entrambi i casi, di vettori di trasformazione degli spazi sia digitali che fisici.

Le tecnologie di informazione e comunicazione, basate sullo sviluppo di applicazioni software e di dispositivi di telecomunicazione, hanno ridefinito non solo tempi e spazi dello scambio di dati ma anche le funzioni svolte dagli stessi. L'impiego di ICT è diventato centrale nell'organizzazione e controllo dei processi produttivi (Cai *et al.*, 2009) trasformando i luoghi in cui questi si svolgono.

La *logistics revolution* degli anni '60 (Allen, 1997) invece ha investito non semplicemente i processi

---

[2] Va notato che l'anno di boom della *sharing economy* può essere identificato nel 2011, in coincidenza con la ripresa economica americana. Non a caso dunque il dibattito su tali trasformazioni è molto più sviluppato negli USA che in Europa.

[3] Già Marx nei *Manoscritti economico-filosofici* fa vedere come la rendita sia riducibile al profitto, o meglio come i teorici fisiocratici avessero riconosciuto per primi il carattere vivo della rendita.

di circolazione merci ma l'intera catena di valore, producendo una scomposizione del processo produttivo in una molteplicità di punti e passaggi globalmente dislocati e riassemblati (Henderson, 2002).

Lo sviluppo di un modo di produzione logistico (reticolare, frammentato, interconnesso) e di una gestione algoritmica del processo produttivo confluiscono nel capitalismo delle piattaforme (Srnicek, 2016; Armano, Murgia, Teli, 2017; Vecchi, 2017).

Queste piattaforme, tra le altre cose, sono centrali nell'attuale sviluppo della *sharing* (Horton, Zeckhauser, 2016) e della *gig economy* (Friedman, 2014).

Nel primo caso, parliamo della valorizzazione di processi di cooperazione, condivisione, collaborazione che avvengono – o almeno dovrebbero avvenire – secondo modalità *peer to peer*.

Nel secondo caso[4], invece, si tratta di lavoretti, attività informali, hobby, caratterizzate – anche qui, in maniera preliminare – da fattori come l'estemporaneità, il piacere, la flessibilità.

In realtà non si tratta di una divisione così rigida. Alcune attività di condivisione sono svolte nel tempo libero o in aggiunta al lavoro ufficiale (pensiamo all'affitto di una stanza tramite Airbnb); oppure alcuni lavoretti si basano sulla messa a disposizione di beni che eccedono il consumo personale (la bicicletta nel caso dei riders). È così che queste pratiche informali assumono sempre più i contorni di lavori veri e propri, sebbene ammantati di una retorica smart e incuneati nelle zone grigie del diritto del lavoro. È dunque legittimo chiedersi se abbia ancora senso parlare di lavoretti o se la condivisione possa considerarsi un processo libero e paritario.

Qui però vorrei sottolineare due cose.

La prima è che cambia il ruolo di queste tecnologie: non si limitano a trasmettere messaggi o a riformulare i modi della comunicazione, ma fungono da struttura logistica e produttiva: «the term platform simply points to a set of online digital arrangements whose algorithms serve to organize and structure economic and social activity» (Kenney, Zysman, 2016). Hanno dunque un carattere preminentemente spaziale, intervengono pesantemente nel modo in cui mappiamo il mondo attorno a noi. Da un punto di vista di organizzazione del lavoro, si sviluppa una versione digitale del *putting out system* (Finkin, 2016; Kenney, Zysman, 2016): piuttosto che concentrare la produzione in un luogo perimetrato, si forma una rete di produttori locali gestita in maniera centralizzata, una distribuzione del lavoro e dei flussi di connessione. Al posto del mercante proto-industriale che subappaltava nelle campagne la lavorazione delle materie prime, oggi le piattaforme dislocano il lavoro in una miriade di micro-compiti e garantiscono la mobilità dei prodotti in tutte le fasi (ordine-elaborazione-consegna). A riguardo, è interessante riprendere la metafora marxiana del direttore d'orchestra[5]: colui che comanda sulla produzione senza possedere i mezzi di produzione ma per via del suo ruolo di coordinamento e direzione. Senza il direttore non ci sarebbe unità fra gli orchestrali ma solo solisti.

Allo stesso tempo, questa infrastruttura logistica ibrida di digitale e reale garantisce la pervasività del controllo – una delle difficoltà cui andava incontro il *putting out system* e che portò, insieme ad altri motivi, all'accentramento della produzione nella fabbrica. A loro volta, le imprese digitali generano altre piattaforme o inglobano altri servizi, altri spazi digitali e altri cambiamenti urbani – ad esempio, i servizi di taxi Uber si sono estesi alle consegne a domicilio con UberEats oppure Airbnb invita gli host a rivolgersi a figure semi-professionali per servizi di portineria o pulizia degli appartamenti affittati.

---

[4] All'interno della *gig economy* è possibile distinguere (De Stefano, 2016) fra crowdworking – attività in cui i lavoratori eseguono i propri compiti completamente all'interno piattaforma – e work on-demand tramite app – in cui delle attività "tradizionali" vengono gestite via piattaforma ma eseguite in spazi più larghi. Sulle prime si rimanda a Berg 2016, io mi concentrerò particolarmente sulle seconde (nello specifico sui servizi di food delivery).

[5] «Un direttore d'orchestra non ha bisogno di essere proprietario degli strumenti dell'orchestra, come pure non appartiene alla sua funzione di direttore di occuparsi in qualsiasi modo del salario degli altri musicisti» (Marx, 1894/1994).

Si crea un *web-eco-system*, una fusione di spazi digitali e fisici su piani multipli all'interno dei quali si articolano le relazioni fra soggetti, produzione e merci. Molte di queste piattaforme (Airbnb, Uber, Deliveroo) assumono la città come unità produttiva minima: il proprio raggio d'influenza si estende tanto quanto la disponibilità dei propri servizi la quale si dà su base urbana. O meglio, è la stessa città ad essere ridefinita in base alla fruibilità dei servizi delle piattaforme. Siamo davanti alla formazione di una nuova logistica metropolitana la quale altro non è che il frutto dell'applicazione di piattaforme web e strumenti digitali per riformulare la rete di servizi di mobilità (umana, merci) all'interno del tessuto urbano (Civitas Wiki, 2015). Da un'altra angolazione interpretativa, è questo uno degli aspetti della città come spazio logistico inserito in flussi e dinamiche globali (Sassen, 2005).

La seconda trasformazione che vorrei sottolineare riguarda invece l'antropologia del consumo che muta forme, spazi e tempi (Chertkovskaya, Loacker, 2016; Charitsis, 2016). Se le tecnologie digitali vengono a costituire le infrastrutture di un capitalismo che mette a valore l'intera vita umana, allora diventa sempre più difficile mantenere la distinzione tradizionale fra tempi e luoghi di lavoro da una parte e tempi e luoghi di vita dall'altra, fra produzione e consumo, fra reale e digitale. Come affermano Kenney e Zysman (2016), «regardless of the platform, all of them are based on mobilizing human beings to contribute. […] they all depend on the digitization of value-creating human activities».

Da una parte, le funzioni di rating e feedback che i consumatori possono esercitare nei confronti di chi mette a disposizione i propri beni o servizi sulle piattaforme diventano vere e proprie forme di controllo, valutazione e disciplinamento del processo lavorativo (Pacella, 2017).

Dall'altra, al consumatore viene promesso il mondo intero in un solo click, ovvero l'accesso totale nel tempo e nello spazio (24 ore al giorno e 7 giorni su 7) ad uno spazio infinito di consumo (Crary, 2013). La città stessa diventa uno luogo ibrido di consumo e produzione mentre possiamo accedere ad un intero supermercato semplicemente tramite il nostro smartphone. Una compressione spazio-temporale basata sull'esistenza di una infrastruttura logistica pervasiva, di una rete continua di flussi e di tecnologie digitali. A riguardo, è utile far riferimento al concetto di tempo di rotazione elaborato da Marx (1885/1994; 1939/2012). Questi, infatti, osserva come il ciclo di vita di un capitale (il tempo in cui realizza la sua valorizzazione) è composto dall'unità di tempo di produzione e tempo di circolazione (Rosdolsky, 1957/1975). Capitali di uguali dimensioni possono avere tempi di rotazione diversi e quindi valorizzarsi differentemente, uno più e uno meno. Il tempo di produzione dipende – oltre che dall'intensità e dal disciplinamento della forza-lavoro – anche da alcuni fattori legati alla natura delle merci. Il tempo di circolazione invece può essere abbattuto tramite il miglioramento delle infrastrutture e dei flussi, una questione prettamente geografica. Il capitale sogna "una circolazione senza tempo di circolazione" (Marx, 1885/1994). Per evitare un movimento a strappi deve dunque articolarsi contemporaneamente e in gradi diversi all'interno di tutte le fasi del ciclo. Di qui la tendenza a creare un circuito fluido e continuo fra produzione, circolazione e consumo: «la costante continuità del processo, il passaggio ininterrotto e fluido del valore da una forma all'altra, o da una fase del processo all'altra, si presenta come condizione fondamentale della produzione basata sul capitale» (Marx, 1939/2012).

3. *Il cittadino imprenditore*

Se la piattaforma diventa l'infrastruttura che cattura una molteplicità di attività e valori dispersi nella quotidianità e la città fungono da motore di sviluppo per nuove forme di impresa al punto di parlare di *smart city* (Almirall *et al.*, 2016) o *start up city* (Florida, Mellander, 2016), allora cambiano anche i soggetti al lavoro e gli stili di vita urbani.

In maniera generale, potremmo dire che la città neo-liberale convive con la proliferazione di forme

destrutturate di lavoro; i cosiddetti lavoretti e altre attività para-lavorative diventano parte integrante della catena di valore. Uno degli effetti della sussunzione di queste attività alle piattaforme è la formalizzazione di ciò che prima non lo era rispetto a standard e procedure imposte dagli algoritmi. I soggetti urbani si trasformano in *freelance*. Detto altrimenti, assistiamo all'imprenditorializzazione della condizione urbana (Cohen, Muñoz, 2015; 2016a; 2016b), ovvero alla trasformazione della vita in città come fattore produttivo: dal cittadino imprenditore che deve contrarre debiti per ampliare la propria condizione di reddito e vita all'imprenditore di se stesso che trasforma i suoi beni di consumo e il suo tempo libero in un mezzo per potersi permettere un certo standard di vita e l'accesso ai benefici della città.

Questa commercializzazione dei beni personali e delle capacità individuali genera, allo stesso tempo, un lavoro frammentato e privo delle tutele tradizionali. Se la città ha smesso da tempo di essere un'entità compatta per trasformarsi nel punto di intersezione fra una molteplicità di flussi, allora anche il lavoro e i soggetti urbani si fanno parziali, temporanei, precari, mobili (Elan *et al*., 2015; Donovan, Bradley, Shimabukuru, 2016; Schor *et al*., 2017).

Gli *urban commons* e lo *sharing* – che negli anni '90 erano stati punti di resistenza alla privatizzazione degli spazi pubblici da parte di soggetti non delocalizzati – diventano oggi fattori produttivi completamente integrati nei meccanismi delle piattaforme. Le nuove forme di *creative urbanism* e le pratiche di *sharing* sono parte costitutiva delle logiche di auto-imprenditorialità. «The politics of urban commons is one crucial terrain in which scholars meet with activists contrasting processes of neoliberal privatization and capitalist exploitation of common-goods and socio-natural resources. At the same time, the idea of the commons takes an ambivalent significance within the late liberal societies, as it also appropriated within the seducing logics of creative urbanism and its discursive emphasizing a new lifestyle nourished by practices of sharing and co-living» (Rossi, 2017b).

Se la cooperazione e la creatività delle forme di vita urbane diventano parte integrante del processo produttivo, la conflittualità sembra spostarsi all'interno della produzione stessa. La posta in palio è il potere di decidere nei processi organizzativi (Schor, 2014) – e con essi sul futuro della città. La costruzione di flussi autonomi e di forme di cooperazione indipendenti dalla centralizzazione delle piattaforme diventano le infrastrutture di una contro-logistica che si oppone alla logistica del capitale (Bernes, 2013).

4. *Tentativi di legislazione e processi di sindacalizzazione*

In conclusione, mi preme qualificare meglio questa idea di contro-logistica. Come detto, si tratta di una tensione interna allo stesso *platform capitalism* tra la città come infrastruttura e le soggettività metropolitane, fra l'aspirazione a una "circolazione senza tempo di circolazione" e forme autonome di cooperazione e resistenza. Questa tensione mi sembra si esprima essenzialmente in due modi.

Da una parte, ritorna il problema della mediazione urbana fra soggetti e interessi diversi di cui aveva parlato Manuel Castells (1972) e che recentemente è stato ripreso da Andy Merrifield (2014), a mio modo di vedere attorno al nodo della pianificazione degli spazi urbani.

Per Castells lo Stato – nella figura delle amministrazioni locali – ha svolto a lungo il ruolo di garante fra processi di accumulazione e interessi sociali; una sorta di keynesismo urbano. Gli anni '80 segnano la fine delle politiche di mediazione, dando luogo alla deregolamentazione dello sviluppo urbano. Di più, la *governance* locale assume pian piano i contorni dell'impresa: le città devono valorizzare loro stesse attraendo investitori e capitali, trasformando gli spazi in forze produttive e merci da vendere (Harvey, 1989). Oggi sono gli stessi soggetti urbani ad aver introiettato questa spinta neoliberale all'auto-imprenditorialità. Con essa, però, emerge una nuova spinta alla pianificazione. Iniziano ad essere numerosi i tentativi di legislazione, soprattutto locale, che limitano la capacità di cattura e

l'espansività delle piattaforme.

Dall'altra, si stanno diffondendo esperienze di sindacalismo sociale (Ross, 2007; Turner, 2007) tra le nuove forme del lavoro della *sharing* e della *gig economy*. In particolare, i riders dei servizi di food delivery delle principali app come UberEats, Foodora e Deliveroo stanno dando vita a proteste urbane su scala europea grazie alla capacità di auto-organizzarsi nonostante le difficoltà che le piattaforme pongono in termini di diritti sindacali, possibilità di comunicazione e riconoscimento fra lavoratori, precarietà (Cant, 2017; Maccarrone, Tassinari 2017; Woodcock, 2016).

Il diritto alla città sembra quindi rideclinarsi come campo di tensione rispetto all'accesso ed esercizio della vita urbana, una vita produttiva e allo stesso tempo affettiva, relazionale, qualificata da servizi, piaceri, ricchezze.

Riferimenti bibliografici

Allen, B., (1997), "The Logistics Revolution and Transportation", *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 553, pp. 106-116.

Almirall, E. *et al*., (2016), "Smart Cities at the Crossroads: New Tensions in City Transformations", *California Management Review*, 59, 1, pp. 141-152.

Arendt, H., (1958), *The Human Condition*, University of Chicago Press, Chicago.

Armano, E., Murgia, A., Teli, M., (2017), *Platform capitalism e confini del lavoro negli spazi digitali*, Mimesis, Milano.

Berg, J., (2016), "Income Security in the On-Demand Economy: Findings and Policy Lessons from a Survey of Crowdworkers", *Comparative Labor Law & Policy Journal*, 37, 3.

Bensen, J., (2013), "Logistics, counterlogistics and the communist prospect", *Endnotes Journal*, 3.

Brenner, N., (2009), "What is a critical urban theory", *City*, 13, 2-3, pp. 198-207.

Cai, J. *et al*., (2009), "Improving supply chain performance management: A systematic approach to analyzing iterative KPI accomplishment", *Decision Support System*, 46, 2, pp. 512-521.

Castells, M., (1972), *La question urbaine*, François Maspéro, Paris.

Chartsis, V., (2016), "Prosuming (the) self", *Ephemera Journal*, 16, 3, pp. 37-59.

Chertkovskaya, E., Loacker, B., (2016), "Work and consumption: Entagled", *Ephemera Journal*, 16, 3, pp. 1-20.

Cohen, B., Muñoz, P., (2015), "Toward a Theory of Purpose-Driven Urban Entrepreneurship", *Organization and Environment*, 28, 3, pp. 264-285.

Cohen, B., Muñoz, P., (2016a), *The emergence of Urban Entrepreneur: How the Growth of Cities and the Sharing Economy Are Driving a New Breed of Innovators*, Praeger Pub.

Cohen, B., Muñoz, P., (2016b), "The making of urban entrepreneur", *California Management Review*, 59, 1, pp. 71-91.

Crary, J., (2013), *24/7: Late Capitalism and the Ends of Sleep*, Verso Books, London – New York.

De Stefano, V., (2016), "Introduction: crowdsourcing, the gig-economy and the law", *Comparative Labour Law & Policy Journal*, 37, 3.

Donovan, S., Bradley, D., Shimabukuru, J., (2016), "What does the gig economy mean for workers", *Congressional Research Service*.

Elan, P. *et al*., (2015), "Life inside the new gig economy", *The Guardian*, Sunday 29 November.

Finkin, M., (2016), "Beclouded work in historical perspective", *Labour Law & Policy Journal*, 37, 3.

Florida, R., Mellander, C., (2016), "Rise of the Startup City: The changing geography of the venture capital financed innovation", *California Management Review*, 59, 1, pp. 14-38.

Forrest, R., Wissink, B., (2017), "Whose city now? Urban managerialism reconsidered (again)", *Sociological Review*, 65, 2, pp. 165-167.

Friedman, G., (2014), "Workers without employers: shadow corporations and the rise of gig economy", *Review of the Keynesian Economics*, 2, 2, pp. 171-188.
Harvey, D., (1982), *The Limits to Capital*, Blackwell, Oxford.
Harvey, D., (1985), *The Urbanization of Capital,* John Hopkins University Press, Baltimore.
Harvey, D., (1989), "From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism", *Geografiska Annales, Series B, Human geography*, 71, 1, pp. 3-17.
Henderson, J. *et al*., (2002), "Global production networks and the analysis of economic development", *Review of International Political Economy*, 9, 3, pp. 436–464.
Horton, J., Zeckhauser, R., (2016), "Owning, Using and Renting: Some Simple Economics of the Sharing Economy", *NBER Working Papers*, 22029.
Kenney, M., Zysman, J., (2016), "The Rise of Platform Economy", *Issues in Science and Technology*, 32, 3.
Lefebvre, H., (1968), *Le droit à la ville*, Éditions Anthropos, Paris.
Marx, K., (1885/1994), *Il Capitale. Critica dell'economia politica*, Libro II, Editori Riuniti, Roma.
Marx, K., (1894/1994), *Il Capitale. Critica dell'economia politica*, Libro III, Editori Riuniti, Roma.
Marx, K., (1932/2004), *Manoscritti economico-filosofici del 1844*, Einaudi, Torino.
Marx, K., (1939/2012), *Grundrisse. Lineamenti fondamentali della critica dell'economia politica*, Pgreco, Milano.
Mayer, M., (2017), "Whose city? From Ray Pahl's critique of the Keynesian city to the contestations around neoliberal urbanism", *Sociological Review*, 65, 2, pp. 168-183.
Merrifield, A., (2014), *The new urban question*, Pluto Press, London.
Negri, A., (2008), *Dalla fabbrica alla metropoli,* Datanews.
Pahl, R., (1970), *Whose City?*, Longman, London.
Rosdolsky, R., (1957/1975), *Genesi e struttura del «Capitale» di Marx*, Laterza, Bari-Roma.
Ross, S., (2007), "Varieties of Social Unionism: Towards a Framework for Comparison", *Just Labour: a Canadian Journal of Work and Society*, 11, pp. 16-34.
Rossi, U., (2017a), "Dalla democrazia proprietaria all'abitare imprenditoriale: seduzioni, contraddizioni e derive del neoliberalismo urbano, *Tracce Urbane*, 1, pp. 32-47.
Rossi, U., (2017b), "Critical urban theory". In: Orum A. (ed.), *Wiley Encyclopedia of Urban and Regional Studies,* Wiley-Blackwell, Hoboken, New Jersey.
Sassen, S., (2005), "The Global City: Introducing a Concept", *Brown Journal of World Affairs*, 11, 2, pp. 27-43.
Srnicek, N., (2016), *Platform capitalism*, Polity, London.
Turner, L., (2007), *Introduction: An urban resurgence of social unionism*. In: Turner L., Cornfield E., (2007), *Labor in the new urban battlegrounds: Local solidarity in a global economy*, pp. 1-18, Cornell University Press, Ithaca.
Vecchi, B., (2017), *Il capitalismo delle piattaforme*, Manifestolibri, Roma.

Sitografia

Cant, C., (2017), "Precarious couriers are leading the struggle against platform capitalism", http://politicalcritique.org/world/2017/precarious-couriers-are-leading-the-struggle-against-platform-capitalism/.
CIVITAS WIKI, (2015), *Smart Choices for Cities. Making urban freight logistics more sustainable*, http://civitas.eu/sites/default/files/civ_pol-an5_urban_web.pdf.
Schor, J., (2014), "Debating the sharing economy", Great Transition Initiative, http://greattransition.org/publication/debating-the-sharing-economy.
Schor, J. *et al*., (2017), "Dependence and Precarity in the Platform Economy",

https://www.bc.edu/content/dam/files/schools/cas_sites/sociology/pdf/Dependence%20and%20Precarity%20Feb%202017.pdf.

Woodcock, J., (2016), "Deliveroo and UberEATS: organising in the gig economy in the UK", http://www.connessioniprecarie.org/2016/11/11/deliveroo-and-ubereats-organising-in-the-gig-economy-in-the-uk/.

ISBN 978-88-942641-2-8